



DFI Real Estate Management GmbH & Co. KG

Bauleitplanverfahren „Hans-Buck-Straße“ in Neuenburg am Rhein

Verkehrsuntersuchung

Ulm, 14.12.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
1 Aufgabenstellung	2
2 Verkehrsanalyse 2022	3
2.1 Knotenpunktzählungen	3
2.2 Analyse-Nullfall 2022	4
2.3 Plausibilisierung	5
3 Verkehrsprognose 2035.....	6
3.1 Prognose-Nullfall 2035	6
3.2 Abschätzung Neuverkehrsaufkommen	6
3.3 Prognose-Planfall 2035	8
4 Bewertung der Verkehrserschließung	9
4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen	9
4.2 Leistungsfähigkeit Knotenpunkte.....	10
4.3 Hinweise für die interne Verkehrserschließung	20
4.4 Angaben für Verkehrslärberechnungen	20
5 Ergebnis der Verkehrsuntersuchung.....	21
Anlagenverzeichnis	24
Quellenverzeichnis	26

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Neuenburg am Rhein plant, aufgrund der großen Nachfrage nach Gewerbe- und Industrieflächen auf der einen Seite und der sehr knappen Verfügbarkeit geeigneter Flächen auf der anderen Seite, einen Bebauungsplan aufzustellen. An der „Hans-Buck-Straße“ soll das bestehende Gewerbegebiet nach Osten bzw. nach Süden erweitert und planungsrechtlich für eine gewerbliche Bebauung vorbereitet werden.

Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Sicherung einer städtebaulichen und gestalterisch verträglichen Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes
- Schaffung von Arbeitsplätzen
- Beachtung naturschutz- und artenschutzrechtlicher Belange
- Sicherung eines verträglichen Gewerbegebietes unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher und verkehrlicher Belange

Das bisher unbebaute Plangebiet (Flst. Nr. 4560/41) mit einer Größe von ca. 6,47 ha¹ schließt nördlich an das Grundstück der „Rheinmetall Waffe Munition GmbH“ (Flst. Nr. 4560/40) an. Im Osten bilden landwirtschaftlich und kleingärtnerisch genutzte Flächen die Grenze. Südlich befindet sich der durch einen Wirtschaftsweg (Flst. Nr. 4560/19) vom Plangebiet getrennte Campingplatz „Campingpark Gugel“. Im Westen verläuft unmittelbar angrenzend die Hans-Buck-Straße (Flst. Nr. 4560/26). Auf der anderen Straßenseite der Hans-Buck-Straße befinden sich weitere Gewerbebetriebe wie die K&U Bäckerei, Plasma Electronic, AZO LIQUIDS und IVENTION2GO Leisinger.



Abbildung 1: Lage des Plangebiets im Luftbild (genordet, ohne Maßstab; Quelle: Geoportal LUBW, Stand Juli 2021)

¹ Das Plangebiet von 6,47 ha Gesamtfläche untergliedert sich in 5,09 ha Bruttobaulandfläche und 1,38 ha Ausgleichsflächen für den Artenschutz.

Im vorliegenden Gutachten wird das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen hinsichtlich der geplanten Gewerbe- und Industrieflächenausweisung untersucht und bewertet. Für den Bebauungsplan sollen die Möglichkeiten und Potenziale des Plangebietes festgestellt werden, um eine hinreichende Konkretisierung der ansiedlungsfähigen Nutzungsarten zu erhalten.

2 Verkehrsanalyse 2022

Zur Ermittlung des heute vorhandenen Verkehrsaufkommens wurde am Dienstag, dem 26.04.2022 an den wesentlichen Knoten im Umfeld des Bebauungsplangebietes der Verkehr über 24 Stunden gezählt. Der Umfang der Erhebungen des normalwerktäglichen Verkehrsaufkommens $DTV_{(W)}$ ist im Zählstellenplan ([Anlage 1](#)) abgebildet.

Üblicherweise sind Verkehrszählungen im unbeeinflussten Straßennetz, d. h. ohne Baustellen, Umleitungen, Sperrungen oder besondere regionale Ereignisse durchzuführen. Nach Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde für die Zählung in Neuenburg vorausgesetzt, dass die Rheinbrücke wieder für den Verkehr freigegeben und die unmittelbar im Anschluss daran geplante Sperrung der Bundesstraße 3 noch nicht eingerichtet ist. Um diese wesentlichen Randbedingungen zu erfüllen, blieb nach Abstimmungen mit der Raumschaft und den beteiligten Straßenbaulastträgern lediglich ein kurzes Zeitfenster von einer Woche (KW 17-2022) zur Durchführung der Verkehrszählungen.

Die in dieser Woche nicht zu umgehenden Beeinflussungen des Verkehrsgeschehens wurden in Abstimmung mit dem AG und der Stadt Neuenburg wie folgt bewertet:

- **Sperrung L 134 Ortsdurchfahrt Zienken:** die Auswirkungen südlich des Verknüpfungspunktes der L 134 mit der B 378 und der Westtangente auf das nachgeordnete Straßennetz in Neuenburg, insbesondere auf die Hans-Buck-Straße, werden als relativ gering eingestuft.
- **Parkhaus/halbseitige Sperrung Kronenrain:** Das Parkhaus am Kronenrain befindet sich noch im Bau. Aufgrund der Baustelle ist die nördliche Fahrspur des Kronenrain gesperrt, d. h. es kann nicht vom Kronenrain in den (neuen) Kreisverkehr eingefahren werden. Die Gegenrichtung vom Kreisverkehr in den Kronenrain ist befahrbar. Die durch die Sperrung erzeugte Asymmetrie der Verkehrsverhältnisse an den Zählknoten wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bereinigt.
- **Landesgartenschau:** im Zeitraum vom 22. April bis 03. Oktober findet die Landesgartenschau 2022 in Neuenburg am Rhein statt. Das dadurch zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen dürfte auf die Hans-Buck-Straße nur von untergeordneter Bedeutung sein. Auf den Zählknoten K3 mit K6 ist, gegenüber dem Zeitraum ohne Landesgartenschau, mit einem höheren Verkehrsaufkommen auszugehen, was in Bezug auf die Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit als „Worst-Case-Szenario“ betrachtet werden kann.

2.1 Knotenpunktzählungen

Die Kraftfahrzeuge wurden mittels Videokamera getrennt nach Abbiegebeziehungen, unterteilt in 15 Minuten-Intervalle und unterschieden nach den Verkehrsmitteln Rad, Krad,

Pkw, Bus, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t sowie Lastzüge und landwirtschaftliche Fahrzeuge erfasst². Eine Übersicht der Zählergebnisse ist in [Anlage 2.1](#) für den Gesamtverkehr in Kfz/24h und in [Anlage 2.2](#) für den darin enthaltenen Schwerverkehr in SVfz/24h dargestellt. Der [Anlage 2.3](#) kann die Auswertung des Radverkehrs über 24h entnommen werden.

Die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag (Tagespegel) ist in [Anlage 2.4 ff.](#) für ausgewählte Querschnitte ersichtlich.

Aus dem Zählknoten K 1 ergibt sich für den Querschnitt der Hans-Buck-Straße ein Verkehrsaufkommen von 2.402 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 282 SVfz/24h bzw. 11,7 %. Für den Querschnitt der Freudenbergstraße ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 1.482 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 195 SVfz/24h bzw. 13,2 %.

Bis auf die Fahrtbeziehungen Rudolf-Diesel-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße sind die Verkehrsbeziehungen im Zählknoten K 1 annähernd symmetrisch.

Auffällige Asymmetrie am Zählknoten K 1:

- R.-Diesel-Straße → G.-Daimler-Straße 2.511 Kfz/24h
- G.-Daimler-Straße → R.-Diesel-Straße 1.019 Kfz/24h

Diese Asymmetrie wird auch im nördlich gelegenen Zählknoten K 2 für die Fahrtbeziehungen Fischerstraße / Gottlieb-Daimler-Straße (Nord) gezählt und zeigt damit die Auswirkungen der durch die halbseitige Sperrung des Kronenrain verdrängten Verkehre auf diese Kontenpunkte.

Auffällige Asymmetrie am Zählknoten K 2:

- Fischerstraße → G.-Daimler-Straße (N) 1.986 Kfz/24h
- G.-Daimler-Straße (N) → Fischerstraße 214 Kfz/24h

2.2 Analyse-Nullfall 2022

Wird unterstellt, dass diese auffälligen Asymmetrien durch Umleitungsverkehre aufgrund der halbseitigen Sperrung des Kronenrain verursacht werden, können diese unter Annahme von jeweils symmetrischen Verkehrsbeziehungen in beiden Knotenpunkten „bereinigt“ werden:

Bereinigte Asymmetrie am Zählknoten K 1:

- R.-Diesel-Straße → G.-Daimler-Straße ~~2.511 Kfz/24h~~ 1.019 Kfz/24h
- G.-Daimler-Straße → R.-Diesel-Straße 1.019 Kfz/24h

Bereinigte Asymmetrie am Zählknoten K 2:

- Fischerstraße → G.-Daimler-Straße (N) ~~1.986 Kfz/24h~~ 214 Kfz/24h
- G.-Daimler-Straße (N) → Fischerstraße 214 Kfz/24h

² Durchführung und Auswertung der automatisierten Knotenzählungen durch die Firma Messtechnik Mehl GmbH, Teichtor 4, 34466 Wolfhagen.

Am Zählknoten K 4 wird die gesperrte Ausfahrt aus dem Kronenrain ebenfalls unter der Annahme von symmetrischen Verkehrsbeziehungen³ „ergänzt“:

Ergänzte Verkehrsbeziehungen am K 4:

■ Kronenrain → B 378 (Ost)	0 Kfz/24h	184 Kfz/24h
■ Kronenrain → Am Wuhrloch	0 Kfz/24h	569 Kfz/24h
■ Kronenrain → B 378 (West)	-0 Kfz/24h	4.479 Kfz/24h

Aus dieser „Bereinigung“ an den Zählknoten K 1 und K 2 sowie der „Ergänzung“ am Zählknoten K 4 ergeben sich ebenfalls geänderte Verkehrsbeziehungen am Zählknoten K 3. Von der Umleitung durch die halbseitige Sperrung des Kronenrain sind die beiden Zählknoten K 5 und K 6 nicht mehr betroffen, hier ergeben sich gegenüber der Zählung keine Änderungen.

Die entsprechend korrigierten Verkehrsaufkommen in den Knotenpunkten K 1, K 2, K 3 und K 4 sind in **Anlage 2.9** für den Gesamtverkehr über 24h dokumentiert. Für die weiteren verkehrstechnischen Betrachtungen wird von diesem, um die halbseitige Sperrung des Kronenrain bereinigtem, normalwerttäglichem Verkehrsaufkommen DTV_(W) ausgegangen. Für den Schwerverkehr werden die SV-Anteile aus der Verkehrszählung übernommen.

Ohne Hilfe eines Verkehrsmodells kann diese „Bereinigung“ lediglich eine Näherung darstellen, die allerdings durchaus geeignet erscheint, um die Verkehrsverhältnisse zwischen dem Umgriff des Bebauungsplanes an der Hans-Buck-Straße und der BAB A5 zu bewerten.

Aus der Summe der Ein- und Ausfahrten der einzelnen Knotenpunktäste lässt sich das Verkehrsaufkommen der jeweiligen Straßenzüge im Querschnitt ableiten. Die nachstehenden Querschnittswerte beschreiben das gerundete Verkehrsaufkommen am Zählknoten K 1:

■ G.-Daimler-Straße	6.100 Kfz/24h	4.600 Kfz/24h / 14 % SV-Anteil
■ R.-Diesel-Straße	4.100 Kfz/24h	3.200 Kfz/24h / 10 % SV-Anteil
■ Hans-Buck-Straße		2.400 Kfz/24h / 12 % SV-Anteil
■ Freudenbergstraße		1.500 Kfz/24h / 13 % SV-Anteil

2.3 Plausibilisierung

Zur Plausibilisierung der Erhebungsdaten wird auf die Ergebnisse der im Umfeld der Knotenpunktzählungen gelegenen Dauerzählstelle „Neuenburg Rheinbrücke“ (8051) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)⁴ zurückgegriffen.

Für diese im Zuge der Bundesstraße 378 westlich des Zählknotens K 6 gelegene Zählstelle wird für das Jahr 2021 (Ergebnisse für das Jahr 2022 stehen noch nicht zur Verfügung) eine

³ Diese Annahme wird plausibilisiert durch die Ergebnisse der im Auftrag des RP Freiburg im Zusammenhang mit der Baumaßnahme „BAB A 5 Müllheim/Neuenburg und Knoten Wuhrloch“ durch Fichtner Water & Transportation GmbH am 15.05.2014 durchgeführten Verkehrszählungen /1/. Dort wurden an der Kreuzung B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch annähernd symmetrische Verkehrsverhältnisse vorgefunden.

⁴ <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell>

gezählte Verkehrsmenge $DTV_{(w)}$ von 5.915 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 337 SVfz/24h bzw. 5,7 % ausgewiesen.

Zum Vergleich wird der Querschnitt der B 378 aus der Knotenpunktzählung 2022 am Zählknoten K 6 herangezogen: daraus ergibt sich eine gezählte Verkehrsmenge $DTV_{(w)}$ von 6.914 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 269 SVfz/24h bzw. 3,9 %.

Im Vergleich der beiden Datensätze hinsichtlich ihrer Größenordnung erscheinen die Ergebnisse der 2022 durchgeführten Knotenpunktzählung plausibel.

Auch ein Abgleich mit den Ergebnissen der Verkehrszählung vom Donnerstag, dem 15.05.2014 aus /1/ lässt plausible Ergebnisse erkennen.

3 Verkehrsprognose 2035

3.1 Prognose-Nullfall 2035

Zur Abschätzung der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung wird auf die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückgegriffen. Daraus ergibt sich für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald im Zeitraum von 2022 (Analyse) bis 2035 (Prognosehorizont) eine extrapolierte, allgemein zu erwartende Verkehrszunahme von 8 % im Leicht- und 14 % im Schwerverkehr:

- Breisgau-Hochschwarzwald (2010 – 2030) LV + 20 % SV + 34 %
- Breisgau-Hochschwarzwald (2022 – 2035) LV + 8 % SV + 14 %

Entsprechend dieser pauschalen Prognoseansätze ist an den bereits im Analyse-Nullfall 2022 genannten Querschnitten am Zählknoten K 1 mit folgendem künftigen Verkehrsaufkommen zu rechnen:

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| ■ G.-Daimler-Straße | 5.000 Kfz/24h / 15 % SV-Anteil |
| ■ R.-Diesel-Straße | 3.500 Kfz/24h / 11 % SV-Anteil |
| ■ Hans-Buck-Straße | 2.600 Kfz/24h / 12 % SV-Anteil |
| ■ Freudenbergstraße | 1.600 Kfz/24h / 14 % SV-Anteil |

3.2 Abschätzung Neuverkehrsaufkommen

a) Abschätzung über die Verkehrsanalyse

Am Zählknoten K 1 kommt über die beiden Querschnitte Hans-Buck-Straße und Freudenbergstraße mit rund 3.900 Kfz/24h bzw. 480 SVfz/24h die Erschließung von rund 45 ha bestehender gewerblicher Bauflächen zusammen. Daraus kann ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 87 Kfz/ha bzw. 11 SVfz/ha abgeleitet werden.

Am Zählknoten K 2 kommt über die beiden Querschnitte Gottlieb-Daimler-Straße (Süd) und Fischerstraße (West) mit rund 7.200 Kfz/24h bzw. 980 SVfz/24h die Erschließung von rund 80 ha bestehender gewerblicher Bauflächen zusammen. Daraus kann ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 90 Kfz/ha bzw. 13 SVfz/ha abgeleitet werden.

Unter der Annahme, dass die 80 ha bezüglich des Gewerbemixes repräsentativer sind, ergeben sich aus diesem Analogieschluss für die 5,09 ha des Bebauungsplanes ein Verkehrsaufkommen von rund 460 Kfz/24h bzw. 70 SVfz/24h im Querschnitt.

b) Abschätzung nach Dr. Bosserhoff

Unter Berücksichtigung der Ansätze nach Dr. Bosserhoff /5/ ergibt sich für 5,09 ha⁵ Bruttobauland bei allgemeiner gewerblicher Nutzung ein Neuverkehrsaufkommen im Leichtverkehr von minimal 340 bis maximal 1.430 Kfz/24h bzw. im Schwerverkehr von minimal 150 bis maximal 760 SVfz/24h im Querschnitt. Ein entsprechendes mittleres Szenario kommt auf ein Neuverkehrsaufkommen von rund 880 Leichtverkehrsfahrten/24h und rund 460 Schwerverkehrsfahrten/24h.

Die Ansätze zur Abschätzung des Neuverkehrsaufkommens nach Dr. Bosserhoff sind in [Anlage 3](#) dokumentiert.

c) Abschätzung Schwerverkehr über Projektvergleich

Für die Abschätzung über Erfahrungswerte des Projektors werden 28 Ladetore unterstellt. Erfahrungsgemäß können während des Tageszeitraums (06:00 bis 22:00 Uhr) innerhalb einer Stunde maximal 60 % der Ladetore bearbeitet werden. Darunter versteht sich die Anfahrt, das Ent- und Beladen sowie die Abfahrt eines Lkw. Würden mehr Lkw gleichzeitig eintreffen, würde ein Teil der Fahrzeuge länger an den Docks stehen bleiben und nicht innerhalb einer Stunde abgewickelt werden können. Für die üblichen Tagesschichten (16h) ergeben sich daraus 269 beginnende Lkw-Fahrten/16h.

Im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) wird von maximal 48 beginnenden Lkw-Fahrten/8h ausgegangen.

Daraus ergeben sich über 24 Stunden insgesamt 317 beginnende Lkw-Fahrten (Quell- bzw. Zielverkehr) und 634 Lkw-Fahrten im Querschnitt.

d) Zusammenfassung Abschätzung Neuverkehrsaufkommen

Das aus a) über einen Analogieschluss aus der Verkehrsanalyse abgeschätzte Verkehrsaufkommen wird als minimaler Ansatz betrachtet und für die weiteren Berechnungen nicht herangezogen.

Für den Leichtverkehr werden die nach b) im mittleren Szenario abgeschätzten 440 beginnenden und 440 endenden LV-Fahrten/24h für die weiteren Berechnungen herangezogen. Für den Schwerverkehr werden die nach c) im maximalen Szenario abgeschätzten und aufgerundeten 320 beginnenden und 320 endenden Lkw-Fahrten/24h herangezogen.

⁵ Nach aktuellsten Planungen (Stand: 07.12.2022) reduziert sich die Fläche von 5,09 ha auf 4,77 ha. Die flächenbasierte Berechnung des Neuverkehrs nach Dr. Bosserhoff wird nicht erneut vorgenommen, da sich eine Reduzierung der Fläche ebenfalls reduzierend auf den Neuverkehr auswirkt, sodass die Berechnung mit 5,09 ha einen Worst-Case darstellt.

Für den Prognose-Planfall 2035 wird demnach folgendes, werktätliches Neuverkehrsaufkommen über 24 Stunden von und zum Bebauungsplangebiet unterstellt:

- Leichtverkehr: 880 Leichtverkehrsfahrten/24h (440 im Quell- und Zielverkehr)
- Schwerverkehr: 640 Schwerverkehrsfahrten/24h (320 im Quell- und Zielverkehr)
- GESAMT: 1.520 Gesamtfahrten/24h (760 im Quell- und Zielverkehr)

Das angesetzte Schwerverkehrsaufkommen von 640 SVfz/24h stellt damit einen prognostischen SV-Anteil von rund 42 % dar und kann als „Worst-Case-Szenario“ in Bezug auf die gewerbliche Nutzung bewertet werden.

3.3 Prognose-Planfall 2035

Das für das Bebauungsplangebiet „Hans-Buck-Straße“ abgeschätzte, normalwerktägliche Neuverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr von rund 1.520 Kfz/24h wird mit dem aus der allgemeinen Prognose bis 2035 zu erwartenden Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfall 2035 überlagert. Das Ergebnis wird als Prognose-Planfall 2035 bezeichnet.

Es wird unterstellt, dass das vorhabenbezogene Neuverkehrsaufkommen ausschließlich von und nach Norden orientiert ist. Für den Abschnitt der Hans-Buck-Straße südlich der Anbindung des Bebauungsplangebietes ergeben sich dadurch keine verkehrlichen Veränderungen.

Das komplette Quellverkehrsaufkommen des Bebauungsplangebietes von 760 Kfz/24h erreicht über die Hans-Buck-Straße den Zählknoten K 1 und wird dort entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsanalyse auf die Gottlieb-Daimler-Straße (70 %), die Rudolf-Diesel-Straße (26 %) und die Freudenbergstraße (4 %) verteilt. Das komplette Zielverkehrsaufkommen von 760 Kfz/24h erreicht die Hans-Buck-Straße ebenfalls über den Zählknoten K 1 und wird dort entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsanalyse von der Gottlieb-Daimler-Straße (74 %), der Rudolf-Diesel-Straße (22 %) und der Freudenbergstraße (4 %) zusammengefasst. Analog dazu wird an den weiteren Knotenpunkten verfahren.

Entsprechend der pauschalen Prognoseansätze des Prognose-Nullfalls 2035 und des durch das Bebauungsplangebiet zusätzlich zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens ist an den bereits genannten Querschnitten am Zählknoten K 1 mit folgendem künftigen Verkehrsaufkommen zu rechnen:

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| ■ G.-Daimler-Straße | 6.100 Kfz/24h / 20 % SV-Anteil |
| ■ R.-Diesel-Straße | 3.800 Kfz/24h / 14 % SV-Anteil |
| ■ Hans-Buck-Straße | 4.100 Kfz/24h / 23 % SV-Anteil |
| ■ Freudenbergstraße | 1.700 Kfz/24h / 15 % SV-Anteil |

4 Bewertung der Verkehrserschließung

4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen

Das querschnittsbezogene Verkehrsaufkommen im Zuge der Hans-Buck-Straße nördlich der Anbindung des Baugebietes erhöht sich entsprechend der ausgeführten Prognoseansätze wie nachstehend aufgelistet:

- Analyse-Nullfall 2022 2.400 Kfz/24h
- Prognose-Nullfall 2035 2.600 Kfz/24h
- Prognose-Planfall 2035 4.100 Kfz/24h

Für den Abschnitt der Hans-Buck-Straße südlich der Anbindung des Baugebietes ergeben sich durch das Vorhaben keine nennenswerten verkehrlichen Veränderungen.

Das Verkehrsaufkommen der Gottlieb-Daimler-Straße erhöht sich im Abschnitt zwischen den Zählknoten K 1 und K 2 wie folgt:

- Analyse-Nullfall 2022 4.600 bis 5.100 Kfz/24h
- Prognose-Nullfall 2035 5.000 bis 5.500 Kfz/24h
- Prognose-Planfall 2035 6.100 bis 6.600 Kfz/24h

Das Verkehrsaufkommen der Gottlieb-Daimler-Straße / Westtangente erhöht sich im Abschnitt zwischen den Zählknoten K 2 und K 3 wie folgt:

- Analyse-Nullfall 2022 6.400 bis 7.600 Kfz/24h
- Prognose-Nullfall 2035 7.000 bis 8.300 Kfz/24h
- Prognose-Planfall 2035 8.000 bis 8.200 Kfz/24h

Das Verkehrsaufkommen Am Wuhrloch Straße erhöht sich im Abschnitt zwischen den Zählknoten K 3 und K 4 wie folgt:

- Analyse-Nullfall 2022 9.100 Kfz/24h
- Prognose-Nullfall 2035 9.900 Kfz/24h
- Prognose-Planfall 2035 10.600 Kfz/24h

Spätestens am Zählknoten K 4 spielt das Neuverkehrsaufkommen des Baugebietes gegenüber dem Verkehrsaufkommen des klassifizierten Straßennetzes nur noch eine untergeordnete Rolle.

Zur Beurteilung des ermittelten Verkehrsaufkommens werden die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006“ (RASt 06) /2/ herangezogen. Darin wird für unterschiedliche Querschnitte unter anderem ein entwurfsprägender Nutzungsanspruch in Abhängigkeit der Kraftfahrzeugverkehrsstärke zur Spitzenstunde definiert.

Tabelle 1: Querschnitte und Kfz-Verkehrsstärken nach RASSt 06

Charakterisierung	von Kfz/h	bis Kfz/h	Spitzenstunde	von Kfz/24h	bis Kfz/24h
Wohnweg	0	150	12%	0	1.300
Wohnstraße	0	400	12%	0	3.300
Sammelstraße	400	800	12%	3.300	6.700
Quartierstraße	400	1.000	10%	4.000	10.000
Dörfliche Hauptstraße	200	1.000	10%	2.000	10.000
Örtliche Einfahrtsstraße	400	1.800	10%	4.000	18.000
Örtliche Geschäftsstraße	400	2.600	10%	4.000	26.000
Hauptgeschäftsstraße	800	2.600	10%	8.000	26.000
Gewerbestraße	400	1.800	12%	3.300	15.000
Industriestraße	800	2.600	12%	6.700	21.700
Verbindungsstraße	800	2.600	9%	8.900	28.900
Anbaufreie Straße	800	2.600	9%	8.900	28.900

Die Hans-Buck-Straße und im weiteren Verlauf die Gottlieb-Daimler-Straße entsprechen von der Charakterisierung nach RASSt 06 einer Gewerbestraße. Hierfür können aus dem Regelwerk üblicher Weise zu erwartende, stündliche Verkehrsmengen direkt entnommen und daraus Tagesverkehrsmengen zwischen 3.300 und 15.000 Kfz/24h abgeleitet werden.

Die im Analyse-Nullfall 2022 auf dieser Erschließungsachse festgestellten Verkehrsmengen liegen in den Spitzenstunden zwischen 180 und 220 Kfz/h (Hans-Buck-Straße) bzw. 510 und 560 Kfz/h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord). In Bezug auf den Tageszeitraum liegen die ermittelten Verkehrsmengen mit 2.400 Kfz/24h (Hans-Buck-Straße) bis 7.600 Kfz/24h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord) damit im unteren bzw. mittleren Bereich der für Gewerbestraßen üblicher Weise zu erwartenden Verkehrsmengen.

Die im Prognose-Planfall 2035 prognostizierten Verkehrsmengen liegen in den Spitzenstunden zwischen 360 und 400 Kfz/h (Hans-Buck-Straße) bzw. 660 und 710 Kfz/h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord). In Bezug auf den Tageszeitraum erhöhen sich die Verkehrsmengen auf 4.100 Kfz/24h (Hans-Buck-Straße) bis 8.200 Kfz/24h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord) und liegen damit immer noch im unteren bis mittleren Bereich der für Gewerbestraßen üblicher Weise zu erwartenden Verkehrsmengen.

Das im Planjahr 2035 im Zuge der Erschließungsachse Hans-Buck-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße im Querschnitt zu erwartende Verkehrsaufkommen wird damit als ortsüblich und gebietsverträglich bewertet.

4.2 Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

Für die wesentlichen Verknüpfungspunkte des Plangebietes mit dem städtischen Hauptverkehrsstraßennetz (Zählknoten K 1 mit K 3) sowie dem regionalen / überregionalen klassifizierten Straßennetz (Zählknoten K 4 mit K 6) werden für den Analyse-Nullfall 2022 (heutiges Verkehrsaufkommen), den Prognose-Nullfall 2035 (künftiges Verkehrsaufkommen noch ohne Plangebiet) und den Prognose-Planfall 2035 (künftiges Verkehrsaufkommen mit Plangebiet) jeweils die verkehrliche Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015) überprüft.

Bei diesem Verfahren wird als Beurteilungskriterium die mittlere Wartezeit am Knoten (in Sekunden) für die maßgebliche Spitzenstunde berechnet und daraus Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes von A (vergleichbar der Schulnote „sehr gut“) bis F (vergleichbar der Schulnote „ungenügend“) abgeleitet.

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS 2015 für Knotenpunkte ohne LSA

Qualitätsstufe	A	B	C	D	E	F
mittlere Wartezeit	bis 10s	bis 20s	bis 30s	bis 45s	über 45s	- / -
Wartezeit	"sehr gering"	"gering"	"spürbar"	"hoch"	"sehr hoch"	"besonders hoch"
Bewertung	leistungsfähig				Kapazitätsgrenze	Überlastung

Beim Neubau eines Knotenpunktes ist mindestens die Qualitätsstufe „D“ nachzuweisen.

Für die bestehenden Knotenpunkte (Zählknoten K 1 mit K 6) wird für die aus der Verkehrszählung jeweils ermittelte vormittägliche (VS) und abendliche Spitzendstunde (AS) die Leistungsfähigkeit berechnet. Grundlage für die Berechnung sind Pkw-Einheiten, die aus der Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens ermittelt werden.

4.2.1 Zählknoten K 1

An der unsignalisierten Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Rudolf-Diesel-Straße / Hans-Buck-Straße / Freudenbergstraße (Zählknoten K 1) wurde ein, um die Sperrung Kronenrain bereinigtes, Verkehrsaufkommen von 5.831 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von 12,5 % (730 SVfz/24h) ermittelt.

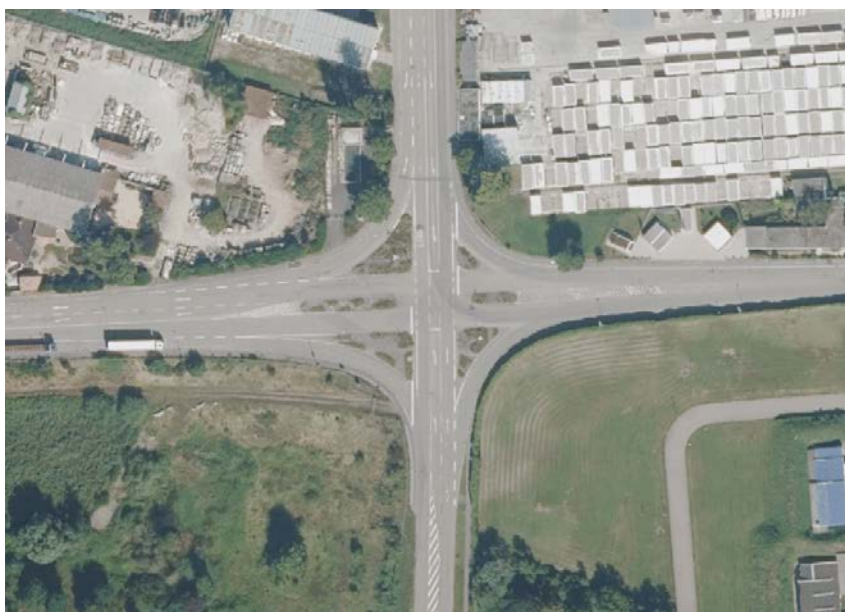


Abbildung 2: Kreuzung G.-Daimler-Str. / R.-Diesel-Str. / H.-Buck-Str. / Freudenbergstraße /4/

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 478 Kfz/h rund 8,2 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerververkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 9,8 % (47 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 511 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“.

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:00 bis 17:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 482 Kfz/h rund 8,3 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 7,1 % (34 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 505 Pkw-E und eine ebenfalls sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Rudolf-Diesel-Straße / Hans-Buck-Straße / Freudenbergstraße (Zählknoten K 1) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 4](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im Prognose-Nullfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 556 Pkw-E. Es bleibt bei der sehr guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“. Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 550 Pkw-E eine sehr gute QSV von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Rudolf-Diesel-Straße / Hans-Buck-Straße / Freudenbergstraße ist damit auch im **Prognose-Nullfall 2035** in beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 5](#) für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im Prognose-Planfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 746 Pkw-E. Es bleibt nach wie vor bei der sehr guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“. Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 741 Pkw-E eine sehr gute QSV von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Rudolf-Diesel-Straße / Hans-Buck-Straße / Freudenbergstraße ist damit auch im **Prognose-Planfall 2035** in beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 6](#) für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.2 Zählknoten K 2

An der unsignalisierten Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Fischerstraße (Zählknoten K 2) wurde ein, um die Sperrung Kronenrain bereinigtes, Verkehrsaufkommen von 7.358 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 13,3 % (979 SVfz/24h) ermittelt.

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 615 Kfz/h rund 8,4 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 10,7 % (66 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 664 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“.



Abbildung 3: Kreuzung G.-Daimler-Str. / Fischerstraße /4/

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:00 bis 17:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 602 Kfz/h rund 8,2 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 7,0 % (42 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 634 Pkw-E und eine ebenfalls sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Fischerstraße (Zählknoten K 2) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 7](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im Prognose-Nullfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 723 Pkw-E. Es bleibt bei der sehr guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“. Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 689 Pkw-E eine sehr gute QSV von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Fischerstraße ist damit auch im **Prognose-Nullfall 2035** in beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 8](#) für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im Prognose-Planfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 857 Pkw-E. Es bleibt nach wie vor bei der sehr guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“. Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 826 Pkw-E eine sehr gute QSV von „A“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Fischerstraße ist damit auch im **Prognose-Planfall 2035** in beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten

und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 9](#) für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.3 Zählknoten K 3

An der unsignalisierten Einmündung Westtangente / Am Wuhrloch (Zählknoten K 3) wurde ein, um die Sperrung Kronenrain bereinigtes, Verkehrsaufkommen von 11.056 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von 11,4 % (1.258 SVfz/24h) ermittelt.



Abbildung 4: Einmündung Westtangente / Am Wuhrloch /4/

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 797 Kfz/h rund 7,2 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 11,3 % (90 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 862 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „B“

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:30 bis 17:30 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 884 Kfz/h rund 8,0 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 6,4 % (57 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergeben sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 925 Pkw-E und eine ebenfalls gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „B“.

Die unsignalisierte Einmündung Westtangente / Am Wuhrloch (Zählknoten K 3) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden gut leistungsfähig. Bestimmend für die Zuordnung zur QSV ist der Linkseinbieger von der Westtangente (Nord) in Am Wuhrloch. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 10](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im Prognose-Nullfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 944 Pkw-E. Es bleibt bei der guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „B“. Während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 1.001 Pkw-E eine befriedigende QSV von „C“.

Die unsignalisierte Kreuzung Gottlieb-Daimler-Straße / Fischerstraße ist damit auch im **Prognose-Nullfall 2035** in beiden Spitzenstunden gut bzw. befriedigend leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in **Anlage 11** für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im Prognose-Planfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 1.060 Pkw-E. Es ergibt sich die befriedigende Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „C“. Während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 1.119 Pkw-E eine ausreichende QSV von „D“.

Die unsignalisierte Einmündung Westtangente / Am Wuhrloch ist damit auch im **Prognose-Planfall 2035** in beiden Spitzenstunden befriedigend bzw. ausreichend leistungsfähig. Bestimmend für die Zuordnung zur QSV ist der Linkseinbieger von der Westtangente (Nord) in Am Wuhrloch. Für den Linkseinbieger steht eine rund 100 m lange, gesonderte Fahrspur zum Aufstellen von rund 17 Pkw-E zur Verfügung, welche auch die in der abendlichen Spitzenstunde prognostizierte, maximale Rückstaulänge von 7 Pkw-E (N-95) aufnehmen kann. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in **Anlage 12** für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.4 Zählknoten K 4

Am Kreisverkehrsplatz B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch (Zählknoten K 4) wurde ein, um die Sperrung Kronenrain bereinigtes, Verkehrsaufkommen von 28.384 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von 7,9 % (2.239 SVfz/24h) ermittelt.



Abbildung 5: Kreisverkehrsplatz B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch /4/

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 2.196 Kfz/h rund 7,7 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 9,0 % (198 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 2.337 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „B“.

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:30 bis 17:30 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 2.533 Kfz/h rund 8,9 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 3,6 % (90 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergeben sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 2.593 Pkw-E und eine ebenfalls gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „B“.

Der mit zwei Bypässen ausgestattete Kreisverkehrsplatz B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch (Zählknoten K 4) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 13](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im Prognose-Nullfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 2.549 Pkw-E. Daraus ergibt sich die befriedigende Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „C“. Während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 2.812 Pkw-E eine immer noch gute QSV von „B“.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch ist damit auch im **Prognose-Nullfall 2035** in beiden Spitzenstunden befriedigend bzw. gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 14](#) für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im Prognose-Planfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 2.636 Pkw-E. Es bleibt bei der befriedigenden Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „C“. Während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 2.898 Pkw-E eine ebenfalls befriedigende QSV von „C“.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Kronenrain / Am Wuhrloch ist damit auch im **Prognose-Planfall 2035** in beiden Spitzenstunden befriedigend leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 15](#) für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.5 Zählknoten K 5

Am Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (Ost) (Zählknoten K 5) wurde am Zähltag ein Verkehrsaufkommen von 25.697 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 8,5 % (2.174 SVfz/24h) ermittelt.

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 2.058 Kfz/h rund 8,0 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 9,0 % (186 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen

von 2.184 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine befriedigende Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „C“.

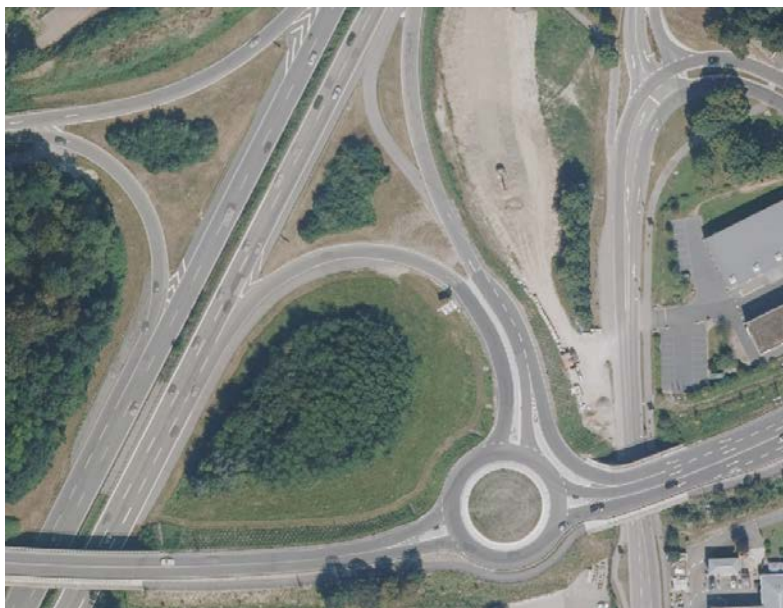


Abbildung 6: Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A5 (Ost) /4/

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:30 bis 17:30 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 2.261 Kfz/h rund 8,8 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerververkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 3,9 % (89 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 2.315 Pkw-E und eine gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „B“.

Der mit einem Bypass ausgestattete Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (Ost) (Zählknoten K 5) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden befriedigend bzw. gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 16](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im Prognose-Nullfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 2.335 Pkw-E. Es ergibt sich die ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „D“. Maßgebend für diese QSV ist die Zufahrt B 378 West – bei einer Rückstaulänge von 120 m (L-95, 20 Pkw-E) ist kein Rückstau in den benachbarten Kreisverkehr (Abstand ca. 290 m) zu erwarten.

Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 2.516 Pkw-E eine ausreichende QSV von „D“. Maßgebend für diese QSV ist die Zufahrt von der BAB A5 – bei einer Rückstaulänge von 78 m (L-95, 13 Pkw-E) ist kein Rückstau in die Ausfädelspur der Bundesautobahn (Rampenlänge ca. 145 m) zu erwarten.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (Ost) ist damit auch im **Prognose-Nullfall 2035** in beiden Spitzenstunden ausreichend leistungsfähig. Ein Rückstau in den benachbarten Kreisverkehr bzw. die BAB A5 ist nicht zu erwarten. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 17](#) für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im Prognose-Planfall 2035 erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 2.391 Pkw-E. Es bleibt bei der ausreichenden Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „D“. Maßgebend für diese QSV ist die Zufahrt B 378 West – bei einer Rückstaulänge von 144 m (L-95, 24 Pkw-E) ist kein Rückstau in den benachbarten Kreisverkehr (Abstand ca. 290 m) zu erwarten.

Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 2.573 Pkw-E eine ausreichende QSV von „D“. Maßgebend für diese QSV ist die Zufahrt von der BAB A5 – bei einer Rückstaulänge von 96 m (L-95, 16 Pkw-E) ist kein Rückstau in die Ausfädelspur der Bundesautobahn (Rampenlänge ca. 145 m) zu erwarten.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (Ost) ist damit auch im **Prognose-Planfall 2035** in beiden Spitzenstunden ausreichend leistungsfähig. Ein Rückstau in den benachbarten Kreisverkehr bzw. die BAB A5 ist nicht zu erwarten. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 18](#) für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.6 Zählknoten K 6

Am Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (West) (Zählknoten K 65) wurde am Zähltag ein Verkehrsaufkommen von 16.531 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von 8,3 % (1.378 SVfz/24h) ermittelt.



Abbildung 7: Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A5 (West) /4/

Während der vormittäglichen Spitzenstunde (VS) wurde im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 1.344 Kfz/h rund 8,1 % des Tagesverkehrsaufkommens am Knotenpunkt abgewickelt. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 10,4 % (140 SVfz/h) ermittelt. Für die vormittägliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 1.443 Pkw-Einheiten (Pkw-E) und eine sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“.

Während der abendlichen Spitzenstunde (AS) im Zeitraum von 16:30 bis 17:30 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen im Knoten mit 1.461 Kfz/h rund 8,8 % des Tagesverkehrsaufkommens. Der Anteil des Schwerverkehrs wurde während dieser Spitzenstunde mit 3,6 % (52 SVfz/h) ermittelt. Für die abendliche Spitzenstunde ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von 1.495 Pkw-E und eine ebenfalls sehr gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von „A“.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (West) (Zählknoten K 6) ist im **Analyse-Nullfall 2022** zu beiden Spitzenstunden sehr gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 19](#) für den Analyse-Nullfall 2022 dokumentiert.

Im **Prognose-Nullfall 2035** erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 1.574 Pkw-E. Es bleibt bei der sehr guten Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „A“. Während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 1.615 Pkw-E eine gute QSV von „B“.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (West) ist damit auch im Prognose-Nullfall 2035 in beiden Spitzenstunden sehr gut bzw. gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 20](#) für den Prognose-Nullfall 2035 dokumentiert.

Im **Prognose-Planfall 2035** erhöht sich das Verkehrsaufkommen während der vormittäglichen Spitzenstunde auf 1.609 Pkw-E. Daraus ergibt sich eine gute Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) von „B“. Auch während der abendlichen Spitzenstunde ergibt sich bei einem Verkehrsaufkommen von 1.650 Pkw-E eine gute QSV von „B“.

Der Kreisverkehrsplatz B 378 / Rampe BAB A 5 (West) ist damit auch im Prognose-Planfall 2035 in beiden Spitzenstunden gut leistungsfähig. Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sind in [Anlage 21](#) für den Prognose-Planfall 2035 dokumentiert.

4.2.7 Zusammenfassung K 1 - K 6

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte K 1 bis K 6 sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt. Daraus können die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes sowie die Wartezeiten (jeweils des am längsten wartenden Einzelstroms) für die drei betrachteten Szenarien Analyse-Nullfall 2022, Prognose-Nullfall 2035 und Prognose-Planfall 2035 entnommen werden.

In allen drei Szenarien sind alle Knotenpunkte mit mindestens der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes „D“ ausreichend leistungsfähig. Das bedeutet, dass im Planjahr 2035 der Verkehr an allen Knotenpunkten zwischen der Erschließung des Bebauungsplangebietes und der BAB A 5 auch in den Spitzenstunden leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes und max. Wartezeiten Einzelströme

Zählknoten	Spitzenstunden	ANF 2022	PNF 2035	PPF 2035
K 1	VS (07:00-08:00) AS (16:00-17:00)	A (5,9 s) A (6,5 s)	A (6,2 s) A (6,8 s)	A (7,7 s) A (8,8 s)
K 2	VS (07:00-08:00) AS (16:00-17:00)	A (6,9 s) A (6,9 s)	A (7,5 s) A (7,5 s)	A (9,1 s) A (9,4 s)
K 3	VS (07:00-08:00) AS (16:30-17:30)	B (13,5 s) B (19,1 s)	B (16,1 s) C (25,3 s)	C (21,3 s) D (42,3 s)
K 4	VS (07:00-08:00) AS (16:30-17:30)	B (13,9 s) B (13,4 s)	C (21,5 s) B (19,4 s)	C (26,4 s) C (23,2 s)
K 5	VS (07:00-08:00) AS (16:30-17:30)	C (22,9 s) B (19,0 s)	D (31,9 s) D (33,3 s)	D (40,3 s) D (40,7 s)
K 6	VS (07:00-08:00) AS (16:30-17:30)	A (8,2 s) A (9,1 s)	A (9,7 s) B (10,9 s)	B (10,0 s) B (11,6 s)

4.3 Hinweise für die interne Verkehrserschließung

Im Hinblick auf ein zukünftig zu änderndes Mobilitätsverhalten werden nachstehend einige Hinweise für die interne Verkehrserschließung des Bebauungsplangebietes gegeben:

- Die Anbindung(en) von Fuß- und Radwegen innerhalb des Bebauungsplangebietes an den öffentlichen Fuß- und Radweg entlang der Hans-Buck-Straße sollte(n) nach Möglichkeit in direktem Bezug zu den Haupteingängen der Gebäude angelegt werden.
- In unmittelbarer Nähe zu den Haupteingängen sollten ausreichend, nach Möglichkeit überdachte, Fahrradabstellplätze angeboten werden. Dabei sollte auch ausreichend Ladeinfrastruktur für E-Bikes berücksichtigt werden.
- Auch für die innerhalb des Bebauungsplangebietes geplanten Pkw-Stellplätze sollte eine ausreichende-Ladeinfrastruktur für E-Mobilität vorgesehen werden.
- Die Detailplanung sollte zudem einen direkten, fußläufigen Zugang zur Bushaltestelle „Otto-Lilienthal-Straße“ der Stadtbuslinie 110 berücksichtigen. Diese wird aktuell immerhin 8x am Vormittag und 12x am Nachmittag angedient und sollte in der Planung mitberücksichtigt werden.

4.4 Angaben für Verkehrslärberechnungen

Für Lärmberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) ist der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV zu verwenden, welcher das über alle Tage des Jahres (einschl. Wochenenden, Ferien, Feiertage, etc.) gemittelte Verkehrsaufkommen beschreibt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellen dagegen die Situation an einem Werktag $DTV_{(w)}$ dar, an dem das Verkehrsaufkommen (insbesondere der Schwerverkehr) über dem des DTV liegt.

Nachdem für die Umrechnung von $DTV_{(w)}$ nach DTV im Untersuchungsgebiet keine geeignete Dauerzählstelle zur Verfügung steht, wird auf Kenngrößen aus der Auswertung vergleichbarer Zählungen zurückgegriffen.

In Abhängigkeit der Verkehrsmenge und der Spitzenstundenanteile werden nachstehende Umrechnungsfaktoren vorgeschlagen:

- Gesamtverkehr $k1 = 0,84 - 0,86$
- Schwerverkehr $k2 = 0,75 - 0,77$

Seit den neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) /6/ ist zukünftig prinzipiell nach drei Fahrzeuggruppen (FzG) zu unterscheiden:

- **Pkw:** Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t);
- **Lkw1:** Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse;
- **Lkw2:** Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.

Der Anteil der Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe Pkw wird durch Abzug der Anteile der Fahrzeuge der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 von 100 % berücksichtigt. Stehen Verkehrszahlen für Motorräder zur Verfügung, können Motorräder (Krafträder) als zusätzliche Fahrzeuggruppe modelliert werden.

Die Standardwerte nach RLS-19, Tabelle 2 sind nur anzuwenden, wenn keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsstärke M in Kfz/h, des Anteils p_1 an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 am Gesamtverkehr in % und des Anteils p_2 an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2 am Gesamtverkehr in % für die Zeiträume von 06:00 bis 22:00 Uhr (Tag) bzw. von 22:00 bis 6:00 Uhr (Nacht) als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

Die aus der durchgeführten Verkehrszählung ermittelten Lärmkennwerte sind in [Anlage 22](#) für die beiden Zeitbereiche Tag und Nacht sowie die vier Fahrzeuggruppen dokumentiert. Sofern der aus der projektbezogenen Verkehrszählung ermittelte Anteil („Projektwert“) für die Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 unterhalb dem Standardwert nach RLS-19, Tabelle 2 liegt, wird vorgeschlagen, im Sinne des Anliegerschutzes mindestens den Tabellenwert der RLS-19 („Mindestansatz“) zu verwenden.

Die gesonderte Berücksichtigung von Motorrädern nach RLS-19 ist eine Kann-Bestimmung für Bereiche mit überdurchschnittlichem Motorradaufkommen. Für Motorräder werden in der RLS-19 keine Standardwerte angegeben. Zur Berücksichtigung eines „Mindestansatzes“ werden deshalb für die maßgebende Tagesstunde 2 Motorräder/h und für die maßgebende Nachtstunde 1 Motorrad/h als Prüfung eines „Mindestansatzes“ vorgeschlagen.

5 Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

Im vorliegenden Gutachten wird das zukünftig zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen hinsichtlich der geplanten Gewerbe- und Industrieflächenausweisung im Zuge der Hans-Buck-Straße in Neuenburg am Rhein verkehrstechnisch untersucht und bewertet.

Grundlage der Bearbeitung bildet eine im April 2022 durchgeführte Verkehrszählung an sechs Knotenpunkten zwischen Hans-Buck-Straße und BAB A 5. Die um die halbseitige Sperrung des Kronenrain bereinigten Verkehrsdaten werden als **Analyse-Nullfall 2022** hinsichtlich des

Verkehrsaufkommens im Querschnitt und der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte untersucht. Das im Analysejahr 2022 im Zuge der Erschließungsachse Hans-Buck-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße im Querschnitt vorhandene Verkehrsaufkommen zwischen 2.400 Kfz/24h (Hans-Buck-Straße) und 7.600 Kfz/24h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord) wird als ortsüblich und gebietsverträglich bewertet. Alle sechs Knotenpunkte sind mit Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zwischen „A“ und „C“ sehr gut bis befriedigend leistungsfähig.

Der **Prognose-Nullfall 2035** beschreibt das in Anlehnung an die Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 abgeleitete, allgemein zu erwartende Verkehrsaufkommen noch ohne das untersuchungsgegenständliche Bebauungsplangebiet an der Hans-Buck-Straße. Das im Prognose-Nullfall 2035 im Zuge der Erschließungsachse Hans-Buck-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße im Querschnitt zu erwartende Verkehrsaufkommen zwischen 2.600 Kfz/24h (Hans-Buck-Straße) und 8.300 Kfz/24h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord) wird ebenfalls als ortsüblich und gebietsverträglich bewertet; alle sechs Knotenpunkte sind mit Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zwischen „A“ und „D“ sehr gut bis ausreichend leistungsfähig.

Im **Prognose-Planfall 2035** wird für das Bebauungsplangebiet ein zusätzliches Quell- und Zielverkehrsaufkommen von jeweils 440 Leichtverkehrsfahrten/24h und jeweils 320 Schwerverkehrsfahrten/24h unterstellt. Die zukünftige Verkehrserschließung bei Umsetzung des Bebauungsplangebietes wird zusammenfassend wie folgt bewertet:

- Für die 5,09 ha Bruttobaulandfläche wird ein werktägliches Neuverkehrsaufkommen von 1.520 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 640 SVfz/24h (jeweils im Querschnitt) unterstellt. Das Schwerverkehrsaufkommen stellt mit einem prognostischen SV-Anteil von rund 42 % ein „Worst-Case-Szenario“ in Bezug auf die gewerbliche Nutzung dar.
- Dadurch erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Zuge der Erschließungsachse Hans-Buck-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße auf 4.100 Kfz/24h (Hans-Buck-Straße) bis 8.200 Kfz/24h (Gottlieb-Daimler-Straße Nord). Es liegt damit immer noch im unteren bis mittleren Bereich der für Gewerbestraßen üblicher Weise zu erwartenden Verkehrsmengen.
- Das im Prognose-Planfall 2035 im Zuge der Erschließungsachse Hans-Buck-Straße / Gottlieb-Daimler-Straße im Querschnitt zu erwartende Verkehrsaufkommen wird als ortsüblich und gebietsverträglich bewertet.
- Es wird unterstellt, dass das vorhabenbezogene Neuverkehrsaufkommen ausschließlich von und nach Norden orientiert ist. Für den Abschnitt der Hans-Buck-Straße südlich der Anbindung des Bebauungsplangebietes und den südlich gelegenen Nutzungen ergeben sich dadurch keine nennenswerten verkehrlichen Veränderungen.
- Eine Überprüfung der sechs wesentlichen Verknüpfungspunkte zwischen dem Plangebiet und dem überregionalen klassifizierten Straßennetz ergibt, dass alle Knotenpunkte mit Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zwischen „A“ und „D“ sehr gut bis ausreichend leistungsfähig sind.

- Das bedeutet, dass im Planjahr 2035 der Verkehr an allen Knotenpunkten zwischen der Erschließung des Bebauungsplangebietes und der BAB A 5 auch in den Spitzenstunden leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandene Verkehrserschließung geeignet ist, das aus dem Bebauungsplangebiet im Zuge der Hans-Buck-Straße in Neuenburg am Rhein zu erwartende Neuverkehrsaufkommen leistungsfähig und gebietsverträglich aufnehmen zu können.

Ulm, 14. Dezember 2022



Claus Kiener, M.Eng.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Bestandsaufnahme 2022
Übersichtslageplan, Zählstellen
- Anlage 2 Bestandsaufnahme 2022
Knotenpunktbelastungen, Tagespegel
- Anlage 3 Verkehrsprognose 2035
Abschätzung Neuverkehrsaufkommen
- Anlage 4 Zählknoten K 1
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 5 Zählknoten K 1
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 6 Zählknoten K 1
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 7 Zählknoten K 2
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 8 Zählknoten K 2
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 9 Zählknoten K 2
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 10 Zählknoten K 3
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 11 Zählknoten K 3
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 12 Zählknoten K 3
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 13 Zählknoten K 4
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 14 Zählknoten K 4
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 15 Zählknoten K 4
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 16 Zählknoten K 5
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 17 Zählknoten K 5
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035

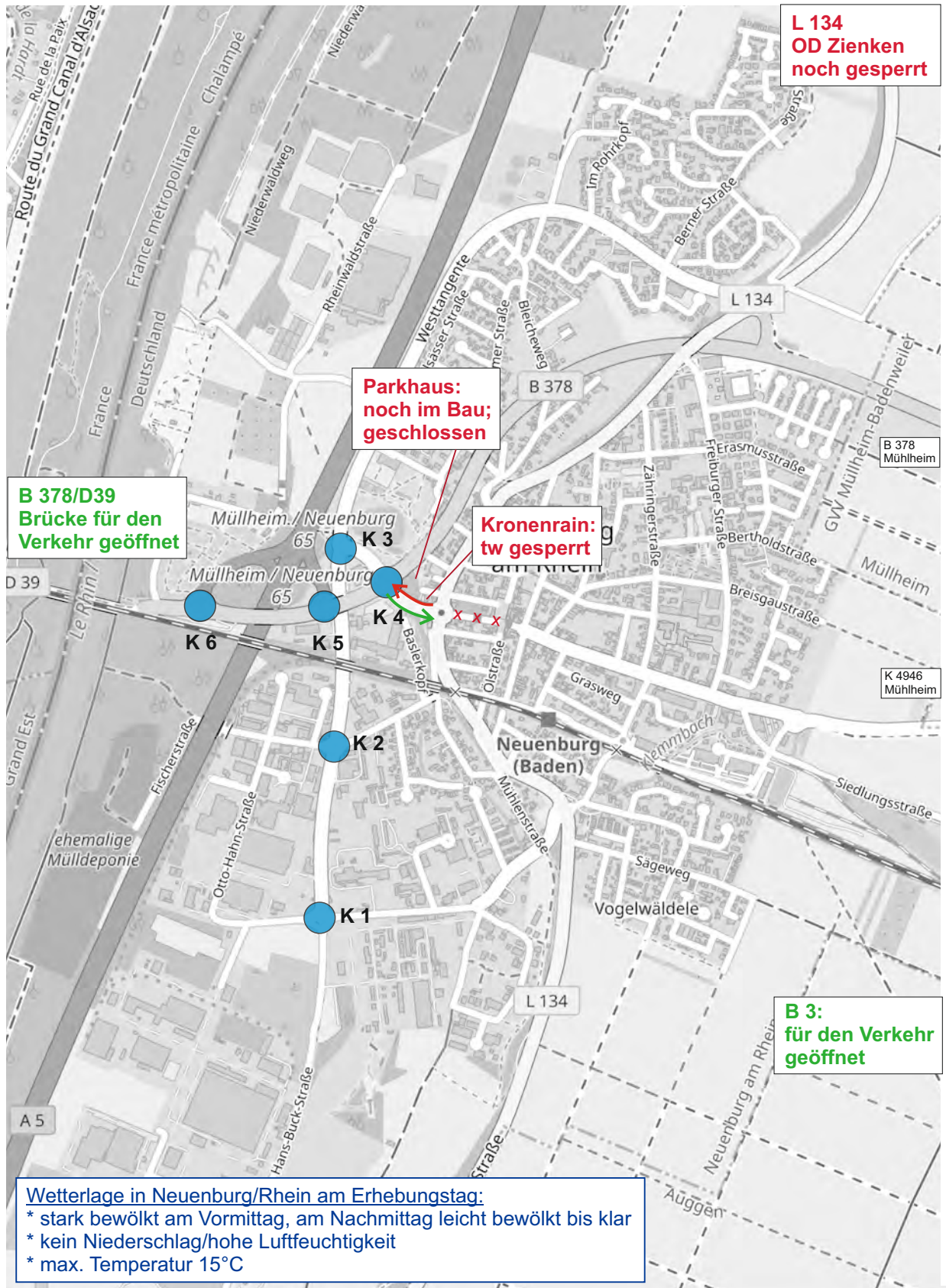
- Anlage 18 Zählknoten K 5
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 19 Zählknoten K 6
HBS-Leistungsfähigkeit im Analyse-Nullfall 2022
- Anlage 20 Zählknoten K 6
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 21 Zählknoten K 6
HBS-Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall 2035
- Anlage 22 Kenngrößen für Lärmberechnungen nach RLS-19
ANF 2022, PNF 2025, PPF 2035

Quellenverzeichnis


- /1/ Regierungspräsidium Freiburg, Referat 44
 BAB A 5 Müllheim/Neuenburg und Knoten Wuhrloch
 Erläuterungsbericht RE-Feststellungsentwurf
 Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg, April 2018
- /2/ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.)
 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06,
 FGSV Verlag GmbH, Köln, Ausgabe 2006
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.)
 Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015,
 FGSV Verlag GmbH, Köln, Ausgabe 2015
- /4/ Geoportal Baden-Württemberg
 <https://www.geoportal-bw.de/#/>
 Stand (letzter Zugriff) 11/2022
- /5/ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.)
 Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,
 FGSV Verlag GmbH, Köln, Ausgabe 2006

 i.V.m.

 Dr. Bosserhoff, Programm Ver_Bau,
 Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben in der Bauleitplanung
 Büro Dr. Bosserhoff, Gustavsburg, Stand April 2022
- /6/ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.)
 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19,
 FGSV Verlag GmbH, Köln, Ausgabe 2019



© OpenStreetMap-Mitwirkende

 Knotenzählung von 00 - 24 Uhr



Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein

Bestandsaufnahme 2022

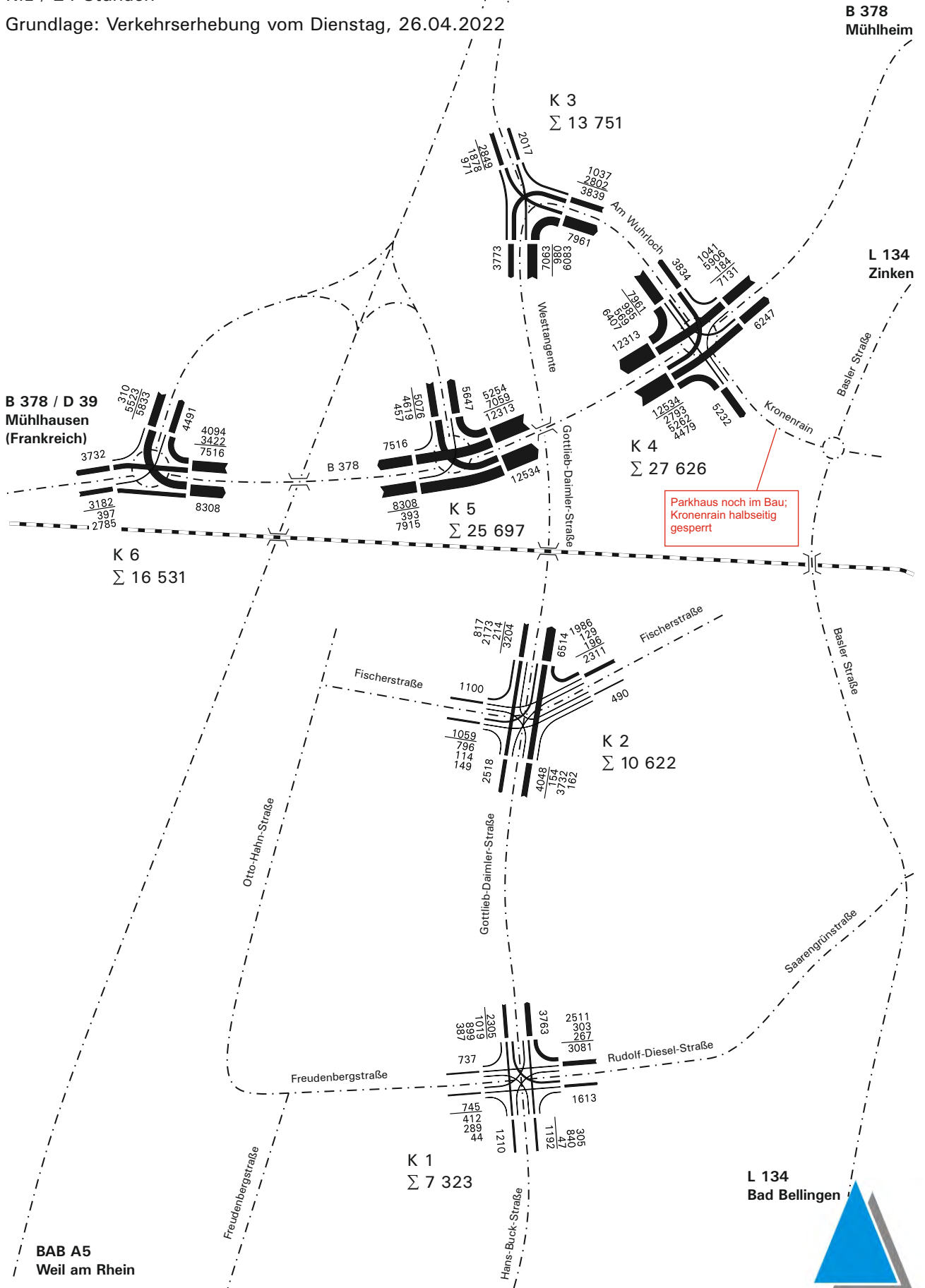
Knotenpunktbelastungen

Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Dienstag, 26.04.2022

L 134 Ortsdurchfahrt
Zinken am Erhebungstag
gesperrt



Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein

Bestandsaufnahme 2022

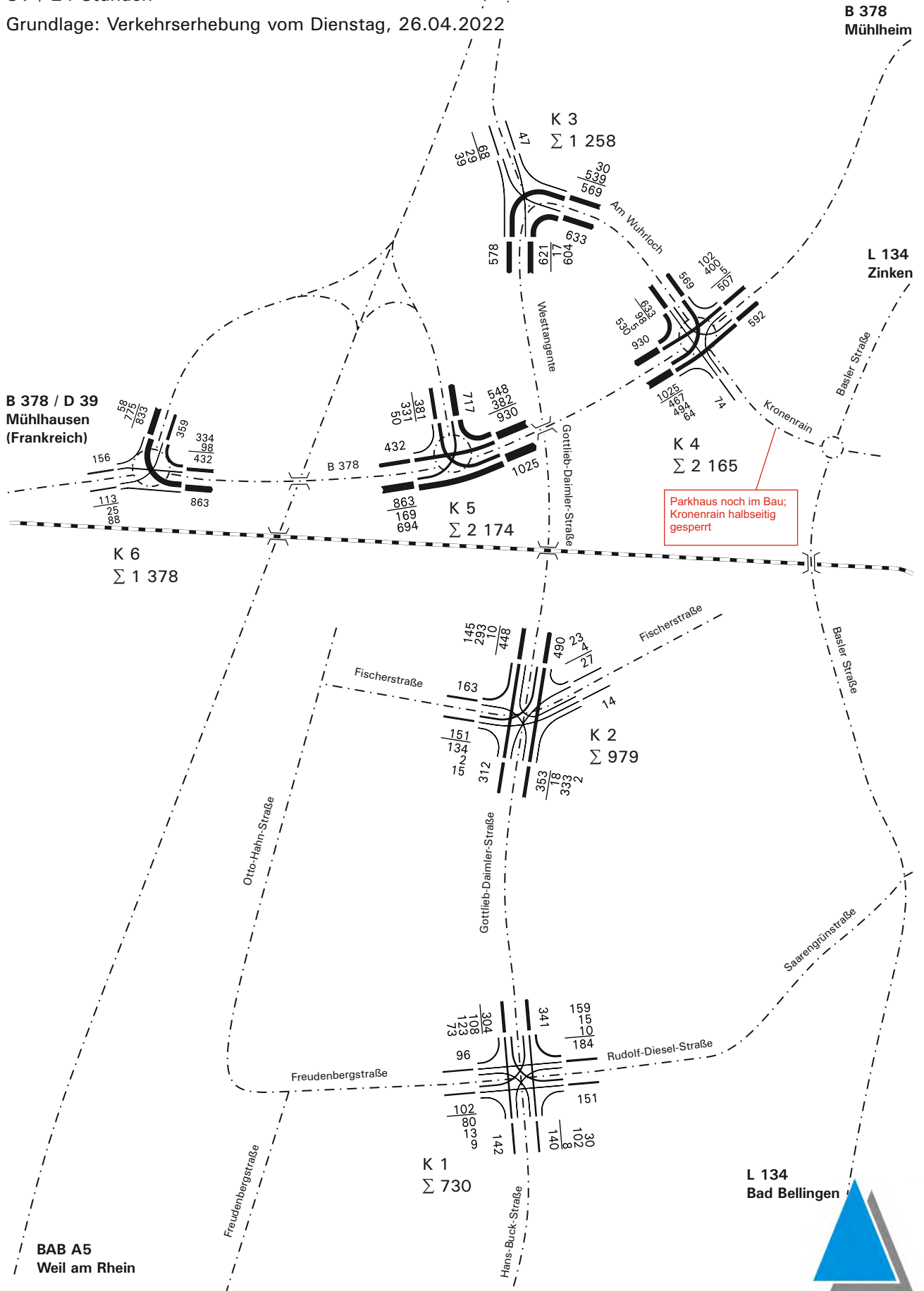
Knotenpunktbelastungen

Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Dienstag, 26.04.2022

L 134 Ortsdurchfahrt
Zinken am Erhebungstag
gesperrt



Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein

Bestandsaufnahme 2022

Knotenpunktbelastungen

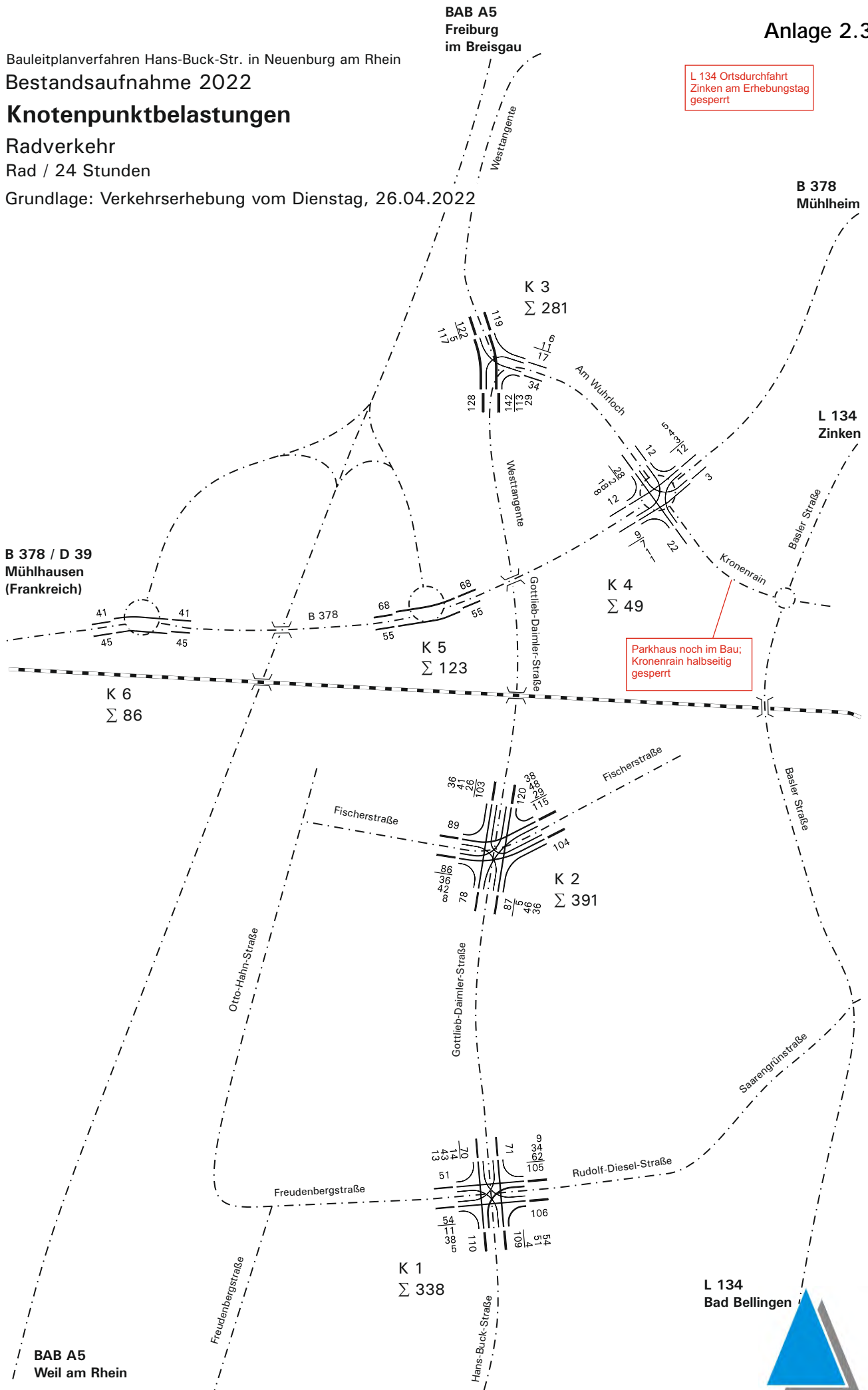
Radverkehr

Rad / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Dienstag, 26.04.2022

L 134 Ortsdurchfahrt
Zinken am Erhebungstag
gesperrt

Parkhaus noch im Bau;
Kronenrain halbseitig
gesperrt

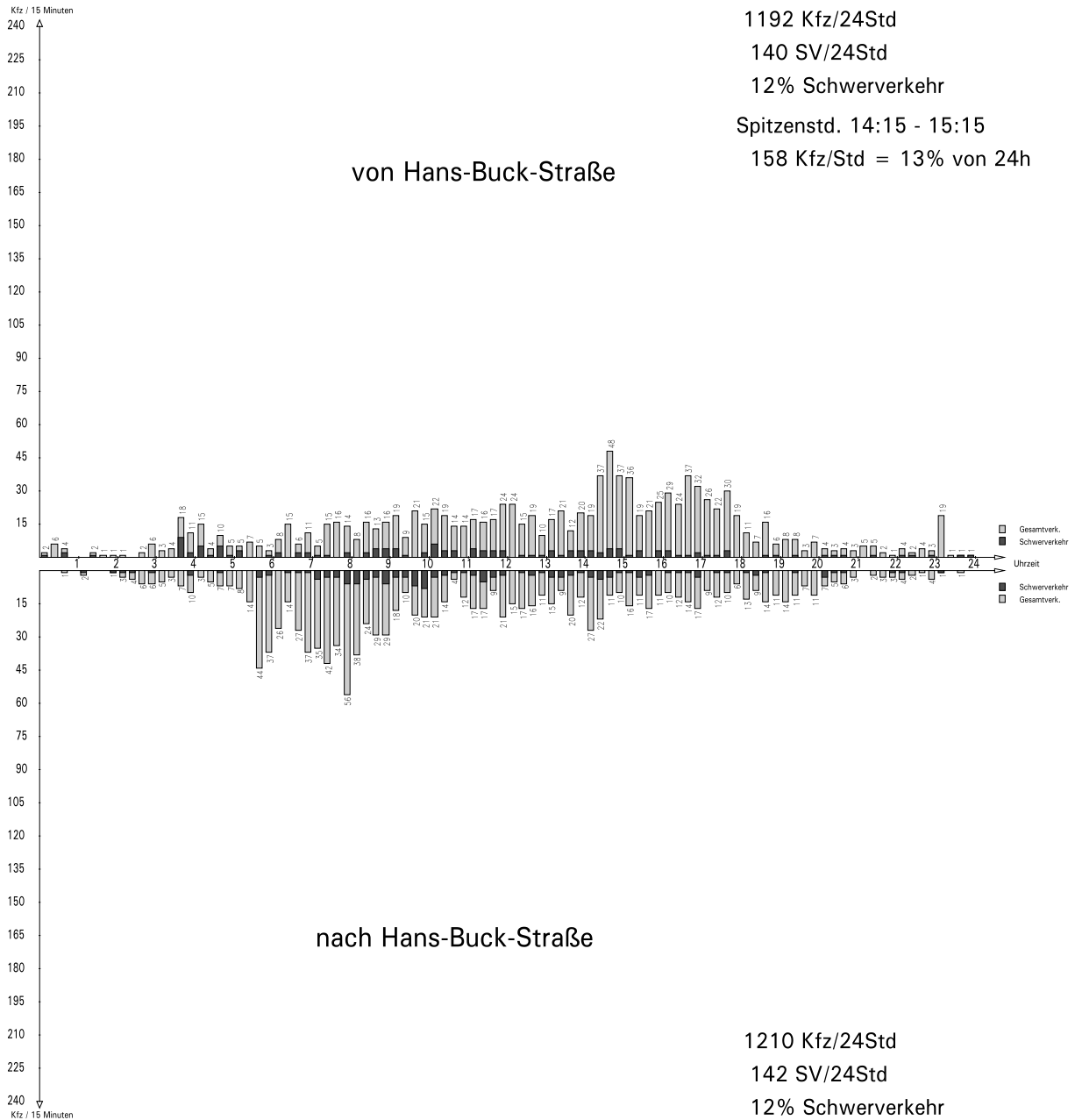


Bestandsaufnahme

Tagespiegel 2022

Knoten 1, Hans-Buck-Straße

Grundlage: Erhebung vom 26.04.2022

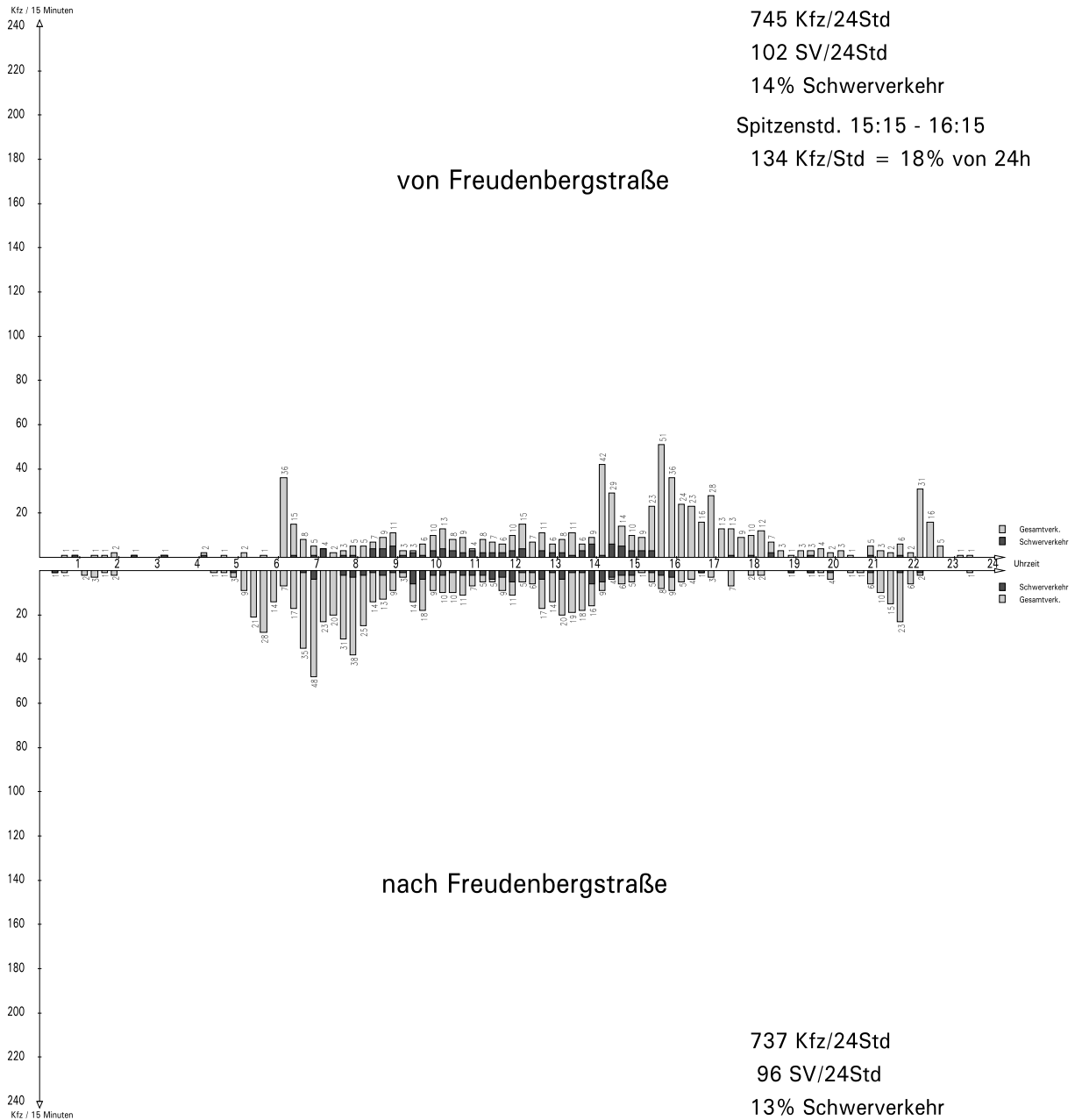


Bestandsaufnahme

Tagespiegel 2022

Knoten 1, Freudenbergstraße

Grundlage: Erhebung vom 26.04.2022

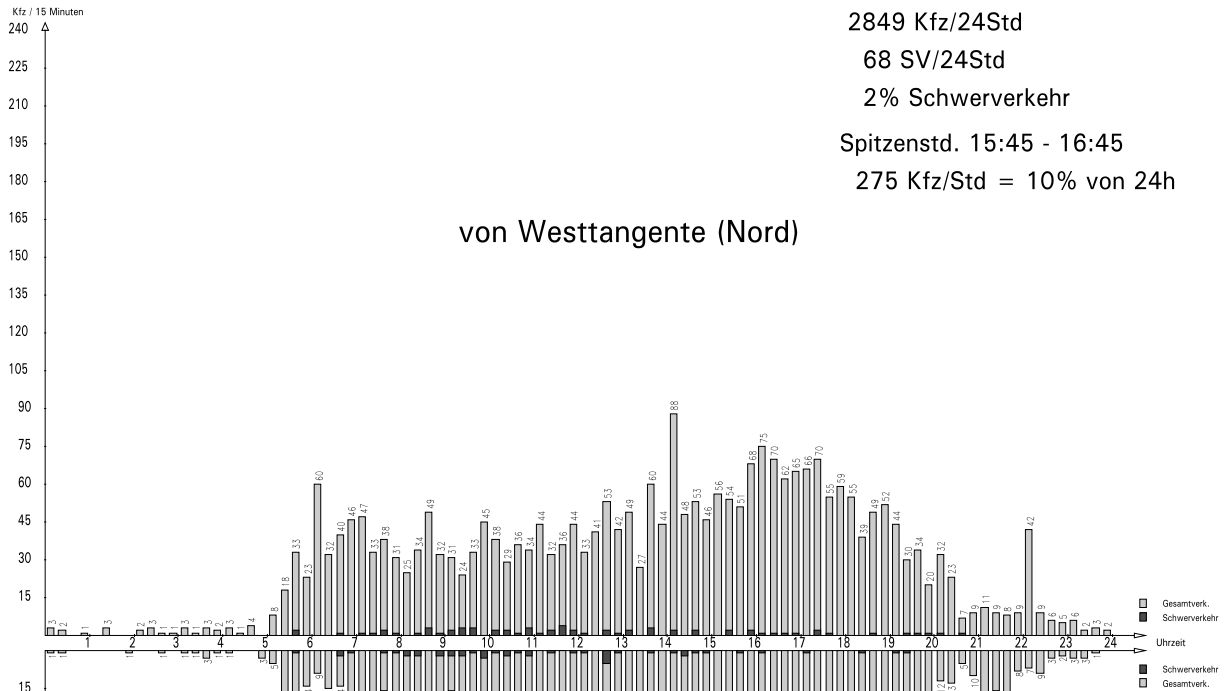


Bestandsaufnahme

Tagespiegel 2022

Knoten 3, Westtangente (Nord)

