

Bericht

# Verkehrsgutachten Geistingen

## Niederdorf



**HENNEF**  
deine Stadt

Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef  
Deutschland

---

## Impressum



### Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Pascal Wolff (M.Sc.) (Projektleiter)

Julia Herzog (M.Sc.)

Frederik Heyroth

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>1 Hintergrund und Anlass</b>	<b>5</b>
<b>2 Lage und Anbindung</b>	<b>6</b>
<b>3 Betrachtung des Ist-Zustands</b>	<b>12</b>
3.1 Verkehrserhebung	12
3.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Ist-Zustandes	14
3.2.1 Methodik	14
3.2.2 Ergebnis	15
<b>4 Betrachtung des Prognose-Null-Falls</b>	<b>20</b>
4.1 Festlegung des Prognose-Null-Falls	20
4.2 Leistungsfähigkeit im Prognose-Null-Fall	20
<b>5 Betrachtung des Prognose-Mit-Falls</b>	<b>24</b>
5.1 Festlegung des Prognose-Mit-Falls	24
5.2 Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall	39
5.3 Verträglichkeit der Zusatzverkehre	43
<b>6 Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>50</b>
<b>Anhang</b>	<b>52</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Großräumige Lage der Plangebiete .....	7
Abbildung 2: Erreichbarkeit in einer Pkw-Fahrzeit von 30 (gelb), 15 (grün) & 5 Minuten (türkis) .....	7
Abbildung 3: Liniennetzplan Hennef-Geistingen und Erreichbarkeit der Haltestellen (300m-Radius) .....	8
Abbildung 4: Erreichbarkeit zu Fuß innerhalb von 30 (gelb), 15 Minuten (grün) & 5 Minuten (türkis) .....	9
Abbildung 5: Erreichbarkeit in einer Fahrrad-Fahrzeit von 30 (gelb), 15 Minuten (grün) & 5 Minuten (türkis) .....	10
Abbildung 6: Umgebungsnutzungen.....	11
Abbildung 7: Ergebnisse der Verkehrszählung (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke DTWv) .....	13
Abbildung 8: Leistungsfähigkeit im Ist-Zustand.....	18
Abbildung 9: Leistungsfähigkeit im Prognose-Null-Fall .....	22
Abbildung 10: Wohneinheiten und Einwohner:innen je Plangebiet .....	25
Abbildung 11: Bewohner:innenverkehre .....	26
Abbildung 12: Besucher:innenverkehre.....	26
Abbildung 13: Wirtschaftsverkehr durch Wohnnutzung .....	26
Abbildung 14: Beschäftigtenverkehre.....	27
Abbildung 15: Bring- und Holverkehr.....	27
Abbildung 16: Wirtschaftsverkehr der Kita und Förderschule .....	28
Abbildung 17: Verkehrserzeugung gesamt.....	28
Abbildung 18: Verkehrsverteilung im Tagesgang .....	29
Abbildung 19: Verkehrsverteilung Plangebiet Kolpingstraße .....	31
Abbildung 20: Verkehrsverteilung Plangebiet Nachbarsheide .....	32
Abbildung 21: Verkehrsverteilung Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof - Wohnen.....	33
Abbildung 22: Verkehrsverteilung Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof - Kindertagesstätte.....	34
Abbildung 23: Verkehrsverteilung Plangebiet Lausbergfeld.....	35
Abbildung 24: Verkehrsverteilung externe Kindertagesstätte.....	36
Abbildung 25: Neuverkehrserzeugung im Szenario A.....	37
Abbildung 26: Neuverkehrserzeugung im Szenario B.....	38
Abbildung 27: Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall (Szenario A).....	40
Abbildung 28: Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall (Szenario B) .....	42
Abbildung 29: Querschnitt Auf dem Sand + Fotos.....	44
Abbildung 30: Aktueller Querschnitt Schulstraße (links) und Empfehlung (rechts).....	45
Abbildung 31: Querschnitt der Bonner Straße westlich der Schützenstraße + Fotos .....	46
Abbildung 32: Querschnitt und Foto der Bonner Straße auf Höhe des Helenenstifts .....	47
Abbildung 33: Querschnitt Bergstraße nördlich der Schulstraße .....	48

# 1 Hintergrund und Anlass

Die Stadt Hennef liegt mit rund 49.000 Einwohner:innen im Köln-Bonner Raum und gehört dem Rhein-Sieg-Kreis an. Südlich grenzt sie an das Bundesland Rheinland-Pfalz und im Westen an die Städte Königswinter, Sankt Augustin und Siegburg, im Norden an die Gemeinden Neunkirchen-Seelscheid sowie im Süden an Eitorf. Der Stadtteil Geistingen liegt ca. 1,5km südwestlich von der Kernstadt.

Das Plangebiet könnte sich über 3 Freiflächen und eine Fläche, für die es unterschiedliche planungsrechtliche Voraussetzungen und Nutzungsvorstellungen der Eigentümer gibt, erstrecken. Auf den Freiflächen zwischen der Kolpingstraße und Auf dem Sand und zwischen Auf der Nachbarsheide und dem Kreuzweg könnten Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften mit 36 Wohneinheiten entstehen. Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Mehrfamilienhäuser und eine Förderschule könnten auf der Freifläche zwischen der Schulstraße und der Zur Lorenhöhe entstehen. Dabei sind 21 Wohneinheiten und Platz in der Schule für 300 Schüler:innen geplant. Auf der bebauten Fläche zwischen der Schulstraße und Am Abtshof wären in Mehrfamilienhäusern 24 neue Wohneinheiten und eine Kindertagesstätte mit 70 Betreuungsplätzen möglich.

Die Planersocietät wurde mit der Anfertigung eines Verkehrsgutachtens für das Vorhaben beauftragt. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens werden:

- die Lage und Erreichbarkeit des Plangebiets untersucht,
- die derzeitigen Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz gemäß der durchgeführten Verkehrserhebung dargestellt,
- das durch das Vorhaben zu erwartende Neuverkehrsaufkommen abgeschätzt und auf das umliegende Straßennetz verteilt,
- eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung durchgeführt,
- die Erschließungssituation geprüft und Aussagen zur Verträglichkeit der Neuverkehre im umliegenden Straßennetz getroffen sowie – falls erforderlich – Empfehlungen zur Optimierung vorgeschlagen.

## 2 Lage und Anbindung

Die Plangebiete befinden sich im Westen der Stadt Hennef im Stadtteil Geistingen (siehe Abbildung 1). Alle Erschließungsstraßen für das Plangebiet führen zur Bonner Straße, Stoßdorfer Straße oder Dürresbachstraße. Diese Straßen führen ins Ortszentrum Hennefs und zur Bundesautobahn 560, wodurch Köln und Bonn mit dem Auto schnell zu erreichen sind. Durch die eher periphere Lage des Stadtteils und die gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz besteht eine attraktive Anbindung im MIV. Nahräumlich gibt es jedoch auch einige Ziele in fußläufiger Entfernung sowie die Ortsmitte in kurzer Fahrraddistanz; daher ergeben sich auch gewisse Potenziale in der Nahmobilität.

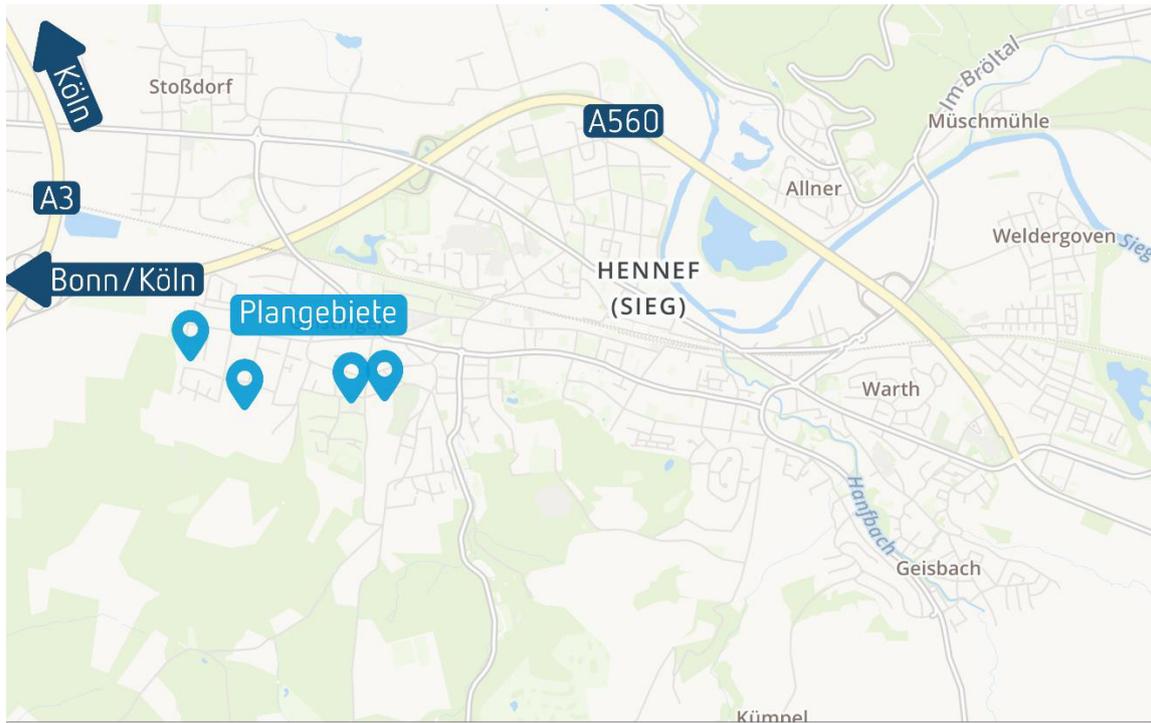
### Erreichbarkeit mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Die Freifläche im Westen des Plangebietes wird über die Kolpingstraße und Auf dem Sand an das Straßenverkehrsnetz angeschlossen. Auch die Freifläche an der Kolpingstraße ist über diese mit dem Pkw zu erreichen. Die anderen beiden Plangebiete sind über die Schulstraße an das Straßennetz angeschlossen. Eine direkte Anbindung an eine Hauptverkehrsstraße gibt es nicht, jedoch erfolgt über die Bonner Straße, Schützenstraße oder auch Bergstraße eine schnelle Verteilung auf Sammelstraßen, die wiederum eine Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz darstellen (Abbildung 1).

Mit dem Pkw ist innerhalb von 5 Minuten über die Bonner Straße die Stadtmitte und der Großteil von Hennef zu erreichen. Zudem gelangt man innerhalb dieser Zeitspanne auf die Bundesautobahnen 3 und 560. Innerhalb von 15 Minuten ist Siegburg großteilig mit dem Auto erschlossen und das Bonner Stadtgebiet kann über die BAB560 und über die B56 erreicht werden. Der Großteil der Stadt Bonn, der südöstliche Teil von Köln und nördliche Gebiete in Rheinland-Pfalz sind innerhalb von 30 Minuten mit dem Pkw zu erreichen (siehe Abbildung 1).

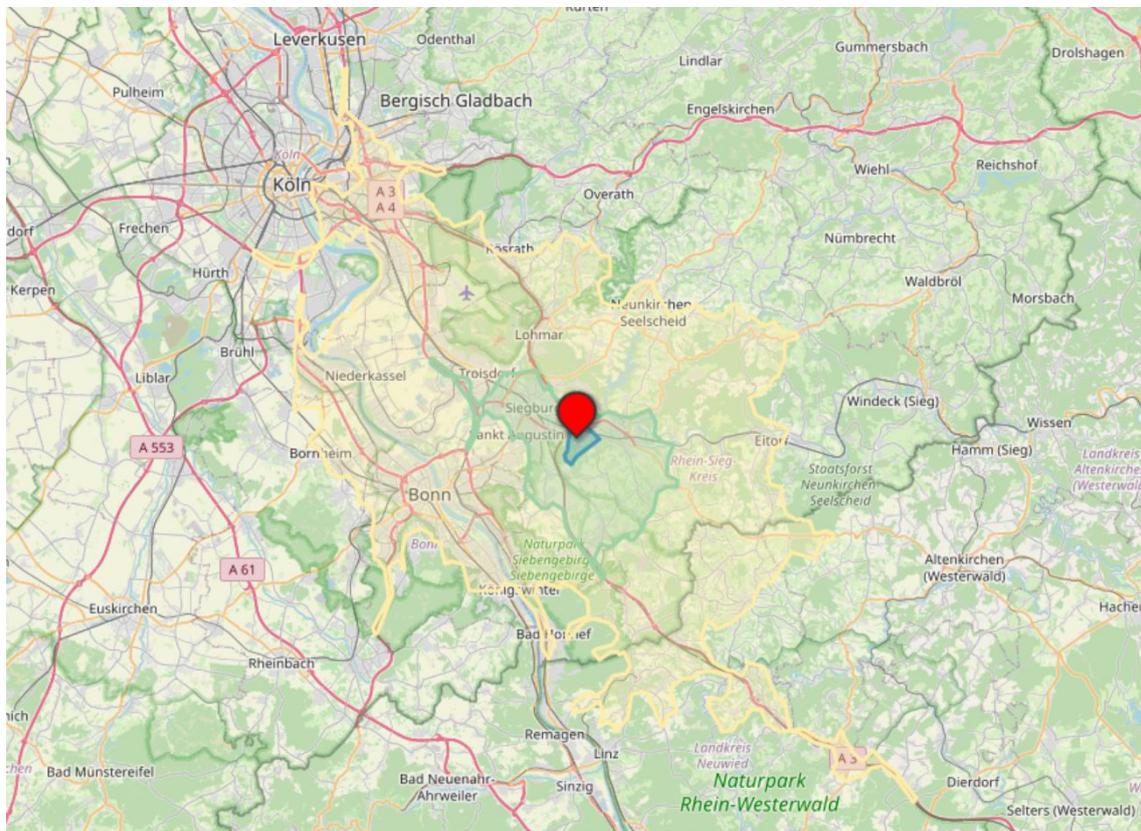
Die Anbindung für den Kfz-Verkehr ist insgesamt als gut zu bewerten. Insbesondere die zügige Anbindung an die Bundesautobahnen 3 und 560 und die weitere Vernetzung von dort bewirkt, dass mit dem privaten Auto zügig große Teile des Großraums Köln-Bonn zu erreichen sind. Regelmäßige Stauentwicklung insbesondere zu Hauptverkehrszeiten kann diese Erreichbarkeit einschränken und die Wegezeiten verlängern (siehe Abbildung 2).

Abbildung 1: Großräumige Lage der Plangebiete



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 2: Erreichbarkeit in einer Pkw-Fahrzeit von 30 (gelb), 15 (grün) & 5 Minuten (türkis)



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

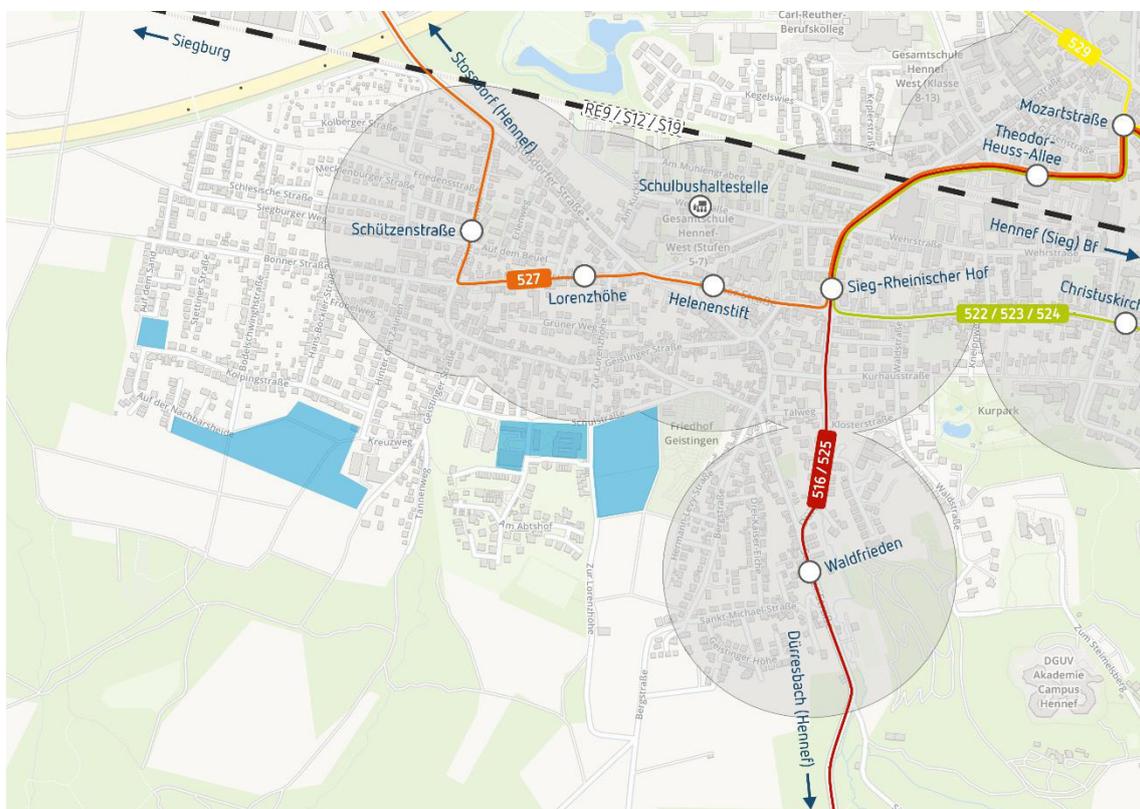
### Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)

Die nächsten Bushaltestellen befinden sich mit den Haltestellen „Hennef Schützenstraße“ und „Hennef Lorenzstraße“ in maximal 1 km Entfernung zu den Plangebieten. Die kürzeste Distanz zu einer Haltestelle, befindet sich zwischen dem Plangebiet Schulstraße/Am Absthof und der Haltestelle „Hennef Lorenzhöhe“ mit rund 400 Metern. Dementsprechend ist innerhalb von fünf Gehminuten keine Haltestelle zu erreichen (siehe Abbildung 3). Die Haltestellen werden allesamt von der Linie 527 bedient. Diese verkehrt in der Hauptverkehrszeit zwischen Siegburg Bahnhof und Hennef Bahnhof im 10-Minuten-Takt. An der Haltestelle „Hennef Rheinischer-Hof“, welche 600 Meter bis zu 1500 Meter von den Plangebieten entfernt ist, verkehren zusätzlich noch die Linien 516, 522, 523, 524, 525 und 527. Alle Linien ermöglichen eine Direktanbindung an den Bahnhof Hennef. Dementsprechend ist in der Hauptverkehrszeit von dort in einem viereinhalb-Minuten-Takt die Endhaltestelle zu erreichen. Die zusätzlichen Linien ermöglichen von der Haltestelle eine direkte Verbindung in die Nachbargemeinden (siehe Abbildung 3).

Der nächsten Bahnhof befindet sich mit dem Bahnhof Hennef ca. 2km von den Plangebieten entfernt. Dieser ist fußläufig innerhalb einer halben Stunde zu erreichen und ermöglicht eine direkte Verbindung unter anderem nach Köln.

Aufgrund der großen fußläufigen Distanzen ist die Erschließung der Plangebiete durch den ÖPNV als eher mangelhaft zu bewerten. Entsprechend stellt er als Verkehrsmittel voraussichtlich nur eine untergeordnete Alternative dar.

Abbildung 3: Liniennetzplan Hennef-Geistingen und Erreichbarkeit der Haltestellen (300m-Radius)

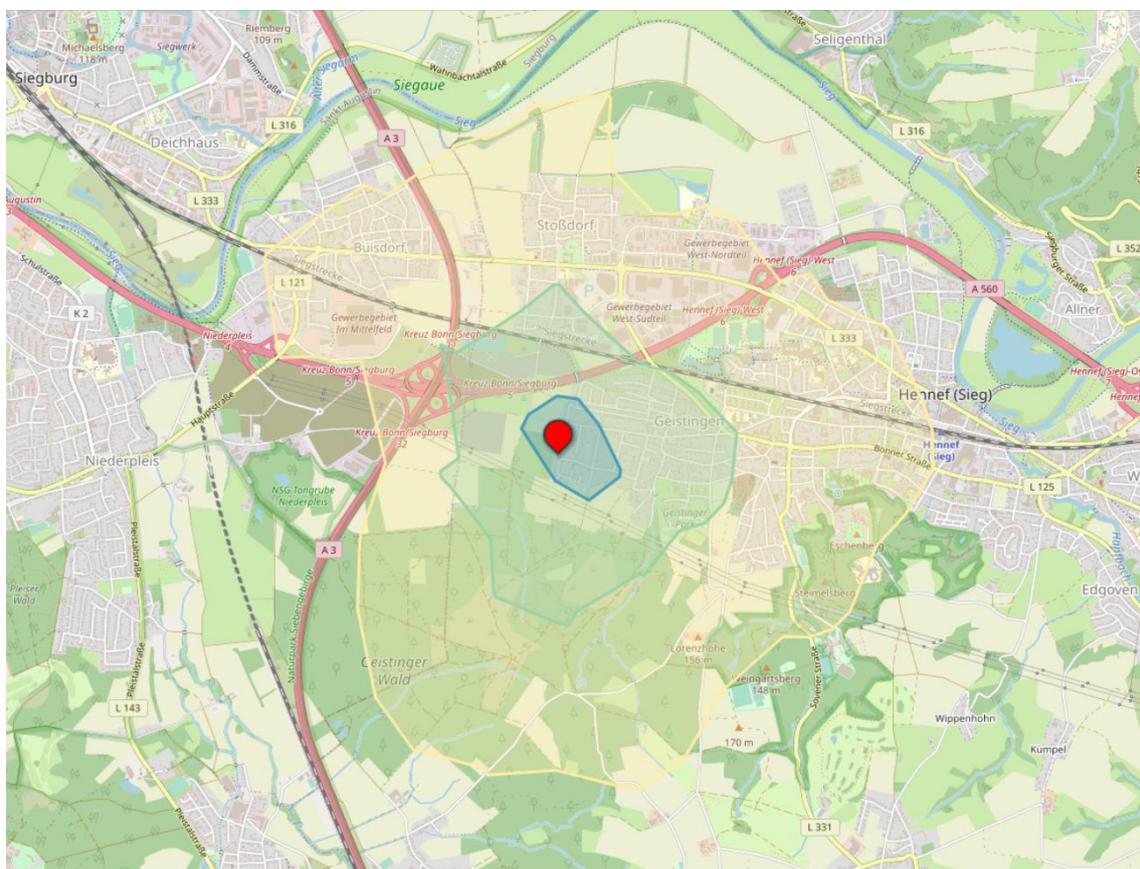


Quelle: Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

### Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß

Die fußläufige Anbindung der Plangebiete ist aufgrund ihrer Lage am Rande des Ortsteils Geistingen als nicht gut zu bewerten. So befinden sich ein Großteil potenziell relevanter Ziele wie bspw. Nahversorger, Bildungs- oder Freizeiteinrichtungen sowie Arbeitsplatzstandorte in größerer Distanz und werden vermutlich nicht zu Fuß erreicht. Für eine Kindertagesstätte ist aber natürlich auch die umgebende Wohnnutzung relevant. Hier ist von Potenzialen auch in direkter Umgebung auszugehen. Insgesamt sind innerhalb von 5 und 15 Minuten nur eingeschränkt Ziele außerhalb des Stadtteils erreichbar (siehe Abbildung 4). Das gilt insbesondere für die östlich gelegenen Gebiete, deren fußläufige Erreichbarkeit in Abbildung 4 dargestellt ist. Innerhalb von mehr als 15 Minuten sind allerdings auch Nahversorgungsangebote und innerhalb von 30 Minuten die Innenstadt zu erreichen.

