

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG



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

Bebauungspläne

"Gewerbepark Süd - Teil 2" in Nieder-Olm
"Gewerbegebiet Selztal/Untere Grasehr" in Stackeden-Elsheim

- **AUFTRAGGEBER:** Stadt Nieder-Olm
Pariser Straße 110, 55268 Nieder-Olm

- **BEARBEITUNG:** VERTEC GmbH
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz

Tel.: 0261 / 30 36 2-0
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

Mariana Batista, Nico Schmitt (Verkehrsplanung)
Gerald Böckling (Grafik und Layout)

- **ANMERKUNG:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

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

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE	2
	1. Konzeption und Durchführung	2
	2. Ergebnisse TM-Zählstelle	3
	3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen	4
C	PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN	7
	1. Lokale Infrastrukturentwicklungen im Umfeld der Plangebiete	7
	2. Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen	9
	2.1 Bebauungsplan "Gewerbepark Süd - Teil2"	9
	2.2 Bebauungsplan "Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr"	10
	2.3 Erweiterungsfläche südlich "Gewerbepark Süd - Teil2"	11
	2.4 Zusammenfassung	12
D	PROGNOSE - NULLFALL	13
E	PROGNOSE - PLANFÄLLE	16
	1. Planfall P1	16
	2. Planfall P2	19
	3. Planfall P3	22
	4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	25
F	ZUSAMMENFASSUNG	30
G	QUELLENVERZEICHNIS	35

ANHANG

- Abbildungen
- Materialteil
- pdf-Fassung

A

VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

Die Stadt Nieder-Olm plant den westlich der BAB A63 liegenden Gewerbepark nach Süden hin zu erweitern. Darüber hinaus beabsichtigt die Nachbargemeinde Stadecken-Elsheim die Entwicklung eines Gewerbegebietes, das unmittelbar westlich des vorhandenen Gewerbeparks Süd anschließt. Im Rahmen der Planverfahren ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, in der die verkehrlichen Wirkungen der geplanten Vorhaben aufgezeigt sowie die Leistungsfähigkeit und damit auch der erforderliche geometrische Ausbau der Knotenpunkte im Zuge der L413 abgeleitet werden. Des Weiteren sollen die verkehrlichen Wirkungen einer weiteren gewerblichen Potenzialfläche südlich des bestehenden Gewerbeparks untersucht werden.

Die Verkehrsuntersuchung beinhaltet folgende **Aufgabenstellungen**:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Aufkommensbestimmung der Planungsvorhaben
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen der Vorhaben
- Beurteilung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte

B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

1. Konzeption und Durchführung

Abb. B1

Die Konzeption der notwendigen Erhebungen ist in der Abbildung B1 dargestellt.

Die **Knotenstromerhebungen** fanden an folgenden Stellen statt:

- **K1** L413 / Essenheimer Straße / Am Giener
- **K2** L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch
- **K3** L413 / südliche Rampe A63
- **K4** L413 / nördliche Rampe A63

Die Knotenpunktzählungen fanden am Donnerstag, den 22.02.2024 im Zeitbereich von 0.00 bis 24.00 Uhr statt. Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sondernveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BASt-Standard vorgenommen.

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

Weiterhin werden vorhandene Daten aus **Temporären Messungen** (Wochenzählungen) des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz an einer Zählstelle im Zuge der L413 (Zst.-Nr. 6014 0224) für die Woche vom 19.09. - 25.09.2023 herangezogen. Mithilfe dieser Dauerzählung werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen abgesichert und in den Kontext einer gesamten normalen Verkehrswoche gestellt.

2. Ergebnisse TM-Zählstelle

Die Ergebnisse der TM-Zählstelle im Zuge der L413 werden nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt ausgewertet und als Wochenganglinie aufbereitet.

Abb. B2

L413 (6014 0224)

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von rd. 10.000 Kfz/d ein. Der Schwerverkehr trägt mit rd. 330 Fz einen Anteil von ca. 3,3%. Die maximale Belastung wird am Freitag mit rd. 10.200 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 6.100 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung der einzelnen Fahrtrichtungen zeigt symmetrische Richtungsbelastungen.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der TM-Zählstelle sind dem Materialteil beigelegt.

3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Abb. B3, B4

Die Abbildungen B3 und B4 zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Tagesverkehr. In der folgenden Tabelle B1 sind die Knotenpunktbelastungen zusammengefasst:

Tab. B1 Knotenbelastungen Analyse Tagesverkehr

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	18.500
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	20.300
K3 L413 / südliche Rampe A63	23.400
K4 L413 / nördliche Rampe A63	22.500

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Knotenpunkte K1 bis K4 weisen Einfahrmengen zwischen rd. 18.500 und 23.400 Kfz/d (SV-Anteile ca. 3-5%) auf. Die höchsten Belastungen wurden dabei an den beiden Knotenpunkten der A63 AS Nieder-Olm (K3, K4) registriert.

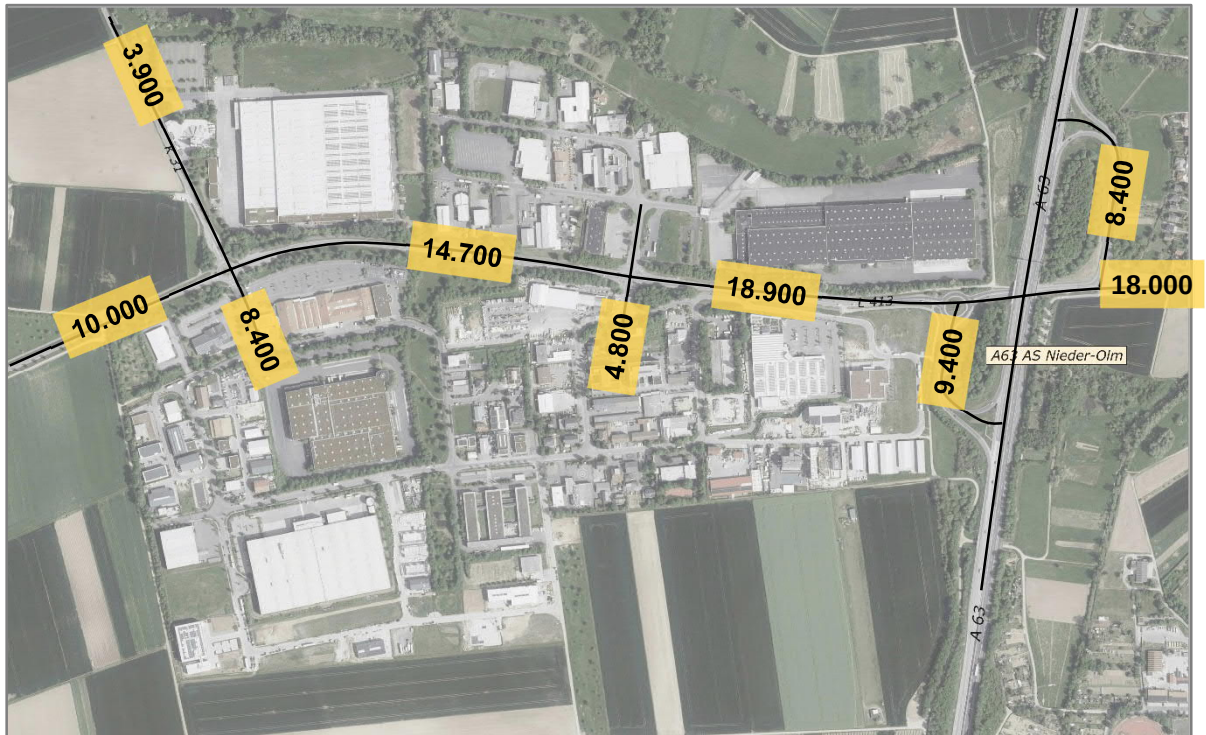
Die Verkehrsströme im Geradeausverkehr der L413 sind am stärksten ausgeprägt.

Der bestehende Gewerbepark wird über die Knotenpunkte K1 und K2 verkehrlich erschlossen und weist ein Aufkommen von jeweils rd. 6.600 Zu- und Abfahrten pro Tag auf, davon rd. 270 Schwerverkehrsfahrzeuge.

Nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Belastungen an relevanten Querschnitten.

Bild B1

Querschnittsbelastungen Analyse Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Die L413 ist je nach Streckenabschnitt mit rd. 10.000 – 18.900 Kfz/d belastet. Die höheren Werte stellen sich dabei im Bereich der A63 AS Nieder-Olm ein. Das Belastungsniveau nimmt westlich des Gewerbeparks deutlich ab und beträgt westlich der K31 noch rd. 10.000 Kfz/d.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbeparks (in Summe rd. 13.200 Fahrten pro Tag) wird zu rd. 65% über die westliche Anbindung (Am Giener) und zu rd. 35% über die östliche Anbindung (Am Hahnenbusch) abgewickelt. Im Bereich der Straße am Giener befinden sich auch die größten Verkehrserzeuger (Edeka, Aldi, Lidl, Tankstelle etc.).

Abb. B5-B8

Die Verkehrsanalyse weist aus, dass die maßgebenden **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 7.30 und 8.30 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr erreicht werden. Die Belastungen sind in der folgenden Tabelle B2 zusammengefasst.

Tab. B2

Knotenpunktbelastungen Analyse Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	1.310	1.690
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	1.540	1.860
K3 L413 / südliche Rampe A63	1.730	2.180
K4 L413 / nördliche Rampe A63	1.860	1.910

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

Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde werden an den Knotenpunkten Einfahrmengen von ca. 1.310 – 1.860 Kfz/d erreicht. Die Schwerverkehrsanteile liegen zwischen ca. 5% und 11%.

In der Nachmittagsspitzenstunde liegt ein deutlich höheres Belastungsniveau vor. Die Belastungen betragen zwischen rd. 1.690 und 2.180 Kfz/h mit Schwerverkehrsanteilen von ca. 2 – 3%.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Knotenstromzählungen sind dem Materialteil beigelegt.

C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

1. Lokale Infrastrukturentwicklungen im Umfeld der Plangebiete

Das Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet wird zukünftig – neben dem "Gewerbepark Süd - Teil 2" und dem "Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr" – entscheidend durch lokale Sonderentwicklungen beeinflusst. Lokale Sonderentwicklungen treten überall dort auf, wo durch die Belegung von Wohnbauflächen, Gewerbe- und Industriegebieten oder vorgesehenen Flächen für Handel, Dienstleistung, Freizeitgestaltung etc. zusätzliche Quellen oder Anziehungspunkte für den Verkehr entstehen.

Diese Entwicklungen können aus der sich in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsuntersuchung "L426 Ortsumgehung Stadecken-Elsheim" (VERTEC GmbH) übernommen werden. Dort wurden im Rahmen der Verkehrsprognose sämtliche geplante lokale Infrastrukturentwicklungen in den Verbandsgemeinden Nieder-Olm, Gau-Algesheim und Wörrstadt abgestimmt und deren verkehrliche Wirkungen in einem großräumigen makroskopischen Verkehrsmodell hergeleitet. Die zu erwartenden Verkehrszuwächse im Planungsgebiet (L413 Stadecken-Elsheim und Nieder-Olm) werden in die vorliegende Verkehrsuntersuchung integriert.

Die in Ansatz gebrachten Mehrverkehrsbelastungen decken beispielsweise auch die Realisierung eines kleinen Gewerbegebietes in der Ortsgemeinde Essenheim (ca. 2 ha) ab, dessen induziertes Verkehrsaufkommen zu einem maßgeblichen Teil über die K31 und L413 (und somit den Untersuchungsbereich der vorliegenden Verkehrsuntersuchung) abfließen wird.

Darüber hinaus bestehen im Gewerbepark Nieder-Olm noch freie Flächen / Baulücken, die bei einer Nutzung Neuverkehr induzieren. Auch diese Flächen in einer Größenordnung von rd. 2,4 ha (netto) werden in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

Die Ermittlung dieses vorhabenbezogenen Verkehrsaufkommens erfolgt in der Regel nach den "Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006). Die Verkehrserzeugung wird bei diesem Verfahren mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden und Wirtschaftsverkehr berechnet. Für Industrie- und Gewerbegebiete ohne konkrete Nutzungsvorgaben werden die Eingangsgrößen zum Berechnungsverfahren dabei mit großen "Spannbreiten" angegeben. Für den Güterverkehr sind darüber hinaus in den "Hinweisen" der FGSV gar keine Berechnungsansätze enthalten. Aus diesem Grund wird auf die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach dem Verfahren der FGSV verzichtet. Stattdessen werden die Ansätze zur Aufkommensbestimmung anhand verkehrlicher Kenngrößen vergleichbarer Gewerbegebiete gewählt, für die entsprechende Quell- und Zielverkehrsbelastungen (beispielsweise aus Zählungen) vorliegen.

Es wird ein Ansatz von 100 Kfz/d, Rtg. pro ha (netto) zu Grunde gelegt mit einem Schwerverkehrsanteil von 10%. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von verkehrsintensiven Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Logistikunternehmen, Produktion) ab. Bei einem Nettobauland von ca. 2,4 ha ergeben sich somit insgesamt 240 Zu- und Abfahrten pro Tag (davon 24 SV-Fz/d).

2. Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen

2.1 Bebauungsplan "Gewerbepark Süd - Teil2"

Das Nettobauland beträgt rd. ca. 7,6 ha (netto). Es wird – analog zu den noch freien Flächen im bestehenden Gewerbepark – ein Ansatz von 100 Kfz/d, Rtg. pro ha (netto) zu Grunde gelegt mit einem Schwerververkehrsanteil von 10%. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von verkehrsintensiven Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Logistikunternehmen, Produktion) ab. Die Aufkommensbestimmung erfolgt somit zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite.

Bei einem Nettobauland von ca. 7,6 ha ergeben sich somit insgesamt 760 Zu- und Abfahrten pro Tag (davon 76 SV-Fz/d).

Die Quell- und Zielverkehrsbelastungen in der maßgebenden Vor- und Nachmittagsspitzenstunde werden u.a. anhand der vorhandenen Spitzenstundenanteile am Tagesverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbeparks gewählt.

Die folgende Tabelle fasst die Aufkommensbestimmung zusammen.

Tab. C1 Aufkommensbestimmung "Gewerbepark Süd - Teil 2"

Intervall	Gesamtverkehr	Schwerverkehr
Tagesaufkommen 0.00 – 24.00 Uhr [Kfz/d]	Q 760 Z 760	Q 76 Z 76
Vormittagsspitze 7.30 – 8.30 Uhr [Kfz/h]	Q 42 Z 80	Q 4 Z 6
Nachmittagsspitze 16.15 – 17.15 Uhr [Kfz/h]	Q 87 Z 49	Q 4 Z 5

Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

2.2 Bebauungsplan "Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr"

Das Nettobauland beträgt rd. ca. 5,8 ha (netto). Es wird – analog zum "Gewerbepark Süd - Teil 2" – ein Ansatz von 100 Kfz/d, Rtg. pro ha (netto) zu Grunde gelegt mit einem Schwerverkehrsanteil von 10%. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von verkehrsintensiven Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Logistikunternehmen, Produktion) ab. Die Aufkommensbestimmung erfolgt somit zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite.

Bei einem Nettobauland von ca. 5,8 ha berechnet sich somit ein Aufkommen von 580 Zu- und Abfahrten pro Tag (davon 58 SV-Fz/d).

Die Quell- und Zielverkehrsbelastungen in der maßgebenden Vor- und Nachmittagsspitzenstunde werden u.a. anhand der vorhandenen Spitzenstundenanteile am Tagesverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbeparks gewählt.

Die folgende Tabelle fasst die Aufkommensbestimmung zusammen.

Tab. C2 Aufkommensbestimmung "Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr"

	Gesamtverkehr		Schwerverkehr	
Tagesaufkommen 0.00 – 24.00 Uhr [Kfz/d]	Q 580	Z 580	Q 58	Z 58
Vormittagsspitze 7.30 – 8.30 Uhr [Kfz/h]	Q 32	Z 61	Q 3	Z 4
Nachmittagsspitze 16.15 – 17.15 Uhr [Kfz/h]	Q 67	Z 38	Q 3	Z 4

Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

2.3 Erweiterungsfläche südlich "Gewerbepark Süd - Teil2"

Südlich der Bebauungsplanfläche "Gewerbepark Süd – Teil 2" besteht eine potenzielle Erweiterungsmöglichkeit des Gewerbegebietes, welche ein Bruttobauland von ca. 15 ha umfasst (Ansatz Nettobauland ca. 75% = 11,25 ha). Es wird – analog zu den vorigen Aufkommensbestimmungen – ein Ansatz von 100 Kfz/d, Rtg. pro ha (netto) zu Grunde gelegt mit einem Schwerverkehrsanteil von 10%. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von verkehrsintensiven Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Logistikunternehmen, Produktion) ab. Die Aufkommensbestimmung erfolgt somit zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite.

Bei einem Nettobauland von ca. 11,25 ha berechnet sich somit ein Aufkommen von 1.125 Zu- und Abfahrten pro Tag (davon 112 SV-Fz/d).

Die Quell- und Zielverkehrsbelastungen in der maßgebenden Vor- und Nachmittagsspitzenstunde werden u.a. anhand der vorhandenen Spitzenstundenanteile am Tagesverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbeparks gewählt.

Die folgende Tabelle fasst die Aufkommensbestimmung zusammen.

Tab. C3 Aufkommensbestimmung Erweiterungsfläche

	Gesamtverkehr		Schwerverkehr	
Tagesaufkommen 0.00 – 24.00 Uhr [Kfz/d]	Q 1.125	Z 1.125	Q 112	Z 112
Vormittagsspitze 7.30 – 8.30 Uhr [Kfz/h]	Q 62	Z 118	Q 6	Z 8
Nachmittagsspitze 16.15 – 17.15 Uhr [Kfz/h]	Q 129	Z 73	Q 6	Z 8

Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

2.4 Zusammenfassung

Die folgende Tabelle fasst das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen der 3 Vorhaben zusammen.

Tab. C4 Zusammenfassung vorhabenbezogener Verkehr

Plangebiet	Gesamtverkehr [Kfz/d]		Schwerverkehr [SV-Fz/d]	
Gewerbepark Süd – Teil 2	Q 760	Z 760	Q 76	Z 76
Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr	Q 580	Z 580	Q 58	Z 58
Erweiterungsfläche südl. Gewerbepark Süd – Teil 2	Q 1.125	Z 1.125	Q 112	Z 112
SUMME	Q 2.465	Z 2.465	Q 246	Z 246

Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

Bei Realisierung aller drei Vorhaben wird ein Aufkommen von jeweils rd. 2.500 Kfz/d im Quell- und Zielverkehr prognostiziert. Aufgrund der gewählten Eingangsparameter erfolgte die Aufkommensbestimmung zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite.

D PROGNOSE - NULLFALL

Voraussetzungen Planfall P0

Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus lokalen Infrastrukturvorhaben im Umfeld des Planungsgebietes resultierenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt (vgl. Kap. C1).

Abb. D1, D2

Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Analyseaufkommen auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben. Die folgende Tabelle D1 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen.

Tab. D1 Knotenbelastungen P0-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	A0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	20.100	18.500	+ 1.600
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	21.900	20.300	+ 1.600
K3 L413 / südliche Rampe A63	25.000	23.400	+ 1.600
K4 L413 / nördliche Rampe A63	23.700	22.500	+ 1.200

Tabelle enthält gerundete Werte

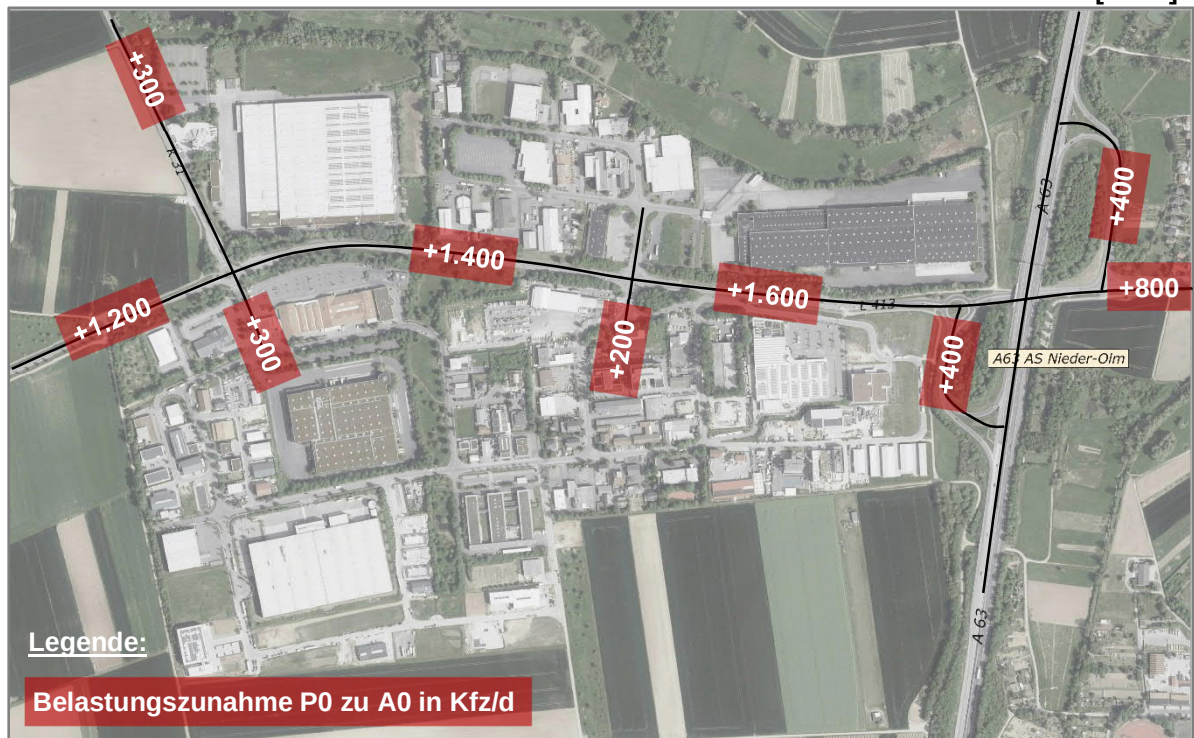
An den Knotenpunkten K1 bis K4 werden im P1-Fall Einfahrmengen zwischen rd. 20.100 und 25.000 Kfz/d (SV-Anteile ca. 3-5%) auf. Die höchsten Belastungen werden weiterhin an den beiden Knotenpunkten der A63 AS Nieder-Olm (K3, K4) ermittelt.

Die absoluten Zuwächse gegenüber dem A0-Fall betragen rd. 1.200 – 1.600 Kfz/d.

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

Bild D1

Differenzen P0 zu A0 [Kfz/d]



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

Im Zuge der L413 werden Belastungszuwächse zwischen rd. 800 und 1.600 Kfz/d ausgewiesen.

Auf der K31 berechnen sich Verkehrszunahmen von rd. 300 Kfz/d. Diese Mehrbelastungen decken eine geplante Realisierung eines kleinen Gewerbegebietes in der Ortsgemeinde Essenheim (ca. 2 ha) ab, dessen induziertes Verkehrsaufkommen zu einem maßgeblichen Teil über die K31 und L413 abfließen wird.

Abb. D3-D6

Die Belastungen in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in der folgenden Tabelle D2 zusammengefasst.

Tab. D2

Knotenpunktbelastungen P0-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	A0-Fall	+ / -	P0-Fall	A0-Fall	+ / -
K1 L413 / Essenheimer Str. / Am Giener	1.440	1.310	+130	1.830	1.690	+140
K2 L413 / Am Schäferbr. / Am Hahnenb.	1.670	1.540	+130	1.990	1.860	+130
K3 L413 / südliche Rampe A63	1.860	1.730	+130	2.320	2.180	+140
K4 L413 / nördliche Rampe A63	1.960	1.860	+100	2.010	1.910	+100

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

Die verkehrliche Zuwächse an den untersuchten Knotenpunkten betragen innerhalb der Spitzenstunden rd. 100 – 140 Kfz/h.

E PROGNOSE - PLANFÄLLE

1. Planfall P1

Voraussetzungen Planfall P1

Abb. E1 Grundlage bildet der Planfall P0. Im Planfall P1 wird zusätzlich das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des "Gewerbepark Süd – Teil 2" berücksichtigt (vgl. Kap. C2.1). Die verkehrliche Erschließung des Planungsvorhabens erfolgt über die bestehenden Anbindungen an die L413.

Abb. E2, E3 Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Aufkommen des Planfalls P0 auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben. Die folgende Tabelle E1 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen.

Tab. E1 Knotenbelastungen P1-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P1-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	21.100	20.100	+ 1.000
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	22.900	21.900	+ 1.000
K3 L413 / südliche Rampe A63	26.000	25.000	+ 1.000
K4 L413 / nördliche Rampe A63	24.400	23.700	+ 700

Tabelle enthält gerundete Werte

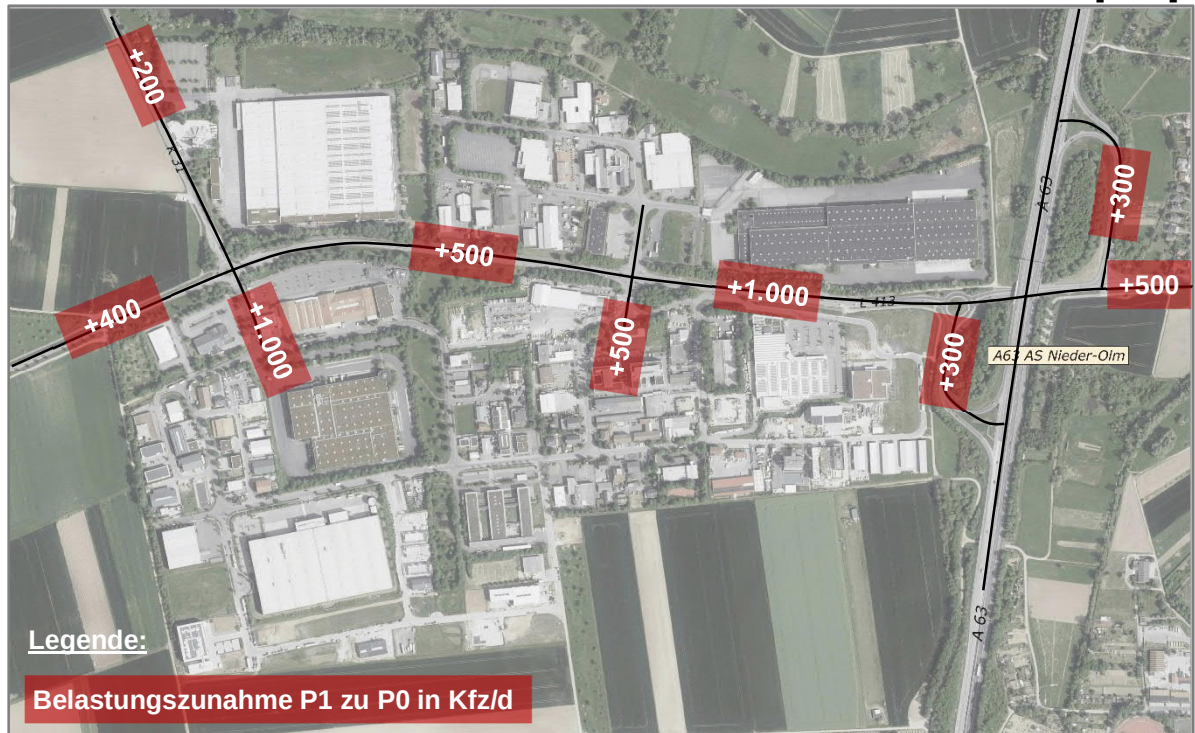
An den Knotenpunkten K1 bis K4 werden Einfahrmengen zwischen rd. 21.100 und 26.000 Kfz/d prognostiziert. Die höchsten Belastungen werden weiterhin an den beiden Knotenpunkten der A63 AS Nieder-Olm (K3, K4) ermittelt.

Die absoluten Zuwächse gegenüber dem P0-Fall betragen rd. 700 – 1.000 Kfz/d.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P1 und dem Planfall P0 an maßgebenden Querschnitten und stellt somit die Verkehrswirksamkeit des Vorhabens dar.

Bild E1

Differenzen P1 zu P0 [Kfz/d]



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

In der Summe steigt das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Gewerbe-parks Süd um rd. 1.500 Kfz/d. Die maßgebliche Erschließung erfolgt dabei über die Straße Am Giener. In der Folge stellen sich im Zuge der L413 Belastungszuwächse zwischen rd. 400 und 1.000 Kfz/d ein.

Abb. E4-E7

Die Belastungen in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in der folgenden Tabelle E2 zusammengefasst.

Tab. E2

Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P1-Fall	P0-Fall	+ / -	P1-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 L413 / Essenheimer Str. / Am Giener	1.520	1.440	+80	1.920	1.830	+90
K2 L413 / Am Schäferbr. / Am Hahnenb.	1.750	1.670	+80	2.080	1.990	+90
K3 L413 / südliche Rampe A63	1.940	1.860	+80	2.410	2.320	+90
K4 L413 / nördliche Rampe A63	2.020	1.960	+60	2.080	2.010	+70

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

Die verkehrlichen Zuwächse an den untersuchten Knotenpunkten betragen innerhalb der Spitzenstunden rd. 60 – 90 Kfz/h.

2. Planfall P2

Voraussetzungen Planfall P2

Abb. E8

Grundlage bildet der Planfall P1. Zusätzlich wird im Planfall P2 das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des Gewerbegebietes "Selztal / Untere Grasehr" berücksichtigt (vgl. Kap. C2.2), dessen verkehrliche Erschließung über den bestehenden Kreisverkehrsplatz L413 / Am Giener (K1) erfolgt.

Abb. E9, E10

Die ermittelten Mehrbelastungen werden auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben. Die folgende Tabelle E3 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen.

Tab. E3

Knotenbelastungen P2-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P2-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	22.300	20.100	+ 2.200
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	23.600	21.900	+ 1.700
K3 L413 / südliche Rampe A63	26.700	25.000	+ 1.700
K4 L413 / nördliche Rampe A63	25.000	23.700	+ 1.300

Tabelle enthält gerundete Werte

An den Knotenpunkten K1 bis K4 werden Einfahrmengen zwischen rd. 22.300 und 26.700 Kfz/d prognostiziert. Die höchsten Belastungen werden weiterhin an den beiden Knotenpunkten der A63 AS Nieder-Olm (K3, K4) ausgewiesen.

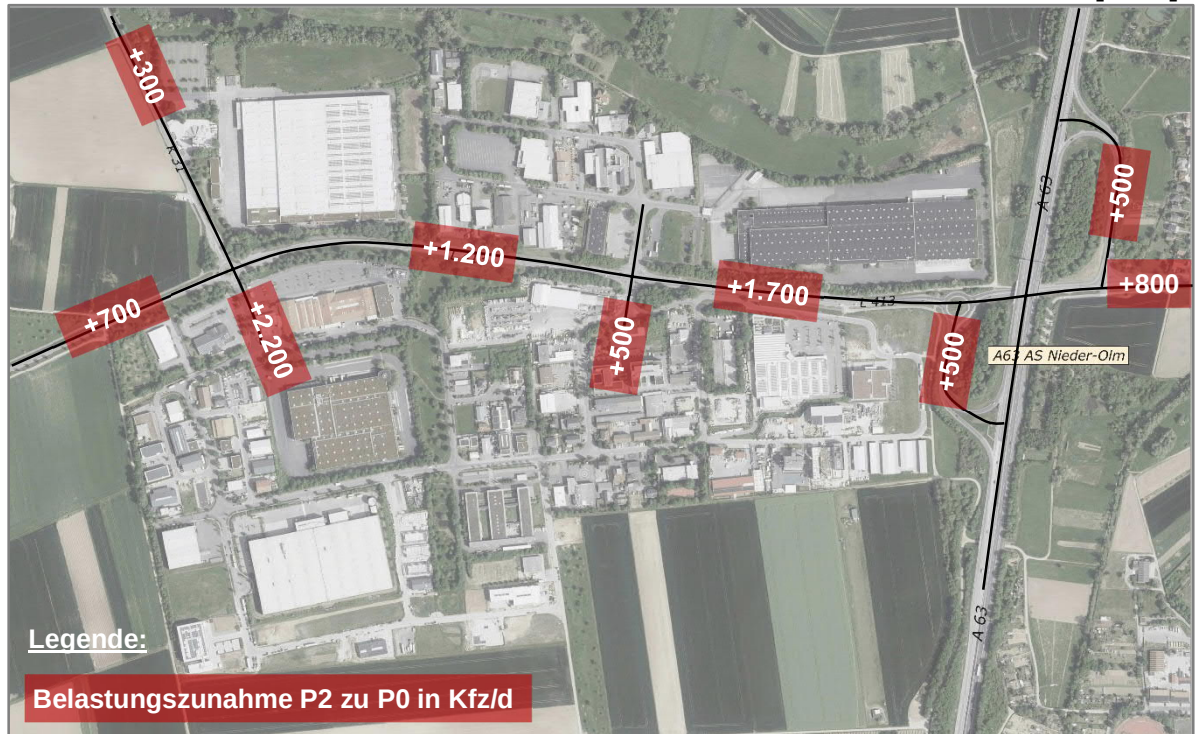
Die absoluten Zuwächse gegenüber dem P0-Fall betragen rd. 1.000 – 2.200 Kfz/d.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P2 und dem Planfall P0 an maßgebenden Querschnitten

und stellt somit die Verkehrswirksamkeit der beiden Vorhaben "Gewerbepark Süd – Teil 2" und "Gewerbegebiet Selztal" dar.

Bild E2

Differenzen P2 zu P0 [Kfz/d]



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

In der Summe steigt das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbegebietes südlich der L413 gegenüber dem P0-Fall um rd. 2.700 Kfz/d. Die maßgebliche Erschließung erfolgt dabei über die Straße Am Giener. In der Folge stellen sich im Zuge der L413 Belastungszuwächse zwischen rd. 700 und 1.700 Kfz/d ein.

Abb. E11-E14

Die Belastungen in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in der folgenden Tabelle E4 zusammengefasst.

Tab. E4

Knotenpunktbelastungen P2-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P2-Fall	P0-Fall	+ / -	P2-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 L413 / Essenheimer Str. / Am Giener	1.620	1.440	+180	2.020	1.830	+190
K2 L413 / Am Schäferbr. / Am Hahnenb.	1.810	1.670	+140	2.140	1.990	+150
K3 L413 / südliche Rampe A63	2.000	1.860	+140	2.470	2.320	+150
K4 L413 / nördliche Rampe A63	2.060	1.960	+100	2.130	2.010	+120

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

Die verkehrlichen Zuwächse an den untersuchten Knotenpunkten gegenüber dem P0-Fall betragen innerhalb der Spitzenstunden rd. 100 – 190 Kfz/h.

3. Planfall P3

Voraussetzungen Planfall P3

Abb. E15

Grundlage bildet der Planfall P2. Zusätzlich wird im Planfall P3 das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen einer weiteren gewerblichen Potenzialfläche südlich des Bebauungsplangebietes "Gewerbepark Süd – teil 2" (vgl. Kap. C2.3) berücksichtigt. Die verkehrliche Erschließung des Planungsvorhabens erfolgt über die bestehenden Anbindungen an die L413.

Abb. E16, E17

Die ermittelten Mehrbelastungen werden auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben. Die folgende Tabelle E5 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen.

Tab. E5

Knotenbelastungen P3-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P3-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener	23.800	20.100	+ 3.700
K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch	25.100	21.900	+ 3.200
K3 L413 / südliche Rampe A63	28.200	25.000	+ 3.200
K4 L413 / nördliche Rampe A63	26.000	23.700	+ 2.300

Tabelle enthält gerundete Werte

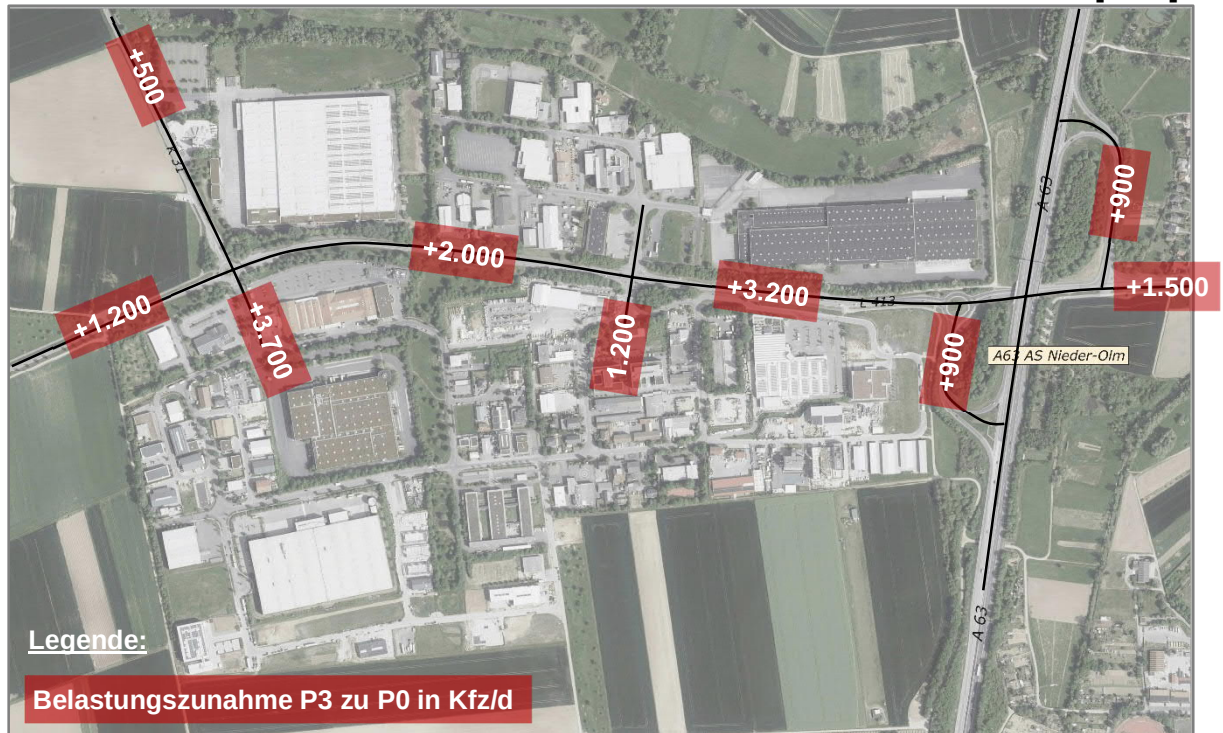
An den Knotenpunkten K1 bis K4 werden Einfahrmengen zwischen rd. 23.800 und 28.200 Kfz/d prognostiziert. Die höchsten Belastungen werden weiterhin an den beiden Knotenpunkten der A63 AS Nieder-Olm (K3, K4) ausgewiesen.

Die absoluten Zuwächse gegenüber dem P0-Fall betragen rd. 2.300 – 3.700 Kfz/d.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P3 und dem Planfall P0 an maßgebenden Querschnitten und stellt somit die Verkehrswirksamkeit der drei Vorhaben dar.

Bild E3

Differenzen P3 zu P0 [Kfz/d]



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

In der Summe steigt das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbegebietes südlich der L413 gegenüber dem P0-Fall um rd. 4.900 Kfz/d. Die maßgebliche Erschließung erfolgt dabei über die Straße Am Giener. In der Folge stellen sich im Zuge der L413 Belastungszuwächse zwischen rd. 1.200 und 3.200 Kfz/d ein.

Abb. E18-E21

Die Belastungen in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in der folgenden Tabelle E6 zusammengefasst.

Tab. E6

Knotenpunktbelastungen P3-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P3-Fall	P0-Fall	+ / -	P3-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 L413 / Essenheimer Str. / Am Giener	1.740	1.440	+300	2.160	1.830	+330
K2 L413 / Am Schäferbr. / Am Hahnenb.	1.920	1.670	+250	2.280	1.990	+290
K3 L413 / südliche Rampe A63	2.110	1.860	+250	2.610	2.320	+290
K4 L413 / nördliche Rampe A63	2.140	1.960	+180	2.220	2.010	+210

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

Die verkehrlichen Zuwächse an den untersuchten Knotenpunkten gegenüber dem P0-Fall betragen innerhalb der Spitzenstunden rd. 180 – 330 Kfz/h.

4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind die Spitzenstundenbelastungen der Knotenpunkte. Die Berechnungen erfolgen für die Knotenpunkte K1 – K4 auf Basis der Bestandsgeometrie.

K1 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener

- 4-armiger Kreisverkehrsplatz ohne Bypässe
- einstreifige Zufahrten und einstreifige Kreisfahrbahn

K2 L413 / Am Schäferbrunnen / Am Hahnenbusch

- Signalisierte Kreuzung
- Linksabbiegespuren im Zuge der L413
- jeweils 2 Fahrstreifen in den untergeordneten Zufahrten

K3 L413 / südl. Rampe A63

- 3-armiger Kreisverkehrsplatz mit Bypass aus Rtg. A63 kommend
- einstreifige Zufahrten und einstreifige Kreisfahrbahn

K4 L413 / nördl. Rampe A63 / Mitfahrerparkplatz

- unsignalisierte Kreuzung
- Linksabbiegespuren im Zuge der L413
- Rechtsausfahrkeil aus FR Nieder-Olm in FR Mainz

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

Tab. E7

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

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

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes; LSA: Lichtsignalanlage

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

In der Tabelle E8 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowohl für die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde zusammengefasst.

Tab. E8

Ergebnisse Verkehrsqualität

Knoten	Vormittagsspitze					Nachmittagsspitze				
	A0	P0	P1	P2	P3	A0	P0	P1	P2	P3
K1	A (+51%)	A (+38%)	B (+30%)	B (+22%)	B (+13%)	B (+26%)	B (+17%)	B (+11%)	C (+7%)	D (+0%)
K2	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
K3	A (+37%)	A (+28%)	B (+21%)	B (+16%)	C (+8%)	B (+19%)	B (+12%)	C (+6%)	D (+2%)	F (-4%)
K4	E (-17%)	E (-22%)	E (-25%)	E (-27%)	E (-31%)	E (-14%)	E (-21%)	E (-24%)	E (-26%)	E (-29%)



überlastet



grenzleistungsfähig



leistungsfähig

Qualität des Verkehrsflusses:

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

E: instabil; F: überlastet

Reserven: +51 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil"

-17 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von D: noch stabil"

Im **A0-Fall** berechnen sich an den Knotenpunkten K1 – K3 ausreichende Kapazitätsreserven. Am Knotenpunkt K4 wird Qualitätsstufe E ausgewiesen. Diese Qualitätsstufe bezieht sich allerdings ausschließlich auf die Linkseinbieger von der A63 kommend in FR Nieder-Olm bzw. vom Mitfahrerparkplatz kommend in FR Stadecken-Elsheim. Diese Verkehrsbeziehungen sind mit in Summe unter 30 Kfz/h vergleichsweise gering ausgeprägt und stellen lediglich rd. 1% der Verkehrsbelastung an diesem Knotenpunkt dar. Alle anderen Verkehrsströme weisen eine ausreichende Verkehrsqualität auf. Daher wird dieser Knotenpunkt als grenzleistungsfähig und nicht als überlastet eingestuft.

Die Ergebnisse im **P0-Fall** entsprechen tendenziell denen des A0-Falls. Aufgrund der steigenden Verkehrsbelastungen berechnen sich leicht geringere Kapazitätsreserven, aber die Qualitätsstufen bleiben gegenüber dem A0-Fall unverändert.

Die HBS-Berechnungen zu den **Planfällen P1 bis P3** kommen zu dem Ergebnis, dass an keinem Knotenpunkt totale Überlastungen zu erwarten sind. Allerdings nehmen die Kapazitätsreserven von Planfall zu Planfall (aufgrund der steigenden Verkehrsbelastungen) ab. Bis zum Planfall P2 berechnen sich für die Knotenpunkte K1 – K3 ausreichende Qualitätsstufen (mindestens QSV D). Im Planfall P3 wird am Knotenpunkt K3 erstmals die Qualitätsstufe D geringfügig überschritten. Der Verkehrsfluss kann stellenweise instabil sein mit spürbaren Wartezeiten.

Hinweise:

- Die Ermittlung der Verkehrsprognose ist deutlich zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite erfolgt. Im Zuge des P0-Falls wurden die vorgesehenen lokalen Entwicklungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes berücksichtigt. Im Rahmen der Aufkommensbestimmungen der drei Gewerbeflächen (Planfälle P1-P3) wurden jeweils induzierte Verkehrsaufkommen angesetzt, welche sämtliche zulässige Nutzungen abdecken. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich bei Realisierung der Vorhaben eine gegenüber den in der Tab. E8 ausgewiesenen Ergebnissen geringfügig bessere Verkehrsqualität einstellen kann.
- Für den Knotenpunkt K4 sehen Planungen seitens des LBM Worms einen Umbau in einem Kreisverkehrsplatz (mit Bypässen von Stadecken in Rtg. Nieder-Olm sowie von Nieder-Olm in Rtg. A63 Mainz) vor. Auf Basis dieser Knotenpunktform berechnet sich im Planfall mit den höchsten Verkehrsbelastungen (P3) sowohl am Vor- als auch am Nachmittag Qualitätsstufe A mit deutlichen Reserven von über 40%. Ein Umbau führt demnach zu deutlichen Kapazitätssteigerungen.
- Die Beurteilung der Verkehrsqualität nach HBS 2015 erfolgt als Solitär-Betrachtung nach einem standardisierten Verfahren für jeden Knotenpunkt separat. Gegenseitige Beeinflussungen der Knotenpunkte (z.B. durch Rückstauungen oder durch Fahrzeugpulks infolge

der LSA) können nach HBS nicht berücksichtigt werden. Es wird daher empfohlen, die Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunktsystems K1-K4 spätestens bei Realisierungsabsichten des Planfalls P3 in einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation zu untersuchen. Die Simulation ermöglicht, Straßennetze mit relevanten Streckeneigenschaften und komplexen Knotenpunkten detailliert abzubilden. Hier können entsprechende potenzielle Wechselwirkungen aufgezeigt und deren verkehrliche Auswirkungen ermittelt werden. Es kann aufgezeigt werden, ob das im Planfall P3 prognostizierte Verkehrsaufkommen noch verträglich abgewickelt werden kann oder ob mit maßgeblichen Verkehrsflussdefiziten zu rechnen ist. Ebenfalls können in einer Verkehrsflusssimulation die Auswirkungen des geplanten Knotenpunktumbaus an K4 hinsichtlich des Verkehrsflusses mitberücksichtigt werden.

Materialteil

Die Protokolle der Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigelegt.

F ZUSAMMENFASSUNG

Abb. A1

Die Stadt Nieder-Olm plant den westlich der BAB A63 liegenden Gewerbepark nach Süden hin zu erweitern. Darüber hinaus beabsichtigt die Nachbargemeinde Stadecken-Elsheim die Entwicklung eines Gewerbegebietes, das unmittelbar westlich des vorhandenen Gewerbeparks Süd anschließt. Im Rahmen der Planverfahren ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, in der die **verkehrlichen Wirkungen** der geplanten Vorhaben aufgezeigt sowie die Leistungsfähigkeit und damit auch der erforderliche geometrische Ausbau der Knotenpunkte im Zuge der L413 abgeleitet werden. Des Weiteren sollen die verkehrlichen Wirkungen einer weiteren gewerblichen Potenzialfläche südlich des bestehenden Gewerbeparks untersucht werden.

Abb. B1

Als Datenbasis dienen vier **Knotenpunktzählungen**, welche am Donnerstag, den 22.02.2024 im Zeitbereich von 0.00 bis 24.00 Uhr stattgefunden haben. Weiterhin werden vorhandene Daten aus **Temporären Messungen** (Wochenmessungen) des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz an einer Zählstelle im Zuge der L413 (Zst.-Nr. 6014 0224) für die Woche vom 19.09. - 25.09.2023 herangezogen.