Grundlage: Erhebung vom 26.04.2022

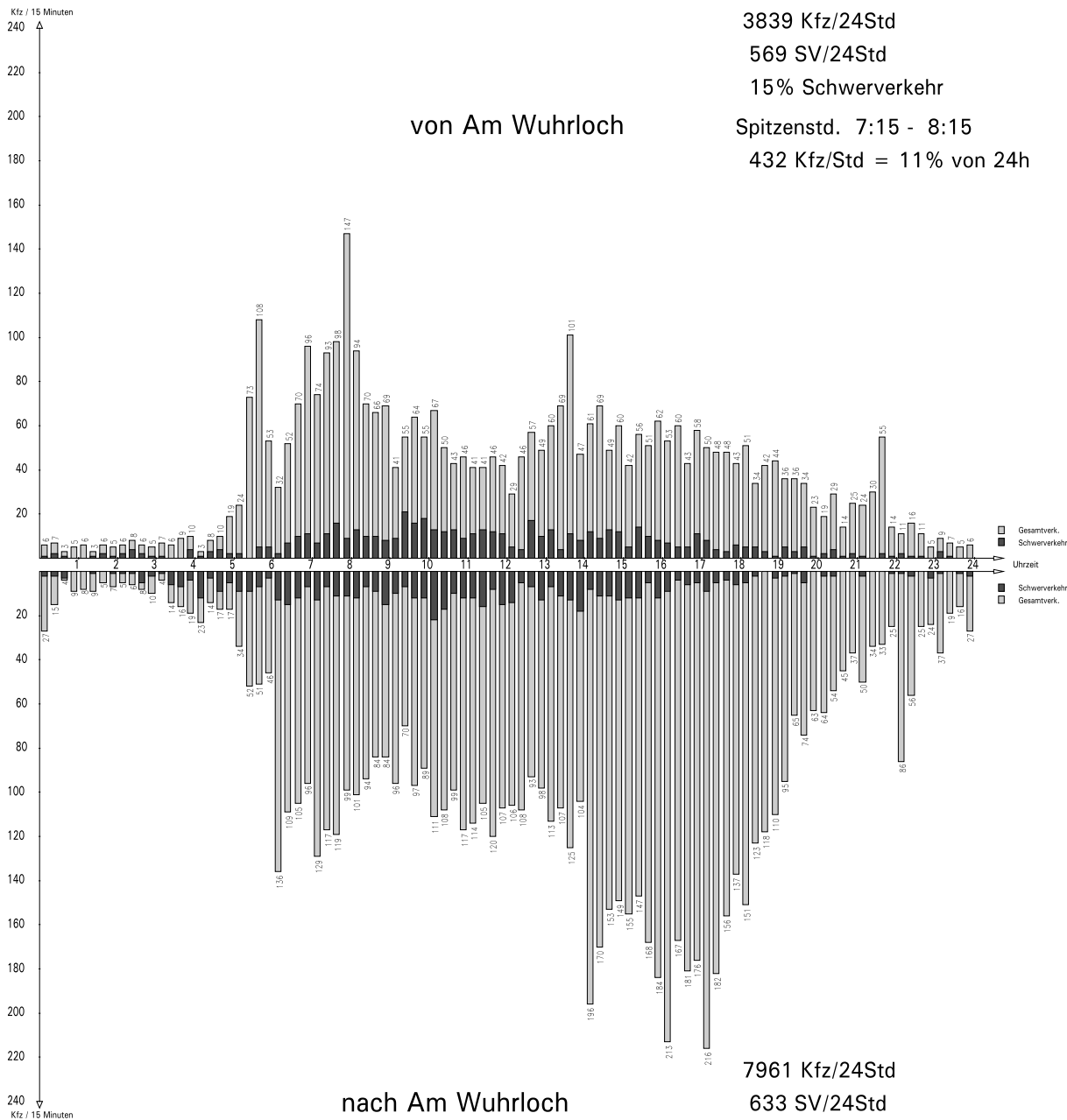


Bestandsaufnahme

Tagespiegel 2022

Knoten 3, Am Wuhrloch

Grundlage: Erhebung vom 26.04.2022



3839 Kfz/24Std
 569 SV/24Std
 15% Schwerverkehr
 Spitzenstd. 7:15 - 8:15
 432 Kfz/Std = 11% von 24h

nach Am Wuhrloch

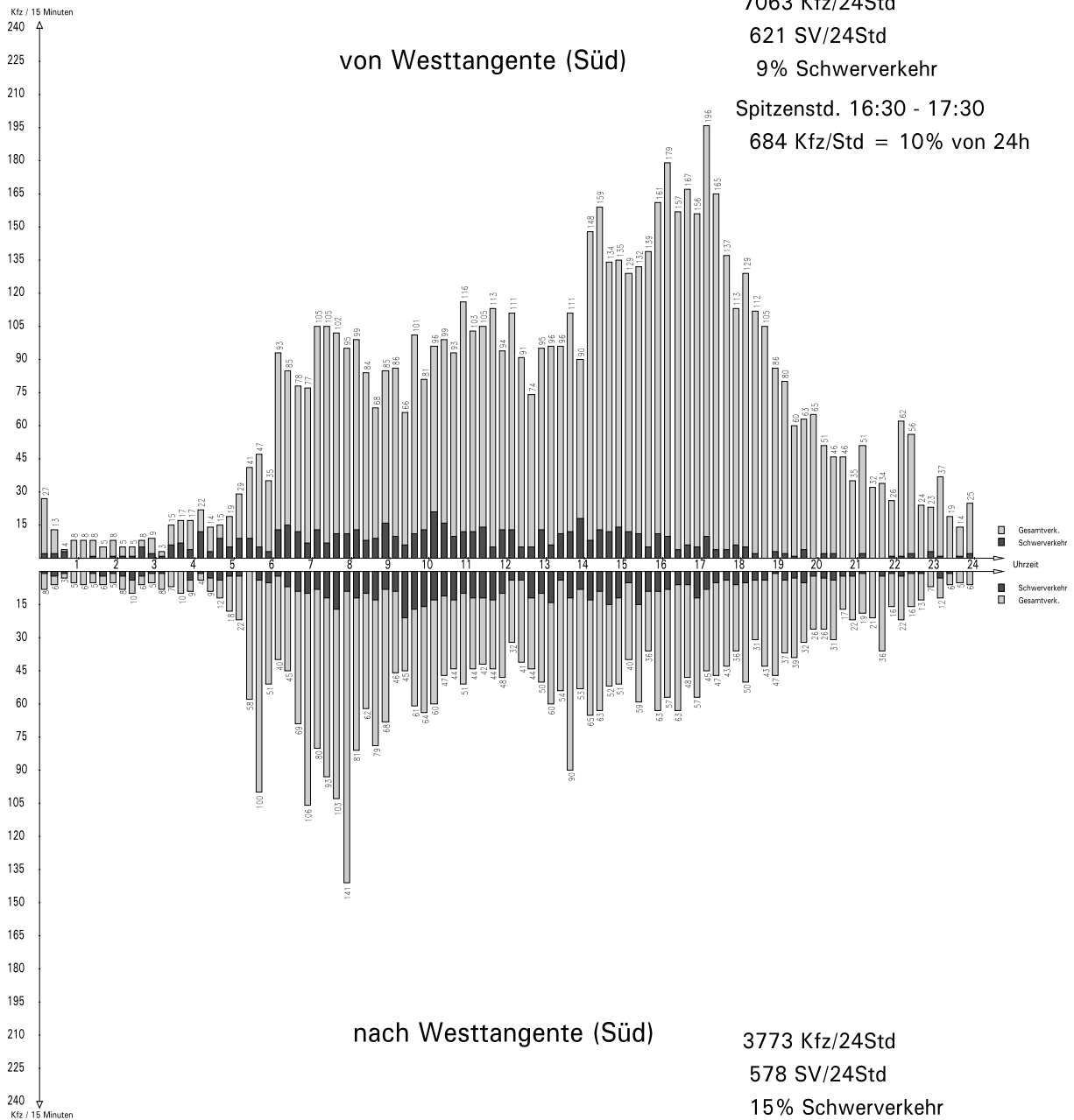
7961 Kfz/24Std
 633 SV/24Std
 8% Schwerverkehr
 Spitzenstd. 16:30 - 17:30
 755 Kfz/Std = 9% von 24h

Bestandsaufnahme

Tagespiegel 2022

Knoten 3, Westtangente (Süd)

Grundlage: Erhebung vom 26.04.2022



Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein

Bestandsaufnahme 2022

Knotenpunktbelastungen

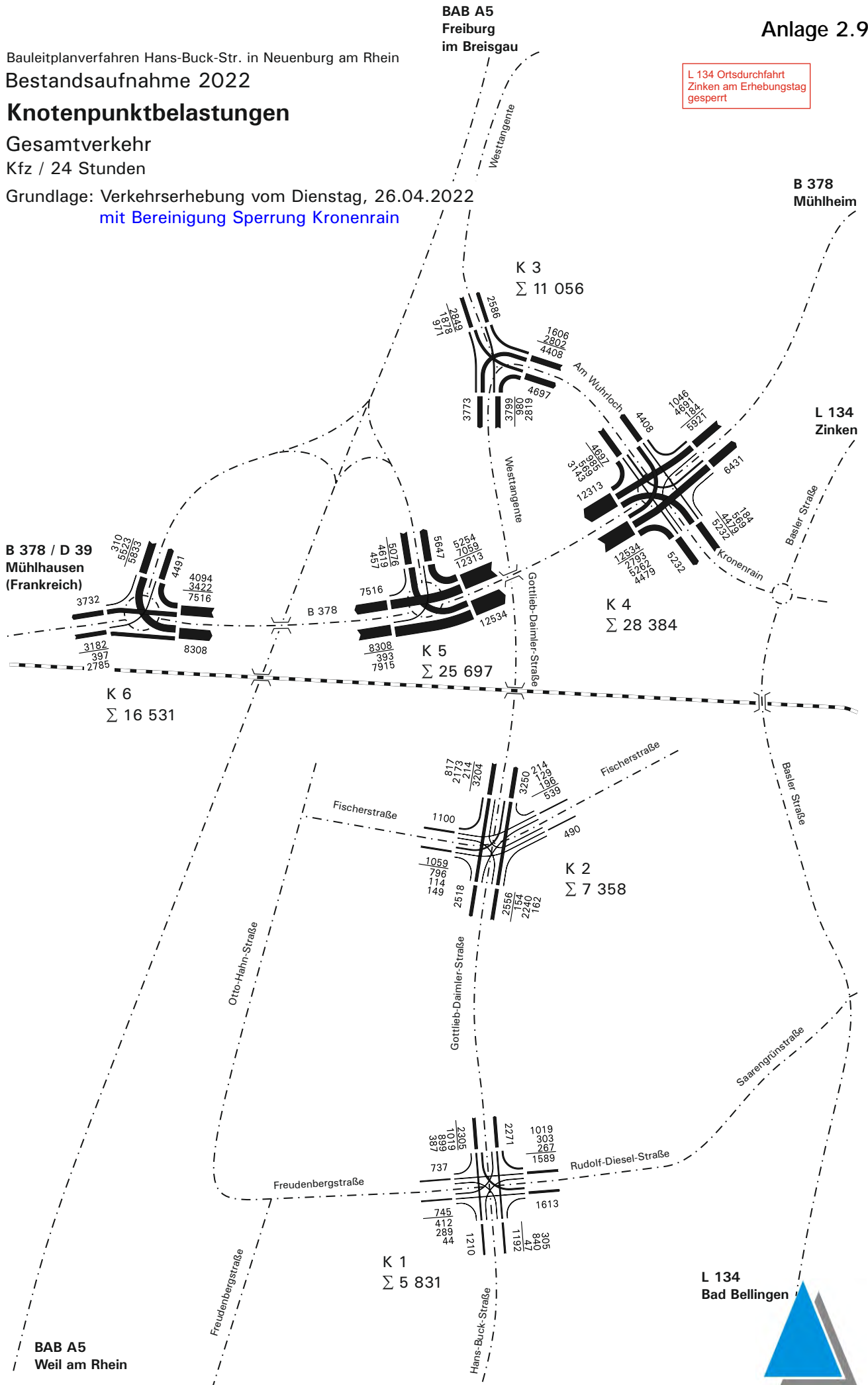
Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Dienstag, 26.04.2022

mit Bereinigung Sperrung Kronenrain

L 134 Ortsdurchfahrt
Zinken am Erhebungstag
gesperrt



Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Verkehrsuntersuchung

Abschätzung Neuverkehrsaufkommen

Hans-Buck-Straße (Ost)	allg. gewerbl. Nutzung
Größe der Nutzung	5,09
Einheit	ha
Bezugsgröße	Bruttobauland

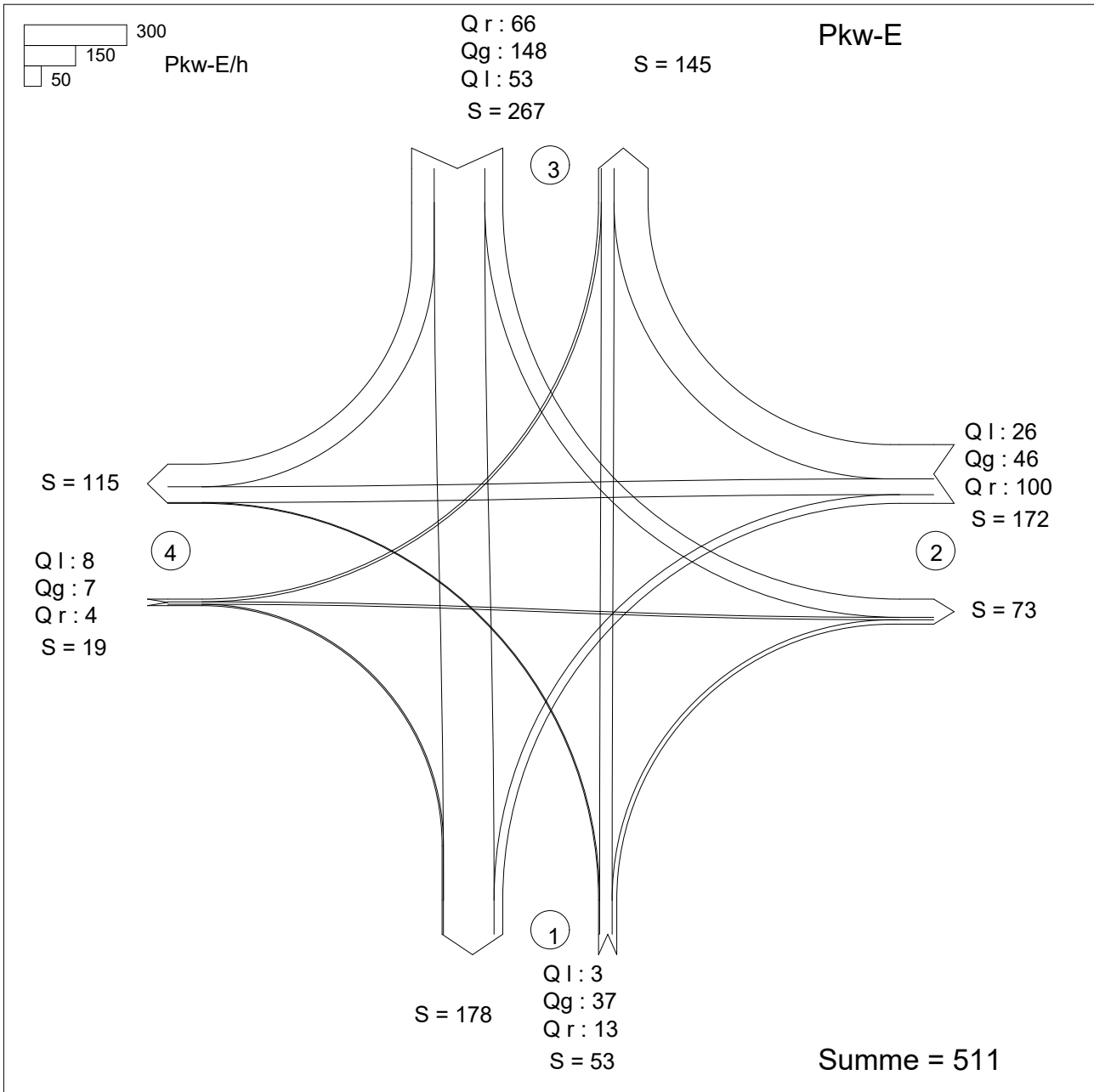
Beschäftigtenverkehr	Min.	Max.	Mittel
m ² BGF je Beschäftigte bzw. Beschäftigte je ha	30	150	90
Anzahl Beschäftigte	153	764	458
Anwesenheit	90%	90%	90%
Wegehäufigkeit	2,5	2,5	2,5
Wege der Beschäftigten	344	1.718	1.031
MIV-Anteil	75%	75%	75%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten pro Werktag	234	1.171	703
Kundenverkehr	Min.	Max.	Mittel
Kundenwege je Beschäftigtem/Besucher	1,00	0,50	0,75
Wege der Kunden	153	382	267
MIV-Anteil [%]	75%	75%	75%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten pro Werktag	104	260	182
Summe Personenverkehr (PV)	340	1.430	880
<i>Quell- bzw. Zielverkehr (PV)</i>	<i>170</i>	<i>715</i>	<i>440</i>

Güterverkehr	Min.	Max.	Mittel
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	1,0	1,0	1,0
Lkw-Fahrten pro Werktag	153	764	458
Summe Güterverkehr (GV)	150	760	455
<i>Quell- bzw. Zielverkehr (GV)</i>	<i>75</i>	<i>380</i>	<i>228</i>

Gesamtverkehr im Querschnitt	Min.	Max.	Mittel
Gesamtverkehr je Werktag	490	2190	1335
davon Personenverkehr je Werktag	340	1430	880
davon Güterverkehr je Werktag	150	760	455
Anteil Güterverkehr je Werktag	31%	35%	34%

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

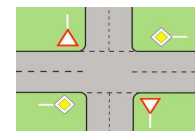
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_Analyse.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_Analyse.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		3	5,5	2,8	148	1086		3,3	1	1	A
2		37				1800					A
3		13	5,9	3,0	60	1115		3,3	1	1	A
Misch-H											
4		26	6,5	3,8	241	658		5,7	1	1	A
5		46	6,7	3,8	241	656		5,9	1	1	A
6		100	5,9	3,9	37	886		4,6	1	1	A
Misch-N		72				656	4 + 5	6,2	1	1	A
9		66	5,9	3,0	49	1130		3,4	1	1	A
8		148				1800					A
7		53	5,5	2,8	37	1233		3,1	1	1	A
Misch-H											
10		8	6,5	3,8	241	620		5,9	1	1	A
11		7	6,7	3,8	241	656		5,5	1	1	A
12		4	5,9	3,9	148	785		4,6	1	1	A
Misch-N		15				636	10+11	5,8	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

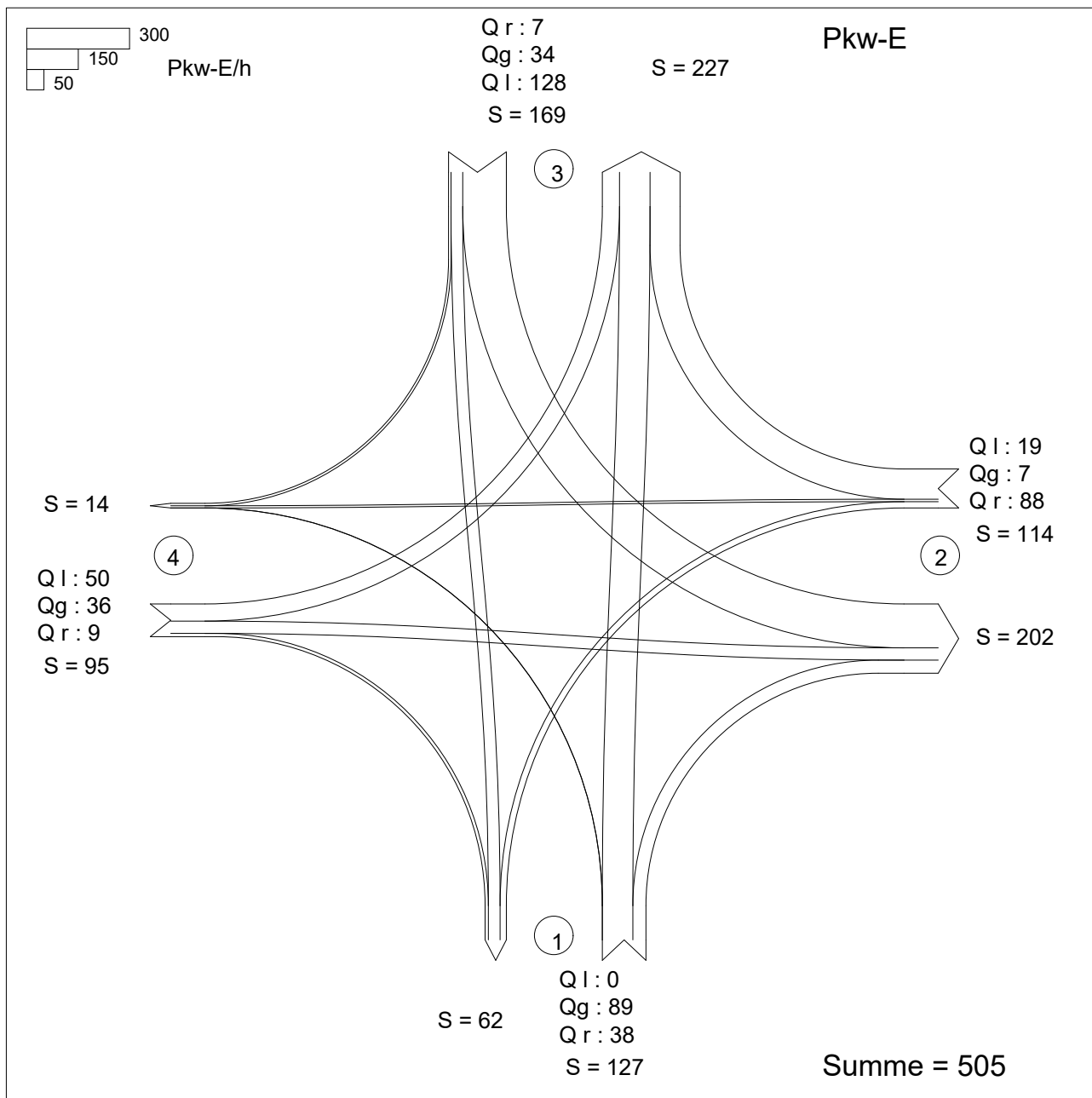
- Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
Gottlieb-Daimler-Straße
- Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
Freudenbergsstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

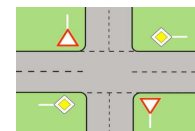
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_Analyse.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_Analyse.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	5,5	2,8	34	1237					
2		89				1800					A
3		38	5,9	3,0	164	982		3,8	1	1	A
Misch-H											
4		19	6,5	3,8	251	579		6,4	1	1	A
5		7	6,7	3,8	251	603		6,0	1	1	A
6		88	5,9	3,9	89	837		4,8	1	1	A
Misch-N		26				585	4 + 5	6,4	1	1	A
9		7	5,9	3,0	7	1190		3,0	1	1	A
8		34				1800					A
7		128	5,5	2,8	89	1162		3,5	1	1	A
Misch-H											
10		50	6,5	3,8	251	605		6,5	1	1	A
11		36	6,7	3,8	251	603		6,3	1	1	A
12		9	5,9	3,9	34	889		4,1	1	1	A
Misch-N		86				604	10+11	6,9	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

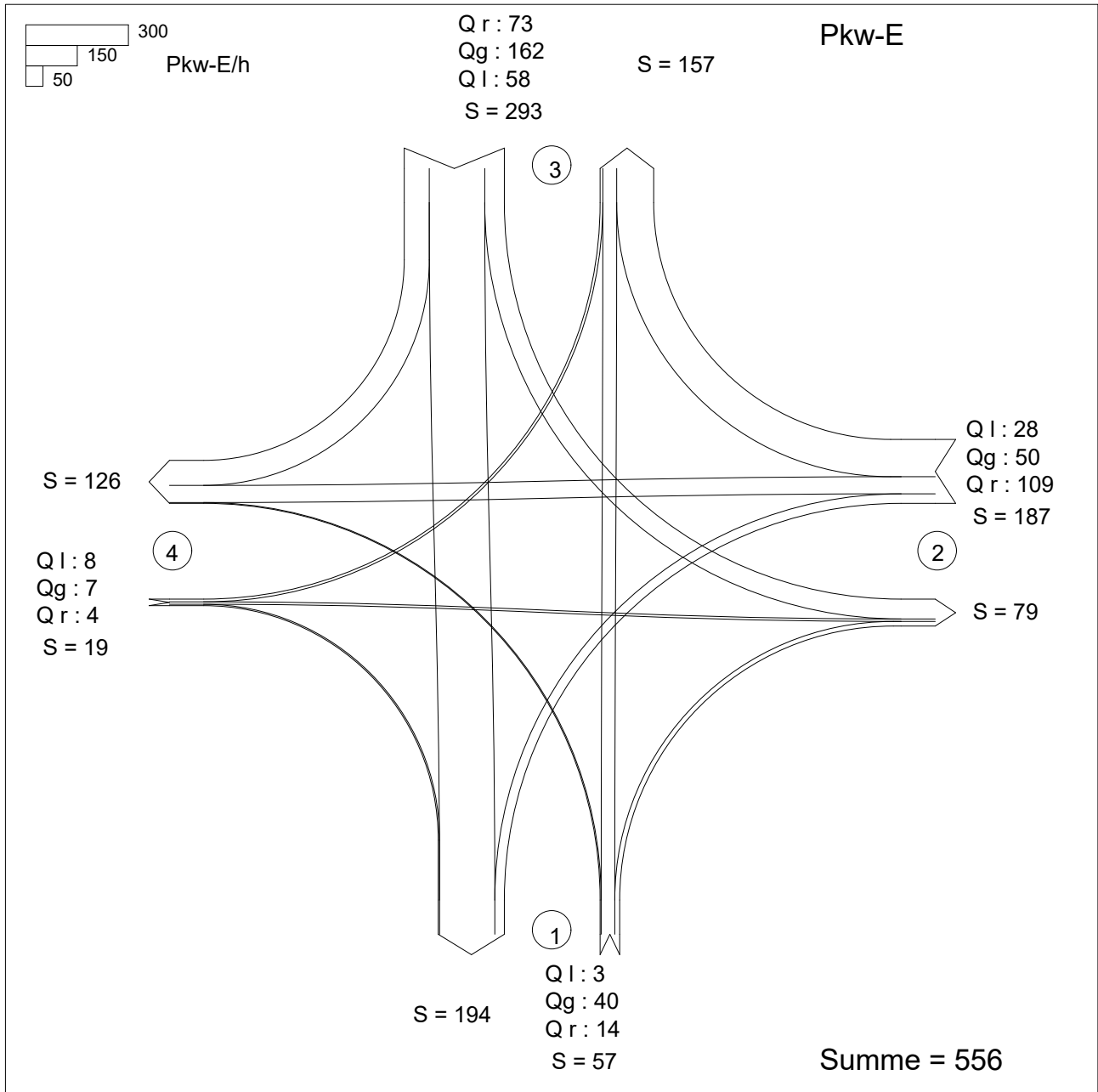
Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße
 Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
 Freudenbergstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

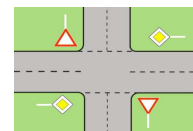
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_PNF.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		3	5,5	2,8	162	1069		3,4	1	1	A
2		40				1800					A
3		14	5,9	3,0	65	1108		3,3	1	1	A
Misch-H											
4		28	6,5	3,8	263	636		5,9	1	1	A
5		50	6,7	3,8	263	634		6,2	1	1	A
6		109	5,9	3,9	40	883		4,7	1	1	A
Misch-N		78				635	4 + 5	6,5	1	1	A
9		73	5,9	3,0	53	1125		3,4	1	1	A
8		162				1800					A
7		58	5,5	2,8	40	1228		3,1	1	1	A
Misch-H											
10		8	6,5	3,8	263	595		6,1	1	1	A
11		7	6,7	3,8	263	634		5,7	1	1	A
12		4	5,9	3,9	162	773		4,7	1	1	A
Misch-N		15				612	10+11	6,0	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

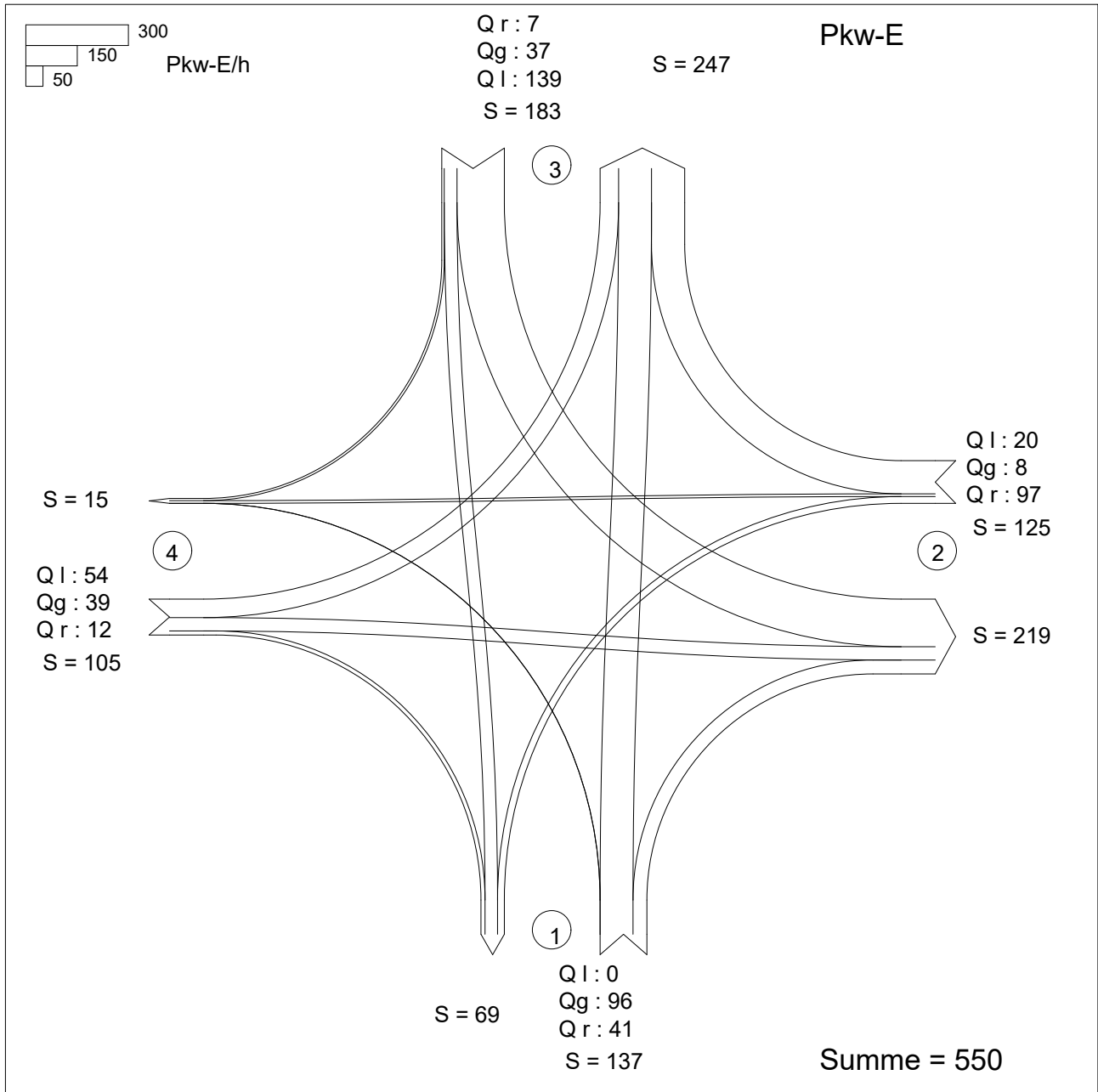
Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße
 Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
 Freudenbergstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

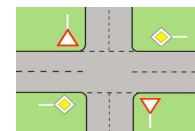
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_PNF.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	5,5	2,8	37	1233					
2		96				1800					A
3		41	5,9	3,0	178	965		3,9	1	1	A
Misch-H											
4		20	6,5	3,8	272	553		6,8	1	1	A
5		8	6,7	3,8	272	580		6,3	1	1	A
6		97	5,9	3,9	96	831		4,9	1	1	A
Misch-N		28				561	4 + 5	6,8	1	1	A
9		7	5,9	3,0	8	1188		3,0	1	1	A
8		37				1800					A
7		139	5,5	2,8	96	1153		3,6	1	1	A
Misch-H											
10		54	6,5	3,8	272	581		6,8	1	1	A
11		39	6,7	3,8	272	580		6,7	1	1	A
12		12	5,9	3,9	37	886		4,1	1	1	A
Misch-N		93				581	10+11	7,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

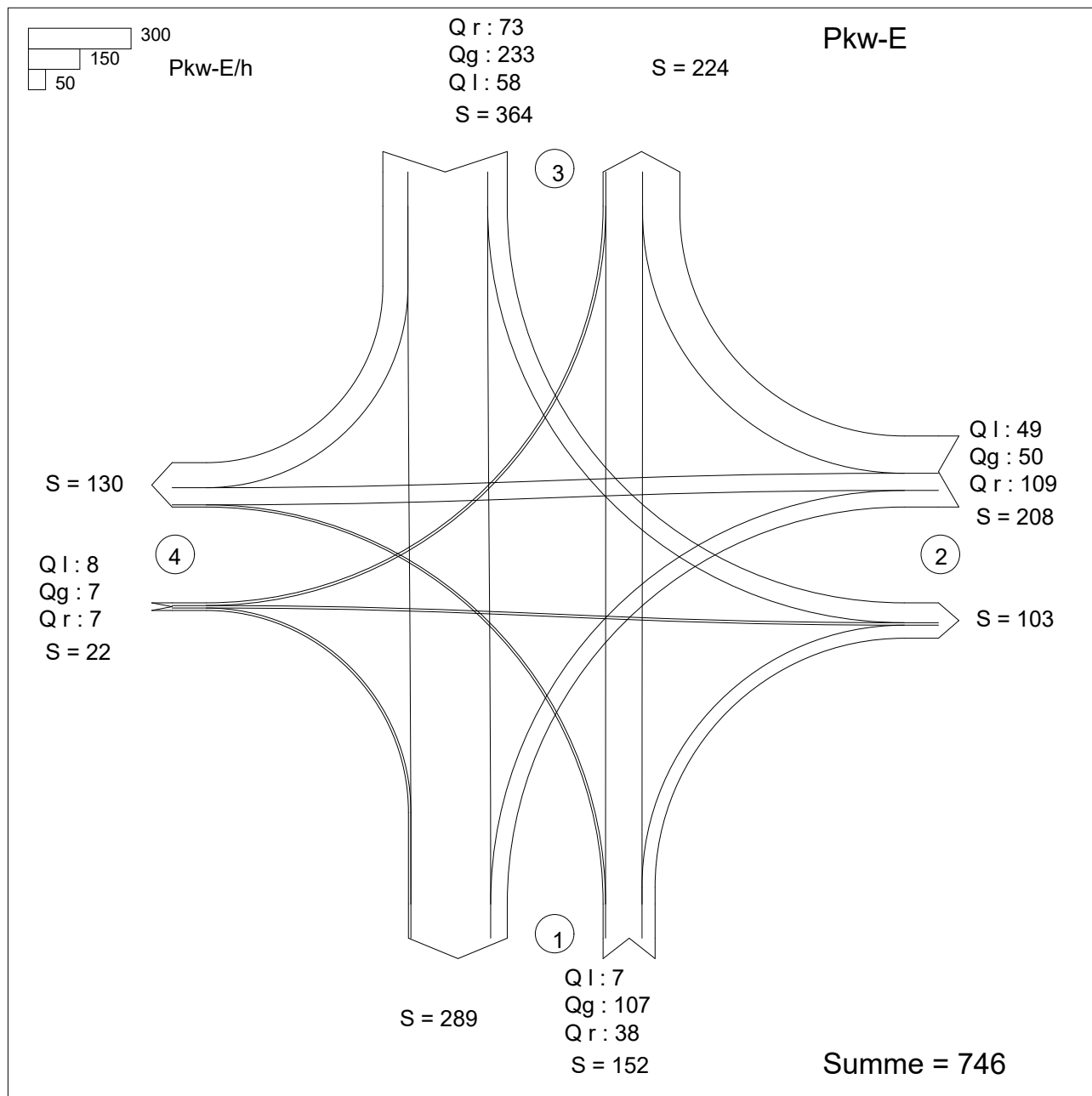
Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße
 Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
 Freudenbergstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

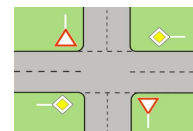
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_PPF.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K1_VS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		7	5,5	2,8	233	986		3,7	1	1	A
2		107				1800					A
3		38	5,9	3,0	65	1108		3,4	1	1	A
Misch-H											
4		49	6,5	3,8	405	525		7,6	1	1	A
5		50	6,7	3,8	405	520		7,7	1	1	A
6		109	5,9	3,9	107	821		5,1	1	1	A
Misch-N		99				523	4 + 5	8,5	1	2	A
9		73	5,9	3,0	57	1119		3,4	1	1	A
8		233				1800					A
7		58	5,5	2,8	107	1138		3,3	1	1	A
Misch-H											
10		8	6,5	3,8	405	484		7,6	1	1	A
11		7	6,7	3,8	405	520		7,0	1	1	A
12		7	5,9	3,9	233	715		5,1	1	1	A
Misch-N		15				500	10+11	7,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