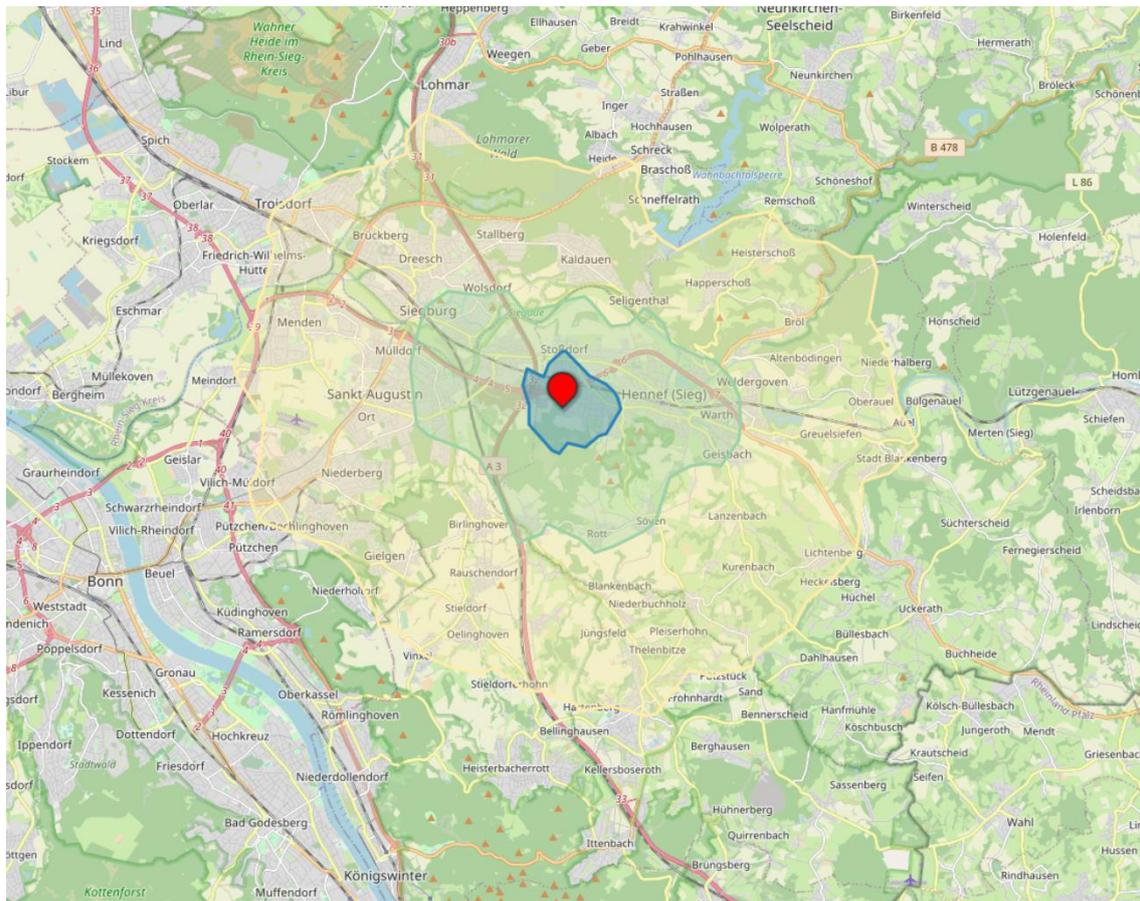
Abbildung 4: Erreichbarkeit zu Fuß innerhalb von 30 (gelb), 15 Minuten (grün) & 5 Minuten (türkis)



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

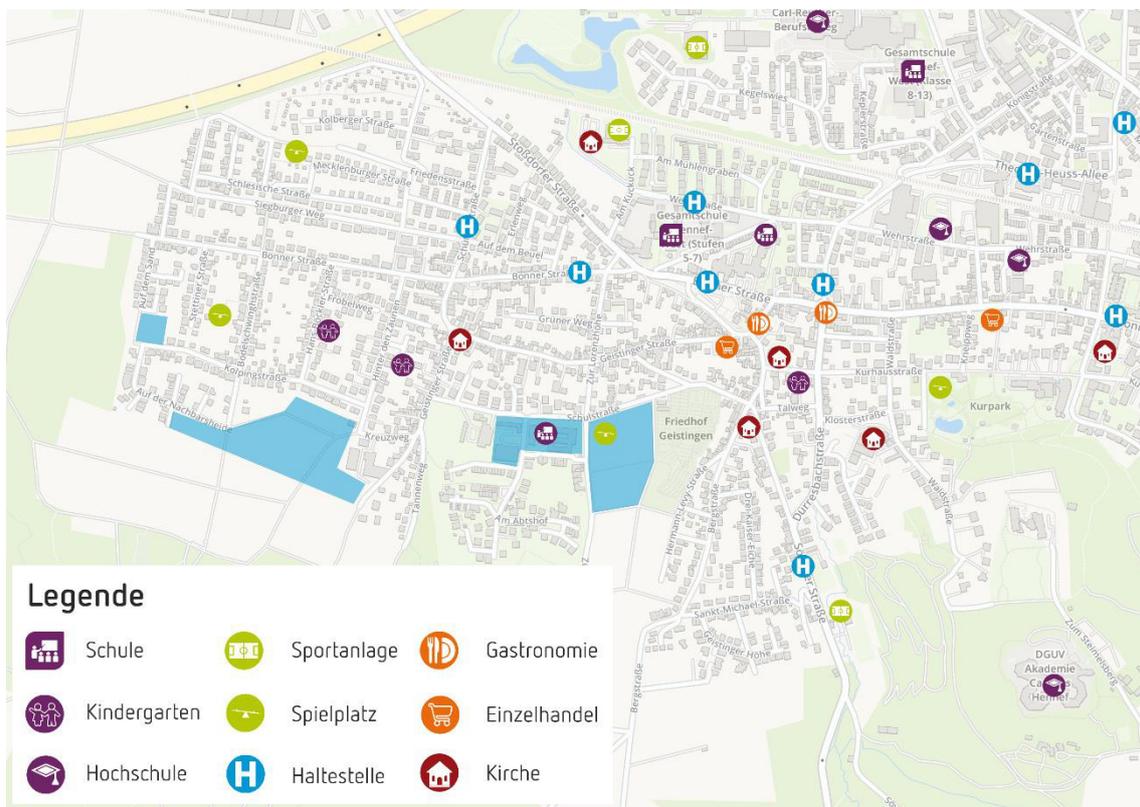
Aus Sicht der Wohnnutzungen ist aufgrund der für den Fußverkehr doch eher großen Distanzen eher die radverkehrliche Erschließung relevant. Hier sind innerhalb von 5 Minuten bereits Versorgungseinrichtungen am Rande Geistingens zu erreichen (siehe Abbildung 5). Innerhalb von 15 Minuten ist auch das Zentrum von Hennef erreichbar und innerhalb von 30 Minuten ein Großteil Hennefs sowie westlich angrenzend bspw. Siegburg und Sankt-Augustin.

Abbildung 5: Erreichbarkeit in einer Fahrrad-Fahrzeit von 30 (gelb), 15 Minuten (grün) & 5 Minuten (türkis)



Quelle: OpenRouteService; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 6: Umgebungsnutzungen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

## 3 Betrachtung des Ist-Zustands

### 3.1 Verkehrserhebung

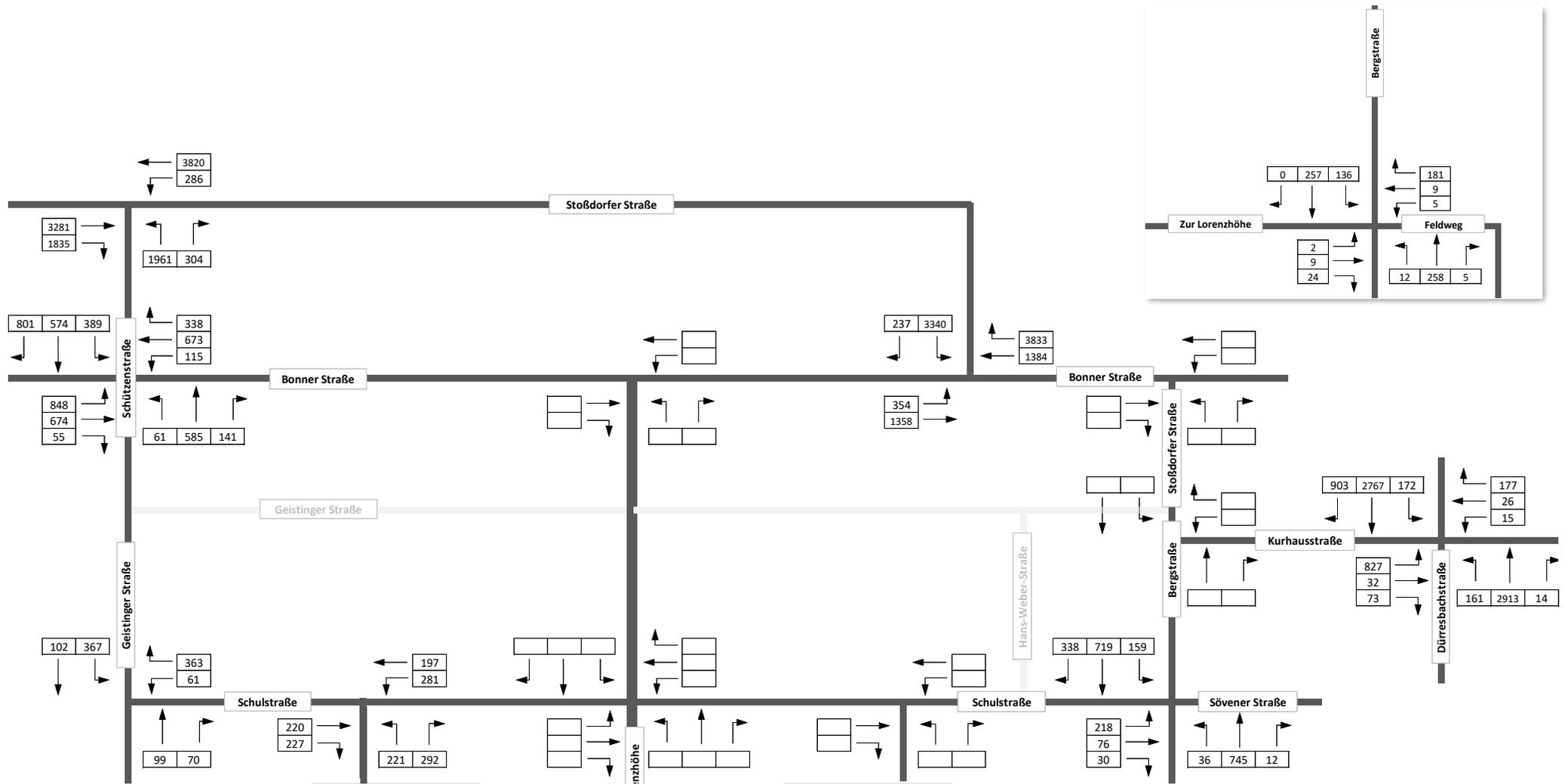
Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastung wurde am 16.03.2023 in den Zeiträumen von 06.00 – 10.00 Uhr, von 12-14 Uhr und von 15.00 – 19.00 Uhr eine videobasierte Verkehrszählung an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Stoßdorfer Straße / Schützenstraße,
- Bonner Straße / Stoßdorfer Straße,
- Bonner Straße / Schützenstraße,
- Schulstraße / Am Abtshof,
- Schulstraße / Bergstraße,
- Dürresbachstraße / Kurhausstraße,
- Bergstraße / Zur Lorenzhöhe,
- Schulstraße / Geistinger Straße.

In Abbildung 7 sind die Ergebnisse der Verkehrszählung abgebildet. Hierbei wird die Gesamttagesbelastung an einem durchschnittlichen Werktag dargestellt (DTVw). Die detaillierten Auswertungen sind dem Anhang zu entnehmen.

Es zeigt sich, dass die Achse Stoßdorfer Straße / Bonner Straße als Hauptverkehrsstraße auch die höchste Verkehrsbelastung aufweist mit knapp 10.000 Kfz an der Bonner Straße (östlich der Stoßdorfer Straße) und knapp 11.000 Kfz an der Stoßdorfer Straße westlich der Schützenstraße. Auf der Dürresbachstraße ist die Verkehrsbelastung im Vergleich dazu mit knapp 8.000 Kfz geringer, auch hier zeigt sich jedoch der Charakter der Hauptstraße in der Verkehrsbelastung. Im Wohngebiet Geistingen ist die verkehrliche Belastung erheblich geringer mit maximal ca. 3.100 Kfz auf der Bonner Straße östlich der Schützenstraße und knapp 2.200 Kfz auf der Bergstraße nördlich der Schulstraße. Auf der Schulstraße liegt die Verkehrsbelastung bei unter 1.000 Kfz an allen drei Erhebungsstellen.

Abbildung 7: Ergebnisse der Verkehrszählung (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke DTWv)



## 3.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Ist-Zustandes

### 3.2.1 Methodik

Die Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte werden nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015, FGSV) durchgeführt.

An Knotenpunkten treten zwangsläufig Behinderungen in Form von Wartevorgängen auf, die in Abhängigkeit von Eintreffzeit / Weiterfahrt für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden unterschiedlich lang ausfallen. Als Bewertungskriterium zur Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten wird dementsprechend die mittlere Wartezeit herangezogen. Darüber hinaus sind die erforderlichen Rückstaulängen in Relation zu den angebotenen Aufstellflächen zu beachten.

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) werden folgendermaßen beschrieben:

<b>Stufe A</b>	Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
<b>Stufe B</b>	Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur geringe Beeinträchtigungen des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
<b>Stufe C</b>	Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.
<b>Stufe D</b>	Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
<b>Stufe E</b>	Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.
<b>Stufe F</b>	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Als Mindestqualität für den Leistungsfähigkeitsnachweis wurde bisher aus Gründen der Nutzen-Kosten-Relation Qualitätsstufe D für die Hauptverkehrszeit angestrebt. Durch die mittlerweile erschienenen „E Klima 2022“ (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) muss dieses angestrebte Ziel korrigiert bzw. präzisiert werden. So wird nun eine Unterscheidung nach Verkehrsträgern vorgenommen. Für den öffentlichen Verkehr sollten die Qualitätsstufen A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen A bis C angestrebt werden. Beim motorisierten Individualverkehr ist zwar nach wie vor die Qualitätsstufe D anzustreben; im Unterschied zur bisherigen Zielvorgabe sollte nun jedoch bei einer besseren Qualitätseinstufung (als Stufe D) nachgewiesen werden, ob eine umweltfreundlichere Variante zugrunde gelegt werden kann, für die eine Qualitätsstufe D erreichbar ist. Sogar die Qualitätsstufen E und F sind entweder temporär tolerabel (wenn z.B. mittelfristig ein Rückgang der Verkehrsstärken zu erwarten ist) oder vertretbar, falls dies verkehrspolitisch akzeptabel/erwünscht ist.

Der nachfolgenden Tabelle sind die zutreffenden Grenzwerte in Bezug auf die mittleren Wartezeiten der jeweiligen Qualitätsstufen zu entnehmen.

Tabelle 1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit zum Erreichen der Qualitätsstufen gemäß HBS

Stufe	Mittlere Wartezeit [s]			
	Regelung durch Lichtsignalanlage	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung	Regelung „rechts vor links“	
			Kreuzung	Einmündung
A	≤ 20 s	≤ 10 s	≤ 10 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s	≤ 10 s	≤ 10 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s	≤ 15 s	≤ 15 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s	≤ 20 s	≤ 15 s
E	> 70 s	> 45 s	≥ 25 s	≥ 20 s
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke $q_i$ über der Kapazität $C_i$ liegt ( $q_i > C_i$ )		> 25 s*	> 20 s*

\*) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr

Der Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße ist mit einer Lichtsignalanlage geregelt, am Knotenpunkt Schulstraße / Am Abtshof befindet sich ein Kreisverkehr. Die übrigen sechs Knotenpunkte sind vorfahrtgeregelt, wobei es sich beim Knotenpunkt Bonner Straße / Schützenstraße um eine abknickende Vorfahrt und bei den Knotenpunkten Schulstraße / Geistinger Straße und Bergstraße / Zur Lorenzhöhe jeweils um eine Rechts-Vor-Links-Regelung handelt.

Das Berechnungsverfahren des HBS setzt voraus, dass sich ein Signalprogramm im Prinzip periodisch wiederholt, wie es bei Festzeitprogrammen der Fall ist. Für verkehrabhängige Steuerungen ist die Anwendbarkeit entsprechend eingeschränkt. Mit den in der Signalplanung der Knotenpunkte hinterlegten Festzeit(ersatz)programmen lässt sich zwar grundsätzlich die Leistungsfähigkeit berechnen. Es ist aber i.d.R. davon auszugehen, dass beispielsweise eine verkehrabhängige Steuerung in der Praxis eine demgegenüber optimierte Abwicklung der Verkehrsströme erreicht.

Gemäß den vorliegenden signaltechnischen Unterlagen wird bei der Betrachtung des Knotenpunktes Bonner Straße / Stoßdorfer Straße das vorliegende Festzeitprogramm zu Grunde gelegt.

### 3.2.2 Ergebnis

In der Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Ist-Zustandes wird dargestellt, wie leistungsfähig die Knotenpunkte basierend auf den erhobenen Zählraten sind. Eine Übersicht ist der Abbildung 8 zu entnehmen. Die detaillierten Ergebnisse befinden sich im Anhang.

#### Stoßdorfer Straße / Schützenstraße

Am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße / Schützenstraße wird im Analysefall insgesamt eine gute Verkehrsqualität erreicht. So erreichen mit Ausnahme des linksabbiegenden Stroms aus der Schützenstraße alle Ströme die Qualitätsstufe A und damit eine sehr gute Verkehrsqualität. Der

linksabbiegende Strom erreicht die Qualitätsstufe B und damit ebenfalls noch eine gute Verkehrsqualität bei einer mittleren Wartezeit von etwa 15 Sekunden. In der Kombination wirkt sich das auch auf den rechtsabbiegenden Verkehr auf der Schützenstraße ein wenig aus, der jedoch nur in geringem Maße besteht. Insgesamt sind an diesem Knotenpunkt im Analysefall somit keine erheblichen Störungen der Verkehrsqualität zu erwarten. Betrachtet wurde dabei, aufgrund der höchsten erhobenen verkehrlichen Belastung, die nachmittägliche Spitzenstunde von 16.00 – 17.00 Uhr.

### **Bonner Straße / Stoßdorfer Straße**

Am Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße besteht eine Lichtsignalregelung. Hier wird das angegebene Festzeitprogramm in einer ersten Betrachtung genutzt. Dabei wird für den Knotenpunkt, in der maßgeblichen Spitzenstunde von 15.45 – 16.45 Uhr, nur die Qualitätsstufe E erreicht. Maßgeblich hierfür sind die ausfahrenden Verkehre aus der Bonner Straße aus Richtung Westen. Hier entsteht eine mittlere Wartezeit von gut 70 Sekunden. An den anderen Strömen wird die Qualitätsstufe B (Bonner Straße von Ost nach West) oder die Qualitätsstufe A und somit eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität erreicht. Hieraus ergibt sich die Vermutung, dass in einer Veränderung der Freigabezeiten Potenzial liegt auch die Verkehrsqualität aus der Bonner Straße aus Richtung Westen zu verbessern.

Mit einer optimierten Lichtsignalschaltung kann die Qualitätsstufe C für die Verkehre aus Richtung Westen erreicht werden bei einer mittleren Wartezeit von gut 40 Sekunden. Dazu wird die Freigabezeit dieser Zufahrt von 11 auf 13 Sekunden erhöht. Für die übrigen Verkehrsströme ist dazu eine geringfügige Reduktion der Freigabezeit um 2 Sekunden erforderlich. Die Verkehrsqualität verschlechtert sich dadurch jedoch nicht maßgeblich und es werden weiterhin die gleichen Qualitätsstufen erreicht. Lediglich die mittlere Wartezeit erhöht sich um durchschnittlich etwa 1-2 Sekunden.

### **Bonner Straße / Schützenstraße**

Der Knotenpunkt Bonner Straße / Schützenstraße ist durch eine abknickende Vorfahrt geregelt. Entsprechend entstehen auf den Vorfahrtströmen keine Wartezeiten und es wird die Qualitätsstufe A erreicht. Auch auf den anderen Strömen entstehen jedoch nur geringe mittlere Wartezeiten von maximal 8,5 Sekunden für die Verkehre aus Richtung Westen. Somit erreicht der gesamte Knotenpunkt die Qualitätsstufe A und es sind keine größeren verkehrlichen Beeinträchtigungen aus Sicht der Leistungsfähigkeit festzustellen. Maßgeblich in der Betrachtung ist dabei die vormittägliche Spitzenstunde von 07.30 – 08.30 Uhr, da hier die höchste Verkehrsbelastung erhoben wurde.

### **Schulstraße / Am Abtshof**

Am Knotenpunkt Schulstraße / Am Abtshof handelt es sich um einen dreiarmligen sogenannten Mini-Kreisverkehr. In der maßgeblichen vormittäglichen Spitzenstunde von 07.30 – 08.30 Uhr kann an allen Kreisverkehrszufahrten die Qualitätsstufe A erreicht werden mit mittleren Wartezeiten von etwa 3 bis 5 Sekunden. Es sind somit nahezu keine Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklung zu erwarten und die Leistungsfähigkeit kann sehr gut gewährleistet werden.

### **Schulstraße / Bergstraße**

Der Knotenpunkt Schulstraße / Bergstraße / Sövenner Straße ist vorfahrtgeregelt mit Wartepflicht an der Schulstraße. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung ist die Sövenner Straße keine Zufahrt sondern nur Ausfahrt aus dem Knotenpunkt. Insgesamt wird an diesem Knotenpunkt in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde von 16.15 – 17.15 Uhr die Qualitätsstufe A erreicht. Die höchsten mittlere Wartezeiten erreichen dabei mit jeweils 5 Sekunden der geradeausfahrende und der linksabbiegende Verkehrsstrom aus der Schulstraße. Insgesamt wird somit unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken eine sehr gute Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erreicht. Aus der Kfz-Anzahl sind somit keine erheblichen Störungen des Verkehrssystems zu erwarten.