Abb. B2-B8

Die L413 ist je nach Streckenabschnitt mit rd. 10.000 – 18.900 Kfz/d belastet. Die höheren Werte stellen sich dabei im Bereich der A63 AS Nieder-Olm ein. Das Belastungsniveau nimmt westlich des Gewerbeparks deutlich ab und beträgt westlich der K31 noch rd. 10.000 Kfz/d.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbeparks (in Summe rd. 13.200 Fahrten pro Tag) wird zu rd. 65% über die westliche Anbindung (Am Giener) und zu rd. 35% über die östliche Anbindung (Am Hahnenbusch) abgewickelt. Im Bereich der Straße am Giener befinden sich auch die größten Verkehrserzeuger (Edeka, Aldi, Lidl, Tankstelle etc.).

Kap. C1

Bei der **Prognoseberechnung der Verkehrsmengen** werden zunächst Infrastrukturentwicklungen im Umfeld der Plangebiete (VG Nieder-Olm, VG Gau-Algesheim, VG Wörrstadt) berücksichtigt. Diese Entwicklungen können aus der sich in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsuntersuchung "L426 Ortsumgehung Stadecken-Elsheim" (VERTEC GmbH) übernommen werden.

Kap. C2

In einem weiteren Bearbeitungsschritt werden die zu erwartenden Aufkommen der insgesamt drei Plangebiete prognostiziert. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Tab. F1 Zusammenfassung Aufkommensbestimmung Plangebiete

Plangebiet	Gesamtverkehr [Kfz/d]		Schwerverkehr [SV-Fz/d]	
Gewerbepark Süd – Teil 2	Q 760	Z 760	Q 76	Z 76
Gewerbegebiet Selztal / Untere Grasehr	Q 580	Z 580	Q 58	Z 58
Erweiterungsfläche südl. Gewerbepark Süd – Teil 2	Q 1.125	Z 1.125	Q 112	Z 112
SUMME	Q 2.465	Z 2.465	Q 246	Z 246

Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

Bei Realisierung aller drei Vorhaben wird ein Aufkommen von jeweils rd. 2.450 Kfz/d im Quell- und Zielverkehr prognostiziert. Aufgrund der gewählten Eingangsparameter erfolgte die Aufkommensbestimmung zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite.

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden folgende **Szenarien** untersucht:

Abb. D1-D6

P0-Fall

Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus lokalen Infrastrukturvorhaben im Umfeld des Planungsgebietes resultierenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt (vgl. Kap. C1). Die Ergebnisse können den Abbildungen D1-D6 entnommen werden.

Abb. E1-E7

P1-Fall

Grundlage bildet der Planfall P0. Im Planfall P1 wird zusätzlich das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des "Gewerbepark Süd – Teil 2" berücksichtigt (vgl. Kap. C2.1). Die verkehrliche Erschließung des Planungsvorhabens erfolgt über die bestehenden Anbindungen an die L413. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen E1 – E7 dokumentiert.

Abb. E8-E14

P2-Fall

Grundlage bildet der Planfall P1. Zusätzlich wird im Planfall P2 das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des Gewerbegebietes "Selztal / Untere Grasehr" berücksichtigt (vgl. Kap. C2.2), dessen verkehrliche Erschließung über den bestehenden Kreisverkehrsplatz L413 / Am Giener (K1) erfolgt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen E8 – E14 dargestellt.

Abb. E15-E21

P3-Fall

Grundlage bildet der Planfall P2. Zusätzlich wird im Planfall P3 das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen einer weiteren gewerblichen Potenzialfläche südlich des Bebauungsplangebietes "Gewerbepark Süd – teil 2" (vgl. Kap. C2.3) berücksichtigt. Die verkehrliche Erschließung des Planungsvorhabens erfolgt über die bestehenden Anbindungen an die L413. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen E15 – E21 dargestellt.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Im **Planfall P0** werden aufgrund der geplanten Infrastrukturentwicklungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes Verkehrszuwächse prognostiziert. Diese betragen im Zuge der L413 je nach Streckenabschnitt zwischen rd. 800 und 1.600 Kfz/d.
- Im **Planfall P1** steigt das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des bestehenden Gewerbegebietes gegenüber dem P0-Fall um rd. 1.500 Kfz/d (jeweils ca. 750 Zu- und Abfahrten pro Tag). In der Folge stellen

sich im Zuge der L413 Belastungszuwächse zwischen rd. 400 und 1.000 Kfz/d ein.

- Im **Planfall P2** steigt das Quell- und Zielverkehrsaufkommens des Gewerbegebietes gegenüber dem P0-Fall um rd. 2.700 Kfz/d (jeweils ca. 1.350 Zu- und Abfahrten), sodass Belastungszuwächsen im Zuge der L413 in einer Größenordnung von rd. 700 – 1700 Kfz/d ausgewiesen werden.
- Durch die gewerbliche Erweiterungsfläche im **Planfall P3**, die zu einer weiteren Erhöhung der Quell- und Zielverkehren um dann insgesamt rd. 4.900 Kfz/d (jeweils ca. 2.450 Zu- und Abfahrten) gegenüber dem P0-Fall führt, werden Belastungszunahmen im Zuge der L413 von rd. 1.200 – 3.200 Kfz/d prognostiziert.
- Die Ergebnisse von **Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss**, die auf einer deutlich zur sicheren Seite ausgelegten Verkehrsprognose basieren, kommen zu dem Ergebnis, dass in den Planfällen P1 – P3 an keinem Knotenpunkt totale Überlastungen zu erwarten sind. Allerdings nehmen die Kapazitätsreserven von Planfall zu Planfall (aufgrund der steigenden Verkehrsbelastungen) ab. Im Planfall P3 wird am Knotenpunkt K3 erstmals die Qualitätsstufe D geringfügig überschritten. Der Verkehrsfluss kann stellenweise instabil sein mit spürbaren Wartezeiten.
- Für den Knotenpunkt K4 L413 / nördliche Rampe A63 sehen Planungen seitens des LBM einen Umbau in einem Kreisverkehrsplatz (mit Bypässen von Stadecken in Rtg. Nieder-Olm sowie von Nieder-Olm in Rtg. A63 Mainz) vor, die zu einer Kapazitätssteigerung führen. Auf Basis dieser Knotenpunktform berechnet sich im Planfall mit den höchsten Verkehrsbelastungen (P3) sowohl am Vor- als auch am Nachmittag Qualitätsstufe A mit sehr deutlichen Kapazitätsreserven.

- Die Beurteilung der Verkehrsqualität nach HBS 2015 erfolgt als Solitär-Betrachtung nach einem standardisierten Verfahren für jeden Knotenpunkt separat. Gegenseitige Beeinflussungen der Knotenpunkte (z.B. durch Rückstauungen oder durch Fahrzeugpuls in Folge der LSA) können nach HBS nicht berücksichtigt werden. Es wird daher empfohlen, die Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunktsystems K1-K4 spätestens bei Realisierungsabsichten des Planfalls P3 in einer **mikroskopischen Verkehrsflusssimulation** zu untersuchen.

G

QUELLENVERZEICHNIS

Vorangegangene Untersuchungen:

- "Verkehrsuntersuchung "L426 Ortsumgehung Stackeden-Elsheim"
(VERTEC GmbH, aktuell in Bearbeitung)

Allgemeine Methodik:

- "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (FGSV, Ausgabe 2015)
- "Empfehlungen für Verkehrserhebungen" (FGSV, Ausgabe 2012)
- "Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs" (FGSV, Ausgabe 2010)
- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, Ausgabe 2006)

Sonstige Quellen:

- Ergebnisse von Temporären Messungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz

ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1 Lage im Straßennetz

B ERHEBUNGEN – VERKEHRSANALYSE

Abb. B1 Übersicht Verkehrserhebungen

Abb. B2 Wochenganglinie TM-Zählstelle 6014 0224

Abb. B3 Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. B4 Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. B5 Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. B6 Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. B7 Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr

Abb. B8 Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr

D PROGNOSE - NULLFALL

Abb. D1 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. D2 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. D3 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. D4 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. D5 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr

Abb. D6 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr

E PROGNOSE - PLANFÄLLE

Abb. E1 Maßnahmen P1-Fall

Abb. E2 Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. E3 Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr

Abb. E4 Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. E5 Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr

Abb. E6	Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr
Abb. E7	Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr
Abb. E8	Maßnahmen P2-Fall
Abb. E9	Knotenstrombelastungen P2-Fall Gesamtverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr
Abb. E10	Knotenstrombelastungen P2-Fall Schwerverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr
Abb. E11	Knotenstrombelastungen P2-Fall Gesamtverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr
Abb. E12	Knotenstrombelastungen P2-Fall Schwerverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr
Abb. E13	Knotenstrombelastungen P2-Fall Gesamtverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr
Abb. E14	Knotenstrombelastungen P2-Fall Schwerverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr
Abb. E15	Maßnahmen P3-Fall
Abb. E16	Knotenstrombelastungen P3-Fall Gesamtverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr
Abb. E17	Knotenstrombelastungen P3-Fall Schwerverkehr, 0.00 – 24.00 Uhr
Abb. E18	Knotenstrombelastungen P3-Fall Gesamtverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr
Abb. E19	Knotenstrombelastungen P3-Fall Schwerverkehr, 7.30 – 8.30 Uhr
Abb. E20	Knotenstrombelastungen P3-Fall Gesamtverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr
Abb. E21	Knotenstrombelastungen P3-Fall Schwerverkehr, 16.15 – 17.15 Uhr

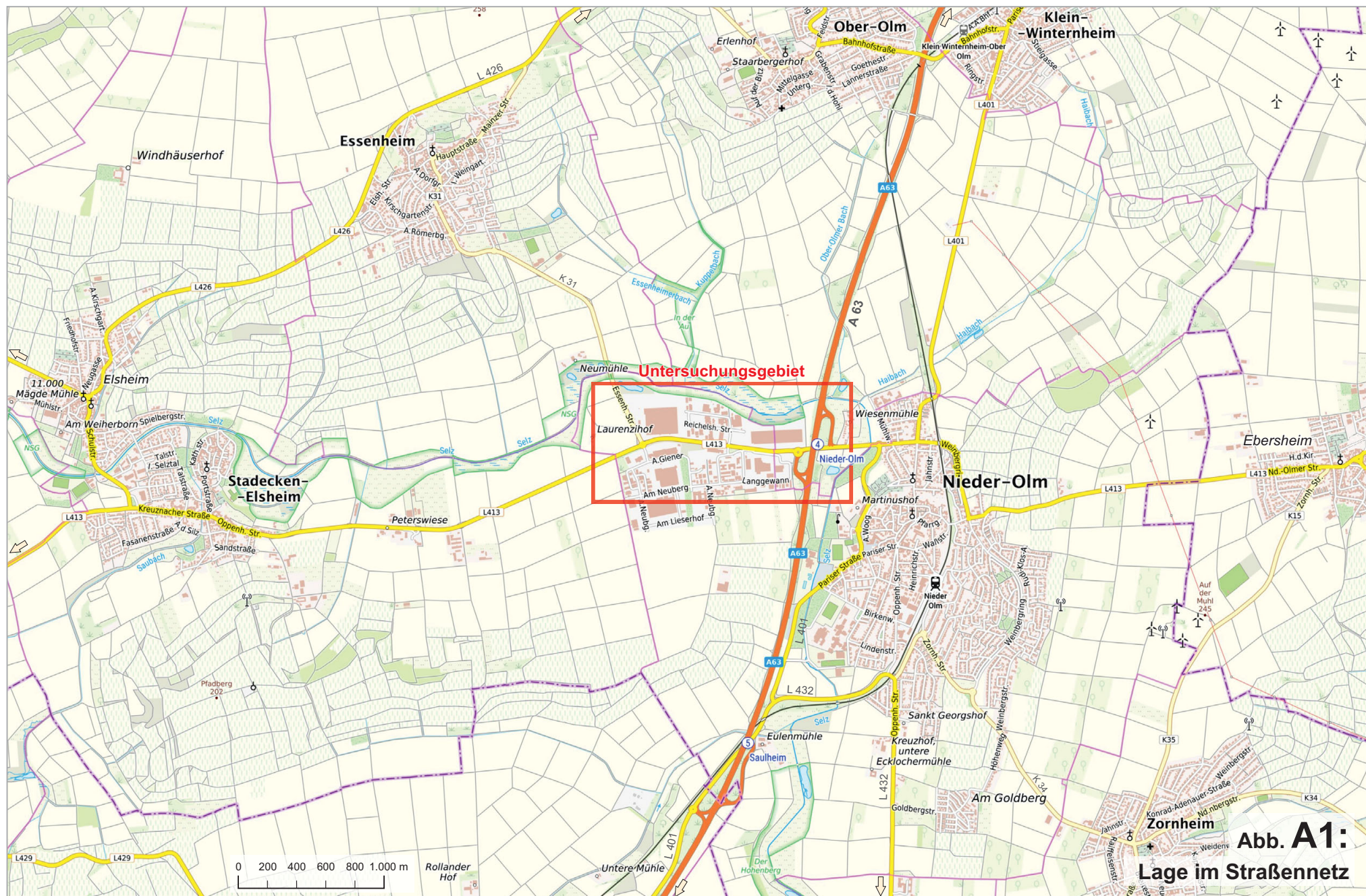
L 426 Richt. Mainz

A 63 Richt. Mainz

L 428 Richt. Schwabenheim

L 413 Richt. Jugenheim

B 413 Richt. Mainz-Hechtsheim

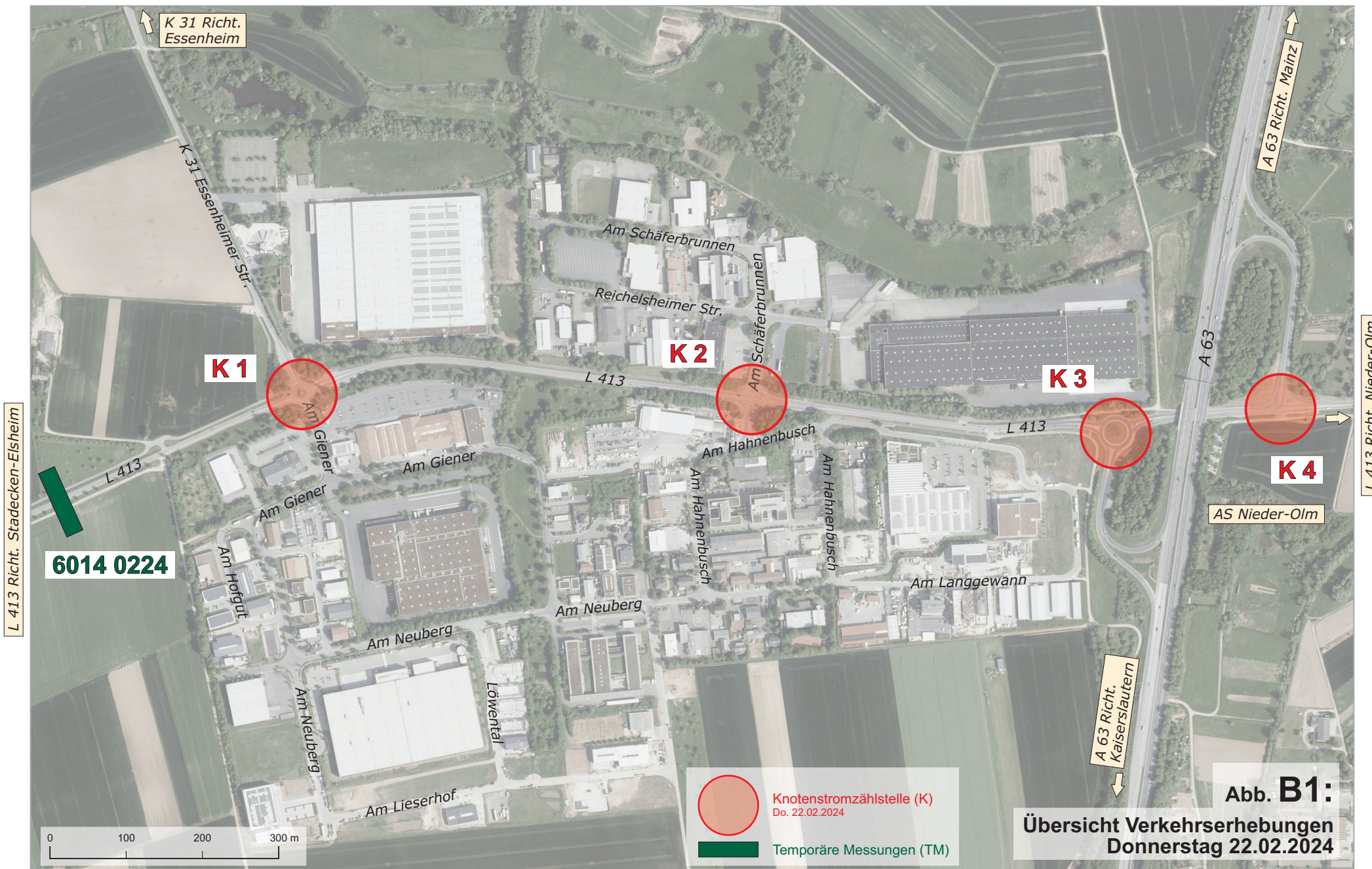


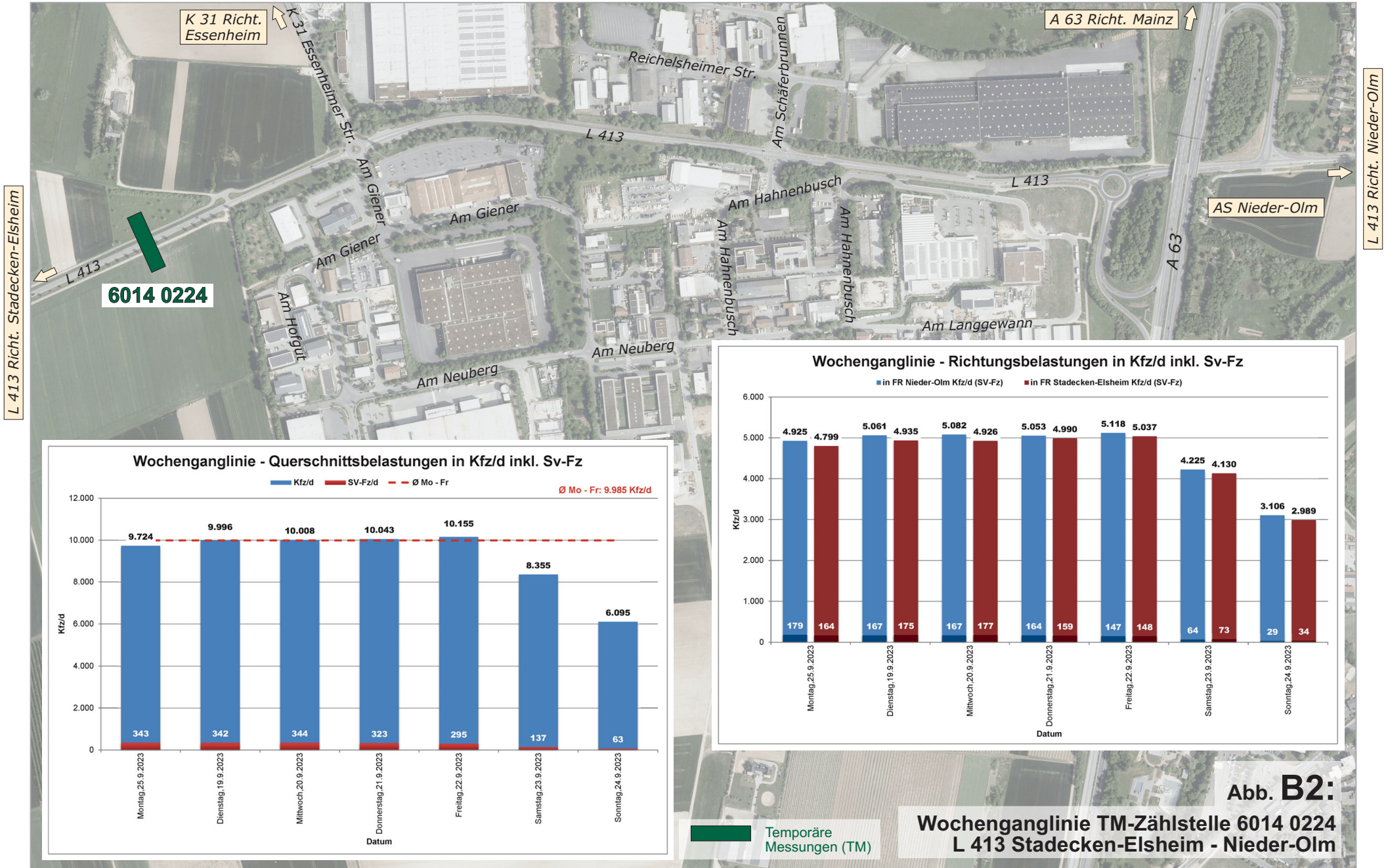
Kartgrundlage: TopPlusOpen (Bundesamt für Kartographie und Geodäsie)

A 63 Richt. Kaiserslautern

L 432 Richt. Sörrenloch

Abb. A1:
Lage im Straßennetz





K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

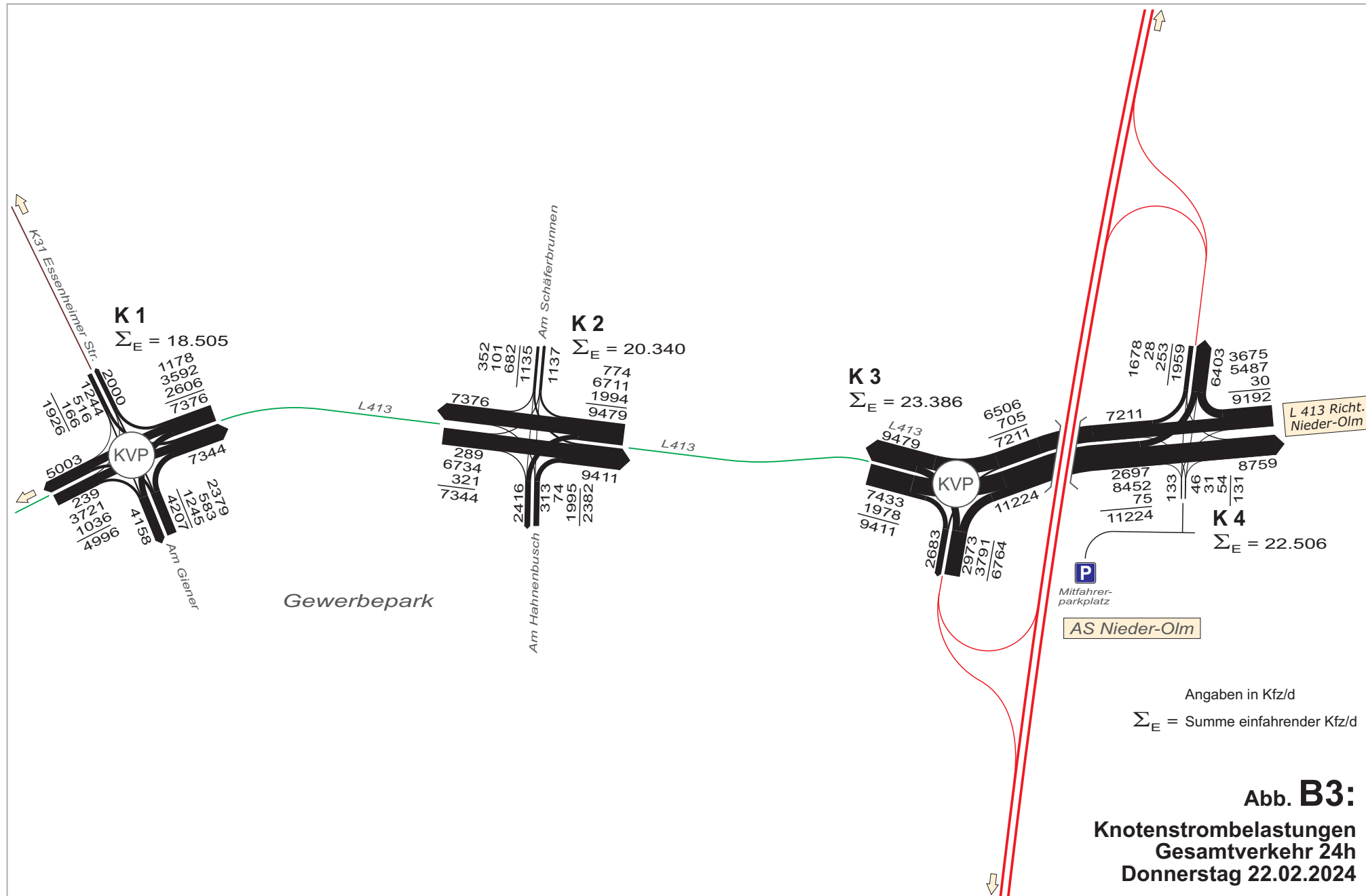


Abb. B3:
 Knotenstrombelastungen
 Gesamtverkehr 24h
 Donnerstag 22.02.2024

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

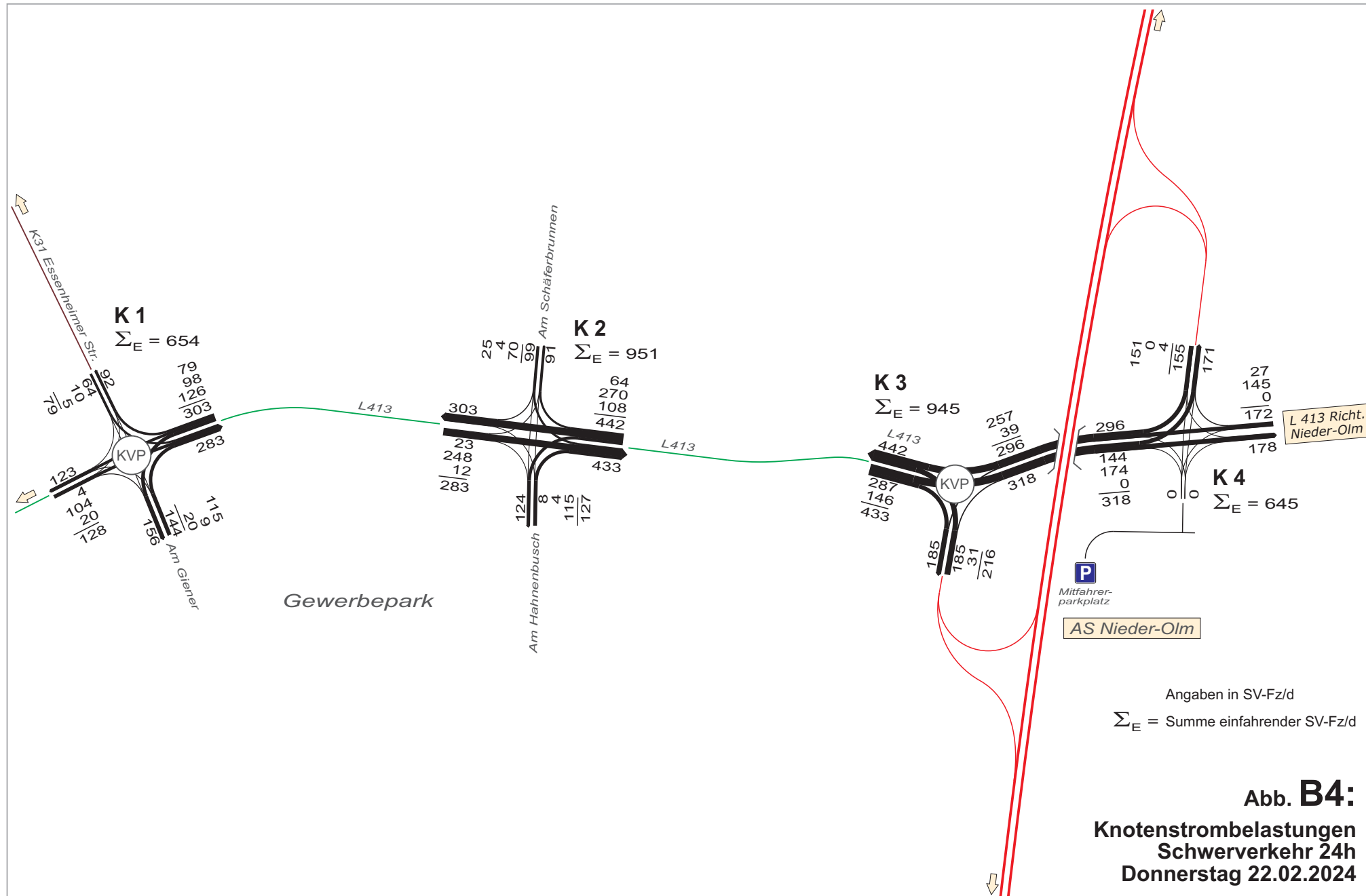
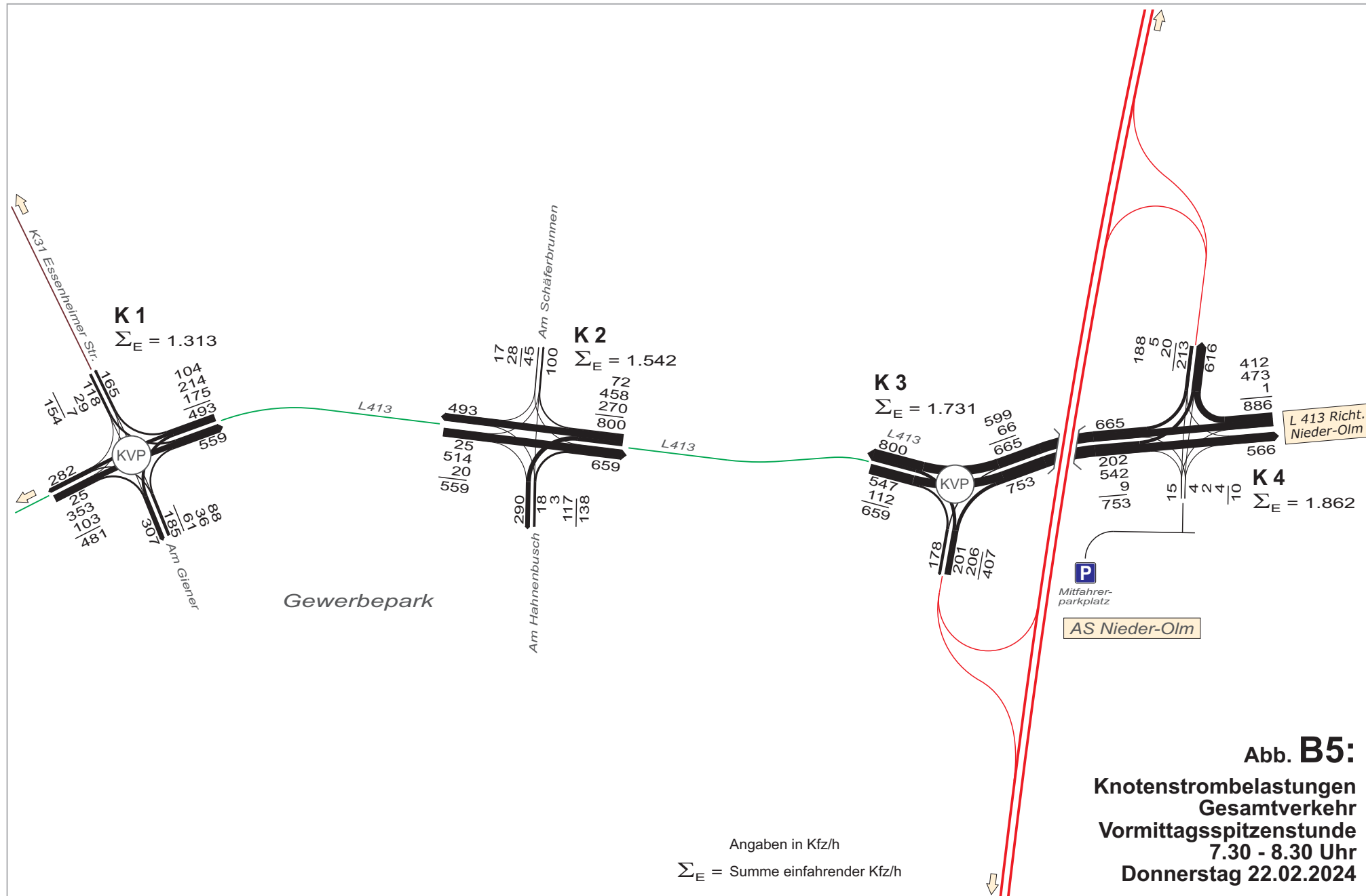


Abb. B4:
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h
Donnerstag 22.02.2024

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



Darstellung unmaßstäblich

A 63 Richt. Kaiserslautern

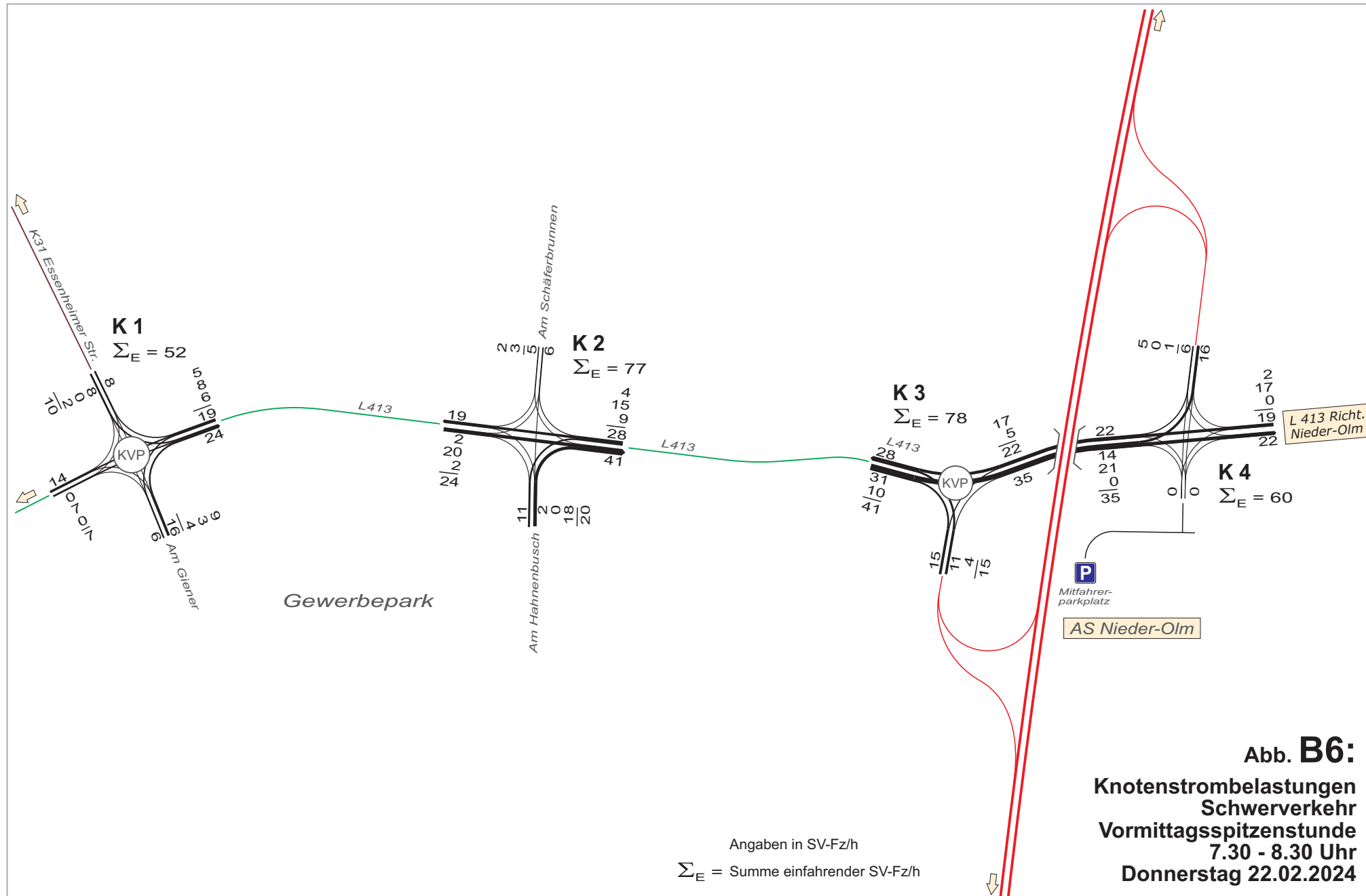
Abb. B5:
 Knotenstrombelastungen
 Gesamtverkehr
 Vormittagsspitzenstunde
 7.30 - 8.30 Uhr
 Donnerstag 22.02.2024

Angaben in Kfz/h
 Σ_E = Summe einfahrender Kfz/h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/h
 Σ_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

Abb. B6:
 Knotenstrombelastungen
 Schwerverkehr
 Vormittagsspitzenstunde
 7.30 - 8.30 Uhr
 Donnerstag 22.02.2024

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

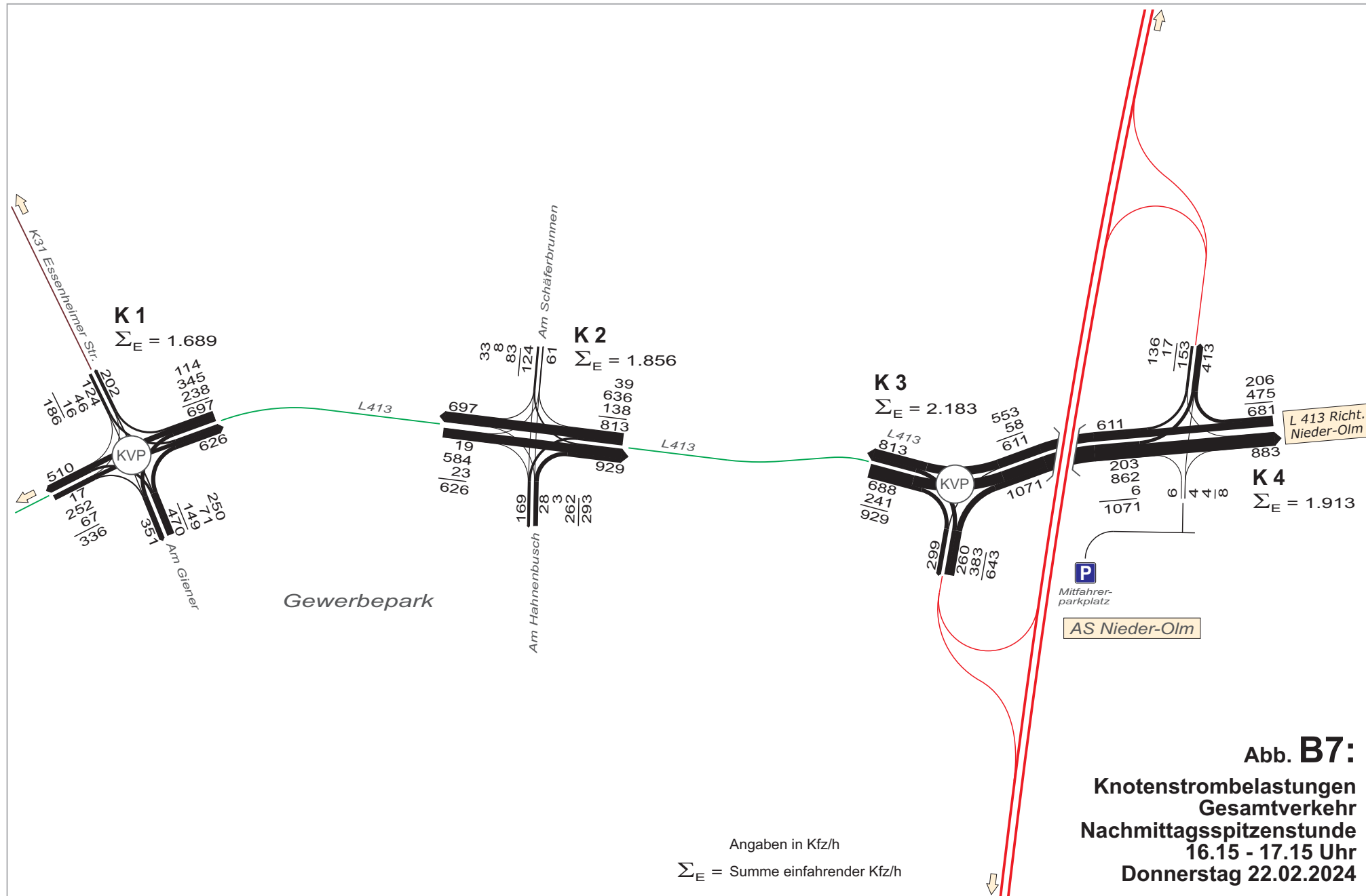
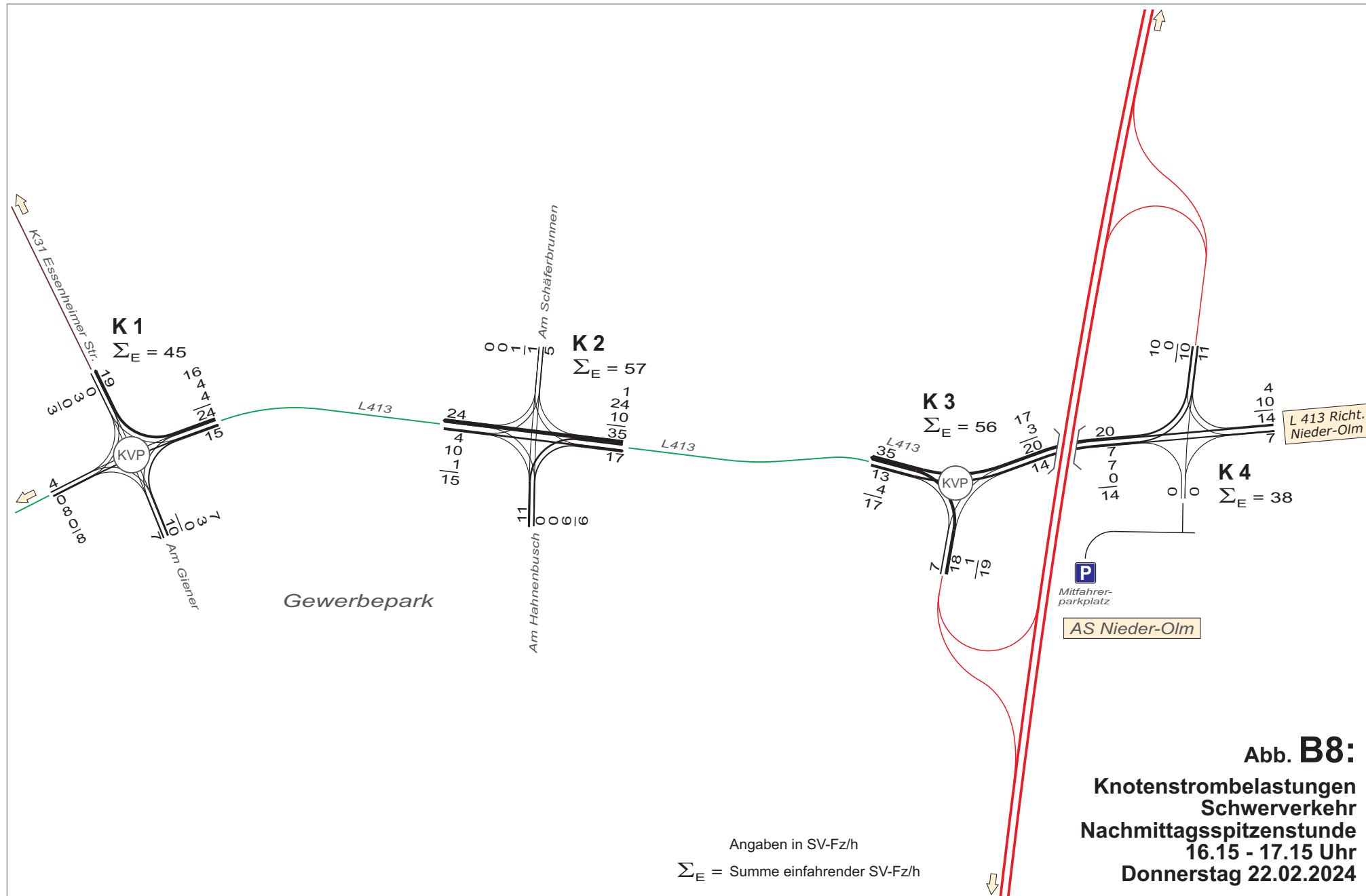


Abb. B7:
 Knotenstrombelastungen
 Gesamtverkehr
 Nachmittagsspitzenstunde
 16.15 - 17.15 Uhr
 Donnerstag 22.02.2024

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

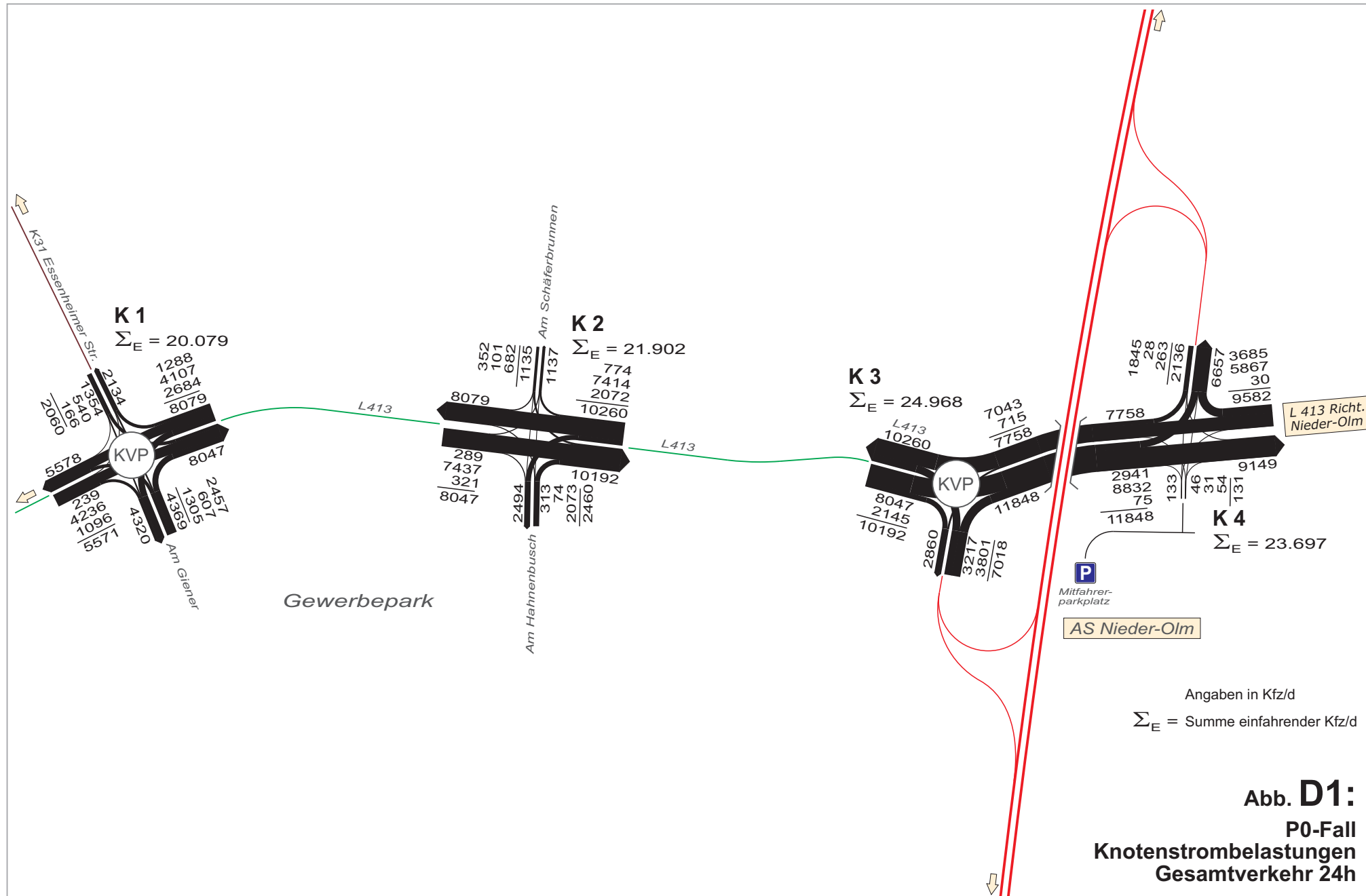
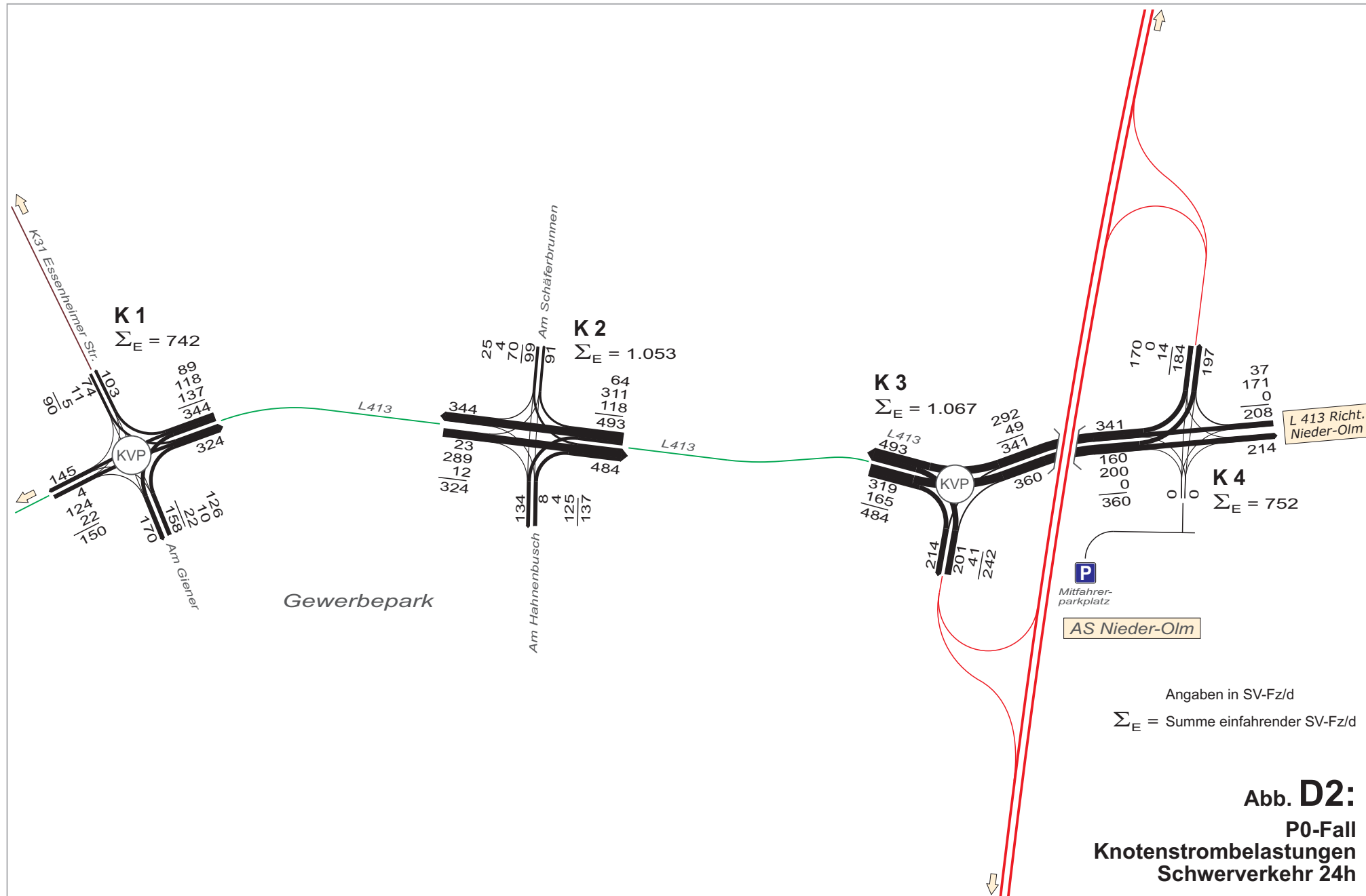