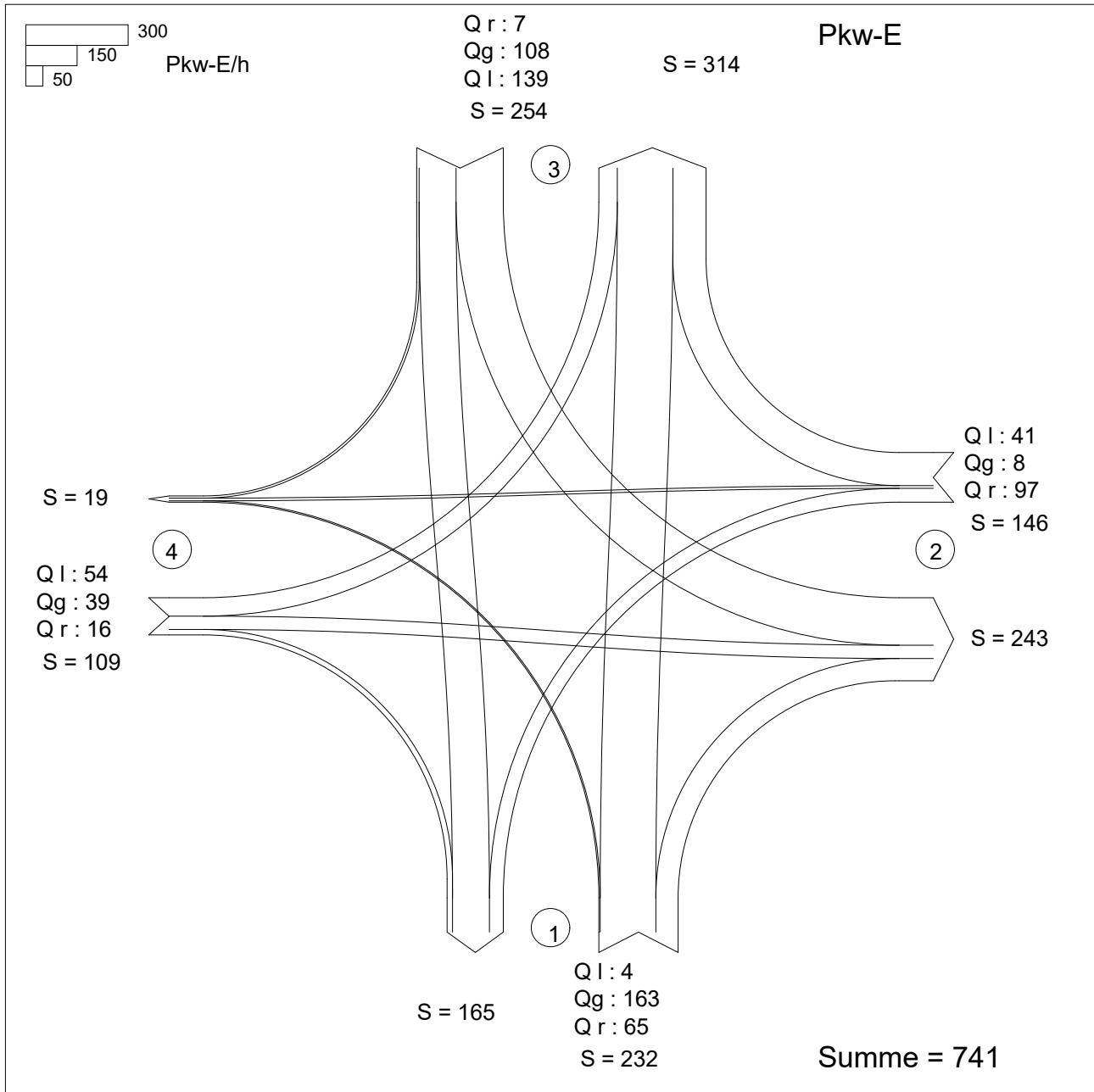
Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße
 Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
 Freudenbergstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

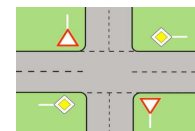
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_PPF.kob



Zufahrt 1: Hans-Buck-Straße
 Zufahrt 2: Rudolf-Diesel-Straße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Freudenbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K1_AS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		4	5,5	2,8	108	1137		3,2	1	1	A
2		163				1800					A
3		65	5,9	3,0	178	965		4,0	1	1	A
Misch-H											
4		41	6,5	3,8	414	449		8,8	1	1	A
5		8	6,7	3,8	414	473		7,7	1	1	A
6		97	5,9	3,9	163	772		5,3	1	1	A
Misch-N		49				453	4 + 5	8,9	1	1	A
9		7	5,9	3,0	12	1183		3,1	1	1	A
8		108				1800					A
7		139	5,5	2,8	163	1068		3,9	1	1	A
Misch-H											
10		54	6,5	3,8	414	477		8,5	1	1	A
11		39	6,7	3,8	414	473		8,3	1	1	A
12		16	5,9	3,9	108	820		4,5	1	1	A
Misch-N		93				475	10+11	9,4	1	2	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

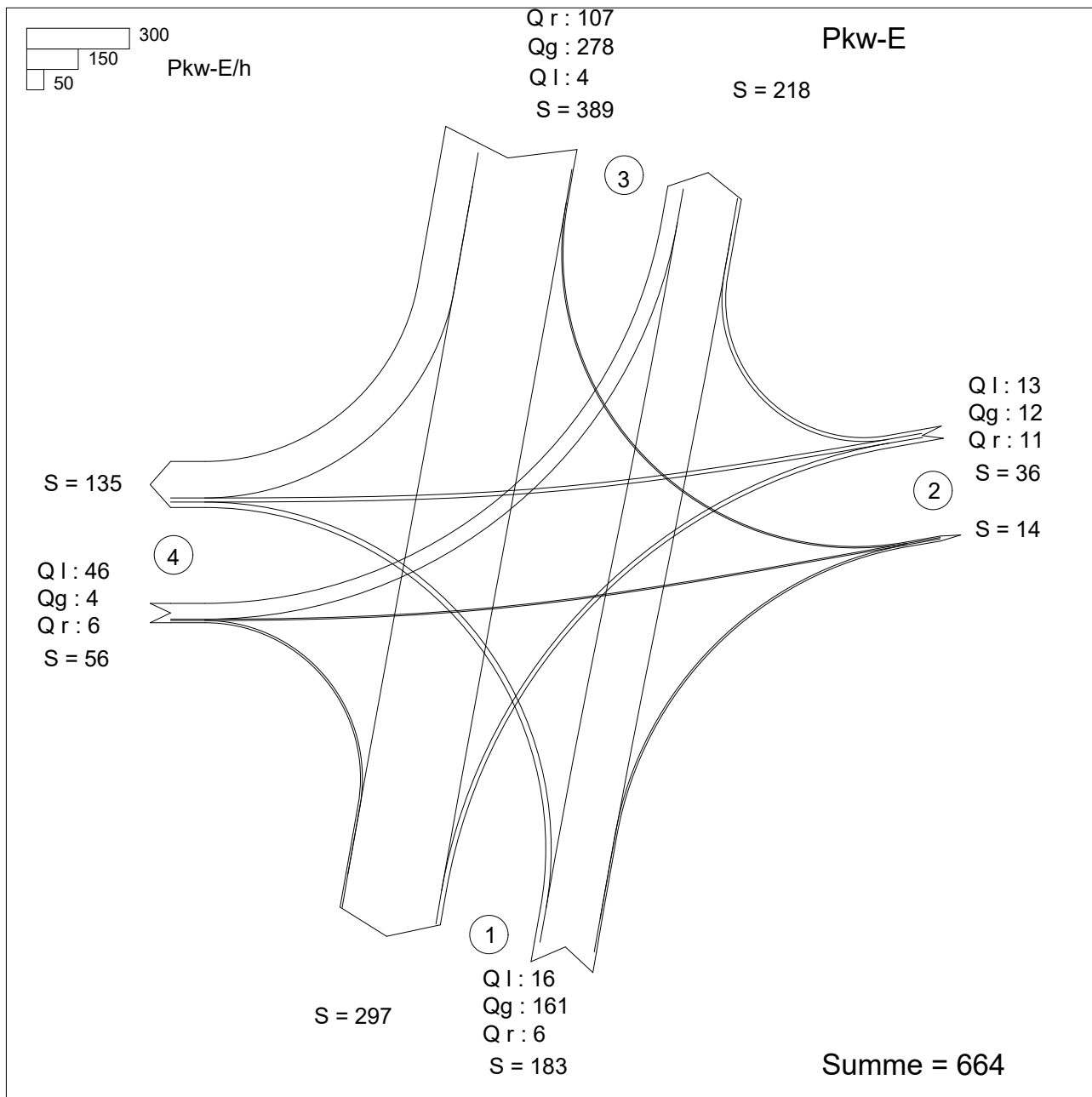
Hauptstrasse : Hans-Buck-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße
 Nebenstrasse : Rudolf-Diesel-Straße
 Freudenbergstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

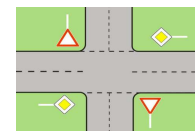
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_Analyse.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_Analyse.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		16	5,5	2,8	278	937		3,9	1	1	A
2		161				1800					A
3		6	5,9	3,0	8	1188		3,0	1	1	A
Misch-H											
4		13	6,5	3,2	463	583		6,3	1	1	A
5		12	6,7	3,3	459	561		6,6	1	1	A
6		11	5,9	3,0	161	986		3,7	1	1	A
Misch-N		25				572	4 + 5	6,6	1	1	A
9		107	5,9	3,0	28	1160		3,4	1	1	A
8		278				1800					A
7		4	5,5	2,8	161	1070		3,4	1	1	A
Misch-H											
10		46	6,5	3,2	471	568		6,9	1	1	A
11		4	6,7	3,3	459	561		6,5	1	1	A
12		6	5,9	3,0	278	854		4,2	1	1	A
Misch-N		50				568	10+11	6,9	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

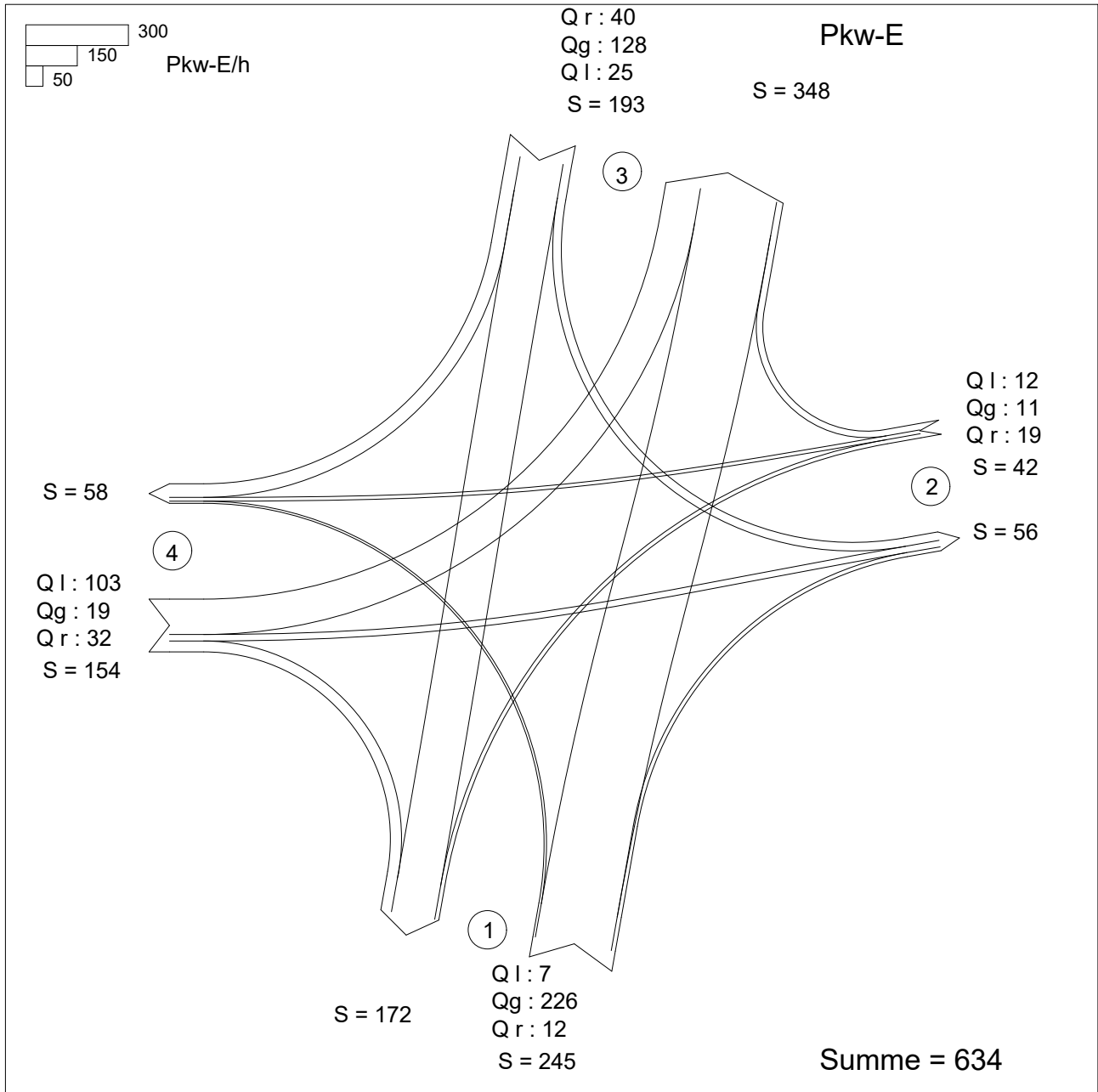
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

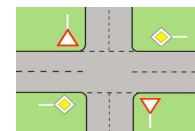
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_Analyse.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_Analyse.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		7	5,5	2,8	128	1111		3,3	1	1	A
2		226				1800					A
3		12	5,9	3,0	44	1137		3,2	1	1	A
Misch-H											
4		12	6,5	3,2	405	609		6,0	1	1	A
5		11	6,7	3,3	386	615		6,0	1	1	A
6		19	5,9	3,0	226	910		4,0	1	1	A
Misch-N		23				612	4 + 5	6,1	1	1	A
9		40	5,9	3,0	18	1174		3,2	1	1	A
8		128				1800					A
7		25	5,5	2,8	226	994		3,7	1	1	A
Misch-H											
10		103	6,5	3,2	397	624		6,9	1	1	A
11		19	6,7	3,3	386	615		6,0	1	1	A
12		32	5,9	3,0	128	1026		3,6	1	1	A
Misch-N		122				622	10+11	7,2	1	2	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

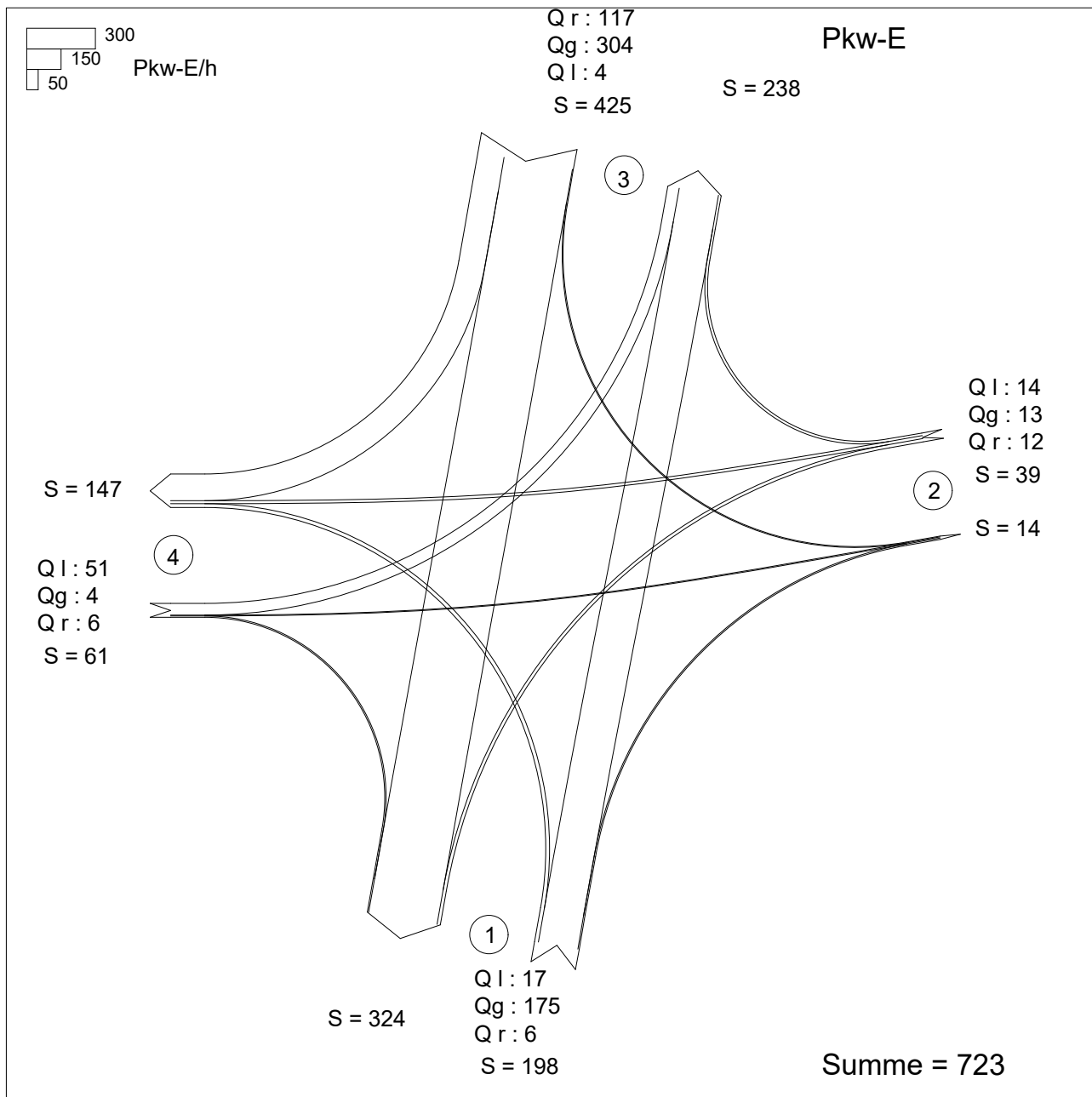
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

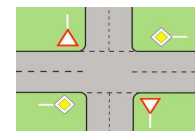
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_PNF.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		17	5,5	2,8	304	909		4,0	1	1	A
2		175				1800					A
3		6	5,9	3,0	8	1188		3,0	1	1	A
Misch-H											
4		14	6,5	3,2	504	550		6,7	1	1	A
5		13	6,7	3,3	500	529		7,0	1	1	A
6		12	5,9	3,0	175	969		3,8	1	1	A
Misch-N		27				539	4 + 5	7,0	1	1	A
9		117	5,9	3,0	30	1157		3,5	1	1	A
8		304				1800					A
7		4	5,5	2,8	175	1053		3,4	1	1	A
Misch-H											
10		51	6,5	3,2	513	534		7,5	1	1	A
11		4	6,7	3,3	500	529		6,9	1	1	A
12		6	5,9	3,0	304	828		4,4	1	1	A
Misch-N		55				534	10+11	7,5	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

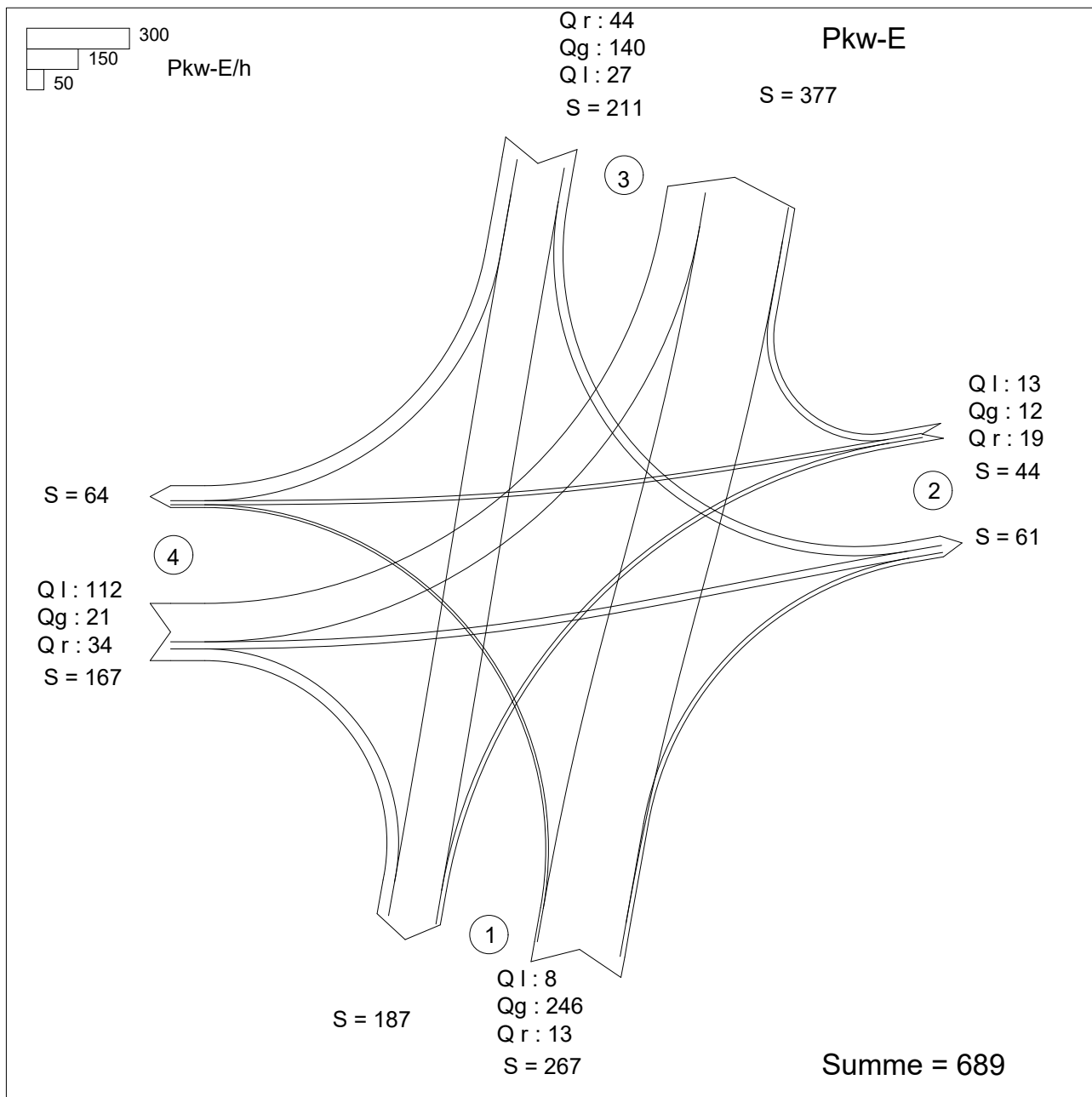
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

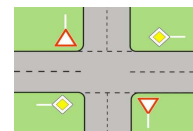
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_PNF.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		8	5,5	2,8	140	1096		3,3	1	1	A
2		246				1800					A
3		13	5,9	3,0	48	1132		3,2	1	1	A
Misch-H											
4		13	6,5	3,2	442	574		6,4	1	1	A
5		12	6,7	3,3	421	583		6,3	1	1	A
6		19	5,9	3,0	246	888		4,1	1	1	A
Misch-N		25				579	4 + 5	6,5	1	1	A
9		44	5,9	3,0	20	1171		3,2	1	1	A
8		140				1800					A
7		27	5,5	2,8	246	972		3,8	1	1	A
Misch-H											
10		112	6,5	3,2	433	590		7,5	1	2	A
11		21	6,7	3,3	421	583		6,4	1	1	A
12		34	5,9	3,0	140	1011		3,7	1	1	A
Misch-N		133				589	10+11	7,9	1	2	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

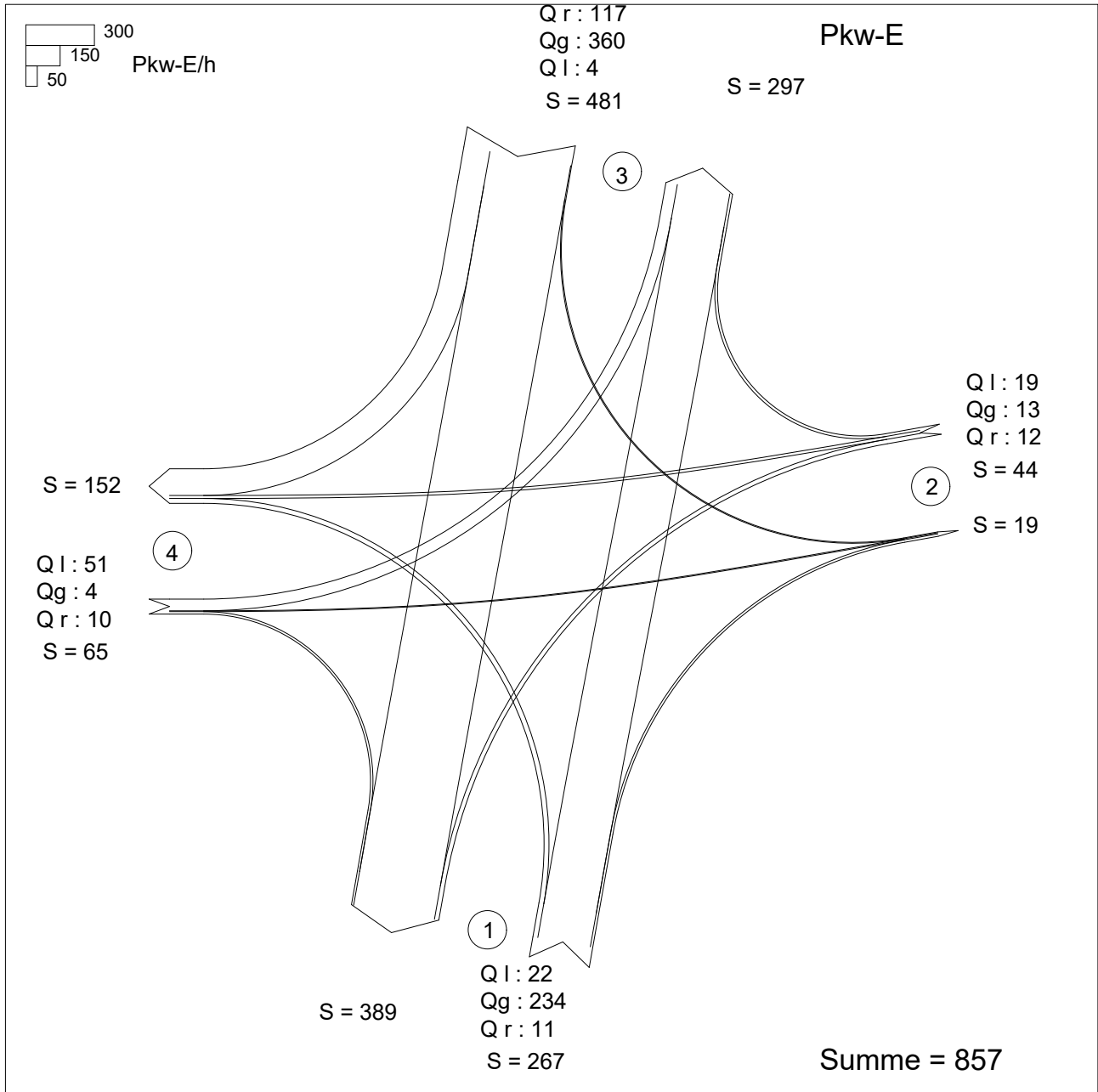
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

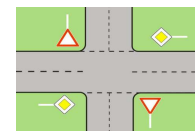
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_PPF.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K2_VS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		22	5,5	2,8	360	853		4,3	1	1	A
2		234				1800					A
3		11	5,9	3,0	8	1188		3,1	1	1	A
Misch-H											
4		19	6,5	3,2	624	463		8,1	1	1	A
5		13	6,7	3,3	620	444		8,4	1	1	A
6		12	5,9	3,0	234	902		4,0	1	1	A
Misch-N		32				455	4 + 5	8,5	1	1	A
9		117	5,9	3,0	35	1150		3,5	1	1	A
8		360				1800					A
7		4	5,5	2,8	234	985		3,7	1	1	A
Misch-H											
10		51	6,5	3,2	633	448		9,1	1	1	A
11		4	6,7	3,3	620	444		8,2	1	1	A
12		10	5,9	3,0	360	773		4,7	1	1	A
Misch-N		55				448	10+11	9,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

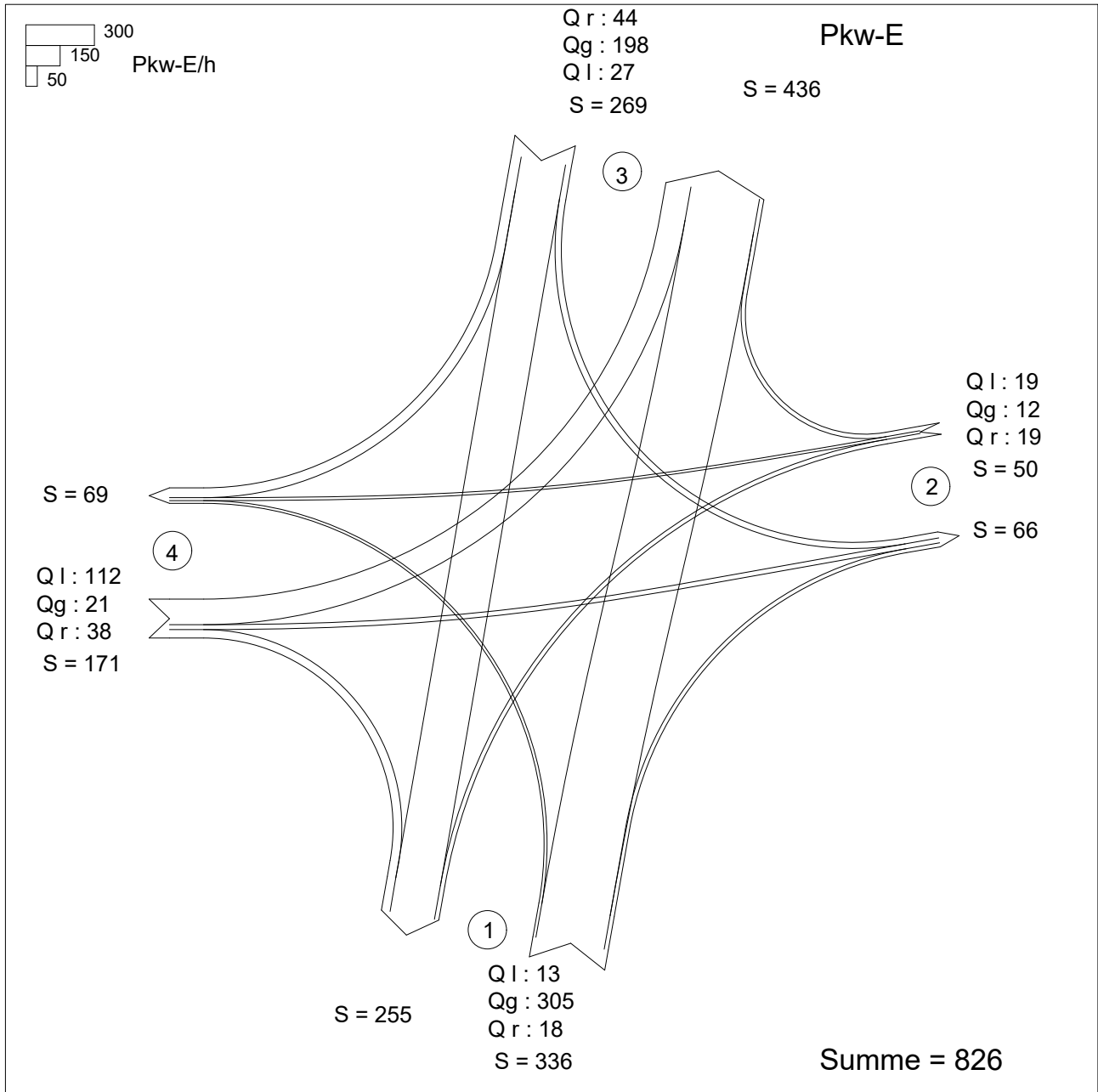
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

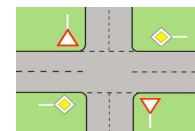
Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_PPF.kob



Zufahrt 1: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 2: Fischerstraße
 Zufahrt 3: Gottlieb-Daimler-Straße
 Zufahrt 4: Fischerstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:00-17:00 Uhr
 Datei : K2_AS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		13	5,5	2,8	198	1026		3,6	1	1	A
2		305				1800					A
3		18	5,9	3,0	48	1132		3,2	1	1	A
Misch-H											
4		19	6,5	3,2	564	480		7,8	1	1	A
5		12	6,7	3,3	543	488		7,6	1	1	A
6		19	5,9	3,0	305	827		4,5	1	1	A
Misch-N		31				483	4 + 5	8,0	1	1	A
9		44	5,9	3,0	25	1164		3,2	1	1	A
8		198				1800					A
7		27	5,5	2,8	305	908		4,1	1	1	A
Misch-H											
10		112	6,5	3,2	555	494		9,4	1	2	A
11		21	6,7	3,3	543	488		7,7	1	1	A
12		38	5,9	3,0	198	942		4,0	1	1	A
Misch-N		133				493	10+11	10,0	2	2	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Gottlieb-Daimler-Straße
 Gottlieb-Daimler-Straße

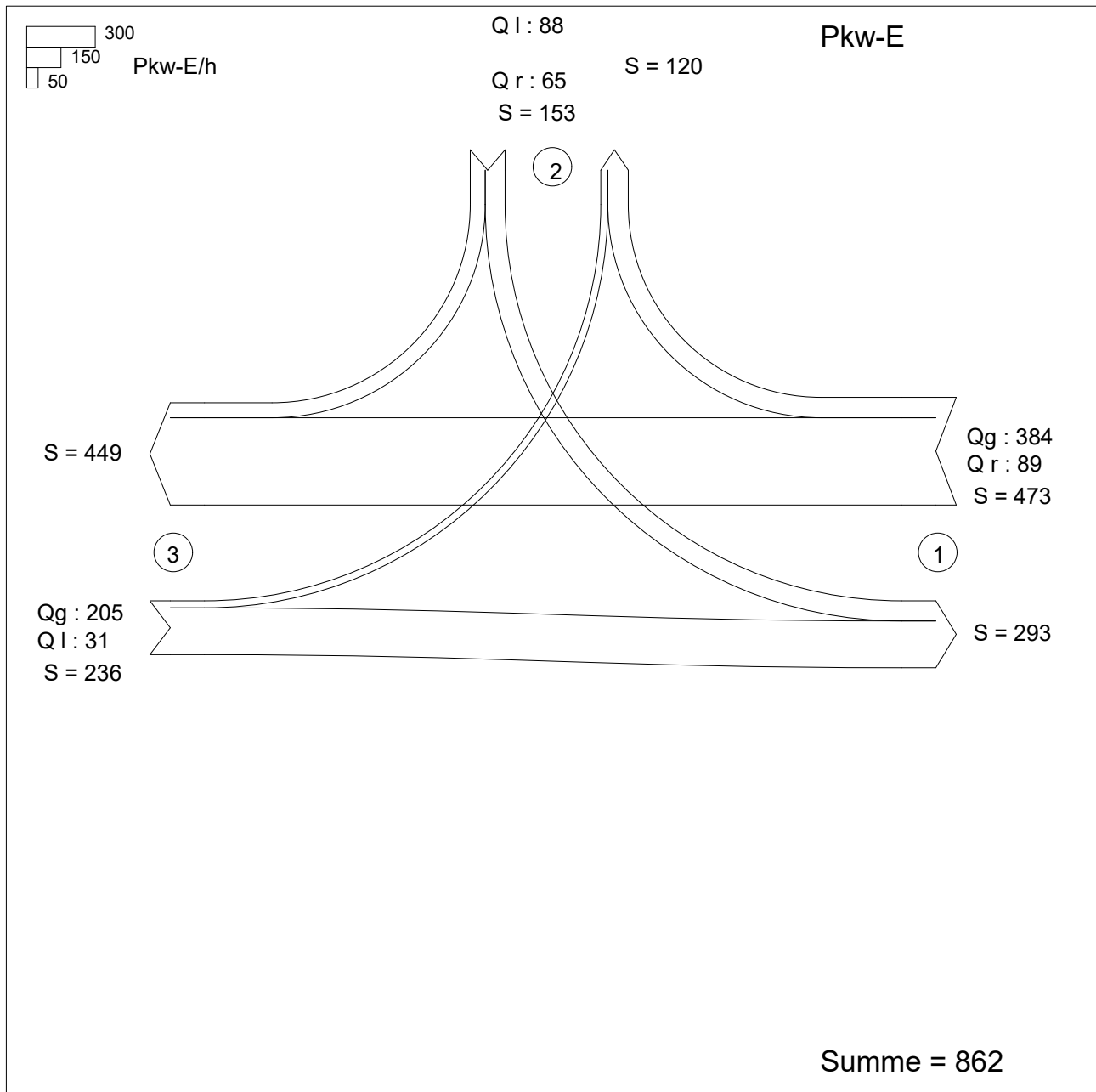
Nebenstrasse : Fischerstraße
 Fischerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_ANALYSE.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_ANALYSE.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		384				1800						A
3		89				1600						A
Misch-H		473				1759	2 + 3	2,8	1	2	2	A
4		88	7,4	3,4	665	355		13,5	1	1	2	B
6		65	7,3	3,1	429	586		6,9	1	1	1	A
Misch-N												
8		205				1800						A
7		31	5,9	2,6	473	757		5,0	1	1	1	A
Misch-H												

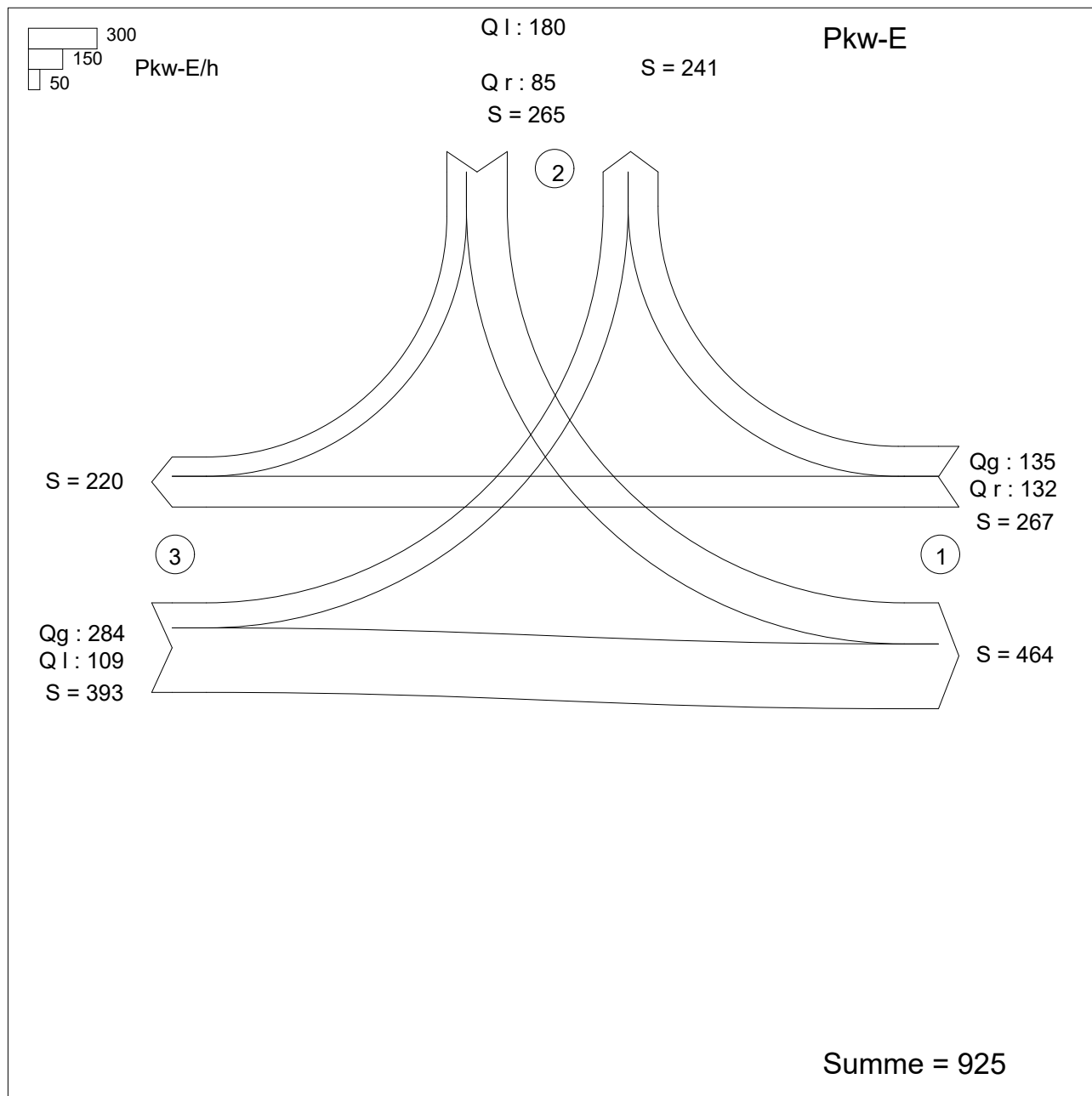
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Am Wuhrloch
Westtangente (Süd)
- Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_Analyse.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_Analyse.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		135				1800						A
3		132				1600						A
Misch-H		267				1695	2 + 3	2,5	1	1	1	A
4		180	7,4	3,4	594	368		19,1	3	3	5	B
6		85	7,3	3,1	201	842		4,8	1	1	1	A
Misch-N												
8		284				1800						A
7		109	5,9	2,6	267	984		4,1	1	1	1	A
Misch-H												