### **Dürresbachstraße / Kurhausstraße**

Der Knotenpunkt Dürresbachstraße / Kurhausstraße ist ebenfalls vorfahrtgeregelt. Mit der Dürresbachstraße als Landesstraße liegt eine klare Hierarchie vor, die sich auch in der Verkehrsbelastung widerspiegelt. Entsprechend ist die Kurhausstraße wartepflichtig am Knotenpunkt. Insgesamt wird in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde von 16.15 – 17.15 Uhr die Qualitätsstufe B erreicht. Dies ist auf den linksabbiegenden Strom aus der Kurhausstraße zurückzuführen, der eine mittlere Wartezeit von knapp 11 Sekunden aufweist und damit Qualitätsstufe B erreicht. Alle anderen Ströme erreichen Qualitätsstufe A mit einer maximalen mittleren Wartezeit von 6 Sekunden. Insgesamt wird somit eine gute Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt erreicht. Größere Störungen des Verkehrsflusses sind bedingt durch die Leistungsfähigkeit nicht zu erwarten.

### **Bergstraße / Zur Lorenhöhe**

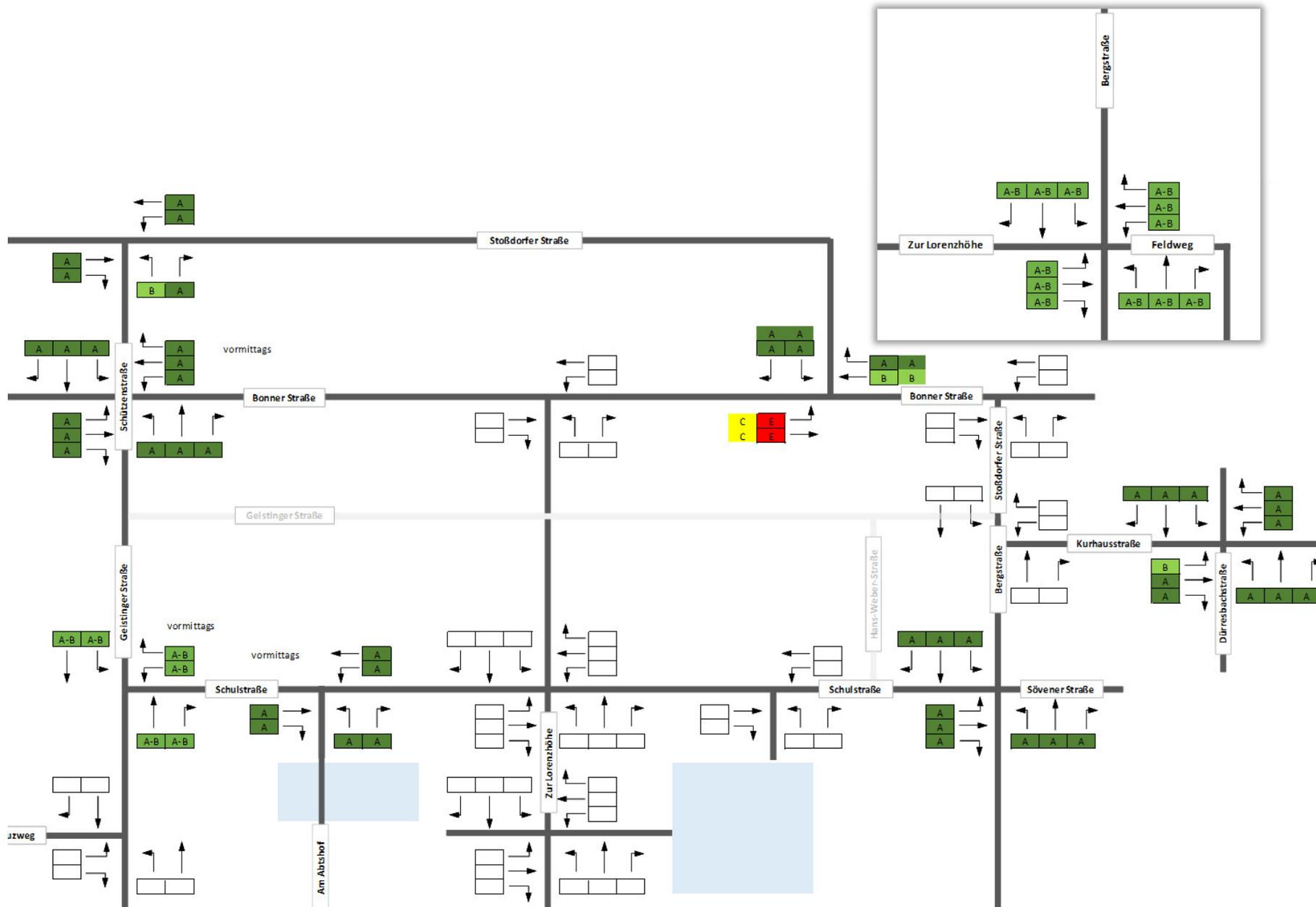
Der Knotenpunkt Bergstraße / Zur Lorenhöhe wird durch eine Rechts-Vor-Links-Vorfahrt geregelt. Gemäß des HBS-Berechnungsverfahrens erfolgt entsprechend eine weniger detaillierte Einordnung in die Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsbetrachtung. Der Knotenpunkt erreicht mit Qualitätsstufe A-B die bestmögliche Verkehrsqualitätsbewertung. In der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde von 16.00 – 17.00 Uhr wird für den Knotenpunkt eine mittlere Wartezeit von etwa 8 Sekunden ermittelt. Die Leistungsfähigkeit im Ist-Zustand ist damit gewährleistet und es ist nur mit geringen verkehrlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

### **Schulstraße / Geistinger Straße**

Der Knotenpunkt Schulstraße / Geistinger Straße wird ebenfalls durch Rechts-vor-Links geregelt. Auch hier ist die Qualitätsstufeneinordnung entsprechend weniger genau. In der maßgeblichen vormittäglichen Spitzenstunde von 07.30 – 08.30 Uhr wird die Qualitätsstufe A-B erreicht, mit einer mittleren Wartezeit für alle Knotenströme von etwa 6 Sekunden. Die Leistungsfähigkeit im Ist-Zustand ist damit gewährleistet und es ist nur mit geringen verkehrlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Abbildung 8: Leistungsfähigkeit im Ist-Zustand

---



## 4 Betrachtung des Prognose-Null-Falls

Ausgehend von der durchgeführten Verkehrszählung soll eine Prognose durchgeführt werden, wie sich die künftige Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet, unabhängig von den betrachteten möglichen Neubauvorhaben, voraussichtlich entwickeln wird. Dazu sind allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung zu berücksichtigen sowie auch eine räumliche künftige Entwicklung in Hennef unter Berücksichtigung von Mobilitätsvorhaben und ggf. geplanten Änderungen im Verkehrsnetz.

### 4.1 Festlegung des Prognose-Null-Falls

Das Untersuchungsgebiet Hennef Geistingen ist bereits relativ dicht bebaut und im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens werden die möglichen weiteren Entwicklungspotenziale explizit betrachtet (siehe Prognose-Mit-Fall). Entsprechend ist nicht davon auszugehen, dass durch weitere nicht berücksichtigte Vorhaben mit einer allgemeinen Verkehrszunahme zu rechnen ist. Auch durch die Abschätzung allgemeiner Verkehrsentwicklungen ist nicht zu erwarten, dass die Verkehre im Wohngebiet selbst in Zukunft zunehmen werden. Entsprechend wird im Prognose-Null-Fall nicht von einer Verkehrszunahme ausgegangen.

Anders verhält es sich auf den betrachteten Hauptverkehrsstraßen, die neben den Verkehren aus dem Gebiet noch zahlreiche weitere Verkehre aufnehmen. Hennef liegt am Rande des Wachstumsraums Köln-Bonn, entsprechend ist insgesamt durchaus noch mit einer weiteren Entwicklung von Wohngebieten und somit auch mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Für die Achse Bonner Straße-Stoßdorfer Straße kommt hinzu, dass weiter nördlich am Gesamtschulstandort eine Verkehrsberuhigung angestrebt wird, wodurch Mehrverkehre zu erwarten sind. In einer ersten Zählung zu Beginn eines Verkehrsversuchs hat sich eine Verkehrszunahme von etwa 15% ergeben. Da mit einer gewissen Reduktion zu rechnen ist, wenn alle Verkehrsteilnehmenden die neue Verkehrssituation kennen, ist durch die geänderte Verkehrsführung eher mit einer Zunahme von 10% zu rechnen. Hinzu kommen jedoch perspektivisch weitere Gebietsentwicklungen. Somit wird insgesamt von 15% Verkehrszunahme ausgegangen.

Entlang der Achse Sövenner Straße-Dürresbachstraße ist nicht davon auszugehen, dass größere Neuentwicklungen das Verkehrsaufkommen perspektivisch maßgeblich beeinflussen werden. Aufgrund der Verbindungsfunktion in Richtung Bonn kann aber angenommen werden, dass ebenfalls eine geringfügige Verkehrszunahme entsteht. Hier wird von 2% ausgegangen.

### 4.2 Leistungsfähigkeit im Prognose-Null-Fall

Die Leistungsfähigkeit im Prognose-Null-Fall unterscheidet sich in den erreichten Qualitätsstufen nicht gegenüber der Betrachtung des Ist-Zustandes. An zahlreichen Knotenpunkten sind keine Verkehrsveränderungen zu erwarten, entsprechend bleiben hier auch die ermittelten Wartezeiten

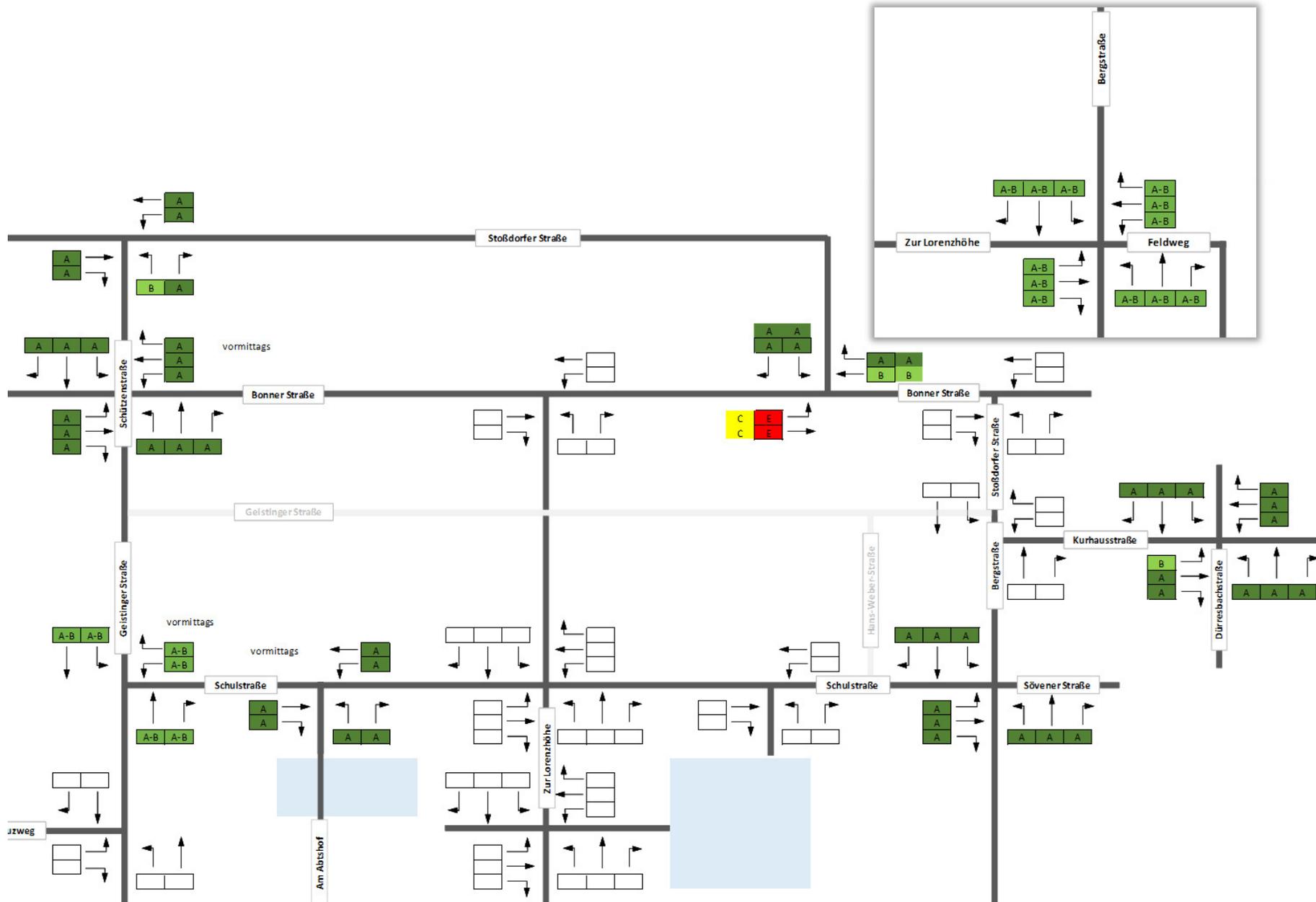
identisch. An den Knotenpunkten Stoßdorfer Straße / Schützenstraße und Bonner Straße / Stoßdorfer Straße wirkt sich allerdings die Verkehrszunahme um 15% aus. Entsprechend verändern sich hier die mittleren Wartezeiten. So nehmen die Wartezeiten am Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße auf den zusätzlich belasteten Strömen um etwa eine Sekunde zu, basierend auf der optimierten Signalschaltung. Am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße / Schützenstraße nimmt die Wartezeit für den linksabbiegenden Verkehr aus der Schützenstraße um knapp 4 Sekunden zu, bedingt durch die geringeren Zeitlücken auf den Hauptströmen entlang der Stoßdorfer Straße.

Entlang der Achse Dürresbachstraße-Sövener Straße wirkt sich die Verkehrszunahme auch auf den betrachteten Knotenpunkt Dürresbachstraße / Kurhausstraße aus.

Insgesamt sind durch die Verkehrszunahmen im Prognose-Null-Fall keine wesentlichen Zunahmen der verkehrlichen Belastung und von Wartezeiten zu erwarten.

Abbildung 9: Leistungsfähigkeit im Prognose-Null-Fall

---



## 5 Betrachtung des Prognose-Mit-Falls

### 5.1 Festlegung des Prognose-Mit-Falls

#### Berechnungsgrundlagen

Die Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird auf Grundlage der geplanten Gebäudenutzung und der damit zu erwartenden Anwohner:innenverkehre sowie Besucher:innenverkehre und Wirtschafts- / Lieferfahrten (kalkulatorisch Schwerverkehrsfahrten) für die Wohnnutzung und Beschäftigtenverkehre, Hol- und Bringverkehre und ebenfalls Wirtschaftsverkehre für die Kindertagesstätte und Förderschule abgeschätzt. Auf Basis von anerkannten Ganglinien wird die tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs vorgenommen. Es werden insgesamt zwei Szenarien (Szenario A und Szenario B) betrachtet, um verschiedene mögliche Entwicklungsperspektiven und ihre verkehrlichen Auswirkungen im Rahmen des Verkehrsgutachtens zu betrachten.

Die Berechnung des Anwohner-, Besucher-, Beschäftigten-, Kunden- und Wirtschaftsverkehrs stützt sich auf die bekannten Angaben und Kennziffern zur Planung. Weitere Kennwerte und Ganglinien sind auf Basis des Programms Ver\_Bau 2021 © Dr. Bosserhoff sowie der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) herangezogen worden.

Bei der nachfolgenden Kalkulation wird z.T. aus Gründen der Übersichtlichkeit auf eine Darstellung der Nachkommastellen verzichtet. Durch Auf- und Abrundungen kann es vorkommen, dass sich geringfügige Abweichungen von ein bis zwei Kfz zu einigen Summen oder Produkten ergeben. Diese sind für die Gesamtbewertung nicht entscheidend.

#### Szenarienbetrachtung

Limitierender Faktor für die Neubebauung mit Wohnnutzung ist die Verfügbarkeit von Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten. Im Plangebiet selbst könnte (bei Mitwirkungsbereitschaft bzw. Verkaufsbereitschaft des Eigentümers) eine fünfzügige Kindertagesstätte im Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof geschaffen werden, mit insgesamt voraussichtlich 87 Betreuungsplätzen.

Im Szenario A wird davon ausgegangen, dass, im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung, das Maximum an Wohneinheiten geschaffen wird. Für die zusätzlich erforderlichen Betreuungsplätze wird davon ausgegangen, dass sie außerhalb des Plangebietes entstehen.

Im Szenario B wird davon ausgegangen, dass nur die Wohneinheiten geschaffen werden, die unter Berücksichtigung der im Plangebiet zur Verfügung stehenden Betreuungsplätze, noch zulässig sind. Dies sind 30 Wohneinheiten, die kalkulatorisch im Plangebiet Lausbergfeld verortet werden. Zusätzlich wird in diesem Szenario mit einer Förderschule mit 300 Schulplätzen im Plangebiet Lausbergfeld kalkuliert.

## Berechnung der Neuverkehrserzeugung der Wohnnutzungen

Wohnnutzung ist in allen vier betrachteten Plangebietem vorgesehen. In den Wohngebieten Kolpingstraße und Nachbarsheide / Kiepenstrauch sind dabei insbesondere Einfamilienhaus- und Doppelhausnutzungen vorgesehen, entsprechend wird hier von einer höheren Anzahl von Bewohner:innen ausgegangen und es wird mit insgesamt 42 Einwohner:innen an der Kolpingstraße und 57 Einwohner:innen an der Nachbarsheide kalkuliert (siehe Abbildung 10). Auch am Lausbergfeld sind Wohneinheiten in Form von Einfamilienhäusern und Doppelhäusern vorgesehen, mit insgesamt 56 Einwohner:innen. Im Rahmen des Szenario B ist zudem mit zusätzlichen 30 Wohneinheiten zu rechnen, für die durchschnittliche 2,7 Bewohner:innen je Wohneinheit angenommen werden. So ergeben sich weitere 81 Bewohner:innen. Im Plangebiet Schulstraße wird mit 24 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern kalkuliert, woraus sich 48 Bewohner:innen ergeben.

Abbildung 10: Wohneinheiten und Einwohner:innen je Plangebiet

	Gebäudetyp	Wohneinheiten	Einwohner je Wohneinheit	Einwohner
Kolpingstraße	EFH (TG)	3	3,2	10
	DH (TG)	6	2,7	16
	DH	6	2,7	16
Nachbarsheide / Kiepenstrauch	EFH/DH	21	2,7	57
Lausbergfeld Szenario B	EFH	6	3,2	19
	Einliegerwohnung	3	1,5	5
	DH	12	2,7	32
	Zusätzliche Wohneinheiten	30	2,7	81
Lausbergfeld Szenario A	EFH	16	3,2	51
	Einliegerwohnung	8	1,5	12
	DH	36	2,7	97
	Punkthäuser	40	2,0	80
Schulstraße	MFH	24	2,0	48
<b>Summe</b>		<b>A: 160 B:111</b>		<b>A:387 B: 284</b>

Basierend auf den angenommenen Einwohner:innen werden die Wege im Kfz-Verkehr errechnet. In der zugrunde gelegten MiD-Studie für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis wird mit 3,1 Wegen je Person gerechnet. In Neubaunutzungen ist jedoch meist mit einer leicht erhöhten Mobilität der Bewohner:innen zu rechnen, entsprechend werden 3,3 Wege je Einwohner:in angenommen (siehe Abbildung 11). Neben Verkehren von und zum Wohnstandort ist davon auszugehen, dass auch externe Wege entstehen, bspw. vom Arbeitsplatz direkt zum Freizeitziel. Im Programm Ver\_Bau wird dieser Anteil mit 0-20% angesetzt. Für die Plangebiete wird von durchschnittlichen 10% ausgegangen. In der Annahme des Anteils der Wege, die von den Bewohner:innen mit dem privaten Kfz zurückgelegt werden, wird eine Unterscheidung zwischen den Plangebieten Schulstraße / Am Abtshof und Lausbergfeld einerseits und Kolpingstraße und Nachbarsheide andererseits vorgenommen. Für die beiden erstgenannten Gebiete wird mit 62% MIV-Anteil der Durchschnittswert im Rhein-Sieg-Kreis angenommen, da insgesamt von einer durchschnittlichen Erschließung durch die Verkehrsmittel ausgegangen werden kann. Für die Gebiete Kolpingstraße und Nachbarsheide ist jedoch insbesondere die ÖPNV-Erschließung deutlich schlechter, weswegen ein leicht erhöhter MIV-Anteil von 65% angesetzt wird. Der Pkw-Besetzungsgrad von 1,35 wird aus dem Mitfahrendenanteil aus der MiD-Studie ermittelt.

In Summe ergeben sich so 535 Kfz-Wege durch Bewohner:innen im Szenario A und 394 Kfz-Wege im Szenario B.

Abbildung 11: Bewohner:innenverkehre

Einwohner	Wege pro EW und Tag		Anteil externer Wege		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege
	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
B: 284 A: 387	3,1	3,3	0-20%	10%	62%	62% / 65%	1,35	1,35	<b>B: 394</b> <b>A: 535</b>

Im Besucherverkehr wird gemäß Fachliteratur ein Anteil von 15% Besucher:innen je Einwohner:in angenommen. Dabei ist mit zwei Wegen je Besucher:in zu rechnen, zum einen durch die An- und dann wieder durch die Abfahrt. Gegenüber dem Bewohner:innenverkehr ist von einem erhöhten MIV-Anteil auszugehen, bedingt durch weitere Anreisen und eine schlechtere Kenntnis anderer Mobilitätsoptionen vor Ort. Entsprechend wird ein Anteil von 70% angenommen (siehe Abbildung 12). Beim Pkw-Besetzungsgrad erfolgt eine Orientierung am Mitfahrendenanteil im Freizeitverkehr der MiD-Studie.

In Summe ergeben sich so in Szenario A 48 und in Szenario B 35 Kfz-Besucher:innenwege.

Abbildung 12: Besucher:innenverkehre

Anteil Besucher	Anzahl Besucher	Wege pro Besucher	MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege
			Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
15%	B: 43 A: 58	2	50-80%	70%	1,7	1,7	<b>B: 35</b> <b>A: 48</b>

Im Wirtschaftsverkehr ist gemäß Fachliteratur von 0,05 Fahrten je Einwohner:in auszugehen. Entsprechend wird dieser Anteil auch für das vorliegende Gutachten übernommen.

So ist in Summe mit 19 Fahrten im Wirtschaftsverkehr in Szenario A zu rechnen und mit 14 Fahrten im Szenario B. Die Wirtschaftsverkehrsfahrten werden dem Schwerverkehr hinzugerechnet.