Abb. D1:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



Angaben in SV-Fz/d
 Σ_E = Summe einfahrender SV-Fz/d

Abb. D2:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

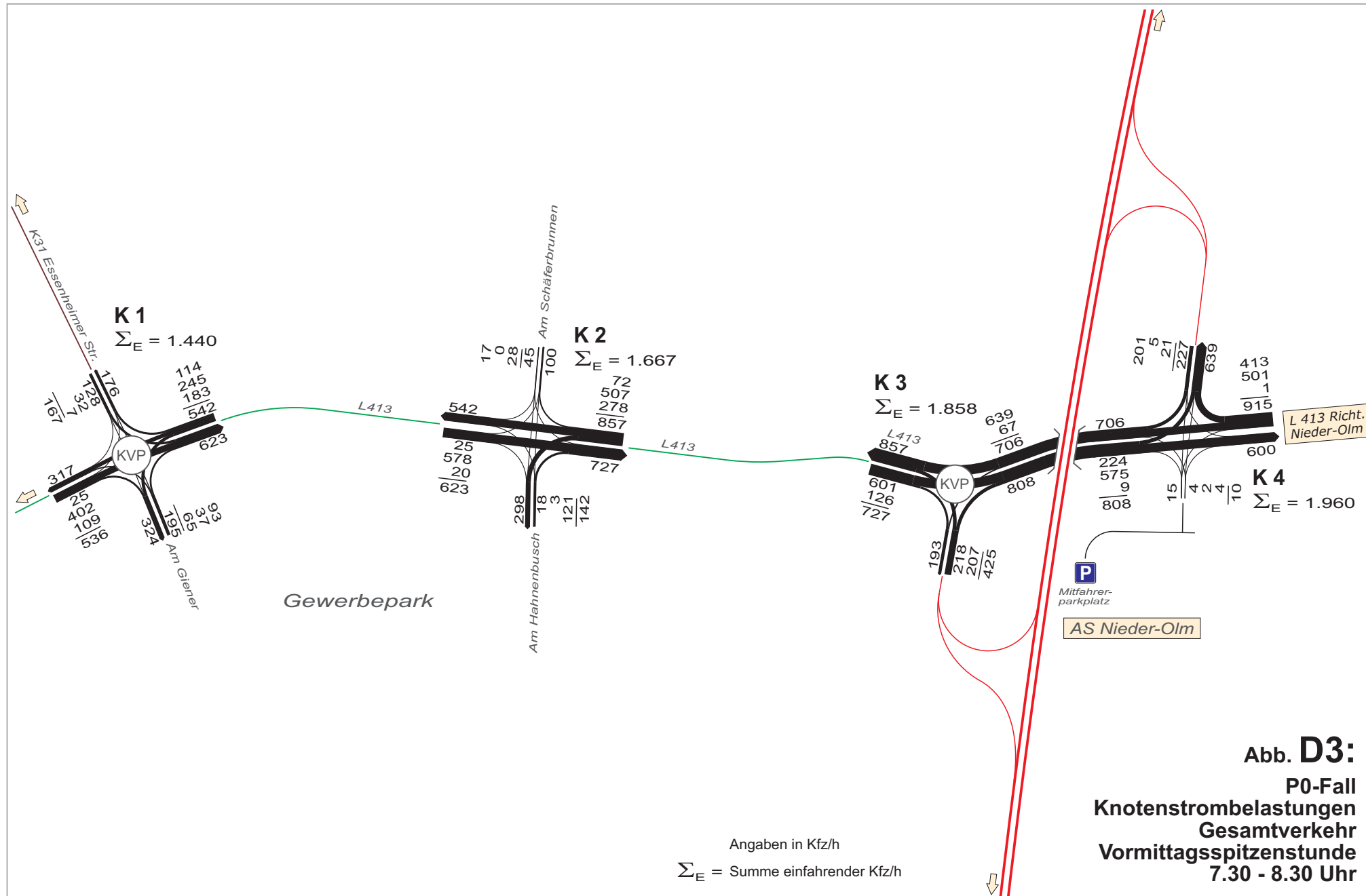
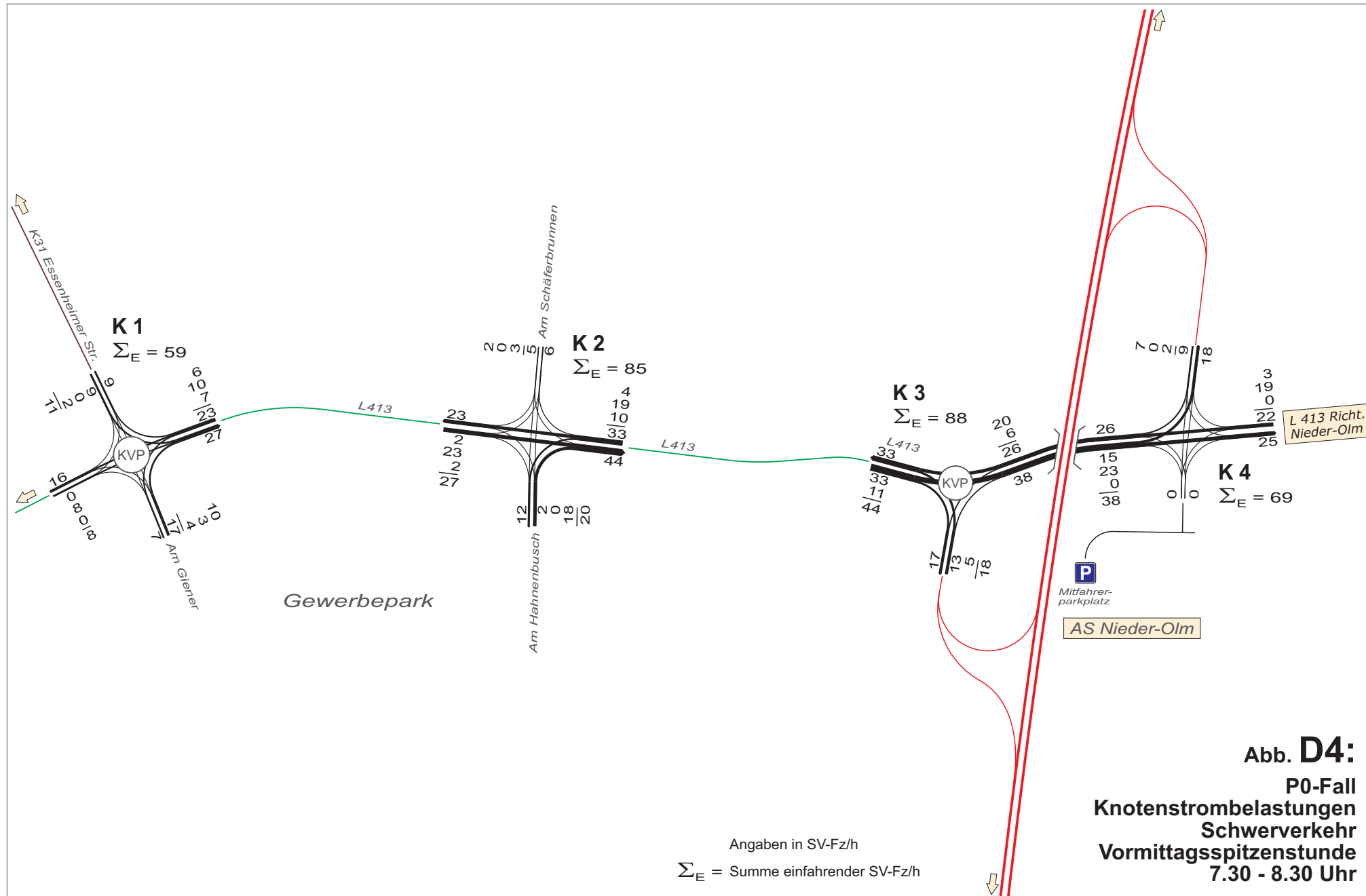


Abb. D3:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr
Vormittagsspitzenstunde
7.30 - 8.30 Uhr

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

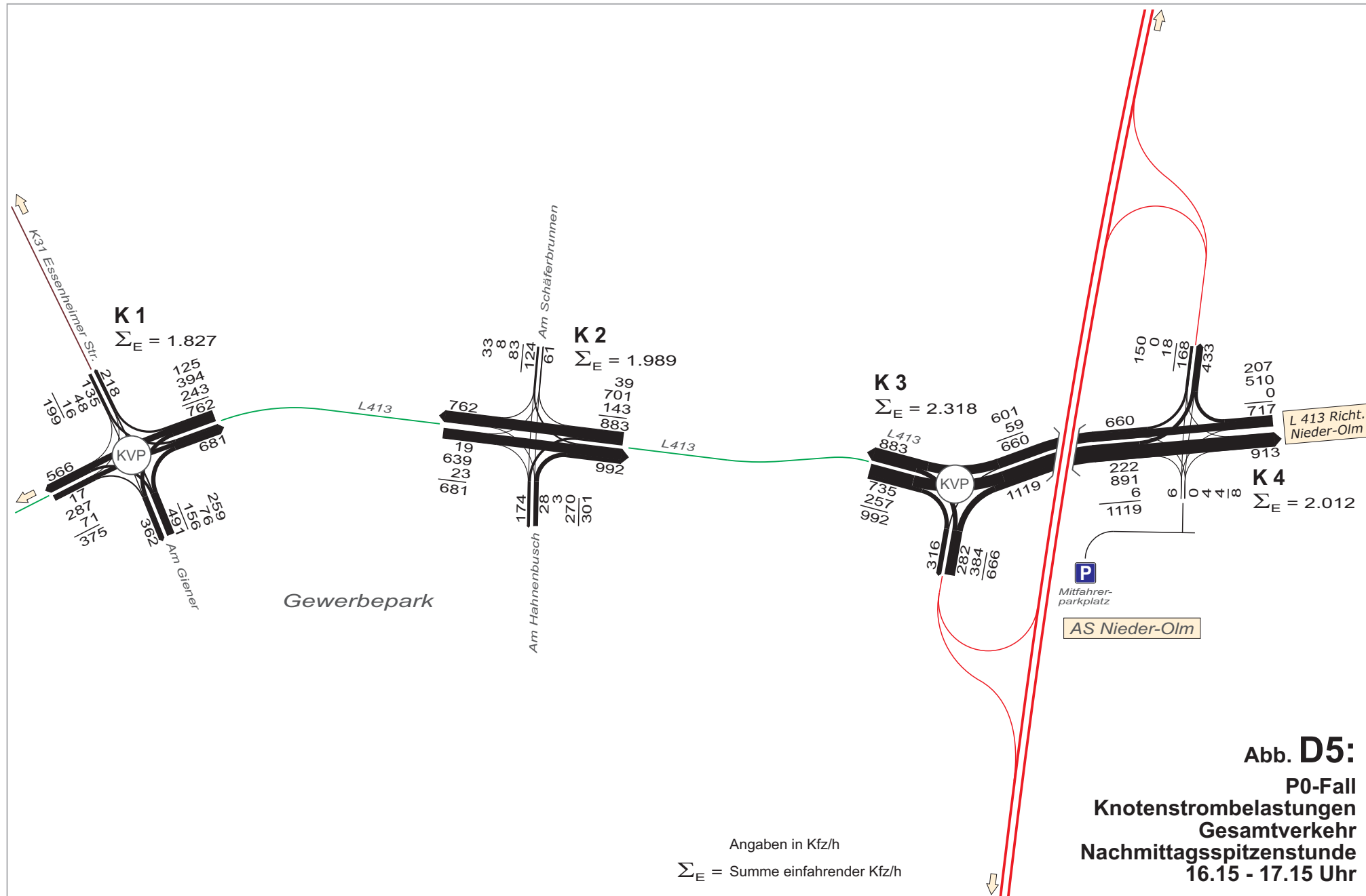
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



Darstellung unmaßstäblich

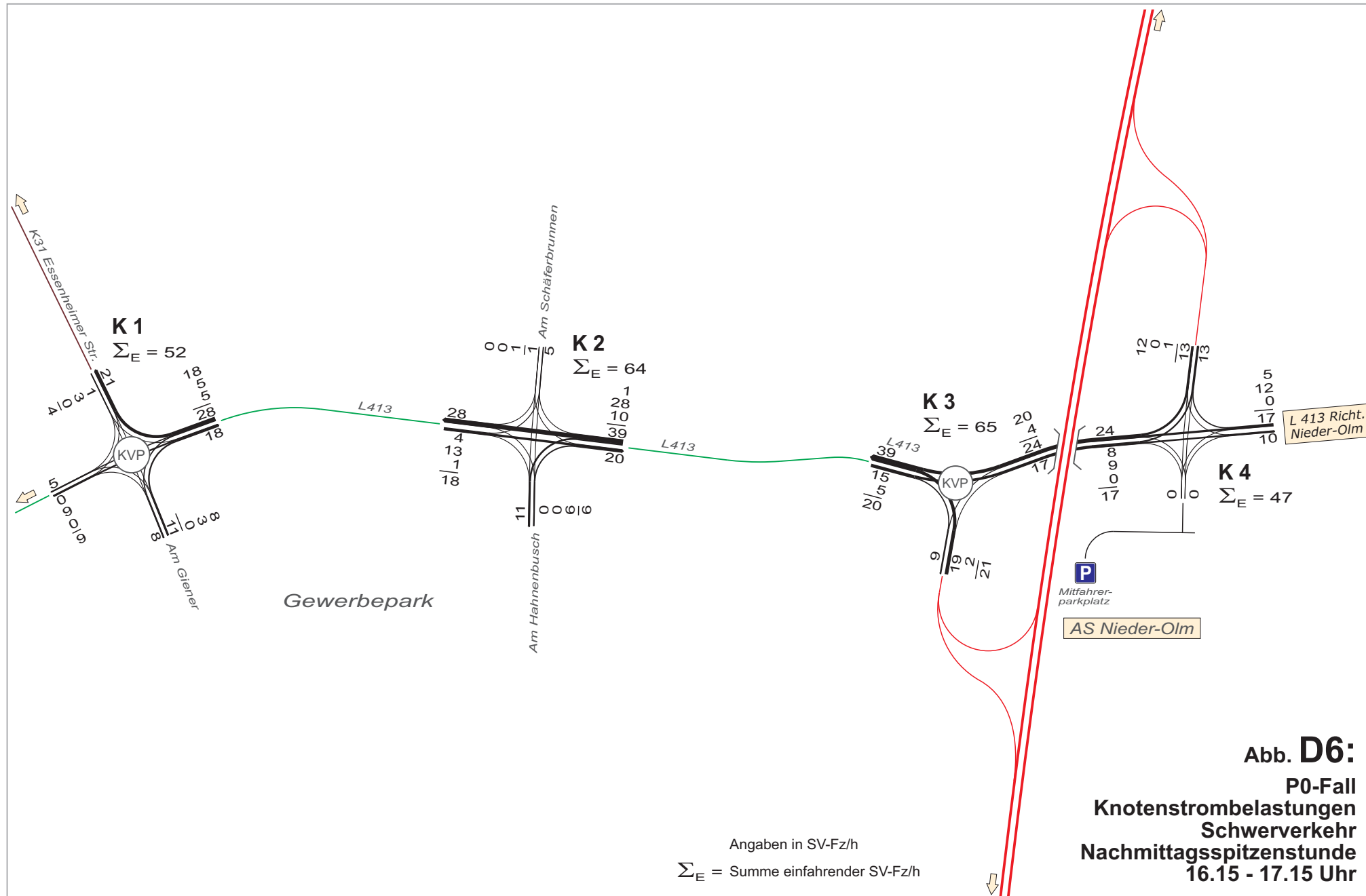
Angaben in Kfz/h
 Σ_E = Summe einfahrender Kfz/h

Abb. D5:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr
Nachmittagsspitzenstunde
16.15 - 17.15 Uhr

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



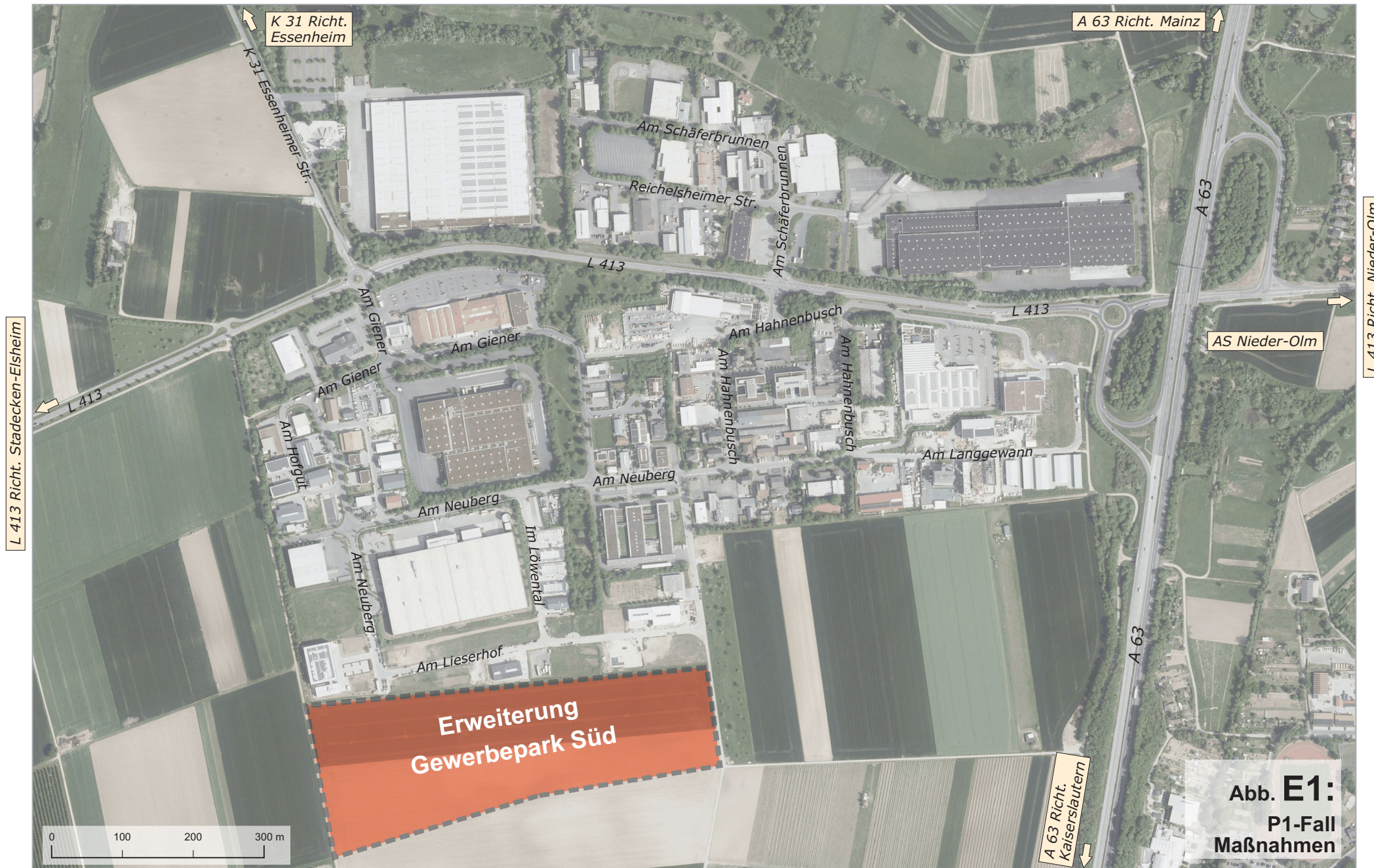


Abb. E1:
P1-Fall
Maßnahmen

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

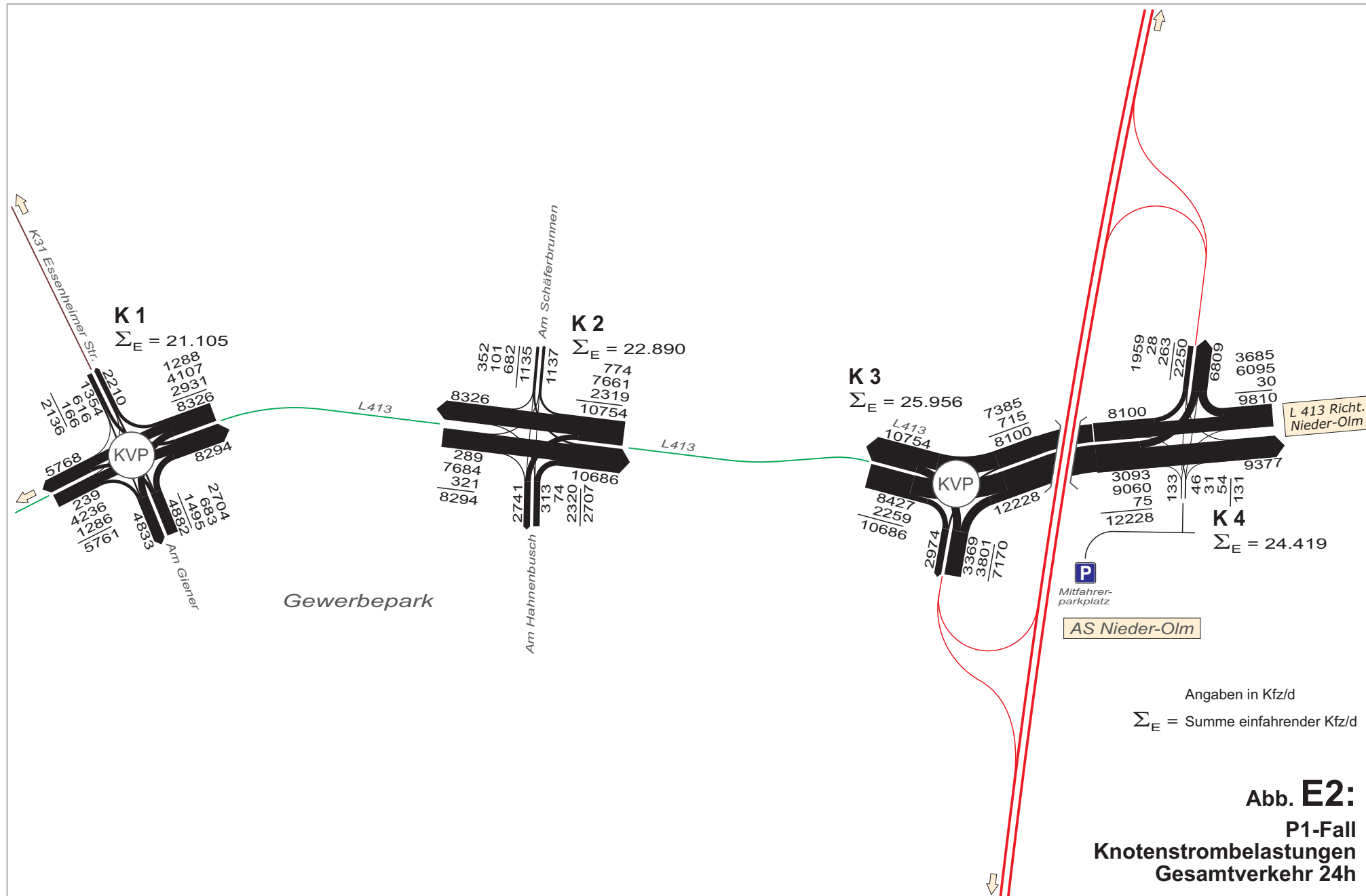
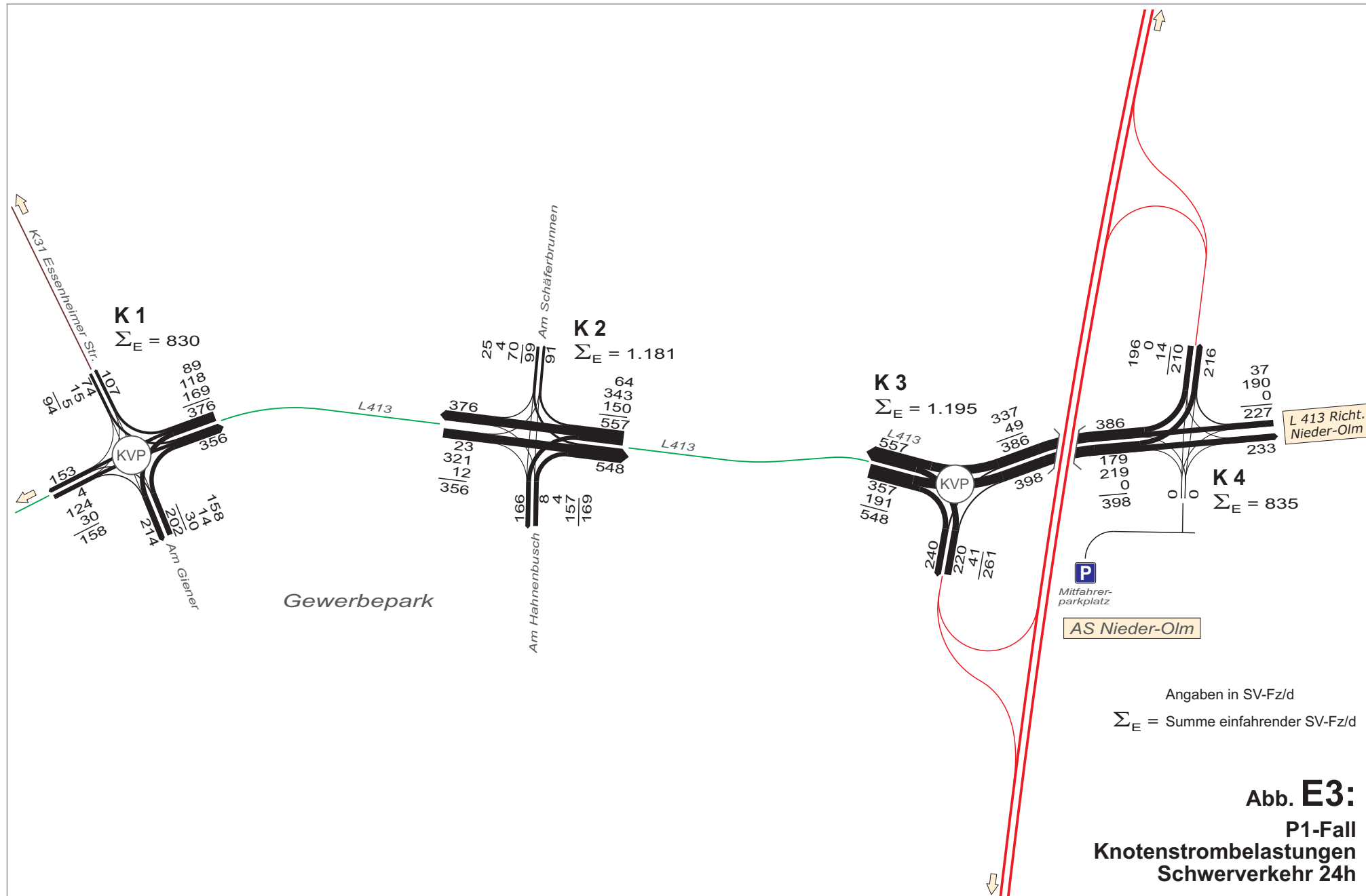


Abb. E2:
P1-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



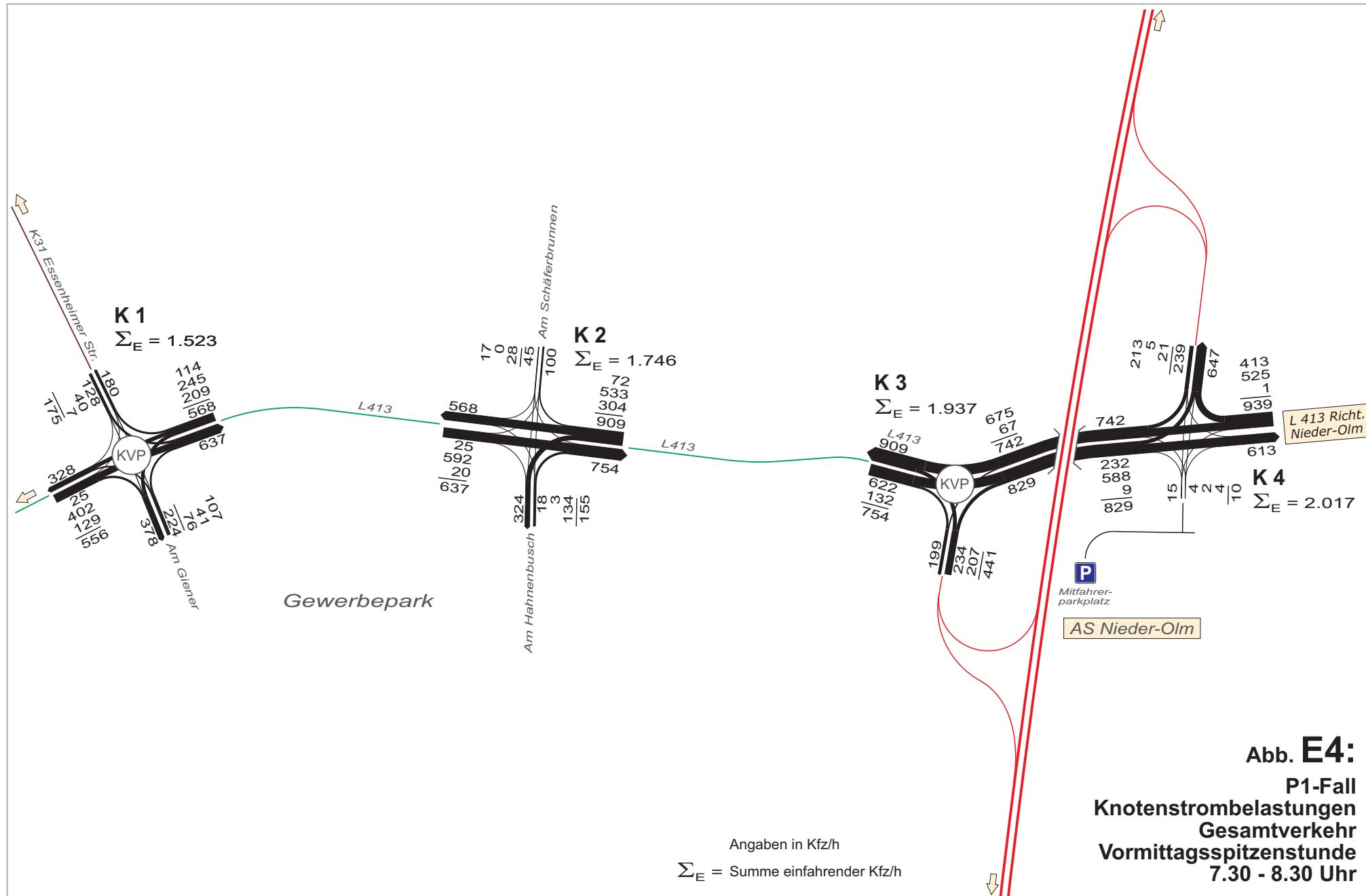
Angaben in SV-Fz/d
 Σ_E = Summe einfahrender SV-Fz/d

Abb. E3:
P1-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

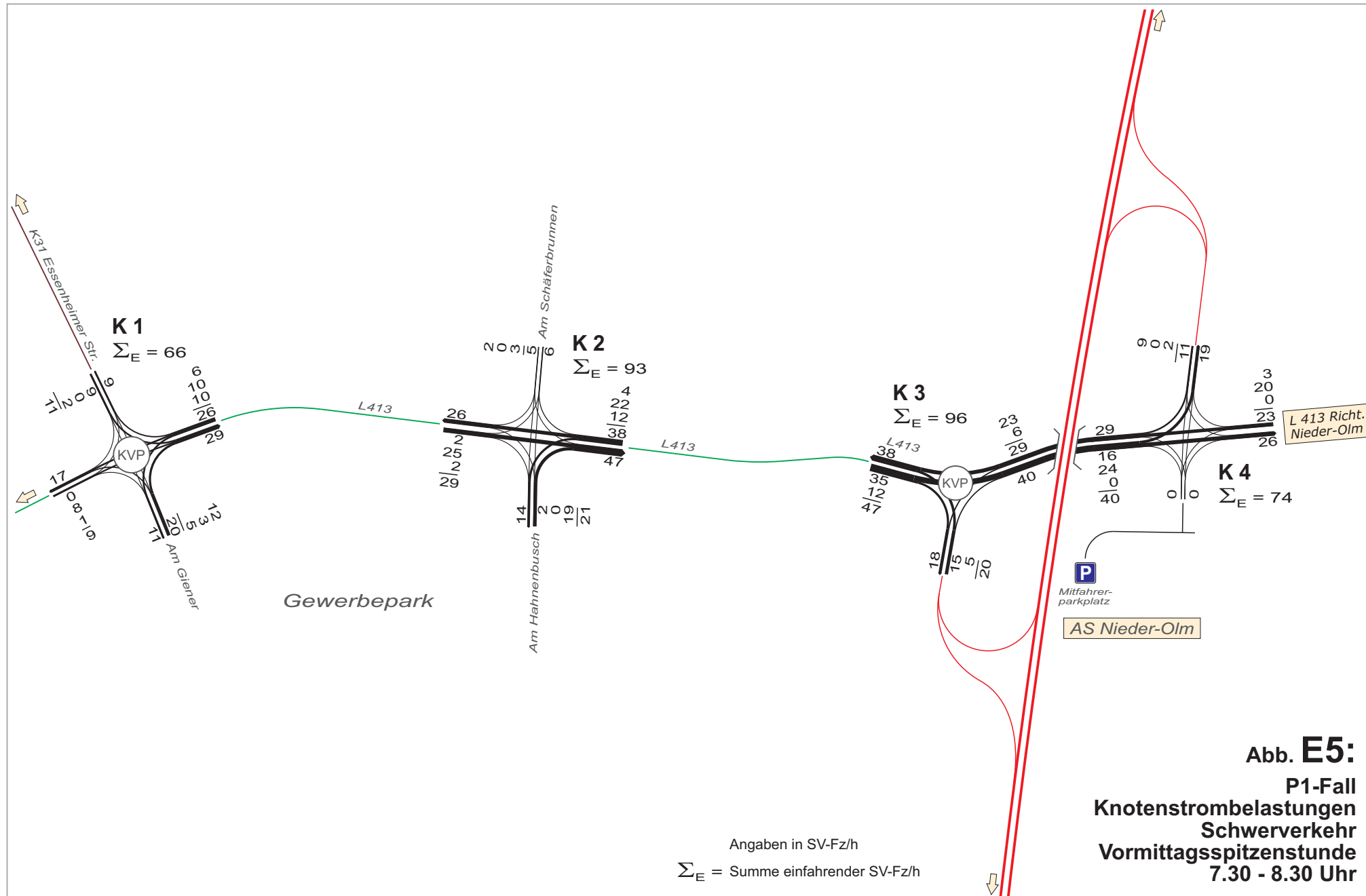


A 63 Richt. Kaiserslautern

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

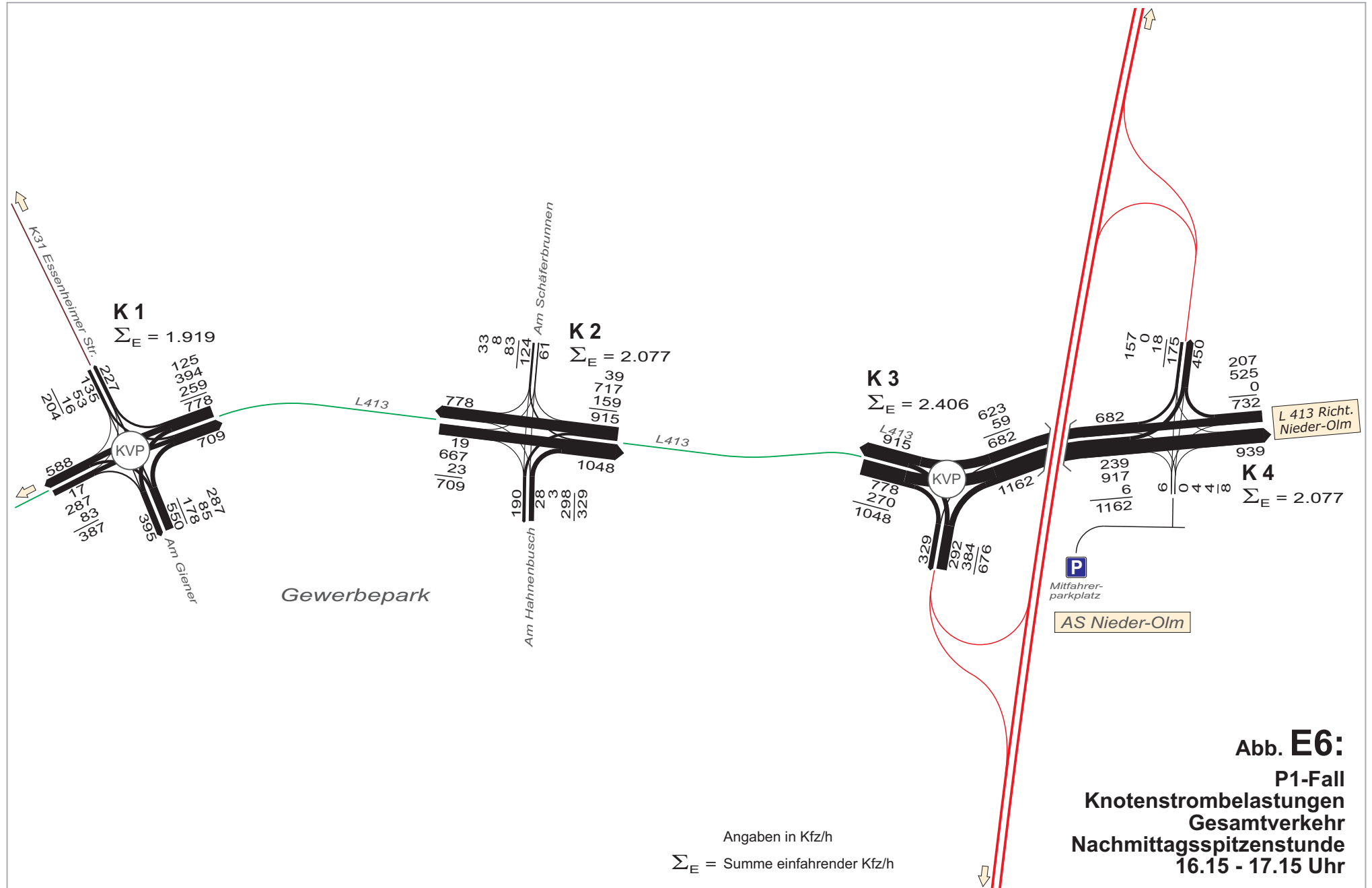
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