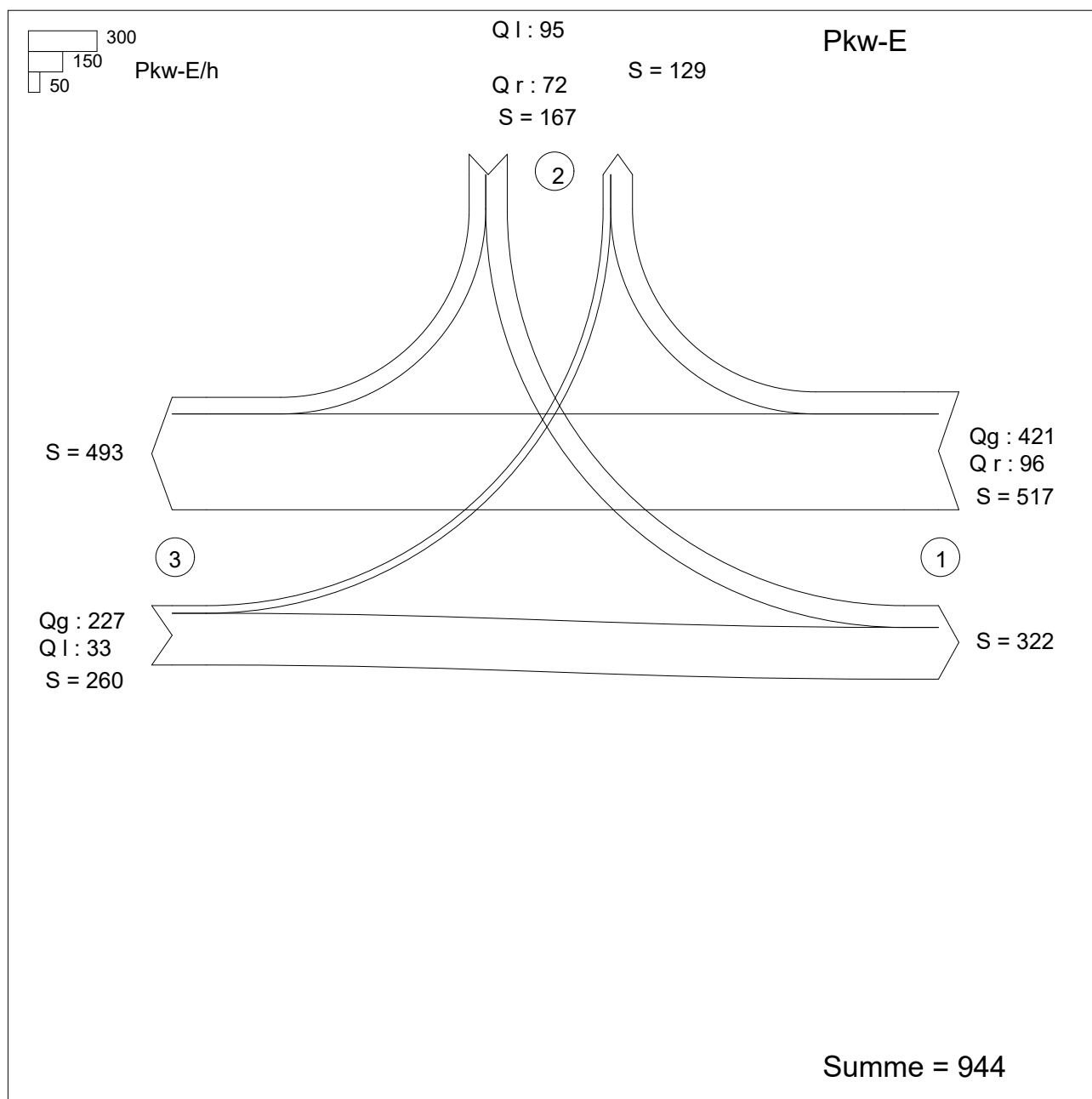
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Am Wuhrloch
Westtangente (Süd)
- Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_PNF.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		421				1800						A
3		96				1600						A
Misch-H		517				1759	2 + 3	2,9	1	2	2	A
4		95	7,4	3,4	729	318		16,1	1	2	2	B
6		72	7,3	3,1	469	549		7,5	1	1	1	A
Misch-N												
8		227				1800						A
7		33	5,9	2,6	517	715		5,3	1	1	1	A
Misch-H												

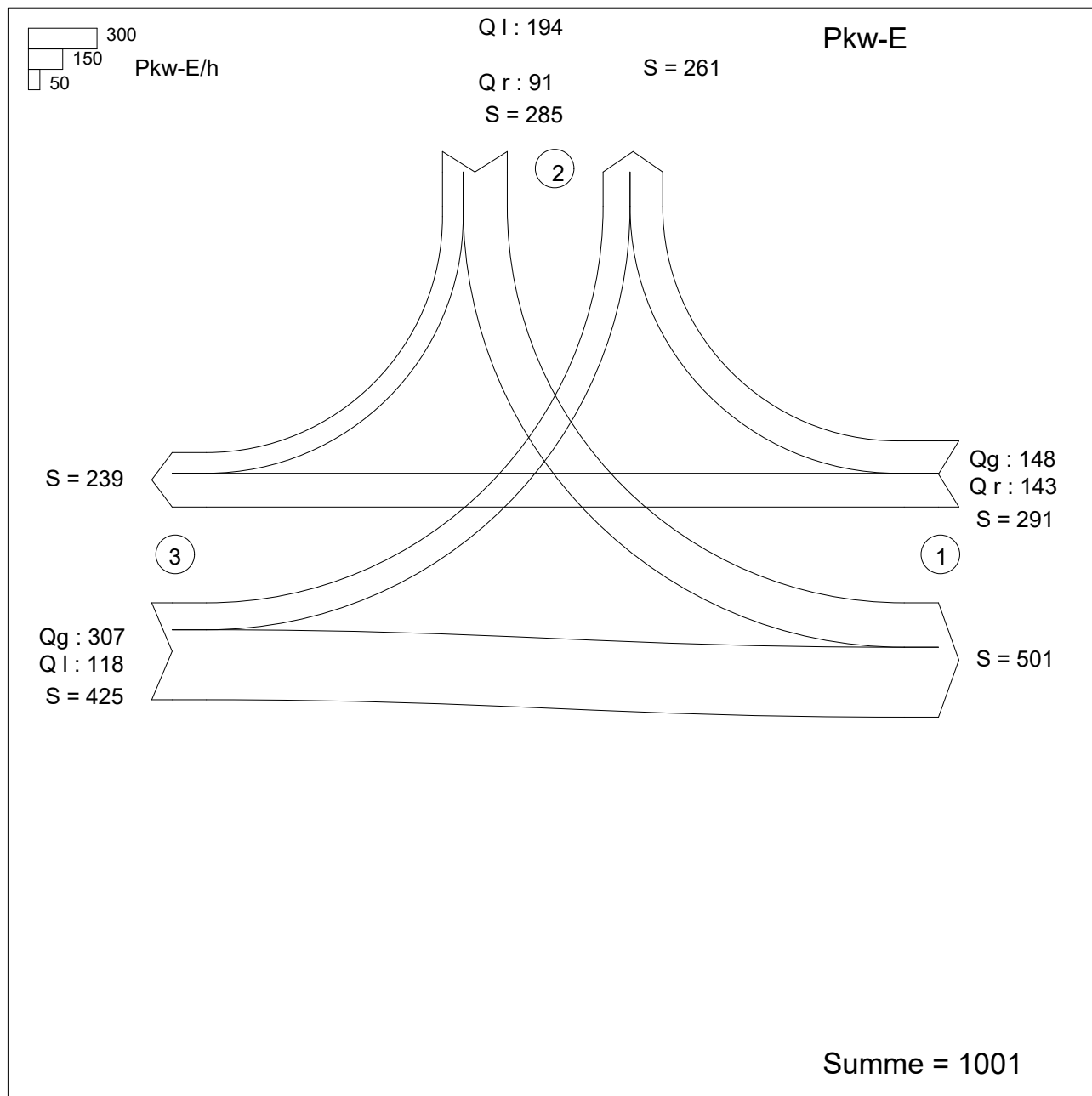
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Am Wuhrloch
Westtangente (Süd)
- Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_PNF.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_PNF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		148				1800						A
3		143				1600						A
Misch-H		291				1696	2 + 3	2,6	1	1	1	A
4		194	7,4	3,4	645	334		25,3	4	4	6	C
6		91	7,3	3,1	220	818		5,0	1	1	1	A
Misch-N												
8		307				1800						A
7		118	5,9	2,6	291	955		4,3	1	1	1	A
Misch-H												

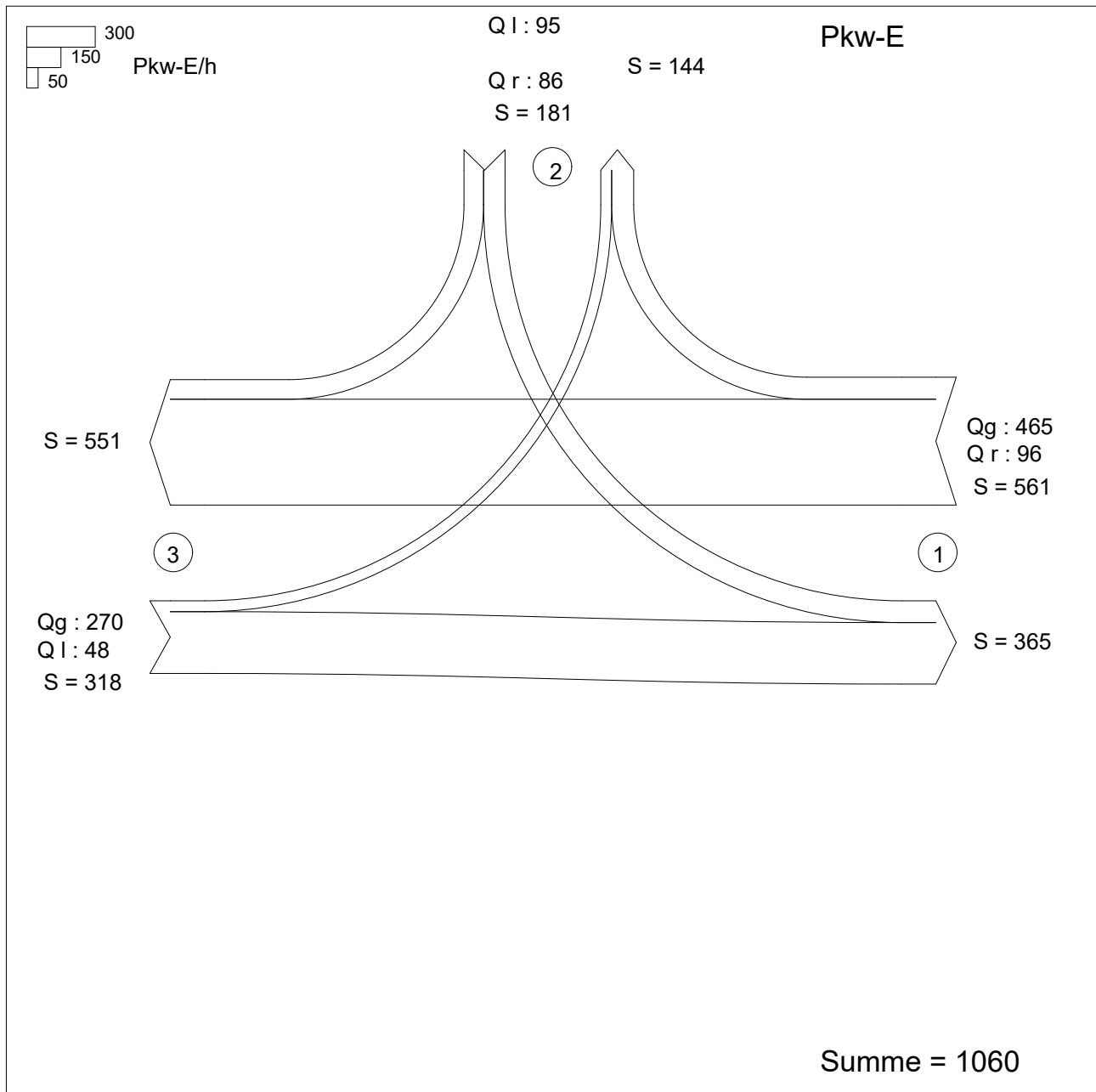
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Am Wuhrloch
Westtangente (Süd)
- Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_PPF.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr
 Datei : K3_VS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		465				1800						A
3		96				1600						A
Misch-H		561				1762	2 + 3	3,0	2	2	3	A
4		95	7,4	3,4	831	264		21,3	2	2	3	C
6		86	7,3	3,1	513	512		8,5	1	1	1	A
Misch-N												
8		270				1800						A
7		48	5,9	2,6	561	676		5,7	1	1	1	A
Misch-H												

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

Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Am Wuhrloch

Westtangente (Süd)

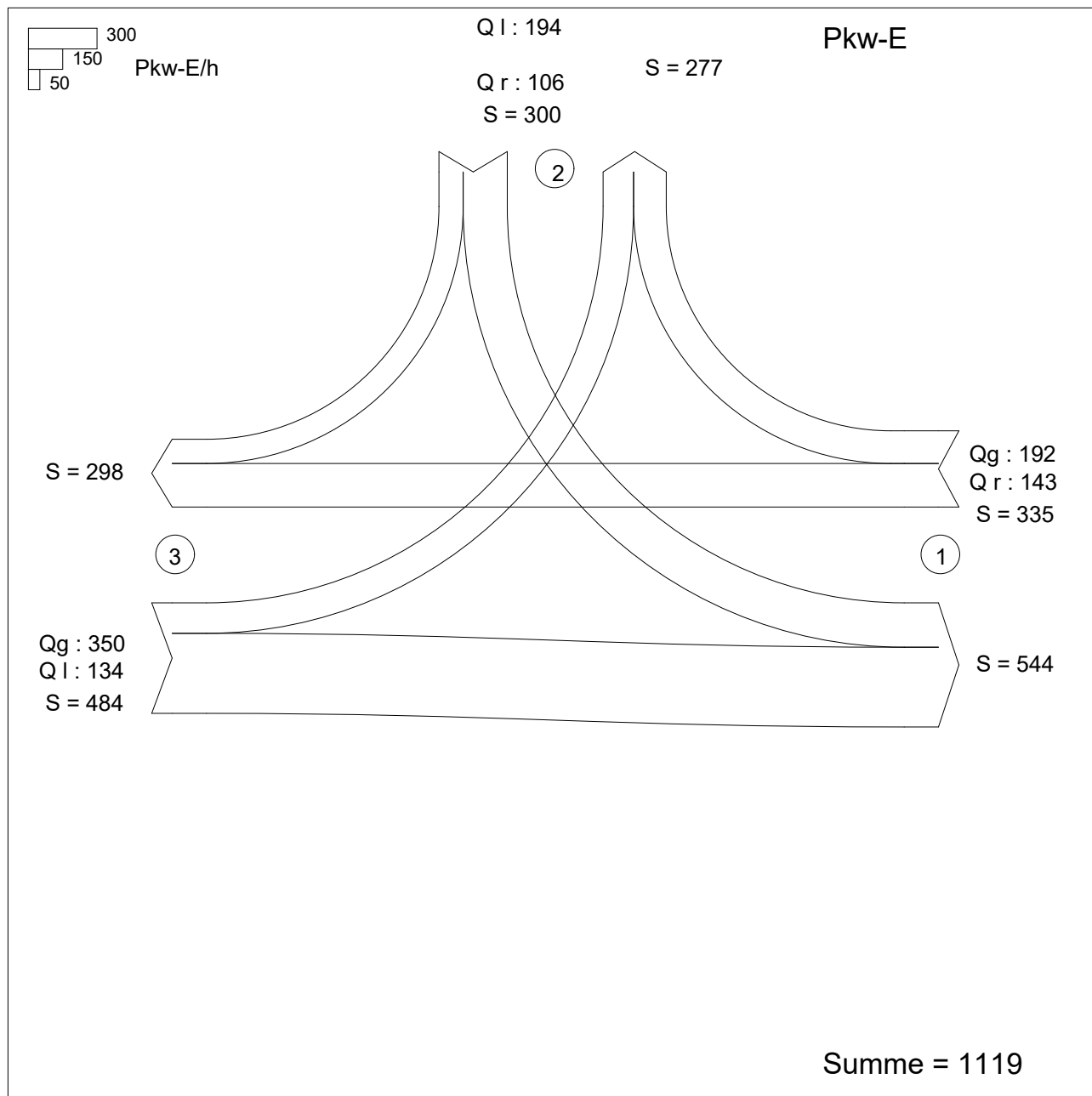
Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_PPF.kob



Zufahrt 1: Am Wuhrlloch
 Zufahrt 2: Westtangente (Nord)
 Zufahrt 3: Westtangente (Süd)

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr
 Datei : K3_AS_PPF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		192				1800						A
3		143				1600						A
Misch-H		335				1709	2 + 3	2,6	1	1	2	A
4		194	7,4	3,4	748	276		42,3	5	7	9	D
6		106	7,3	3,1	264	762		5,5	1	1	1	A
Misch-N		300				427	4 + 6	27,7	6	7	10	C
8		350				1800						A
7		134	5,9	2,6	335	902		4,7	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

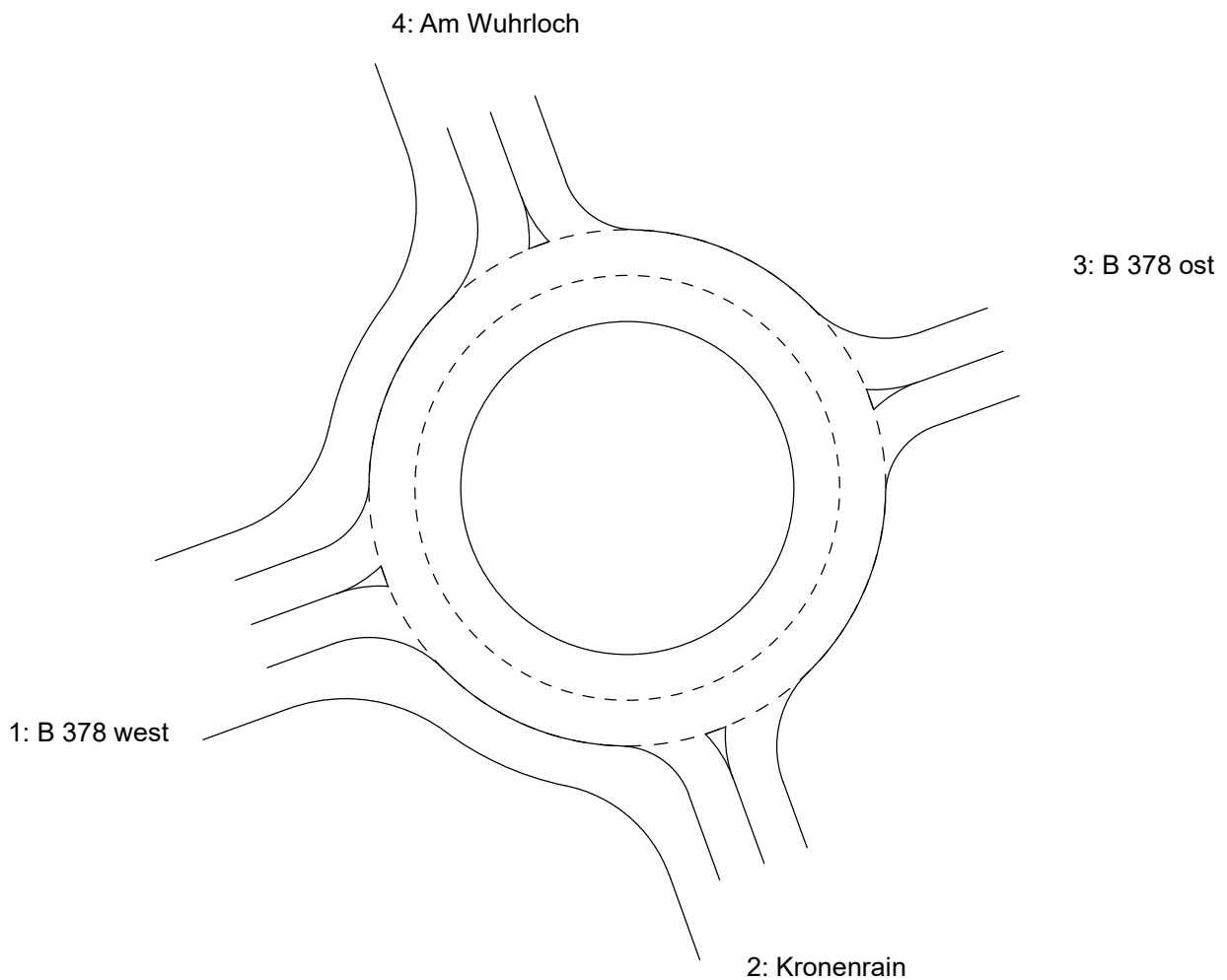
Strassennamen :

- Hauptstrasse : Am Wuhrloch
Westtangente (Süd)
- Nebenstrasse : Westtangente (Nord)

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K4_VS_Analyse.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K4
Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

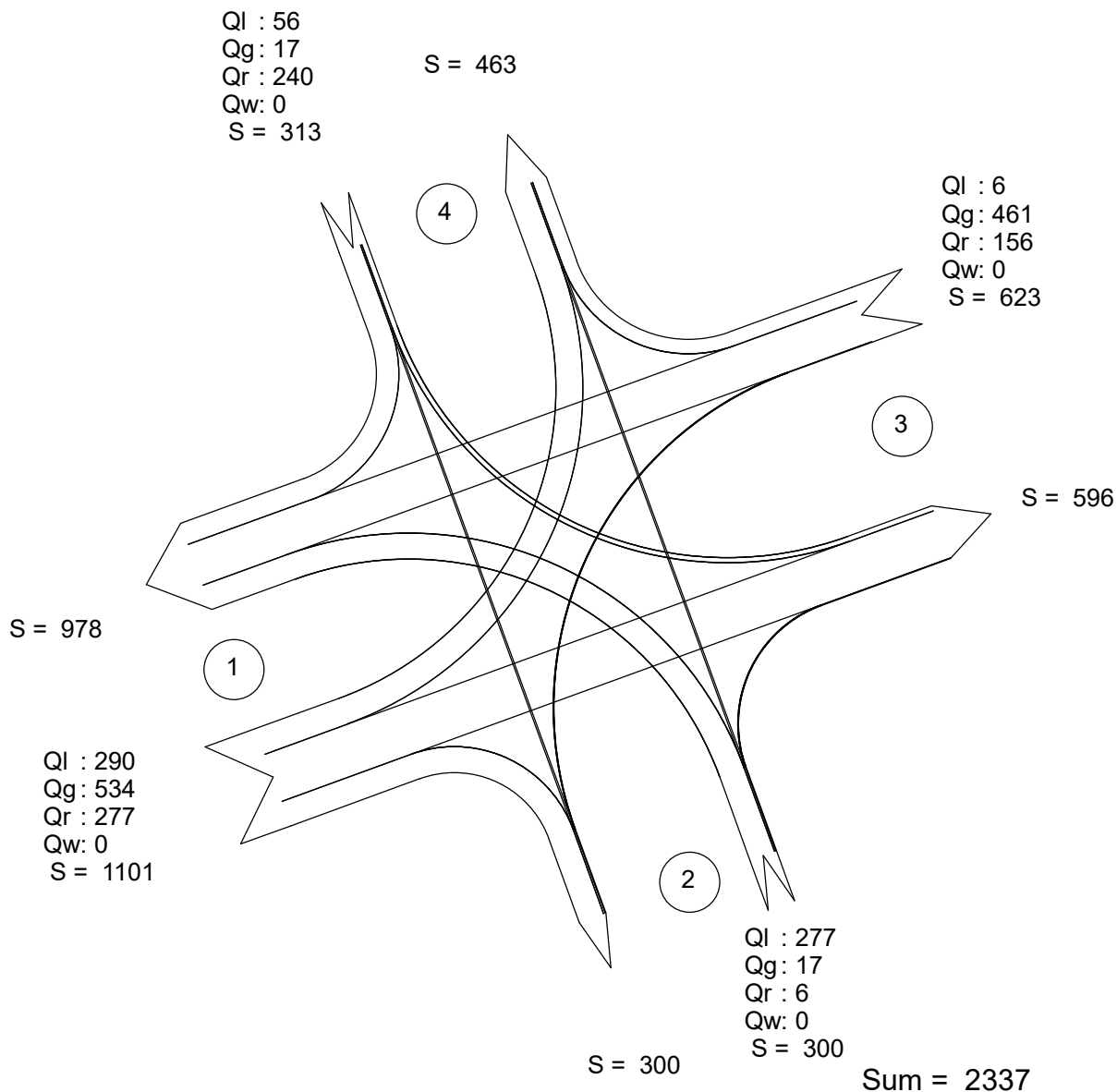


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: Kronenrain
Zufahrt 3: B 378 ost
Zufahrt 4: Am Wuhrlloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_VS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: Kronenrain
 Zufahrt 3: B 378 ost
 Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K4_VS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

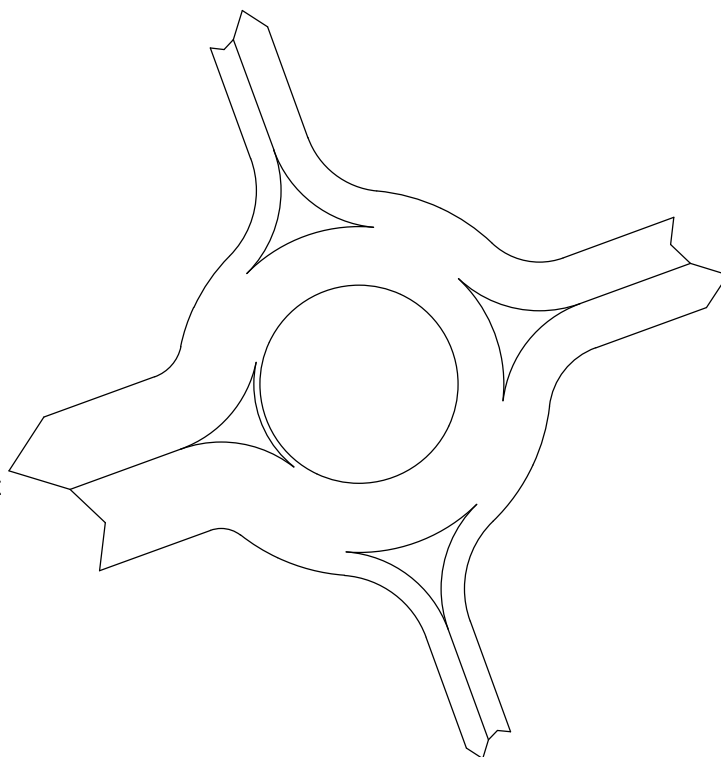
0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhroloch
 Qa = 463
 Qe = 313
 Qc = 744

3 : B 378 ost
 Qa = 596
 Qe = 623
 Qc = 584

1 : B 378 west
 Qa = 978
 Qe = 1101
 Qc = 79



2 : Kronenrain
 Qa = 300
 Qe = 300
 Qc = 880

Sum = 2337

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_VS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	79	-	-	824	824	1347	1347
	Bypass	1					277	277	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	880	-	-	300	300	683	683
3	B 378 ost	1	2	584	-	-	623	623	878	878
4	Am Wuhrloch	1	2	744	-	-	73	73	767	767
	Bypass	1					240	240	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,61	523	6,9	1,1	5	8	A
	Bypass	0,20	1123	3,2				A
2	Kronenrain	0,44	383	9,4	0,5	3	4	A
3	B 378 ost	0,71	255	13,9	1,7	7	11	B
4	Am Wuhrloch	0,10	694	5,2	0,1	1	1	A
	Bypass	0,17	1160	3,1				A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

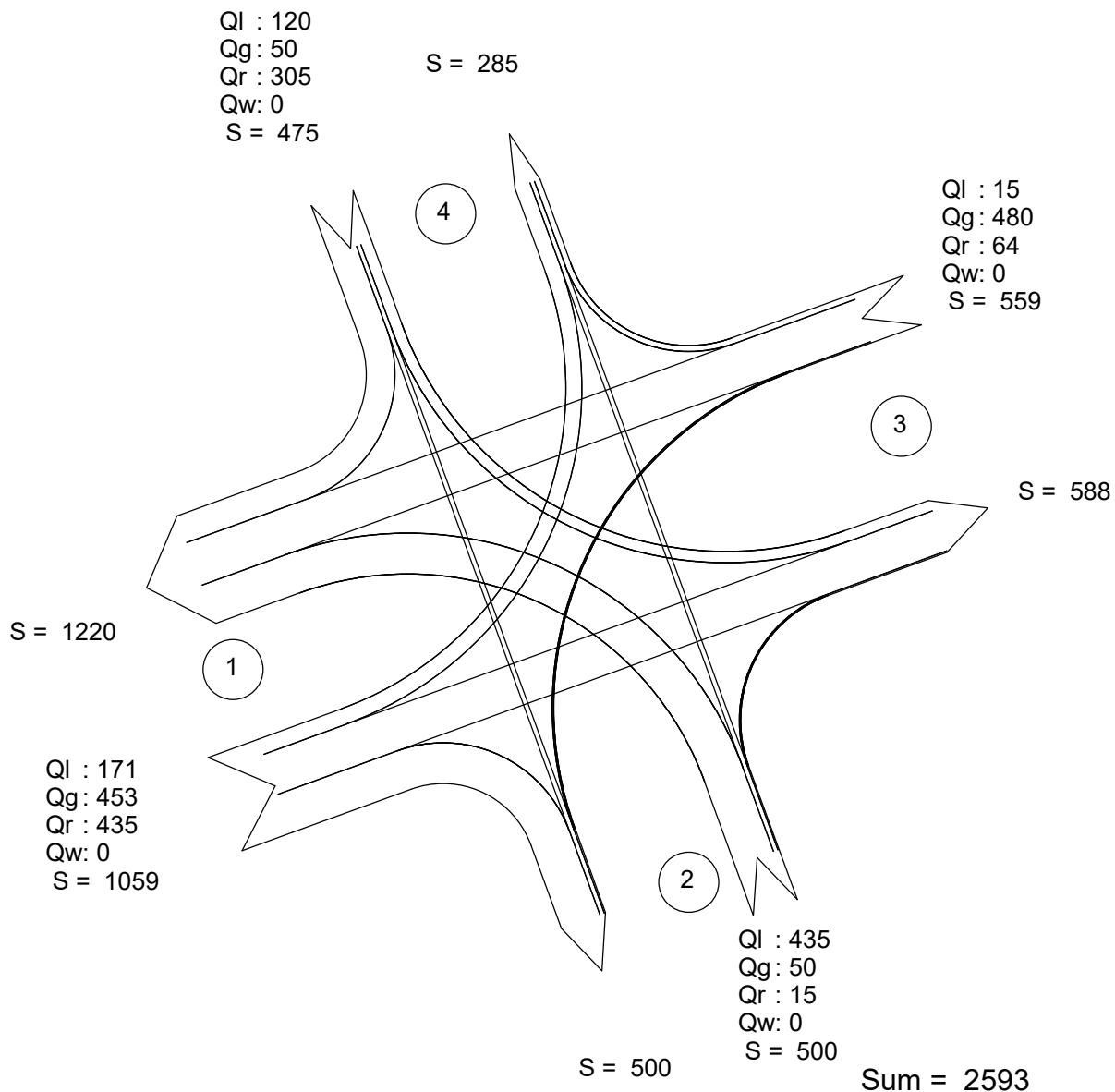
	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2337	1820	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2337	1820	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 5,32	4,87	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 8,20	9,63	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_AS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



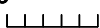
Pkw-Einheiten (HBS)

- Zufahrt 1: B 378 west
- Zufahrt 2: Kronenrain
- Zufahrt 3: B 378 ost
- Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

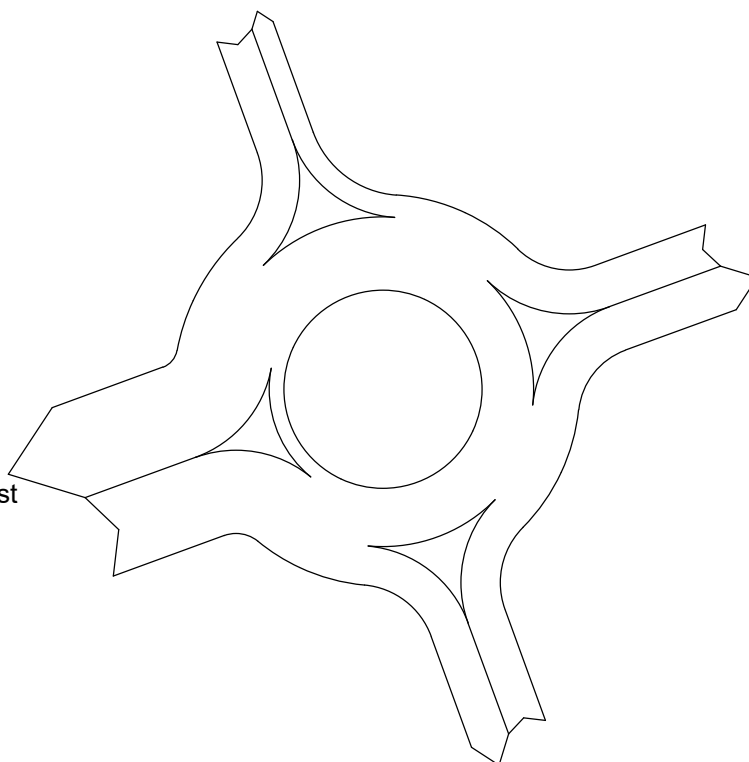
Datei: K4_AS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhrloch
 Qa = 285
 Qe = 475
 Qc = 930

1 : B 378 west
 Qa = 1220
 Qe = 1059
 Qc = 185



3 : B 378 ost
 Qa = 588
 Qe = 559
 Qc = 656

2 : Kronenrain
 Qa = 500
 Qe = 500
 Qc = 744

Sum = 2593

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_AS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	185	-	-	624	624	1231	1231
	Bypass	1					435	435	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	744	-	-	500	500	767	767
3	B 378 ost	1	2	656	-	-	559	559	826	826
4	Am Wuhrloch	1	2	930	-	-	170	170	655	655
	Bypass	1					305	305	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,51	607	5,9	0,7	4	5	A
	Bypass	0,31	965	3,7				A
2	Kronenrain	0,65	267	13,4	1,3	6	9	B
3	B 378 ost	0,68	267	13,3	1,4	7	10	B
4	Am Wuhrloch	0,26	485	7,4	0,2	2	2	A
	Bypass	0,22	1095	3,3				A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

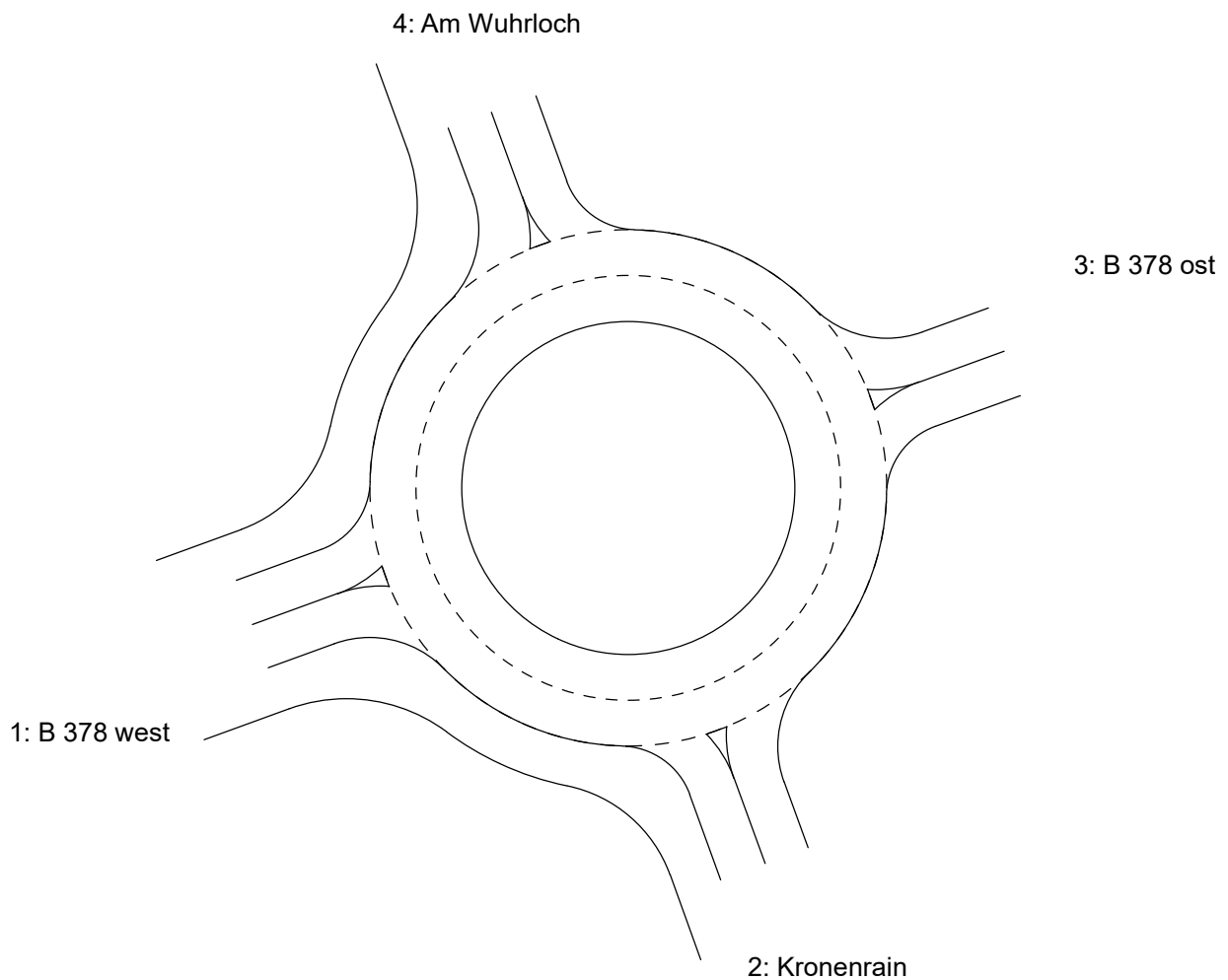
	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2593	1853	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2593	1853	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 6,03	5,30	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 8,38	10,31	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K4_VS_PNF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K4
Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