Abbildung 13: Wirtschaftsverkehr durch Wohnnutzung

Lkw-Fahrten je Einwohner		Kfz-Wege
Richtwert	Annahme	
0,05	0,05	<b>B: 14</b> <b>A: 19</b>

### Berechnung der Neuverkehrserzeugung von Förderschule und Kindertagesstätte

Gemäß der Richtwerte aus der Fachliteratur ist bei einer Kindertagesstätte von 0,18-0,26 Beschäftigten je Betreuungsplatz auszugehen. Für das Vorhaben wird der Mittelwert angenommen. Daraus ergibt sich die Anzahl von insgesamt 19 Beschäftigten. Für die Förderschule wird der Mittelwert der von der Stadt Hennef angegebenen Spanne von 120-140 Beschäftigten angenommen. Entsprechend ist mit 130 Beschäftigten zu rechnen. In der Anzahl der Wege je beschäftigter Person wird in der Fachliteratur eine relativ große Spanne von 2,0 bis 4,5 Wegen angegeben. Aufgrund der relativ wenig integrierten Lage wird davon ausgegangen, dass bspw. in Pausen unterdurchschnittlich viele Wege zu anderen Zwecken zurückgelegt werden. Entsprechend wird von 3,0 Wegen sowohl für die Kindertagesstätte als auch für die Förderschule ausgegangen. Für den Anwesenheitsfaktor wird mit 80% ein Anteil im oberen Bereich der Spanne in der Fachliteratur angenommen. Das ist damit zu begründen, dass bei einer Schule oder Kindertagesstätte damit zu

rechnen ist, dass im Krankheits- und Urlaubsfall verstärkt mit Personalersatz zu rechnen ist. Beim MIV-Anteil findet eine Orientierung am Durchschnittswert der MiD-Studie für den Rhein-Sieg-Kreis statt. Im Wirtschaftsverkehr ist in der Regel mit einem höheren MIV-Anteil zu rechnen, dass zeigen auch die Auswertungen der Studie nach Wegezwecken. Entsprechend wird von einem MIV-Anteil von 70% ausgegangen. Für den Pkw-Besetzungsgrad wird der Mitfahrendenanteil aus der MiD-Studie bei Arbeitswegen angenommen. Entsprechend ergibt sich der Wert von 1,1.

In Summe ergeben sich so für die Kindertagesstätte 29 Kfz-Wege und für die Förderschule 199 Kfz-Wege im Beschäftigtenverkehr. In Szenario A kommen zudem 9 Kfz-Wege für Beschäftigte der externen Kindertagesstätte hinzu, davon ausgehend, dass diese auch teilweise im Untersuchungsgebiet wohnen.

Abbildung 14: Beschäftigtenverkehre

	BGF in m <sup>2</sup>	Beschäftigte je Platz		Anzahl Beschäftigte	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung		Kfz-Wege
		Richtwert	Annahme		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
Kita	621	0,18-0,26	0,22	19	2,0-4,5	3,0	65-87%	80%	62%	70	1,1	1,1	29
Förderschule	20.000	-	-	130	2,0-4,5	3,0	65-87%	80%	62%	70	1,1	1,1	199

Entsprechend der Angaben der Stadt Hennef ist bei einer viergruppigen Kindertagesstätte mit 70 Betreuungsplätzen zu rechnen. Dieser Wert wird für eine fünfgruppige Kita hochgerechnet. Somit ergeben sich 87 Betreuungsplätze (siehe Abbildung 15). Für die Förderschule wurden 300 Plätze angegeben. In der Anzahl der Wege ist im Bring- und Holverkehr mit jeweils einem Bring- und Holweg am Vormittag und am Mittag/Nachmittag zu rechnen, sodass insgesamt 4 Wege entstehen. Für die Kindertagesstätte wird ein, gemäß Fachliteratur, durchschnittlicher Anwesenheitsfaktor von 80% angenommen. Bei der Förderschule erfolgen Hol- und Bringvorgänge mit Kleinbussen. Somit ist der Anwesenheitsfaktor irrelevant, da die Fahrt in jedem Fall erfolgt. Beim MIV-Anteil ist basierend auf Erfahrungswerten, bspw. durch die Kombination mit Wegen zur Arbeit, von einem hohen MIV-Anteil auszugehen. Entsprechend werden 75% MIV-Anteil für die Kindertagesstätte angesetzt. Durch den Kleinbuseinsatz für die Förderschule und den großen Einzugsradius ist mit einer vollständigen Verteilung der Fahrten auf den Kfz-Verkehr zu rechnen. Entsprechend wird ein MIV-Anteil von 100% angenommen. Gleichzeitig ist damit aber auch der Pkw-Besetzungsgrad mit 6 Kindern je Kfz sehr hoch. Beim Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte wird, basierend auf Erfahrungswerten, ein Besetzungsgrad von 1,2 Kindern je Kfz angenommen.

So ergeben sich für die Kindertagesstätte 174 Kfz-Wege im Bring- und Holverkehr. Für die Förderschule ergeben sich 200 Kfz-Wege im Bring- und Holverkehr mit Kleinbussen. In Szenario A kommen 39 Kfz-Wege durch die Betreuungsplätze in der externen Kindertagesstätte hinzu.

Abbildung 15: Bring- und Holverkehr

	Kinder / 100m <sup>2</sup> BGF		Anzahl Kinder	Anzahl Wege		Anwesenheitsfaktor		MIV-Anteil		Kinder pro Kfz	Kfz-Wege
	Richtwert	Annahme		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme		
Kita	8,9-19,6	14	87	4,0	4,0	72-87%	80%	62%	75%	1,2	174
Förderschule	-	-	300	4,0	4,0	-	-	100%	100%	6	200

Im Wirtschaftsverkehr wird für die Kindertagesstätte ein gemäß Fachliteratur durchschnittlicher Wert von 0,28 Lkw-Fahrten je 100m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche angenommen (siehe Abbildung 16). Für die Förderschule liegt dieser Wert bei 0,075 Lkw-Fahrten.

So ergeben sich insgesamt durchschnittlich 2 Lkw-Fahrten durch die Kindertagesstätte und 15 Lkw-Fahrten durch die Förderschule je Werktag.

Abbildung 16: Wirtschaftsverkehr der Kita und Förderschule

	BGF in m <sup>2</sup>	Lkw-Fahrten je 100m <sup>2</sup> BGF		Kfz-Wege
		Richtwert	Annahme	
Kita	621	0,19-0,37	0,28	2
Förderschule	20.000	0,05-0,1	0,075	15

### Neuverkehrserzeugung gesamt

Insgesamt entstehen durch die Neuverkehrserzeugung 807 zusätzliche Fahrten im Szenario A, bzw. 856 Fahrten unter Berücksichtigung der Fahrten zur externen Kindertagesstätte (siehe Abbildung 17). Im Szenario B entstehen 1.061 Kfz-Wege.

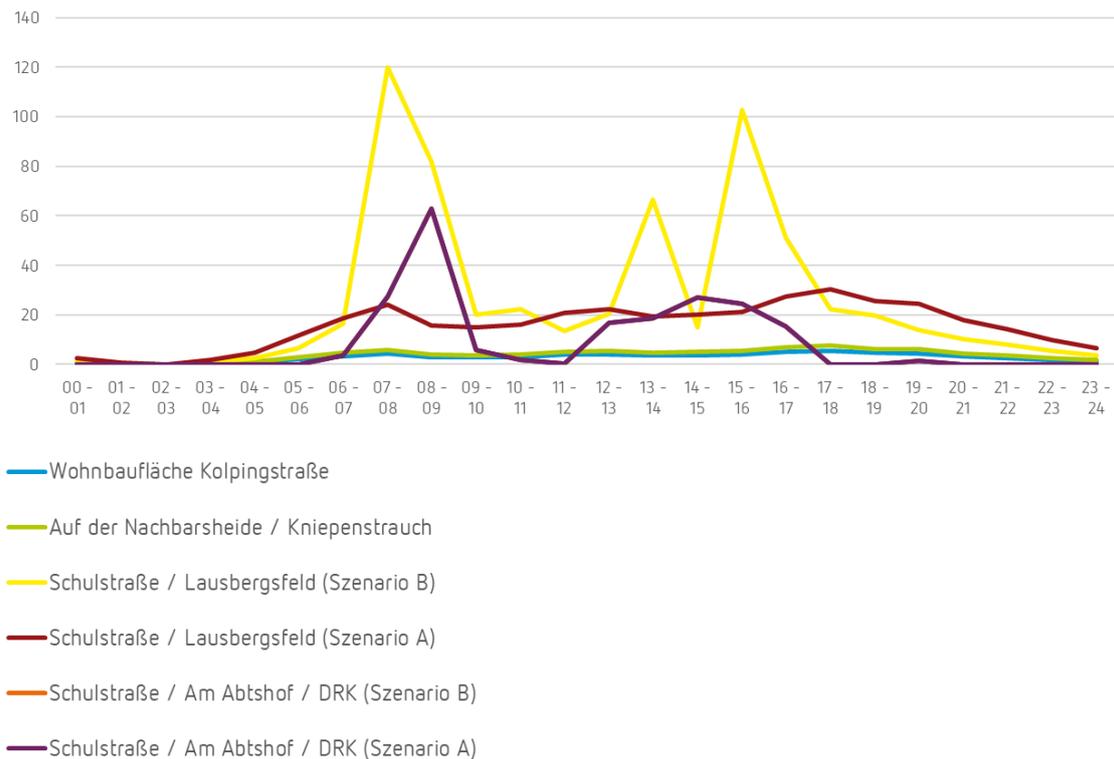
Abbildung 17: Verkehrserzeugung gesamt

Nutzung	Wohnen	Kita	Förderschule	Kfz-Wege gesamt
Szenario A	602	205 (254)	-	807 (856)
Szenario B	443	205	414	1.061

### Verkehrsverteilung im Tagesgang

Als Grundlage für die Verkehrsverteilung im Tagesgang werden entsprechende Ganglinien der Fachliteratur verwendet und auch Erfahrungen des Gutachters sowie Angaben zu ähnlichen Vorhaben berücksichtigt. In der Auswertung der Verkehrsverteilung im Tagesgang zeigt sich, dass im Szenario B insbesondere die geplante Förderschule die Spitzenzeiten stark prägt (siehe Abbildung 18). Im Szenario A weist auch die Kindertagesstätte eine deutliche Relevanz, insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde, auf. Im Szenario B zeigt sich dies genauso. Die entsprechende Ganglinie ist deckungsgleich mit der aus Szenario A und deshalb in der Abbildung nicht zu erkennen. Die Wohnnutzungen haben insgesamt nur einen geringeren Einfluss auf die Verkehrsbelastung, vor allem in den Spitzenzeiten.

Abbildung 18: Verkehrsverteilung im Tagesgang



### Räumliche Verkehrsverteilung

In der Verkehrsverteilung für das Vorhaben Kolpingstraße sind zunächst die wichtigsten Zielorte der Verkehre aus dem Wohngebiet zu berücksichtigen. Dabei sticht insbesondere die regionale Anbindung über die A560 und A3 in Richtung Köln und Bonn hervor, die über die Stoßdorfer Straße erfolgt (siehe Abbildung 19). Gleichzeitig ist darüber auch ein Gewerbegebiet zu erreichen, mit Arbeitsplätzen sowie auch Angeboten vor allem für den mittelfristigen Bedarf, wie bspw. einem Möbelgeschäft. So wird insgesamt davon ausgegangen, dass ein Großteil der Verkehre in diese Richtung fließt. In Richtung Osten über die Bonner Straße ist das Zentrum Hennefs zu erreichen, mit wesentlichen Einzelhandelsangeboten sowie auch dem Bahnhof und darüber hinaus der Anbindung an weitere Stadtteile, z.B. Uckerath. Somit besteht auch hier eine wichtige Anbindung. Über die Achse der Dürresbachstraße und Sövenener Straße sind die Stadtteile Dürresbach und Söven zu erreichen. Diese Anbindung ist in ihrer Wichtigkeit deutlich hinter den beiden anderen einzuordnen. Aus dem Plangebiet selbst heraus ist anhand der Anbindung der geplanten Wohngebäude vorgegeben, dass etwa 65% der Verkehre über die Straße Am Sand abfließen und etwa 35% über die Kolpingstraße. Sie führen auf verschiedenen Wegen auf die Bonner Straße und von dort weiter in Richtung der Anknüpfungspunkte am Gebietsrand.

Für das Plangebiet Nachbarsheide ist aufgrund ähnlicher Nutzungen auch eine ähnliche Verkehrsverteilung anzunehmen (siehe Abbildung 20). So bleiben die externen Ziele identisch. Lediglich in der gebietsinternen Verteilung zeigen sich Änderungen. Aufgrund der Lage im Süden des Gesamtgebietes ist neben der Anbindung über die Bonner Straße vor allem für die Verkehre in Richtung Südosten auch die Schulstraße als weitere Verteilungsachse von geringfügiger Relevanz. So wird angenommen, dass im Quellverkehr zwei Prozent der Verkehre über sie und im Anschluss über die Sövenener Straße fließen. Da es sich bei der Sövenener Straße jedoch um eine Einbahnstraße handelt

ist davon auszugehen, dass die Verkehre im Zielverkehr über die Bonner Straße fließen. In Anbetracht der möglichen Wohnnutzungen und der Anzahl anzunehmender Einwohner:innen findet eine Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf die beiden Teilgebiete des Plangebiets Nachbarsheide statt.

Auch für die Wohnnutzungen im Plangebiet Schulstraßen / Am Abtshof sowie Lausbergfeld sind ähnliche Zielbeziehungen zu erwarten (siehe Abbildung 21 und Abbildung 23). Aufgrund der Lage weiter südöstlich im Untersuchungsraum Geistingen ist jedoch davon auszugehen, dass die Achse Schulstraße-Bergstraße-Kurhausstraße in Richtung des Zentrums von Hennef an Bedeutung gewinnt. Für die Förderschule ist aufgrund des regionalen Einzugsgebiets eine ähnliche Verkehrsverteilung zu erwarten, wie für die Verkehre der Wohnnutzung. Aus diesem Grund wird hier nicht unterschieden. Für die Kindertagesstätte sind jedoch eher lokalere Verkehre anzunehmen. Von Bedeutung sind hier vor allem die Anknüpfungspunkte der umgebenden Wohnnutzungen, wie sie in Abbildung 22 in dargestellt sind.

Für die externe Kindertagesstätte wird davon ausgegangen, dass sie in Richtung der Innenstadt Hennefs liegt, da dort eine entsprechende Nutzung am realistischsten erscheint (siehe Abbildung 24). Aufgrund der größeren Distanz zur neu geplanten Kindertagesstätte im Quartier wird zudem davon ausgegangen, dass die Verkehre verstärkt aus Richtung Westen des Stadtteils Geistingen kommen, unter anderem erzeugt durch die Wohnnutzungen an der Kolpingstraße und an der Nachbarsheide.

In Aufsummierung der absoluten Neuverkehre zeigen sich deutliche Zunahmen vor allem auf den Achsen Schulstraße-Geistinger Straße-Schützenstraße und Zur Lorenhöhe-Bonner Straße mit jeweils etwa 250-400 Neuverkehrsfahrten im Quell- und Zielverkehr (siehe Abbildung 25 und Abbildung 26). Auch auf der Bonner Straße weiter im Westen und auf der Achse Schulstraße-Bergstraße-Kurhausstraße sind Zunahmen zu beobachten, um 100-150 Kfz im Quell- und Zielverkehr. Die aufsummierten Darstellungen aus Prognose-Null-Fall und Neuverkehr sind dem Anhang zu entnehmen.

Abbildung 19: Verkehrsverteilung Plangebiet Kolpingstraße

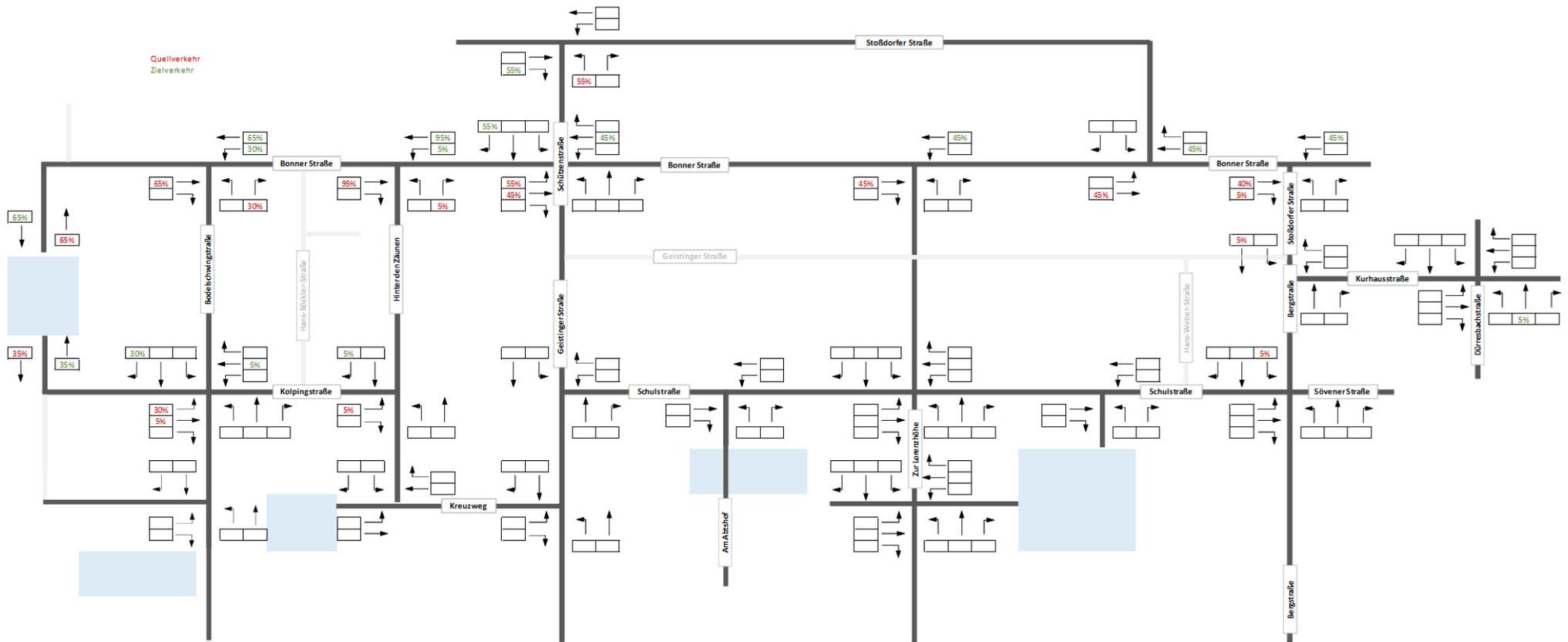


Abbildung 20: Verkehrsverteilung Plangebiet Nachbarsheide

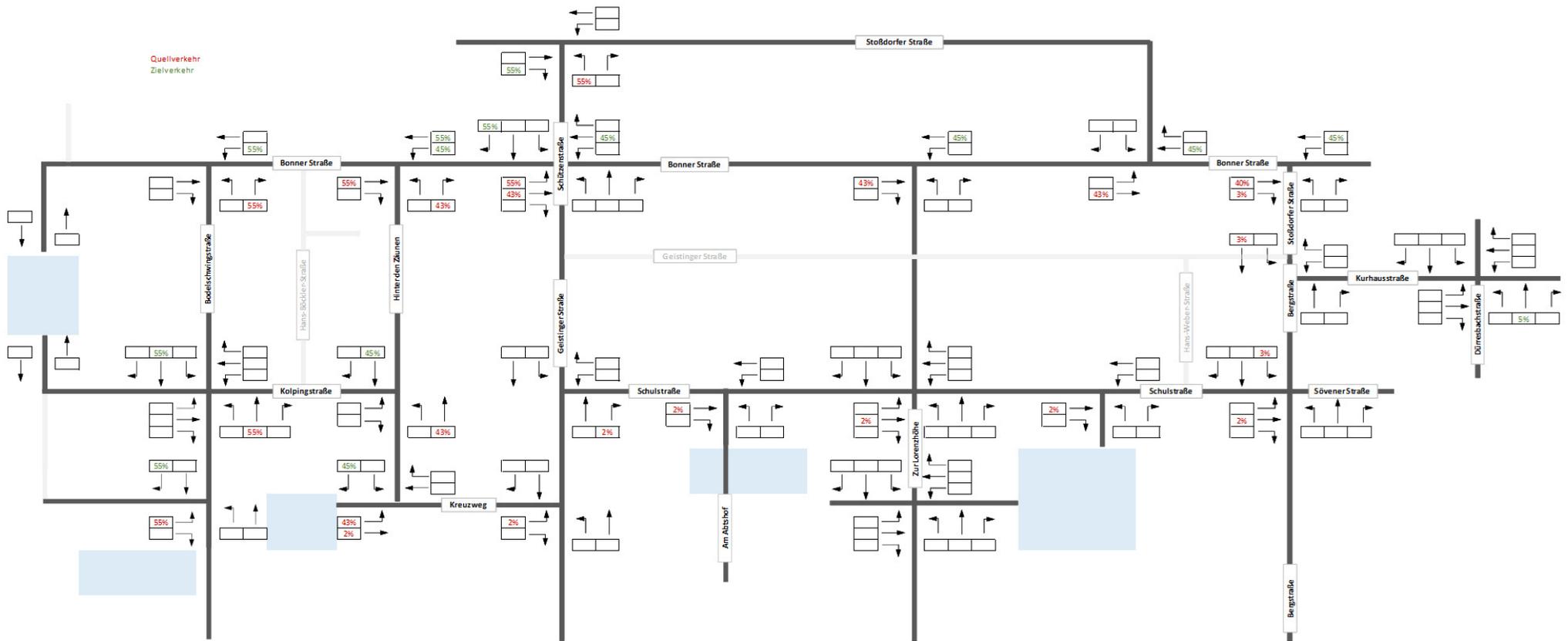


Abbildung 21: Verkehrsverteilung Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof - Wohnen