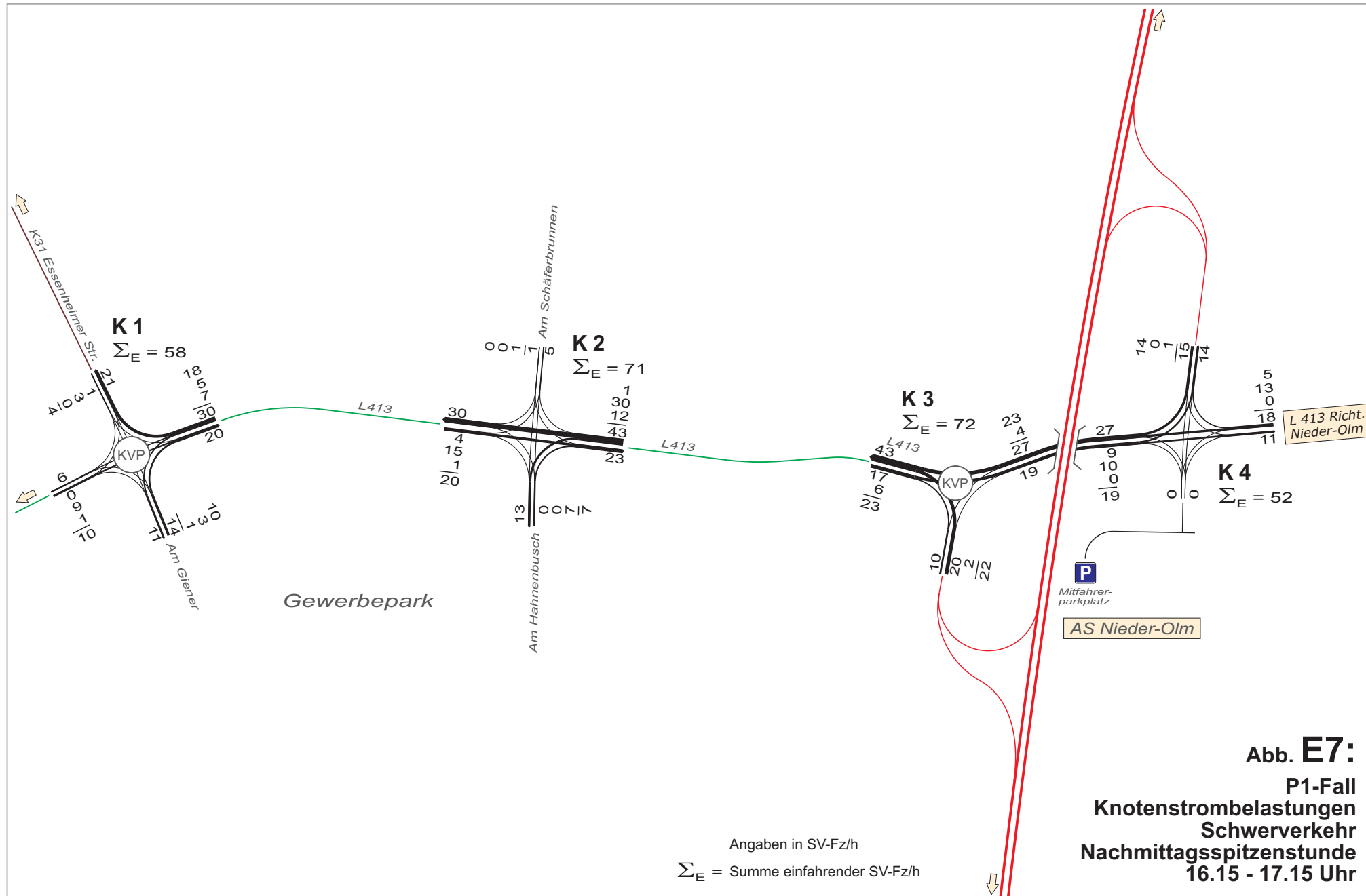
A 63 Richt. Mainz

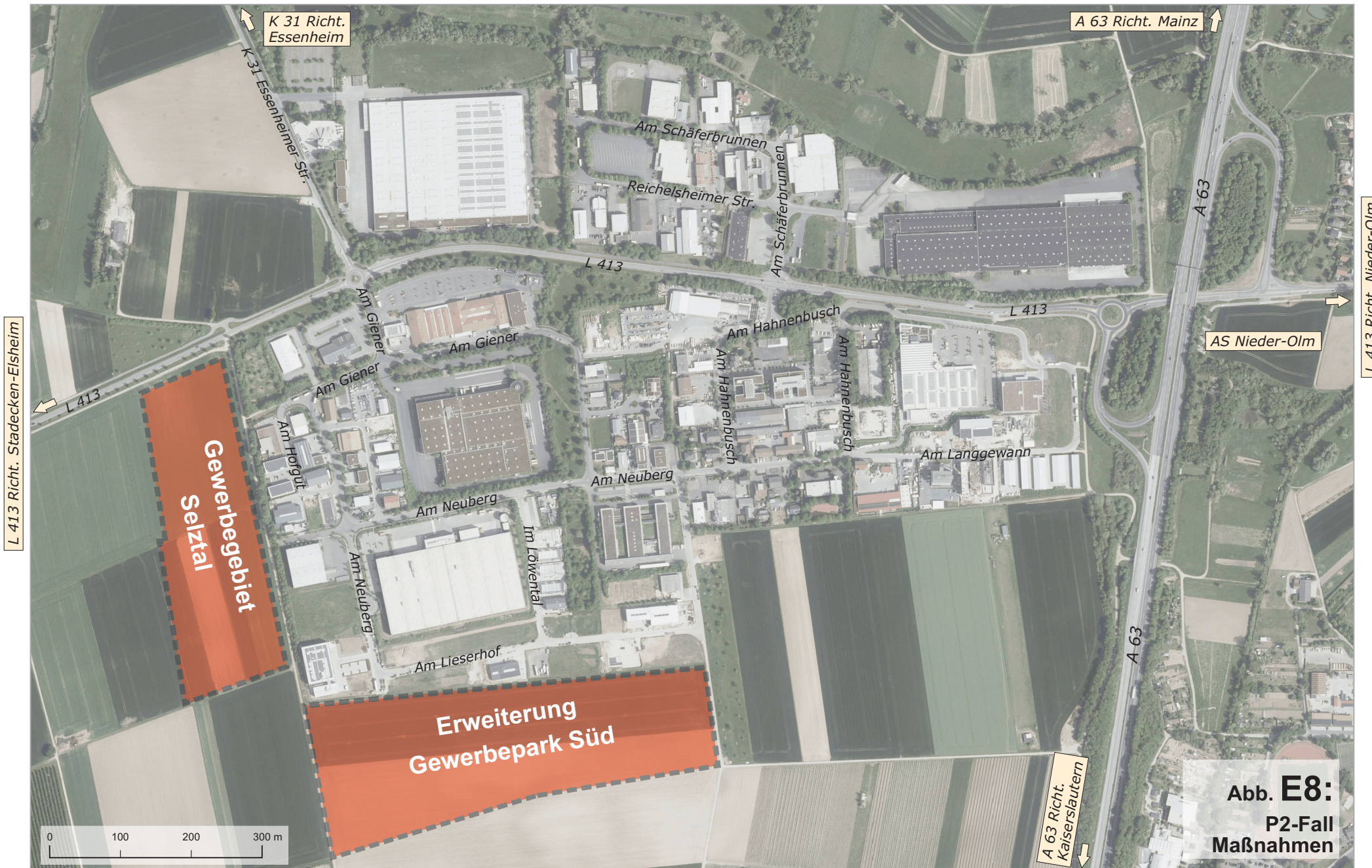


K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz

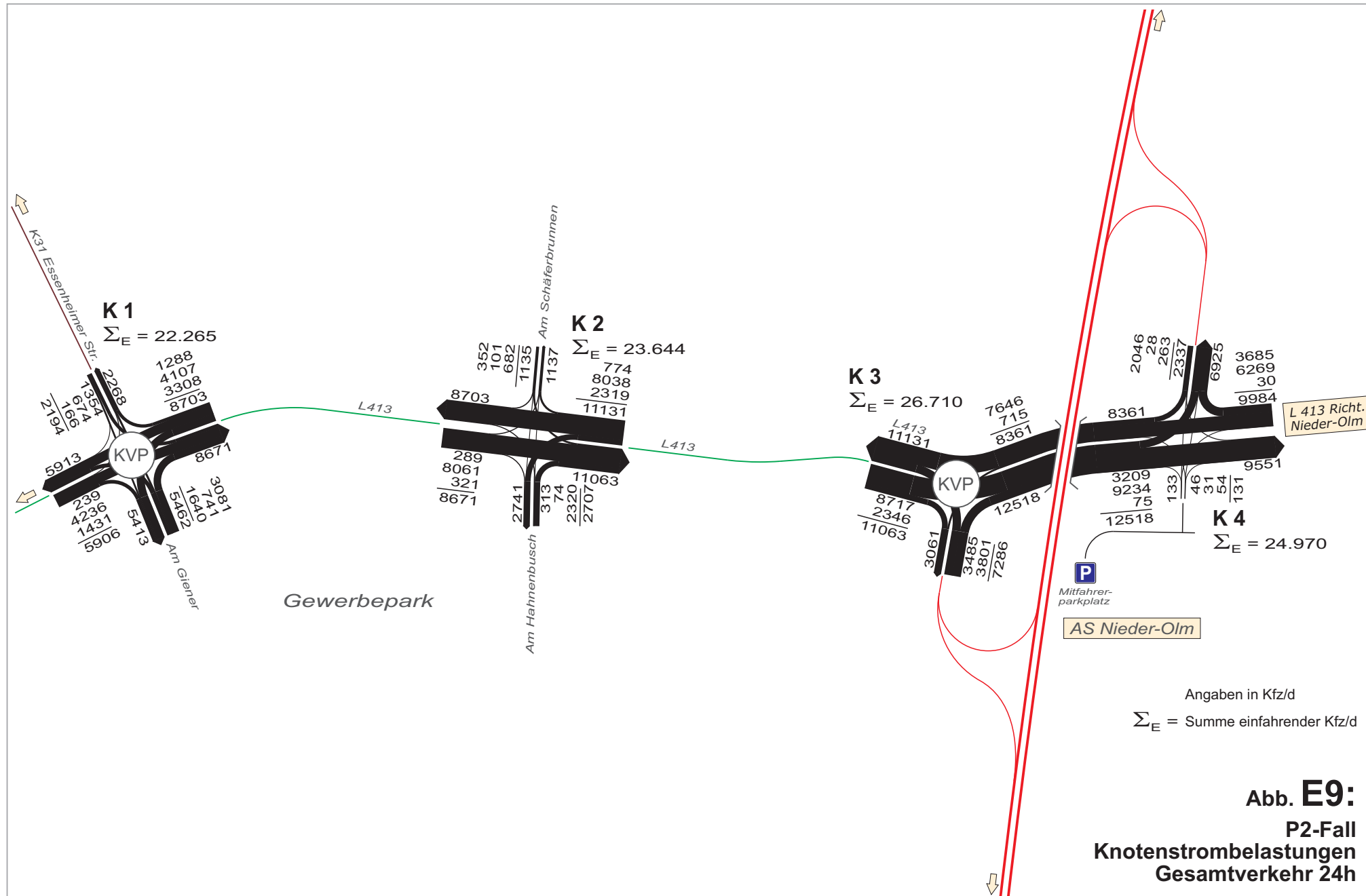




K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



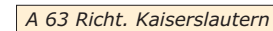
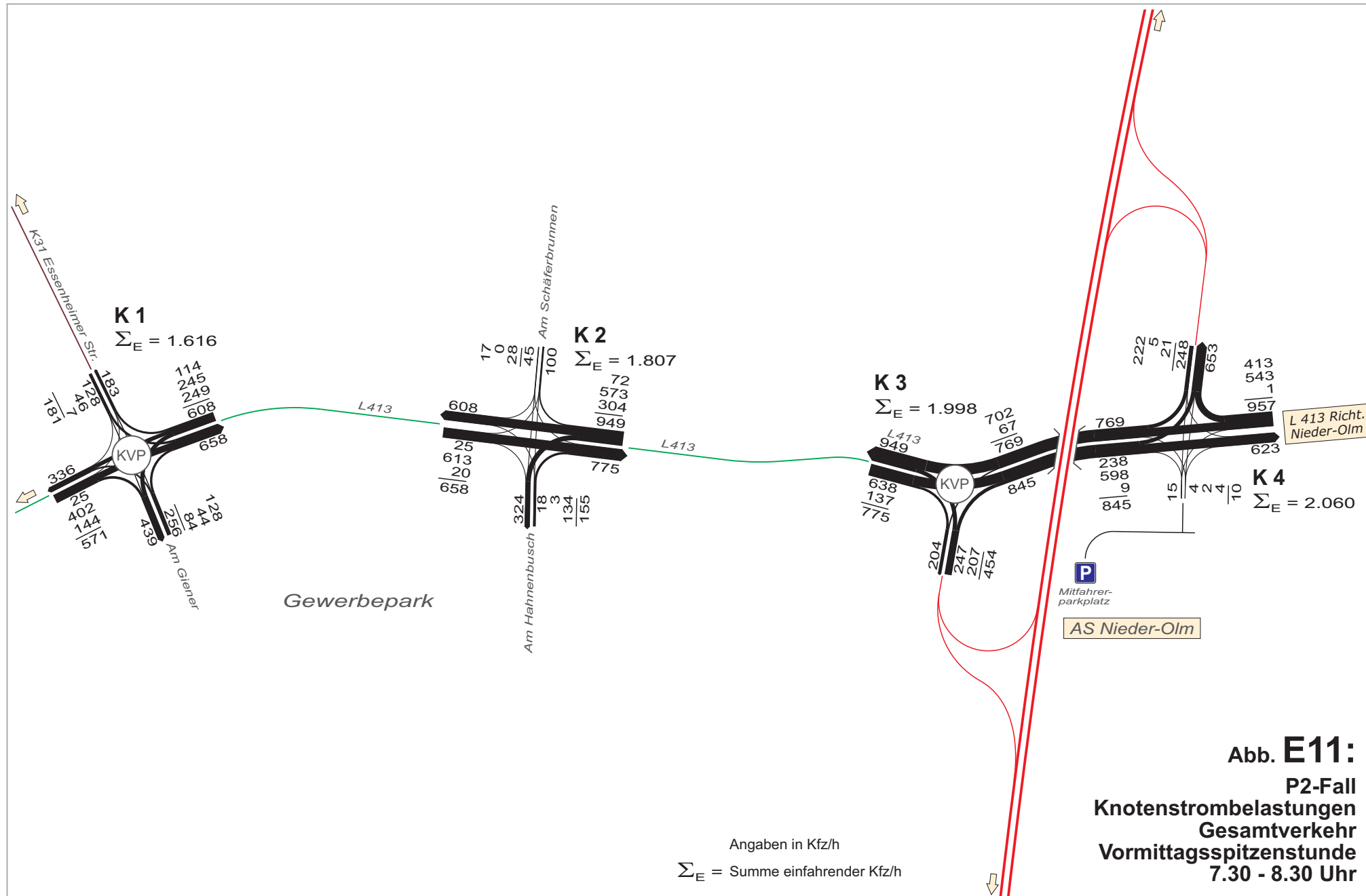


Abb. E10:
P2-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

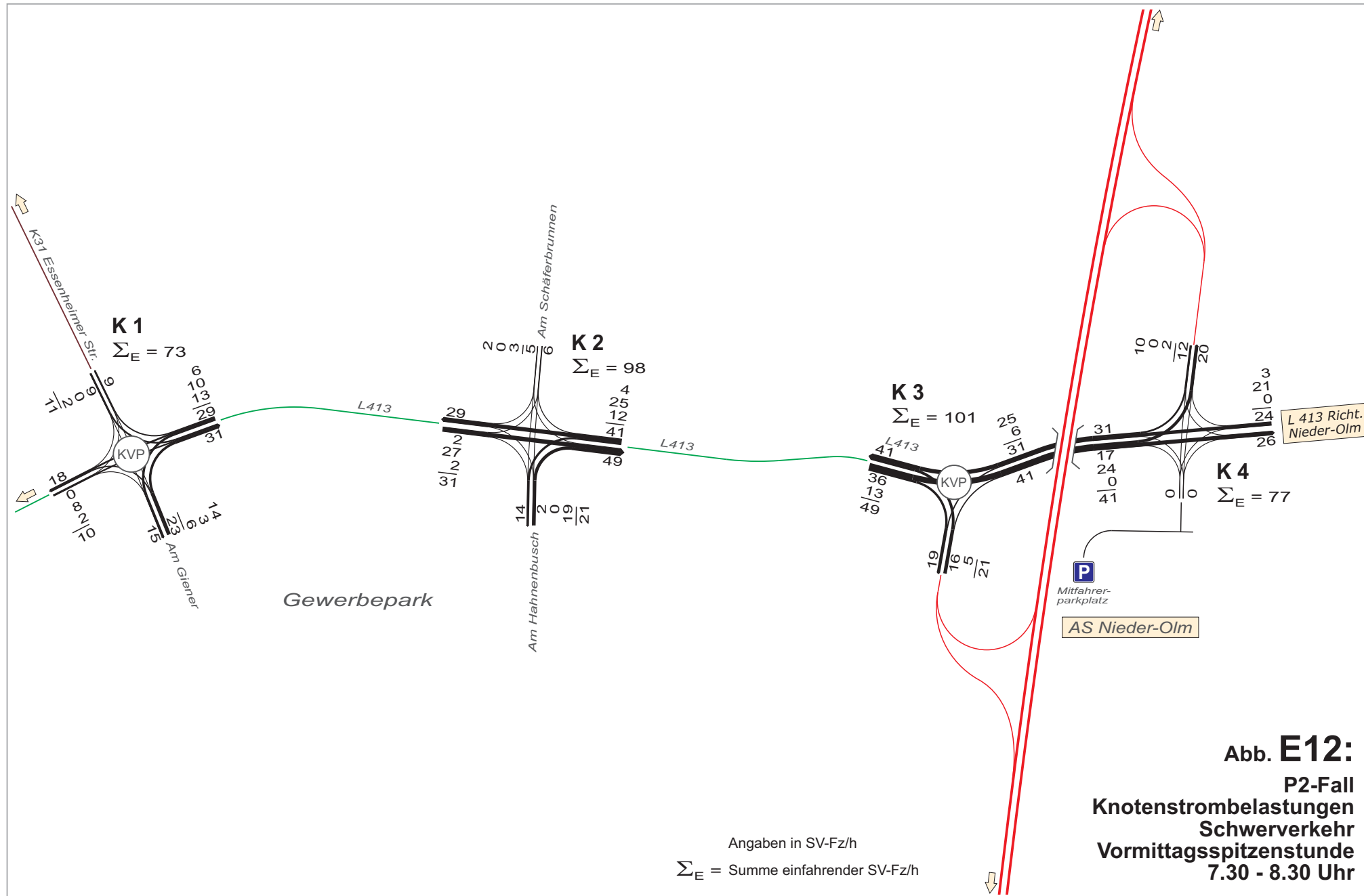
L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

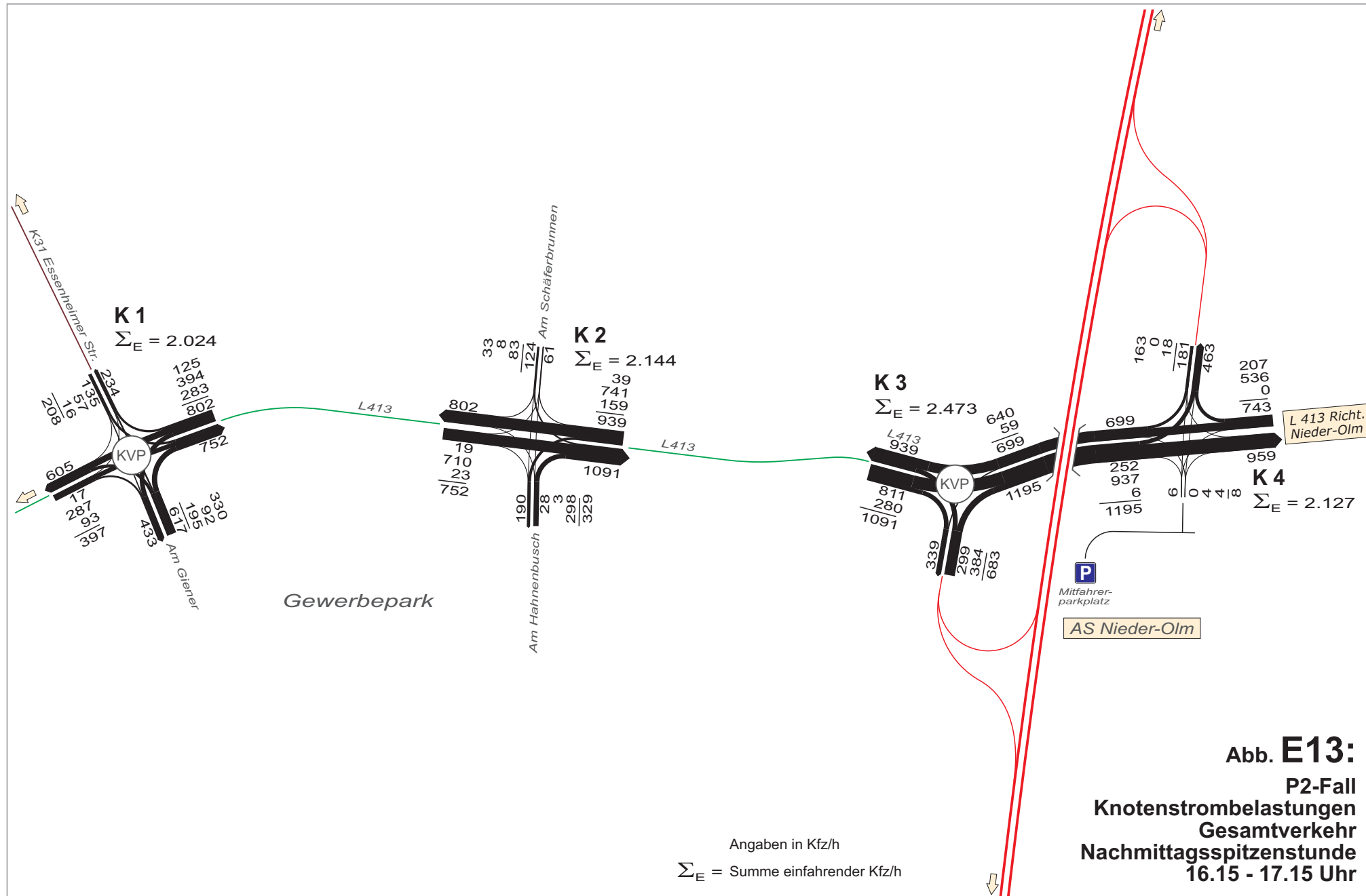
L 413 Richt. Stackeden-Elsheim



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

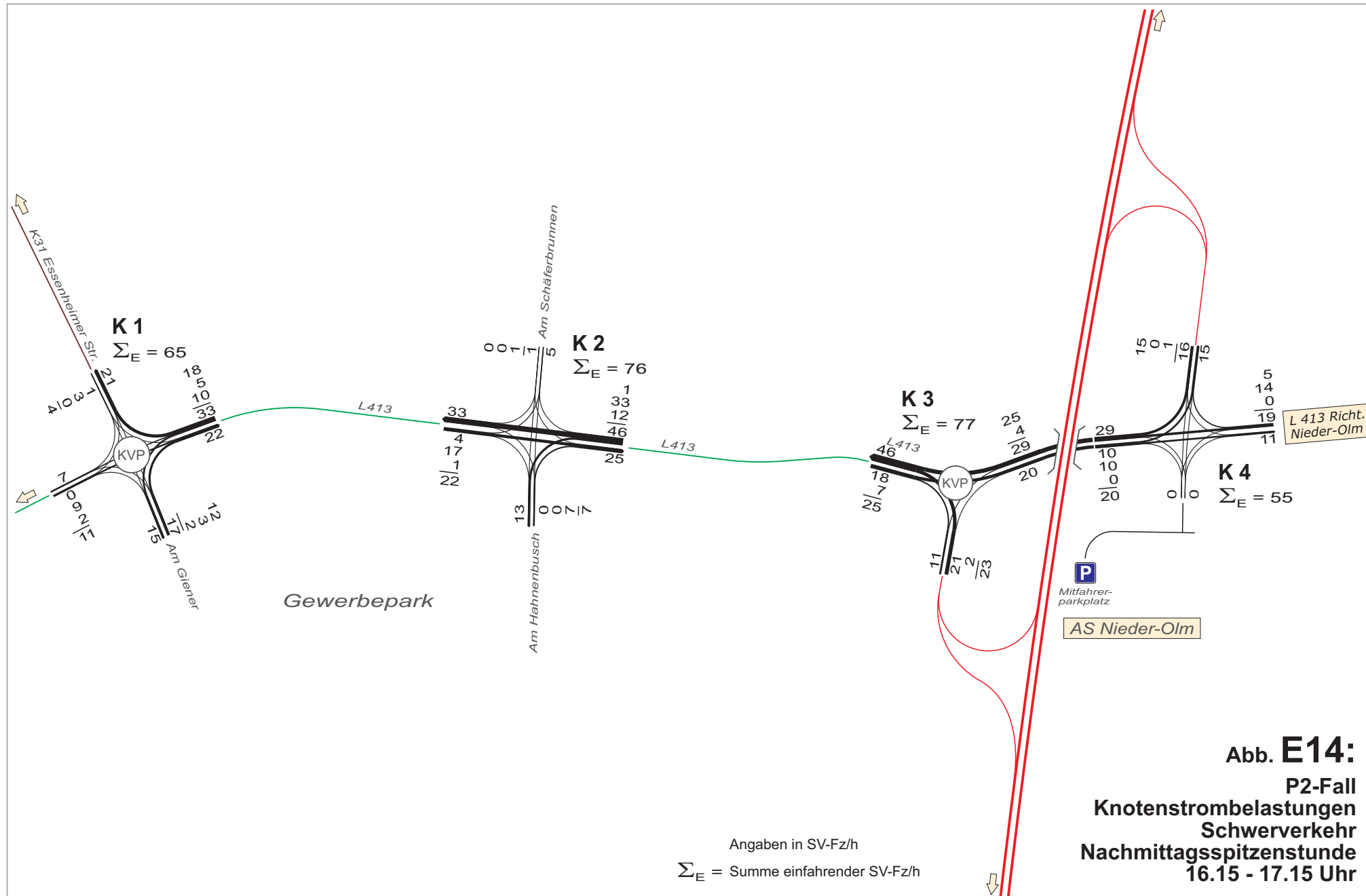
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

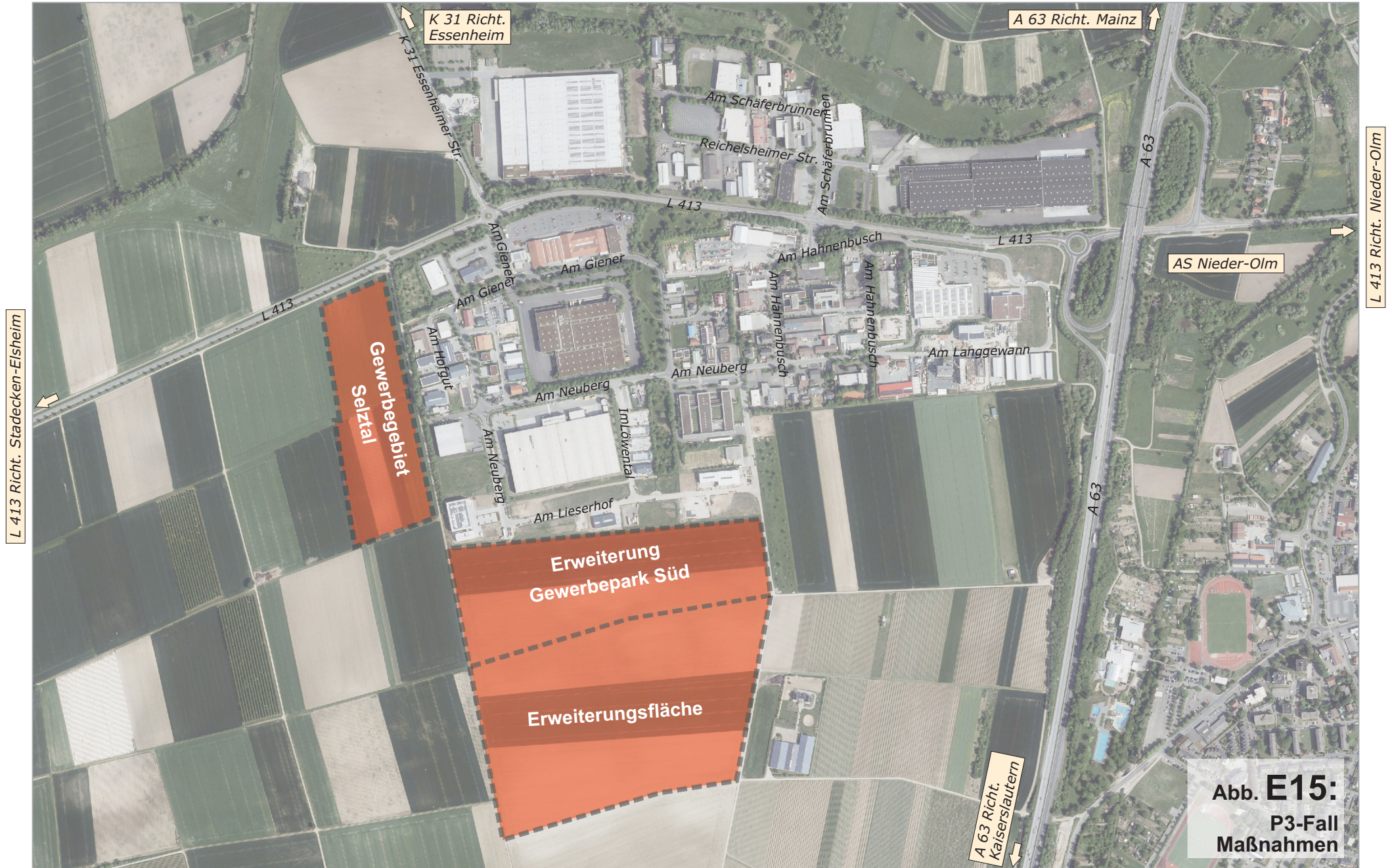
A 63 Richt. Mainz



Darstellung unmaßstäblich

A 63 Richt. Kaiserslautern

Abb. E14:
P2-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr
Nachmittagsspitzenstunde
16.15 - 17.15 Uhr



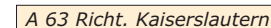
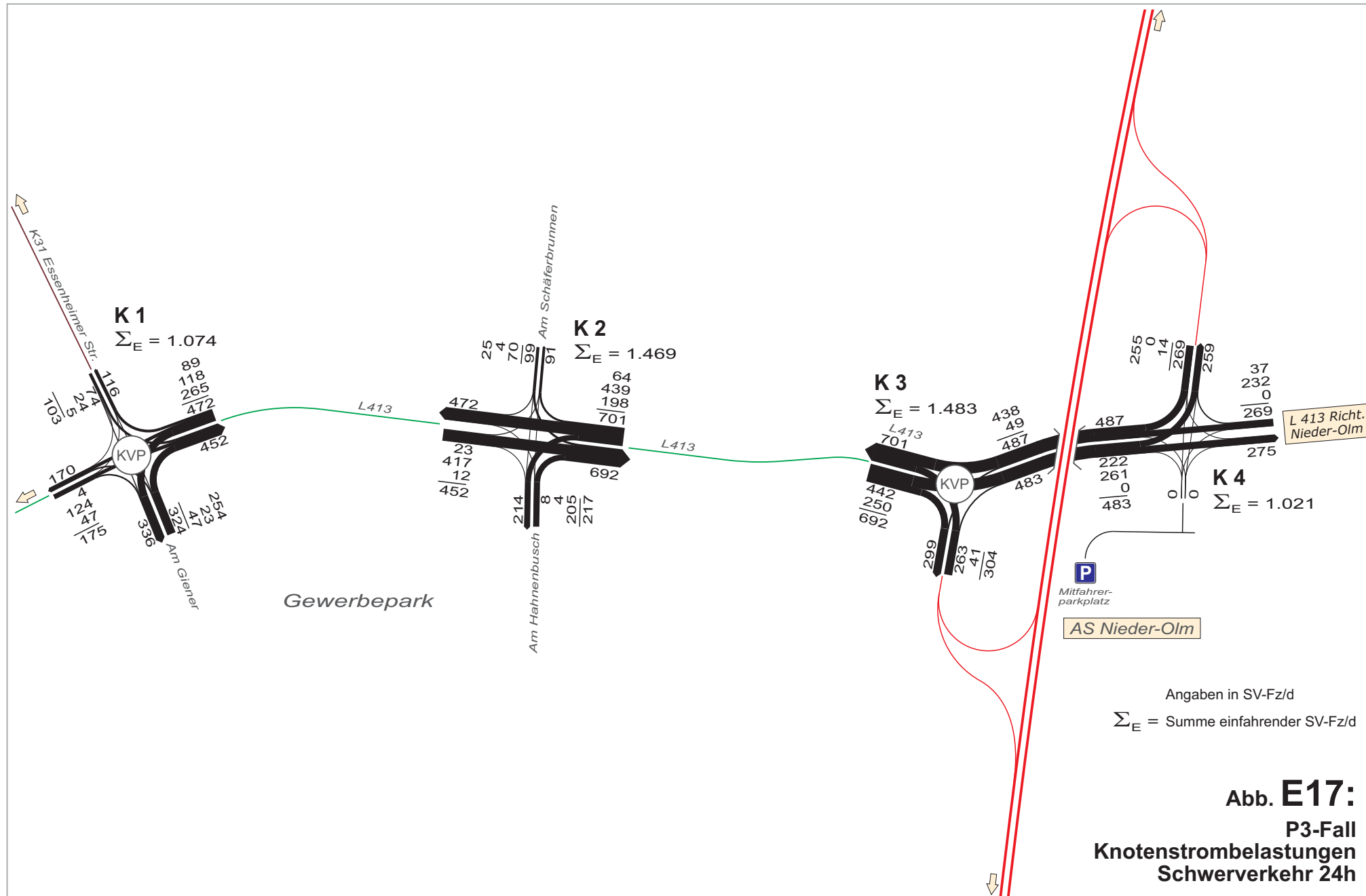


Abb. E16:
P3-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



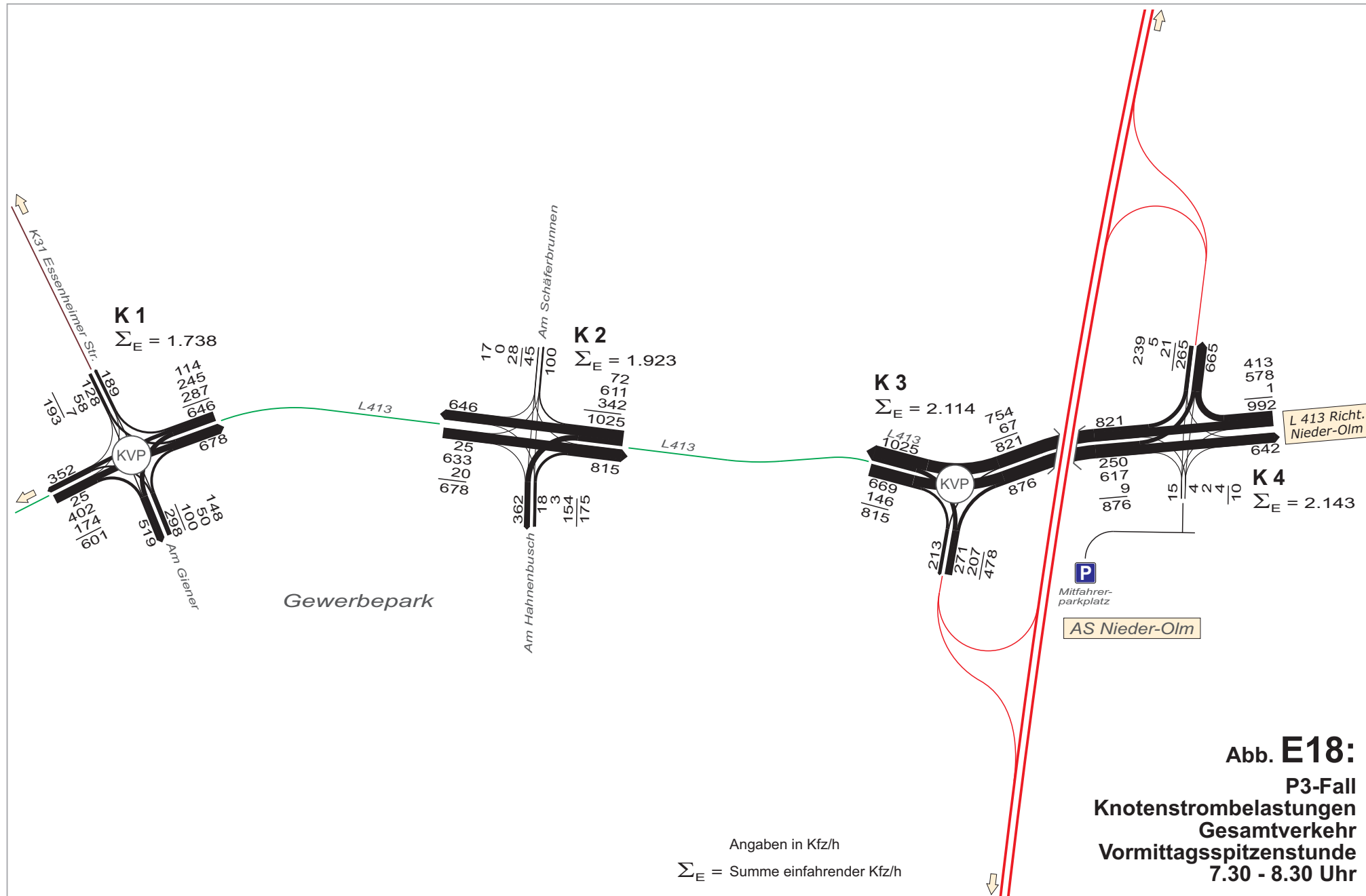
Angaben in SV-Fz/d
 Σ_E = Summe einfahrender SV-Fz/d

Abb. E17:
P3-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h

K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

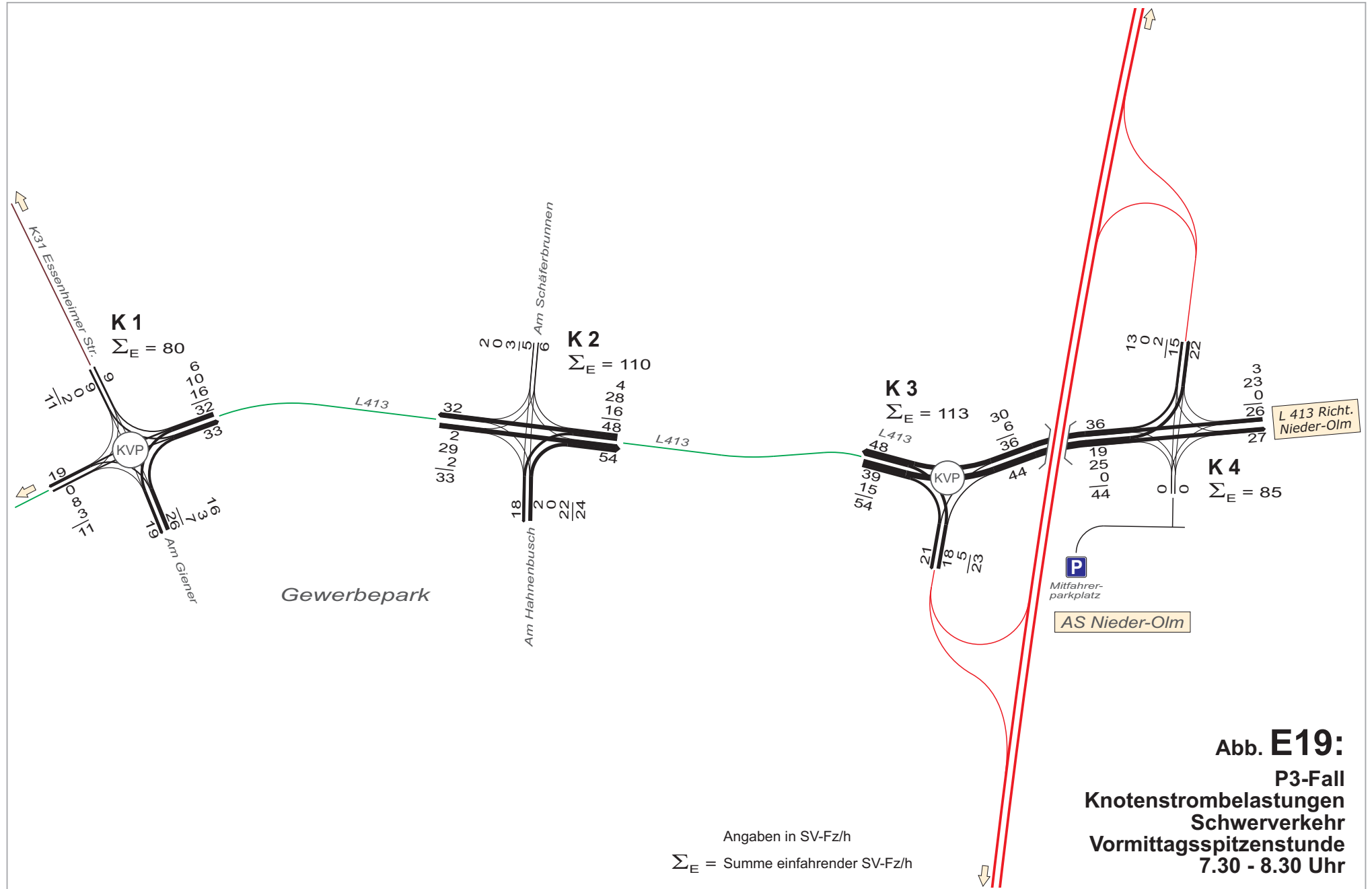
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

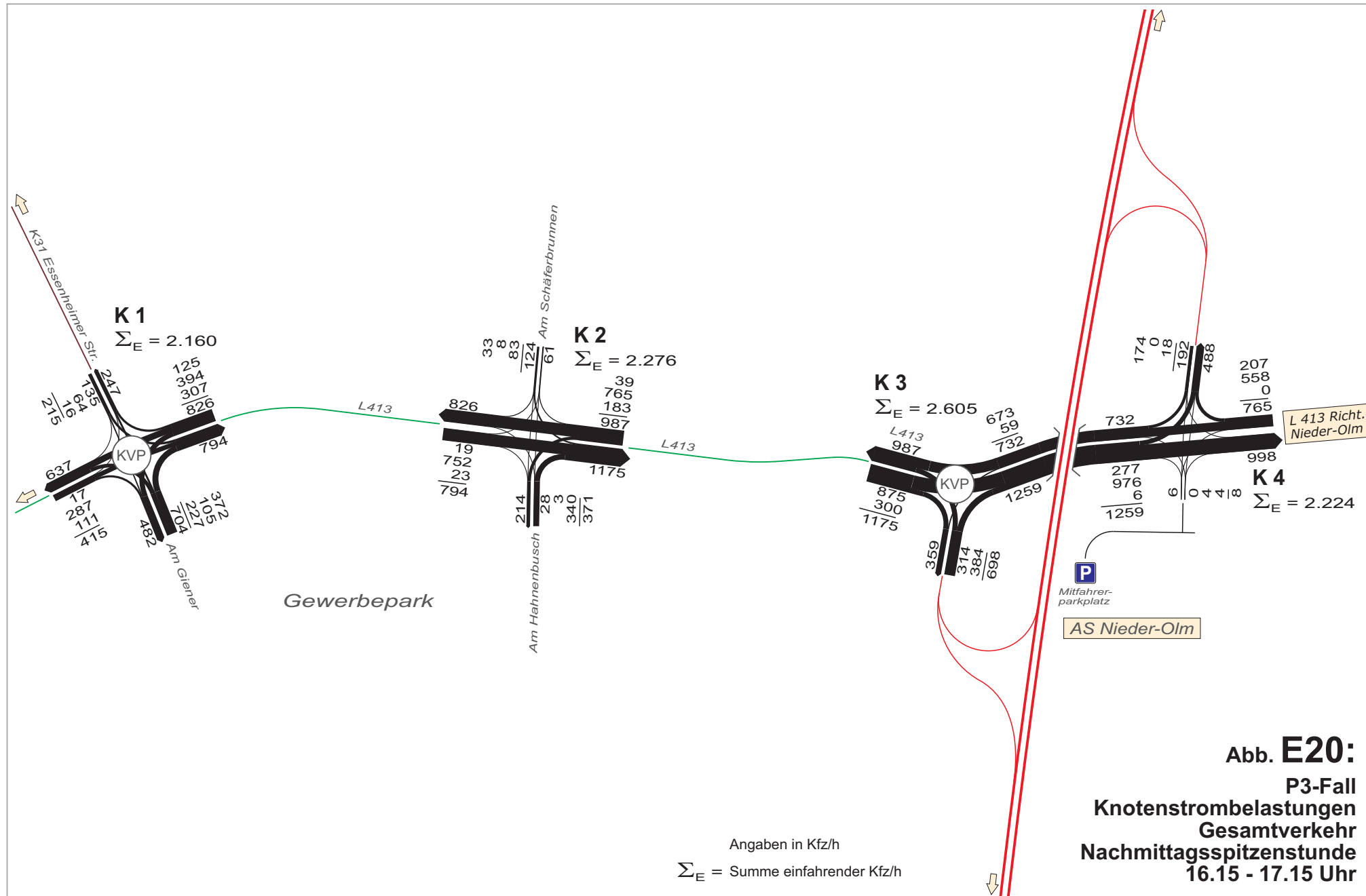
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

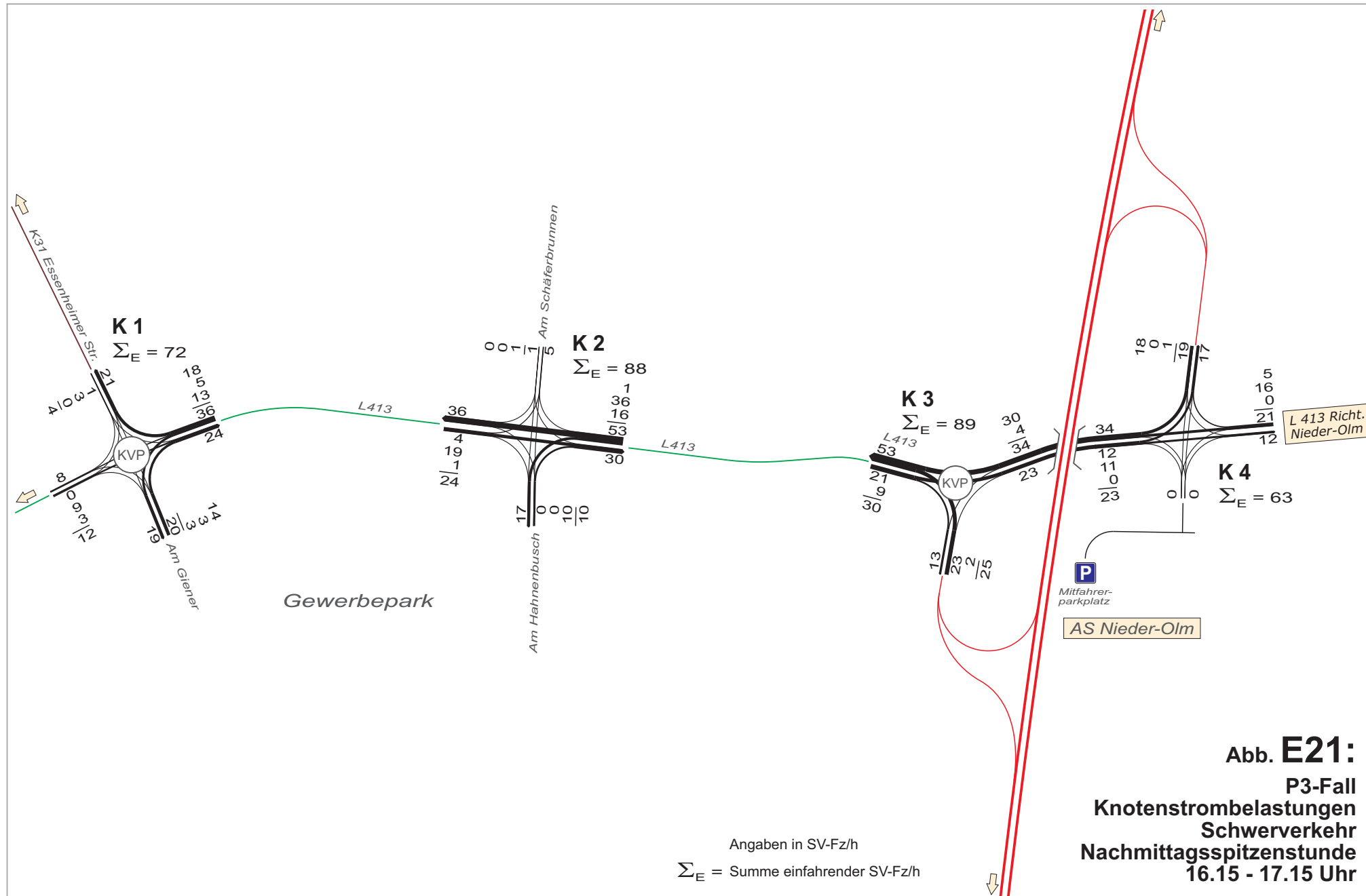
A 63 Richt. Mainz



K 31 Richt. Essenheim

L 413 Richt. Stackeden-Elsheim

A 63 Richt. Mainz



MATERIALTEIL

MATERIALTEIL

	<u>Seite</u>
1. Auswertung TM	1 - 7
2. Auswertung Knotenstromzählungen	8 - 36
3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen	37 - 88

Auswertung TM

Projekt-Name:	Nieder-Olm Gewerbepark
Projekt-Nummer:	24202

Stadt: Nieder-Oldm
Querschnitt: L 413, TM 6014 0224

Startdatum: Dienstag, 19. September 2023
 Enddatum: Montag, 25. September 2023
 Auswerter: MB
 Bemerkungen: ***

Klassifizierung	Definition
LV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz
SV	Bus, Lkw, Lz

Richtung	in Fahrtrichtung (FR):
1	Nieder-Olm
2	Stadecken-Elsheim

[illegible]

Auswertung TM

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
Projekt-Nummer: 24202
Startdatum: Dienstag, 19. September 2023
Erddatum: Montag, 25. September 2023
Auswerter: MB
Bemerkung: ---

Stadt: Nieder-Olm
Querschchnitt: L413, TM 6014 0224

Klassifizierung		Definition
LV	SV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz Bus, Lkw, Lz