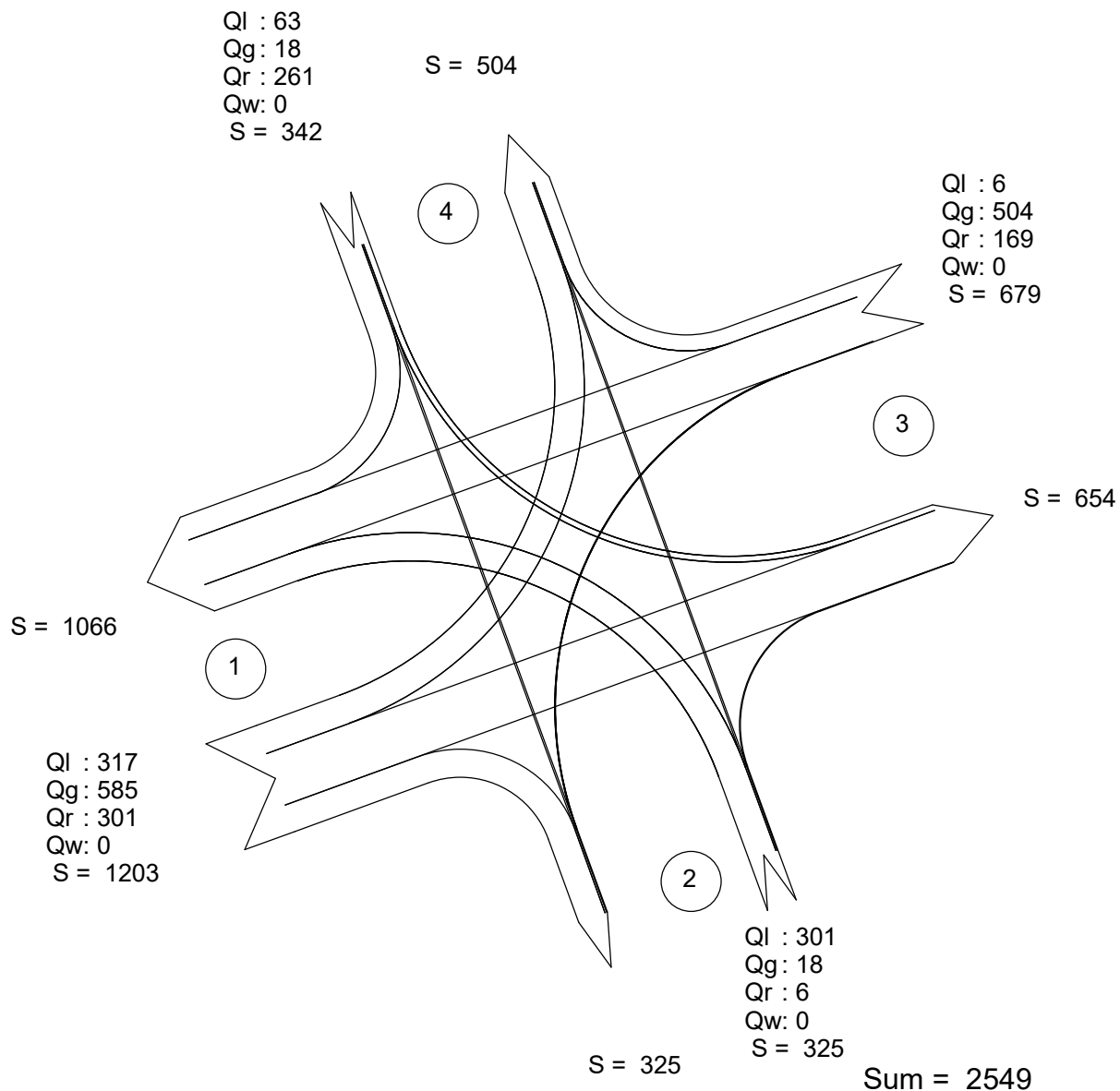


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: Kronenrain
Zufahrt 3: B 378 ost
Zufahrt 4: Am Wuhrlloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



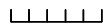
Pkw-Einheiten (HBS)

- Zufahrt 1: B 378 west
- Zufahrt 2: Kronenrain
- Zufahrt 3: B 378 ost
- Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K4_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhrloch

Qa = 504

Qe = 342

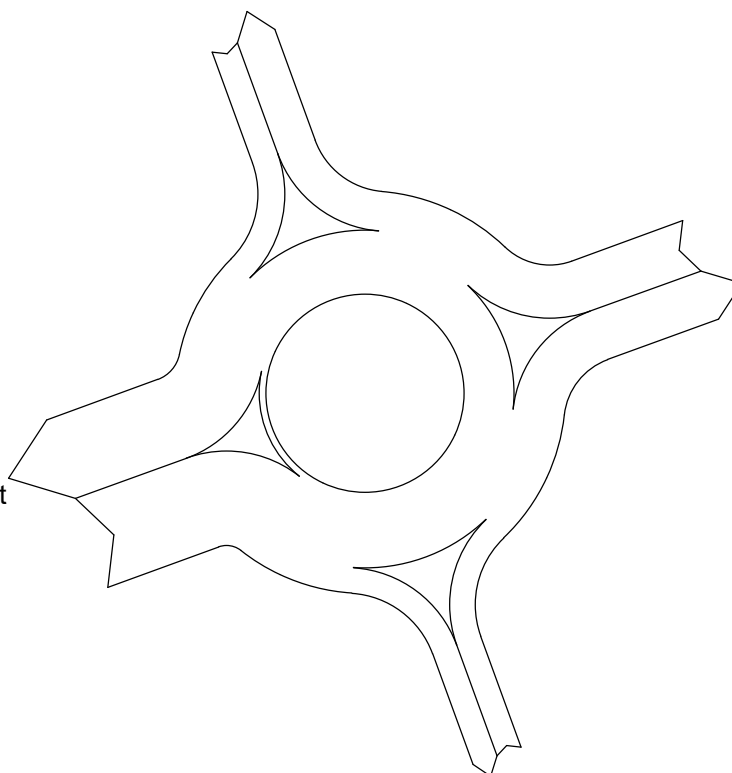
Qc = 811

1 : B 378 west

Qa = 1066

Qe = 1203

Qc = 87



3 : B 378 ost

Qa = 654

Qe = 679

Qc = 636

2 : Kronenrain

Qa = 325

Qe = 325

Qc = 965

Sum = 2549

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_VS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	87	-	-	902	902	1338	1338
	Bypass	1					301	301	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	965	-	-	325	325	636	636
3	B 378 ost	1	2	636	-	-	679	679	840	840
4	Am Wuhrloch	1	2	811	-	-	81	81	724	724
	Bypass	1					261	261	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,67	436	8,2	1,4	7	10	A
	Bypass	0,22	1099	3,3				A
2	Kronenrain	0,51	311	11,5	0,7	4	5	B
3	B 378 ost	0,81	161	21,5	2,8	12	17	C
4	Am Wuhrloch	0,11	643	5,6	0,1	1	1	A
	Bypass	0,19	1139	3,2				A

Gesamt-Qualitätsstufe : C

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2549	1987	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2549	1987	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 7,78	7,28	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 10,99	13,19	s pro Fz

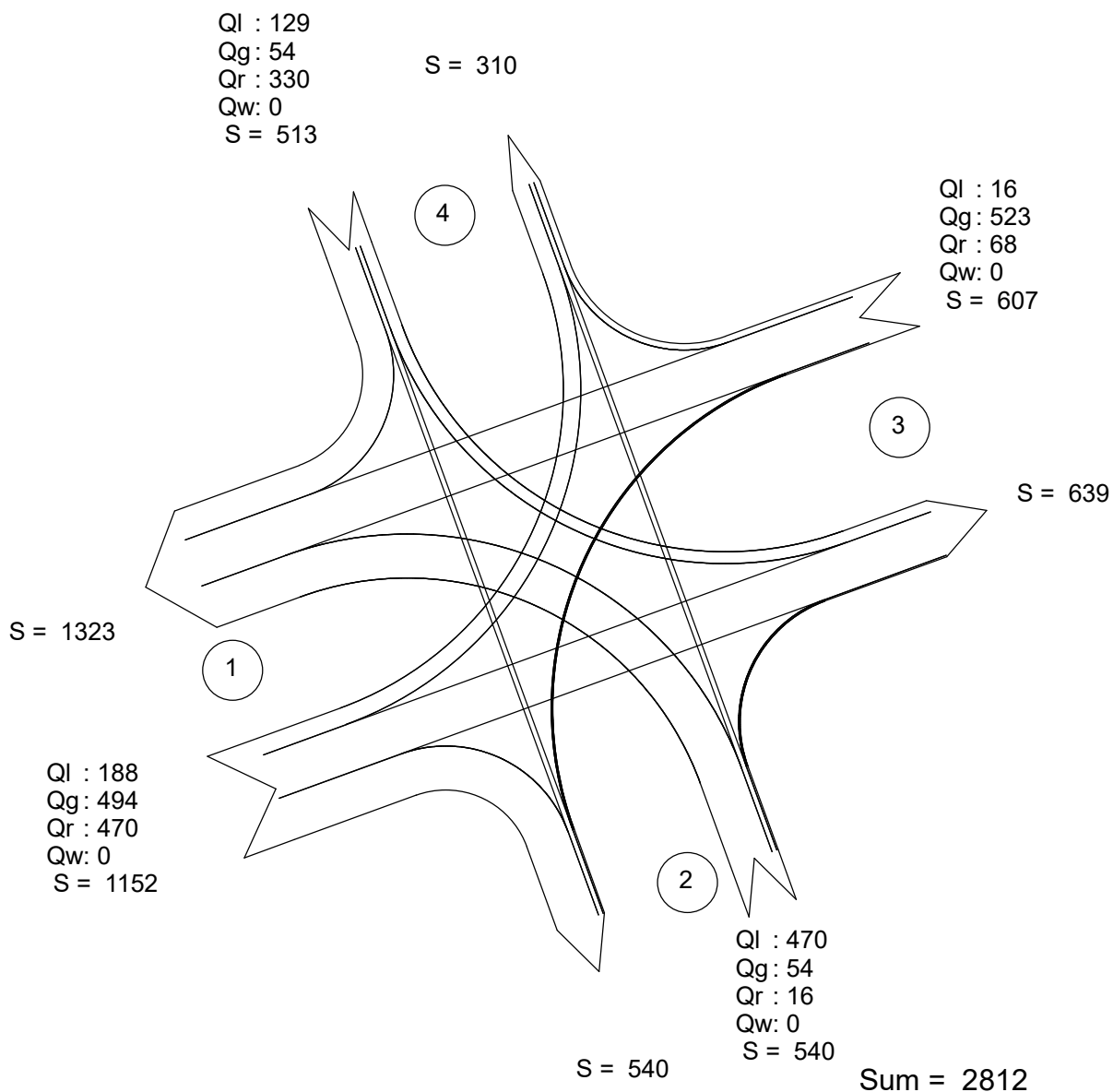
Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
Achtung! Pkw-E	: Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



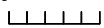
Pkw-Einheiten (HBS)

- Zufahrt 1: B 378 west
- Zufahrt 2: Kronenrain
- Zufahrt 3: B 378 ost
- Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K4_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhrloch

Qa = 310

Qe = 513

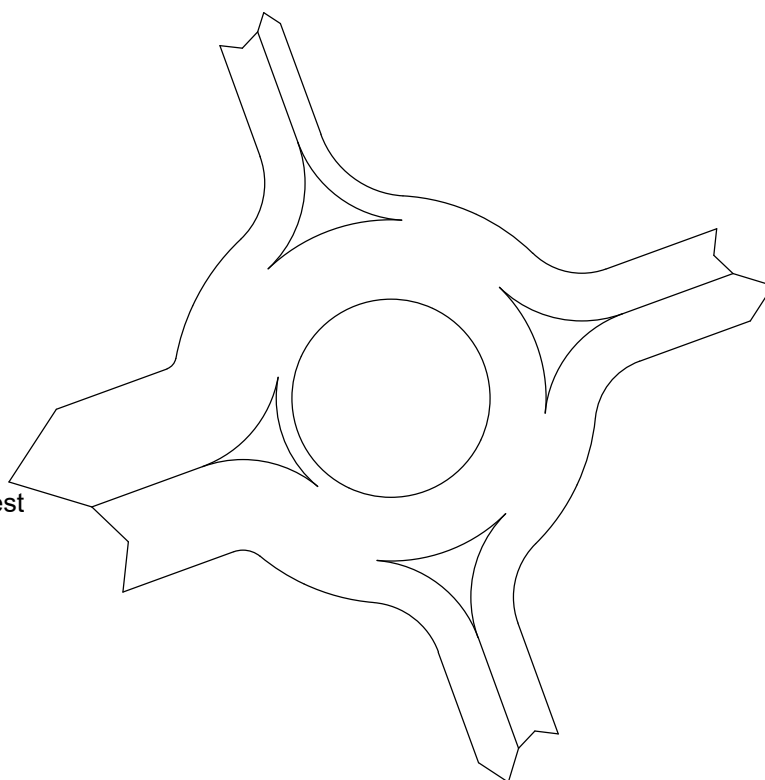
Qc = 1009

1 : B 378 west

Qa = 1323

Qe = 1152

Qc = 199



3 : B 378 ost

Qa = 639

Qe = 607

Qc = 712

2 : Kronenrain

Qa = 540

Qe = 540

Qc = 811

Sum = 2812

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_AS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	199	-	-	682	682	1217	1217
	Bypass	1					470	470	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	811	-	-	540	540	724	724
3	B 378 ost	1	2	712	-	-	607	607	788	788
4	Am Wuhrloch	1	2	1009	-	-	183	183	612	612
	Bypass	1					330	330	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,56	535	6,7	0,9	4	6	A
	Bypass	0,34	930	3,9				A
2	Kronenrain	0,75	184	19,1	2,0	9	12	B
3	B 378 ost	0,77	181	19,4	2,3	10	14	B
4	Am Wuhrloch	0,30	429	8,4	0,3	2	2	A
	Bypass	0,24	1070	3,4				A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2812	2012	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2812	2012	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 8,64	7,83	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 11,07	14,01	s pro Fz

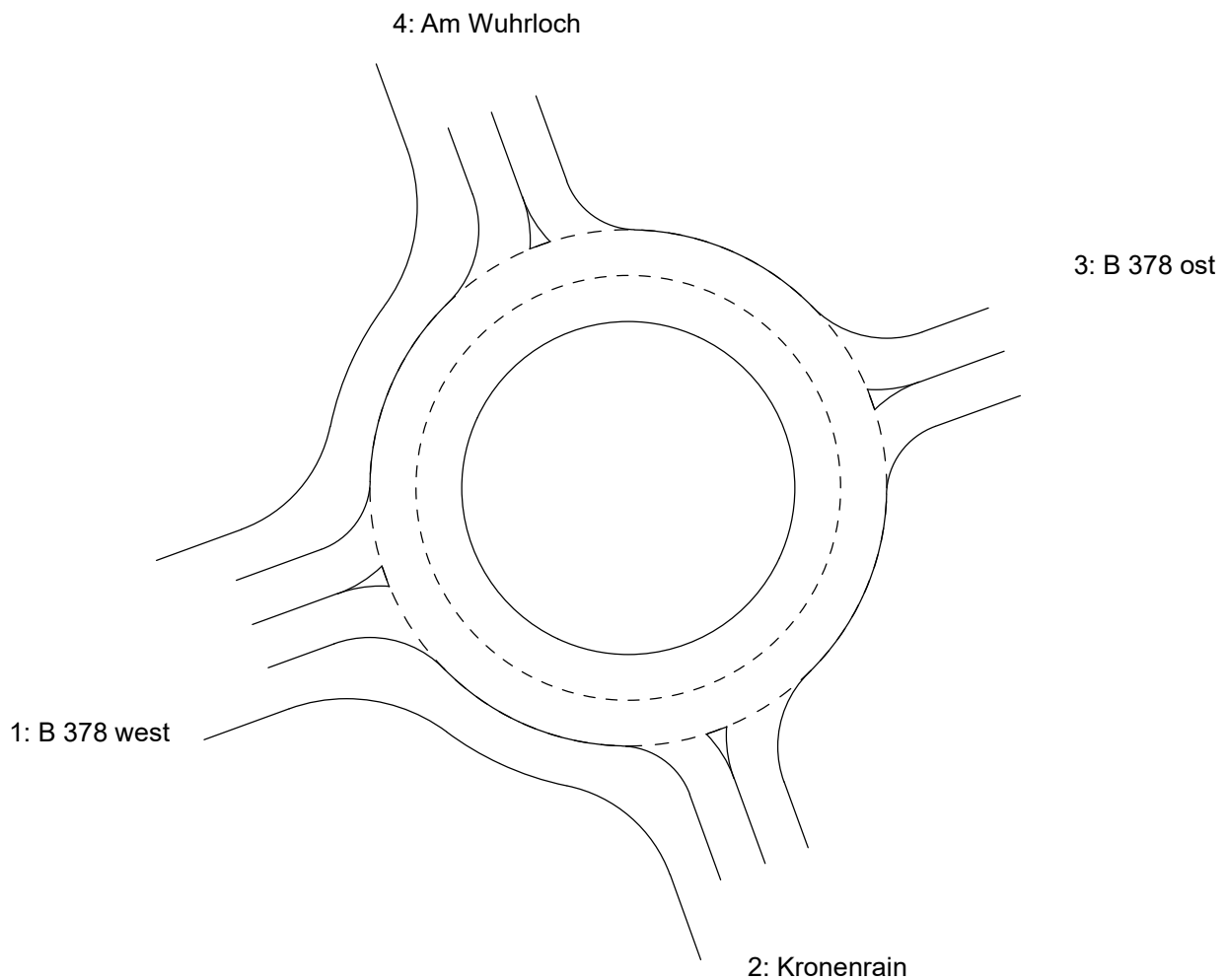
Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
Achtung! Pkw-E	: Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K4_VS_PPF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K4
Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

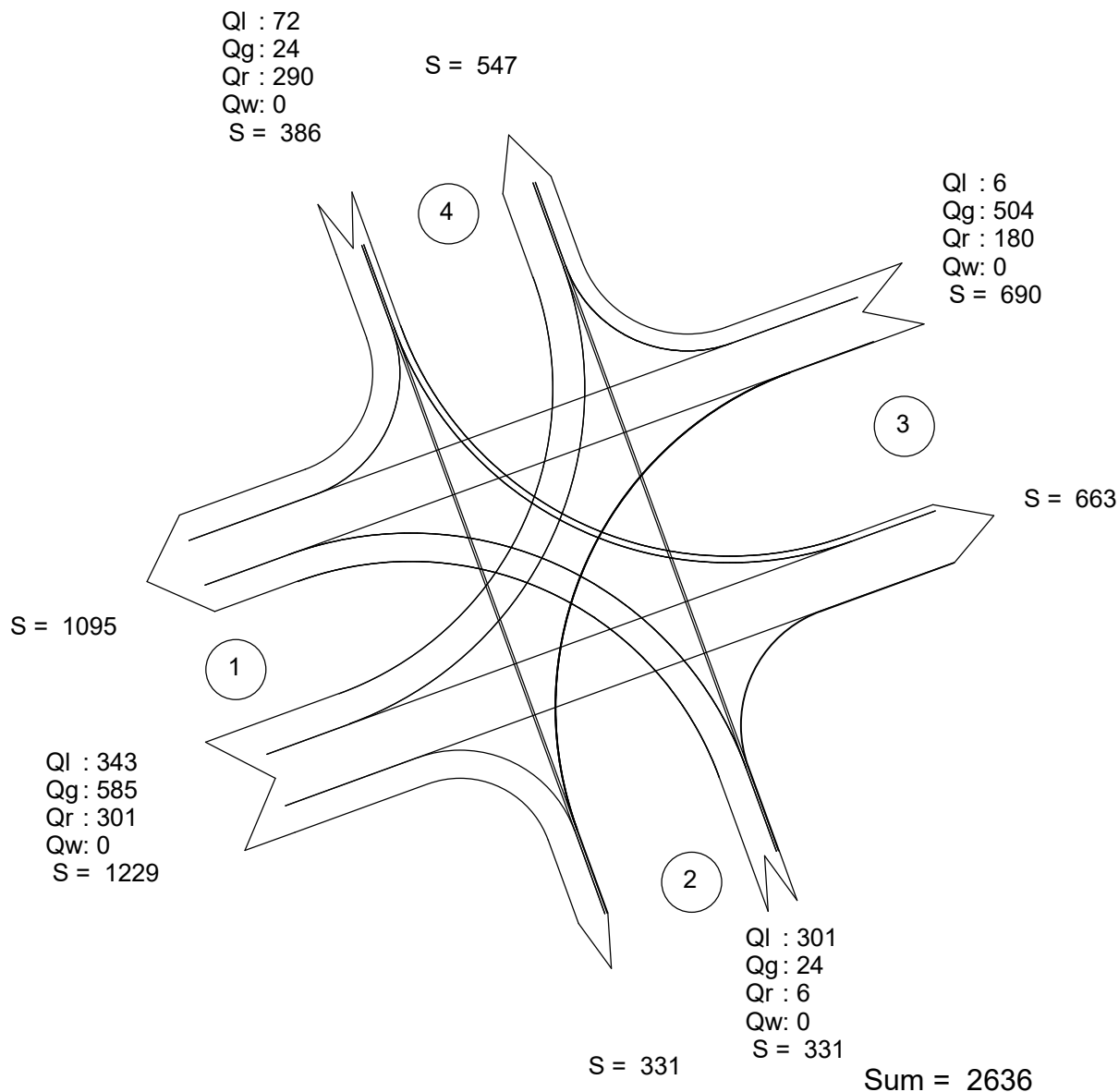


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: Kronenrain
Zufahrt 3: B 378 ost
Zufahrt 4: Am Wuhroloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_VS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



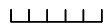
Pkw-Einheiten (HBS)

- Zufahrt 1: B 378 west
- Zufahrt 2: Kronenrain
- Zufahrt 3: B 378 ost
- Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K4_VS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhrloch

Qa = 547

Qe = 386

Qc = 811

3 : B 378 ost

Qa = 663

Qe = 690

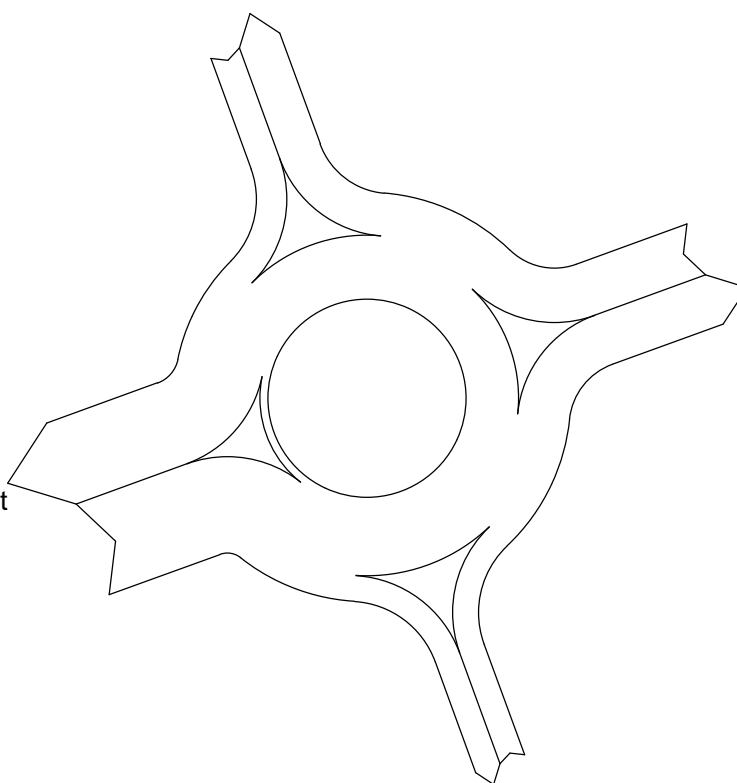
Qc = 668

1 : B 378 west

Qa = 1095

Qe = 1229

Qc = 102



2 : Kronenrain

Qa = 331

Qe = 331

Qc = 1000

Sum = 2636

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_VS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	102	-	-	928	928	1321	1321
	Bypass	1					301	301	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	1000	-	-	331	331	617	617
3	B 378 ost	1	2	668	-	-	690	690	818	818
4	Am Wuhrloch	1	2	811	-	-	96	96	724	724
	Bypass	1					290	290	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,70	393	9,1	1,6	7	11	A
	Bypass	0,22	1099	3,3				A
2	Kronenrain	0,54	286	12,5	0,8	4	6	B
3	B 378 ost	0,84	128	26,4	3,5	14	20	C
4	Am Wuhrloch	0,13	628	5,7	0,1	1	1	A
	Bypass	0,21	1110	3,2				A

Gesamt-Qualitätsstufe : C

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2636	2045	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2636	2045	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 9,24	8,71	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 12,62	15,33	s pro Fz

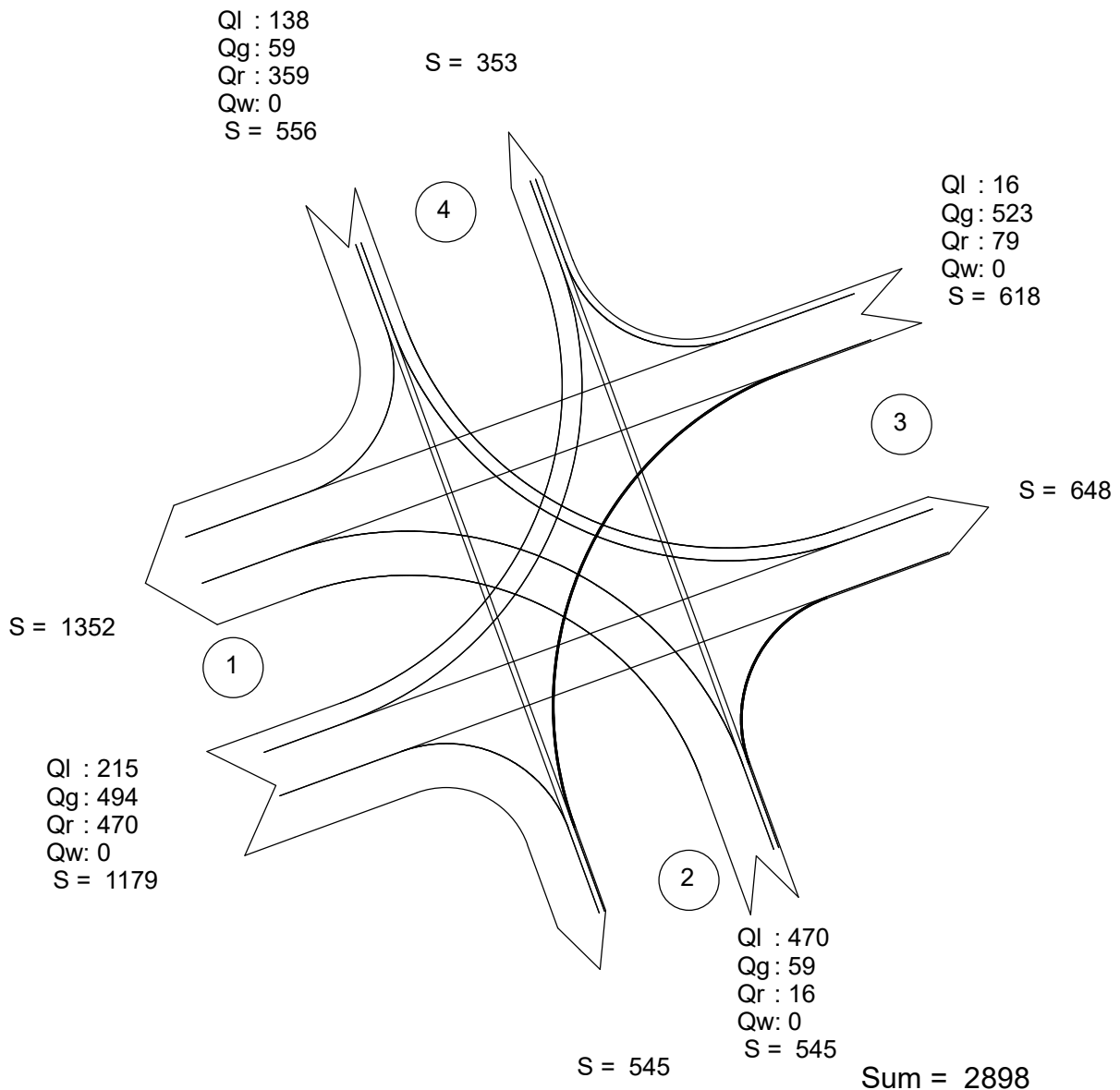
Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
Achtung! Pkw-E	: Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K4_AS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



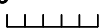
Pkw-Einheiten (HBS)

- Zufahrt 1: B 378 west
- Zufahrt 2: Kronenrain
- Zufahrt 3: B 378 ost
- Zufahrt 4: Am Wuhrloch

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K4_AS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K4
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



4 : Am Wuhrlloch

Qa = 353

Qe = 556

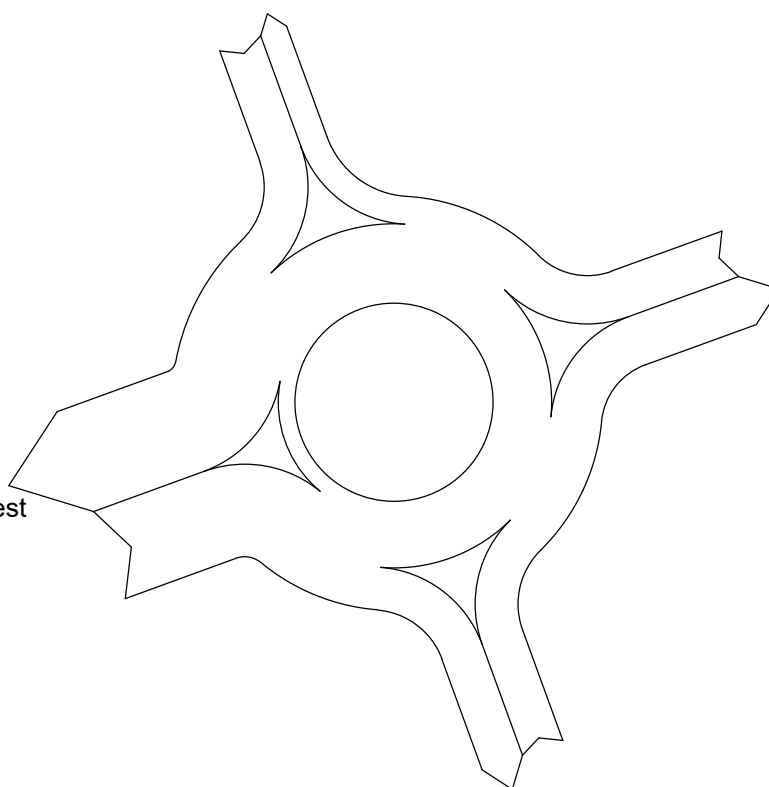
Qc = 1009

1 : B 378 west

Qa = 1352

Qe = 1179

Qc = 213



3 : B 378 ost

Qa = 648

Qe = 618

Qc = 744

2 : Kronenrain

Qa = 545

Qe = 545

Qc = 847

Sum = 2898

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K4_AS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K4
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	2	213	-	-	709	709	1202	1202
	Bypass	1					470	470	1400	1400
2	Kronenrain	1	2	847	-	-	545	545	702	702
3	B 378 ost	1	2	744	-	-	618	618	767	767
4	Am Wuhrloch	1	2	1009	-	-	197	197	612	612
	Bypass	1					359	359	1400	1400

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,59	493	7,3	1,0	5	7	A
	Bypass	0,34	930	3,9				A
2	Kronenrain	0,78	157	22,2	2,3	10	14	C
3	B 378 ost	0,81	149	23,2	2,8	11	16	C
4	Am Wuhrloch	0,32	415	8,7	0,3	2	3	A
	Bypass	0,26	1041	3,5				A

Gesamt-Qualitätsstufe : C

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2898	2069	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2898	2069	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 10,10	9,25	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 12,55	16,09	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
Achtung! Pkw-E	: Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

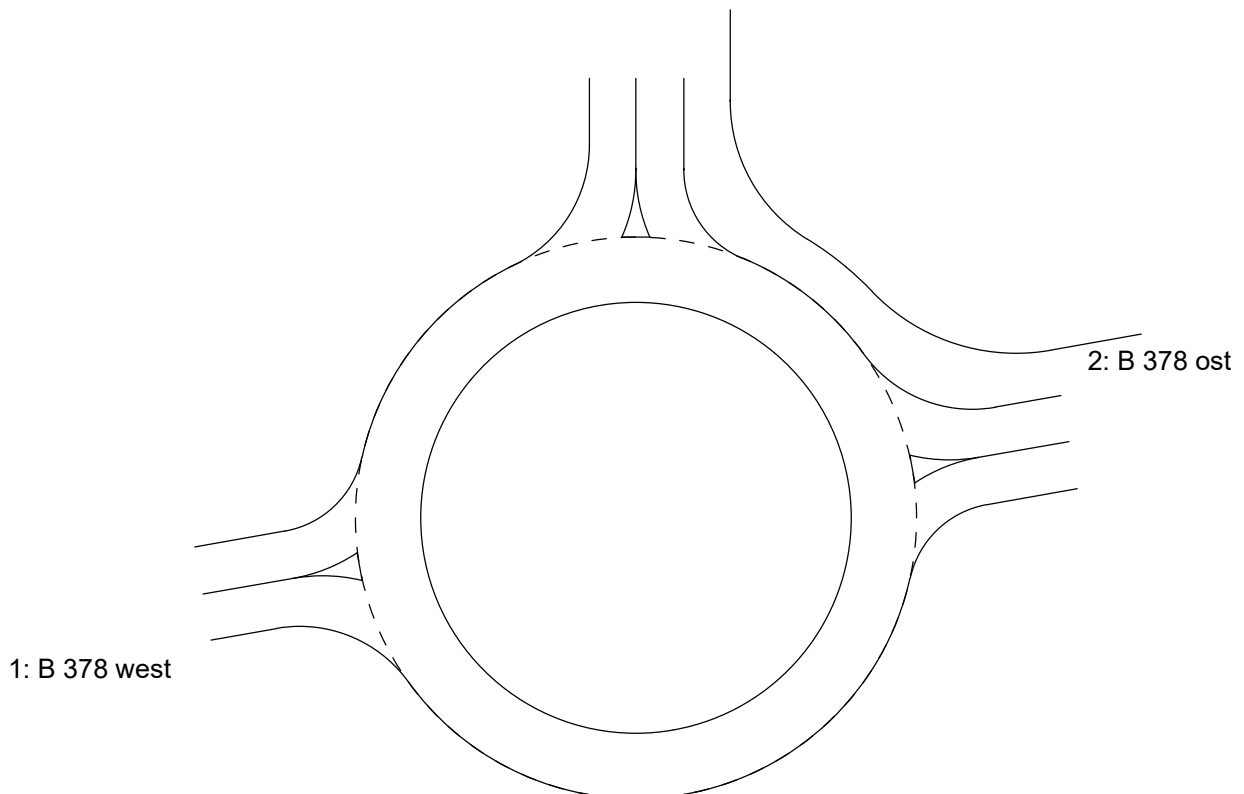
Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K5_VS_Analyse.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m



3: Auf-/ Abfahrt A5



Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

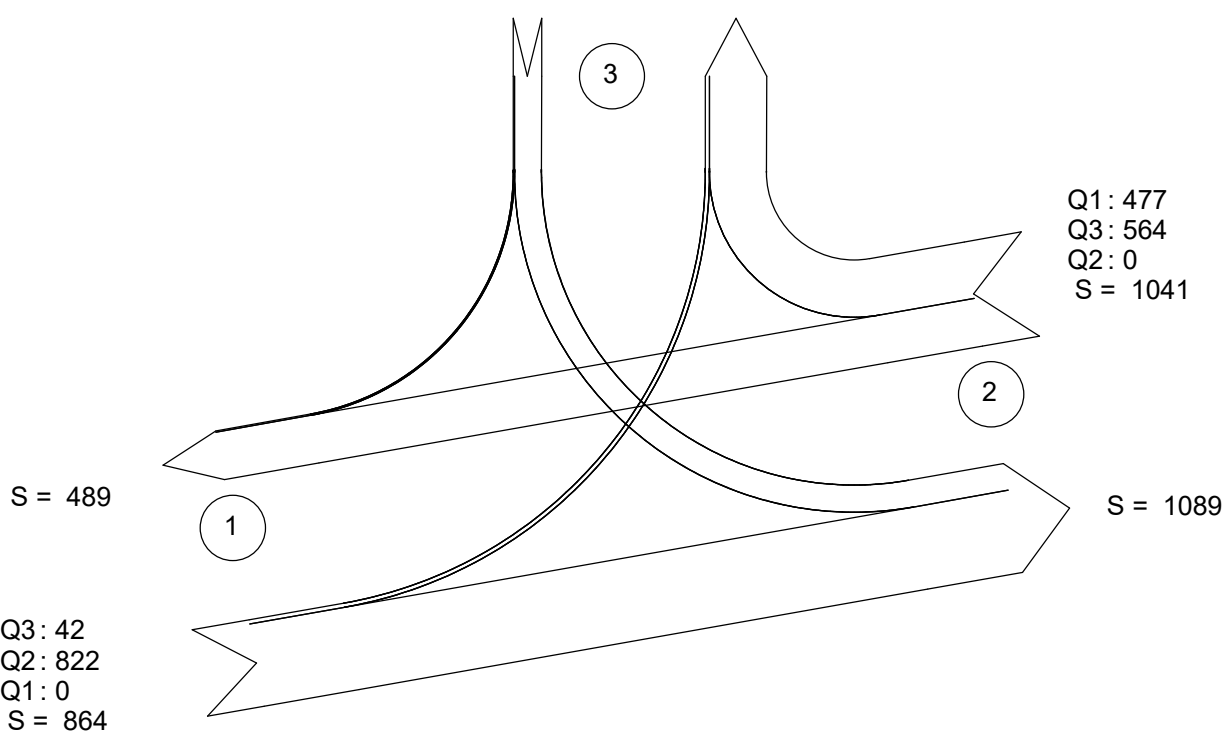
Datei: K5_VS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 267
 Q1: 12
 Q3: 0
 S = 279

S = 606



Sum = 2184

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

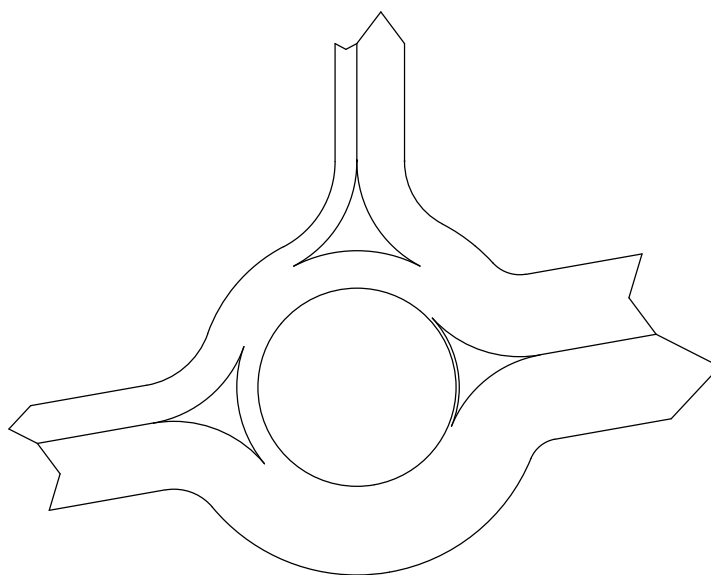
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_VS_Analyse.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

3 : Auf-/ Abfahrt A5
Qa = 606
Qe = 279
Qc = 477

1 : B 378 west
Qa = 489
Qe = 864
Qc = 267



2 : B 378 ost
Qa = 1089
Qe = 1041
Qc = 42

Sum = 2184

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_VS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	267	-	-	864	864	1012	1012
2	B 378 ost	1	1	42	-	-	477	477	1207	1207
2	Bypass	1			-	-	564	564	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	477	-	-	279	279	841	841

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,85	148	22,9	3,8	15	21	C
2	B 378 ost	0,40	730	4,9	0,5	2	3	A
2	Bypass	0,40	836	4,3	1,3	6	9	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,33	562	6,4	0,3	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : C