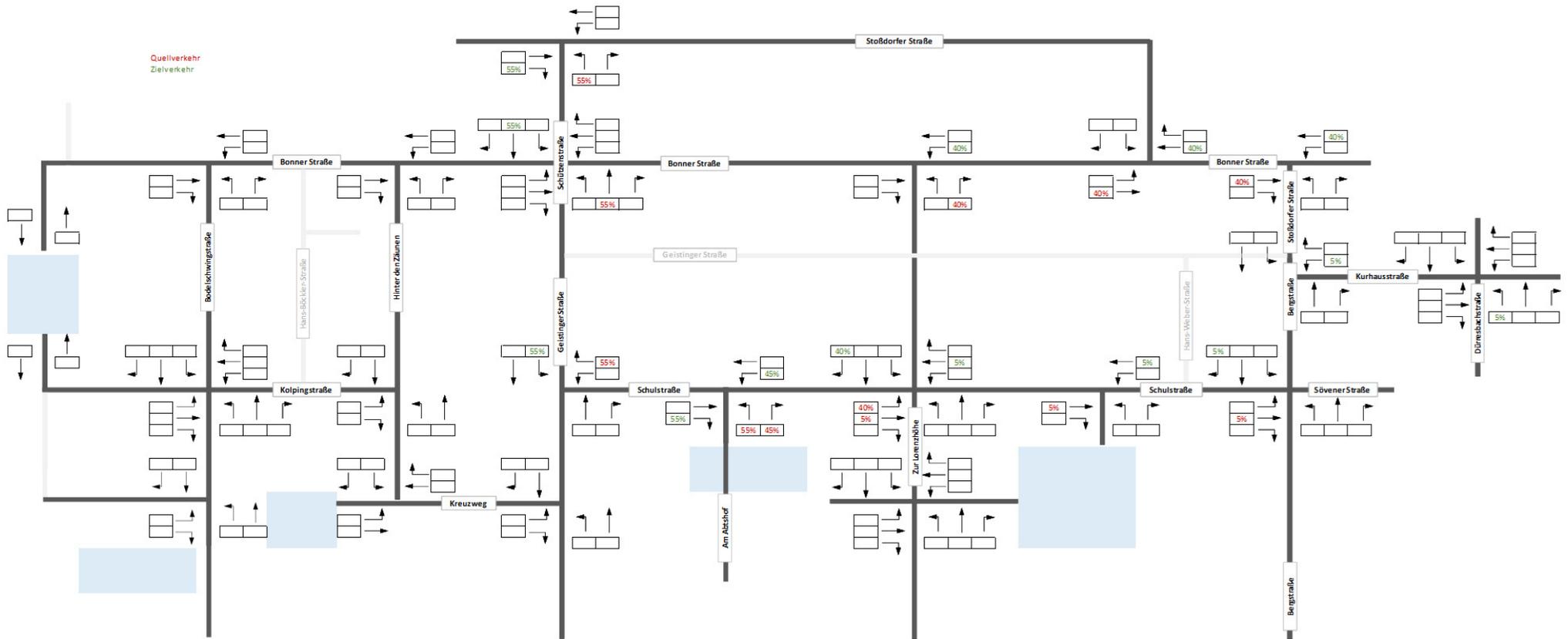


Abbildung 22: Verkehrsverteilung Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof - Kindertagesstätte

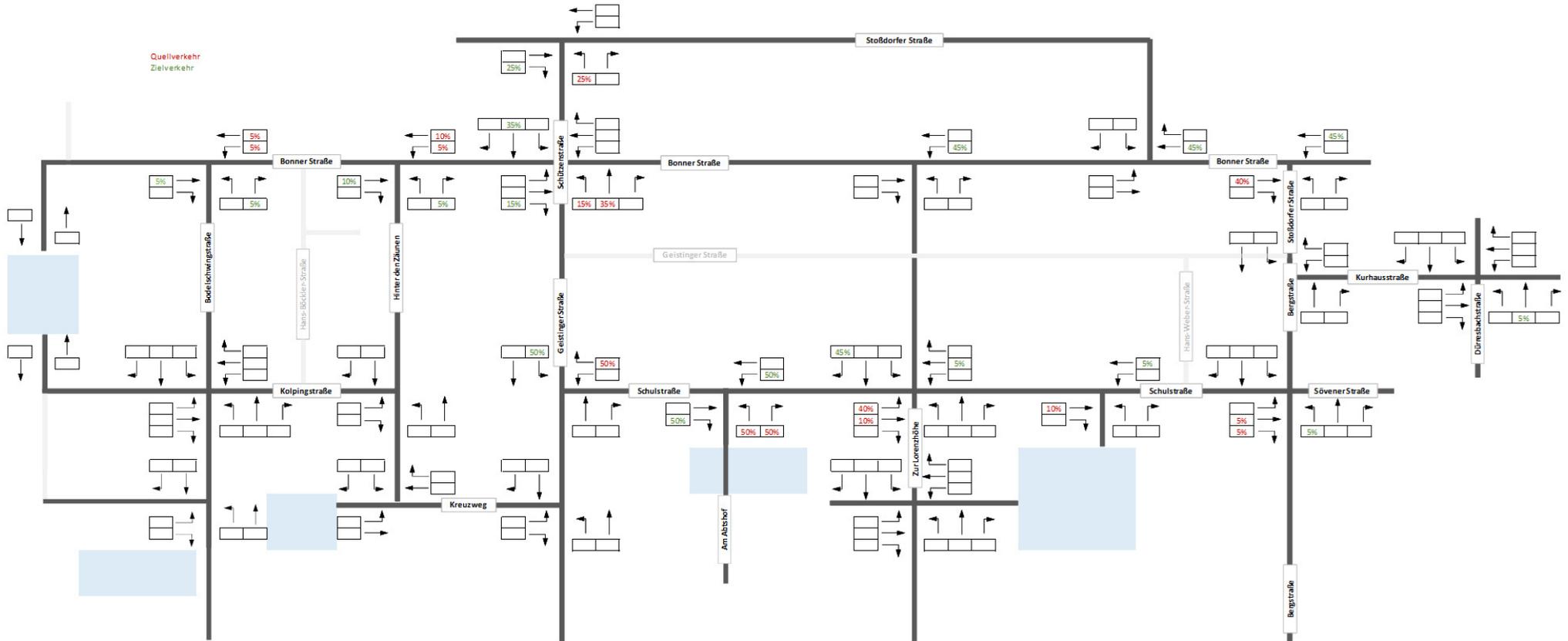


Abbildung 23: Verkehrsverteilung Plangebiet Lausbergfeld

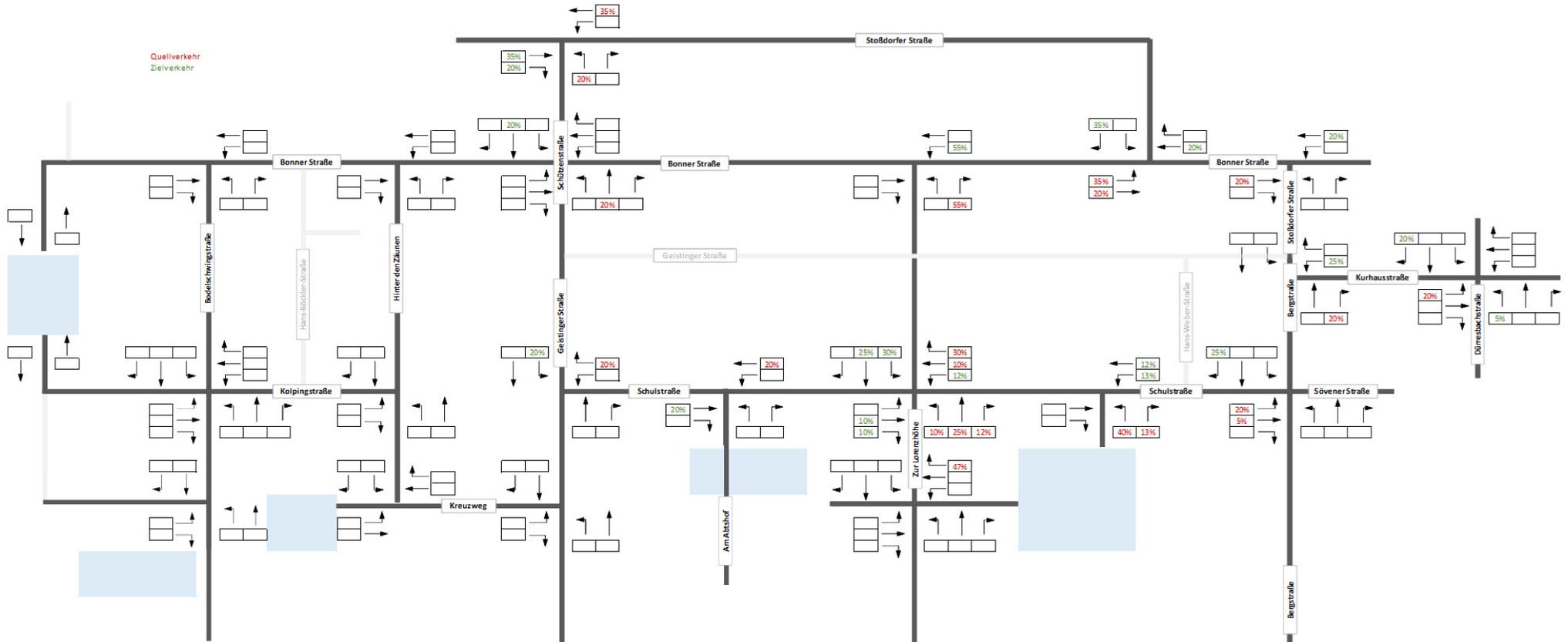


Abbildung 24: Verkehrsverteilung externe Kindertagesstätte

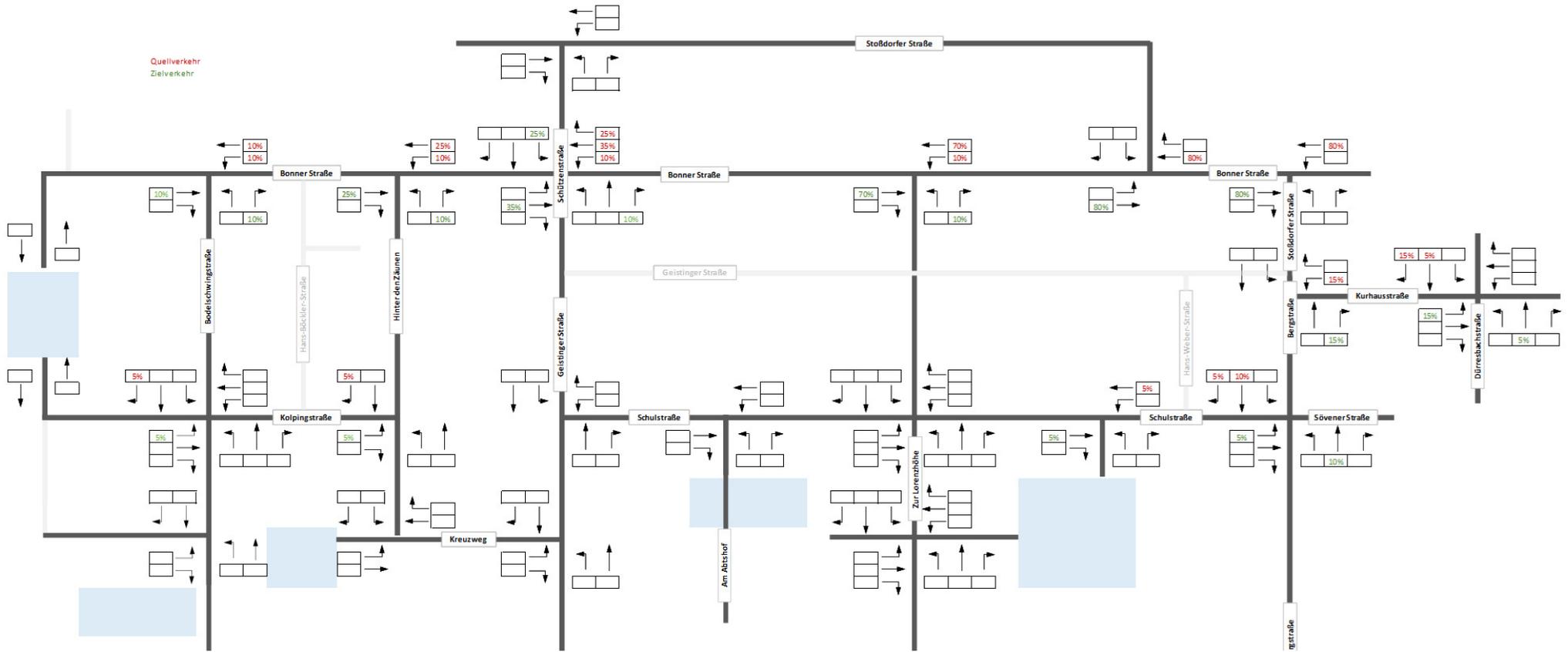


Abbildung 25: Neuverkehrserzeugung im Szenario A

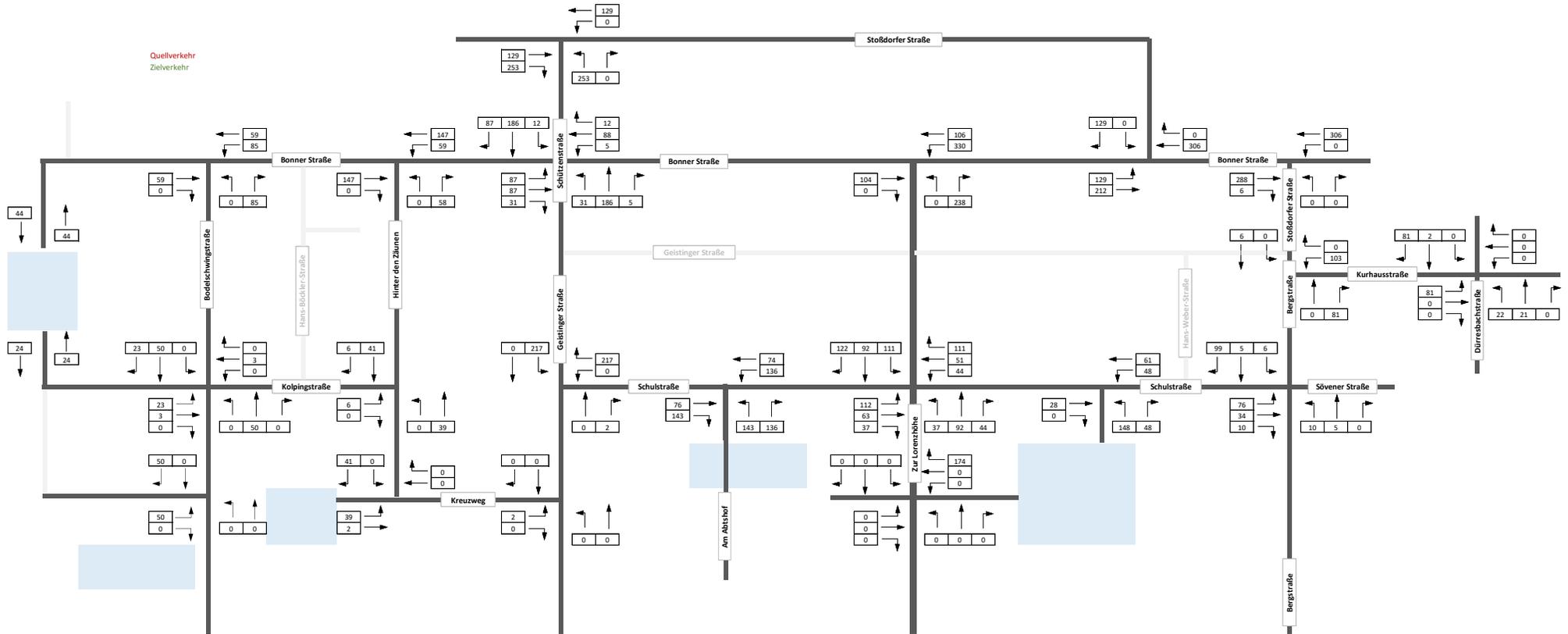
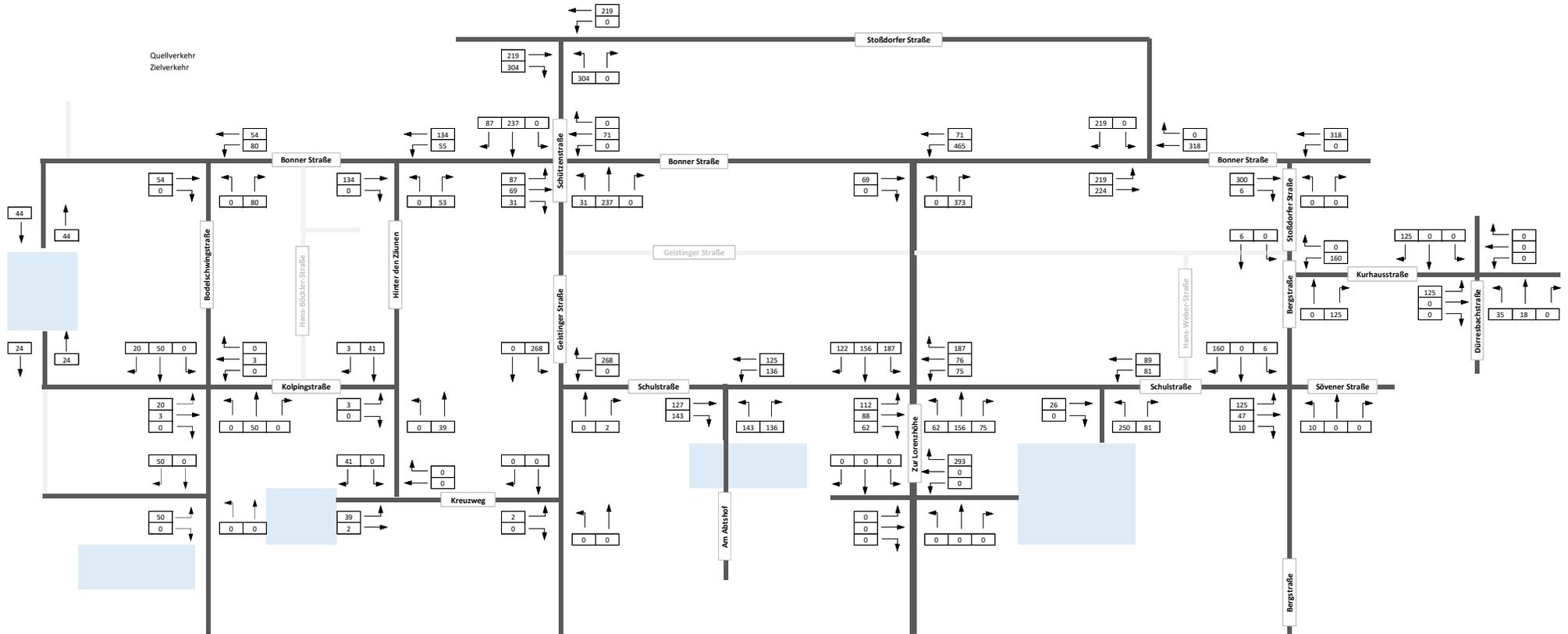


Abbildung 26: Neuverkehrserzeugung im Szenario B



## 5.2 Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall

Aufbauend auf der Berechnung des Prognose-Null-Falls wird unter Hinzurechnung der Neuverkehre der Prognose-Mit-Fall berechnet, sowohl für Szenario A als auch für Szenario B. In den Qualitätsstufen ergeben sich dabei kaum Veränderungen gegenüber dem Prognose-Null-Fall. In beiden Szenarien erreicht der linksabbiegende Strom aus der Schützenstraße in die Stoßdorfer Straße nur noch die Qualitätsstufe C, was aber weiterhin eine befriedigende Verkehrsqualität darstellt. Die mittlere Wartezeit erhöht sich um etwa 1,5 bis 5 Sekunden, je nach Szenarienbetrachtung. Im Szenario B wird zudem am Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße für die Verkehre aus Richtung Westen im optimierten Fall nur noch die Qualitätsstufe D erreicht. Dies ist noch ausreichend. Bei Bedarf kann eine Erhöhung der Freigabezeit die Verkehrsqualität an diesen Strömen nochmal verbessern. Es ist jedoch in diesem Fall eine Verschlechterung an den anderen Strömen zu erwarten. Bei einer aktuell guten bis sehr guten Verkehrsqualität kann dies in Abwägung jedoch voraussichtlich hingenommen werden. In der Veränderung der mittleren Wartezeit zeigt sich eine Zunahme von gut 10 Sekunden in den betreffenden Strömen aus der Bonner Straße aus Richtung Westen. An anderen Knotenpunkten ist die Zunahme dadurch, dass die Belastung deutlich weiter von der Grenzbelastung entfernt ist, deutlich geringer, mit bspw. bis zu 1,5 Sekunden am Knotenpunkt Bonner Straße / Schützenstraße oder etwa einer halben Sekunde am Knotenpunkt Kurhausstraße / Dürresbachstraße.