Richtung		in Fahrtrichtung (FR):
1	2	Nieder-Olm Stadecken-Elsheim

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm										in FR Stadecken-Elsheim										Gesamtquerschnitt														
		RAD	KEAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	RAD	KEAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Dienstag, 19. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	2	0	1	0	0	0	3	2	1	---	---	---	---	---	0	0	10	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	13	12	1
Dienstag, 19. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	3	1	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	0	4	1	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	---	9	9	0
Dienstag, 19. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	5	1	0	1	0	0	7	6	1	---	---	---	---	---	0	0	5	2	0	0	0	0	7	7	0	---	---	---	---	---	14	13	1
Dienstag, 19. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	3	1	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	---	---	---	---	---	6	6	0
Dienstag, 19. September 2023	02:00 - 02:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	6	0	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	9	9	0
Dienstag, 19. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	3	0	0	1	0	0	4	3	1	---	---	---	---	---	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	---	---	---	---	---	6	5	1
Dienstag, 19. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	5	0	0	1	0	0	6	5	1	---	---	---	---	---	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2	0	---	---	---	---	---	8	7	1
Dienstag, 19. September 2023	03:30 - 04:00	0	0	4	1	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	---	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	---	---	---	---	---	6	6	0
Dienstag, 19. September 2023	04:00 - 04:30	0	1	9	1	0	0	0	0	11	11	0	---	---	---	---	---	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	---	---	---	---	---	13	12	1
Dienstag, 19. September 2023	04:30 - 05:00	0	0	17	1	0	2	0	0	20	18	2	---	---	---	---	---	0	0	6	3	1	0	0	0	10	9	1	---	---	---	---	---	30	27	3
Dienstag, 19. September 2023	05:00 - 05:30	0	0	55	5	1	0	1	0	62	60	2	---	---	---	---	---	0	0	13	2	1	2	0	0	18	15	3	---	---	---	---	---	80	75	5
Dienstag, 19. September 2023	05:30 - 06:00	0	1	93	9	0	0	0	0	103	103	0	---	---	---	---	---	0	0	20	2	1	0	0	0	23	22	1	---	---	---	---	---	126	125	1
Dienstag, 19. September 2023	06:00 - 06:30	0	1	141	9	2	2	0	0	155	151	4	---	---	---	---	---	0	0	30	5	3	0	1	1	40	36	4	---	---	---	---	---	195	187	8
Dienstag, 19. September 2023	06:30 - 07:00	0	3	154	17	3	0	0	0	177	174	3	---	---	---	---	---	0	1	47	14	2	1	1	3	69	65	4	---	---	---	---	---	246	239	7
Dienstag, 19. September 2023	07:00 - 07:30	0	2	180	24	2	1	1	0	210	206	4	---	---	---	---	---	0	0	89	17	3	3	1	3	116	109	7	---	---	---	---	---	326	315	11
Dienstag, 19. September 2023	07:30 - 08:00	0	6	236	30	5	6	0	0	283	272	11	---	---	---	---	---	0	3	96	15	2	1	0	10	127	124	3	---	---	---	---	---	410	396	14
Dienstag, 19. September 2023	08:00 - 08:30	0	1	187	29	3	4	1	0	225	217	8	---	---	---	---	---	0	1	75	17	5	6	1	2	107	95	12	---	---	---	---	---	332	312	20
Dienstag, 19. September 2023	08:30 - 09:00	0	4	144	19	1	5	2	0	175	167	8	---	---	---	---	---	0	2	88	16	2	5	1	4	118	110	8	---	---	---	---	---	293	277	16
Dienstag, 19. September 2023	09:00 - 09:30	0	1	145	14	1	4	2	0	167	160	7	---	---	---	---	---	0	1	77	15	2	6	0	4	105	97	8	---	---	---	---	---	272	257	15
Dienstag, 19. September 2023	09:30 - 10:00	0	3	129	15	0	4	0	0	151	147	4	---	---	---	---	---	0	1	96	7	1	2	1	6	114	110	4	---	---	---	---	---	265	257	8
Dienstag, 19. September 2023	10:00 - 10:30	0	2	147	10	1	4	1	0	165	159	6	---	---	---	---	---	0	2	80	20	1	6	0	4	113	106	7	---	---	---	---	---	278	265	13
Dienstag, 19. September 2023	10:30 - 11:00	0	1	123	21	1	3	1	0	150	145	5	---	---	---	---	---	0	1	110	19	1	3	1	3	138	133	5	---	---	---	---	---	288	278	10
Dienstag, 19. September 2023	11:00 - 11:30	0	1	115	22	1	4	1	0	144	138	6	---	---	---	---	---	0	3	121	14	0	3	2	5	148	143	5	---	---	---	---	---	292	281	11
Dienstag, 19. September 2023	11:30 - 12:00	0	1	125	16	1	7	0	0	150	142	8	---	---	---	---	---	0	1	89	9	2	6	2	8	117	107	10	---	---	---	---	---	267	249	18
Dienstag, 19. September 2023	12:00 - 12:30	0	0	94	16	2	2	0	0	114	110	4	---	---	---	---	---	0	2	118	17	1	7	0	3	148	140	8	---	---	---	---	---	262	250	12
Dienstag, 19. September 2023	12:30 - 13:00	0	1	124	13	2	5	3	0	148	138	10	---	---	---	---	---	0	3	128	11	4	3	3	5	157	147	10	---	---	---	---	---	305	285	20
Dienstag, 19. September 2023	13:00 - 13:30	0	1	114	12	2	4	0	0	133	127	6	---	---	---	---	---	0	5	115	20	1	7	1	7	156	147	9	---	---	---	---	---	289	274	15
Dienstag, 19. September 2023	13:30 - 14:00	0	0	106	11	4	1	1	0	123	117	6	---	---	---	---	---	0	2	137	12	4	3	0	2	160	153	7	---	---	---	---	---	283	270	13
Dienstag, 19. September 2023	14:00 - 14:30	0	1	150	12	3	3	0	0	169	163	6	---	---	---	---	---	0	1	137	20	1	2	1	6	168	164	4	---	---	---	---	---	337	327	10
Dienstag, 19. September 2023	14:30 - 15:00	0	2	130	13	2	4	2	0	153	145	8	---	---	---	---	---	0	2	154	25	3	6	3	4	197	185	12	---	---	---	---	---	350	330	20
Dienstag, 19. September 2023	15:00 - 15:30	0	2	118	22	0	4	2	0	148	142	6	---	---	---	---	---	0	2	168	16	1	3	1	5	196	191	5	---	---	---	---	---	344	333	11
Dienstag, 19. September 2023	15:30 - 16:00	0	5	129	20	3	3	0	0	160	154	6	---	---	---	---	---	0	6	200	24	1	3	1	8	243	238	5	---	---	---	---	---	403	392	11
Dienstag, 19. September 2023	16:00 - 16:30	0	2	148	25	1	4	0	0	180	175	5	---	---	---	---	---	0	1	188	23	1	3	1	7	224	219	5	---	---	---	---	---	404	394	10
Dienstag, 19. September 2023	16:30 - 17:00	0	3	167	19	2	2	0	0	193	189	4	---	---	---	---	---	0	2	199	24	0	8	0	7	240	232	8	---	---	---	---	---	433	421	12
Dienstag, 19. September 2023	17:00 - 17:30	0	3	128	16	1	1	3	0	152	147	5	---	---	---	---	---	0	2	233	28	2	1	0	9	275	272	3	---	---	---	---	---	427	419	8
Dienstag, 19. September 2023	17:30 - 18:00	0	5	167	13	1	2	1	0	189	185	4	---	---	---	---	---	0	1	222	15	0	0	1	13	252	251	1	---	---	---	---	---	441	436	5
Dienstag, 19. September 2023	18:00 - 18:30	0	4	151	8	1	0	0	0	164	163	1	---	---	---	---	---	0	5	200	16	1	0	1	8	231	229	2	---	---	---	---	---	395	392	3
Dienstag, 19. September 2023	18:30 - 19:00	0	3	148	5	0	2	0	0	158	156	2	---	---	---	---	---	0	2	174	13	0	0	0	4	193	193	0	---	---	---	---	---	351	349	2
Dienstag, 19. September 2023	19:00 - 19:30	0	1	78	4	0	2	0	0	85	83	2	---	---	---	---	---	0	0	138	10	1	1	0	5	155	153	2	---	---	---	---	---	240	236	4
Dienstag, 19. September 2023	19:30 - 20:00	0	3	88	3	0	1	0	0	95	94	1	---	---	---	---	---	0	0	109	8	2	0	0	2	121	119	2	---	---	---	---	---	216	213	3
Dienstag, 19. September 2023	20:00 - 20:30	0	4	64	5	1	1	0	0	75	73	2	---	---	---	---	---	0	1	95	3	0	2	1	2	104	101	3	---	---	---	---	---	179	174	5
Dienstag, 19. September 2023	20:30 - 21:00	0	0	68	3	1	0	0	0																											

Auswertung TM

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202

Stadt: Nieder-Olm
 Querschnitt: L413, TM 6014 0224

Startdatum: Dienstag, 19. September 2023
 Enddatum: Montag, 25. September 2023
 Auswerter: MB
 Bemerkung: ---

Klassifizierung		Definition
LV	SV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz
		Bus, Lkw, Lz

Richtung		in Fahrtrichtung (FR):
1	2	Nieder-Olm
		Stadecken-Elsheim

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm										in FR Stadecken-Elsheim										Gesamtquerschnitt															
		RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	
Mittwoch, 20. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	4	0	1	0	0	0	5	4	1	---	---	---	---	---	0	1	11	1	0	0	0	0	13	13	0	---	---	---	---	---	18	17	1	
Mittwoch, 20. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	---	6	0	0
Mittwoch, 20. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	3	0	0	2	0	0	5	3	2	---	---	---	---	---	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	---	---	---	---	---	---	6	4	2
Mittwoch, 20. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	2	0	0	0	1	0	3	2	1	---	---	---	---	---	---	6	5	1
Mittwoch, 20. September 2023	02:00 - 02:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	---	---	---	---	---	---	4	4	0
Mittwoch, 20. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	4	1	0	1	0	0	6	5	1	---	---	---	---	---	0	0	3	2	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	---	---	11	10	1
Mittwoch, 20. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	---	---	---	---	---	---	5	5	0
Mittwoch, 20. September 2023	03:30 - 04:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	0	0	4	3	0	1	0	0	8	7	1	---	---	---	---	---	---	14	13	1
Mittwoch, 20. September 2023	04:00 - 04:30	0	2	9	3	0	0	1	0	15	14	1	---	---	---	---	---	0	0	4	2	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	---	21	20	1
Mittwoch, 20. September 2023	04:30 - 05:00	0	0	25	0	0	1	0	0	26	25	1	---	---	---	---	---	0	0	4	0	1	0	0	0	5	4	1	---	---	---	---	---	---	31	29	2
Mittwoch, 20. September 2023	05:00 - 05:30	0	0	58	5	2	0	0	0	65	63	2	---	---	---	---	---	0	0	15	4	1	2	1	1	24	20	4	---	---	---	---	---	---	89	83	6
Mittwoch, 20. September 2023	05:30 - 06:00	0	1	99	11	0	0	0	0	111	111	0	---	---	---	---	---	0	0	26	3	1	0	0	0	30	29	1	---	---	---	---	---	---	141	140	1
Mittwoch, 20. September 2023	06:00 - 06:30	0	0	114	12	2	0	0	0	128	126	2	---	---	---	---	---	0	0	34	5	2	1	1	1	44	40	4	---	---	---	---	---	---	172	166	6
Mittwoch, 20. September 2023	06:30 - 07:00	0	3	161	19	3	0	0	0	186	183	3	---	---	---	---	---	0	0	53	14	3	0	1	5	76	72	4	---	---	---	---	---	---	262	255	7
Mittwoch, 20. September 2023	07:00 - 07:30	0	4	176	23	2	2	1	0	208	203	5	---	---	---	---	---	0	5	84	13	2	5	0	6	115	108	7	---	---	---	---	---	---	323	311	12
Mittwoch, 20. September 2023	07:30 - 08:00	0	8	246	27	4	3	1	0	289	281	8	---	---	---	---	---	0	1	109	19	4	3	0	9	145	138	7	---	---	---	---	---	---	434	419	15
Mittwoch, 20. September 2023	08:00 - 08:30	0	1	159	23	2	6	2	0	193	183	10	---	---	---	---	---	0	1	90	15	2	1	2	3	114	109	5	---	---	---	---	---	---	307	292	15
Mittwoch, 20. September 2023	08:30 - 09:00	0	2	170	13	3	7	1	0	196	185	11	---	---	---	---	---	0	0	104	22	0	5	2	6	139	132	7	---	---	---	---	---	---	335	317	18
Mittwoch, 20. September 2023	09:00 - 09:30	0	3	143	17	3	2	0	0	168	163	5	---	---	---	---	---	0	1	71	11	1	1	2	6	93	89	4	---	---	---	---	---	---	261	252	9
Mittwoch, 20. September 2023	09:30 - 10:00	0	3	153	19	1	1	0	0	177	175	2	---	---	---	---	---	0	0	89	14	1	5	3	6	118	109	9	---	---	---	---	---	---	295	284	11
Mittwoch, 20. September 2023	10:00 - 10:30	0	1	131	10	1	4	1	0	148	142	6	---	---	---	---	---	0	2	77	15	1	4	3	5	107	99	8	---	---	---	---	---	---	255	241	14
Mittwoch, 20. September 2023	10:30 - 11:00	0	0	114	7	1	1	2	0	125	121	4	---	---	---	---	---	0	1	99	9	1	3	2	5	120	114	6	---	---	---	---	---	---	245	235	10
Mittwoch, 20. September 2023	11:00 - 11:30	0	0	108	15	2	4	0	0	129	123	6	---	---	---	---	---	0	5	100	15	2	6	1	8	137	128	9	---	---	---	---	---	---	266	251	15
Mittwoch, 20. September 2023	11:30 - 12:00	0	4	122	22	1	7	1	0	157	148	9	---	---	---	---	---	0	1	102	12	1	6	0	3	125	118	7	---	---	---	---	---	---	282	266	16
Mittwoch, 20. September 2023	12:00 - 12:30	0	2	124	11	2	2	1	0	142	137	5	---	---	---	---	---	0	0	114	21	1	1	1	5	143	140	3	---	---	---	---	---	---	285	277	8
Mittwoch, 20. September 2023	12:30 - 13:00	0	1	99	11	3	4	0	0	118	111	7	---	---	---	---	---	0	3	138	14	5	8	6	4	178	159	19	---	---	---	---	---	---	296	270	26
Mittwoch, 20. September 2023	13:00 - 13:30	0	4	127	16	2	7	0	0	156	147	9	---	---	---	---	---	0	1	133	14	0	4	1	6	159	154	5	---	---	---	---	---	---	315	301	14
Mittwoch, 20. September 2023	13:30 - 14:00	0	2	127	14	2	1	1	0	147	143	4	---	---	---	---	---	0	4	151	20	6	5	0	5	191	180	11	---	---	---	---	---	---	338	323	15
Mittwoch, 20. September 2023	14:00 - 14:30	0	1	121	22	2	1	0	0	147	144	3	---	---	---	---	---	0	1	173	11	2	4	2	8	201	193	8	---	---	---	---	---	---	348	337	11
Mittwoch, 20. September 2023	14:30 - 15:00	0	4	151	21	3	5	1	0	185	176	9	---	---	---	---	---	0	2	166	19	2	3	0	11	203	198	5	---	---	---	---	---	---	388	374	14
Mittwoch, 20. September 2023	15:00 - 15:30	0	2	125	11	1	0	0	0	139	138	1	---	---	---	---	---	0	2	152	19	0	2	0	3	178	176	2	---	---	---	---	---	---	317	314	3
Mittwoch, 20. September 2023	15:30 - 16:00	0	2	135	16	1	4	1	0	159	153	6	---	---	---	---	---	0	3	205	24	1	4	1	8	246	240	6	---	---	---	---	---	---	405	393	12
Mittwoch, 20. September 2023	16:00 - 16:30	0	7	131	28	1	9	2	0	178	166	12	---	---	---	---	---	0	5	192	26	2	5	2	17	249	240	9	---	---	---	---	---	---	427	406	21
Mittwoch, 20. September 2023	16:30 - 17:00	0	6	169	16	3	2	1	0	197	191	6	---	---	---	---	---	0	6	186	22	0	2	0	10	226	224	2	---	---	---	---	---	---	423	415	8
Mittwoch, 20. September 2023	17:00 - 17:30	0	4	158	16	1	1	2	0	182	178	4	---	---	---	---	---	0	3	218	18	3	1	0	12	255	251	4	---	---	---	---	---	---	437	429	8
Mittwoch, 20. September 2023	17:30 - 18:00	0	4	136	10	2	1	1	0	154	150	4	---	---	---	---	---	0	3	183	19	1	1	0	10	217	215	2	---	---	---	---	---	---	371	365	6
Mittwoch, 20. September 2023	18:00 - 18:30	0	5	133	11	1	2	0	0	152	149	3	---	---	---	---	---	0	4	215	12	0	0	0	4	235	235	0	---	---	---	---	---	---	387	384	3
Mittwoch, 20. September 2023	18:30 - 19:00	0	4	121	5	1	0	3	0	134	130	4	---	---	---	---	---	0	1	154	16	0	1	1	7	180	178	2	---	---	---	---	---	---	314	308	6
Mittwoch, 20. September 2023	19:00 - 19:30	0	7	101	8	1	1	1	0	119	116	3	---	---	---	---	---	0	3	110	5	1	1	0	4	124	122	2	---	---	---	---	---	---	243	238	5
Mittwoch, 20. September 2023	19:30 - 20:00	0	3	87	8	0	1	0	0	99	98	1	---	---	---	---	---	0	3	94	6	2	2	0	3	110	106	4	---	---	---	---	---	---	209	204	5
Mittwoch, 20. September 2023	20:00 - 20:30	0	5	70	5	2	0	0	0	82	80	2	---	---	---	---	---	0	2	72	5	0	1	0	3	83	82	1	---	---	---	---	---	---	165	162	3
Mittwoch, 20. September 2023																																					

1. Auswertung TM

Auswertung TM

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
Projekt-Nummer: 24202
Standort: Nieder-Olm
Querschchnitt: L413, TM 6014 0224
Startdatum: Dienstag, 19. September 2023
Erddatum: Montag, 25. September 2023
Auswerter: MB
Bemerkung: --

Klassifizierung		Definition
LV	SV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz
Richtung		in Fahrtrichtung (FR):
1	2	Nieder-Olm
		Stadecken-Elsheim

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm										in FR Stadecken-Elsheim										Gesamtquerschchnitt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
		RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Donnerstag, 21. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	9	0	1	0	0	0	10	9	1	...	...	...	...	...	0	0	8	2	0	0	0	0	0	10	10	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20	19	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Donnerstag, 21. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	...	...	...	...	...	0	1	6	0	0	0	0	0	0	7	7	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8	8	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Donnerstag, 21. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	3	0	0	0	2	0	5	3	2	...	...	...	...	...	0	7	1	0	0	0	0	0	0	4	4	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13	11	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Donnerstag, 21. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	4	1	0	0	0	0	5	5	0	...	...	...	...	...	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9	9	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Donnerstag, 21. September 2023	02:00 - 02:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	...	...	...	...	...	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	5	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Donnerstag, 21. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	2	0	0	1	0	0	3	2	1	...	...	...	...	...	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4	3	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Donnerstag, 21. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	5	1	0	0	0	0	6	6	0	...	...	...	...	...	0	2	2	0	2	0	0	0	0	6	4	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...</

1. Auswertung TM

Auswertung TM

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Standort: Dienstag, 19. September 2023
 Erddatum: Montag, 25. September 2023
 Auswerter: MB
 Bemerkung: --

Stadt: Nieder-Olm
 Querschnitt: L413, TM 6014 0224

Klassifizierung		Definition
LV	SV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz
		Bus, Lkw, Lz

Richtung		in Fahrtrichtung (FR):
1	2	Nieder-Olm
		Stadecken-Elsheim

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm					in FR Stadecken-Elsheim					Gesamtquerschnitt																									
		RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV										
Freitag, 22. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	---	---	---	---	---	0	9	2	0	0	0	0	---	---	---	---	11	11	0	---	---	---	12	11	1	
Freitag, 22. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	3	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	10	0	0	0	0	0	---	---	---	---	10	10	0	---	---	---	13	13	0	
Freitag, 22. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	1	0	0	2	0	3	1	2	---	---	---	---	---	0	3	1	0	0	0	0	---	---	---	---	4	4	0	---	---	---	7	5	2	
Freitag, 22. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	1	1	0	0	0	2	2	0	---	---	---	---	---	0	1	1	0	0	0	0	---	---	---	---	2	2	0	---	---	---	4	4	0	
Freitag, 22. September 2023	02:00 - 02:30	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	---	---	---	---	---	0	3	0	0	0	0	0	---	---	---	---	3	3	0	---	---	---	4	4	0	
Freitag, 22. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	2	0	0	1	0	0	2	1	---	---	---	---	---	0	1	0	0	0	0	0	---	---	---	---	1	1	0	---	---	---	4	3	1	
Freitag, 22. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	3	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	1	1	0	0	0	0	---	---	---	---	2	2	0	---	---	---	5	5	0	
Freitag, 22. September 2023	03:30 - 04:00	0	0	11	1	0	0	0	12	12	0	---	---	---	---	---	0	4	1	0	0	0	0	---	---	---	---	5	5	0	---	---	---	17	17	0	
Freitag, 22. September 2023	04:00 - 04:30	0	1	6	2	0	0	0	9	9	0	---	---	---	---	---	0	2	1	0	0	0	0	---	---	---	---	5	3	2	---	---	---	14	12	2	
Freitag, 22. September 2023	04:30 - 05:00	0	0	16	2	0	0	0	18	18	0	---	---	---	---	---	0	4	5	1	0	0	0	---	---	---	---	10	9	1	---	---	---	28	27	1	
Freitag, 22. September 2023	05:00 - 05:30	0	0	45	5	1	1	0	52	50	2	---	---	---	---	---	0	11	3	1	0	0	0	---	---	---	---	15	14	1	---	---	---	67	64	3	
Freitag, 22. September 2023	05:30 - 06:00	0	0	85	7	1	0	0	93	92	1	---	---	---	---	---	0	14	1	1	0	0	2	---	---	---	---	18	17	1	---	---	---	111	109	2	
Freitag, 22. September 2023	06:00 - 06:30	0	0	114	12	2	1	0	129	126	3	---	---	---	---	---	0	33	6	3	0	0	2	---	---	---	---	44	41	3	---	---	---	173	167	16	
Freitag, 22. September 2023	06:30 - 07:00	0	2	117	22	2	3	0	146	141	5	---	---	---	---	---	0	49	14	3	0	1	2	---	---	---	---	69	65	4	---	---	---	215	206	9	
Freitag, 22. September 2023	07:00 - 07:30	0	3	160	18	2	2	0	185	181	4	---	---	---	---	---	0	3	77	15	1	0	1	---	---	---	---	101	99	2	---	---	---	286	280	6	
Freitag, 22. September 2023	07:30 - 08:00	0	4	229	34	5	5	2	279	267	12	---	---	---	---	---	1	0	76	19	4	4	0	9	---	---	---	---	112	104	8	---	---	---	391	371	20
Freitag, 22. September 2023	08:00 - 08:30	0	1	145	18	2	2	0	170	164	6	---	---	---	---	---	0	76	18	2	6	1	7	---	---	---	---	110	101	9	---	---	---	280	265	15	
Freitag, 22. September 2023	08:30 - 09:00	0	2	150	15	1	4	0	172	167	5	---	---	---	---	---	0	1	86	16	1	9	1	3	---	---	---	---	117	106	11	---	---	---	289	273	16
Freitag, 22. September 2023	09:00 - 09:30	0	1	135	17	2	6	1	162	153	9	---	---	---	---	---	0	1	91	16	0	5	1	2	---	---	---	---	115	109	6	---	---	---	277	262	15
Freitag, 22. September 2023	09:30 - 10:00	0	4	126	7	1	3	1	142	137	5	---	---	---	---	---	0	1	90	10	3	6	2	3	---	---	---	---	115	104	11	---	---	---	257	241	16
Freitag, 22. September 2023	10:00 - 10:30	0	3	149	21	2	5	2	0	182	173	9	---	---	---	---	0	1	86	15	1	4	0	5	---	---	---	---	112	107	5	---	---	---	294	280	14
Freitag, 22. September 2023	10:30 - 11:00	0	1	121	15	2	3	0	142	137	5	---	---	---	---	---	0	2	99	16	1	2	1	8	---	---	---	---	129	125	4	---	---	---	271	262	9
Freitag, 22. September 2023	11:00 - 11:30	0	2	128	8	1	2	0	141	138	3	---	---	---	---	---	0	1	120	16	0	2	2	2	---	---	---	---	143	139	4	---	---	---	284	277	7
Freitag, 22. September 2023	11:30 - 12:00	0	0	135	17	1	6	2	0	161	152	9	---	---	---	---	0	4	122	13	3	6	0	5	---	---	---	---	153	144	9	---	---	---	314	296	18
Freitag, 22. September 2023	12:00 - 12:30	0	2	162	19	2	4	1	0	190	183	7	---	---	---	---	0	1	148	11	0	0	0	3	---	---	---	---	163	163	0	---	---	---	353	346	7
Freitag, 22. September 2023	12:30 - 13:00	0	3	137	20	3	3	0	166	160	6	---	---	---	---	---	0	3	182	20	3	6	0	5	---	---	---	---	219	210	9	---	---	---	385	370	15
Freitag, 22. September 2023	13:00 - 13:30	0	1	118	17	2	2	0	140	136	4	---	---	---	---	---	0	4	180	16	2	3	0	10	---	---	---	---	215	210	5	---	---	---	355	346	9
Freitag, 22. September 2023	13:30 - 14:00	0	2	159	20	1	4	0	0	186	181	5	---	---	---	---	0	1	190	21	6	0	2	4	---	---	---	---	224	216	8	---	---	---	410	397	13
Freitag, 22. September 2023	14:00 - 14:30	0	0	120	19	6	2	0	0	147	139	8	---	---	---	---	0	2	164	20	1	5	2	11	---	---	---	---	205	197	8	---	---	---	352	336	16
Freitag, 22. September 2023	14:30 - 15:00	0	4	153	15	1	0	1	0	174	172	2	---	---	---	---	0	0	176	26	3	4	0	10	---	---	---	---	219	212	7	---	---	---	393	384	9
Freitag, 22. September 2023	15:00 - 15:30	0	2	145	9	0	2	0	0	158	156	2	---	---	---	---	0	1	174	18	0	1	0	5	---	---	---	---	199	198	1	---	---	---	357	354	3
Freitag, 22. September 2023	15:30 - 16:00	0	1	166	15	1	2	0	0	185	182	3	---	---	---	---	0	4	202	24	1	1	0	5	---	---	---	---	237	235	2	---	---	---	422	417	5
Freitag, 22. September 2023	16:00 - 16:30	0	2	140	18	1	1	1	0	163	160	3	---	---	---	---	0	6	169	17	2	1	1	9	---	---	---	---	205	201	4	---	---	---	383	378	5
Freitag, 22. September 2023	16:30 - 17:00	0	5	149	10	2	2	0	0	168	164	4	---	---	---	---	0	1	177	24	1	2	0	10	---	---	---	---	215	212	3	---	---	---	369	361	7
Freitag, 22. September 2023	17:00 - 17:30	0	4	121	7	1	1	0	0	134	132	2	---	---	---	---	0	4	170	12	1	3	0	8	---	---	---	---	198	194	4	---	---	---	332	326	6
Freitag, 22. September 2023	17:30 - 18:00	0	2	166	10	2	2	0	0	182	178	4	---	---	---	---	0	3	167	21	0	1	0	9	---	---	---	---	201	200	1	---	---	---	383	378	5
Freitag, 22. September 2023	18:00 - 18:30	0	4	144	7	2	2	1	0	160	155	5	---	---	---	---	0	1	183	16	3	1	1	4	---	---	---	---	209	204	5	---	---	---	369	359	10
Freitag, 22. September 2023	18:30 - 19:00	0	2	130	10	1	1	0	0	144	142	2	---	---	---	---	0	0	162	6	1	2	1	6	---	---	---	---	178	174	4	---	---	---	322	316	6
Freitag, 22. September 2023	19:00 - 19:30	0	2	107	2	2	0	0	0	113	111	2	---	---	---	---	0	1	126	7	1	0	0	4	---	---	---	---	139	138	1	---	---	---	252	249	3
Freitag, 22. September 2023	19:30 - 20:00	0	1	82	6	0	1	0	0	90	89	1	---	---	---	---	0	0	123	5	1	0	0	1	---	---	---	---	130	129	1	---	---	---	220	218	2
Freitag, 22. September 2023	20:00 - 20:30	0	1	77	7	1	0	0	0	86	85	1	---	---	---	---	0	0	62	3	0	0	0	3	---	---	---	---	68	68	0	---	---	---	154	153	1
Freitag, 22. September 2023	20:30 - 21:00	0	0	77	2	0	0	0	0	79	79	0	---	---	---	---	0	0	66	2	1	0	0	1	---	---	---	---	70	69	1	---	---	---	149	148	1
Freitag, 22. September 2023	21:00 - 21:30	0	2	50	6	2	0	0	0	60	58	2	---	---	---	---	0	0	71	5	0	1	0	1	---	---	---	---	85	85	0	---	---	---	139	136	3
Freitag, 22. September 2023	21:30 - 22:00	0	1	44	4	0	0	0	0	49	49	0	---	---	---	---	0	81	4	0	0	0	0	85	---	---	---	---	79	78	1	---	---	---	134	134	0
Freitag, 22. September 2023	22:00 - 22:30	0	1	42	0	0	0	0	0	43	43	0	---	---	---	---	0	48	5	1	0	0	0	54	---	---	---	---	54	53	1	---	---	---	97	96	1
Freitag, 22. September 2023	22:30 - 23:00	0	0	29	2	1	0	0	0	32	31	1	---	---	---	---	0	1	47	5	0	0	0	53	---	---	---	---	53	53	0	---	---	---	85	84	1
Freitag, 22. September 2023	23:00 - 23:30	0	0	27	1	1	0	0	0	29	28	1	---	---	---	---	0	1	24	2	0	0	1	28	---	---	---	---	28	28	0	---	---	---	57	56	1
Freitag, 22. September 2023	23:30 - 24:00	0	0	28	1	0	0	0	0	29	29	0	---	---	---	---	0	1	36	0	1	0	0	31	---	---											

Klassifizierung	Definition
LV	Krad, Pkw, Lkw
SV	Bus, Lkw,

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm						in FR Stadeldeken-Elsheim						Gesamtquerschchnitt																					
		RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	LF	SV	VM	V15	V50	V85	Vmax	LF	SV	VM	V15	V50	V85	Vmax				
Sonntag, 23. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	18	1	2	0	0	0	21	19	2	---	---	---	---	---	0	0	24	1	1	1	0	0	27	25	2	---	---	---	---	48	44	4
Sonntag, 23. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	26	0	0	0	0	0	26	26	0	---	---	---	---	---	0	0	17	1	0	0	0	0	18	18	0	---	---	---	---	44	44	0
Sonntag, 23. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	7	0	---	---	---	---	---	0	0	13	1	0	0	0	0	14	14	0	---	---	---	---	21	21	0
Sonntag, 23. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	5	1	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	0	0	8	0	0	0	0	0	8	8	0	---	---	---	---	14	14	0
Sonntag, 23. September 2023	02:00 - 02:30	0	0	5	1	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	0	0	6	0	0	1	0	0	7	6	1	---	---	---	---	13	12	1
Sonntag, 23. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	2	0	0	2	0	0	4	2	2	---	---	---	---	---	0	0	3	1	0	1	0	0	5	4	1	---	---	---	---	9	6	3
Sonntag, 23. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	4	1	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	---	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	8	8	0
Sonntag, 23. September 2023	03:30 - 04:00	0	0	3	1	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	0	6	0	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	10	10	0
Sonntag, 23. September 2023	04:00 - 04:30	0	0	11	1	1	1	1	0	15	12	3	---	---	---	---	---	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	---	---	---	---	15	12	3
Sonntag, 23. September 2023	04:30 - 05:00	0	0	13	2	0	0	0	0	15	15	0	---	---	---	---	---	0	0	3	2	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	20	20	0
Sonntag, 23. September 2023	05:00 - 05:30	0	0	12	0	0	0	0	0	12	12	0	---	---	---	---	---	0	0	9	2	1	0	0	0	12	11	1	---	---	---	---	24	23	1
Sonntag, 23. September 2023	05:30 - 06:00	0	0	16	0	0	0	0	0	16	16	0	---	---	---	---	---	0	0	14	1	0	0	0	0	15	15	0	---	---	---	---	31	31	0
Sonntag, 23. September 2023	06:00 - 06:30	0	0	24	2	0	1	0	0	27	26	1	---	---	---	---	---	0	0	12	3	0	0	0	0	24	21	0	---	---	---	---	42	41	1
Sonntag, 23. September 2023	06:30 - 07:00	0	0	25	2	1	0	0	0	28	27	1	---	---	---	---	---	0	0	15	5	0	1	2	1	25	21	3	---	---	---	---	52	48	4
Sonntag, 23. September 2023	07:00 - 07:30	0	0	42	8	0	1	0	0	51	50	1	---	---	---	---	---	0	0	24	11	0	4	1	1	41	36	5	---	---	---	---	92	86	6
Sonntag, 23. September 2023	07:30 - 08:00	0	1	49	11	1	2	1	0	65	61	4	---	---	---	---	---	0	1	30	9	1	1	0	1	43	41	2	---	---	---	---	108	102	6
Sonntag, 23. September 2023	08:00 - 08:30	0	3	67	7	0	1	0	0	78	77	1	---	---	---	---	---	0	0	52	12	1	4	1	0	70	64	6	---	---	---	---	148	141	7
Sonntag, 23. September 2023	08:30 - 09:00	0	2	111	11	1	1	0	0	125	124	1	---	---	---	---	---	0	0	67	9	0	6	1	5	88	81	7	---	---	---	---	213	205	8
Sonntag, 23. September 2023	09:00 - 09:30	0	1	133	9	0	2	1	0	146	143	3	---	---	---	---	---	0	1	89	7	1	2	0	0	100	97	3	---	---	---	---	246	240	6
Sonntag, 23. September 2023	09:30 - 10:00	0	2	164	13	1	2	0	0	182	179	3	---	---	---	---	---	0	0	72	10	0	0	0	6	88	88	0	---	---	---	---	270	267	3
Sonntag, 23. September 2023	10:00 - 10:30	0	0	168	8	0	1	0	0	177	176	1	---	---	---	---	---	0	1	130	10	0	1	1	3	146	144	2	---	---	---	---	323	320	3
Sonntag, 23. September 2023	10:30 - 11:00	0	1	165	10	1	0	0	0	177	176	1	---	---	---	---	---	0	2	121	11	1	1	0	9	145	143	2	---	---	---	---	322	319	3
Sonntag, 23. September 2023	11:00 - 11:30	0	1	192	8	0	3	2	0	206	201	5	---	---	---	---	---	0	2	135	15	0	1	0	2	155	154	1	---	---	---	---	361	355	6
Sonntag, 23. September 2023	11:30 - 12:00	0	3	148	11	1	0	0	0	163	162	1	---	---	---	---	---	0	2	144	14	1	1	0	4	166	164	2	---	---	---	---	329	326	3
Sonntag, 23. September 2023	12:00 - 12:30	0	3	151	15	0	1	0	0	170	169	1	---	---	---	---	---	0	2	162	16	1	1	0	9	191	189	2	---	---	---	---	361	358	3
Sonntag, 23. September 2023	12:30 - 13:00	0	2	153	10	1	2	0	0	168	165	3	---	---	---	---	---	0	2	148	13	0	0	1	6	170	169	1	---	---	---	---	338	334	4
Sonntag, 23. September 2023	13:00 - 13:30	0	1	146	16	0	0	0	0	163	163	0	---	---	---	---	---	0	1	158	15	0	1	2	8	186	182	4	---	---	---	---	349	345	4
Sonntag, 23. September 2023	13:30 - 14:00	0	2	153	16	1	2	1	0	175	171	4	---	---	---	---	---	0	1	137	12	1	1	0	10	162	160	2	---	---	---	---	337	331	6
Sonntag, 23. September 2023	14:00 - 14:30	0	0	127	10	0	0	0	1	138	137	1	---	---	---	---	---	0	1	141	11	2	2	1	6	164	159	5	---	---	---	---	302	296	6
Sonntag, 23. September 2023	14:30 - 15:00	0	5	135	10	1	0	0	0	151	150	1	---	---	---	---	---	0	4	146	9	0	3	0	4	166	163	3	---	---	---	---	317	313	4
Sonntag, 23. September 2023	15:00 - 15:30	0	2	150	9	0	2	0	0	163	161	2	---	---	---	---	---	0	2	160	10	0	1	0	2	175	174	1	---	---	---	---	338	335	3
Sonntag, 23. September 2023	15:30 - 16:00	0	5	132	11	1	1	1	0	151	148	3	---	---	---	---	---	0	1	157	17	0	0	0	5	180	180	0	---	---	---	---	331	328	3
Sonntag, 23. September 2023	16:00 - 16:30	0	1	129	5	0	1	1	0	137	135	2	---	---	---	---	---	0	2	146	9	1	0	0	3	161	160	1	---	---	---	---	298	295	3
Sonntag, 23. September 2023	16:30 - 17:00	0	1	136	9	1	0	1	0	142	146	2	---	---	---	---	---	0	4	136	8	0	1	0	4	153	152	1	---	---	---	---	301	298	3
Sonntag, 23. September 2023	17:00 - 17:30	0	3	96	10	1	2	0	0	112	109	3	---	---	---	---	---	0	4	119	5	2	1	0	3	134	131	3	---	---	---	---	246	240	6
Sonntag, 23. September 2023	17:30 - 18:00	0	9	148	7	2	0	1	0	167	164	3	---	---	---	---	---	0	1	129	9	0	0	1	5	145	144	1	---	---	---	---	312	308	4
Sonntag, 23. September 2023	18:00 - 18:30	0	2	123	6	0	1	1	0	133	131	2	---	---	---	---	---	0	2	141	14	2	0	0	5	164	162	2	---	---	---	---	297	293	4
Sonntag, 23. September 2023	18:30 - 19:00	0	1	93	7	1	0	0	0	102	101	1	---	---	---	---	---	0	1	127	9	0	1	0	2	140	139	1	---	---	---	---	242	240	2
Sonntag, 23. September 2023	19:00 - 19:30	0	0	82	7	1	0	0	0	97	96	1	---	---	---	---	---	0	0	94	3	1	0	0	2	100	99	1	---	---	---	---	197	195	2
Sonntag, 23. September 2023	19:30 - 20:00	0	2	96	3	1	0	0	0	98	97	1	---	---	---	---	---	0	1	99	5	0	0	0	3	108	108	0	---	---	---	---	206	205	1
Sonntag, 23. September 2023	20:00 - 20:30	0	0	77	4	0	1	0	0	82	81	1	---	---	---	---	---	0	2	75	5	0	1	0	2	85	84	1	---	---	---	---	167	165	2
Sonntag, 23. September 2023	20:30 - 21:00	0	0	49	3	1	0	0	0	53	52	1	---	---	---	---	---	0	0	60	9	1	1	0	1	72	70	2	---	---	---	---	125	122	3
Sonntag, 23. September 2023	21:00 - 21:30	0	1	54	5	0	1	0	0	61	60	1	---	---	---	---	---	0	0	41	0	0	1	0	1	43	42	1	---	---	---	---	104	102	2
Sonntag, 23. September 2023	21:30 - 22:00	0	0	41	1	0	0	0	0	46	45	1	---	---	---	---	---	0	0	55	3	0	2	0	0	60	58	2	---	---	---	---	106	103	3
Sonntag, 23. September 2023	22:00 - 22:30	0	1	37	1	0	0	0	0	39	39	0	---	---	---	---	---	0	0	54	4	1	0	0	0	59	58	1	---	---	---	---	98	97	1
Sonntag, 23. September 2023	22:30 - 23:00	0	2	37	2	0	0	0	0	41	41	0	---	---	---	---	---	0	0	37	2	0	0	0	0	39	39	0	---	---	---	---	80	80	0
Sonntag, 23. September 2023	23:00 - 23:30	0	0	35	0	0	0	0	0	35	35	0	---	---	---	---	---	0	1	37	2	0	0	0	0	40	40	0	---	---	---	---	75	75	0
Sonntag, 23. September 2023	23:30 - 24:00	0	0	33	0	0	0	0	0	33	33	0	---	---	---	---	---	0	0	31	1	0	0	0	0	32	32	0	---	---	---	---	65	65	0
SPH-VM 11:00 - 12:00	Sonntag, 23. September 2023	0	4	340	19	1	3	2	0	369	363	6	---	---	---	---	---	0	4	279	29	1	2	0	6	321	318	3	---	---	---	---	690	681	9
SPH-NM 12:00 - 13:00	Sonntag, 23. September 2023	0	5	304	25	1																													

Auswertung TM

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Standort: Dienstag, 19. September 2023
 Erddatum: Montag, 25. September 2023
 Auswerter: MB
 Bemerkung: --

Stadt: Nieder-Olm
 Querschnitt: L413, TM 6014 0224

Klassifizierung		Definition
LV	SV	Krad, Pkw, Lkw, NK-Kfz
		Bus, Lkw, Lz

Richtung		in Fahrtrichtung (FR):
1	2	Nieder-Olm
		Stadecken-Elshelm

Tag / Datum	Intervall von bis	in FR Nieder-Olm										in FR Stadecken-Elshelm										Gesamtquerschnitt															
		RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	RAD	KRAD	PKW	LFW	BUS	LKW	LZ	NK-KFZ	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	
Sonntag, 24. September 2023	00:00 - 00:30	0	0	25	3	0	0	0	0	28	28	0	---	---	---	---	---	0	0	31	1	0	2	0	0	34	32	2	---	---	---	---	---	---	62	60	2
Sonntag, 24. September 2023	00:30 - 01:00	0	0	17	2	1	0	0	0	20	19	1	---	---	---	---	---	0	0	25	1	1	0	0	0	27	26	1	---	---	---	---	---	---	47	45	2
Sonntag, 24. September 2023	01:00 - 01:30	0	0	9	0	0	0	0	0	9	9	0	---	---	---	---	---	0	0	17	0	0	0	0	0	17	17	0	---	---	---	---	---	---	26	26	0
Sonntag, 24. September 2023	01:30 - 02:00	0	0	10	0	2	0	0	0	12	10	2	---	---	---	---	---	0	0	12	0	1	0	0	0	13	12	1	---	---	---	---	---	---	25	22	3
Sonntag, 24. September 2023	02:00 - 02:30	0	1	9	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	0	0	10	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	---	20	20	0
Sonntag, 24. September 2023	02:30 - 03:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	1	3	0	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	---	8	8	0
Sonntag, 24. September 2023	03:00 - 03:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	0	7	0	0	0	0	0	7	7	0	---	---	---	---	---	---	11	11	0
Sonntag, 24. September 2023	03:30 - 04:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	0	0	2	1	0	0	0	0	3	3	0	---	---	---	---	---	---	6	6	0
Sonntag, 24. September 2023	04:00 - 04:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4	0	---	---	---	---	---	0	0	4	1	0	0	0	0	5	5	0	---	---	---	---	---	---	9	9	0
Sonntag, 24. September 2023	04:30 - 05:00	0	0	5	1	0	0	0	0	6	6	0	---	---	---	---	---	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	---	---	---	---	---	---	6	6	0
Sonntag, 24. September 2023	05:00 - 05:30	0	0	10	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	0	0	5	1	0	0	1	1	8	7	1	---	---	---	---	---	---	18	17	1
Sonntag, 24. September 2023	05:30 - 06:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	7	0	---	---	---	---	---	0	0	8	1	0	0	0	0	9	9	0	---	---	---	---	---	---	16	16	0
Sonntag, 24. September 2023	06:00 - 06:30	0	0	10	1	0	0	0	0	11	11	0	---	---	---	---	---	0	0	10	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	---	21	21	0
Sonntag, 24. September 2023	06:30 - 07:00	0	0	11	0	0	0	0	0	11	11	0	---	---	---	---	---	0	0	10	0	0	0	0	0	10	10	0	---	---	---	---	---	---	21	21	0
Sonntag, 24. September 2023	07:00 - 07:30	0	0	15	4	0	0	0	0	19	19	0	---	---	---	---	---	0	0	14	2	0	0	0	0	16	16	0	---	---	---	---	---	---	35	35	0
Sonntag, 24. September 2023	07:30 - 08:00	0	0	22	0	0	0	0	0	22	22	0	---	---	---	---	---	0	0	12	1	0	0	0	0	13	13	0	---	---	---	---	---	---	35	35	0
Sonntag, 24. September 2023	08:00 - 08:30	0	0	28	1	0	1	0	0	30	29	1	---	---	---	---	---	0	0	22	0	0	0	0	0	22	22	0	---	---	---	---	---	---	52	51	1
Sonntag, 24. September 2023	08:30 - 09:00	0	1	40	2	0	0	0	0	43	43	0	---	---	---	---	---	0	1	35	2	0	0	1	1	40	39	1	---	---	---	---	---	---	83	82	1
Sonntag, 24. September 2023	09:00 - 09:30	0	2	66	5	0	0	0	0	73	73	0	---	---	---	---	---	0	1	36	2	2	0	0	0	41	39	2	---	---	---	---	---	---	114	112	2
Sonntag, 24. September 2023	09:30 - 10:00	0	1	82	3	0	0	0	0	86	86	0	---	---	---	---	---	0	6	59	4	0	0	0	2	71	71	0	---	---	---	---	---	---	157	157	0
Sonntag, 24. September 2023	10:00 - 10:30	0	3	78	5	0	0	0	0	86	86	0	---	---	---	---	---	0	2	69	6	0	0	0	0	77	77	0	---	---	---	---	---	---	163	163	0
Sonntag, 24. September 2023	10:30 - 11:00	0	3	105	11	1	1	0	0	121	119	2	---	---	---	---	---	0	1	69	8	0	0	0	2	80	80	0	---	---	---	---	---	---	201	199	2
Sonntag, 24. September 2023	11:00 - 11:30	0	3	96	8	0	1	0	0	108	107	1	---	---	---	---	---	0	3	88	4	1	0	0	4	100	99	1	---	---	---	---	---	---	208	206	2
Sonntag, 24. September 2023	11:30 - 12:00	0	6	105	2	0	1	0	0	114	113	1	---	---	---	---	---	0	5	122	3	0	1	0	4	118	117	1	---	---	---	---	---	---	232	230	2
Sonntag, 24. September 2023	12:00 - 12:30	0	1	109	6	0	2	0	0	118	116	2	---	---	---	---	---	0	5	122	3	0	1	0	2	133	132	1	---	---	---	---	---	---	251	248	3
Sonntag, 24. September 2023	12:30 - 13:00	0	4	100	6	1	3	0	0	114	110	4	---	---	---	---	---	0	4	98	6	0	0	0	1	109	109	0	---	---	---	---	---	---	223	219	4
Sonntag, 24. September 2023	13:00 - 13:30	0	3	101	3	0	0	0	0	107	107	0	---	---	---	---	---	0	3	87	4	1	2	1	4	102	98	4	---	---	---	---	---	---	209	205	4
Sonntag, 24. September 2023	13:30 - 14:00	0	12	112	4	0	0	0	0	128	128	0	---	---	---	---	---	0	5	127	9	0	2	0	4	147	145	2	---	---	---	---	---	---	275	273	2
Sonntag, 24. September 2023	14:00 - 14:30	0	8	97	5	0	0	0	0	110	110	0	---	---	---	---	---	0	3	139	5	0	1	0	2	150	149	1	---	---	---	---	---	---	260	259	1
Sonntag, 24. September 2023	14:30 - 15:00	0	4	131	5	1	1	0	0	142	140	2	---	---	---	---	---	0	3	125	5	0	1	0	0	134	133	1	---	---	---	---	---	---	276	273	3
Sonntag, 24. September 2023	15:00 - 15:30	1	8	107	4	0	0	0	0	119	119	0	---	---	---	---	---	0	10	133	11	0	0	0	2	156	156	0	---	---	---	---	---	---	275	275	0
Sonntag, 24. September 2023	15:30 - 16:00	0	13	98	8	0	1	0	0	120	119	1	---	---	---	---	---	0	4	104	7	0	0	0	2	117	117	0	---	---	---	---	---	---	237	236	1
Sonntag, 24. September 2023	16:00 - 16:30	0	8	120	4	0	1	0	0	133	132	1	---	---	---	---	---	0	6	86	3	0	2	0	5	102	100	2	---	---	---	---	---	---	235	232	3
Sonntag, 24. September 2023	16:30 - 17:00	0	6	115	3	1	0	0	0	125	124	1	---	---	---	---	---	0	2	115	9	1	1	0	3	131	129	2	---	---	---	---	---	---	256	253	3
Sonntag, 24. September 2023	17:00 - 17:30	0	8	145	4	0	0	0	0	157	157	0	---	---	---	---	---	0	12	113	4	1	2	0	5	137	134	3	---	---	---	---	---	---	294	291	3
Sonntag, 24. September 2023	17:30 - 18:00	0	7	130	6	0	0	0	0	143	143	0	---	---	---	---	---	0	4	112	6	0	2	0	2	126	124	2	---	---	---	---	---	---	269	267	2
Sonntag, 24. September 2023	18:00 - 18:30	0	10	122	4	0	1	0	0	137	136	1	---	---	---	---	---	0	3	89	3	0	0	0	1	96	96	0	---	---	---	---	---	---	233	232	1
Sonntag, 24. September 2023	18:30 - 19:00	0	3	106	6	1	1	0	0	117	115	2	---	---	---	---	---	0	2	105	10	0	0	0	4	121	121	0	---	---	---	---	---	---	238	236	2
Sonntag, 24. September 2023	19:00 - 19:30	0	2	98	2	0	0	0	0	102	102	0	---	---	---	---	---	0	2	94	3	0	1	0	8	108	107	1	---	---	---	---	---	---	210	209	1
Sonntag, 24. September 2023	19:30 - 20:00	0	3	86	2	0	1	0	0	92	91	1	---	---	---	---	---	0	3	69	2	0	1	0	0	75	74	1	---	---	---	---	---	---	167	165	2
Sonntag, 24. September 2023	20:00 - 20:30	0	4	97	3	0	1	0	0	105	104	1	---	---	---	---	---	0	0	59	6	0	0	0	1	66	66	0	---	---	---	---	---	---	171	170	1
Sonntag, 24. September 2023	20:30 - 21:00	0	1	45	5	1	1	0	0	53	51	2																									