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2184	1620	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2184	1620	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 7,32	6,65	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 12,07	14,77	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

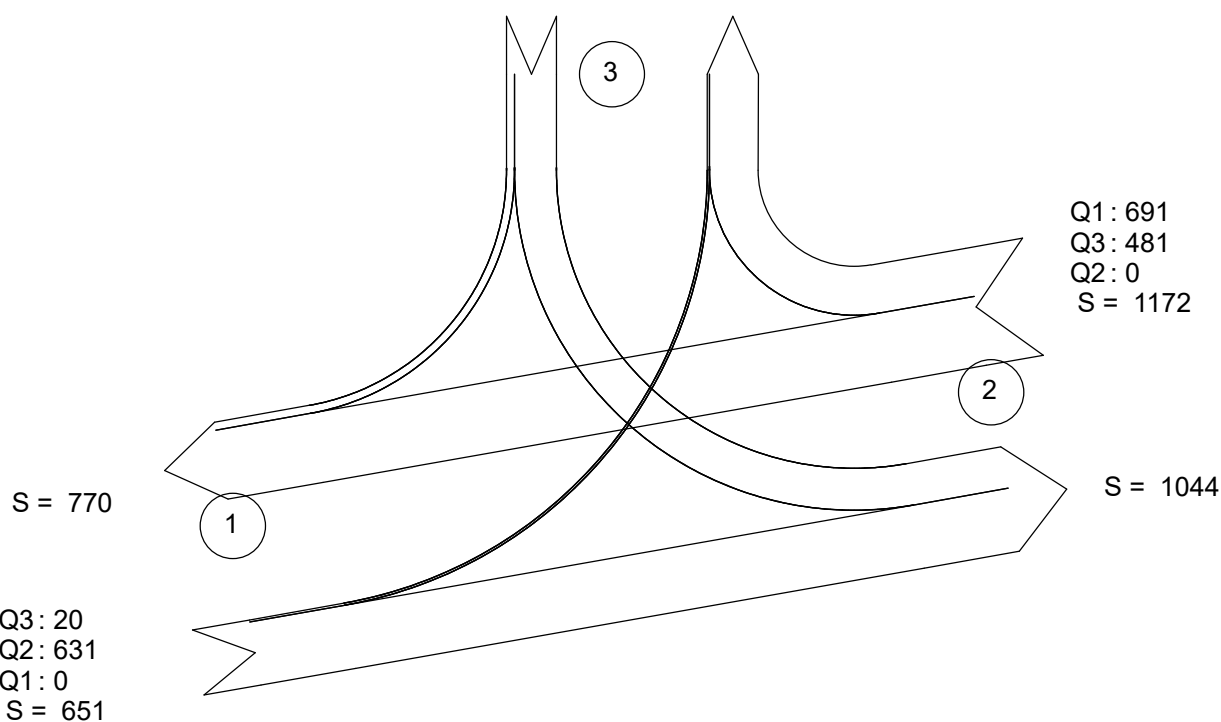
Datei: K5_AS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 413
 Q1: 79
 Q3: 0
 S = 492

S = 501



Sum = 2315

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_AS_Analyse.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 501

Qe = 492

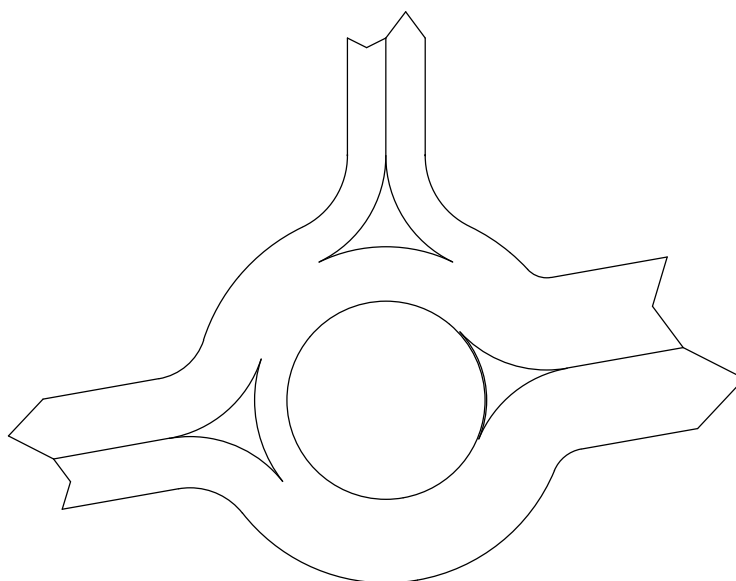
Qc = 691

1 : B 378 west

Qa = 770

Qe = 651

Qc = 413



2 : B 378 ost

Qa = 1044

Qe = 1172

Qc = 20

Sum = 2315

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_AS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	413	-	-	651	651	892	892
2	B 378 ost	1	1	20	-	-	691	691	1227	1227
2	Bypass	1			-	-	481	481	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	691	-	-	492	492	678	678

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,73	241	14,7	1,8	8	12	B
2	B 378 ost	0,56	536	6,7	0,9	4	6	A
2	Bypass	0,34	919	3,9	1,3	6	9	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,73	186	19,0	1,8	8	11	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2315	1834	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2315	1834	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 7,06	6,54	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 10,98	12,83	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

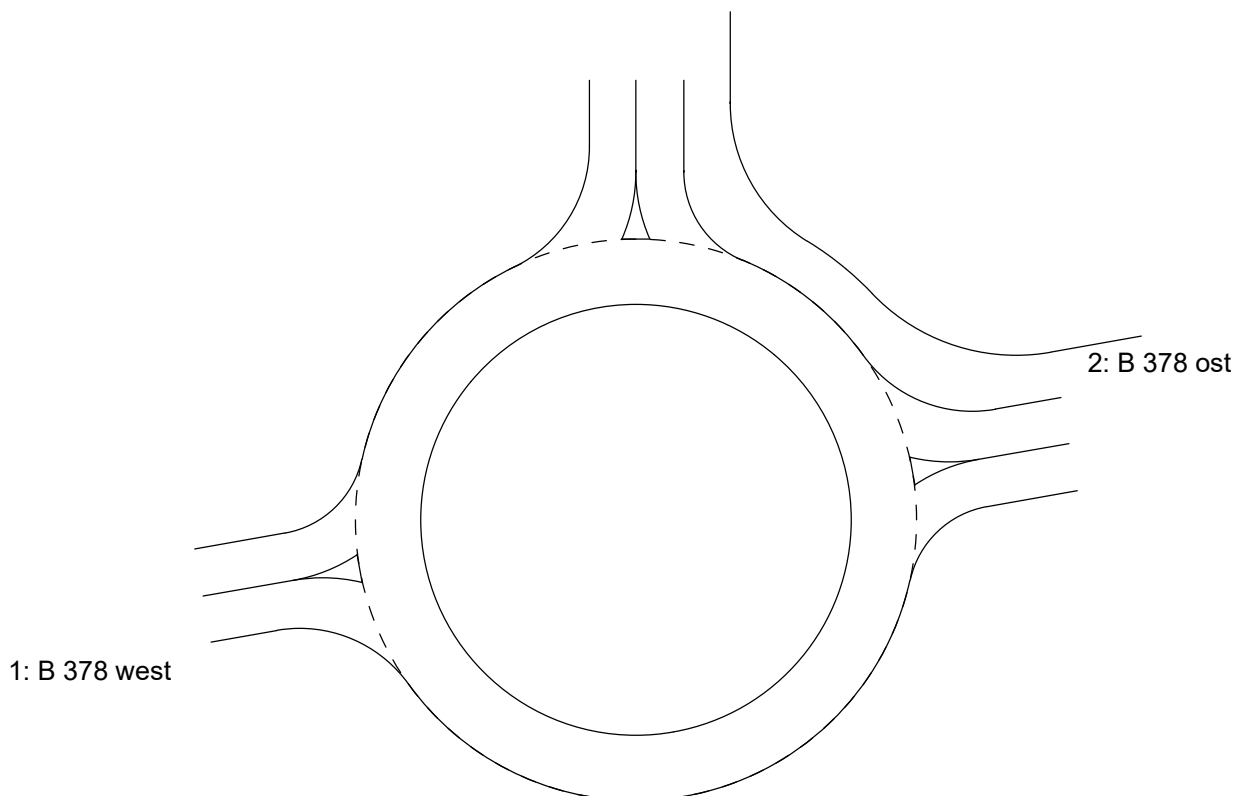
Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K5_VS_PNF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m



3: Auf-/ Abfahrt A5



Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

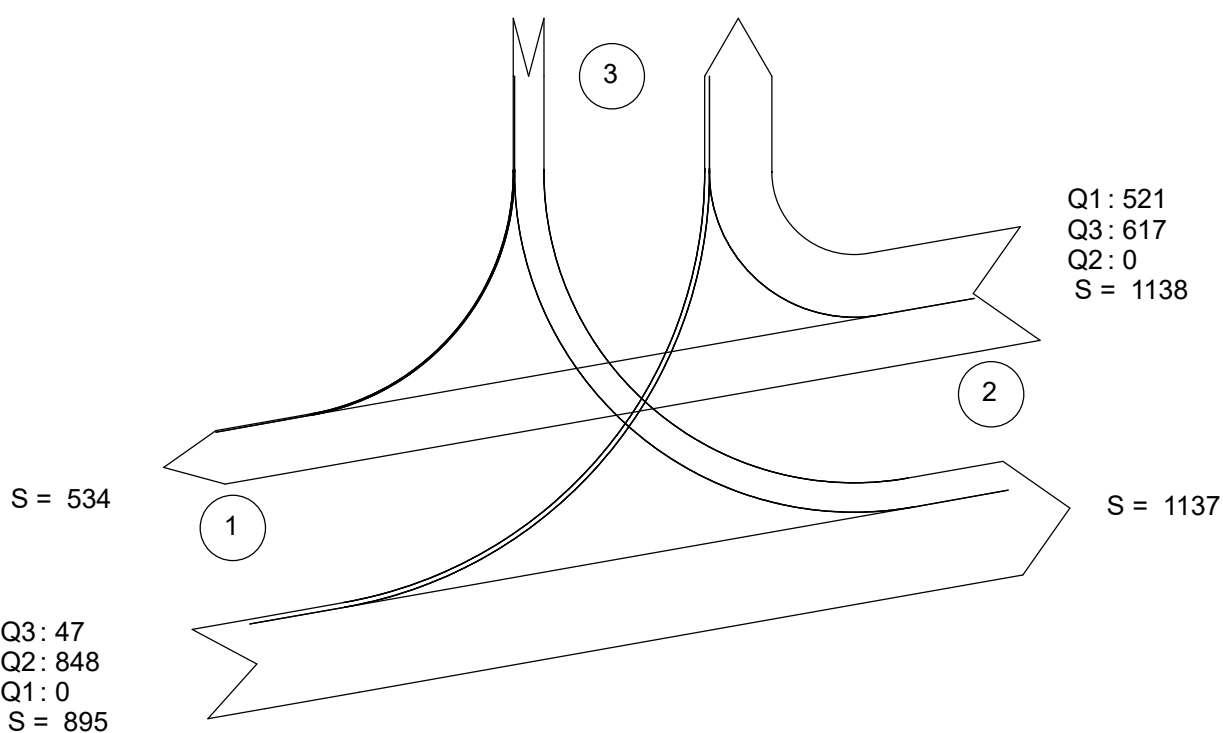
Datei: K5_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 289
 Q1: 13
 Q3: 0
 S = 302

S = 664



Sum = 2335


Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 664

Qe = 302

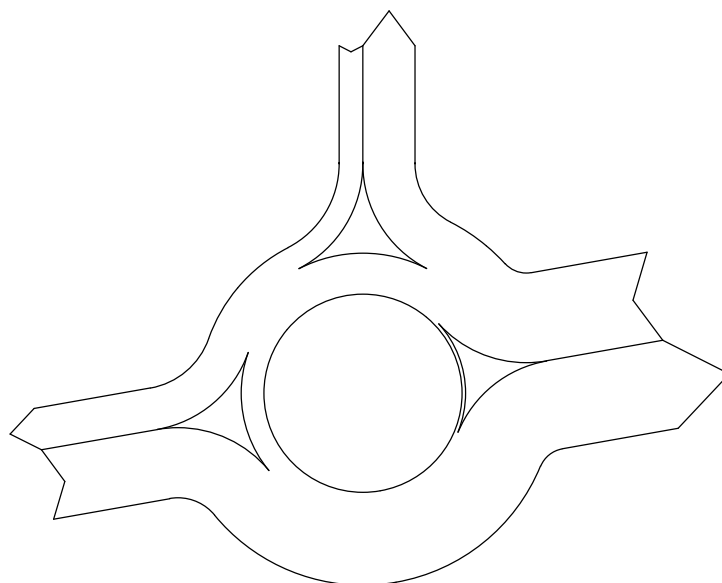
Qc = 521

1 : B 378 west

Qa = 534

Qe = 895

Qc = 289



2 : B 378 ost

Qa = 1137

Qe = 1138

Qc = 47

Sum = 2335

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_VS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	289	-	-	895	895	994	994
2	B 378 ost	1	1	47	-	-	521	521	1203	1203
	Bypass	1					617	617	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	521	-	-	302	302	807	807

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,90	99	31,9	5,6	20	27	D
2	B 378 ost	0,43	682	5,3	0,5	3	4	A
	Bypass	0,44	783	4,6				A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,37	505	7,1	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2335	1718	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2335	1718	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 10,08	9,29	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 15,54	19,47	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

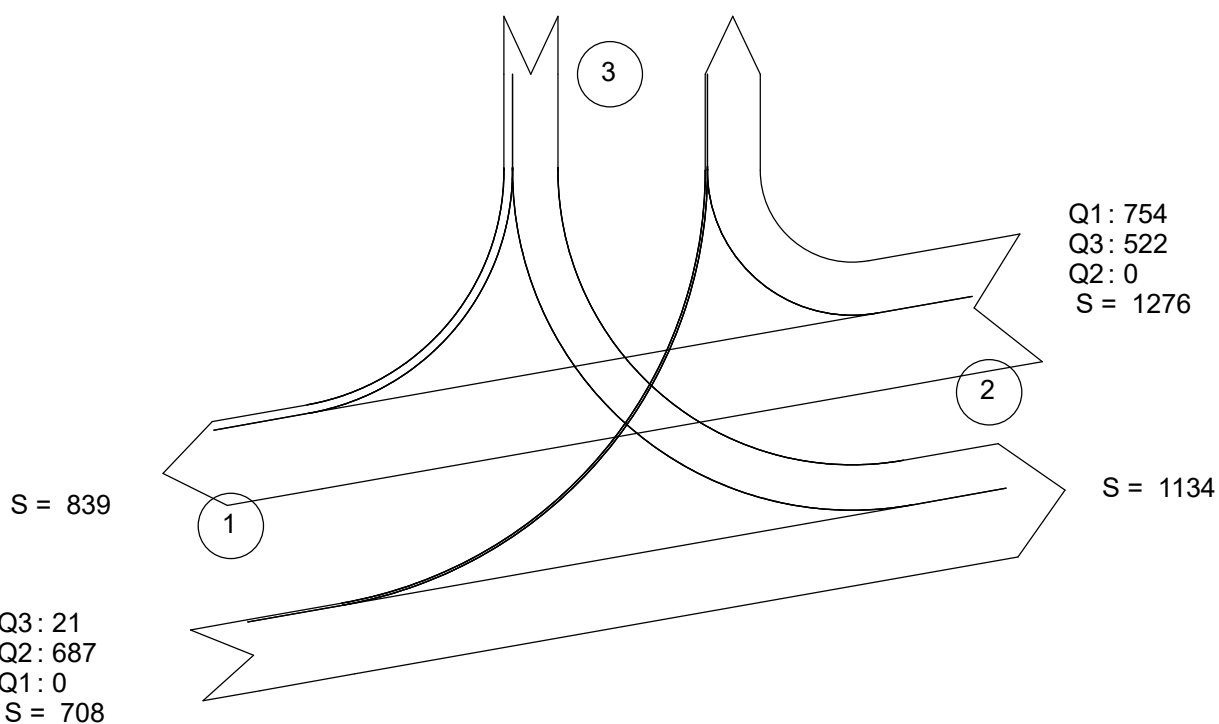
Datei: K5_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 447
 Q1: 85
 Q3: 0
 S = 532

S = 543



Sum = 2516

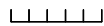
Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 543

Qe = 532

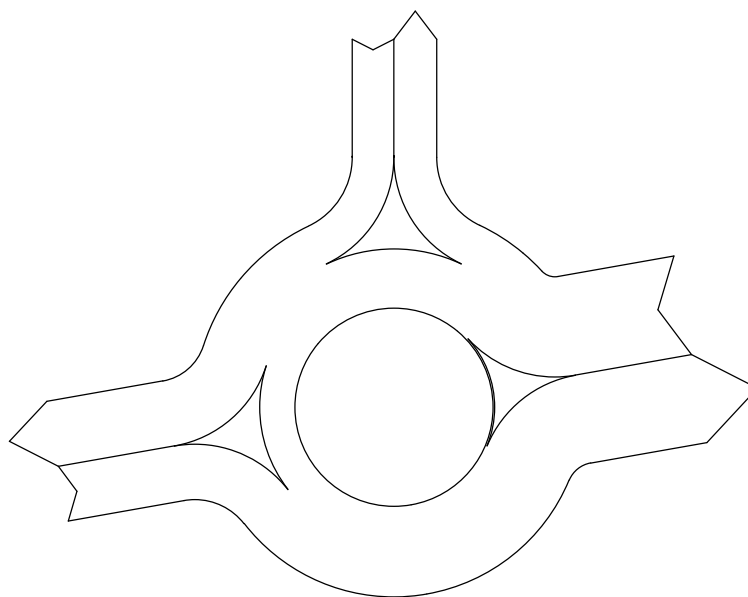
Qc = 754

1 : B 378 west

Qa = 839

Qe = 708

Qc = 447



2 : B 378 ost

Qa = 1134

Qe = 1276

Qc = 21

Sum = 2516

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_AS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	447	-	-	708	708	865	865
2	B 378 ost	1	1	21	-	-	754	754	1226	1226
	Bypass	1					522	522	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	754	-	-	532	532	632	632

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,82	157	22,0	3,0	12	18	C
2	B 378 ost	0,62	472	7,6	1,1	5	8	A
	Bypass	0,37	878	4,1				A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,84	100	33,3	3,4	13	19	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2516	1994	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2516	1994	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 11,43	10,83	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 16,35	19,56	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

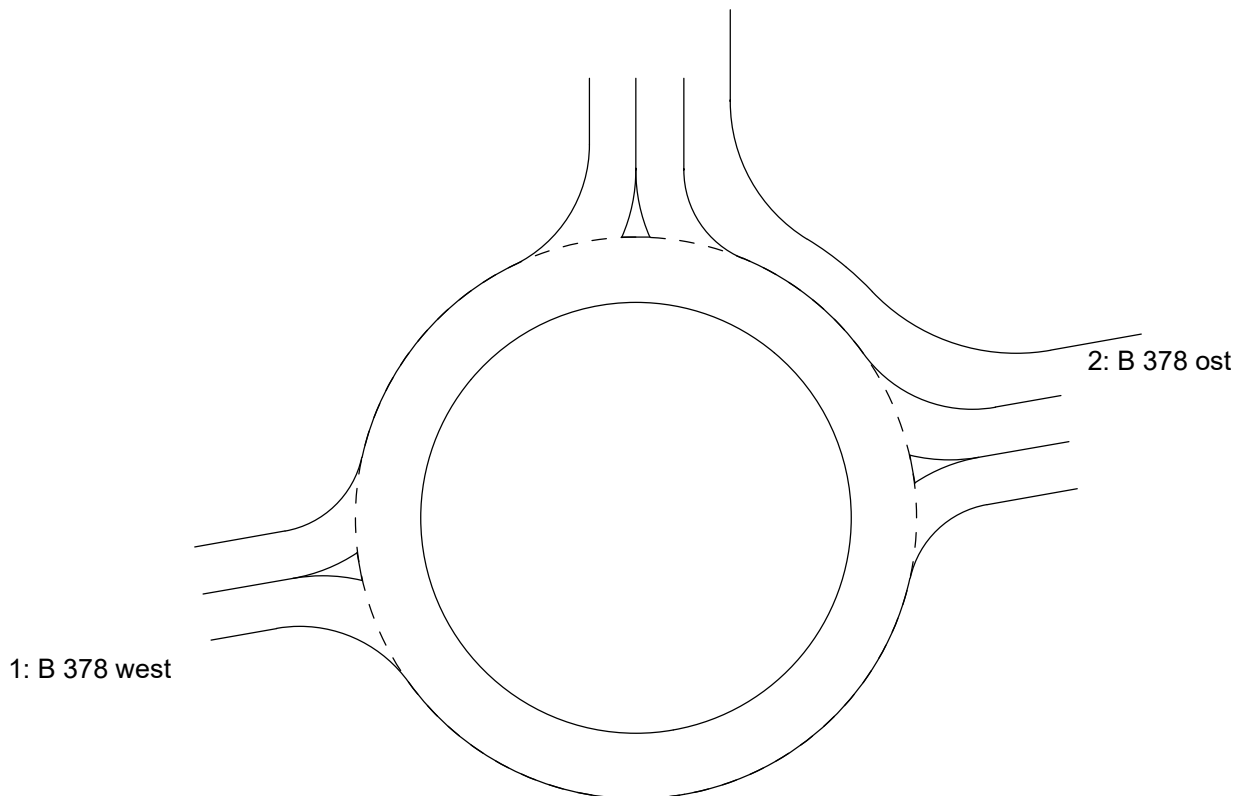
Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K5_VS_PPF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m



3: Auf-/ Abfahrt A5



Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

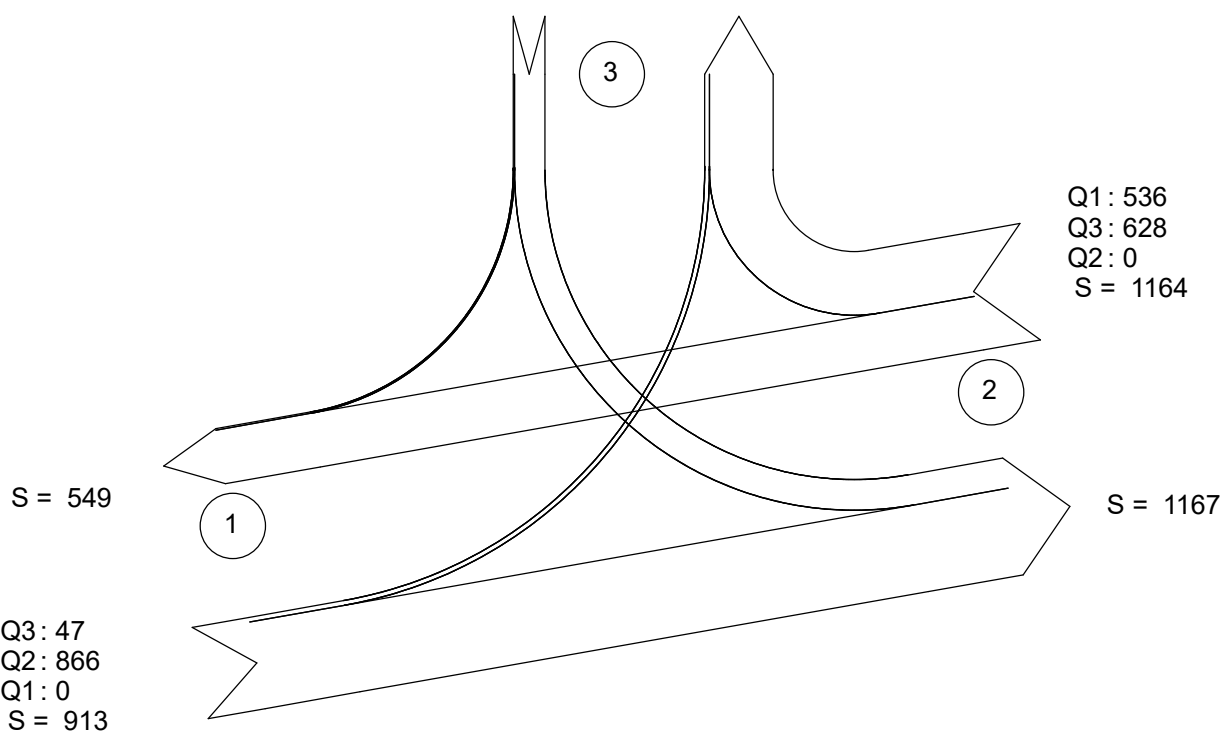
Datei: K5_VS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 301
 Q1: 13
 Q3: 0
 S = 314

S = 675



Sum = 2391

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

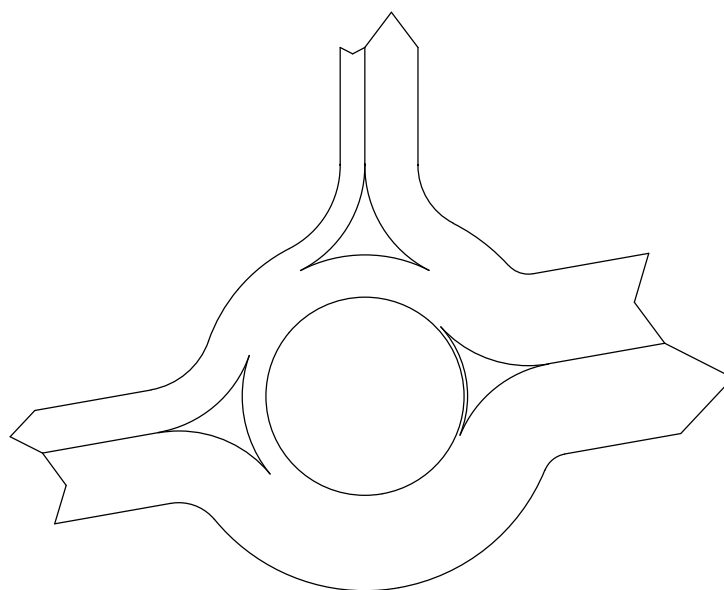
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_VS_PPF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

3 : Auf-/ Abfahrt A5
Qa = 675
Qe = 314
Qc = 536

1 : B 378 west
Qa = 549
Qe = 913
Qc = 301



2 : B 378 ost
Qa = 1167
Qe = 1164
Qc = 47

Sum = 2391

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_VS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	301	-	-	913	913	984	984
2	B 378 ost	1	1	47	-	-	536	536	1203	1203
2	Bypass	1			-	-	628	628	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	536	-	-	314	314	795	795

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,93	71	40,3	7,4	24	32	D
2	B 378 ost	0,45	667	5,4	0,6	3	4	A
2	Bypass	0,45	772	4,7	2,3	10	14	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,39	481	7,5	0,5	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2391	1763	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2391	1763	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 12,50	11,69	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 18,82	23,86	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

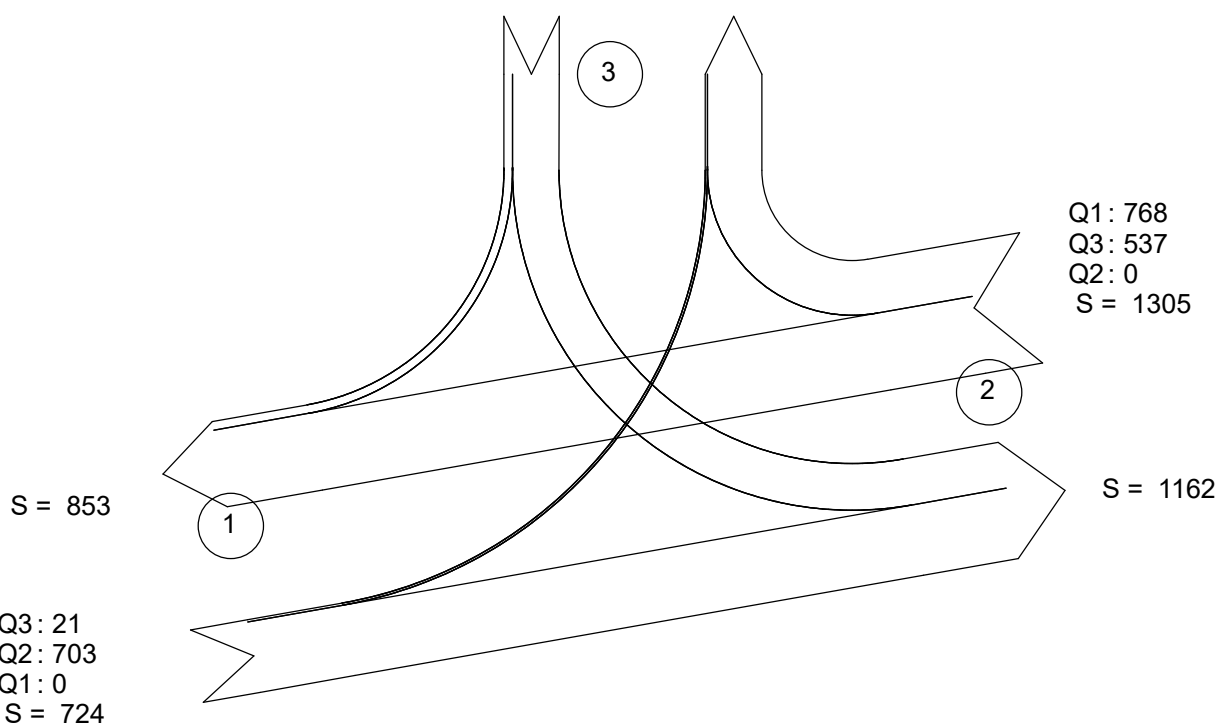
Datei: K5_AS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K5
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Q2: 459
 Q1: 85
 Q3: 0
 S = 544

S = 558



Sum = 2573

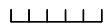
Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K5_AS_PPF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K5
Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 558

Qe = 544

Qc = 768

1 : B 378 west

Qa = 853

Qe = 724

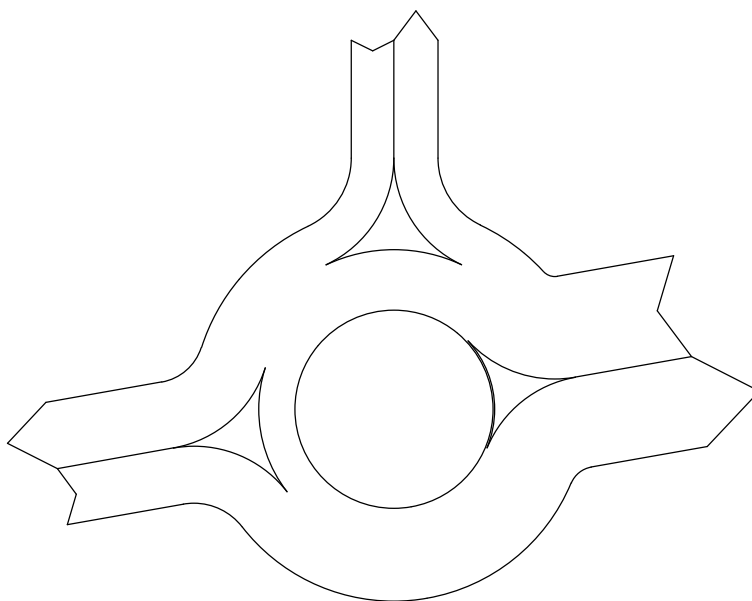
Qc = 459

2 : B 378 ost

Qa = 1162

Qe = 1305

Qc = 21



Sum = 2573

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K5_AS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K5
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	459	-	-	724	724	856	856
2	B 378 ost	1	1	21	-	-	768	768	1226	1226
2	Bypass	1			-	-	537	537	1400	1400
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	768	-	-	544	544	622	622

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,85	132	25,6	3,6	14	20	C
2	B 378 ost	0,63	458	7,8	1,2	5	8	A
2	Bypass	0,38	863	4,2	2,3	10	14	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,87	78	40,7	4,3	16	21	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

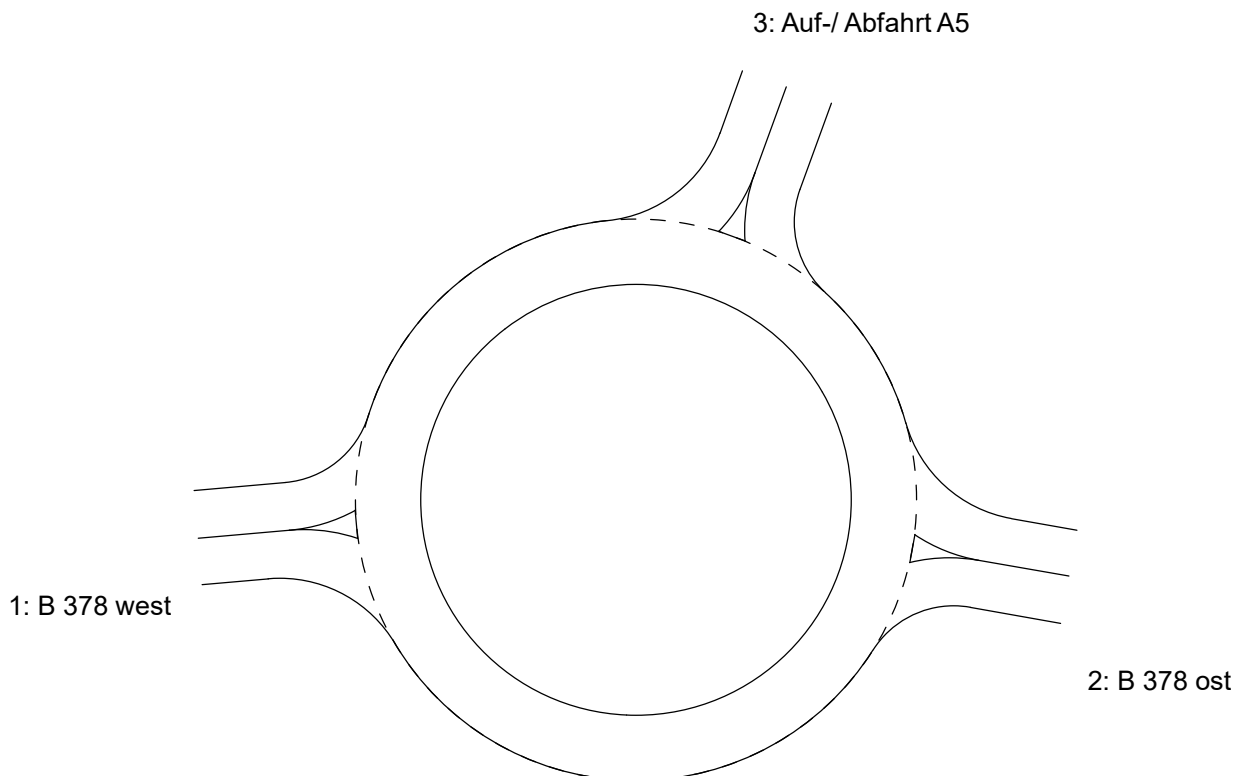
	Gesamter Verkehr einschl. Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2573	2036	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2573	2036	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 13,60	12,98	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 19,03	22,95	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K6_VS_Analyse.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K6
Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

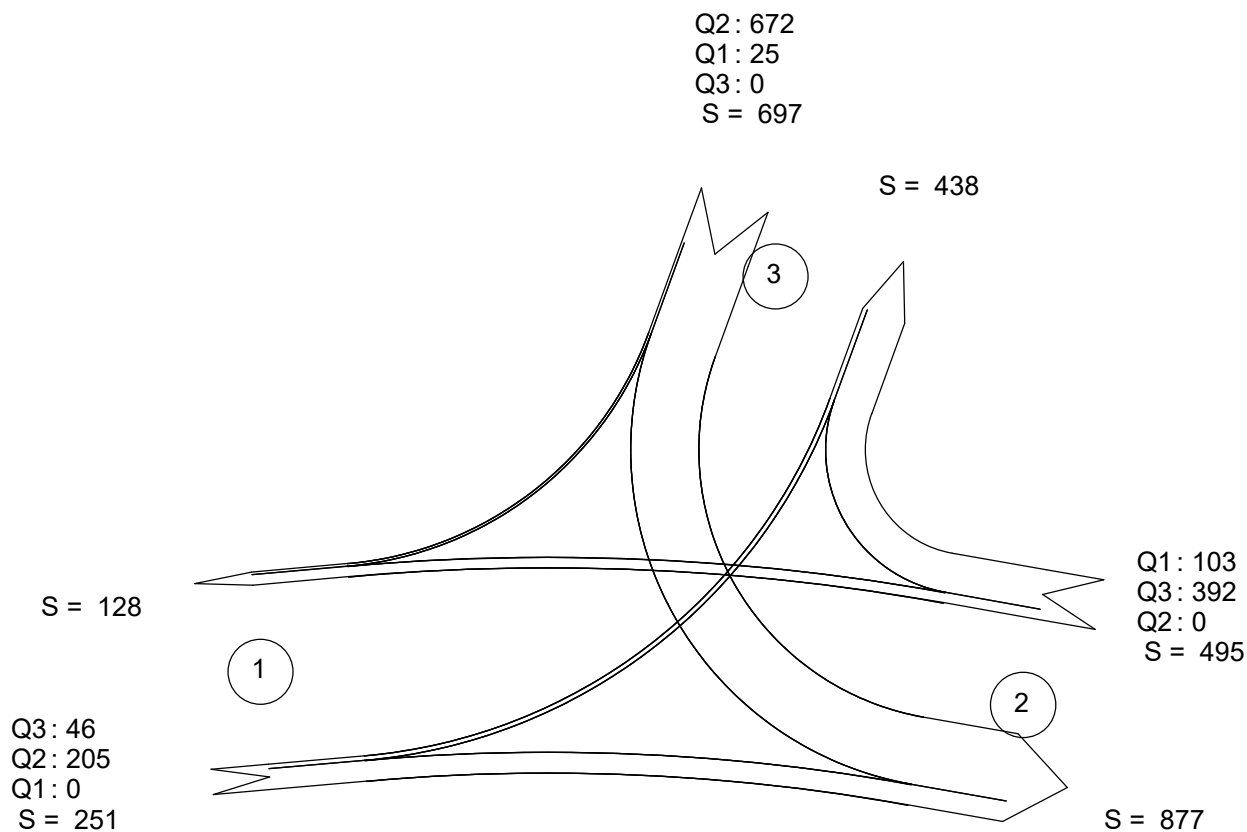


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_VS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Sum = 1443


Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_VS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 438

Qe = 697

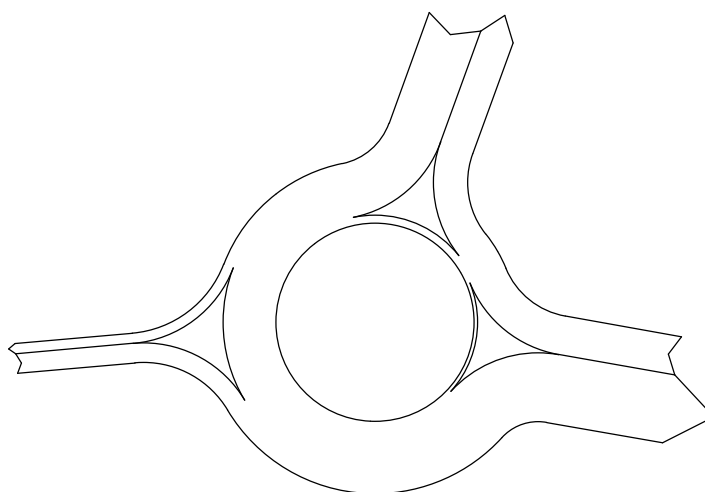
Qc = 103

1 : B 378 west

Qa = 128

Qe = 251

Qc = 672



2 : B 378 ost

Qa = 877

Qe = 495

Qc = 46

Sum = 1443

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_VS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Analyse-Nullfall: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	672	-	-	251	251	692	692
2	B 378 ost	1	1	46	-	-	495	495	1204	1204
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	103	-	-	697	697	1153	1153

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,36	441	8,2	0,4	2	3	A
2	B 378 ost	0,41	709	5,1	0,5	3	4	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,60	456	7,9	1,1	5	7	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