Abbildung 27: Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall (Szenario A)

---

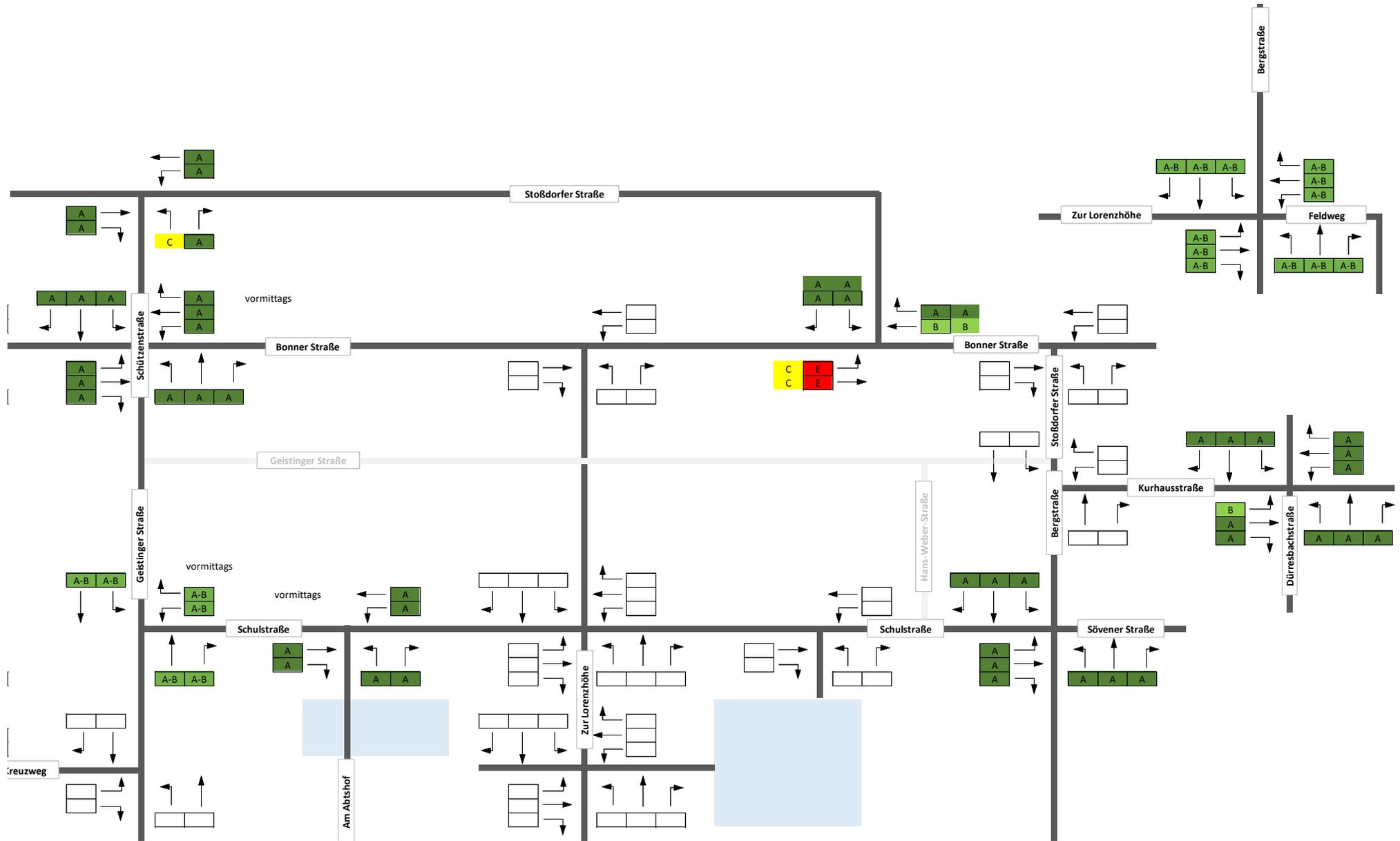
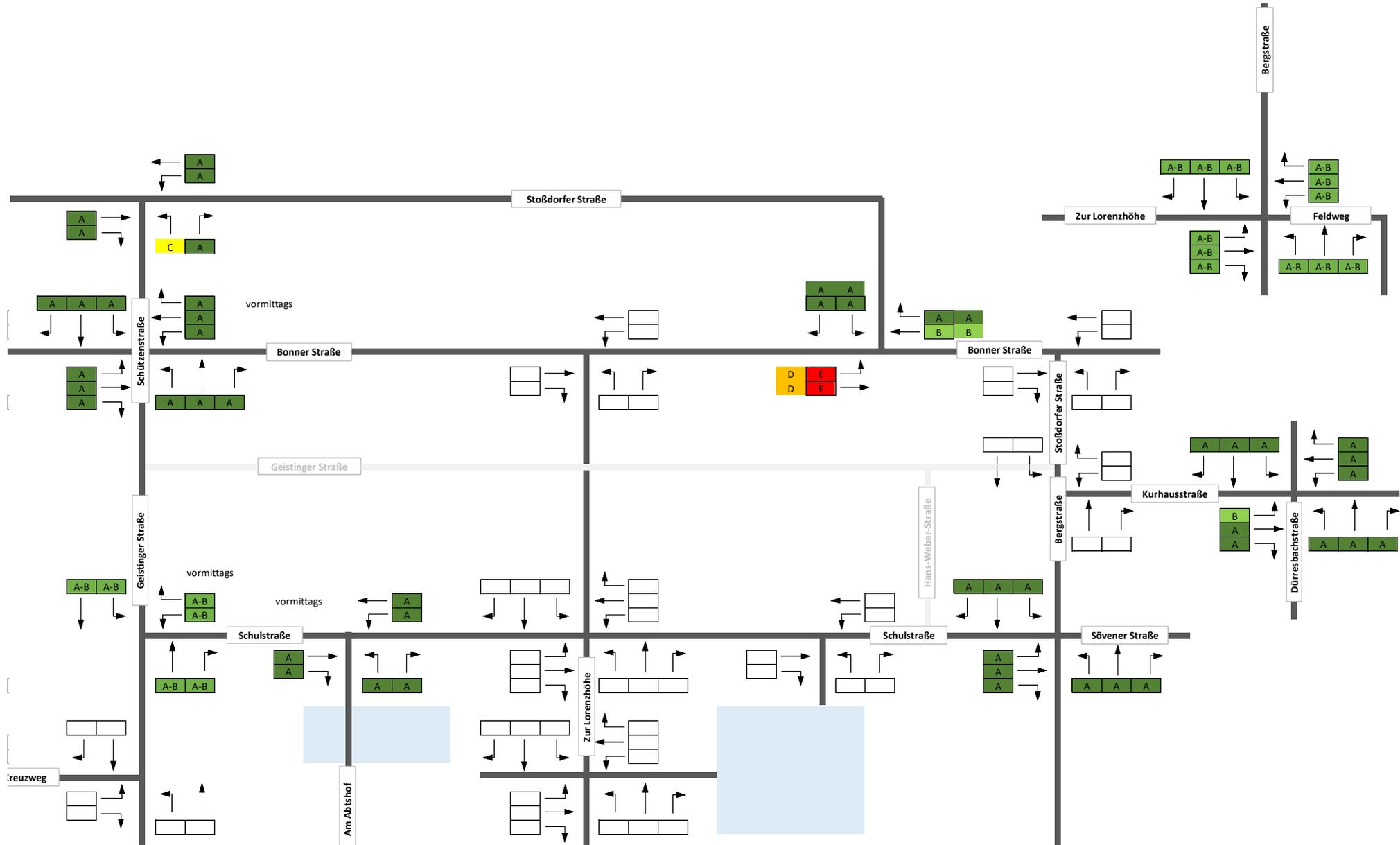


Abbildung 28: Leistungsfähigkeit im Prognose-Mit-Fall (Szenario B)



## 5.3 Verträglichkeit der Zusatzverkehre

In diesem Abschnitt werden Querschnitte im Untersuchungsgebiet betrachtet, bei denen Konflikte im Verkehrsgeschehen zu erwarten sind. Dabei wird neben der Verkehrsbelastung auch der Straßenraum betrachtet und mögliche Risiken und Qualitätsverluste, die sich aus seiner Gestaltung ergeben. Betrachtet werden vier Querschnitte, die aber auch exemplarisch für andere Straßenzüge im Untersuchungsgebiet stehen.

### Auf dem Sand

An der Straße „Auf dem Sand“ kommen mit dem Plangebiet Kolpingstraße drei Einfamilienhäuser und sechs Doppelhaushälften mit insgesamt neun Wohneinheiten hinzu. Die neuen Bewohner:innen der Häuser haben einen Einfluss auf die verkehrliche Belastung auf die Straße „Auf dem Sand“. Vor diesem Hintergrund soll untersucht werden, inwiefern der Querschnitt der Straße für die verkehrliche Belastung ausgelegt ist und zur Abwicklung der Verkehre der möglichen neuen Nutzungen geeignet ist.

Die Straße „Auf dem Sand“ ist mit Tempo 30 geregelt und weist eine Fahrbahnbreite von etwa 3,80 Metern auf sowie einen farblich abgesetzten Seitenraum mit einer Breite von etwa 2 Metern auf. Zusätzlich gibt es auf Höhe der Stichstraße nach Osten eine Ausweichbucht für Begegnungsverkehr. Bei einer Fahrbahnbreite von 3,80 m ist eine Begegnung von Kfz nur sehr eingeschränkt möglich und mit bspw. einem Müllfahrzeug ausgeschlossen. Durch die Ausweichbucht bestehen etwa im Abstand von 70 m Begegnungsmöglichkeiten. Der Seitenraum befindet sich auf Fahrbahnniveau und wird u.a. als Parkfläche für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt (siehe Abbildung 29). Entsprechend besteht keine durchgängig nutzbare Fußverkehrsinfrastruktur.

Im Neuverkehr ist mit einer zzgl. Belastung von etwa 3-4 Kfz in der Spitzenstunde durch die über die Straße Auf dem Sand angebundene 9 Wohneinheiten zu rechnen. Im Bestand existieren bereits ca. 25 Wohneinheiten die über die Straße Auf dem Sand angebunden sind. Somit ist bei erwartungsgemäß ähnlicher Verkehrserzeugung und -verteilung mit ungefähr 8-12 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde zu rechnen. Somit sind insgesamt nicht mehr als etwa 15 Fahrten in der Spitzenstunde zu erwarten, somit etwa ein Auto alle 4 Minuten. Begegnungsverkehre sind entsprechend unwahrscheinlich und unter Berücksichtigung der Ausweichbuchten gut abzuwickeln. Auch der Seitenraum wird in der Praxis voraussichtlich bei Bedarf als Ausweichfläche genutzt.

Ungünstig ist bei einer Geschwindigkeit von bis zu 30 Km/h das Fehlen einer durchgängigen Fußverkehrsinfrastruktur. Hier sollte erwogen werden die Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, was auch in Anbetracht der niveaugleichen Ausgestaltung von Straßen- und Seitenraum sowie der teilweisen Pflasterung und der Sackgasse mit nur insgesamt etwa 35 angebundene Wohneinheiten naheliegend erscheint.

Abbildung 29: Querschnitt Auf dem Sand + Fotos



Quelle: Planersocietät

### Schulstraße

An der Schulstraße können mit dem Plangebiet Schulstraße / Am Abtshof sowie Lausbergfeld zwei umfangreiche Neuplanungen hinzukommen, die auch auf die verkehrliche Belastung der Schulstraße maßgeblichen Einfluss haben. Vor diesem Hintergrund soll untersucht werden, inwiefern der Querschnitt der Schulstraße für die Kfz-Belastung ausgelegt ist und zur Abwicklung der Verkehre der möglichen neuen Nutzungen geeignet ist.

Die Schulstraße ist mit Tempo 30 geregelt und weist eine Fahrbahnbreite von etwa 4,50 Metern auf sowie untermaßige Fußwege im Seitenraum die nicht durchgängig sind und teilweise beparkt werden (siehe Abbildung 30). Entsprechend besteht keine attraktive fußläufige Erschließung. Mit einer Kfz-Verkehrsstärke von perspektivisch unter 150 in der Spitzenstunde liegt sie tendenziell im Bereich eines Wohnweges. Dies steht jedoch in einem gewissen Missverhältnis zu ihrer möglichen künftigen Funktion als Erschließung für eine Wohnbebauung und/ oder eine Förderschule sowie für eine Kindertagesstätte. Insbesondere vor diesem Hintergrund ist auch eine attraktive Fußverkehrsanbindung von großer Bedeutung.

Entsprechend wird empfohlen, zunächst die im Bestand bestehenden Fußwegeanlagen von zusätzlichen Belastungen durch Gehwegparken freizuhalten sodass einerseits im Seitenraum mehr Platz für den Fußverkehr entsteht und andererseits im Straßenraum Begegnungsverkehr auch mit Fahrrädern besser möglich ist.

Abbildung 30: Aktueller Querschnitt Schulstraße (links) und Empfehlung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bei Neuplanungen soll die Gehwegbreite grundsätzlich richtlinienkonform 2,50 m betragen. Für den ruhenden Verkehr sollen bei den Neuplanungen ausreichend Flächen im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden, in Verbindung mit Baumstandorten, gegebenenfalls in Form von Längsparkständen. Dies kann voraussichtlich parallel zum Plangebiet Lausbergfeld erfolgen. An der geplanten Kita (Schulstraße/ Am Abtshof) ist im öffentlichen Straßenraum in Verbindung mit einem 2,50 m breiten Gehweg ausreichend öffentlicher Parkraum für das Holen und Bringen von Kindern vorzusehen, evtl. kombiniert mit einer zeitlichen Parkbeschränkung. Zur Verbesserung der Querbarkeit sollen an der Schulstraße Querungsmöglichkeiten bei den neuen Nutzungen, bspw. in Form von Aufpflasterungen, gefördert werden.

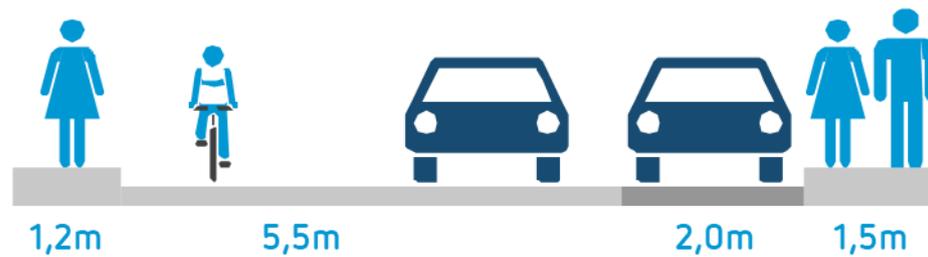
### Bonner Straße (westlich der Schützenstraße)

Die Bonner Straße westlich der Schützenstraße nimmt vor allem die Verkehre aus den westlichen betrachteten Wohngebieten auf. Vor diesem Hintergrund wird betrachtet, inwiefern der Straßenquerschnitt der Bonner Straße geeignet ist, die bestehenden sowie die hinzukommenden Mehrverkehre aufzunehmen und abzuwickeln.

Die Bonner Straße weist eine Straßenraumbreite von etwa 5,50 Metern auf, somit ist Begegnungsverkehr von Lkw und Pkw möglich, von Lkw und Lkw jedoch eingeschränkt (siehe Abbildung 31). In Anbetracht eines geringen Schwerverkehrsanteils ist das als ausreichend zu bewerten. Die Fußwege sind teils deutlich untermaßig, mit Breiten von etwa 1,50 Metern, jedoch zumindest durchgehend beidseitig vorhanden und von ruhendem Kfz-Verkehr (weitestgehend) freigehalten. Teilweise sind im Seitenraum Parkstände angeordnet, teilweise ist auch ein Parken auf der Fahrbahn zulässig, was Begegnungsverkehr einschränkt und entschleunigt. Die Bonner Straße ist an dieser Stelle Teil einer Tempo-30-Zone, die ab dem Knotenpunkt mit der Schützenstraße beginnt.

In Anbetracht der Sammelfunktion für den westlichen und südwestlichen Teil des Wohngebietes Geistingen und einer Kfz-Verkehrsstärke von etwa 300 Kfz in der Spitzenstunde erscheint der Querschnitt angemessen. Einschränkend sind die Fußwegbreiten zu nennen, die aber im Vergleich zu vielen anderen Stellen im Quartier noch eher positiv auffallen.

Abbildung 31: Querschnitt der Bonner Straße westlich der Schützenstraße + Fotos



Quelle: Planersocietät

### Bonner Straße (östlich der Stoßdorfer Straße)

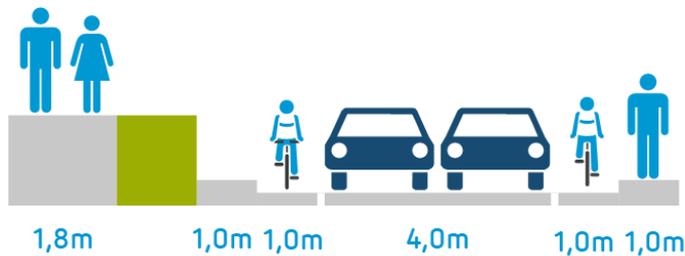
Die stärkste Verkehrsbelastung im untersuchten Gebiet weist die Bonner Straße östlich der Stoßdorfer Straße auf. Sowohl mit den Prognoseverkehren, als auch mit den Neuverkehren der möglichen Nutzungen sind weitere Verkehre hinzugekommen. Entsprechend gilt es insbesondere die Engstelle am Helenenstift genauer zu betrachten.

An dieser weist die Straße eine Breite von etwa 6 Metern auf, inklusive zweier Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von jeweils etwa einem Meter (siehe Abbildung 32). Somit ist ein Begegnungsverkehr von Bus und Bus eingeschränkt möglich. Bei gleichzeitiger Nutzung eines der Schutzstreifen durch den Radverkehr und Gegenverkehr ist ein Überholen unter Berücksichtigung des vorgeschriebenen Überholabstandes nicht mehr möglich. Bei einer Verkehrsbelastung von knapp 1.000 Kfz in der Spitzenstunde können durch nahezu dauerhaften Begegnungsverkehr Gefahrensituationen entstehen und Radfahrende mit zu geringem Abstand überholt werden. Der Fußverkehr hat im Seitenraum auf beiden Straßenseiten etwa einen Meter, was auch in Anbetracht der verkehrlichen Belastung keine sichere Wegeführung darstellt. Auf der südlichen Straßenseite wird parallel zur Straße ein weiterer Fußweg geführt, der mit etwa 1,80 Metern Breite in einer Grünfläche Mindestmaße erreicht, jedoch teilweise nicht barrierefrei zu erreichen ist. Insgesamt ist die Belastung von 1.000 Kfz pro Stunde für eine typische Örtliche Einfahrtsstraße durchaus im üblichen Bereich, in Anbetracht des Querschnitts erreicht die Bonner Straße hier allerdings ihre Kapazitätsgrenze. Die Geschwindigkeit ist begründet durch das Altenpflegeheim Helenenstift auf Tempo 30 reduziert.

In Anbetracht des geringen verfügbaren Straßenraums sind die Handlungsoptionen beschränkt. Insbesondere im Fuß- und Radverkehr gilt es Alternativwege zu fördern. Zudem sollte, wenn durch bauliche Änderungen die Option besteht, geprüft werden, ob eine Verbesserung der

Querungsmöglichkeiten erreicht werden kann, sodass auch Fußgänger:innen vom nördlichen Fußweg besser auf den geschützten südlichen Fußweg wechseln können.

Abbildung 32: Querschnitt und Foto der Bonner Straße auf Höhe des Helenenstifts



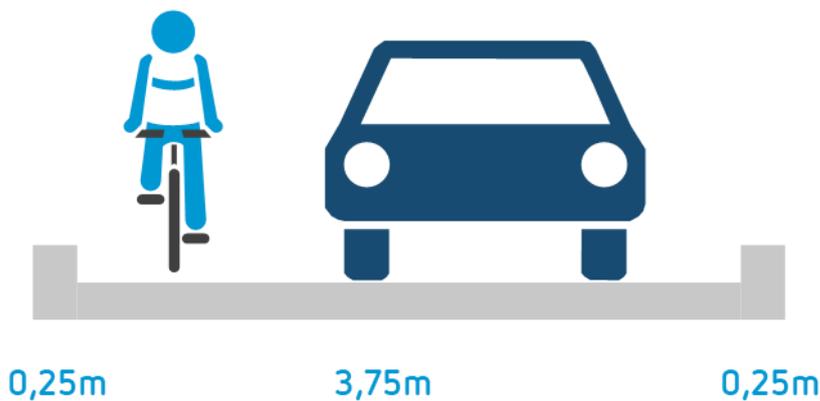
Quelle: Planersocietät

### Bergstraße (nördlich Schulstraße)

Die Bergstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone und weist nördlich des Knotenpunktes mit der Schulstraße und der Sövenner Straße eine Straßenbreite von etwa 3,75 Metern auf (siehe Abbildung 33). Hinzu kommen Borde mit einer Breite von etwa 0,25 Metern, die nicht als Fußweg nutzbar sind. Durch die dichte Bebauung sind zudem die Sichtbeziehungen eingeschränkt. Gleichzeitig übernimmt die Bergstraße für den Bereich der südlichen Bergstraße sowie für den Bereich an der Schulstraße eine gewisse Sammelfunktion, was auch die Verkehrsbelastung von etwa 220 Kfz in der Spitzenstunde in Grundzügen widerspiegelt. Für den Kfz-Verkehr aber insbesondere für andere Verkehrsmittel ergeben sich daraus Probleme und Gefahrensituationen.

Da für eigenständige Führungen der Verkehrsmittel kein hinreichender Raum zur Verfügung steht, wird empfohlen eine Mischverkehrsfläche anzulegen und auch entsprechend zu gestalten. So könnte an die Gestaltung der Sövenner Straße anschließend auch an der Bergstraße eine Pflasterung der Fahrbahn erfolgen, um dies zu verdeutlichen. Gleichzeitig oder als einfach zu realisierende Maßnahme vorab ist auch eine entsprechende farbliche Gestaltung zu empfehlen. Mit einer weitergehenden Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 20 könnten Gefahren abgemildert werden. Zudem könnte als Hinweis auf die Engstelle das entsprechende Verkehrszeichen 308 angebracht werden, was die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer:innen fördert und so die Gefahren reduziert.

Abbildung 33: Querschnitt Bergstraße nördlich der Schulstraße



Quelle: Planersocietät

### Zur Lorenzhöhe

Die Straße Zur Lorenzhöhe ist eine wichtige Fußverkehrsverbindung, vor allem vor dem Hintergrund der möglichen Realisierung von Förderschule und Kindertagesstätte. Aus diesem Grund ist es hier von besonderer Wichtigkeit eine geeignete Fußverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Diese ist aktuell insbesondere mit dem teilweise fehlenden Fußweg und deutlich unterdimensionierten Breiten nur unzureichend gegeben. Die Umgestaltung mit einer entsprechenden Erweiterung des Fußweges auf der Ostseite, sodass dieser den Mindestanforderungen an die Gehwegbreite entspricht, ist insbesondere aus diesem Grund zu begrüßen. Auf der Westseite bleibt ein unterdimensionierter Fußweg bestehen, was in Anbetracht der Gesamtbreite des Straßenraums kaum zu vermeiden ist. Umso wichtiger sind geeignete Querungsmöglichkeiten. Die entsprechend barrierefreie Gestaltung der Querungsmöglichkeiten an den Kreuzungen ist vor diesem Hintergrund wichtiges Element.

Für den Straßenraum mit Kfz- und Radverkehr verbleibt eine Breite von 5,30m. Dies ist für die Funktion einer Wohnstraße mit einer gewissen Sammelfunktion der Verkehre als geeignet einzuschätzen. So ist, bei vollständiger Verfügbarkeit der 5,30m für den fließenden Verkehr, der häufiger zu erwartende Fall des Begegnungsverkehrs von Pkw unproblematisch. Lediglich der sehr selten zu erwartende Begegnungsfall zwischen Pkw und Lkw setzt ggf. das Warten eines Fahrzeuges voraus. Für den Radverkehr sind keine Probleme durch Begegnungsverkehr zu erwarten. Durch eine Baumscheibe nahe der Zufahrt zur Bonner Straße entsteht eine Engstelle mit 3,30m Breite. Durch die Anlage auf der westlichen Straßenseite wird insbesondere der von Norden einfahrende Verkehr entschleunigt, was im Sinne eines harmonischen Miteinanders der Verkehrsmittel ist. Auch das einseitige Parken, wie es bereits aktuell besteht, führt dazu, dass Begegnungen nicht möglich sind und gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich ist. Das führt jedoch auch unter Berücksichtigung der maximalen Neuverkehre mit einer Zunahme von etwa einem bis zwei Kfz pro Minute in der Spitzenverkehrszeit nur teilweise zu Begegnungsfällen, bei denen gewartet werden muss. Zumal in der Spitzenverkehrszeit damit zu rechnen ist, dass eher wenige Kfz am Straßenrand parken, da sie tagsüber eher für den Berufspendelweg und weitere Zwecke genutzt werden und abends sowie über Nacht am Straßenrand parken.

### Fazit der Verträglichkeit der Zusatzverkehre

An unterschiedlichen Stellen im Verkehrsnetz des Stadtteils Geistingen kommt es zu Problemen in den Straßenräumen, bedingt durch mangelnde Raumverfügbarkeiten und teilweise eine autozentrierte Straßenraumentwicklung in der Vergangenheit. Die dargestellten Beispiele lassen sich dabei auch auf andere Straßen und Querschnitte übertragen. Im Fokus des Problems steht jedoch in der Regel nicht die Leistungsfähigkeit des Straßensystems, es werden also nicht die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Straßenquerschnitte erreicht, sondern eher grundlegende Probleme in der Führung, insbesondere des Fußverkehrs. Die Neuverkehre tragen somit nur in geringem Maße zu einer Verstärkung bestehender Probleme bei auch da sie an vielen Stellen nur einen kleinen Teil der Gesamtverkehrsbelastung ausmachen. Beispielsweise am betrachteten Querschnitt an der Bergstraße ist jedoch damit zu rechnen, dass es durch die Neuverkehre verstärkt zu Begegnungsverkehren kommt und sich die verkehrliche Situation somit bei bestehender Straßenraumgestaltung verschlechtert.