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreisverkehr

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Stadt: Nieder-Olm
 Knotenpunkt: K1
 L413 / Essenheimer Straße / Am Giener
 Datum: Donnerstag, 22. Februar 2024
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: MK
 Auswerter: JD
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	Essenheimer Straße	Norden
2	L413 Rtg. Nieder-Olm	
3	Am Giener	
4	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
11	Essenheimer Straße	Essenheimer Straße
12	Essenheimer Straße	L413 Rtg. Nieder-Olm
13	Essenheimer Straße	Am Giener
14	Essenheimer Straße	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
21	L413 Rtg. Nieder-Olm	Essenheimer Straße
22	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Nieder-Olm
23	L413 Rtg. Nieder-Olm	Am Giener
24	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
31	Am Giener	Essenheimer Straße
32	Am Giener	L413 Rtg. Nieder-Olm
33	Am Giener	Am Giener
34	Am Giener	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
41	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Essenheimer Straße
42	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Nieder-Olm
43	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Am Giener
44	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim

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

Spitzenstunde Vormittag: 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr

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

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 11								Strom 12							
	von: Essenheimer Straße								von: Essenheimer Straße							
	nach: Essenheimer Straße								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	1	0	0	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	0	0	1	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	0	1	0	1
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	22	1	1	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	31	0	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	35	0	0	0	2
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	28	4	1	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	12	0	1	1	2
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	9	4	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	3	2	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	25	1	1	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	1	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	1	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	20	4	1	0	1
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	0	0	1	1
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	26	1	1	0	1
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	1	0	1	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	21	1	1	2	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	11	0	0	3	1
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	20	4	0	0	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	21	1	0	0	1
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	21	2	1	1	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	13	1	0	1	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	0	1	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	18	3	1	1	1
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	23	0	1	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	31	0	0	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	17	4	0	0	1
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	22	0	1	0	1
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	21	0	1	1	1
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	26	3	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	33	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	33	3	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	28	2	1	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	2	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	39	0	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	1	23	1	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	5	2	0	2	1
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	1	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	6	0	1	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
21:00 - 21:152																

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Essenheimer Straße								von: Essenheimer Straße							
	nach: Am Giener								nach: L413 Rtg. Stadecken-Eisheim							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
05:45 - 06:00	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	5	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	11	0	0	9	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0
07:45 - 08:00	17	0	0	16	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	8	0	0	6	0	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
08:45 - 09:00	14	0	0	14	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	2	1	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	2	1	0	1	0
09:45 - 10:00	20	0	0	20	0	0	0	0	5	0	0	2	3	0	0	0
10:00 - 10:15	25	0	0	24	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:15 - 11:30	14	0	0	13	1	0	0	0	4	0	0	1	3	0	0	0
11:30 - 11:45	11	0	0	9	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
12:00 - 12:15	11	0	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:30 - 12:45	5	0	1	4	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:45 - 13:00	12	0	0	11	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	11	0	0	9	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:15 - 13:30	8	0	0	8	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	13	0	0	12	1	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
14:15 - 14:30	9	0	0	9	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
14:30 - 14:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	17	0	0	17	0	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	13	0	1	11	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:30 - 15:45	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	10	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	23	0	0	23	0	0	0	0	8	0	0	6	2	0	0	0
16:15 - 16:30	8	0	0	6	0	1	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	17	0	0	16	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	15	0	0	15	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	12	0	0	11	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	24	0	0	24	0	0	0	0	15	0	0	14	0	0	0	1
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
19:00 - 19:15	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:15 - 19:30	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
19:45 - 20:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:30 - 20:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	4	0	0	4	0	0	0	0								

2. Auswertung Knotenstromzählungen

	Strom 21							Strom 22								
	L413 Rtg. Nieder-Olm							L413 Rtg. Nieder-Olm								
	Essenheimer Straße															
von:								von:								
nach:								nach:								
Intervall	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	3	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	4	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	9	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	13	0	0	9	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	3	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	21	0	0	18	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	19	0	0	17	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	36	0	0	28	5	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	28	0	0	25	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	22	0	0	16	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	7	0	0	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	19	0	0	17	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	19	0	1	14	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	15	0	0	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	11	0	0	7	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	16	0	0	13	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	10	0	0	6	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	12	0	0	9	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	20	0	0	15	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	15	0	0	12	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	15	0	0	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	18	0	0	15	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	13	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	14	0	0	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	21	0	0	17	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	24	0	0	23	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	21	0	0	17	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	19	0	0	17	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	17	0	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	22	0	0	19	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	16	0	0	14	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	17	0	0	13	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	25	0	0	24	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	23	0	0	19	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	28	0	0	25	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	25	0	0	20	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	29	0	0	24	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	29	0	0	24	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	31	0	0	27	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	30	0	0	28	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	19	0	0	17	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	29	0	0	24	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	32	0	0	30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	28	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	23	0	0	22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	17	0	0	16	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	9	0	0	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	5	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	5	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	104	0	0	88	11	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	114	0	0	95	3	2	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.178	0	1	1.034	64	21	18	40	0	0	0	0	0	0	0	0

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: L413 Rtg. Nieder-Olm								von: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: Am Giener								nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
00:30 - 00:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
00:45 - 01:00	3	0	0	1	0	0	0	2	2	0	0	1	1	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	6	0	0	2	0	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
04:15 - 04:30	3	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	1	1	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
05:15 - 05:30	3	0	0	1	0	0	1	1	5	0	0	4	1	0	0	0
05:30 - 05:45	12	0	0	12	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
05:45 - 06:00	15	0	0	13	1	0	0	1	11	0	0	9	0	2	0	0
06:00 - 06:15	16	0	0	14	1	1	0	0	23	0	0	22	1	0	0	0
06:15 - 06:30	8	0	0	8	0	0	0	0	25	0	0	20	1	3	1	0
06:30 - 06:45	23	0	0	19	0	0	1	3	28	0	0	26	0	2	0	0
06:45 - 07:00	21	0	0	18	1	0	2	0	30	0	0	26	2	1	1	0
07:00 - 07:15	22	0	0	18	2	0	1	1	59	0	0	53	4	1	1	0
07:15 - 07:30	28	0	0	22	5	0	0	1	64	0	0	59	3	0	0	2
07:30 - 07:45	32	0	0	28	1	1	1	1	59	0	0	54	4	1	0	0
07:45 - 08:00	52	0	0	49	2	0	1	0	62	0	0	58	3	1	0	0
08:00 - 08:15	52	0	0	49	2	0	1	0	43	0	0	36	3	2	2	0
08:15 - 08:30	39	0	0	35	3	0	0	1	50	0	0	43	5	1	1	0
08:30 - 08:45	39	0	0	38	0	0	0	1	42	0	0	34	4	0	1	3
08:45 - 09:00	28	0	0	27	1	0	0	0	55	0	0	47	5	0	2	1
09:00 - 09:15	40	0	0	34	3	0	1	2	41	0	0	36	2	1	2	0
09:15 - 09:30	45	0	0	42	0	0	1	2	29	0	0	26	0	1	2	0
09:30 - 09:45	46	0	0	43	1	0	1	1	40	0	0	35	4	0	0	1
09:45 - 10:00	42	0	0	38	0	0	1	3	44	0	1	37	3	1	2	0
10:00 - 10:15	48	0	0	45	2	0	0	1	41	0	0	34	4	0	2	1
10:15 - 10:30	36	1	0	32	2	0	1	1	49	0	0	41	5	1	2	0
10:30 - 10:45	48	0	0	46	1	0	1	0	31	0	0	27	1	0	2	1
10:45 - 11:00	54	0	0	52	1	0	0	1	37	0	0	36	1	0	0	0
11:00 - 11:15	56	0	0	53	3	0	0	0	40	0	0	34	3	2	1	0
11:15 - 11:30	54	0	0	49	2	0	3	0	52	0	0	50	0	1	1	0
11:30 - 11:45	44	0	1	41	2	0	0	0	51	0	0	46	2	0	3	0
11:45 - 12:00	63	0	0	56	3	1	1	2	51	0	0	47	3	0	0	1
12:00 - 12:15	53	0	1	51	0	0	0	1	49	0	0	42	3	2	2	0
12:15 - 12:30	59	0	0	52	4	1	0	2	48	0	0	43	2	1	1	1
12:30 - 12:45	45	0	0	43	1	0	0	1	41	0	0	39	2	0	0	0
12:45 - 13:00	49	0	0	46	1	0	1	1	47	0	0	41	5	1	0	0
13:00 - 13:15	46	0	0	41	1	0	2	2	58	0	0	51	6	1	0	0
13:15 - 13:30	58	0	0	51	2	0	1	4	76	0	0	73	3	0	0	0
13:30 - 13:45	51	0	0	46	2	0	2	1	72	0	0	59	7	6	0	0
13:45 - 14:00	36	0	0	34	1	1	0	0	67	0	0	64	2	0	0	1
14:00 - 14:15	51	0	1	47	0	0	2	1	61	0	0	57	4	0	0	0
14:15 - 14:30	51	0	0	49	0	0	2	0	57	0	0	52	2	3	0	0
14:30 - 14:45	47	0	0	42	1	0	3	1	76	0	0	72	4	0	0	0
14:45 - 15:00	41	0	0	37	3	0	0	1	69	0	0	63	3	1	1	1
15:00 - 15:15	57	0	0	54	1	1	1	0	64	0	0	59	3	0	2	0
15:15 - 15:30	56	0	0	52	2	0	1	1	71	0	1	67	1	1	1	0
15:30 - 15:45	59	0	0	57	1	0	0	1	92	0	2	79	11	0	0	0
15:45 - 16:00	39	0	0	35	3	0	1	0	92	0	0	84	7	1	0	0
16:00 - 16:15	57	0	0	54	3	0	0	0	90	0	0	87	2	0	1	0
16:15 - 16:30	84	0	0	79	4	0	1	0	97	0	0	90	6	0	1	0
16:30 - 16:45	50	0	0	46	2	0	1	1	76	0	0	72	2	1	1	0
16:45 - 17:00	57	0	0	56	0	1	0	0	73	0	0	72	1	0	0	0
17:00 - 17:15	47	0	0	46	1	0	0	0	99	0	0	98	0	1	0	0
17:15 - 17:30	72	0	0	72	0	0	0	0	84	0	0	79	5	0	0	0
17:30 - 17:45	61	0	0	58	0	0	0	3	103	0	0	100	3	0	0	0
17:45 - 18:00	54	0	1	51	0	0	0	2	71	0	0	69	1	0	1	0
18:00 - 18:15	26	0	0	26	0	0	0	0	70	0	0	65	4	1	0	0
18:15 - 18:30	45	0	0	40	0	0	1	4	77	0	0	76	0	1	0	0
18:30 - 18:45	49	0	0	48	0	0	0	1	64	0	0	64	0	0	0	0
18:45 - 19:00	37	0	0	34	1	0	0	2	58	0	0	58	0	0	0	0
19:00 - 19:15	28	0	0	27	0	0	0	1	51	0	0	49	1	1	0	0
19:15 - 19:30	27	0	0	25	0	0	0	2	42	0	0	42	0	0	0	0
19:30 - 19:45	19	0	0	19	0	0	0	0	38	0	0	37	1	0	0	0
19:45 - 20:00	16	0	0	13	0	0	0	3	33	0	0	32	0	1	0	0
20:00 - 20:15	3	0	0	3	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
20:15 - 20:30	12	0	0	11	0	0	0	1	30	0	0	30	0	0	0	0
20:30 - 20:45	10	0	0	8	0	0	0	2	26	0	0					

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Am Giener								von: Am Giener							
	nach: Essenheimer Straße								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:30 - 02:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	4
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
05:45 - 06:00	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	6	1	0	1	2
06:00 - 06:15	3	0	0	1	0	1	1	0	12	0	0	10	1	0	0	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	8	0	0	2	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	1	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	5	0	0	1	2
07:15 - 07:30	6	0	0	5	1	0	0	0	6	0	0	4	1	0	1	0
07:30 - 07:45	3	0	0	2	1	0	0	0	22	0	0	19	1	0	0	2
07:45 - 08:00	10	0	0	7	2	0	0	1	20	0	0	11	6	0	1	2
08:00 - 08:15	8	0	0	7	0	0	1	0	25	0	0	19	3	0	2	1
08:15 - 08:30	15	0	0	12	2	0	0	1	21	0	0	20	0	0	1	0
08:30 - 08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	24	0	0	22	2	0	0	0
08:45 - 09:00	13	0	0	12	1	0	0	0	29	0	0	27	0	1	0	1
09:00 - 09:15	8	0	0	8	0	0	0	0	36	0	0	31	4	0	0	1
09:15 - 09:30	5	0	0	3	2	0	0	0	28	0	0	25	2	0	1	0
09:30 - 09:45	5	0	0	5	0	0	0	0	32	0	0	29	0	0	2	1
09:45 - 10:00	6	0	0	6	0	0	0	0	35	0	1	31	0	0	3	0
10:00 - 10:15	15	0	0	13	1	0	1	0	42	0	0	37	1	0	2	2
10:15 - 10:30	12	0	0	11	1	0	0	0	42	0	0	36	1	0	2	3
10:30 - 10:45	7	0	0	6	1	0	0	0	40	1	0	35	1	0	3	1
10:45 - 11:00	8	0	0	8	0	0	0	0	37	0	0	35	1	0	0	1
11:00 - 11:15	5	0	0	5	0	0	0	0	59	0	0	58	1	0	0	0
11:15 - 11:30	10	0	0	10	0	0	0	0	53	0	0	48	3	0	0	2
11:30 - 11:45	4	0	0	4	0	0	0	0	57	0	0	53	0	0	3	1
11:45 - 12:00	14	0	0	13	1	0	0	0	53	0	0	50	1	0	2	0
12:00 - 12:15	10	0	0	10	0	0	0	0	45	0	0	42	1	1	1	0
12:15 - 12:30	9	0	0	9	0	0	0	0	59	0	0	55	1	0	1	2
12:30 - 12:45	10	0	0	9	1	0	0	0	35	0	0	33	0	0	1	1
12:45 - 13:00	10	0	0	9	1	0	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0
13:00 - 13:15	8	0	1	7	0	0	0	0	60	0	0	54	3	0	2	1
13:15 - 13:30	8	0	0	8	0	0	0	0	49	0	0	45	3	0	0	1
13:30 - 13:45	11	0	0	11	0	0	0	0	47	0	0	46	0	0	0	1
13:45 - 14:00	13	0	0	12	1	0	0	0	44	0	0	39	3	0	0	2
14:00 - 14:15	8	0	0	8	0	0	0	0	32	0	0	29	1	1	0	1
14:15 - 14:30	12	0	0	12	0	0	0	0	52	0	0	49	2	0	1	0
14:30 - 14:45	12	0	0	12	0	0	0	0	51	0	0	50	0	0	0	1
14:45 - 15:00	9	0	0	9	0	0	0	0	45	0	0	44	0	0	1	0
15:00 - 15:15	9	0	0	8	1	0	0	0	56	0	0	56	0	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	64	0	0	61	2	0	0	1
15:30 - 15:45	8	0	0	8	0	0	0	0	51	0	0	44	3	0	3	1
15:45 - 16:00	19	0	0	19	0	0	0	0	47	0	0	44	2	0	1	0
16:00 - 16:15	23	0	0	21	2	0	0	0	39	0	0	39	0	0	0	0
16:15 - 16:30	12	0	0	11	0	0	0	1	62	0	0	60	2	0	0	0
16:30 - 16:45	20	0	0	19	0	0	1	0	69	0	0	63	3	0	2	1
16:45 - 17:00	14	0	0	14	0	0	0	0	50	0	0	44	3	0	1	2
17:00 - 17:15	25	0	0	22	2	0	0	1	69	0	0	65	3	1	0	0
17:15 - 17:30	13	0	0	13	0	0	0	0	59	0	0	56	2	0	0	1
17:30 - 17:45	18	0	0	18	0	0	0	0	64	0	0	63	0	0	0	1
17:45 - 18:00	14	0	0	14	0	0	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0
18:00 - 18:15	22	0	1	21	0	0	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0
18:15 - 18:30	11	0	0	11	0	0	0	0	37	0	0	37	0	0	0	0
18:30 - 18:45	13	0	0	13	0	0	0	0	41	0	0	40	0	0	1	0
18:45 - 19:00	13	0	0	13	0	0	0	0	37	0	0	36	0	0	0	1
19:00 - 19:15	9	0	0	9	0	0	0	0	39	0	1	37	0	0	0	1
19:15 - 19:30	5	0	0	5	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
19:30 - 19:45	3	0	0	3	0	0	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0
19:45 - 20:00	6	0	0	6	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
20:00 - 20:15	7	0	0	7	0	0	0	0	18	0	0	17	0	0	0	1
20:15 - 20:30	5	0	0	5	0	0	0	0	12	0	0	9	1	0	0	2
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	3	0	0	0	0								

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 33								Strom 34							
	von: Am Giener								von: Am Giener							
	nach: Am Giener								nach: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	1	0	0	1
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	10	2	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	10	2	1	1	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	0	1	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	2	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	1	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	17	0	0	0	1
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	14	1	0	1	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	18	1	0	2	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	17	1	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	27	3	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	1	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	0	0	1	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	2	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	27	0	0	1	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	1	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	20	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	28	1	0	1	1
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	28	0	0	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	0	0	2	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	29	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	35	3	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	23	3	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	29	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	45	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	39	2	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	23	1	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	1	0	1	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
2																

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: Essenheimer Straße								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	37	1	0	0	0
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	42	0	0	38	4	0	0	0
05:45 - 06:00	2	0	0	1	1	0	0	0	56	0	0	56	0	0	0	0
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	48	0	0	45	2	1	0	0
06:15 - 06:30	6	0	0	6	0	0	0	0	48	0	1	40	7	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	4	0	0	0	0	79	0	0	72	4	2	1	0
06:45 - 07:00	3	0	0	2	0	1	0	0	72	0	0	68	4	0	0	0
07:00 - 07:15	6	0	0	3	3	0	0	0	72	0	0	68	3	1	0	0
07:15 - 07:30	6	0	0	6	0	0	0	0	86	0	0	79	4	1	1	1
07:30 - 07:45	6	0	0	5	1	0	0	0	105	0	0	101	2	2	0	0
07:45 - 08:00	8	0	0	8	0	0	0	0	101	0	0	90	8	3	0	0
08:00 - 08:15	7	0	0	5	2	0	0	0	90	0	0	85	4	1	0	0
08:15 - 08:30	4	0	0	3	1	0	0	0	57	0	0	54	2	0	0	1
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	93	0	0	86	3	1	3	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	74	0	0	69	2	1	1	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	51	5	2	2	0
09:15 - 09:30	5	0	0	4	1	0	0	0	68	0	0	59	5	0	3	1
09:30 - 09:45	2	0	0	1	1	0	0	0	61	0	0	54	6	1	0	0
09:45 - 10:00	6	0	0	4	1	0	1	0	62	0	0	56	1	1	3	1
10:00 - 10:15	1	0	0	0	1	0	0	0	51	0	0	45	2	1	2	1
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	66	0	0	57	3	0	6	0
10:30 - 10:45	4	0	0	3	1	0	0	0	58	0	0	54	2	1	1	0
10:45 - 11:00	4	0	0	4	0	0	0	0	50	0	0	46	3	0	1	0
11:00 - 11:15	6	0	0	5	0	0	1	0	60	0	0	56	2	1	1	0
11:15 - 11:30	4	0	0	4	0	0	0	0	50	0	0	45	4	0	1	0
11:30 - 11:45	3	0	0	2	1	0	0	0	44	0	0	42	0	1	1	0
11:45 - 12:00	5	0	0	3	2	0	0	0	45	0	2	37	3	0	2	1
12:00 - 12:15	1	0	0	0	1	0	0	0	49	0	0	44	3	2	0	0
12:15 - 12:30	3	0	0	2	1	0	0	0	46	0	0	42	2	0	2	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	56	0	0	50	2	2	0	2
12:45 - 13:00	4	0	0	4	0	0	0	0	56	0	0	51	4	0	1	0
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	47	0	0	41	4	1	0	1
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0	69	0	1	63	3	2	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	61	0	0	53	7	1	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	43	0	0	40	2	0	0	1
14:00 - 14:15	3	0	0	3	0	0	0	0	57	0	0	51	4	1	1	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	59	1	0	1	0
14:30 - 14:45	3	0	0	2	1	0	0	0	76	0	0	69	4	1	2	0
14:45 - 15:00	4	0	0	3	1	0	0	0	38	0	0	34	4	0	0	0
15:00 - 15:15	4	0	1	3	0	0	0	0	55	0	0	49	5	1	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	58	0	0	54	3	0	1	0
15:30 - 15:45	7	0	0	6	1	0	0	0	62	0	0	55	2	2	2	1
15:45 - 16:00	5	0	0	4	1	0	0	0	64	0	0	60	3	0	1	0
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	39	0	0	37	1	1	0	0
16:15 - 16:30	4	0	0	4	0	0	0	0	51	0	0	50	1	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	78	0	0	68	8	1	1	0
16:45 - 17:00	4	0	0	3	1	0	0	0	57	0	0	52	1	3	1	0
17:00 - 17:15	6	0	0	5	1	0	0	0	66	0	0	64	0	2	0	0
17:15 - 17:30	8	0	0	8	0	0	0	0	56	0	1	53	2	0	0	0
17:30 - 17:45	10	0	0	10	0	0	0	0	40	0	0	37	1	1	0	1
17:45 - 18:00	8	0	0	8	0	0	0	0	65	0	0	64	1	0	0	0
18:00 - 18:15	8	0	0	8	0	0	0	0	39	0	0	37	1	1	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	55	0	0	54	1	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	51	2	1	0	0
18:45 - 19:00	7	0	0	7	0	0	0	0	47	0	0	47	0	0	0	0
19:00 - 19:15	1	0	0	1	0	0	0	0	41	0	0	39	0	1	0	1
19:15 - 19:30	2	0	0	1	1	0	0	0	51	0	0	49	2	0	0	0
19:30 - 19:45	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	0	35	1	0	0	0
19:45 - 20:00	1	0	0	1	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
20:00 - 20:15	2	0	0	1	1	0	0	0	21	0	0	18	2	1	0	0
20:15 - 20:30	2	0	0	1	0	0	1	0	16	0	0	16	0	0	0	0
20:30 - 20:45	2	0	0	2	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
20:45 - 21:00	6	0	0	6	0	0	0	0	28</							

2. Auswertung Knotenstromzählungen

[illegible]

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreuzung

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Stadt: Nieder-Olm
 Knotenpunkt: K2
 L413 / Am Hahnenbusch / Am Schäferbrunnen
 Datum: Donnerstag, 22. Februar 2024
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: JD
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	Am Schäferbrunnen	Norden
2	L413 Rtg. Nieder-Olm	
3	Am Hahnenbusch	
4	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	Am Schäferbrunnen	L413 Rtg. Nieder-Olm
13	Am Schäferbrunnen	Am Hahnenbusch
14	Am Schäferbrunnen	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
21	L413 Rtg. Nieder-Olm	Am Schäferbrunnen
23	L413 Rtg. Nieder-Olm	Am Hahnenbusch
24	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
31	Am Hahnenbusch	Am Schäferbrunnen
32	Am Hahnenbusch	L413 Rtg. Nieder-Olm
34	Am Hahnenbusch	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
41	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Am Schäferbrunnen
42	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Nieder-Olm
43	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Am Hahnenbusch

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

Spitzenstunde Vormittag:	07:30 Uhr	bis	08:30 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag:	16:15 Uhr	bis	17:15 Uhr

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Am Schäferbrunnen								von: Am Schäferbrunnen							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Am Hahnenbusch							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	3	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0
06:30 - 06:45	5	0	0	2	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	5	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	8	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	8	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	4	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
09:00 - 09:15	5	0	0	4	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	12	0	0	10	0	1	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	7	0	0	6	0	1	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:45 - 10:00	9	0	0	9	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	8	0	0	6	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:15 - 10:30	7	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	13	0	0	12	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:45 - 11:00	7	0	0	6	1	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
11:00 - 11:15	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	9	0	0	7	0	1	1	0	6	0	0	5	1	0	0	0
11:30 - 11:45	14	0	0	13	0	1	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
11:45 - 12:00	10	0	0	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	15	0	0	13	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:15 - 12:30	16	0	0	14	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:30 - 12:45	16	0	0	12	0	2	2	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:45 - 13:00	8	0	0	7	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	19	0	0	18	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	14	0	0	13	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	7	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:45 - 14:00	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
14:00 - 14:15	30	0	0	28	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	19	0	0	16	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	21	0	0	21	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
14:45 - 15:00	15	0	0	11	2	0	2	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:00 - 15:15	13	0	0	12	0	0	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:15 - 15:30	15	0	0	15	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	22	0	0	20	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	16	0	0	14	0	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	24	0	0	22	0	1	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
16:15 - 16:30	26	0	0	26	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	25	0	0	25	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	14	0	0	14	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	18	0	0	17	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	18	0	0	14	0	0	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	11	0	0	11	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	7	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	5	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	9	0	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	9	0	0	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	5	0	0	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0
19:45 - 20:00	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	4	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Am Schäferbrunnen								von: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim								nach: Am Schäferbrunnen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	0	0	0	2
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
05:45 - 06:00	1	0	0	0	0	1	0	0	28	0	0	27	0	0	0	1
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
06:15 - 06:30	3	0	0	0	0	3	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	0	0	1	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	1	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	19	0	0	17	0	0	0	2
07:30 - 07:45	4	0	0	4	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0	26	0	0	24	0	1	1	0
08:00 - 08:15	5	0	0	3	0	1	1	0	17	0	0	15	1	1	0	0
08:15 - 08:30	5	0	0	5	0	0	0	0	11	0	0	9	1	0	1	0
08:30 - 08:45	3	0	0	2	1	0	0	0	12	0	0	8	1	1	1	1
08:45 - 09:00	3	0	0	2	0	0	1	0	7	0	0	6	0	0	1	0
09:00 - 09:15	9	0	0	9	0	0	0	0	17	0	0	16	0	1	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	4	0	0	1	0	18	0	0	18	0	0	0	0
09:45 - 10:00	13	0	0	13	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
10:00 - 10:15	8	0	0	7	0	0	1	0	9	0	0	8	0	0	0	1
10:15 - 10:30	7	0	0	5	1	0	1	0	17	0	0	15	0	2	0	0
10:30 - 10:45	13	0	0	13	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0
10:45 - 11:00	5	0	0	5	0	0	0	0	24	0	0	21	2	0	1	0
11:00 - 11:15	5	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
11:15 - 11:30	9	0	0	9	0	0	0	0	14	0	0	13	0	0	0	1
11:30 - 11:45	7	0	0	7	0	0	0	0	13	0	0	11	0	0	1	1
11:45 - 12:00	7	0	0	7	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	0	13	0	1	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
12:15 - 12:30	6	0	0	4	1	1	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
12:30 - 12:45	7	0	0	7	0	0	0	0	15	0	0	14	0	0	1	0
12:45 - 13:00	4	0	0	2	0	1	1	0	14	0	0	13	0	1	0	0
13:00 - 13:15	10	0	0	10	0	0	0	0	18	0	0	17	0	0	1	0
13:15 - 13:30	13	0	0	13	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
13:30 - 13:45	8	0	0	7	0	0	1	0	16	0	0	15	1	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	13	0	0	1	0
14:00 - 14:15	13	0	0	13	0	0	0	0	19	0	0	18	0	0	1	0
14:15 - 14:30	8	0	0	7	1	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
14:30 - 14:45	10	0	0	9	0	0	1	0	20	0	0	14	1	1	4	0
14:45 - 15:00	4	0	0	3	0	0	1	0	18	0	0	18	0	0	0	0
15:00 - 15:15	11	0	0	10	0	1	0	0	23	0	0	21	0	0	0	2
15:15 - 15:30	8	0	0	7	0	0	1	0	16	0	0	12	2	0	2	0
15:30 - 15:45	10	0	0	7	3	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
15:45 - 16:00	7	0	0	5	0	0	1	1	12	0	0	11	0	0	0	1
16:00 - 16:15	10	0	0	10	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:15 - 16:30	16	0	0	16	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
16:30 - 16:45	8	0	0	8	0	0	0	0	12	0	0	11	0	0	1	0
16:45 - 17:00	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
17:00 - 17:15	4	0	0	4	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
17:15 - 17:30	6	0	0	5	0	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0
17:30 - 17:45	5	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	8	0	0	6	0	0	0	2
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	3	0	0	3	0	0	0	0	9	0	0	7	0	1	0	1
19:00 - 19:15	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
19:45 - 20:00	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	1	0	0
20:00 - 20:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	1	0	0	1	0	0										

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: L413 Rtg. Nieder-Olm								von: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: Am Hahnenbusch								nach: L413 Rtg. Stackeden-Elshelm							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	0	0	0	2
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	3	1	0	0	2
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
02:45 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
03:00 - 03:15	2	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	1	2	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	2
03:30 - 03:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	3	0	0	0	4
04:00 - 04:15	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	3	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	1	1	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	8	1	1	1	1
05:30 - 05:45	9	0	0	8	0	0	0	1	30	0	0	30	0	0	0	0
05:45 - 06:00	11	0	0	10	0	0	0	1	40	0	0	37	1	1	0	1
06:00 - 06:15	15	0	0	15	0	0	0	0	48	0	0	43	3	1	0	1
06:15 - 06:30	18	0	0	18	0	0	0	0	37	0	0	35	1	0	1	0
06:30 - 06:45	21	0	0	21	0	0	0	0	63	0	0	54	1	2	2	4
06:45 - 07:00	53	1	0	49	0	0	2	2	55	0	0	46	3	1	3	2
07:00 - 07:15	49	0	0	48	1	0	0	0	89	0	0	78	7	1	2	1
07:15 - 07:30	40	0	0	34	5	0	0	1	97	0	0	86	8	0	0	3
07:30 - 07:45	53	0	0	50	0	0	2	1	105	0	0	93	7	3	1	1
07:45 - 08:00	107	0	0	101	4	1	0	1	128	0	0	119	6	1	1	1
08:00 - 08:15	60	0	0	56	1	1	1	1	124	0	0	109	9	2	2	2
08:15 - 08:30	50	0	0	47	2	0	1	0	101	0	0	89	11	1	0	0
08:30 - 08:45	44	0	0	40	1	0	3	0	95	0	0	81	7	1	1	5
08:45 - 09:00	59	0	0	55	2	0	2	0	96	0	0	88	6	0	1	1
09:00 - 09:15	35	0	0	31	2	0	2	0	75	0	0	63	5	1	4	2
09:15 - 09:30	26	0	0	22	0	0	3	1	87	0	0	80	2	1	2	2
09:30 - 09:45	24	0	0	20	2	0	1	1	92	0	1	82	5	1	1	2
09:45 - 10:00	29	0	0	27	0	0	2	0	86	0	1	73	5	1	3	3
10:00 - 10:15	47	0	0	44	1	0	2	0	82	0	0	70	6	1	2	3
10:15 - 10:30	32	0	0	31	1	0	0	0	88	1	0	75	7	1	4	1
10:30 - 10:45	46	0	0	42	2	0	1	1	72	0	0	62	4	1	3	2
10:45 - 11:00	36	0	0	33	0	0	2	1	90	0	0	84	3	0	1	2
11:00 - 11:15	42	0	0	39	2	0	0	1	102	0	0	88	9	2	3	0
11:15 - 11:30	34	0	0	30	1	0	2	1	99	0	0	92	2	1	4	0
11:30 - 11:45	28	0	0	25	1	0	1	1	94	0	1	83	5	1	4	0
11:45 - 12:00	41	0	0	40	0	0	1	0	107	0	0	97	6	1	1	2
12:00 - 12:15	44	0	0	38	1	0	5	0	97	0	1	87	5	1	2	1
12:15 - 12:30	26	0	1	23	0	0	2	0	108	0	0	95	7	2	1	3
12:30 - 12:45	31	0	0	28	1	0	1	1	88	0	0	83	4	0	0	1
12:45 - 13:00	38	0	0	37	0	0	1	0	97	0	0	90	6	1	0	0
13:00 - 13:15	36	0	0	33	0	0	2	1	110	0	0	94	10	2	2	2
13:15 - 13:30	22	0	1	16	2	0	1	2	136	0	0	126	4	0	1	5
13:30 - 13:45	24	0	0	23	0	0	1	0	116	0	0	99	10	6	0	1
13:45 - 14:00	38	0	0	35	1	0	1	1	114	0	0	105	4	2	1	2
14:00 - 14:15	37	0	0	29	4	0	3	1	109	0	1	99	5	0	3	1
14:15 - 14:30	27	0	0	26	1	0	0	0	110	0	0	103	2	3	2	0
14:30 - 14:45	38	0	0	37	0	0	1	0	130	0	0	119	7	1	2	1
14:45 - 15:00	34	0	0	28	1	0	4	1	116	0	0	106	7	1	0	2
15:00 - 15:15	40	0	0	37	1	0	2	0	120	0	0	111	5	0	3	1
15:15 - 15:30	33	0	0	32	0	0	1	0	128	0	1	117	7	1	1	1
15:30 - 15:45	47	0	0	44	0	0	2	1	164	0	2	152	8	1	0	1
15:45 - 16:00	54	0	0	51	0	0	2	1	142	0	0	128	12	2	0	0
16:00 - 16:15	43	0	0	40	2	1	0	0	161	0	0	152	6	0	1	2
16:15 - 16:30	44	0	0	40	1	0	1	2	181	0	0	164	10	1	3	3
16:30 - 16:45	30	0	0	27	0	0	1	2	144	0	0	131	5	1	2	5
16:45 - 17:00	28	0	0	27	0	0	1	0	149	0	0	143	1	2	0	3
17:00 - 17:15	36	0	0	33	0	0	2	1	162	0	0	156	2	1	1	2
17:15 - 17:30	30	0	0	30	0	0	0	0	174	0	0	168	5	1	0	0
17:30 - 17:45	23	0	0	22	0	0	1	0	172	0	0	164	4	0	0	4
17:45 - 18:00	28	0	1	26	0	0	0	1	147	0	1	137	3	0	1	5
18:00 - 18:15	19	0	0	18	0	0	0	1	117	0	0	110	5	1	1	0
18:15 - 18:30	17	0	0	17	0	0	0	0	140	0	0	134	0	1	1	4
18:30 - 18:45	17	0	0	15	0	0	2	0	124	0	0	122	0	1	0	1
18:45 - 19:00	12	0	0	11	0	0	0	1	109	0	0	106	1	0	0	2
19:00 - 19:15	10	0	0	9	0	0	0	1	94	0	0	91	1	1	0	1
19:15 - 19:30	15	0	0	14	0	0	0	1	80	0	0	78	0	0	0	2
19:30 - 19:45	9	0	0	8	0	0	1	0	70	0	0	69	1	0	0	0
19:45 - 20:00	5	0	0	5	0	0	0	0	61	0	0	57	0	2	0	2
20:00 - 20:15	8	0	0	8	0	0	0	0	47	0	0	47	0	0	0	0
20:15 - 20:30	8	0	0	7	0	0	0	1	50	0						

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Am Hahnenbusch								von: Am Hahnenbusch							
	nach: Am Schäferbrunnen								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	1
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	1
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	1	4
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	4	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	1	0	1	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	7	1	0	1	1
07:30 - 07:45	0	1	0	0	0	0	0	0	18	0	0	13	4	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	24	1	0	2	1
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	29	2	0	4	3
08:15 - 08:30	2	0	0	2	0	0	0	0	33	0	0	23	3	0	3	4
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	31	0	0	28	1	0	1	1
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	30	0	0	26	1	0	2	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	18	3	0	2	2
09:15 - 09:30	5	0	0	5	0	0	0	0	24	0	0	20	2	0	1	1
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	0	0	2	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	34	0	0	31	1	0	1	1
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	28	0	0	25	0	0	2	1
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	31	0	0	28	2	0	0	1
10:45 - 11:00	3	0	0	3	0	0	0	0	44	0	0	40	2	0	1	1
11:00 - 11:15	3	0	0	3	0	0	0	0	42	0	0	38	0	0	3	1
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	42	0	0	37	3	0	2	0
11:30 - 11:45	2	0	0	1	0	0	1	0	31	0	0	27	1	0	2	1
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	35	0	1	32	0	0	1	1
12:00 - 12:15	5	0	0	5	0	0	0	0	39	0	0	38	1	0	0	0
12:15 - 12:30	4	1	0	3	0	0	1	0	42	0	0	36	1	0	4	1
12:30 - 12:45	2	0	0	1	0	0	1	0	34	0	0	32	0	0	2	0
12:45 - 13:00	5	0	0	5	0	0	0	0	32	0	1	30	0	0	1	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	41	0	0	39	1	0	1	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	36	0	1	1	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	2	26	1	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	33	0	0	29	0	0	3	1
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	61	0	0	52	4	0	2	3
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	29	0	0	27	0	0	1	1
14:30 - 14:45	1	0	0	0	0	0	0	1	34	0	0	31	3	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	29	0	0	25	1	0	3	0
15:00 - 15:15	1	0	0	0	1	0	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	51	0	0	50	0	0	0	1
15:30 - 15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	72	0	0	70	0	0	2	0
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	51	0	0	48	0	0	2	1
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	56	0	1	1	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	57	0	0	53	0	2	1	1
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	59	2	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	59	0	0	56	1	0	0	2
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	85	0	0	84	1	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	61	0	0	60	0	0	0	1
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	0	33	1	0	1	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	14	1	0	0	1
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	21	0	0	0	1
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Am Hahnenbusch								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								nach: Am Schäferbrunnen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	2	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:45 - 08:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
08:00 - 08:15	2	0	0	1	1	0	0	0	8	0	0	6	0	1	1	0
08:15 - 08:30	11	0	0	9	0	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	5	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0	8	0	2	0	0
09:00 - 09:15	4	0	0	3	1	0	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	1	0	0	1	0	12	0	0	11	0	0	1	0
09:30 - 09:45	8	0	0	6	1	0	1	0	9	0	0	9	0	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	0	1	0	0
10:00 - 10:15	10	0	0	9	0	0	1	0	10	0	0	8	1	0	1	0
10:15 - 10:30	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:45 - 11:00	8	0	0	8	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:00 - 11:15	9	0	0	9	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:15 - 11:30	11	0	0	11	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
11:30 - 11:45	9	0	0	9	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	12	0	0	11	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
12:00 - 12:15	6	0	0	6	0	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
12:15 - 12:30	11	0	0	11	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
12:30 - 12:45	4	0	0	4	0	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
12:45 - 13:00	9	1	0	8	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:15 - 13:30	9	0	0	8	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	10	0	0	9	0	0	1	0	3	0	0	2	0	0	0	1
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
14:00 - 14:15	9	0	0	9	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
14:15 - 14:30	7	0	0	7	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	6	2	0	1	0
14:45 - 15:00	8	0	0	8	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:00 - 15:15	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	1	1	0	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0
15:45 - 16:00	5	2	0	5	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:00 - 16:15	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	9	0	0	9	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	5	0	0	4	1	0	0	0	8	0	0	5	0	2	1	0
17:00 - 17:15	11	0	0	11	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
17:15 - 17:30	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
19:00 - 19:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:30 - 19:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Am Hahnenbusch							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	4	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	3	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	5	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	8	0	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	21	0	0	17	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	45	0	0	43	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	54	0	0	49	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	57	0	0	52	2	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	66	0	0	59	4	1	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	54	0	1	44	7	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	93	0	0	85	2	2	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	90	0	0	85	4	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:00 - 07:15	83	0	0	74	3	2	1	3	3	0	0	3	0	0	0	0
07:15 - 07:30	109	0	0	99	5	2	2	1	4	0	0	3	1	0	0	0
07:30 - 07:45	153	0	0	145	3	2	1	2	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	142	0	0	120	14	3	1	4	6	0	0	6	0	0	0	0
08:00 - 08:15	132	0	0	121	10	1	0	0	8	0	0	5	1	0	1	1
08:15 - 08:30	87	0	0	79	2	1	2	3	4	0	0	4	0	0	0	0
08:30 - 08:45	129	0	0	120	5	1	3	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:45 - 09:00	100	0	0	91	6	0	1	2	6	0	0	6	0	0	0	0
09:00 - 09:15	93	0	1	77	11	1	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0
09:15 - 09:30	101	0	0	90	7	1	2	1	10	0	0	8	1	0	1	0
09:30 - 09:45	100	0	0	88	7	1	3	1	6	0	0	6	0	0	0	0
09:45 - 10:00	84	0	1	74	1	0	6	2	11	0	0	10	0	0	1	0
10:00 - 10:15	80	0	0	71	2	1	3	3	9	0	0	9	0	0	0	0
10:15 - 10:30	121	0	0	101	7	1	8	4	8	0	0	7	1	0	0	0
10:30 - 10:45	101	1	0	92	1	1	5	2	11	0	0	9	2	0	0	0
10:45 - 11:00	99	0	0	90	5	1	1	2	8	0	0	8	0	0	0	0
11:00 - 11:15	111	0	0	104	4	1	2	0	11	0	0	11	0	0	0	0
11:15 - 11:30	112	0	0	100	8	1	1	2	11	0	0	10	0	0	1	0
11:30 - 11:45	102	0	0	94	0	1	6	1	10	0	0	8	0	0	1	1
11:45 - 12:00	109	0	2	93	8	0	4	2	8	0	0	8	0	0	0	0
12:00 - 12:15	97	0	0	89	5	2	0	1	11	0	0	10	0	0	1	0
12:15 - 12:30	118	0	0	107	5	1	3	2	8	0	0	8	0	0	0	0
12:30 - 12:45	97	0	0	89	3	1	1	3	6	0	0	6	0	0	0	0
12:45 - 13:00	106	0	0	100	4	0	2	0	7	0	0	6	1	0	0	0
13:00 - 13:15	115	0	0	104	7	1	1	2	7	0	0	6	0	0	1	0
13:15 - 13:30	124	0	1	114	6	3	0	0	9	0	0	8	0	0	0	1
13:30 - 13:45	115	0	0	106	8	1	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:45 - 14:00	95	0	0	81	8	1	1	4	9	0	0	9	0	0	0	0
14:00 - 14:15	86	0	0	78	4	2	1	1	5	0	0	5	0	0	0	0
14:15 - 14:30	126	0	0	120	3	1	2	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	146	0	0	140	2	1	2	1	4	0	0	4	0	0	0	0
14:45 - 15:00	96	0	0	86	8	0	1	1	4	0	0	4	0	0	0	0
15:00 - 15:15	126	0	0	118	5	2	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	138	0	0	128	5	1	2	2	4	0	0	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	128	0	0	112	8	2	4	2	5	0	0	5	0	0	0	0
15:45 - 16:00	128	0	0	122	5	0	1	0	4	0	0	3	0	0	1	0
16:00 - 16:15	85	0	0	83	1	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	139	0	0	135	4	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	175	0	0	158	12	1	3	1	4	0	0	3	1	0	0	0
16:45 - 17:00	127	0	0	117	7	1	0	2	8	0	0	7	0	0	1	0
17:00 - 17:15	143	0	0	138	3	2	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
17:15 - 17:30	138	0	0	130	6	1	0	1	7	0	1	6	0	0	0	0
17:30 - 17:45	125	0	0	121	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	129	0	0	127	2	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	99	0	0	95	3	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:15 - 18:30	125	0	0	123	1	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	114	0	1	108	3	1	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:45 - 19:00	90	0	0	84	2	0	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0
19:00 - 19:15	92	0	1	88	0	1	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
19:15 - 19:30	85	0	0	82	2	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
19:30 - 19:45	70	0	0	67	3	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:45 - 20:00	49	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	42	0	0	37	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	35	0	1	30	1	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
20:30 - 20:45	43	0	0	43	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:45 - 21:00	46	0	0	44	1	0										

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreisverkehr

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Stadt: Nieder-Olm
 Knotenpunkt: K3
 L413 / Rampe A63
 Datum: Donnerstag, 22. Februar 2024
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: JD
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
2	L413 Rtg. Nieder-Olm	Norden
3	Rampe A63	
4	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
22	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Nieder-Olm
23	L413 Rtg. Nieder-Olm	Rampe A63
24	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
32	Rampe A63	L413 Rtg. Nieder-Olm
33	Rampe A63	Rampe A63
34	Rampe A63	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
42	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Nieder-Olm
43	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Rampe A63
44	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim

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

Spitzenstunde Vormittag:	07:30 Uhr	bis	08:30 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag:	16:15 Uhr	bis	17:15 Uhr

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 22								Strom 23							
	von: L413 Rtg. Nieder-Olm								von: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Rampe A63							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	19	4	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	25	0	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	17	6	0	0	1
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	2
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	1	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	3	2	0	0	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	12	3	0	0	1
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	11	2	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	4	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	1	0	1	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	1	1
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	7	4	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	2	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	0	2	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	2	2	0	2	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	3	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	4	2	0	1	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	9	2	1	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	1	0	0	1
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	2	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	12	0	0	1	1
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1	4	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	3	4	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	14	4	0	1	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	6	3	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	12	4	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	13	5	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	10	4	0	1	1
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	19	2	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	8	3	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	4	2	0	2	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	28	3	0	0	1
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	4	3	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	1	0	0	1
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	19	2	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	1	0	1	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	17	3	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	0	0	2	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	0	1
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	0	54	7	0	2	3
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	44	11	0	2	1
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	705	0	0	563	103	3	20	16