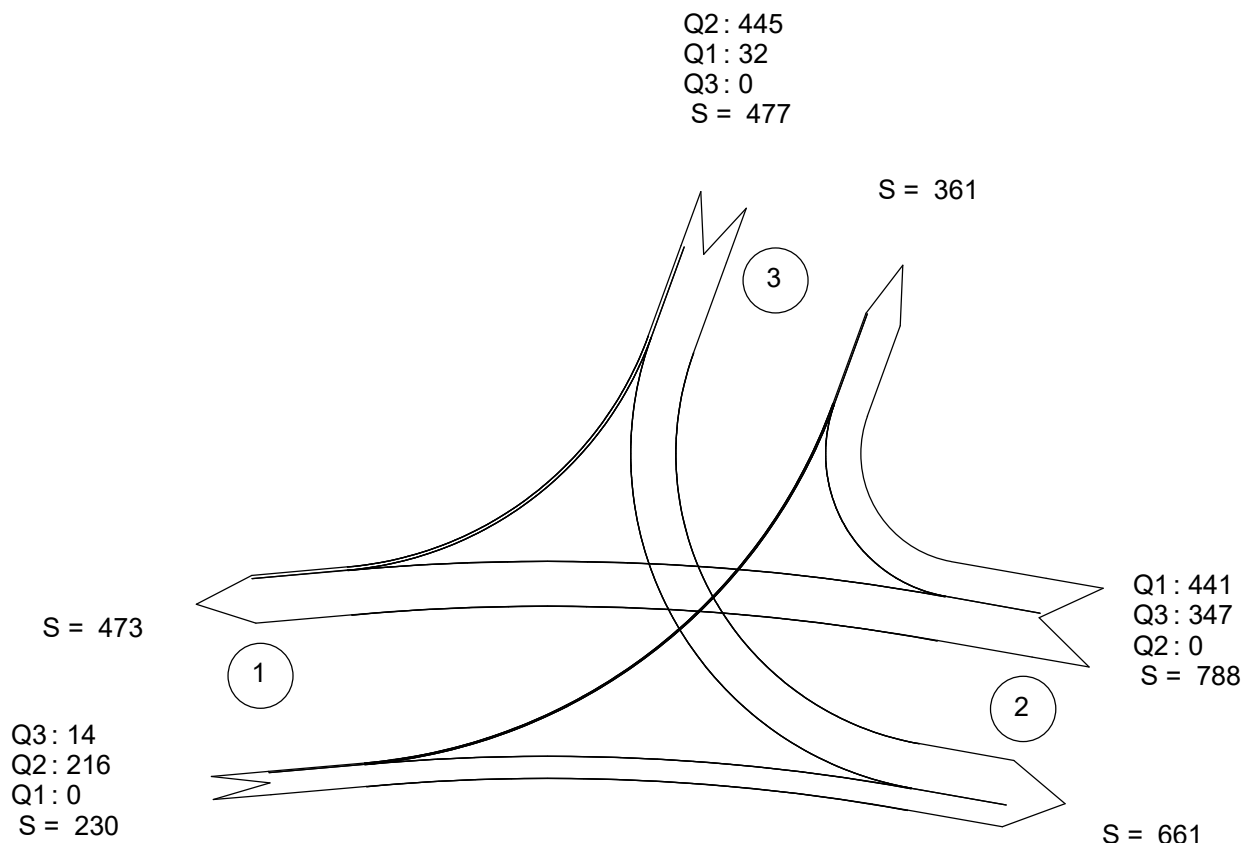
Zufluss über alle Zufahrten : 1443 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1443 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,79 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 6,96 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_AS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h




Sum = 1495

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_AS_Analyse.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h


3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 361

Qe = 477

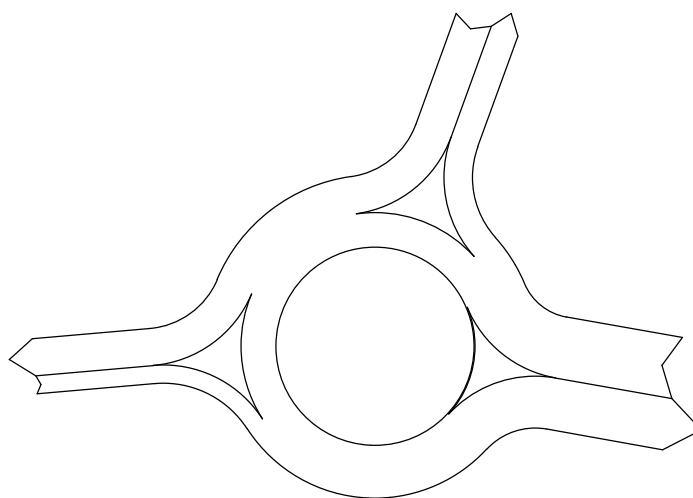
Qc = 441

1 : B 378 west

Qa = 473

Qe = 230

Qc = 445



2 : B 378 ost

Qa = 661

Qe = 788

Qc = 14

Sum = 1495

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_AS_Analyse.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Analyse-Nullfall: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	445	-	-	230	230	867	867
2	B 378 ost	1	1	14	-	-	788	788	1232	1232
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	441	-	-	477	477	870	870

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,27	637	5,6	0,3	2	2	A
2	B 378 ost	0,64	444	8,1	1,2	6	8	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,55	393	9,1	0,8	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

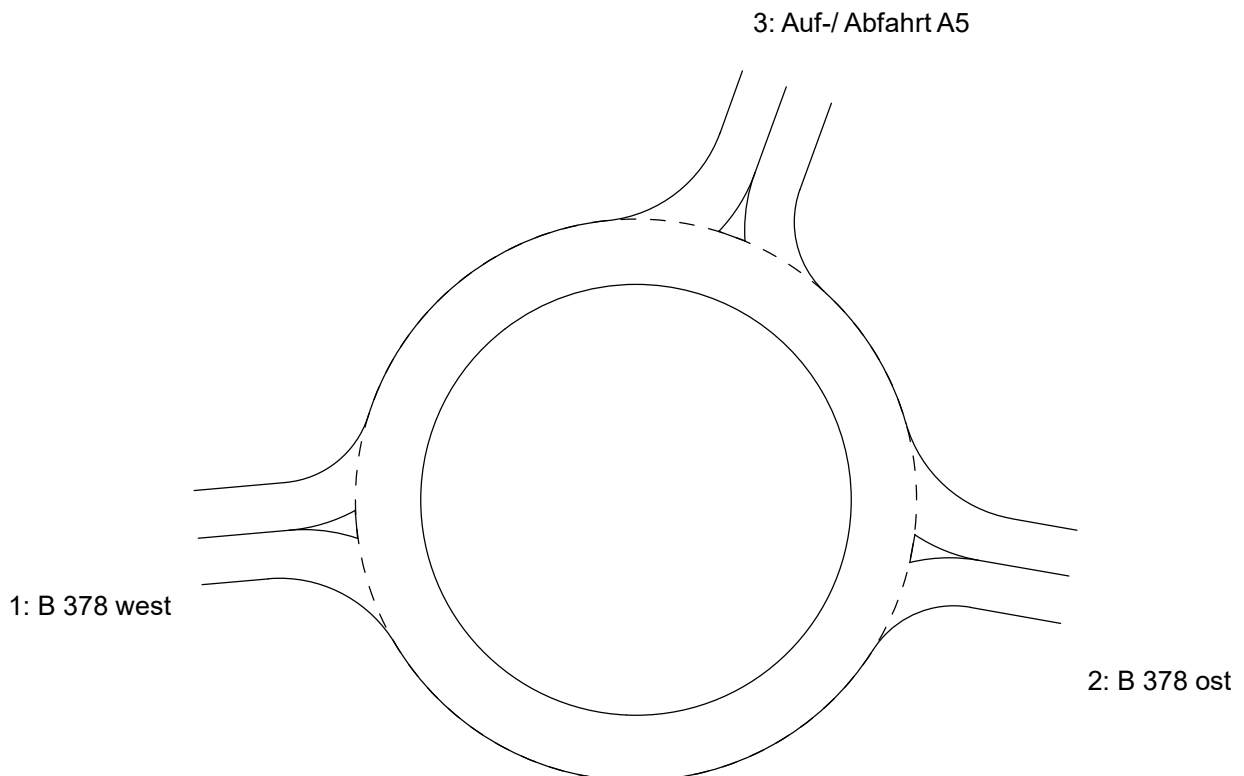
Zufluss über alle Zufahrten : 1495 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1495 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,34 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,03 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K6_VS_PNF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K6
Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

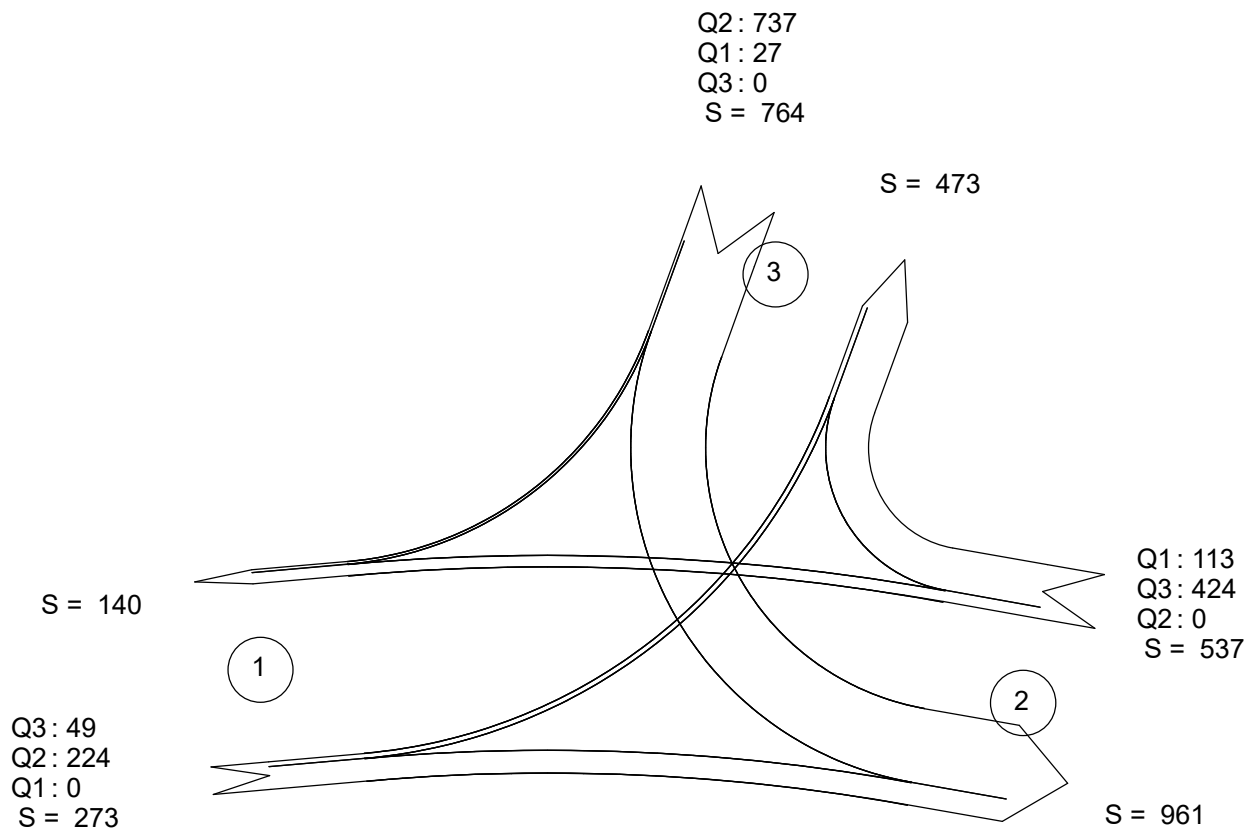


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h




Sum = 1574

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_VS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h


3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 473

Qe = 764

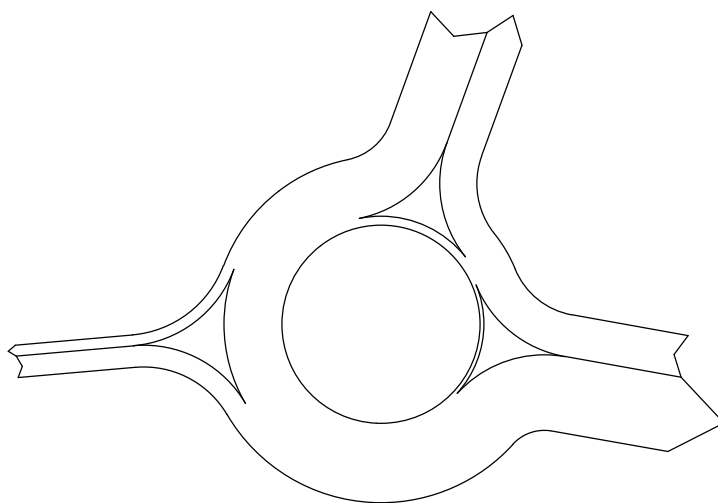
Qc = 113

1 : B 378 west

Qa = 140

Qe = 273

Qc = 737



2 : B 378 ost

Qa = 961

Qe = 537

Qc = 49

Sum = 1574

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_VS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	737	-	-	273	273	644	644
2	B 378 ost	1	1	49	-	-	537	537	1201	1201
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	113	-	-	764	764	1144	1144

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,42	371	9,7	0,5	3	4	A
2	B 378 ost	0,45	664	5,4	0,6	3	4	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,67	380	9,4	1,4	6	9	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

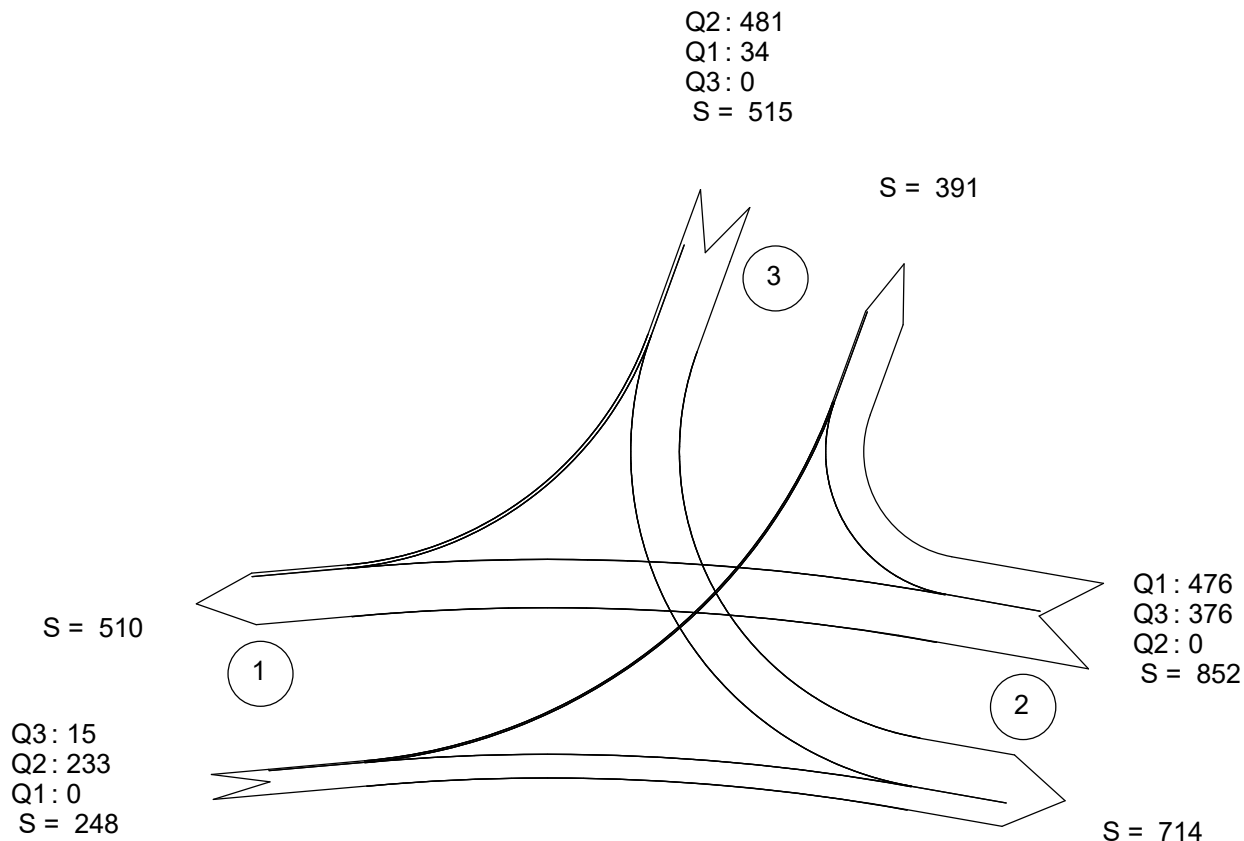
Zufluss über alle Zufahrten : 1574 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1574 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,54 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,09 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Sum = 1615

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_AS_PNF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h
 ┌───┐
 │ │
 └───┘

3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 391

Qe = 515

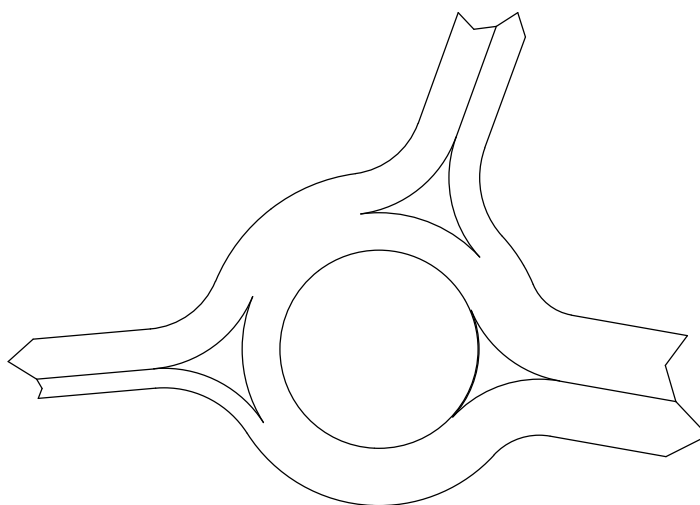
Qc = 476

1 : B 378 west

Qa = 510

Qe = 248

Qc = 481



2 : B 378 ost

Qa = 714

Qe = 852

Qc = 15

Sum = 1615

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_AS_PNF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	481	-	-	248	248	838	838
2	B 378 ost	1	1	15	-	-	852	852	1231	1231
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	476	-	-	515	515	842	842

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,30	590	6,1	0,3	2	2	A
2	B 378 ost	0,69	379	9,4	1,5	7	10	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,61	327	10,9	1,1	5	7	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

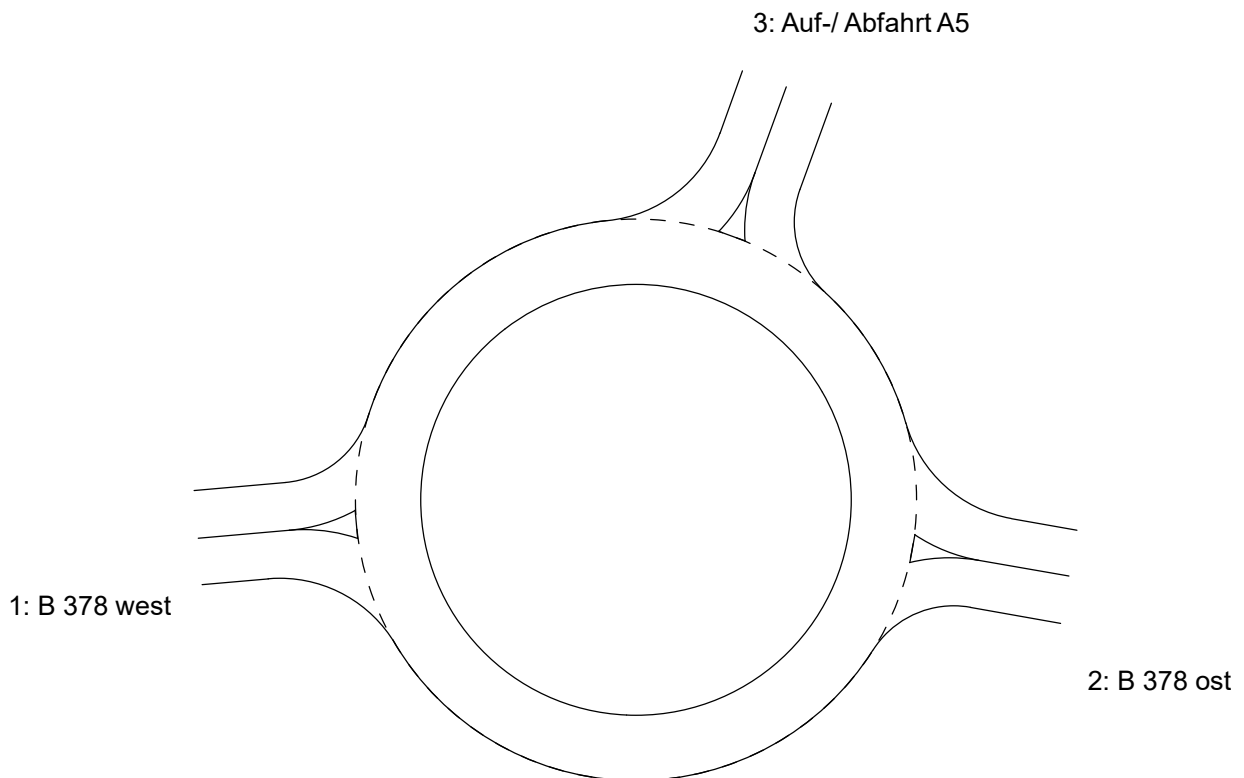
Zufluss über alle Zufahrten : 1615 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1615 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 4,22 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 9,40 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: K6_VS_PPF.krs
Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Projekt-Nummer: 41535
Knoten: K6
Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 5 m

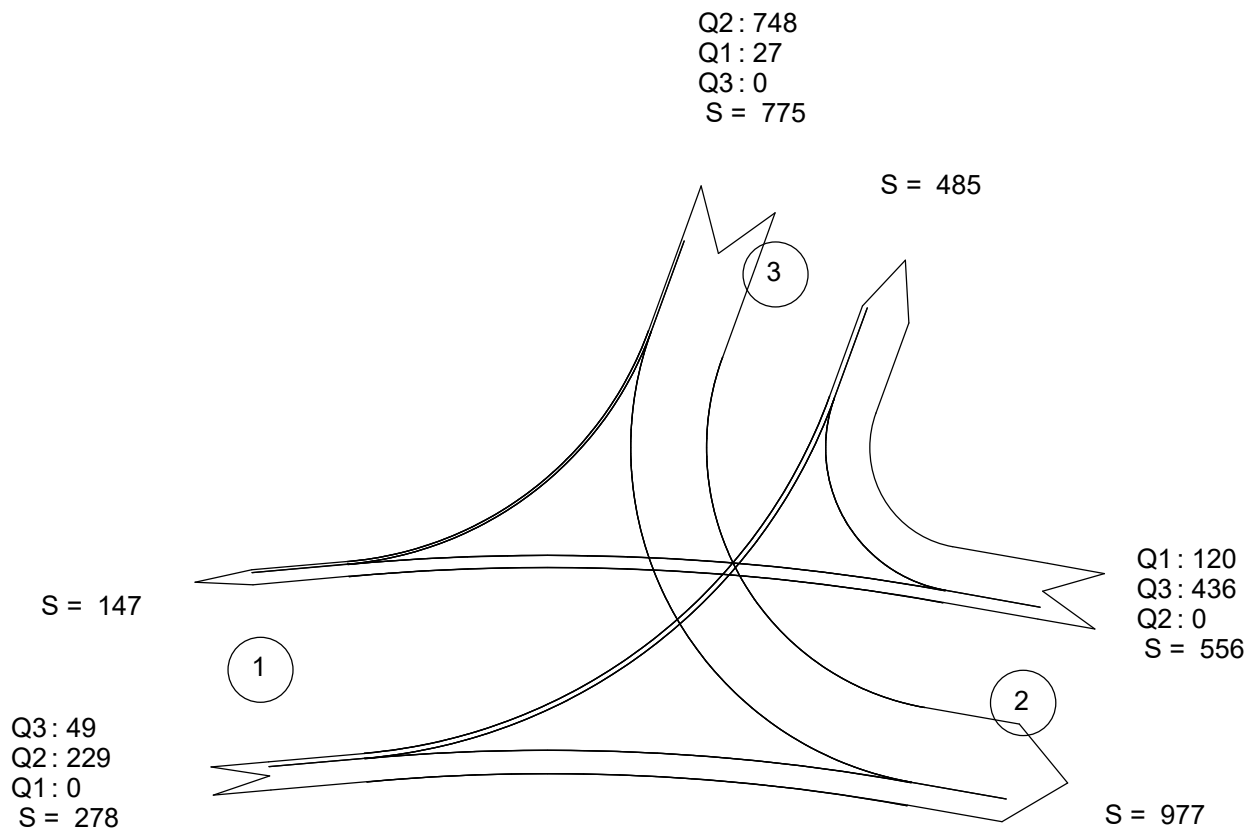


Zufahrt 1: B 378 west
Zufahrt 2: B 378 ost
Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_VS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



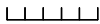
Sum = 1609

Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_VS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr

0 1000 Pkw-E / h


3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 485

Qe = 775

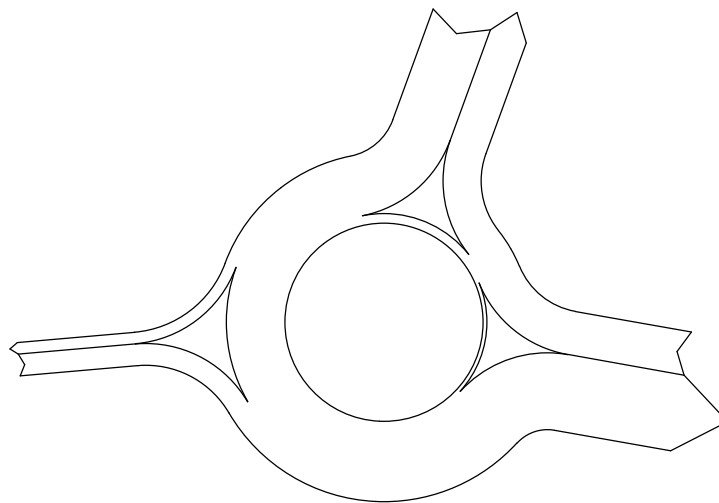
Qc = 120

1 : B 378 west

Qa = 147

Qe = 278

Qc = 748



2 : B 378 ost

Qa = 977

Qe = 556

Qc = 49

Sum = 1609

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_VS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Vormittägliche Spitzenstunde 07:00-08:00 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	748	-	-	278	278	636	636
2	B 378 ost	1	1	49	-	-	556	556	1201	1201
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	120	-	-	775	775	1138	1138

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,44	358	10,0	0,5	3	4	B
2	B 378 ost	0,46	645	5,6	0,6	3	4	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,68	363	9,8	1,5	7	10	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

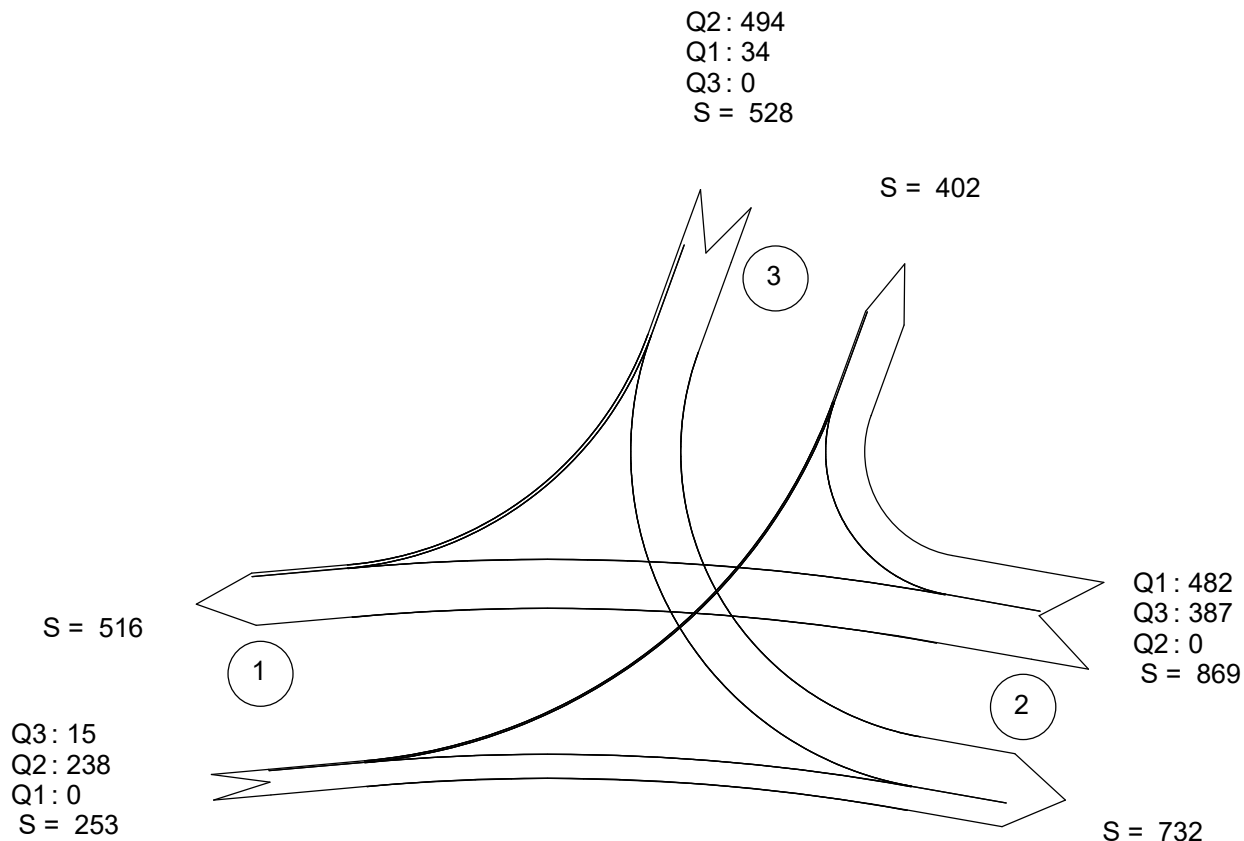
Zufluss über alle Zufahrten : 1609 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1609 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,75 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,40 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: K6_AS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



Sum = 1650


Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: B 378 west
 Zufahrt 2: B 378 ost
 Zufahrt 3: Auf-/ Abfahrt A5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: K6_AS_PPF.krs
 Projekt: Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer: 41535
 Knoten: K6
 Stunde: Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr

0 1000 Pkw-E / h



3 : Auf-/ Abfahrt A5

Qa = 402

Qe = 528

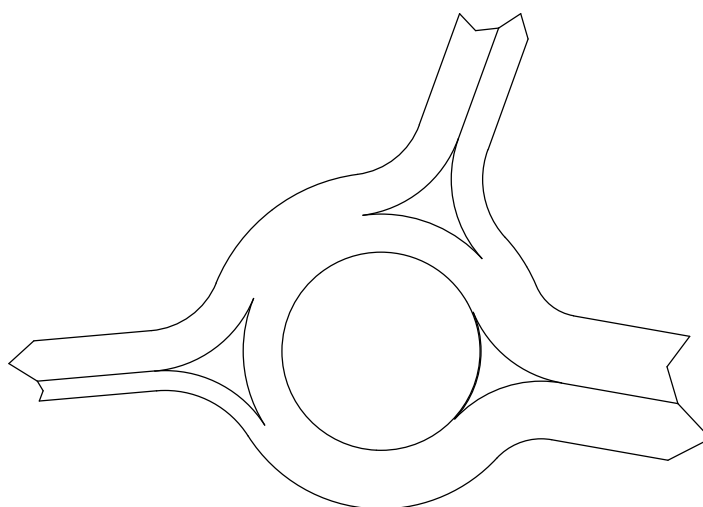
Qc = 482

1 : B 378 west

Qa = 516

Qe = 253

Qc = 494



2 : B 378 ost

Qa = 732

Qe = 869

Qc = 15

Sum = 1650

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : K6_AS_PPF.krs
 Projekt : Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
 Projekt-Nummer : 41535
 Knoten : K6
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Abendliche Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 378 west	1	1	494	-	-	253	253	828	828
2	B 378 ost	1	1	15	-	-	869	869	1231	1231
3	Auf-/ Abfahrt A5	1	1	482	-	-	528	528	837	837

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 378 west	0,31	575	6,3	0,3	2	3	A
2	B 378 ost	0,71	362	9,9	1,6	7	11	A
3	Auf-/ Abfahrt A5	0,63	309	11,6	1,2	5	8	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1650 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1650 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 4,52 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 9,85 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = 1 für alle Kfz (d.h. ohne Fahrräder)
 Achtung! Pkw-E : Definition der Pkw-E weicht von angewendeten Regelwerk ab.

Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Verkehrsuntersuchung

Kenngößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Analyse-Nullfall 2022

			Hans-Buck-Straße K1, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K1, nördl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, nördl. Querschnitt	Westtangente K3, südl. Querschnitt
Verkehr über 24h	Gesamtverkehr DTV_W	[Kfz/24h]	2.400	4.600	5.100	6.400	7.600
	Faktor $k1$ ($DTV = k1 * DTV_W$)	[-]	0,87	0,84	0,84	0,84	0,84
	Gesamtverkehr DTV	[Kfz/24h]	2.100	3.900	4.300	5.400	6.400
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV_W	[SV/24h]	280	645	665	940	1.200
	Faktor $k2$ ($SV = k2 * SV_W$)	[-]	0,80	0,75	0,75	0,75	0,75
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV	[SV/24h]	220	490	500	710	900
	SV-Anteil p_{24} (> 3,5t)	[%]	10,5%	12,6%	11,6%	13,1%	14,1%
Straßenkategorie	Klassifizierung	[-]	G	G	G	G	G
Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)	Faktor $k3$ ($M_{Tag} = k3 * DTV$)	[-]	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568
	M_{Tag} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[Kfz/h]	120	220	240	310	360
	p_{Tag} Pkw	[%]	89,3%	90,0%	90,1%	90,3%	90,3%
	p_{Tag} Lkw1 - Projektwert	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	p_{Tag} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw2 - Projektwert	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	p_{Tag} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Motorrad - Projektwert	[%]	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad - Mindestansatz (2 Krad/h)	[%]	1,7%	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	1,7%	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%
	Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)	Faktor $k4$ ($M_{Nacht} = k4 * DTV$)	[-]	0,0114	0,0114	0,0114	0,0114
M_{Nacht} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[Kfz/h]	20	40	50	60	70
p_{Nacht} Pkw		[%]	84,4%	86,9%	87,4%	87,8%	88,0%
p_{Nacht} Lkw1 - Projektwert		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
p_{Nacht} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw2 - Projektwert		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
p_{Nacht} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Motorrad		[%]	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
p_{Nacht} Motorrad - Mindestansatz (1 Krad/h)		[%]	5,0%	2,5%	2,0%	1,7%	1,4%
p_{Nacht} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	5,0%	2,5%	2,0%	1,7%	1,4%

Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Verkehrsuntersuchung

Kenngößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Prognose-Nullfall 2035

			Hans-Buck-Straße K1, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K1, nördl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, nördl. Querschnitt	Westtangente K3, südl. Querschnitt
Verkehr über 24h	Gesamtverkehr DTV_W	[Kfz/24h]	2.600	5.000	5.500	7.000	8.300
	Faktor $k1$ ($DTV = k1 * DTV_W$)	[-]	0,87	0,84	0,84	0,84	0,84
	Gesamtverkehr DTV	[Kfz/24h]	2.300	4.200	4.600	5.900	7.000
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV_W	[SV/24h]	320	735	760	1.100	1.370
	Faktor $k2$ ($SV = k2 * SV_W$)	[-]	0,80	0,75	0,75	0,75	0,75
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV	[SV/24h]	260	550	570	830	1.030
	SV-Anteil p_{24} (> 3,5t)	[%]	11,3%	13,1%	12,4%	14,1%	14,7%
Straßenkategorie	Klassifizierung	[-]	G	G	G	G	G
Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)	Faktor $k3$ ($M_{Tag} = k3 * DTV$)	[-]	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568
	M_{Tag} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[Kfz/h]	130	240	260	340	400
	p_{Tag} Pkw	[%]	89,4%	90,1%	90,1%	90,3%	90,3%
	p_{Tag} Lkw1 - Projektwert	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	p_{Tag} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw2 - Projektwert	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	p_{Tag} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Motorrad - Projektwert	[%]	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad - Mindestansatz (2)	[%]	1,5%	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	1,5%	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%
	Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)	Faktor $k4$ ($M_{Nacht} = k4 * DTV$)	[-]	0,0114	0,0114	0,0114	0,0114
M_{Nacht} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[Kfz/h]	30	50	50	70	80
p_{Nacht} Pkw		[%]	86,1%	87,4%	87,4%	88,0%	88,2%
p_{Nacht} Lkw1 - Projektwert		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
p_{Nacht} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw2 - Projektwert		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
p_{Nacht} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Motorrad		[%]	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
p_{Nacht} Motorrad - Mindestansatz (1 Krad/h)		[%]	3,3%	2,0%	2,0%	1,4%	1,3%
p_{Nacht} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	3,3%	2,0%	2,0%	1,4%	1,3%

Bauleitplanverfahren Hans-Buck-Str. in Neuenburg am Rhein
Verkehrsuntersuchung

Kenngößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Prognose-Planfall 2035

			Hans-Buck-Straße K1, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K1, nördl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, südl. Querschnitt	Gottlieb-Daimler-Straße K2, nördl. Querschnitt	Westtangente K3, südl. Querschnitt
Verkehr über 24h	Gesamtverkehr DTV_W	[Kfz/24h]	4.100	6.100	6.600	8.000	9.200
	Faktor $k1$ ($DTV = k1 * DTV_W$)	[-]	0,84	0,84	0,84	0,84	0,86
	Gesamtverkehr DTV	[Kfz/24h]	3.500	5.200	5.600	6.800	7.900
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV_W	[SV/24h]	960	1.200	1.210	1.460	1.760
	Faktor $k2$ ($SV = k2 * SV_W$)	[-]	0,75	0,75	0,75	0,75	0,77
	Schwerverkehr (> 3,5t) SV	[SV/24h]	720	900	910	1.100	1.360
	SV-Anteil p_{24} (> 3,5t)	[%]	20,6%	17,3%	16,3%	16,2%	17,2%
Straßenkategorie	Klassifizierung	[-]	G	G	G	G	G
Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)	Faktor $k3$ ($M_{Tag} = k3 * DTV$)	[-]	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568	0,0568
	M_{Tag} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[Kfz/h]	200	300	320	390	450
	p_{Tag} Pkw	[%]	89,9%	90,3%	90,3%	90,3%	90,3%
	p_{Tag} Lkw1 - Projektwert	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	p_{Tag} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	p_{Tag} Lkw2 - Projektwert	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)	[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	p_{Tag} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
	p_{Tag} Motorrad - Projektwert	[%]	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad - Mindestansatz (2)	[%]	1,0%	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%
	p_{Tag} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"	[%]	1,0%	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%
	Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)	Faktor $k4$ ($M_{Nacht} = k4 * DTV$)	[-]	0,0114	0,0114	0,0114	0,0114
M_{Nacht} für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[Kfz/h]	40	60	60	80	90
p_{Nacht} Pkw		[%]	86,9%	87,8%	87,8%	88,2%	88,3%
p_{Nacht} Lkw1 - Projektwert		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw1 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
p_{Nacht} Lkw1 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
p_{Nacht} Lkw2 - Projektwert		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Lkw2 - Mindestansatz (1/1 Tab.2)		[%]	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
p_{Nacht} Lkw2 für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%	5,7%
p_{Nacht} Motorrad		[%]	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
p_{Nacht} Motorrad - Mindestansatz (1 Krad/h)		[%]	2,5%	1,7%	1,7%	1,3%	1,1%
p_{Nacht} Motorrad für SoundPlan "Kfz/h Direkteingabe (3)"		[%]	2,5%	1,7%	1,7%	1,3%	1,1%