In manchen Fällen verstärken die Neuverkehre somit bestehende Probleme, in der Regel liegen diese aber bereits vor und sind nicht auf die Neuverkehrserzeugung zurückzuführen. Zwischen den beiden betrachteten Szenarien A und B sind dabei keine erheblichen Unterschiede festzustellen.

## 6 Zusammenfassung und Fazit

Die vier Plangebiete im Ortsteil Geistingen weisen allesamt ähnliche verkehrliche Grundvoraussetzungen auf. So ist mit dem Kfz eine gute Anbindung an das lokale wie regionale Netz möglich und Ziele auch in Bonn und Köln sind verhältnismäßig schnell zu erreichen. Die Anbindung durch den ÖPNV ist hingegen eher mangelhaft, da einerseits keine Erschließung der Gebiete innerhalb eines 300-Meter-Radius erfolgt und andererseits auch die Taktung an der nächstgelegenen Haltestelle eher gering ist. Vor allem für die beiden westlichen Gebiete ist die Anbindung unterdurchschnittlich.

Im Rahmen des Gutachtens wurde eine Verkehrszählung an acht Knotenpunkten durchgeführt. Die höchste verkehrliche Belastung wurde dabei auf der Achse Bonner Straße-Stoßdorfer Straße erhoben. In der entsprechenden Betrachtung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten hat sich herausgestellt, dass die Verkehrsqualität an den meisten Knotenpunkten aus Sicht der Verkehrsbelastung gut oder sehr gut ist. Lediglich am Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße konnte mit dem zugrunde gelegten Signalprogramm keine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Durch eine Optimierung ließ sich diese aber herstellen. Die entsprechende Optimierung wird seitens der Stadt auf ihre Umsetzbarkeit am Knotenpunkt geprüft.

Um die künftige verkehrliche Grundbelastung des Netzes zu betrachten wurde ein Prognose-Null-Fall ermittelt. Hier wird von einer Zunahme auf der Achse Stoßdorfer Straße-Bonner Straße um 15% ausgegangen, bedingt durch mögliche weitere Gebietsentwicklungen in Hennef sowie eine Änderung im Verkehrsnetz. Auf der Achse Dürresbachstraße-Sövener Straße wird von einer geringen Zunahme um 2% ausgegangen. In der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ergeben sich dadurch keine maßgeblichen Veränderungen.

Im Prognose-Mit-Fall werden potenzielle Neuentwicklungen im Gebiet in zwei Szenarien betrachtet. Im Szenario A werden Wohnnutzungen an der Kolpingstraße, auf der Nachbarsheide, an der Schulstraße sowie am Lausbergfeld berücksichtigt sowie eine Kindertagesstätte an der Schulstraße. Dabei wird das maximale Wohnbaupotenzial berücksichtigt, was auch Wege zu einer gebietsexternen Kindertagesstätte erzeugt, da nicht alle Betreuungsplätze im Quartier nachgewiesen werden können. Im Szenario B werden Wohnnutzungen nur bis zu dem Maße berücksichtigt, in dem im Untersuchungsgebiet durch die neue Kindertagesstätte Betreuungsplätze bestehen. Zusätzlich wird eine Förderschule am Lausbergfeld berücksichtigt. In der Leistungsfähigkeitsbetrachtung ergeben sich geringfügige Veränderungen. So wird am Knotenpunkt Stoßdorfer Straße / Schützenstraße nur noch die Qualitätsstufe C für den linksabbiegenden Verkehr im Szenario B erreicht. Am Knoten Bonner Straße / Stoßdorfer Straße wird nur noch die Qualitätsstufe im optimierten Fall erreicht, was einer ausreichenden Verkehrsqualität entspricht. In der Betrachtung der Verträglichkeit an ausgewählten Straßenquerschnitten zeigt sich, dass sich vor allem aus mangelhaften Fußwegen Probleme ergeben, bedingt durch einen historisch zu eng geplanten Straßenraum. In der Verkehrsbelastung, sprich in der Anzahl der Kfz, liegen hingegen nur vereinzelt Probleme, was sich auch in der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten zeigt. Die möglichen Neubauentwicklungen haben sowohl im Szenario A als auch im Szenario B nur geringen Einfluss auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Ihre Verträglichkeit ist insofern gegeben. Es gilt allerdings für

einige grundsätzliche Probleme, bspw. an der Bergstraße, Lösungen in der Straßenraumgestaltung zu entwickeln.

Im Fazit ist zu sagen, dass die möglichen Neubauentwicklungen aus verkehrlicher Sicht umgesetzt werden können. Verkehrliche Probleme im Straßennetz Geistingens ergeben sich im Wesentlichen nicht aus Ihnen. Es ist jedoch zu empfehlen die bestehenden Probleme grundsätzlich anzugehen. Dazu gehören die Veränderung der Schaltung am Knotenpunkt Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, die bereits geprüft wird sowie die erhobenen Mängel in der Querschnittsanalyse.

## Anhang

### Ergebnisse der Verkehrserhebung für folgende Knotenpunkte:

- Stoßdorfer Straße / Schützenstraße,
- Bonner Straße / Stoßdorfer Straße,
- Bonner Straße / Schützenstraße,
- Schulstraße / Am Abtshof,
- Schulstraße / Bergstraße,
- Dürresbachstraße / Kurhausstraße,
- Bergstraße / Zur Lorenhöhe,
- Schulstraße / Geistinger Straße.

### Darstellung der Verkehrsbelastung im Prognose-Null-Fall und im Prognose-Mit-Fall:

- Prognose-Null-Fall DTVw
- Prognose-Mit-Fall DTVw Szenario A
- Prognose-Mit-Fall DTVw Szenario B

**Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen im Ist-Zustand, Prognose-Null-Fall und Prognose-Mit-Fall in den Szenarien A und B für folgende Knotenpunkte** (Fälle bei denen ggü. dem vorherigen Fall keine Veränderung entsteht, werden nicht erneut exportiert; optimierte Fälle werden ebenfalls dargestellt):

- Bergstraße / Zur Lorenhöhe,
- Bonner Straße / Schützenstraße,
- Bonner Straße / Stoßdorfer Straße,
- Dürresbachstraße / Kurhausstraße,
- Schulstraße / Am Abtshof,
- Schulstraße / Bergstraße,
- Schulstraße / Geistinger Straße,
- Stoßdorfer Straße / Schützenstraße.

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

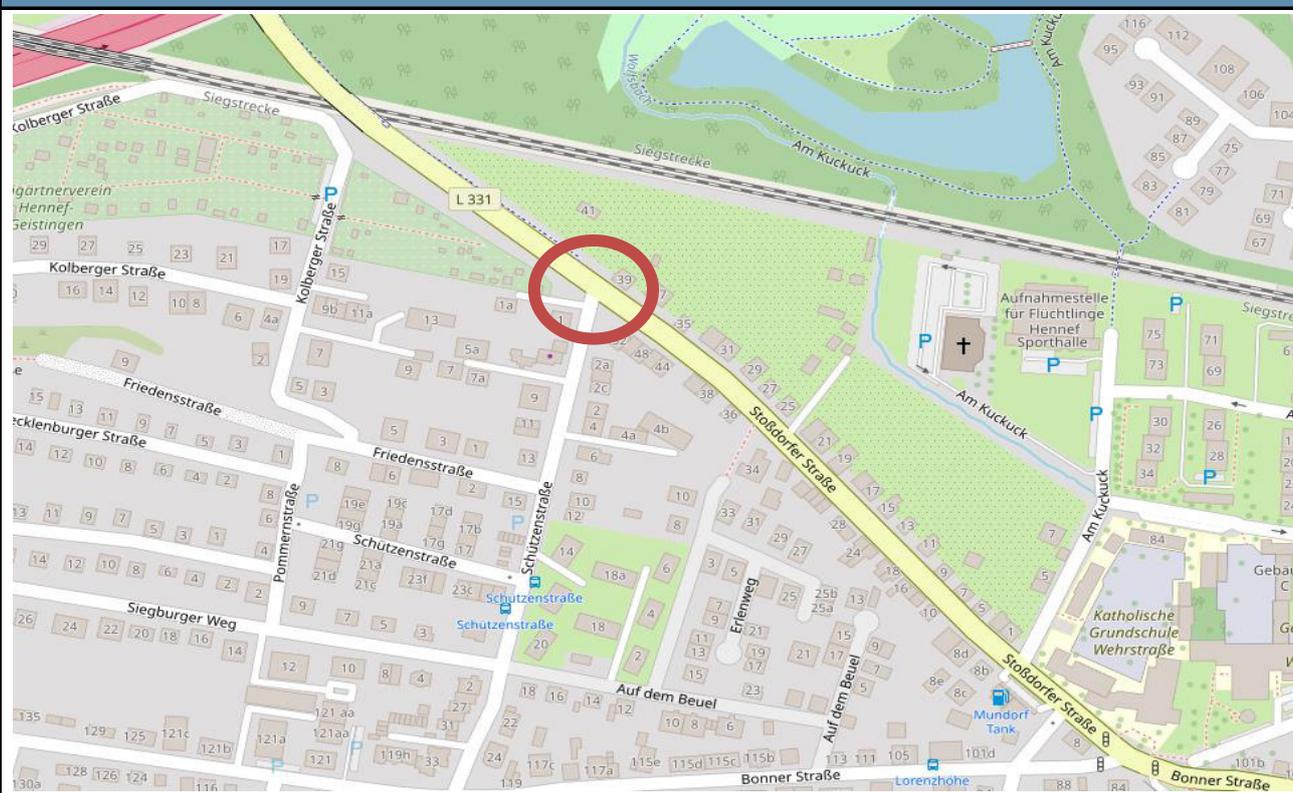
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße
<b>Knotentyp:</b>	3-armig, Vorfahrtregelung

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Stoßdorfer Straße (West)
<b>Süden</b>	Schützenstraße (Süd)
<b>Osten</b>	Stoßdorfer Straße (Ost)
<b>Norden</b>	entfällt

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



## Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW2
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

## Anmerkungen:

keine

Rohdaten Verkehrszählung (Seite 1/3)  
 VG Hennef Geistingen



Strom 1		von: Stoldorfer Straße (West)					nach: entfällt					Zählstunden vormittags					Σ	Strom 1		von: Stoldorfer Straße (West)					nach: entfällt					Zählstunden nachmittags					Σ	Σ																					
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Vormittag	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Mittag	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Nachmittag	Σ	GESAMT						
Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
PKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	PKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	PKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

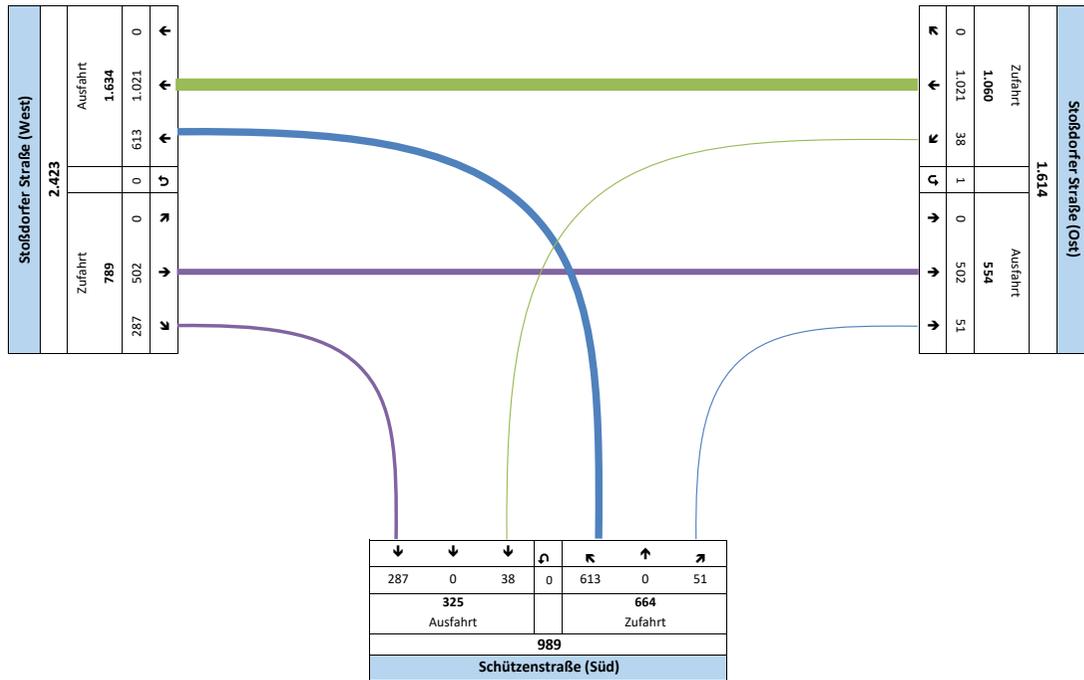


Main data table containing traffic count raw data. It is organized into multiple sections for different directions (Strom 6, Strom 7, Strom 8, Strom 9), each with columns for vehicle types (Fahrrad, Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzug, Bus) and time intervals. It includes sub-sections for 'Zählzeiten vormittags', 'Zählzeiten mittags', and 'Zählzeiten nachmittags', with summary columns for 'Σ Vormittag', 'Σ Mittag', 'Σ Nachmittag', and 'Σ GESAMT'.

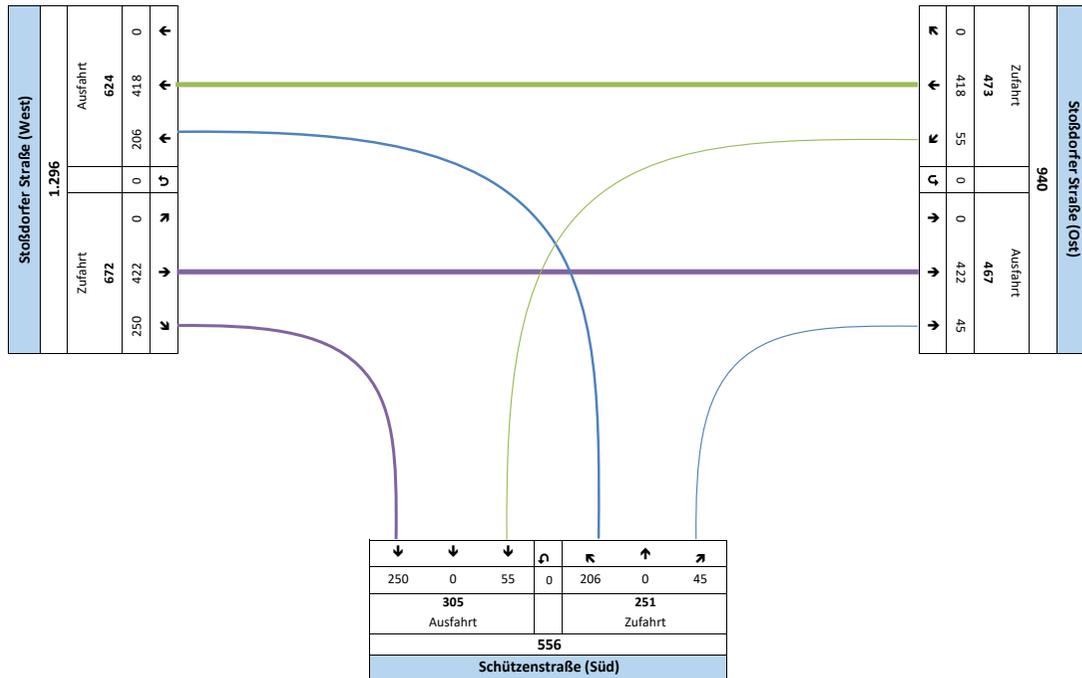
Rohdaten Verkehrszählung (Seite 3/3)  
VG Hennef Geistingen



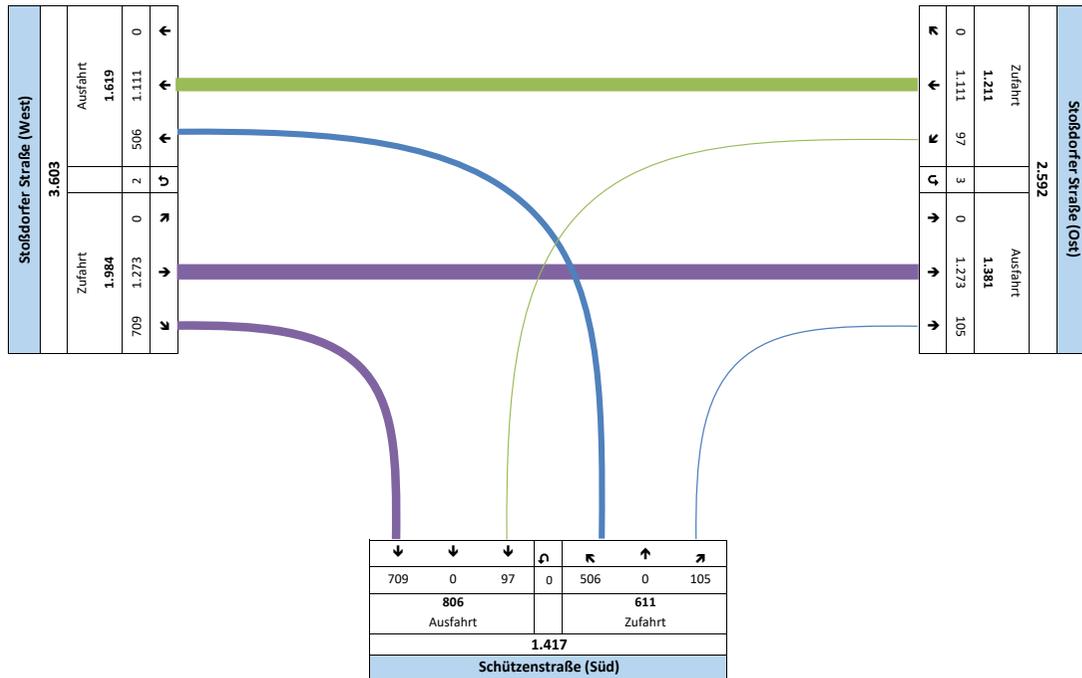
Strom 10																Strom 10																Strom 10																																			
von: entfällt								nach:								von: entfällt								nach:								von: entfällt								nach:								Σ																			
Stoßdorfer Straße (Ost)								Stoßdorfer Straße (Ost)								Stoßdorfer Straße (Ost)								Stoßdorfer Straße (Ost)								Stoßdorfer Straße (Ost)								Σ		Σ																									
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Σ	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Σ	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Σ	Σ																	
Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße				Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum				Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023, 06:00 - 10:00 Uhr															
	Von	Nach													
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Ost)		0	4	385	52	441	24	4	33	61	502	12%	
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West)	Schützenstraße (Süd)		0	0	190	37	227	34	5	21	60	287	21%	
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (West)		0	6	509	49	564	21	8	20	49	613	8%	
Strom 5	Schützenstraße (Süd)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (Ost)		1	0	46	5	51	0	0	0	0	51	0%	
U-Turn S	Schützenstraße (Süd)	Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost)	Schützenstraße (Süd)		2	0	35	2	37	1	0	0	1	38	3%	
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (West)		3	6	913	66	985	15	4	17	36	1.021	4%	
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Ost)		0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 10	entfällt	Stoßdorfer Straße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	entfällt	Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	entfällt	Stoßdorfer Straße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	entfällt	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>				<b>6</b>	<b>16</b>	<b>2.079</b>	<b>211</b>	<b>2.306</b>	<b>95</b>	<b>21</b>	<b>91</b>	<b>207</b>	<b>2.513</b>	<b>8%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Stoßdorfer Straße (West)		<b>3</b>	<b>16</b>	<b>1.997</b>	<b>204</b>	<b>2.217</b>	<b>94</b>	<b>21</b>	<b>91</b>	<b>206</b>	<b>2.423</b>	<b>9%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		<b>3</b>	<b>6</b>	<b>780</b>	<b>93</b>	<b>879</b>	<b>56</b>	<b>13</b>	<b>41</b>	<b>110</b>	<b>989</b>	<b>11%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Stoßdorfer Straße (Ost)		<b>6</b>	<b>10</b>	<b>1.381</b>	<b>125</b>	<b>1.516</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>50</b>	<b>98</b>	<b>1.614</b>	<b>6%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		entfällt		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	

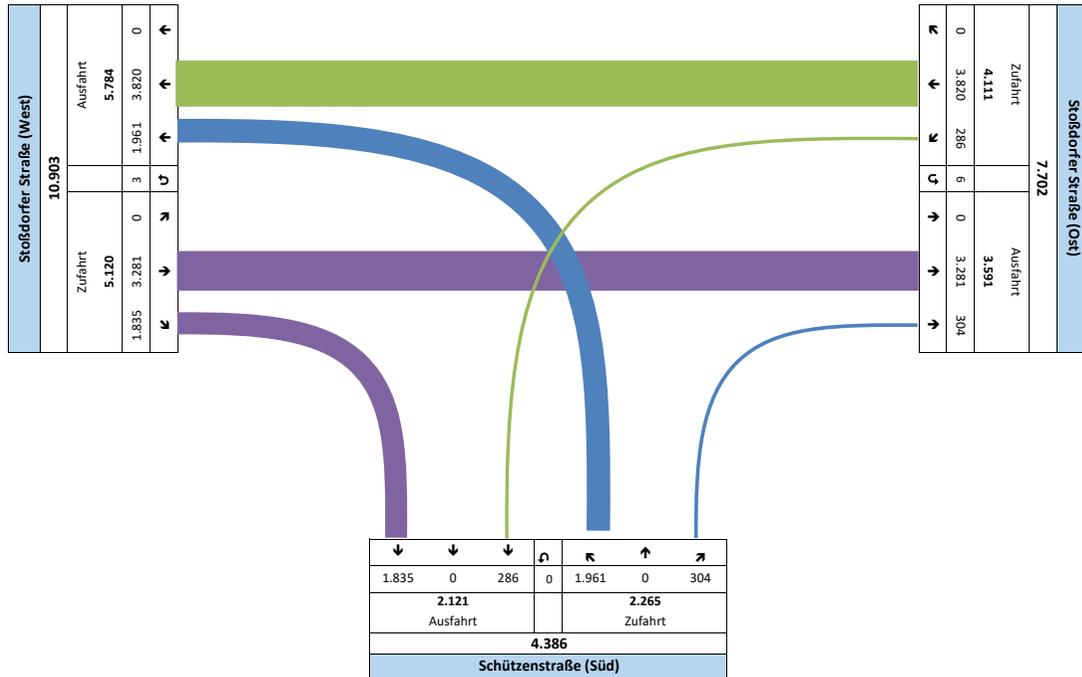


KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße			Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum			Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach	Donnerstag, 16. März 2023, 12:00 - 14:00 Uhr											
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	1	373	20	394	10	1	17	28	422	7%
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West)	Schützenstraße (Süd)	1	0	197	20	217	24	1	8	33	250	13%
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	156	25	181	15	1	9	25	206	12%
Strom 5	Schützenstraße (Süd)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (Ost)	3	2	41	2	45	0	0	0	0	45	0%
U-Turn S	Schützenstraße (Süd)	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost)	Schützenstraße (Süd)	0	1	50	4	55	0	0	0	0	55	0%
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (West)	1	2	373	27	402	12	1	3	16	418	4%
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	entfällt	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 11	entfällt	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	entfällt	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	entfällt	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1.190</b>	<b>98</b>	<b>1.294</b>	<b>61</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>102</b>	<b>1.396</b>	<b>7%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Stoßdorfer Straße (West)	2	3	1.099	92	1.194	61	4	37	102	1.296	8%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)	4	3	444	51	498	39	2	17	58	556	10%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Stoßdorfer Straße (Ost)	4	6	837	53	896	22	2	20	44	940	5%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-