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 24								Strom 32							
	von: L413 Rtg. Nieder-Olm								von: Rampe A63							
	nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
00:15 - 00:30	5	0	0	3	0	0	0	2	6	0	0	6	0	0	0	0
00:30 - 00:45	6	0	0	5	0	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
00:45 - 01:00	5	0	0	3	0	1	0	1	6	0	0	5	0	0	1	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
01:45 - 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
02:00 - 02:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	5	0	0	3	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	3	0	0	2	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
03:30 - 03:45	2	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
03:45 - 04:00	7	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	7	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	4	0	0	3	0	0	0	1	5	0	0	4	0	1	0	0
04:30 - 04:45	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:45 - 05:00	2	0	0	1	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:00 - 05:15	13	0	0	13	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:15 - 05:30	12	0	0	8	2	1	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
05:30 - 05:45	41	0	0	41	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:45 - 06:00	50	0	0	49	0	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:00 - 06:15	43	0	0	39	1	0	2	1	6	0	0	5	1	0	0	0
06:15 - 06:30	38	0	0	37	1	0	0	0	10	0	0	8	2	0	0	0
06:30 - 06:45	74	0	0	70	0	2	0	2	12	0	0	10	1	1	0	0
06:45 - 07:00	71	1	0	67	1	0	1	2	15	0	0	13	1	1	0	0
07:00 - 07:15	105	0	0	102	2	1	0	0	21	0	0	18	3	0	0	0
07:15 - 07:30	111	0	0	103	7	0	0	1	29	0	0	25	2	0	2	0
07:30 - 07:45	125	0	0	120	1	3	1	0	49	0	0	47	2	0	0	0
07:45 - 08:00	192	0	0	185	1	4	1	1	61	0	0	56	4	0	1	0
08:00 - 08:15	159	0	0	145	8	3	2	1	44	0	0	38	4	0	2	0
08:15 - 08:30	122	0	0	114	7	1	0	0	52	0	0	44	7	0	1	0
08:30 - 08:45	104	0	0	90	6	2	1	5	33	0	0	31	2	0	0	0
08:45 - 09:00	125	0	0	117	6	0	1	1	50	0	0	47	3	0	0	0
09:00 - 09:15	99	0	0	85	4	2	6	2	27	0	0	23	2	0	2	0
09:15 - 09:30	87	0	0	78	2	1	3	3	36	0	0	32	3	0	1	0
09:30 - 09:45	95	0	1	92	1	1	0	0	46	0	0	42	2	0	2	0
09:45 - 10:00	85	0	0	78	0	1	5	1	36	0	0	33	3	0	0	0
10:00 - 10:15	107	0	0	98	4	1	2	2	46	0	0	44	2	0	0	0
10:15 - 10:30	107	1	0	97	5	1	3	1	31	0	0	28	2	0	1	0
10:30 - 10:45	106	0	0	101	2	1	2	0	33	0	0	30	3	0	0	0
10:45 - 11:00	116	0	0	108	2	0	3	3	49	0	0	46	3	0	0	0
11:00 - 11:15	113	0	0	103	3	2	4	1	29	0	0	26	3	0	0	0
11:15 - 11:30	108	0	0	105	1	1	0	1	43	0	0	39	4	0	0	0
11:30 - 11:45	100	0	1	92	3	1	1	2	37	0	0	30	5	0	1	1
11:45 - 12:00	114	0	0	106	4	0	3	1	58	0	0	55	2	0	1	0
12:00 - 12:15	114	0	1	102	4	1	5	1	59	0	0	54	5	0	0	0
12:15 - 12:30	105	0	1	95	5	1	2	1	61	0	0	57	4	0	0	0
12:30 - 12:45	89	0	0	86	2	0	1	0	49	0	0	48	1	0	0	0
12:45 - 13:00	103	0	0	98	3	2	0	0	59	0	0	55	3	1	0	0
13:00 - 13:15	127	0	0	115	8	1	2	1	54	0	0	53	1	0	0	0
13:15 - 13:30	117	0	1	112	1	1	1	1	49	0	0	48	1	0	0	0
13:30 - 13:45	112	0	0	102	4	6	0	0	63	0	0	62	1	0	0	0
13:45 - 14:00	110	0	0	107	0	0	2	1	79	0	0	75	4	0	0	0
14:00 - 14:15	108	0	0	96	7	0	4	1	72	0	0	67	4	0	0	1
14:15 - 14:30	87	0	0	83	1	2	1	0	80	0	0	77	3	0	0	0
14:30 - 14:45	134	0	0	125	4	1	4	0	74	0	0	73	1	0	0	0
14:45 - 15:00	103	0	0	98	1	1	2	1	80	0	0	78	1	0	1	0
15:00 - 15:15	128	0	0	119	2	0	5	2	78	0	0	77	1	0	0	0
15:15 - 15:30	112	0	1	107	2	1	1	0	90	0	0	87	3	0	0	0
15:30 - 15:45	146	0	0	139	2	1	2	2	99	0	0	96	3	0	0	0
15:45 - 16:00	138	0	0	126	7	2	2	1	102	0	0	100	2	0	0	0
16:00 - 16:15	143	0	0	138	5	0	0	0	89	0	0	87	2	0	0	0
16:15 - 16:30	154	0	0	142	7	1	2	2	98	0	0	95	2	0	0	1
16:30 - 16:45	126	0	0	119	1	1	3	2	92	0	0	91	1	0	0	0
16:45 - 17:00	126	0	0	119	2	2	2	1	103	0	0	99	4	0	0	0
17:00 - 17:15	147	0	0	146	0	0	1	0	90	0	0	89	1	0	0	0
17:15 - 17:30	143	0	0	139	3	1	0	0	105	0	0	104	1	0	0	0
17:30 - 17:45	117	0	0	114	0	0	1	2	101	0	0	98	3	0	0	0
17:45 - 18:00	112	0	2	106	0	0	1	3	83	0	0	81	2	0	0	0
18:00 - 18:15	98	0	0	90	4	1	0	3	93	0	0	91	2	0	0	0
18:15 - 18:30	113	0	0	110	0	1	0	2	89	0	0	88	1	0	0	0
18:30 - 18:45	96	0	0	94	0	1	1	0	88	0	0	84	3	0	1	0
18:45 - 19:00	87	0	0	83	0	1	1	2	93	0	0	92	1	0	0	0
19:00 - 19:15	63	0	0	60	0	2	0	1	70	0	0	67	2	0	1	0
19:15 - 19:30	60	0	0	58	0	0	0	2	61	0	0	59	1	0	1	0
19:30 - 19:45	47	0	0	45	0	0	1	1	55	0	0	51	1	0	2	1
19:45 - 20:00	46	0	0	41	0	3	0	2	45	0	0	45	0	0	0	0
20:00 - 20:15	35	0	0	35	0	0	0	0	30	0	0	29	0	0	1	0
20:15 - 20:30	44	0	0	44	0	0	0	0	32	0	0	31	1	0	0	0
20:30 - 20:45	30	0	0	28	0	0	0	2								

2. Auswertung Knotenstromzählungen

	Strom 33								Strom 34							
	von: Rampe A63								von: Rampe A63							
	nach: Rampe A63								nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim							
Intervall	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	1	0	0	2
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	0	0	0	2
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	16	0	0	0	1
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	25	1	0	0	3
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	25	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	15	1	0	1	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	27	1	0	0	2
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	38	2	1	5	2
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	38	6	0	2	1
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	34	6	0	0	5
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	41	6	0	2	2
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	70	0	0	59	9	0	1	1
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	33	3	0	1	2
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	33	6	0	2	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	39	4	0	2	3
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	32	2	0	3	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	25	3	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	30	0	0	1	1
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	27	6	0	2	3
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	32	5	0	1	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	30	3	0	2	2
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	18	3	2	1	1
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	27	4	0	1	2
10:45 - 11:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	30	3	0	2	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	33	4	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	30	2	0	6	1
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	42	3	0	2	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	34	3	1	2	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	35	2	0	2	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	36	2	1	2	1
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	39	3	0	1	2
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	41	3	0	1	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	30	2	0	3	2
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	43	6	0	1	6
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	35	7	0	1	1
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	50	5	0	3	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	1	46	2	0	3	1
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	52	2	0	2	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	48	4	1	3	1
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	0	57	7	0	2	2
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	50	4	0	0	1
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	65	0	0	54	7	0	3	1
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	69	6	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	0	64	3	0	0	1
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	63	5	1	1	2
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	0	71	6	0	2	3
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	50	4	0	1	4
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	59	0	1	0	3
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	50	2	0	1	3
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	0	66	2	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0	0	78	4	0	0	2
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	69	0	0	62	3	0	0	4
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	44	1	0	1	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	50	0	0	1	2
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	46	0	0	1	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	41	1	0	0	1
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	41	1	0	0	1
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	0	0	0	1
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	36	1	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	0	0	0	1
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	0	0	0	2
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	14	0	0	1	2
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	17	0	0	1	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	0	1
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	201	0	0	166	24	0	6	5
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	260	0	0	230	12	1	4	13
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	2.973	0	1	2.602	185	9	76	100

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Rampe A63							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	2
00:15 - 00:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
00:30 - 00:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	3
01:30 - 01:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
01:45 - 02:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
02:15 - 02:30	5	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 03:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
03:15 - 03:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
03:30 - 03:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	4	0	0	3	0	0	1	0	4	0	0	3	0	0	0	1
04:00 - 04:15	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
04:15 - 04:30	9	0	0	6	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0
04:30 - 04:45	10	0	0	8	0	1	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:45 - 05:00	18	0	0	16	0	0	0	2	5	0	0	1	0	0	1	3
05:00 - 05:15	17	0	0	16	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:15 - 05:30	45	0	0	44	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
05:30 - 05:45	56	0	0	49	4	1	1	1	2	0	0	1	0	0	0	1
05:45 - 06:00	57	0	0	52	1	1	2	1	6	0	0	2	1	0	0	3
06:00 - 06:15	63	0	0	55	4	1	0	3	11	0	0	7	0	0	1	3
06:15 - 06:30	46	0	1	36	7	1	0	1	15	0	0	12	0	0	1	2
06:30 - 06:45	78	0	0	69	1	3	3	2	21	0	0	19	1	0	0	1
06:45 - 07:00	89	0	1	82	6	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
07:00 - 07:15	63	0	0	55	3	2	2	1	25	0	0	22	1	0	0	2
07:15 - 07:30	107	0	0	91	7	2	5	2	17	0	0	17	0	0	0	0
07:30 - 07:45	164	0	0	152	7	2	1	2	15	0	0	13	0	0	1	1
07:45 - 08:00	150	0	0	126	16	3	2	3	26	0	0	23	0	0	1	2
08:00 - 08:15	126	0	0	116	3	1	3	3	50	0	0	39	9	0	2	0
08:15 - 08:30	107	0	0	95	1	1	3	7	21	0	0	14	4	0	3	0
08:30 - 08:45	141	0	0	133	3	1	4	0	24	0	0	20	3	0	0	1
08:45 - 09:00	108	0	0	94	7	0	3	4	28	0	0	27	0	1	0	0
09:00 - 09:15	106	0	1	84	12	1	5	3	17	0	0	15	2	0	0	0
09:15 - 09:30	112	0	0	101	9	2	0	0	25	0	0	19	0	0	3	3
09:30 - 09:45	104	0	0	90	7	2	4	1	21	0	0	20	0	0	1	0
09:45 - 10:00	97	0	1	88	2	0	5	1	30	0	0	26	0	0	2	2
10:00 - 10:15	99	0	0	86	4	1	5	3	17	0	0	16	0	0	0	1
10:15 - 10:30	137	0	0	117	8	1	7	4	26	0	0	25	0	0	1	0
10:30 - 10:45	109	1	0	99	4	1	4	1	36	0	0	33	0	0	1	2
10:45 - 11:00	117	0	0	109	5	1	2	0	33	0	0	27	3	0	0	3
11:00 - 11:15	133	0	0	128	0	1	3	1	37	0	0	31	4	0	2	0
11:15 - 11:30	131	0	0	114	10	2	4	1	32	0	0	30	1	0	0	1
11:30 - 11:45	121	0	0	108	1	2	8	2	26	0	0	26	0	0	0	0
11:45 - 12:00	127	0	3	109	8	0	5	2	27	0	0	24	0	0	2	1
12:00 - 12:15	117	0	0	109	5	2	1	0	34	0	0	31	2	0	0	1
12:15 - 12:30	141	0	0	126	7	2	4	2	35	0	0	31	0	0	3	1
12:30 - 12:45	113	0	0	102	2	3	4	2	34	0	0	31	1	0	1	1
12:45 - 13:00	115	0	1	108	3	0	3	0	31	0	0	29	2	0	0	0
13:00 - 13:15	144	0	0	133	5	1	3	2	31	0	0	28	3	0	0	0
13:15 - 13:30	150	0	1	137	6	5	1	0	26	0	0	26	0	0	0	0
13:30 - 13:45	117	0	2	107	7	1	0	0	34	0	0	32	2	0	0	0
13:45 - 14:00	98	0	0	84	8	1	3	2	38	0	0	34	0	0	1	3
14:00 - 14:15	123	0	0	112	5	2	2	2	54	0	0	46	3	0	2	3
14:15 - 14:30	125	0	0	118	1	1	5	0	49	0	0	45	2	0	1	1
14:30 - 14:45	145	0	0	141	2	1	1	0	56	0	0	51	3	0	1	1
14:45 - 15:00	110	0	0	100	8	0	2	0	30	0	0	22	3	0	4	1
15:00 - 15:15	134	0	0	126	5	2	1	0	55	0	0	54	0	0	0	1
15:15 - 15:30	163	0	0	156	5	1	1	0	41	0	0	37	0	0	1	3
15:30 - 15:45	161	0	0	149	8	2	1	1	61	0	0	53	0	0	6	2
15:45 - 16:00	155	0	0	147	5	0	2	1	40	0	0	37	0	0	1	2
16:00 - 16:15	138	0	0	132	1	3	1	1	29	0	0	29	0	0	0	0
16:15 - 16:30	175	0	0	169	2	2	1	1	47	0	0	45	2	0	0	0
16:30 - 16:45	186	0	0	167	14	1	3	1	75	0	0	75	0	0	0	0
16:45 - 17:00	161	0	0	154	4	1	0	2	39	0	0	33	4	0	0	2
17:00 - 17:15	166	0	0	162	3	1	0	0	80	0	0	77	1	1	0	1
17:15 - 17:30	151	0	0	145	4	1	0	1	66	0	0	59	2	0	1	4
17:30 - 17:45	148	0	0	144	1	1	0	2	38	0	0	38	0	0	0	0
17:45 - 18:00	140	0	0	138	2	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
18:00 - 18:15	109	0	0	107	1	1	0	0	29	0	0	25	2	0	2	0
18:15 - 18:30	142	0	0	140	1	1	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:30 - 18:45	123	0	1	117	2	1	2	0	36	0	0	30	2	0	0	4
18:45 - 19:00	86	0	0	81	3	1	1	0	25	0	0	21	0	0	1	3
19:00 - 19:15	102	0	1	100	0	1	0	0	21	0	0	16	0	0	0	5
19:15 - 19:30	81	0	0	77	2	1	0	1	27	0	0	27	0	0	0	0
19:30 - 19:45	78	0	0	75	3	0	0	0	14	0	0	12	0	0	0	2
19:45 - 20:00	45	0	0	45	0	0	0	0	19	0	0	18	0	0	0	1
20:00 - 20:15	37	0	0	33	3	1	0	0	15	0	0	12	0	0	0	3
20:15 - 20:30	27	0	1	23	1	2	0	0	18	0	0	15	0	0	0	3
20:30 - 20:45	39	0	0	39	0											

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 44							
	von: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreuzung

Projekt-Name: Nieder-Olm Gewerbepark
 Projekt-Nummer: 24202
 Stadt: Nieder-Olm
 Knotenpunkt: K4
 L413 / Rampe A63 / Zufahrt Mitfahrerparkplatz
 Datum: Donnerstag, 22. Februar 2024
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: JD
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	Rampe A63	Norden
2	L413 Rtg. Nieder-Olm	
3	Zufahrt Mitfahrerparkplatz	
4	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	Rampe A63	L413 Rtg. Nieder-Olm
13	Rampe A63	Zufahrt Mitfahrerparkplatz
14	Rampe A63	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
21	L413 Rtg. Nieder-Olm	Rampe A63
23	L413 Rtg. Nieder-Olm	Zufahrt Mitfahrerparkplatz
24	L413 Rtg. Nieder-Olm	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
31	Zufahrt Mitfahrerparkplatz	Rampe A63
32	Zufahrt Mitfahrerparkplatz	L413 Rtg. Nieder-Olm
34	Zufahrt Mitfahrerparkplatz	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim
41	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Rampe A63
42	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	L413 Rtg. Nieder-Olm
43	L413 Rtg. Stackeden-Elsheim	Zufahrt Mitfahrerparkplatz

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

Spitzenstunde Vormittag:	07:30 Uhr	bis	08:30 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag:	15:30 Uhr	bis	16:30 Uhr

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Rampe A63								von: Rampe A63							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Zufahrt Mitfahrerparkplatz							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
08:15 - 08:30	5	0	0	4	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	7	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	8	0	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:00 - 19:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:00 - 20:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:15 - 20:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:15 - 22:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	20	0	0	16	3	0	1	0	5	0	0	4	1	0	0	0
Σ SPH-NM	21	0	0	19	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	253	0	0	228	21	0	4	0	28	0	0	27	1	0	0	0

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Rampe A63								von: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim								nach: Rampe A63							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:15 - 00:30	3	0	0	1	0	0	0	2	4	0	0	4	0	0	0	0
00:30 - 00:45	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	3	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:00 - 02:15	3	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	0
02:15 - 02:30	2	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	2	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
03:45 - 04:00	4	0	0	0	0	0	0	4	6	0	0	5	1	0	0	0
04:00 - 04:15	1	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
04:15 - 04:30	4	0	0	2	0	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	1	0
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	11	0	0	0	1
05:00 - 05:15	3	0	0	3	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
05:15 - 05:30	6	0	0	4	1	0	0	1	27	0	0	27	0	0	0	0
05:30 - 05:45	17	0	0	17	0	0	0	0	39	0	0	38	1	0	0	0
05:45 - 06:00	16	0	0	15	1	0	0	0	44	0	0	41	3	0	0	0
06:00 - 06:15	20	0	0	17	1	0	0	2	55	0	0	55	0	0	0	0
06:15 - 06:30	12	0	0	11	1	0	0	0	74	0	0	70	4	0	0	0
06:30 - 06:45	19	0	0	16	0	1	0	2	62	0	0	58	4	0	0	0
06:45 - 07:00	42	0	0	39	1	0	0	2	81	0	0	80	0	0	1	0
07:00 - 07:15	39	0	0	37	2	0	0	0	109	0	0	102	7	0	0	0
07:15 - 07:30	42	0	0	36	5	0	0	1	100	0	0	97	3	0	0	0
07:30 - 07:45	49	0	0	47	1	0	1	0	111	0	0	109	2	0	0	0
07:45 - 08:00	67	0	0	61	4	0	1	1	112	0	0	107	3	1	1	0
08:00 - 08:15	35	0	0	32	2	0	0	1	98	0	0	97	1	0	0	0
08:15 - 08:30	37	0	0	29	7	0	1	0	91	0	0	86	5	0	0	0
08:30 - 08:45	42	0	0	33	4	0	1	4	107	0	0	97	10	0	0	0
08:45 - 09:00	30	0	0	24	5	0	0	1	84	0	0	77	6	0	0	1
09:00 - 09:15	29	0	0	23	2	0	2	2	56	0	0	56	0	0	0	0
09:15 - 09:30	18	0	0	15	1	0	0	2	72	0	0	67	4	0	1	0
09:30 - 09:45	23	0	0	19	4	0	0	0	58	0	0	56	2	0	0	0
09:45 - 10:00	19	0	0	14	2	0	2	1	57	0	0	54	2	0	1	0
10:00 - 10:15	33	0	0	25	3	0	3	2	56	0	0	54	2	0	0	0
10:15 - 10:30	19	0	0	13	2	0	3	1	59	0	0	53	6	0	0	0
10:30 - 10:45	26	0	0	23	3	0	0	0	67	0	0	63	3	0	1	0
10:45 - 11:00	24	0	0	16	2	0	3	3	51	0	0	48	1	0	2	0
11:00 - 11:15	17	0	0	14	1	0	1	1	45	0	0	43	2	0	0	0
11:15 - 11:30	19	0	0	17	0	0	1	1	45	0	0	43	2	0	0	0
11:30 - 11:45	16	0	0	12	1	0	1	2	42	0	0	38	4	0	0	0
11:45 - 12:00	27	0	0	22	3	0	1	1	57	0	0	55	2	0	0	0
12:00 - 12:15	20	0	0	16	3	0	0	1	45	0	0	43	2	0	0	0
12:15 - 12:30	18	0	0	17	0	0	0	1	49	0	0	44	5	0	0	0
12:30 - 12:45	19	0	0	16	2	0	0	1	44	0	0	42	2	0	0	0
12:45 - 13:00	26	0	0	26	0	0	0	0	40	0	0	39	1	0	0	0
13:00 - 13:15	28	0	0	20	3	0	3	2	48	0	0	42	5	0	1	0
13:15 - 13:30	20	0	0	19	1	0	0	0	47	0	0	46	1	0	0	0
13:30 - 13:45	21	0	0	20	1	0	0	0	45	0	0	44	1	0	0	0
13:45 - 14:00	27	0	0	20	4	0	2	1	38	0	0	36	2	0	0	0
14:00 - 14:15	31	0	0	21	6	0	3	1	50	0	0	46	3	0	0	1
14:15 - 14:30	25	0	0	23	1	0	1	0	55	0	0	51	4	0	0	0
14:30 - 14:45	34	0	0	28	4	0	2	0	54	0	0	50	3	0	1	0
14:45 - 15:00	28	0	0	23	3	0	2	0	53	0	0	47	5	0	0	1
15:00 - 15:15	30	0	0	24	1	0	3	2	36	0	0	34	1	0	1	0
15:15 - 15:30	26	0	0	22	3	0	1	0	59	0	0	57	2	0	0	0
15:30 - 15:45	27	0	0	22	3	0	1	1	47	0	0	43	4	0	0	0
15:45 - 16:00	31	0	0	25	4	0	1	1	57	0	0	55	2	0	0	0
16:00 - 16:15	27	0	0	27	0	0	0	0	64	0	0	60	3	0	1	0
16:15 - 16:30	42	0	0	33	5	0	2	2	61	0	0	56	1	2	2	0
16:30 - 16:45	28	0	0	22	2	0	2	2	56	0	0	54	2	0	0	0
16:45 - 17:00	33	0	0	28	3	0	2	0	42	0	0	38	4	0	0	0
17:00 - 17:15	33	0	0	32	1	0	0	0	47	0	0	44	3	0	0	0
17:15 - 17:30	34	0	0	31	2	0	0	1	47	0	0	47	0	0	0	0
17:30 - 17:45	26	0	0	23	1	0	0	2	61	0	0	58	2	1	0	0
17:45 - 18:00	28	0	0	22	1	0	2	3	56	0	0	53	2	1	0	0
18:00 - 18:15	19	0	0	17	0	0	0	2	55	0	0	52	3	0	0	0
18:15 - 18:30	29	0	0	27	0	0	0	2	52	0	0	52	0	0	0	0
18:30 - 18:45	22	0	0	21	0	0	1	0	55	0	0	54	0	0	1	0
18:45 - 19:00	25	0	0	21	0	1	1	2	44	0	0	44	0	0	0	0
19:00 - 19:15	14	0	0	13	0	0	0	1	34	0	0	33	1	0	0	0
19:15 - 19:30	17	0	0	16	0	0	0	1	30	0	0	29	0	1	0	0
19:30 - 19:45	13	0	0	11	0	0	1	1	23	0	0	23	0	0	0	0
19:45 - 20:00	11	0	0	10	0	0	0	1	29	0	0	28	1	0	0	0
20:00 - 20:15	6	0	0	6	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
20:15 - 20:30	7	0	0	7	0	0	0	0	25	0	0	23	2	0	0	0
20:30 - 20:45	12	0	0	10	0	0	0	2	18	0	0	17	0	0	0	1
20:45 - 2																

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24								
	von: L413 Rtg. Nieder-Olm								von: L413 Rtg. Nieder-Olm								
	nach: Zufahrt Mitfahrerparkplatz								nach: L413 Rtg. Stackeden-Elsheim								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0	
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0	
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	1	1	0	0	
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0	
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	39	0	1	0	0	
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	29	0	0	27	0	0	2	0	
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0	
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	62	0	1	0	0	
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	45	1	0	44	0	0	1	0	
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	77	0	0	76	0	1	0	0	
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	90	0	0	84	6	0	0	0	
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	101	0	0	97	0	3	1	0	
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	148	0	0	140	3	4	0	1	
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	125	0	0	112	6	3	2	2	
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0	0	97	0	1	0	0	
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	73	3	2	0	1	
08:45 - 09:00	3	0	0	2	1	0	0	0	101	0	0	96	3	0	1	1	
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	74	5	2	4	1	
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	81	0	0	74	2	1	3	1	
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	1	74	1	1	1	0	
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	69	0	1	3	0	
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	0	79	2	1	0	0	
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	94	1	0	84	7	1	1	1	
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	91	0	0	85	3	1	2	0	
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	102	2	0	0	0	
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	98	0	0	90	2	2	3	1	
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	94	0	0	90	2	1	1	0	
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	90	0	1	82	4	1	2	0	
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	92	0	0	86	4	0	2	0	
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	101	0	1	90	3	1	6	0	
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0	1	86	7	2	2	0	
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	75	1	0	1	0	
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	71	4	2	2	0	
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	106	5	1	0	0	
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	1	108	0	1	1	1	
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	91	0	0	82	3	6	0	0	
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	88	0	0	88	0	0	0	0	
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	0	76	5	0	1	0	
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	61	1	2	0	0	
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	0	96	2	1	2	0	
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	93	0	0	89	1	1	1	1	
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	0	100	4	0	2	0	
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	1	97	3	1	0	0	
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	134	0	0	127	4	1	1	1	
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	123	0	0	111	7	2	2	1	
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	136	0	0	129	7	0	0	0	
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	123	0	0	117	5	1	0	0	
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	0	101	1	1	3	0	
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	125	0	0	119	2	2	0	2	
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	121	0	0	118	2	0	1	0	
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	121	0	0	118	2	1	0	0	
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	110	1	0	1	0	
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	94	0	2	92	0	0	0	0	
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	94	0	0	87	5	1	0	1
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	0	98	2	1	0	0	
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	83	0	0	82	0	1	0	0	
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	69	0	0	67	0	0	2	0	
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	54	0	2	0	0	
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	49	0	0	0	1	
19:30 - 19:45	2	0	0	2	0	0	0	0	41	0	0	41	0	0	0	0	
19:45 - 20:00	1	0	0	1	0	0	0	0	35	0	0	31	0	3	0	1	
20:00 - 20:15	1	0	0	1	0	0	0	0	35	0	0	35	0	0	0	0	
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0	
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0	
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	24</					

2. Auswertung Knotenstromzählungen

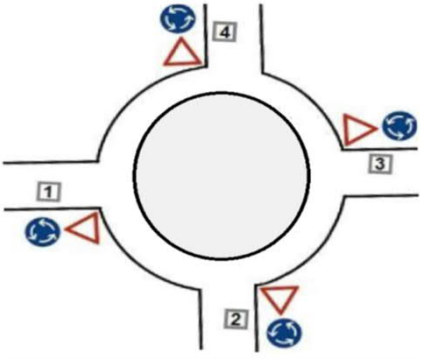
Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Zufahrt Mitfahrerparkplatz								von: Zufahrt Mitfahrerparkplatz							
	nach: Rampe A63								nach: L413 Rtg. Nieder-Olm							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
19:30 - 19:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0								

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Zufahrt Mitfahrerparkplatz								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								nach: Rampe A63							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	0	0	0	2
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	36	2	0	1	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	52	1	0	2	0
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	44	0	0	39	1	1	0	3
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	33	5	0	0	1
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	54	2	0	3	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	50	3	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	40	0	0	37	0	0	2	1
07:15 - 07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	64	0	0	54	4	0	4	2
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	42	0	0	35	4	0	1	2
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	49	0	0	41	6	0	1	1
08:00 - 08:15	2	0	0	1	1	0	0	0	61	0	0	55	2	0	3	1
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	41	4	0	0	5
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	43	5	0	3	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	42	10	0	0	4
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	1	32	3	0	2	3
09:15 - 09:30	1	0	0	0	1	0	0	0	51	0	0	42	8	0	1	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	35	3	0	2	1
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	28	1	0	3	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	26	3	0	0	3
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	24	1	0	2	2
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	34	4	0	2	1
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	24	8	0	2	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	49	0	0	44	2	0	2	1
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	26	8	0	2	1
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	31	3	0	3	2
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	33	2	0	2	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	30	1	0	1	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	49	0	0	39	8	0	0	2
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	25	2	0	2	2
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	45	0	0	37	5	0	3	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	41	0	0	35	3	0	1	2
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	35	5	0	1	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	43	0	1	36	6	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	28	4	1	1	1
14:00 - 14:15	2	0	0	2	0	0	0	0	42	0	0	36	3	0	0	3
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	39	0	0	31	4	0	4	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	48	0	0	44	2	1	1	0
14:45 - 15:00	1	0	0	0	1	0	0	0	43	0	0	33	7	0	3	0
15:00 - 15:15	1	0	0	1	0	0	0	0	52	0	0	49	2	0	1	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	45	4	0	1	0
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	50	0	0	48	0	0	1	1
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	28	3	0	0	1
16:00 - 16:15	1	0	0	1	0	0	0	0	46	0	0	43	1	0	1	1
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	46	2	1	1	1
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	44	4	0	0	1
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	39	3	0	0	2
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	55	3	1	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	48	3	0	0	1
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	53	1	0	0	2
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	37	1	0	0	0
18:00 - 18:15	5	0	0	3	2	0	0	0	34	0	0	32	2	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	37	0	0	35	1	0	1	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	27	0	0	26	0	0	1	0
19:00 - 19:15	1	0	0	1	0	0	0	0	23	0	0	22	0	0	1	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	0	0	0	1
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	18	1	0	1	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
21:00 - 21:15																

2. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim								von: L413 Rtg. Stadecken-Elsheim							
	nach: L413 Rtg. Nieder-Olm								nach: Zufahrt Mitfahrerparkplatz							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	7	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	7	0	0	4	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	3	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	12	0	0	11	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	19	0	0	15	2	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	7	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	23	0	0	20	3	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
06:15 - 06:30	16	0	1	10	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	30	0	0	25	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	50	0	1	44	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	42	0	0	34	6	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	69	0	0	59	5	2	3	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:30 - 07:45	167	0	0	160	5	2	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:45 - 08:00	160	0	0	139	14	3	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	106	0	0	97	4	1	2	2	3	0	0	2	1	0	0	0
08:15 - 08:30	109	0	0	98	4	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	123	0	0	121	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	102	0	0	99	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	92	0	0	75	11	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	97	0	0	91	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	109	0	0	97	6	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	99	0	1	92	4	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	113	0	0	104	3	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	139	0	0	121	9	1	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	101	1	0	95	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	130	0	0	129	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	113	0	0	110	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	137	0	0	127	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	119	0	0	107	3	2	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	147	0	3	131	8	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	143	0	0	132	9	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	152	0	0	143	3	2	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	130	0	0	124	1	3	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	128	0	1	125	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	155	0	0	149	3	1	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:15 - 13:30	157	0	1	149	2	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	136	0	1	132	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	140	0	0	129	8	0	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	152	0	0	142	6	2	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	165	0	0	163	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	169	0	0	168	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	143	0	0	142	1	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
15:00 - 15:15	159	0	0	154	3	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15:15 - 15:30	203	0	0	198	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	208	0	0	195	11	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	224	0	0	218	4	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	178	0	0	173	2	3	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	222	0	0	218	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	226	0	0	212	10	1	3	0	3	0	0	2	1	0	0	0
16:45 - 17:00	219	0	0	213	5	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	195	0	0	194	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	204	0	0	201	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	192	0	0	188	3	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	182	0	0	179	3	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	165	0	0	164	0	1	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
18:15 - 18:30	195	0	0	192	2	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	174	0	1	166	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	151	0	0	146	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:00 - 19:15	147	0	1	143	2	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:15 - 19:30	119	0	0	114	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	117	0	0	111	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	75	0	0	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	47	0	0	44	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	52	0	1	49	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	38	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	66	0	0	66												

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1313 Fz/h 1349 Pkw-E/h

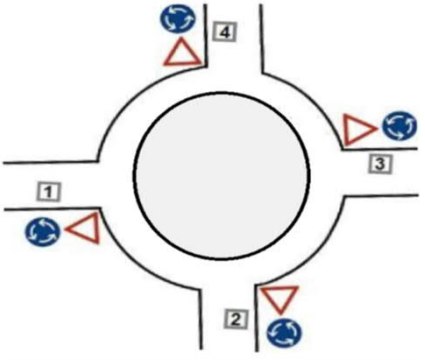
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	481	1,010	486	332	944	1,000	944
2	185	1,061	196	507	799	1,000	799
3	493	1,027	506	127	1122	1,000	1122
4	154	1,045	161	463	835	1,000	835

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	935	454	7,9	A
2	753	568	6,3	A
3	1093	600	6,0	A
4	799	645	5,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	292	nicht ausgelastet
2	311	nicht ausgelastet
3	576	nicht ausgelastet
4	171	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1689 Fz/h 1721 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	336	1,017	342	413	876	1,000	876
2	470	1,015	477	399	888	1,000	888
3	697	1,024	714	239	1024	1,000	1024
4	186	1,011	188	738	617	1,000	617

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	862	526	6,8	A
2	875	405	8,9	A
3	999	302	11,8	B
4	610	424	8,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	513	nicht ausgelastet
2	356	nicht ausgelastet
3	637	nicht ausgelastet
4	215	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																	
Stadt:		Nieder-Olm																	
Knotenpunkt:		K2																	
Zeitabschnitt:		A0, SPH VM																	
Bearbeiter:		SN																	
t _U =		72	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	x	C		f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen		
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]			
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}		
Phase 1																			
1	42		514	1932	31	30	832	0,618	0,431	1,046	9,022	95	14,101	1,035	88	20,4	B	mod. -1	
2	24		458	1943	31	30	836	0,548	0,431	0,751	7,577	95	12,232	1,029	76	18,5	A	mod. -1	
3	43		20	1835	31	39	1019	0,020	0,556	0,011	0,191	95	0,929	1,090	6	7,2	A	mod. -1	
4	21		72	1905	31	39	1058	0,068	0,556	0,040	0,706	95	2,126	1,050	13	7,5	A	mod. -1	
5																			
6																			
7																			
Phase 2																			
8	41		25	1866	12	13	363	0,069	0,194	0,041	0,449	95	1,583	1,072	10	24,1	B	mod. +1	
9	23		270	1942	12	13	378	0,715	0,194	1,717	6,770	95	11,170	1,030	69	43,5	C	mod. +1	
10	32		117	1757	12	30	756	0,155	0,431	0,102	1,530	95	3,622	1,138	25	13,0	A	Phase 2+3; mod. +1	
11																			
12																			
13																			
14																			
Phase 3																			
15	31+34		21	1842	13		358	0,059	0,194	0,034	0,377	95	1,415	1,086	9	24,0	B	bedingt verträglich	
16	12		28	1824	13		355	0,079	0,194	0,048	0,506	95	1,708	1,096	11	24,2	B	bedingt verträglich	
17	13+14		17	1809	13		352	0,048	0,194	0,028	0,305	95	1,238	1,106	8	23,9	B		
18																			
19																			
Phase 4																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
Phase 5																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
Phase 6																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
Knotenpunkt																			
Summe:		1542					6307												
gew. Mittelwert:								0,513								22,8			
Maximum:								0,715							88	43,5	C		

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

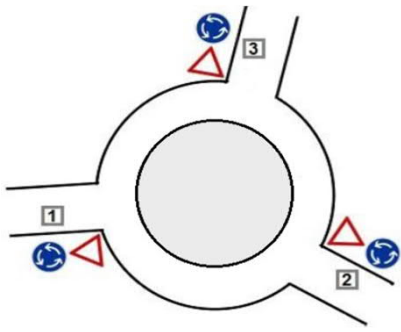
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		A0, SPH VM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		0	0						
t_U	[s]	{1}	72	72					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	10	25				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}						
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}						
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	8	3				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	18	28				
	SV	[%]	{7}						
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	13	13				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	0	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	17	59				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	13	13				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	18	28				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,400	1,096				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,822	2,151				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1276	1673				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	13	13				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	17	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		59				
			{32}	0,279	0,049				
			{32*}		0,967				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	0,55	0,10				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	248	325				
			{35}	12,45	12,90				
			{35*}		11,04				
			{36}	1260	1281				
	C_D	[Kfz/h]	{36*}		1198				
			{37}	204	215				
			{37*}		172				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	60	76				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	248	248				
	x	[-]	{41}	0,073	0,113				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1276	1274				
	f_A	[-]	{43}	0,194	0,148				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,043	0,071				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	23,7	26,6				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,6	1,0				
	t_W	[s]	{47}	24,3	27,6				
	QSV	[-]	{48}	B	B				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,338	0,556				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,320	1,817				
	L_S	[m]	{52}	11	12				

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																	
Stadt:		Nieder-Olm																	
Knotenpunkt:		K2																	
Zeitabschnitt:		A0, SPH NM																	
Bearbeiter:		SN																	
t _U =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _W	QSV	Bemerkungen		
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]			
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}		
Phase 1																			
1	42	584	1970	32		722	0,809	0,367	3,497	16,640	95	23,539	1,015	143	43,1	C			
2	24	636	1934	32	42	924	0,688	0,478	1,522	13,893	95	20,197	1,034	125	24,2	B			
3	43	23	1925	32	58	1262	0,018	0,656	0,010	0,211	95	0,987	1,039	6	5,4	A			
4	21	39	1955	32	58	1282	0,030	0,656	0,017	0,360	95	1,375	1,023	8	5,5	A			
5																			
6																			
7																			
Phase 2																			
8	41	19	1681	22	11	224	0,085	0,133	0,051	0,468	95	1,624	1,189	12	35,0	C			
9	23	138	1878	22		480	0,288	0,256	0,231	3,003	95	5,934	1,065	38	28,6	B			
10	32	262	1960	22	42	936	0,280	0,478	0,222	4,171	95	7,624	1,021	47	15,0	A	Phase 2 + 3		
11																			
12																			
13																			
14																			
Phase 3																			
15	31+34	31	2000	20	17	400	0,078	0,200	0,047	0,676	95	2,067	1,000	12	29,7	B	bedingt verträglich		
16	12	83	1979	20	21	484	0,172	0,244	0,116	1,753	95	3,992	1,011	24	27,7	B	bedingt verträglich		
17	13+14	41	2000	20	21	489	0,084	0,244	0,051	0,841	95	2,393	1,000	14	26,6	B			
18																			
19																			
Phase 4																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
Phase 5																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
Phase 6																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
Knotenpunkt																			
Summe:		1856				7202													
gew. Mittelwert:							0,564								29,0				
Maximum:							0,809							143	43,1	C			

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		A0, SPH NM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		3	0						
t_U	[s]	{1}	90	90					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	28	82				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}	0					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}	0					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	0	1				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	28	83				
	SV	[%]	{7}	0,0					
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	17	21				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	8	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	33	131				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	21	21				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	28	83				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,011				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,016	1,983				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1815				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	17	21				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	41	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		131				
			{32}	0,831	0,058				
			{32*}		2,511				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	1,67	0,11				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	357	444				
			{35}	15,33	20,89				
			{35*}		15,70				
			{36}	1224	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1099				
			{37}	195	278				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		179				
			{38}	67	66				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	262	245				
	x	[-]	{41}	0,107	0,339				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1308	1003				
	f_A	[-]	{43}	0,146	0,135				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,067	0,295				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	33,3	35,3				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,9	4,3				
	t_W	[s]	{47}	34,2	39,6				
	QSV	[-]	{48}	B	C				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,674	2,176				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,062	4,670				
	L_S	[m]	{52}	12	28				

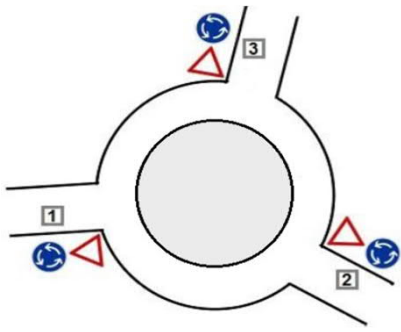
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1525 Fz/h 1577 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	659	1,044	688	70	1183	1,000	1183
2	201	1,038	209	569	770	1,000	770
3	665	1,023	680	209	1061	1,000	1061

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1133	474	7,6	A
2	742	541	6,7	A
3	1037	372	9,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	820	nicht ausgelastet
2	189	nicht ausgelastet
3	569	nicht ausgelastet

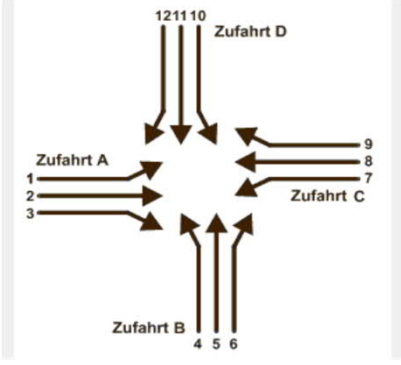
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1800 Fz/h 1839 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	929	1,013	941	60	1191	1,000	1191
2	260	1,048	273	697	673	1,000	673
3	611	1,023	625	273	1007	1,000	1007

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1176	247	14,3	B
2	642	382	9,4	A
3	985	374	9,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	838	nicht ausgelastet
2	304	nicht ausgelastet
3	697	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 1862 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH VM
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D	

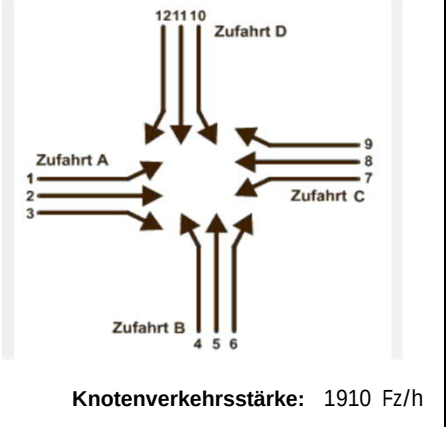
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	885	447	1,000	447	0,474	0,526	0,525
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,309	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1416	113	1,000	37	0,107	---	---
	5 (3)	1635	95	1,000	50	0,040	0,960	0,514
	6 (2)	547	485	1,000	485	0,008	0,992	---
C	7 (2)	551	685	1,000	685	0,001	0,999	0,525
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,269	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,258	1,000	---
D	10 (4)	1229	151	1,000	77	0,268	---	---
	11 (3)	1227	172	1,000	90	0,055	0,945	0,510
	12 (2)	473	546	1,000	546	0,351	0,649	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	202	1,049	447	426	0,474	224	16,0	B
	2	542	1,027	1800	1752	0,309	1210	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	4	1,000	37	37	0,107	33	108,2	E
	5	2	1,000	50	50	0,040	48	75,3	E
	6	4	1,000	485	485	0,008	481	7,5	A
C	7	1	1,000	685	685	0,001	684	5,3	A
	8	473	1,025	1800	1756	0,269	1283	0,0	A
	9	412	1,003	1600	1595	0,258	1183	0,0	A
D	10	20	1,035	77	75	0,268	55	65,8	E
	11	5	1,000	90	90	0,055	85	42,2	D
	12	188	1,019	546	536	0,351	348	10,3	B
A	2+3	551	1,027	1796	1750	0,315	1199	0,0	A
B	4+5+6	10	1,000	80	80	0,126	70	51,8	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	213	1,020	451	443	0,481	230	15,6	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

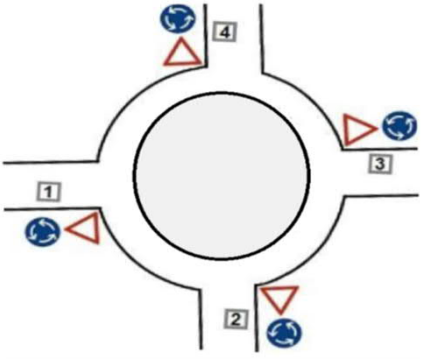
Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 1910 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: 22.02.24 Analyse Uhrzeit: SPH NM
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	681	580	1,000	580	0,358	0,642	0,642
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,482	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1679	74	1,000	35	0,000	---	---
	5 (3)	1749	80	1,000	51	0,078	0,922	0,609
	6 (2)	865	292	1,000	292	0,014	0,986	---
C	7 (2)	868	457	1,000	457	0,000	1,000	0,642
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,268	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,131	1,000	---
D	10 (4)	1551	91	1,000	55	0,257	---	---
	11 (3)	1546	108	1,000	69	0,000	1,000	0,642
	12 (2)	475	544	1,000	544	0,263	0,737	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	203	1,024	580	566	0,358	363	9,9	A
	2	862	1,006	1800	1790	0,482	928	0,0	A
	3	6	1,000	1600	1600	0,004	1594	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	4	1,000	51	51	0,078	47	75,8	E
	6	4	1,000	292	292	0,014	288	12,5	B
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	475	1,015	1800	1774	0,268	1299	0,0	A
	9	206	1,014	1600	1579	0,131	1373	0,0	A
D	10	14	1,000	55	55	0,257	41	88,4	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	136	1,051	544	517	0,263	381	9,4	A
A	2+3	868	1,006	1798	1788	0,485	920	0,0	A
B	4+5+6	8	1,000	101	101	0,079	93	38,5	D
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	150	1,047	427	408	0,367	258	13,9	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P0-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1440 Fz/h 1481 Pkw-E/h

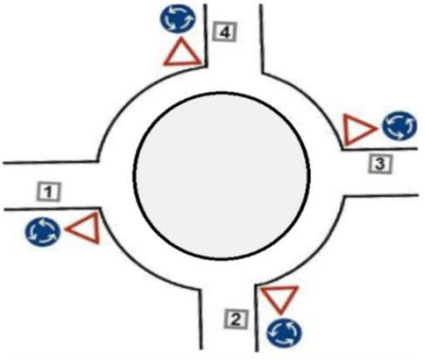
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	536	1,010	542	354	925	1,000	925
2	195	1,061	207	567	750	1,000	750
3	542	1,030	558	132	1118	1,000	1118
4	167	1,046	175	508	798	1,000	798

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	916	380	9,4	A
2	707	512	7,0	A
3	1086	544	6,6	A
4	763	596	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	328	nicht ausgelastet
2	329	nicht ausgelastet
3	642	nicht ausgelastet
4	182	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P0-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1827 Fz/h 1863 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	375	1,017	381	432	860	1,000	860
2	491	1,016	499	446	849	1,000	849
3	762	1,026	782	251	1013	1,000	1013
4	199	1,014	202	800	570	1,000	570

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	846	471	7,6	A
2	835	344	10,4	B
3	988	226	15,6	B
4	562	363	9,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	570	nicht ausgelastet
2	368	nicht ausgelastet
3	694	nicht ausgelastet
4	233	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark															
Stadt:		Nieder-Olm															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		P0, SPH VM															
Bearbeiter:		SN															
$t_0 =$		72	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_W	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	42	578	1931	31	30	831	0,695	0,431	1,582	10,977	95	16,580	1,036	103	23,5	B	mod. -1
2	24	507	1935	31	30	833	0,609	0,431	1,000	8,825	95	13,849	1,034	86	20,1	B	mod. -1
3	43	20	1835	31	39	1019	0,020	0,556	0,011	0,191	95	0,929	1,090	6	7,2	A	mod. -1
4	21	72	1905	31	39	1058	0,068	0,556	0,040	0,706	95	2,126	1,050	13	7,5	A	mod. -1
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	41	25	1866	12	13	363	0,069	0,194	0,041	0,449	95	1,583	1,072	10	24,1	B	mod. +1
9	23	278	1937	12	13	377	0,738	0,194	1,968	7,198	95	11,735	1,032	73	46,1	C	mod. +1
10	32	121	1764	12	30	759	0,159	0,431	0,106	1,586	95	3,715	1,134	25	13,0	A	Phase 2+3; mod. +1
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	31+34	21	1842	13		358	0,059	0,194	0,034	0,377	95	1,415	1,086	9	24,0	B	bedingt verträglich
16	12	28	1824	13		355	0,079	0,194	0,048	0,506	95	1,708	1,096	11	24,2	B	bedingt verträglich
17	13+14	17	1809	13		352	0,048	0,194	0,028	0,305	95	1,238	1,106	8	23,9	B	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1667				6305											
gew. Mittelwert:							0,568								24,6		
Maximum:							0,738							103	46,1	C	

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

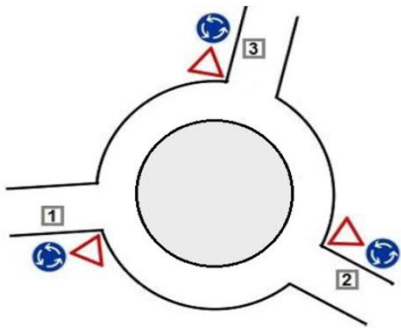
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P0, SPH VM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		0	0						
t_U	[s]	{1}	72	72					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	10	25				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}						
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}						
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	8	3				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	18	28				
	SV	[%]	{7}						
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	13	13				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	0	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	17	61				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	13	13				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	18	28				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,400	1,096				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,822	2,151				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1276	1673				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	13	13				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	17	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		61				
			{32}	0,279	0,049				
			{32*}		1,000				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	0,55	0,10				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	248	325				
			{35}	12,45	12,90				
			{35*}		10,97				
			{36}	1260	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1195				
			{37}	204	215				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		170				
			{38}	60	76				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{40}	248	246				
	x	[-]	{41}	0,073	0,114				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1276	1266				
	f_A	[-]	{43}	0,194	0,147				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,043	0,071				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	23,7	26,6				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,6	1,0				
	t_W	[s]	{47}	24,3	27,7				
	QSV	[-]	{48}	B	B				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,338	0,557				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,320	1,820				
	L_S	[m]	{52}	11	12				

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark															
Stadt:		Nieder-Olm															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		P0, SPH NM															
Bearbeiter:		SN															
$t_0 =$		90	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	42	639	1964	32	34	764	0,837	0,389	4,582	19,053	95	26,435	1,018	162	46,5	C	mod. +2
2	24	701	1931	32	42	922	0,760	0,478	2,415	16,785	95	23,714	1,036	147	28,7	B	
3	43	23	1925	32	58	1262	0,018	0,656	0,010	0,211	95	0,987	1,039	6	5,4	A	
4	21	39	1955	32	58	1282	0,030	0,656	0,017	0,360	95	1,375	1,023	8	5,5	A	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	41	19	1681	22	11	224	0,085	0,133	0,051	0,468	95	1,624	1,189	12	35,0	C	
9	23	143	1882	22	20	439	0,326	0,233	0,278	3,244	95	6,291	1,063	40	30,9	B	mod. -2
10	32	270	1961	22	40	893	0,302	0,456	0,249	4,511	95	8,102	1,020	50	16,5	A	Phase 2 + 3; mod. -2
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	31+34	31	2000	20	17	400	0,078	0,200	0,047	0,676	95	2,067	1,000	12	29,7	B	bedingt verträglich
16	12	83	1979	20	21	484	0,172	0,244	0,116	1,753	95	3,992	1,011	24	27,7	B	bedingt verträglich
17	13+14	41	2000	20	21	489	0,084	0,244	0,051	0,841	95	2,393	1,000	14	26,6	B	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1989				7158											
gew. Mittelwert:							0,613								32,2		
Maximum:							0,837							162	46,5	C	

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P0, SPH NM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		3	0						
t_U	[s]	{1}	90	90					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	28	82				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}	0					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}	0					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	0	1				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	28	83				
	SV	[%]	{7}	0,0					
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	17	21				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	8	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	33	135				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	21	21				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	28	83				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,011				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,016	1,983				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1815				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	17	21				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	41	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		135				
			{32}	0,831	0,058				
			{32*}		2,588				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	1,67	0,11				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	357	444				
			{35}	15,33	20,89				
			{35*}		15,52				
			{36}	1224	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1094				
			{37}	195	278				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		176				
			{38}	67	66				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	262	242				
	x	[-]	{41}	0,107	0,343				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1308	991				
	f_A	[-]	{43}	0,146	0,133				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,067	0,300				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	33,3	35,4				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,9	4,5				
	t_W	[s]	{47}	34,2	39,9				
	QSV	[-]	{48}	B	C				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,674	2,185				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,062	4,684				
	L_S	[m]	{52}	12	28				

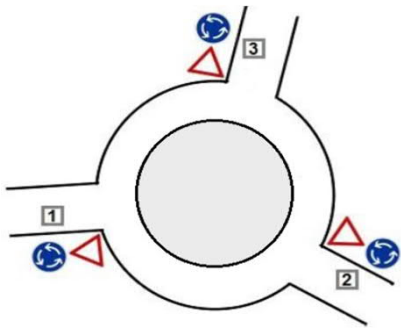
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P0-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1651 Fz/h 1709 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	727	1,042	758	71	1181	1,000	1181
2	218	1,042	227	624	728	1,000	728
3	706	1,026	724	227	1046	1,000	1046

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1133	406	8,8	A
2	699	481	7,5	A
3	1019	313	11,4	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	880	nicht ausgelastet
2	205	nicht ausgelastet
3	624	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P0-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1934 Fz/h 1978 Pkw-E/h

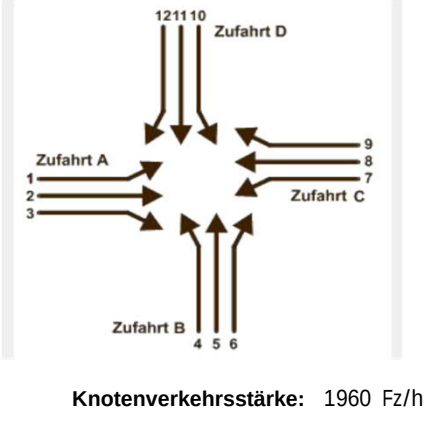
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	992	1,014	1006	62	1189	1,000	1189
2	282	1,047	295	746	638	1,000	638
3	660	1,025	677	295	988	1,000	988

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1173	181	19,0	B
2	609	327	11,0	B
3	964	304	11,7	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	910	nicht ausgelastet
2	322	nicht ausgelastet
3	746	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 1960 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: L413 Rampe A63 / Parkplatz Verkehrsdaten: Datum: P0-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	914	431	1,000	431	0,545	0,455	0,455
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,328	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1512	97	1,000	26	0,156	---	---
	5 (3)	1719	84	1,000	38	0,052	0,948	0,444
	6 (2)	580	460	1,000	460	0,009	0,991	---
C	7 (2)	584	657	1,000	657	0,002	0,998	0,455
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,286	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,259	1,000	---
D	10 (4)	1312	133	1,000	58	0,384	---	---
	11 (3)	1310	152	1,000	69	0,072	0,928	0,439
	12 (2)	501	522	1,000	522	0,395	0,605	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	224	1,047	431	411	0,545	187	19,1	B
	2	575	1,028	1800	1751	0,328	1176	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	4	1,000	26	26	0,156	22	165,4	E
	5	2	1,000	38	38	0,052	36	99,5	E
	6	4	1,000	460	460	0,009	456	7,9	A
C	7	1	1,000	657	657	0,002	656	5,5	A
	8	501	1,027	1800	1753	0,286	1252	0,0	A
	9	413	1,005	1600	1592	0,259	1179	0,0	A
D	10	21	1,067	58	55	0,384	34	105,3	E
	11	5	1,000	69	69	0,072	64	56,0	E
	12	201	1,024	522	509	0,395	308	11,7	B
A	2+3	584	1,028	1797	1748	0,334	1164	0,0	A
B	4+5+6	10	1,000	57	57	0,177	47	77,3	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	227	1,028	386	376	0,604	149	23,9	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2012 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P0-Fall</i> / <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH NM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zufahrt D:
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D	

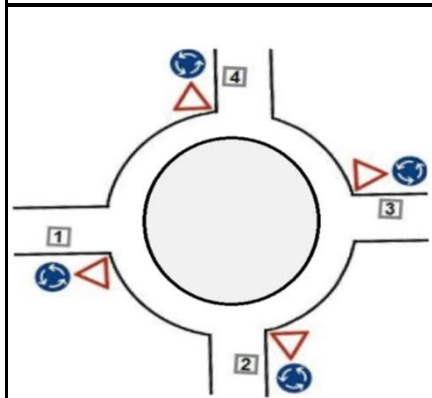
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	717	554	1,000	554	0,411	0,589	0,589
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,499	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1776	64	1,000	26	0,000	---	---
	5 (3)	1833	71	1,000	42	0,096	0,904	0,555
	6 (2)	894	278	1,000	278	0,014	0,986	---
C	7 (2)	897	440	1,000	440	0,000	1,000	0,589
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,288	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,132	1,000	---
D	10 (4)	1634	80	1,000	44	0,429	---	---
	11 (3)	1629	96	1,000	56	0,000	1,000	0,589
	12 (2)	510	514	1,000	514	0,308	0,692	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	222	1,025	554	540	0,411	318	11,3	B
	2	891	1,007	1800	1787	0,499	896	0,0	A
	3	6	1,000	1600	1600	0,004	1594	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	4	1,000	42	42	0,096	38	95,1	E
	6	4	1,000	278	278	0,014	274	13,1	B
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	510	1,016	1800	1771	0,288	1261	0,0	A
	9	207	1,017	1600	1573	0,132	1366	0,0	A
D	10	18	1,039	44	42	0,429	24	146,9	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	150	1,056	514	487	0,308	337	10,7	B
A	2+3	897	1,007	1799	1786	0,502	889	0,0	A
B	4+5+6	8	1,000	83	83	0,097	75	48,2	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	168	1,054	335	318	0,529	150	23,8	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *L413 / K31 / Am Giener*

Verkehrsdaten: Datum: *P1-Fall* Planung
Uhrzeit: *SPH VM*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1523 Fz/h*
1569 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	556	1,011	562	390	895	1,000	895
2	224	1,063	238	567	750	1,000	750
3	568	1,032	586	148	1104	1,000	1104
4	175	1,044	183	548	766	1,000	766

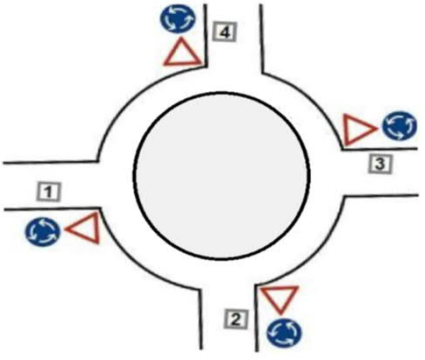
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	885	329	10,9	B
2	706	482	7,5	A
3	1070	502	7,2	A
4	734	559	6,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	340	nicht ausgelastet
2	386	nicht ausgelastet
3	657	nicht ausgelastet
4	186	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: <i>L413 / K31 / Am Giener</i>
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P1-Fall</i> Planung Uhrzeit: <i>SPH NM</i>
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: <i>D</i>
	Knotenverkehrsstärke: <i>1919 Fz/h</i> <i>1960 Pkw-E/h</i>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	387	1,018	394	455	841	1,000	841
2	550	1,018	560	446	849	1,000	849
3	778	1,027	799	283	986	1,000	986
4	204	1,014	207	840	540	1,000	540

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	826	439	8,2	A
2	834	284	12,6	B
3	960	182	19,1	B
4	532	328	11,0	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	592	nicht ausgelastet
2	403	nicht ausgelastet
3	723	nicht ausgelastet
4	242	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark															
Stadt:		Nieder-Olm															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitraum:		P1, SPH VM															
Bearbeiter:		SN															
$t_0 =$		72	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_W	QSV	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	42	592	1927	31	29	803	0,737	0,417	2,052	12,022	95	17,886	1,038	111	26,9	B	mod. -2
2	24	533	1928	31	29	803	0,663	0,417	1,322	9,916	95	15,241	1,037	95	22,9	B	mod. -2
3	43	20	1835	31	38	994	0,020	0,542	0,011	0,197	95	0,947	1,090	6	7,7	A	mod. -2
4	21	72	1905	31	38	1032	0,070	0,542	0,042	0,727	95	2,170	1,050	14	8,0	A	mod. -2
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	41	25	1866	12	14	389	0,064	0,208	0,038	0,439	95	1,560	1,072	10	23,2	B	mod. +2
9	23	304	1931	12	14	402	0,756	0,208	2,212	7,924	95	12,685	1,036	79	46,6	C	mod. +2
10	32	134	1774	12	31	788	0,170	0,444	0,115	1,725	95	3,947	1,128	27	12,5	A	Phase 2+3; mod. +2
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	31+34	21	1842	13		358	0,059	0,194	0,034	0,377	95	1,415	1,086	9	24,0	B	bedingt verträglich
16	12	28	1824	13		355	0,079	0,194	0,048	0,506	95	1,708	1,096	11	24,2	B	bedingt verträglich
17	13+14	17	1809	13		352	0,048	0,194	0,028	0,305	95	1,238	1,106	8	23,9	B	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1746				6276											
gew. Mittelwert:							0,604								26,8		
Maximum:							0,756							111	46,6	C	

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

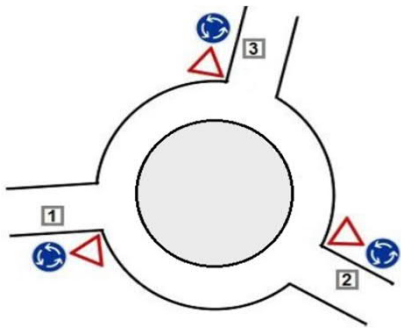
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P1, SPH VM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		0	0						
t_U	[s]	{1}	72	72					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	10	25				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}						
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}						
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	8	3				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	18	28				
	SV	[%]	{7}						
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	13	13				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	0	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	17	67				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	13	13				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	18	28				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,400	1,096				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,822	2,151				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1276	1673				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	13	13				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	17	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		67				
			{32}	0,279	0,049				
			{32*}		1,098				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	0,55	0,10				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	248	325				
			{35}	12,45	12,90				
			{35*}		10,76				
			{36}	1260	1281				
	C_D	[Kfz/h]	{36*}		1187				
			{37}	204	215				
			{37*}		166				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	60	76				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	248	242				
	x	[-]	{41}	0,073	0,116				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1276	1244				
	f_A	[-]	{43}	0,194	0,144				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,043	0,073				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	23,7	26,8				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,6	1,1				
	t_W	[s]	{47}	24,3	27,9				
	QSV	[-]	{48}	B	B				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,338	0,560				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,320	1,826				
	L_S	[m]	{52}	11	12				

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark															
Stadt:		Nieder-Olm															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		P1, SPH NM															
Bearbeiter:		SN															
$t_0 =$		90	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
		{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	42	667	1960	32	35	784	0,851	0,400	5,331	20,496	95	28,153	1,020	172	49,0	C	mod. +3
2	24	717	1927	32	42	921	0,779	0,478	2,782	17,687	95	24,800	1,038	154	30,4	B	
3	43	23	1925	32	58	1262	0,018	0,656	0,010	0,211	95	0,987	1,039	6	5,4	A	
4	21	39	1955	32	58	1282	0,030	0,656	0,017	0,360	95	1,375	1,023	8	5,5	A	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	41	19	1681	22	11	224	0,085	0,133	0,051	0,468	95	1,624	1,189	12	35,0	C	
9	23	159	1873	22	19	416	0,382	0,222	0,361	3,739	95	7,009	1,068	45	32,9	B	mod. -3
10	32	298	1959	22	39	870	0,342	0,444	0,301	5,183	95	9,033	1,021	55	17,6	A	Phase 2 + 3; mod. -3
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	31+34	31	2000	20	17	400	0,078	0,200	0,047	0,676	95	2,067	1,000	12	29,7	B	bedingt verträglich
16	12	83	1979	20	21	484	0,172	0,244	0,116	1,753	95	3,992	1,011	24	27,7	B	bedingt verträglich
17	13+14	41	2000	20	21	489	0,084	0,244	0,051	0,841	95	2,393	1,000	14	26,6	B	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2077				7132											
gew. Mittelwert:							0,632								33,8		
Maximum:							0,851							172	49,0	C	

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P1, SPH NM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		3	0						
t_U	[s]	{1}	90	90					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	28	82				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}	0					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}	0					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	0	1				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	28	83				
	SV	[%]	{7}	0,0					
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	17	21				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	8	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	33	149				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	21	21				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	28	83				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,011				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,016	1,983				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1815				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	17	21				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	41	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		149				
			{32}	0,831	0,058				
			{32*}		2,856				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	1,67	0,11				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	357	444				
			{35}	15,33	20,89				
			{35*}		14,90				
			{36}	1224	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1076				
			{37}	195	278				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		166				
			{38}	67	66				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	262	232				
	x	[-]	{41}	0,107	0,357				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1308	951				
	f_A	[-]	{43}	0,146	0,128				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,067	0,321				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	33,3	35,9				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,9	5,0				
	t_W	[s]	{47}	34,2	40,8				
	QSV	[-]	{48}	B	C				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,674	2,217				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,062	4,735				
	L_S	[m]	{52}	12	29				

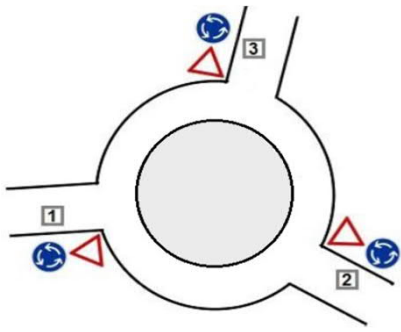
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P1-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1730 Fz/h 1794 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	754	1,044	787	71	1181	1,000	1181
2	234	1,045	245	647	711	1,000	711
3	742	1,027	762	245	1031	1,000	1031

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1132	378	9,5	A
2	681	447	8,1	A
3	1004	262	13,6	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	936	nicht ausgelastet
2	212	nicht ausgelastet
3	647	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P1-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2022 Fz/h 2071 Pkw-E/h

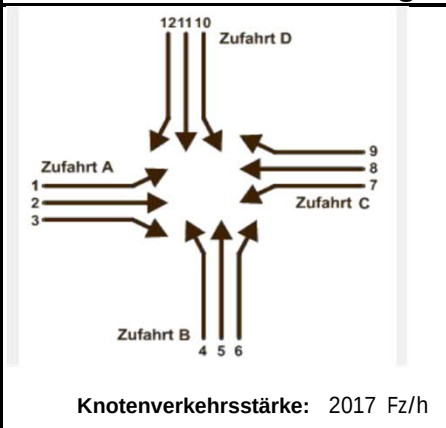
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	1048	1,015	1064	62	1189	1,000	1189
2	292	1,048	306	790	606	1,000	606
3	682	1,028	701	306	980	1,000	980

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1171	123	26,3	C
2	578	286	12,5	B
3	953	271	13,1	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	945	nicht ausgelastet
2	336	nicht ausgelastet
3	790	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 2017 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P1-Fall</i> / <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH VM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

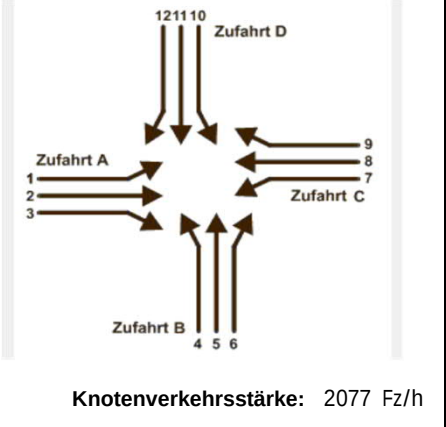
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	938	418	1,000	418	0,582	0,418	0,417
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,336	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1569	88	1,000	20	0,200	---	---
	5 (3)	1764	79	1,000	33	0,061	0,939	0,406
	6 (2)	593	451	1,000	451	0,009	0,991	---
C	7 (2)	597	646	1,000	646	0,002	0,998	0,417
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,299	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,259	1,000	---
D	10 (4)	1357	124	1,000	50	0,450	---	---
	11 (3)	1355	143	1,000	59	0,084	0,916	0,402
	12 (2)	525	502	1,000	502	0,437	0,563	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	232	1,048	418	398	0,582	166	21,4	C
	2	588	1,029	1800	1750	0,336	1162	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	4	1,000	20	20	0,200	16	223,8	E
	5	2	1,000	33	33	0,061	31	117,0	E
	6	4	1,000	451	451	0,009	447	8,1	A
C	7	1	1,000	646	646	0,002	645	5,6	A
	8	525	1,027	1800	1753	0,299	1228	0,0	A
	9	413	1,005	1600	1592	0,259	1179	0,0	A
D	10	21	1,067	50	47	0,450	26	136,8	E
	11	5	1,000	59	59	0,084	54	66,1	E
	12	213	1,030	502	488	0,437	275	13,1	B
A	2+3	597	1,028	1797	1748	0,342	1151	0,0	A
B	4+5+6	10	1,000	45	45	0,223	35	102,9	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	239	1,032	358	347	0,689	108	32,6	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

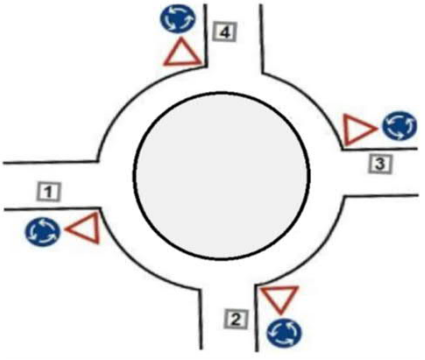
Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 2077 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 <i>Rampe A63 / Parkplatz</i>
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P1-Fall</i> <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH NM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	732	543	1,000	543	0,451	0,549	0,549
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,513	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1841	57	1,000	21	0,000	---	---
	5 (3)	1891	65	1,000	36	0,112	0,888	0,513
	6 (2)	920	267	1,000	267	0,015	0,985	---
C	7 (2)	923	426	1,000	426	0,000	1,000	0,549
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,297	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,132	1,000	---
D	10 (4)	1692	73	1,000	37	0,509	---	---
	11 (3)	1687	88	1,000	48	0,000	1,000	0,549
	12 (2)	525	502	1,000	502	0,332	0,668	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	239	1,026	543	529	0,451	290	12,4	B
	2	917	1,008	1800	1786	0,513	869	0,0	A
	3	6	1,000	1600	1600	0,004	1594	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	4	1,000	36	36	0,112	32	113,1	E
	6	4	1,000	267	267	0,015	263	13,7	B
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	525	1,017	1800	1769	0,297	1244	0,0	A
	9	207	1,017	1600	1573	0,132	1366	0,0	A
D	10	18	1,039	37	35	0,509	17	197,1	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	157	1,062	502	473	0,332	316	11,4	B
A	2+3	923	1,008	1799	1785	0,517	862	0,0	A
B	4+5+6	8	1,000	71	71	0,113	63	57,2	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	175	1,060	305	288	0,608	113	31,4	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

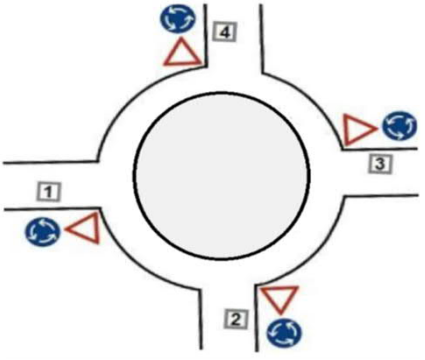
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P2-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1616 Fz/h 1667 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	571	1,012	578	438	855	1,000	855
2	256	1,063	272	567	750	1,000	750
3	608	1,033	628	159	1094	1,000	1094
4	181	1,043	189	598	725	1,000	725

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	844	273	13,0	B
2	706	450	8,0	A
3	1058	450	8,0	A
4	696	515	7,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	349	nicht ausgelastet
2	450	nicht ausgelastet
3	680	nicht ausgelastet
4	189	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P2-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2024 Fz/h 2070 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	397	1,019	405	485	817	1,000	817
2	617	1,019	629	446	849	1,000	849
3	802	1,029	825	308	965	1,000	965
4	208	1,013	211	884	507	1,000	507

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	801	404	8,9	A
2	832	215	16,4	B
3	938	136	24,8	C
4	500	292	12,3	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	610	nicht ausgelastet
2	444	nicht ausgelastet
3	767	nicht ausgelastet
4	249	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																
Stadt:		Nieder-Olm																
Knotenpunkt:		K2																
Zeitabschnitt:		P2, SPH VM																
Bearbeiter:		SN																
t _U =		72	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]							
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen	
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																		
1	42		613	1924	31	29	802	0,765	0,417	2,482	12,979	95	19,072	1,040	119	29,1	B	mod. -2
2	24		573	1924	31	29	802	0,715	0,417	1,774	11,293	95	16,977	1,039	106	25,4	B	mod. -2
3	43		20	1835	31	38	994	0,020	0,542	0,011	0,197	95	0,947	1,090	6	7,7	A	mod. -2
4	21		72	1905	31	38	1032	0,070	0,542	0,042	0,727	95	2,170	1,050	14	8,0	A	mod. -2
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	41		25	1866	12	14	389	0,064	0,208	0,038	0,439	95	1,560	1,072	10	23,2	B	mod. +2
9	23		304	1931	12	14	402	0,756	0,208	2,212	7,924	95	12,685	1,036	79	46,6	C	mod. +2
10	32		134	1774	12	31	788	0,170	0,444	0,115	1,725	95	3,947	1,128	27	12,5	A	Phase 2+3; mod. +2
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	31+34		21	1842	13		358	0,059	0,194	0,034	0,377	95	1,415	1,086	9	24,0	B	bedingt verträglich
16	12		28	1824	13		355	0,079	0,194	0,048	0,506	95	1,708	1,096	11	24,2	B	bedingt verträglich
17	13+14		17	1809	13		352	0,048	0,194	0,028	0,305	95	1,238	1,106	8	23,9	B	
18																		
19																		
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:		1807				6273												
gew. Mittelwert:							0,632									28,3		
Maximum:							0,765							119	46,6	C		

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

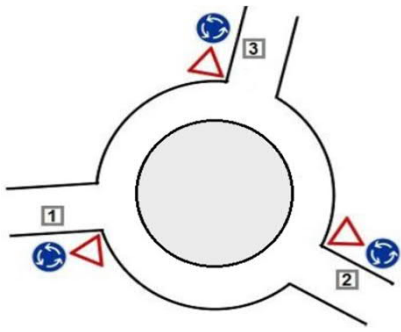
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P2, SPH VM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		0	0						
t_U	[s]	{1}	72	72					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	16	25				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}						
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}						
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	2	3				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	18	28				
	SV	[%]	{7}						
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	13	13				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	0	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	17	67				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	13	13				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	18	28				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,100	1,096				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,218	2,151				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1623	1673				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	13	13				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	17	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		67				
			{32}	0,279	0,049				
			{32*}		1,098				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	0,55	0,10				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	316	325				
			{35}	12,45	12,90				
			{35*}		10,76				
			{36}	1260	1281				
	C_D	[Kfz/h]	{36*}		1187				
			{37}	204	215				
			{37*}		166				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	76	76				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	279	242				
	x	[-]	{41}	0,064	0,116				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1437	1244				
	f_A	[-]	{43}	0,172	0,144				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,038	0,073				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	25,0	26,8				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,5	1,1				
	t_W	[s]	{47}	25,4	27,9				
	QSV	[-]	{48}	B	B				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,340	0,560				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,325	1,826				
	L_S	[m]	{52}	9	12				

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																
Stadt:		Nieder-Olm																
Knotenpunkt:		K2																
Zeitabschnitt:		P2, SPH NM																
Bearbeiter:		SN																
t _U =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]							
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen	
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																		
1	42		710	1958	32	37	827	0,859	0,422	5,914	22,005	95	29,939	1,022	184	49,3	C	mod. +5
2	24		741	1923	32	42	919	0,807	0,478	3,520	19,260	95	26,682	1,040	167	33,8	B	
3	43		23	1925	32	58	1262	0,018	0,656	0,010	0,211	95	0,987	1,039	6	5,4	A	
4	21		39	1955	32	58	1282	0,030	0,656	0,017	0,360	95	1,375	1,023	8	5,5	A	
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	41		19	1681	22	11	224	0,085	0,133	0,051	0,468	95	1,624	1,189	12	35,0	C	
9	23		159	1873	22	17	375	0,425	0,200	0,435	3,910	95	7,254	1,068	46	35,7	C	mod. -5
10	32		298	1959	22	37	827	0,360	0,422	0,328	5,405	95	9,336	1,021	57	19,1	A	Phase 2 + 3; mod. -5
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	31+34		31	2000	20	17	400	0,078	0,200	0,047	0,676	95	2,067	1,000	12	29,7	B	bedingt verträglich
16	12		83	1979	20	21	484	0,172	0,244	0,116	1,753	95	3,992	1,011	24	27,7	B	bedingt verträglich
17	13+14		41	2000	20	21	489	0,084	0,244	0,051	0,841	95	2,393	1,000	14	26,6	B	
18																		
19																		
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:		2144					7087											
gew. Mittelwert:								0,656								35,8		
Maximum:								0,859							184	49,3	C	

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P2, SPH NM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		3	0						
t_U	[s]	{1}	90	90					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	28	82				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}	0					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}	0					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	0	1				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	28	83				
	SV	[%]	{7}	0,0					
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	17	21				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	8	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	33	149				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	21	21				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	28	83				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,011				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,016	1,983				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1815				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	17	21				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	41	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		149				
			{32}	0,831	0,058				
			{32*}		2,856				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	1,67	0,11				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	357	444				
			{35}	15,33	20,89				
			{35*}		14,90				
			{36}	1224	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1076				
			{37}	195	278				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		166				
			{38}	67	66				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	262	232				
	x	[-]	{41}	0,107	0,357				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1308	951				
	f_A	[-]	{43}	0,146	0,128				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,067	0,321				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	33,3	35,9				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,9	5,0				
	t_W	[s]	{47}	34,2	40,8				
	QSV	[-]	{48}	B	C				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,674	2,217				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,062	4,735				
	L_S	[m]	{52}	12	29				

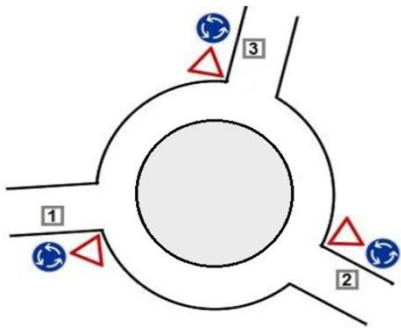
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P2-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1791 Fz/h 1858 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	775	1,044	809	71	1181	1,000	1181
2	247	1,045	258	663	699	1,000	699
3	769	1,028	791	258	1019	1,000	1019

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1131	356	10,0	B
2	668	421	8,5	A
3	991	222	15,8	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	978	nicht ausgelastet
2	217	nicht ausgelastet
3	663	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P2-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2089 Fz/h 2142 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	1091	1,016	1109	62	1189	1,000	1189
2	299	1,049	314	824	582	1,000	582
3	699	1,029	719	314	973	1,000	973

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1171	80	36,2	D
2	555	256	14,0	B
3	946	247	14,4	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				D

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	971	nicht ausgelastet
2	347	nicht ausgelastet
3	824	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2060 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: L413 <i>Rampe A63 / Parkplatz</i>
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P2-Fall</i> <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH VM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zufahrt D:
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D	

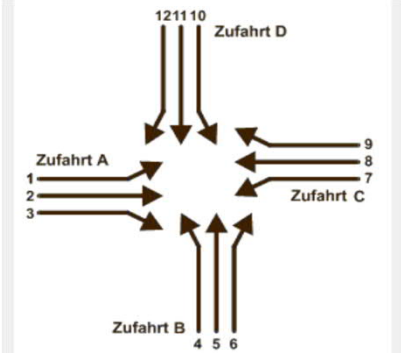
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	956	408	1,000	408	0,612	0,388	0,387
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,342	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1612	83	1,000	16	0,246	---	---
	5 (3)	1798	75	1,000	29	0,069	0,931	0,376
	6 (2)	603	444	1,000	444	0,009	0,991	---
C	7 (2)	607	638	1,000	638	0,002	0,998	0,387
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,310	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,259	1,000	---
D	10 (4)	1391	117	1,000	44	0,513	---	---
	11 (3)	1389	136	1,000	53	0,095	0,905	0,372
	12 (2)	543	488	1,000	488	0,469	0,531	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	238	1,050	408	389	0,612	151	23,6	C
	2	598	1,028	1800	1751	0,342	1153	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	4	1,000	16	16	0,246	12	289,4	E
	5	2	1,000	29	29	0,069	27	133,5	E
	6	4	1,000	444	444	0,009	440	8,2	A
C	7	1	1,000	638	638	0,002	637	5,7	A
	8	543	1,027	1800	1753	0,310	1210	0,0	A
	9	413	1,005	1600	1592	0,259	1179	0,0	A
D	10	21	1,067	44	41	0,513	20	172,3	E
	11	5	1,000	53	53	0,095	48	75,7	E
	12	222	1,032	488	473	0,469	251	14,3	B
A	2+3	607	1,028	1797	1748	0,347	1141	0,0	A
B	4+5+6	10	1,000	37	37	0,269	27	131,9	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	248	1,034	335	324	0,766	76	44,7	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

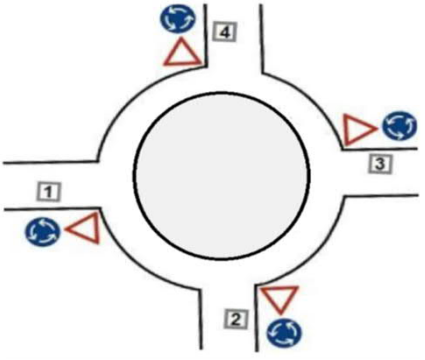
Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 2127 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: L413 Rampe A63 / Parkplatz Verkehrsdaten: Datum: P2-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	743	536	1,000	536	0,483	0,517	0,517
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,524	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1891	53	1,000	18	0,000	---	---
	5 (3)	1935	61	1,000	32	0,127	0,873	0,481
	6 (2)	940	259	1,000	259	0,015	0,985	---
C	7 (2)	943	415	1,000	415	0,000	1,000	0,517
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,303	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,132	1,000	---
D	10 (4)	1736	68	1,000	32	0,583	---	---
	11 (3)	1731	82	1,000	43	0,000	1,000	0,517
	12 (2)	536	493	1,000	493	0,352	0,648	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	252	1,028	536	521	0,483	269	13,3	B
	2	937	1,007	1800	1787	0,524	850	0,0	A
	3	6	1,000	1600	1600	0,004	1594	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	4	1,000	32	32	0,127	28	130,2	E
	6	4	1,000	259	259	0,015	255	14,1	B
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	536	1,018	1800	1768	0,303	1232	0,0	A
	9	207	1,017	1600	1573	0,132	1366	0,0	A
D	10	18	1,039	32	31	0,583	13	254,4	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	163	1,064	493	463	0,352	300	12,0	B
A	2+3	943	1,007	1799	1785	0,528	842	0,0	A
B	4+5+6	8	1,000	63	63	0,127	55	65,7	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	181	1,062	282	266	0,681	85	41,1	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1738 Fz/h 1794 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

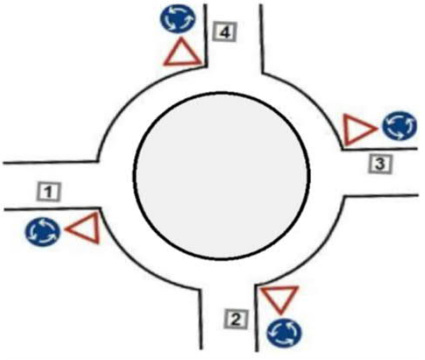
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	601	1,013	609	491	812	1,000	812
2	298	1,061	316	567	750	1,000	750
3	646	1,035	668	182	1074	1,000	1074
4	193	1,040	201	655	681	1,000	681

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	802	201	17,6	B
2	707	409	8,8	A
3	1038	392	9,1	A
4	655	462	7,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	365	nicht ausgelastet
2	532	nicht ausgelastet
3	701	nicht ausgelastet
4	195	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / K31 / Am Giener
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2160 Fz/h 2210 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	415	1,020	423	518	790	1,000	790
2	704	1,020	718	446	849	1,000	849
3	826	1,031	851	353	926	1,000	926
4	215	1,013	218	943	464	1,000	464

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	774	359	10,0	A
2	832	128	26,4	C
3	899	73	40,5	D
4	458	243	14,8	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				D

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	643	nicht ausgelastet
2	495	nicht ausgelastet
3	811	nicht ausgelastet
4	262	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																	
Stadt:		Nieder-Olm																	
Knotenpunkt:		K2																	
Zeitabschnitt:		P3, SPH VM																	
Bearbeiter:		SN																	
t _U =		72	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	x	C		f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _W	QSV	Bemerkungen		
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]			
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}		
Phase 1																			
1	42	633	1921	31	27	747	0,847	0,389	5,100	16,640	95	23,538	1,041	147	44,6	C	mod. -4		
2	24	611	1921	31	27	747	0,818	0,389	3,817	14,769	95	21,268	1,041	133	38,1	C	mod. -4		
3	43	20	1835	31	36	943	0,021	0,514	0,012	0,209	95	0,981	1,090	6	8,6	A	mod. -4		
4	21	72	1905	31	36	979	0,074	0,514	0,044	0,772	95	2,257	1,050	14	9,0	A	mod. -4		
5																			
6																			
7																			
Phase 2																			
8	41	25	1866	12	16	441	0,057	0,236	0,033	0,420	95	1,517	1,072	10	21,6	B	mod. +4		
9	23	342	1919	12	16	453	0,755	0,236	2,223	8,581	95	13,535	1,042	85	43,2	C	mod. +4		
10	32	154	1772	12	33	837	0,184	0,472	0,127	1,907	95	4,243	1,129	29	11,5	A	Phase 2+3; mod. +4		
11																			
12																			
13																			
14																			
Phase 3																			
15	31+34	21	1842	13		358	0,059	0,194	0,034	0,377	95	1,415	1,086	9	24,0	B	bedingt verträglich		
16	12	28	1824	13		355	0,079	0,194	0,048	0,506	95	1,708	1,096	11	24,2	B	bedingt verträglich		
17	13+14	17	1809	13		352	0,048	0,194	0,028	0,305	95	1,238	1,106	8	23,9	B			
18																			
19																			
Phase 4																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
Phase 5																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
Phase 6																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
Knotenpunkt																			
Summe:		1923				6211													
gew. Mittelwert:							0,694								36,9				
Maximum:							0,847							147	44,6	C			

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

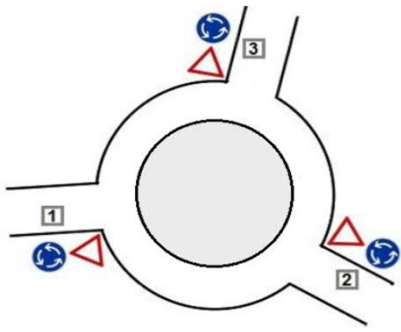
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P3, SPH VM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		0	0						
t_U	[s]	{1}	72	72					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	16	25				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}						
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}						
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	2	3				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	18	28				
	SV	[%]	{7}						
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	13	13				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	0	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	17	77				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	13	13				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	18	28				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,100	1,096				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,218	2,151				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1623	1673				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	13	13				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	17	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		77				
			{32}	0,279	0,049				
			{32*}		1,262				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	0,55	0,10				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	316	325				
			{35}	12,45	12,90				
			{35*}		10,42				
			{36}	1260	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1173				
			{37}	204	215				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		159				
			{38}	76	76				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	279	235				
	x	[-]	{41}	0,064	0,119				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1437	1206				
	f_A	[-]	{43}	0,172	0,140				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,038	0,075				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	25,0	27,1				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,5	1,2				
	t_W	[s]	{47}	25,4	28,2				
	QSV	[-]	{48}	B	B				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,340	0,565				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,325	1,837				
	L_S	[m]	{52}	9	12				

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark																	
Stadt:		Nieder-Olm																	
Knotenpunkt:		K2																	
Zeitabschnitt:		P3, SPH NM																	
Bearbeiter:		SN																	
t _U =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _W	QSV	Bemerkungen		
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]			
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}		
Phase 1																			
1	42		752	1956	32	39	869	0,865	0,444	6,447	23,417	95	31,601	1,023	194	49,3	C	mod. +7	
2	24		765	1919	32	42	917	0,834	0,478	4,616	21,226	95	29,018	1,042	181	38,5	C		
3	43		23	1925	32	58	1262	0,018	0,656	0,010	0,211	95	0,987	1,039	6	5,4	A		
4	21		39	1955	32	58	1282	0,030	0,656	0,017	0,360	95	1,375	1,023	8	5,5	A		
5																			
6																			
7																			
Phase 2																			
8	41		19	1681	22	11	224	0,085	0,133	0,051	0,468	95	1,624	1,189	12	35,0	C		
9	23		183	1854	22	15	330	0,555	0,178	0,769	4,942	95	8,702	1,079	56	42,1	C	mod. -7	
10	32		340	1948	22	35	779	0,436	0,400	0,460	6,638	95	10,995	1,026	68	21,7	B	Phase 2 + 3; mod. -7	
11																			
12																			
13																			
14																			
Phase 3																			
15	31+34		31	2000	20	17	400	0,078	0,200	0,047	0,676	95	2,067	1,000	12	29,7	B	bedingt verträglich	
16	12		83	1979	20	21	484	0,172	0,244	0,116	1,753	95	3,992	1,011	24	27,7	B	bedingt verträglich	
17	13+14		41	2000	20	21	489	0,084	0,244	0,051	0,841	95	2,393	1,000	14	26,6	B		
18																			
19																			
Phase 4																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
Phase 5																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
Phase 6																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
Knotenpunkt																			
Summe:		2276					7035												
gew. Mittelwert:								0,686								38,2			
Maximum:								0,865							194	49,3	C		

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Bedingt verträgliche Linksabbieger									
Projekt:		24202 Nieder-Olm Gewerbepark							
Stadt:		Nieder-Olm							
Knotenpunkt:		K2							
Zeitabschnitt:		P3, SPH NM							
Bearbeiter:		SN							
$f_{in} =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5	
Bezeichnung		34	12						
Bemerkungen			qRA 50%						
Berechnungsfall		3	0						
t_U	[s]	{1}	90	90					
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}	28	82				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}	0					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}	0					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}	0	1				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	28	83				
	SV	[%]	{7}	0,0					
	b	[m]	{8}	3,00	3,00				
	R	[m]	{9}	12,00	14,00				
	s	[%]	{10}	0,0	0,0				
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0				
	t_F	[s]	{12}	17	21				
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein				
GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	8	3				
	q_{RA}	[Kfz/h]	{15}	33	170				
	x_{gegen}	[-]	{16}						
	n_{gegen}	[-]	{17}	1	getrennt				
	$t_{F,gegen}$	[s]	{18}	21	21				
	t_Z	[s]	{19}	4,0	4,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	28	83				
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,011				
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000				
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,090				
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000				
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,090				
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000				
	t_B	[s]	{27}	2,016	1,983				
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1815				
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	17	21				
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	41	3				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{31*}		170				
			{32}	0,831	0,058				
			{32*}		3,258				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	1,67	0,11				
LA	C_0	[Kfz/h]	{34}	357	444				
			{35}	15,33	20,89				
			{35*}		13,95				
			{36}	1224	1281				
	G_D	[Kfz/h]	{36*}		1049				
			{37}	195	278				
	C_D	[Kfz/h]	{37*}		152				
			{38}	67	66				
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0				
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	262	218				
	x	[-]	{41}	0,107	0,381				
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	1308	892				
	f_A	[-]	{43}	0,146	0,120				
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,067	0,357				
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	33,3	36,5				
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	0,9	5,9				
	t_W	[s]	{47}	34,2	42,4				
	QSV	[-]	{48}	B	C				
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,674	2,270				
	S	[%]	{50}	95	95				
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,062	4,818				
	L_S	[m]	{52}	12	29				

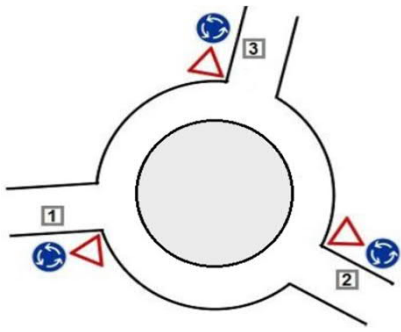
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1907 Fz/h 1983 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	815	1,046	853	71	1181	1,000	1181
2	271	1,046	284	696	674	1,000	674
3	821	1,031	846	284	998	1,000	998

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1129	314	11,3	B
2	644	373	9,6	A
3	968	147	23,0	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	1059	nicht ausgelastet
2	228	nicht ausgelastet
3	696	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: L413 / südliche Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2221 Fz/h 2282 Pkw-E/h

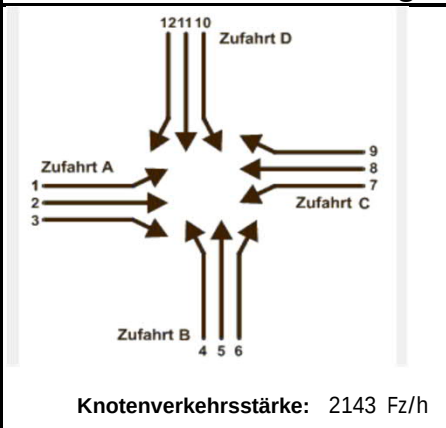
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	1175	1,018	1196	62	1189	1,000	1189
2	314	1,051	330	890	535	1,000	535
3	732	1,033	756	330	960	1,000	960

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1169	-6	82,9	F
2	509	195	18,3	B
3	929	197	17,7	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				F

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	1024	nicht ausgelastet
2	368	nicht ausgelastet
3	890	nicht ausgelastet

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 2143 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P3-Fall</i> / <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH VM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

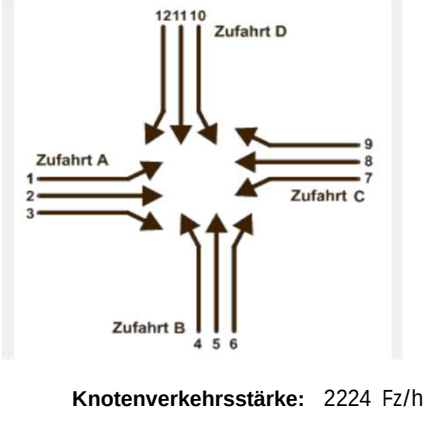
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	991	390	1,000	390	0,675	0,325	0,325
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,353	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1695	72	1,000	10	0,385	---	---
	5 (3)	1864	68	1,000	22	0,091	0,909	0,315
	6 (2)	622	430	1,000	430	0,009	0,991	---
C	7 (2)	626	622	1,000	622	0,002	0,998	0,325
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,259	1,000	---
D	10 (4)	1457	106	1,000	33	0,681	---	---
	11 (3)	1455	123	1,000	40	0,125	0,875	0,310
	12 (2)	578	461	1,000	461	0,538	0,462	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	250	1,053	390	371	0,675	121	29,2	C
	2	617	1,028	1800	1750	0,353	1133	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	4	1,000	10	10	0,385	6	532,5	E
	5	2	1,000	22	22	0,091	20	179,3	E
	6	4	1,000	430	430	0,009	426	8,4	A
C	7	1	1,000	622	622	0,002	621	5,8	A
	8	578	1,028	1800	1751	0,330	1173	0,0	A
	9	413	1,005	1600	1592	0,259	1179	0,0	A
D	10	21	1,067	33	31	0,681	10	304,6	E
	11	5	1,000	40	40	0,125	35	102,7	E
	12	239	1,038	461	444	0,538	205	17,4	B
A	2+3	626	1,028	1797	1748	0,358	1122	0,0	A
B	4+5+6	10	1,000	24	24	0,412	14	243,5	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	265	1,040	287	276	0,959	11	130,9	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

3. Protokolle Leistungsfähigkeitsberechnungen

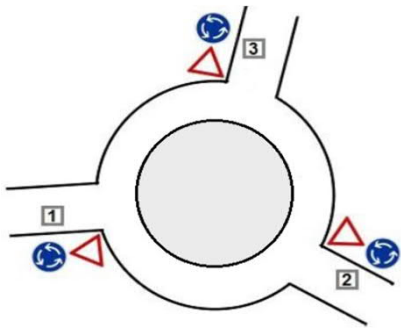
Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung	
 Knotenverkehrsstärke: 2224 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C / B-D Knotenpunkt: L413 / Rampe A63 / Parkplatz
	Verkehrsdaten: Datum: <i>P3-Fall</i> / <i>Planung</i> Uhrzeit: <i>SPH NM</i>
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: 
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	765	521	1,000	521	0,548	0,452	0,452
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,547	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1988	45	1,000	13	0,000	---	---
	5 (3)	2021	54	1,000	24	0,164	0,836	0,415
	6 (2)	979	243	1,000	243	0,016	0,984	---
C	7 (2)	982	395	1,000	395	0,000	1,000	0,452
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,316	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,132	1,000	---
D	10 (4)	1822	59	1,000	24	0,774	---	---
	11 (3)	1817	73	1,000	33	0,000	1,000	0,452
	12 (2)	558	476	1,000	476	0,392	0,608	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	277	1,030	521	506	0,548	229	15,7	B
	2	976	1,008	1800	1786	0,547	810	0,0	A
	3	6	1,000	1600	1600	0,004	1594	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	4	1,000	24	24	0,164	20	175,9	E
	6	4	1,000	243	243	0,016	239	15,1	B
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	558	1,020	1800	1765	0,316	1207	0,0	A
	9	207	1,017	1600	1573	0,132	1366	0,0	A
D	10	18	1,039	24	23	0,774	5	458,2	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	174	1,072	476	444	0,392	270	13,3	B
A	2+3	982	1,008	1799	1785	0,550	803	0,0	A
B	4+5+6	8	1,000	49	49	0,165	41	88,6	E
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	192	1,069	237	221	0,867	29	96,0	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E

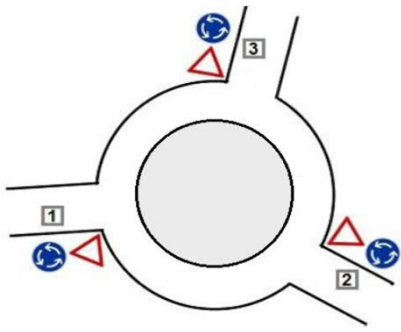
Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: K4 L413 / Nördl. Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1403 Fz/h 1452 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	559	1,040	581	22	1225	1,000	1225
2	579	1,028	595	263	1015	1,000	1015
3	265	1,040	276	595	750	1,000	750

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1178	619	5,8	A
2	988	409	8,8	A
3	721	456	7,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	848	nicht ausgelastet
2	341	nicht ausgelastet
3	263	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme	
	Knotenpunkt: K4 L413 / Nördl. Rampe A63
	Verkehrsdaten: Datum: P3-Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1516 Fz/h 1553 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	766	1,016	779	19	1228	1,000	1228
2	558	1,020	569	285	997	1,000	997
3	192	1,069	205	569	770	1,000	770

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1208	442	8,1	A
2	977	419	8,6	A
3	720	528	6,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	756	nicht ausgelastet
2	512	nicht ausgelastet
3	285	nicht ausgelastet