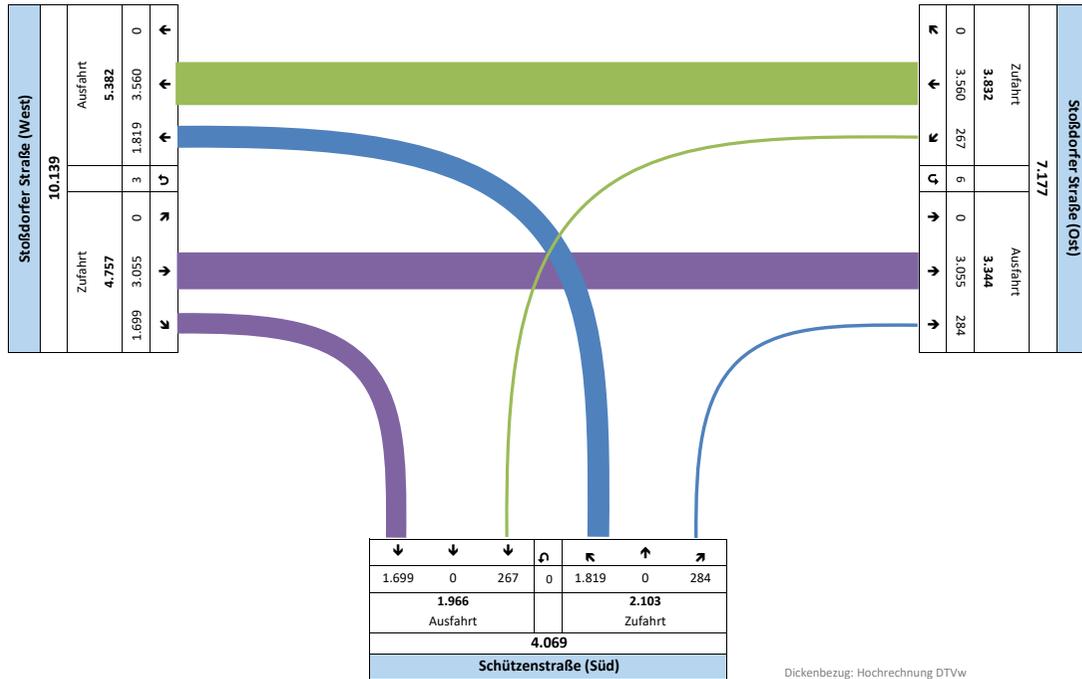
KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad		Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach	Donnerstag, 16. März 2023, 15:00 - 19:00 Uhr											
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West) Stoßdorfer Straße (Ost)	0	22	1.165	69	1.256	13	1	3	17	1.273	1%	
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West) Schützenstraße (Süd)	0	4	637	34	675	17	0	17	34	709	5%	
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West) Stoßdorfer Straße (West)	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
Strom 4	Schützenstraße (Süd) Stoßdorfer Straße (West)	1	4	431	35	470	18	1	17	36	506	7%	
Strom 5	Schützenstraße (Süd) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Schützenstraße (Süd) Stoßdorfer Straße (Ost)	3	0	95	9	104	1	0	0	1	105	1%	
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost) Schützenstraße (Süd)	3	0	90	4	94	3	0	0	3	97	3%	
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (West)	2	13	992	64	1.069	19	1	22	42	1.111	4%	
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%	
Strom 10	entfällt Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	entfällt Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	entfällt Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	entfällt entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>9</b>	<b>43</b>	<b>3.415</b>	<b>215</b>	<b>3.673</b>	<b>71</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>133</b>	<b>3.806</b>	<b>3%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>3</b>	<b>43</b>	<b>3.229</b>	<b>202</b>	<b>3.474</b>	<b>67</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>129</b>	<b>3.603</b>	<b>4%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1.253</b>	<b>82</b>	<b>1.343</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>74</b>	<b>1.417</b>	<b>5%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>8</b>	<b>35</b>	<b>2.348</b>	<b>146</b>	<b>2.529</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>25</b>	<b>63</b>	<b>2.592</b>	<b>2%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	

(Hochrechnung auf DTWw)



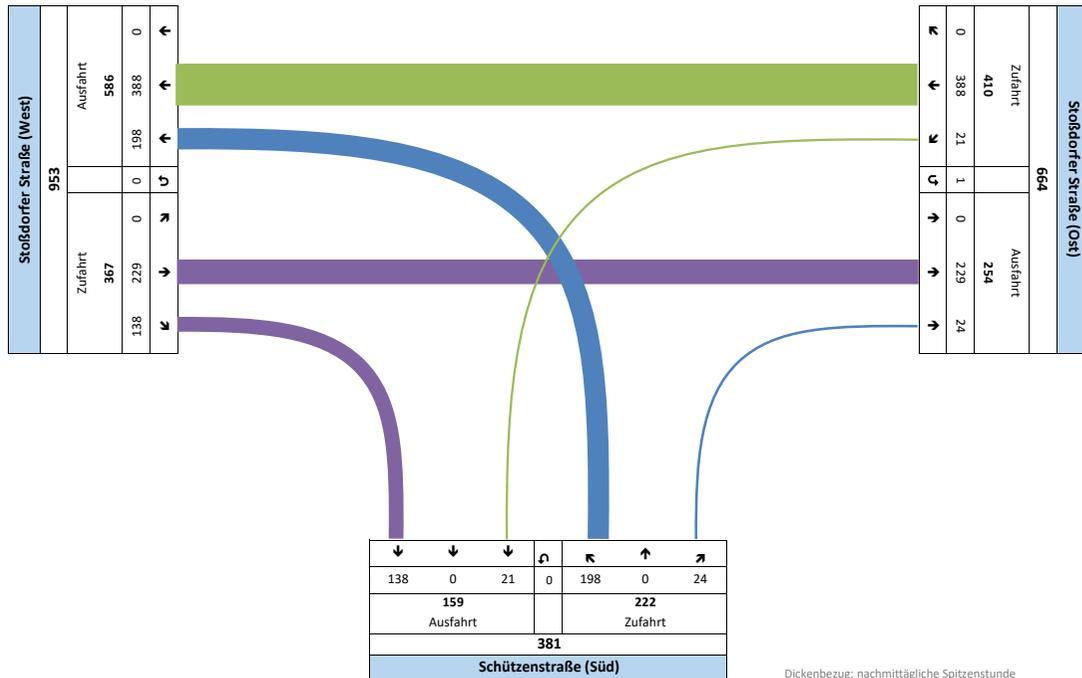
KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
werktagliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTWw)												
	Von	Nach										
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Ost)	41	2.907	213	3.161	53	7	60	120	3.281	4%
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West)	Schützenstraße (Süd)	6	1.548	138	1.692	85	7	52	143	1.835	8%
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (West)	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%
Strom 4	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (West)	15	1.657	165	1.837	61	11	52	124	1.961	6%
Strom 5	Schützenstraße (Süd)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (Ost)	3	275	24	302	1	0	0	1	304	0%
U-Turn S	Schützenstraße (Süd)	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost)	Schützenstraße (Süd)	2	265	15	281	5	0	0	5	286	2%
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (West)	32	3.444	237	3.713	52	7	47	106	3.820	3%
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 10	entfällt	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 11	entfällt	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	entfällt	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	entfällt	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>98</b>	<b>10.106</b>	<b>792</b>	<b>10.996</b>	<b>256</b>	<b>32</b>	<b>211</b>	<b>499</b>	<b>11.496</b>	<b>4%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Stoßdorfer Straße (West)	94	9.563	753	10.410	251	32	211	494	10.903	5%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)	26	3.745	342	4.112	151	18	104	273	4.386	6%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Stoßdorfer Straße (Ost)	77	6.904	490	7.470	111	14	107	232	7.702	3%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

(Hochrechnung auf DTV)

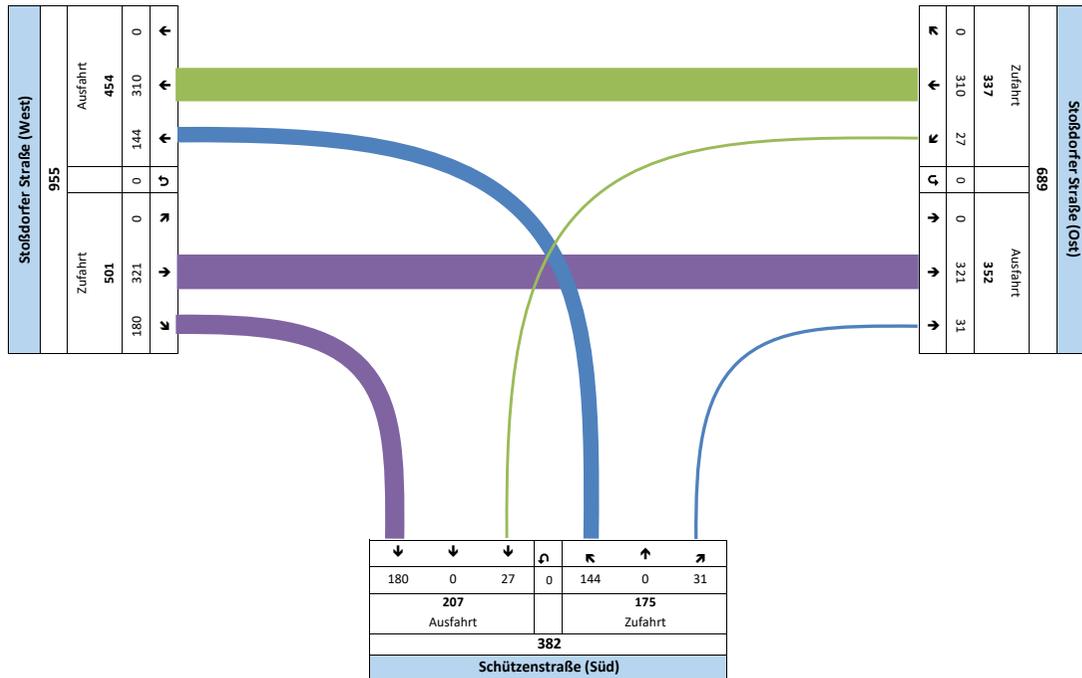


Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße			Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
tägliche Verkehrsbelastung			Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTV)													
	Von	Nach											
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Ost)		38	2.720	199	2.957	43	6	49	97	3.055	3%
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West)	Schützenstraße (Süd)		6	1.448	129	1.583	69	6	42	117	1.699	7%
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (West)		0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%
Strom 4	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (West)		14	1.550	154	1.718	50	9	42	101	1.819	6%
Strom 5	Schützenstraße (Süd)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (Ost)		3	257	23	283	1	0	0	1	284	0%
U-Turn S	Schützenstraße (Süd)	Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost)	Schützenstraße (Süd)		1	248	14	263	4	0	0	4	267	1%
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (West)		30	3.222	222	3.474	42	6	39	86	3.560	2%
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost)	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Ost)		0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 10	entfällt	Stoßdorfer Straße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 11	entfällt	Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	entfällt	Stoßdorfer Straße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	entfällt	entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>				<b>92</b>	<b>9.454</b>	<b>741</b>	<b>10.287</b>	<b>208</b>	<b>26</b>	<b>172</b>	<b>406</b>	<b>10.692</b>	<b>4%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Stoßdorfer Straße (West)		88	8.946	704	9.738	204	26	172	401	10.139	4%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		24	3.503	320	3.847	123	15	84	222	4.069	5%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Stoßdorfer Straße (Ost)		72	6.458	458	6.988	90	11	87	188	7.177	3%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-



KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße			Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr vormittägliche Spitzenstunde			Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 8:30														
Von	Nach													
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	198	20	218	8	1	2	11	229	5%	
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West)	Schützenstraße (Süd)	0	0	93	16	109	18	3	8	29	138	21%	
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West)	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (West)	0	3	165	13	181	7	3	7	17	198	9%	
Strom 5	Schützenstraße (Süd)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Schützenstraße (Süd)	Stoßdorfer Straße (Ost)	1	0	24	0	24	0	0	0	0	24	0%	
U-Turn S	Schützenstraße (Süd)	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost)	Schützenstraße (Süd)	1	0	21	0	21	0	0	0	0	21	0%	
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (West)	1	3	348	23	374	4	1	9	14	388	4%	
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 10	entfällt	Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	entfällt	Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	entfällt	Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	entfällt	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>3</b>	<b>6</b>	<b>850</b>	<b>72</b>	<b>928</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>71</b>	<b>999</b>	<b>7%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Stoßdorfer Straße (West)	1	6	804	72	882	37	8	26	71	953	7%	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)	2	3	303	29	335	25	6	15	46	381	12%	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Stoßdorfer Straße (Ost)	3	3	593	43	639	12	2	11	25	664	4%	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	



KP1 - Stoßdorfer Straße/Schützenstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 16:00													
Von	Nach												
Strom 1	Stoßdorfer Straße (West) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	Stoßdorfer Straße (West) Stoßdorfer Straße (Ost)	0	2	295	18	315	4	0	2	6	321	2%	
Strom 3	Stoßdorfer Straße (West) Schützenstraße (Süd)	0	0	169	4	173	4	0	3	7	180	4%	
U-Turn W	Stoßdorfer Straße (West) Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Schützenstraße (Süd) Stoßdorfer Straße (West)	0	1	126	12	139	3	0	2	5	144	3%	
Strom 5	Schützenstraße (Süd) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Schützenstraße (Süd) Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	28	2	30	1	0	0	1	31	3%	
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Stoßdorfer Straße (Ost) Schützenstraße (Süd)	0	0	23	1	24	3	0	0	3	27	11%	
Strom 8	Stoßdorfer Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (West)	2	1	275	25	301	9	0	0	9	310	3%	
Strom 9	Stoßdorfer Straße (Ost) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Stoßdorfer Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	entfällt Stoßdorfer Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	entfällt Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	entfällt Stoßdorfer Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	entfällt entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>2</b>	<b>4</b>	<b>916</b>	<b>62</b>	<b>982</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>1.013</b>	<b>3%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>												<b>955</b>	<b>3%</b>
Stoßdorfer Straße (West)		2	4	865	59	928	20	0	7	27			
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>												<b>382</b>	<b>4%</b>
Schützenstraße (Süd)		0	1	346	19	366	11	0	5	16			
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>												<b>689</b>	<b>3%</b>
Stoßdorfer Straße (Ost)		2	3	621	46	670	17	0	2	19			
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>												<b>0</b>	<b>-</b>
entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0			

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistigen



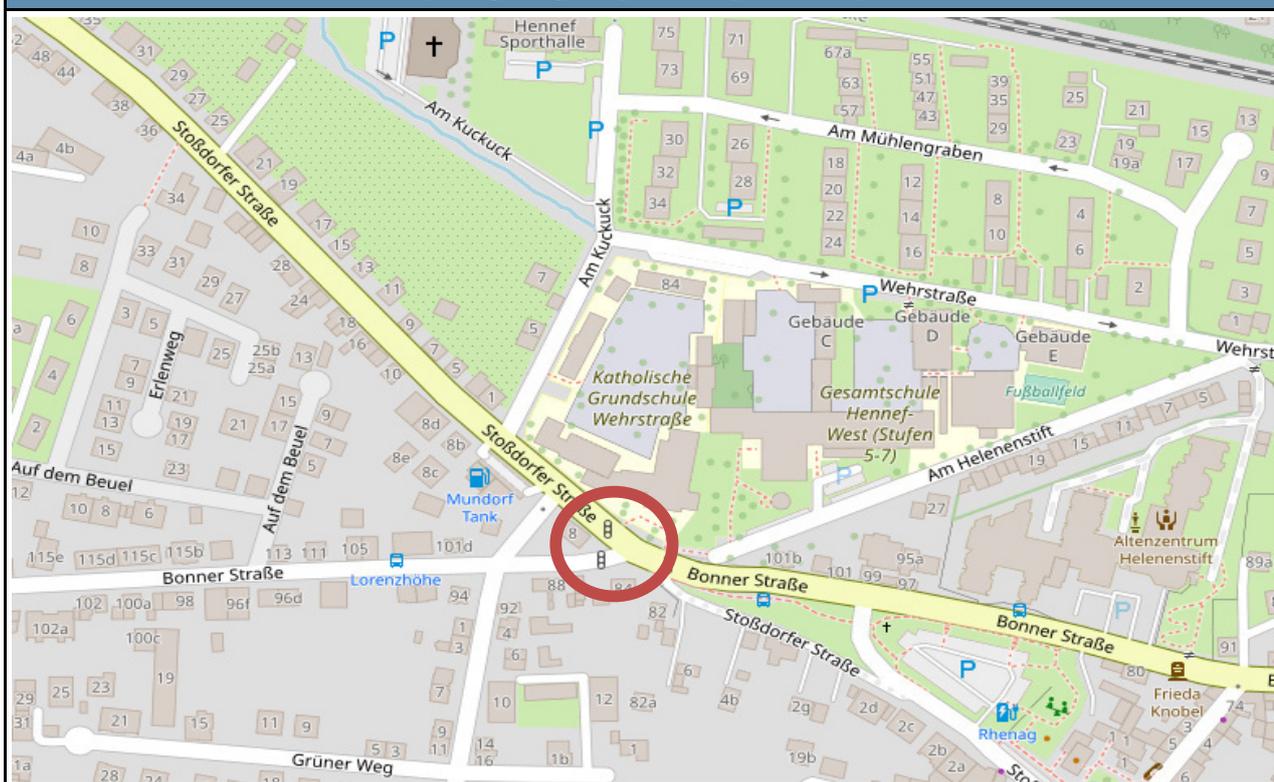
<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023	<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zeitraum:</b>	00:00 - 12:00 Uhr	12:00 - 00:00 Uhr	<b>Zählstelle:</b>	KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt			

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Bonner Straße (West)
<b>Süden</b>	entfällt
<b>Osten</b>	Bonner Straße (Ost)
<b>Norden</b>	Stoßdorfer Straße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



### Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW1
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

### Anmerkungen:

keine









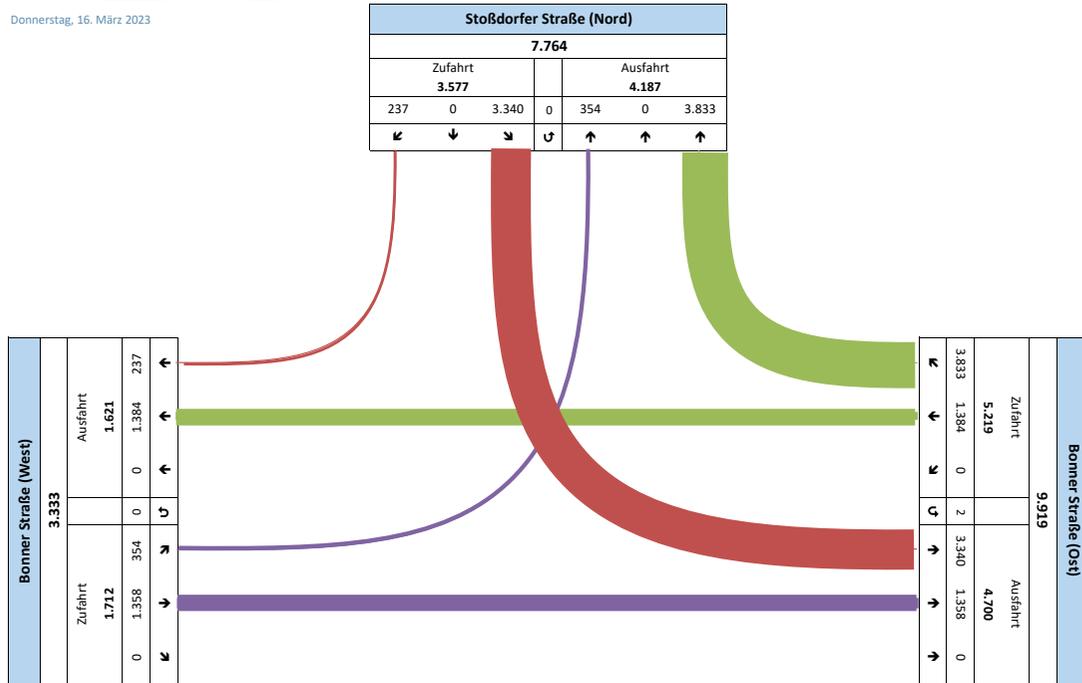




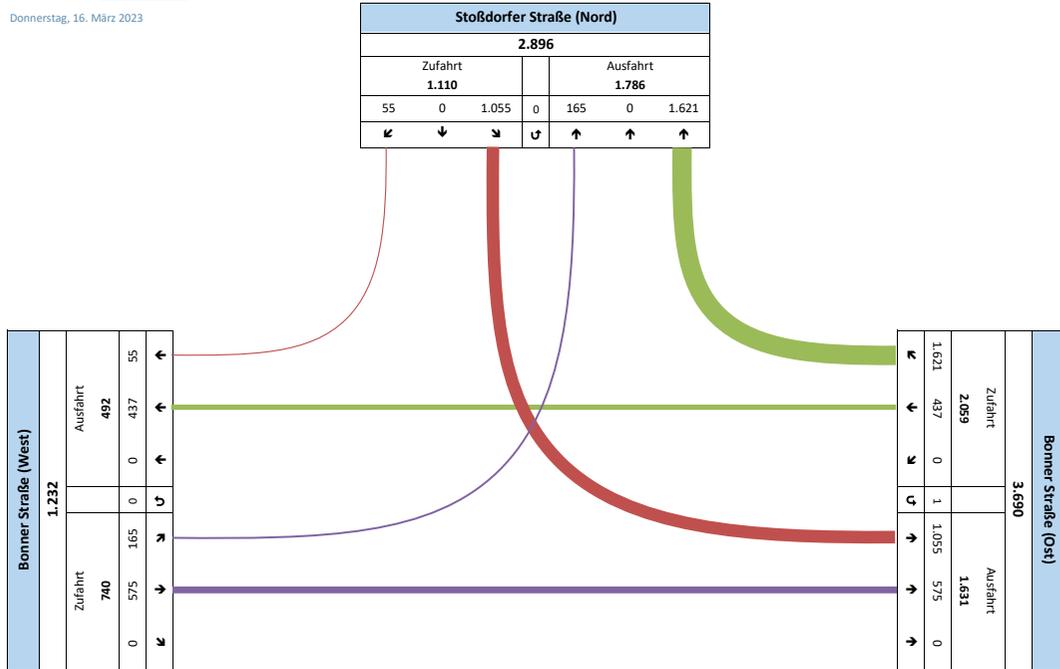




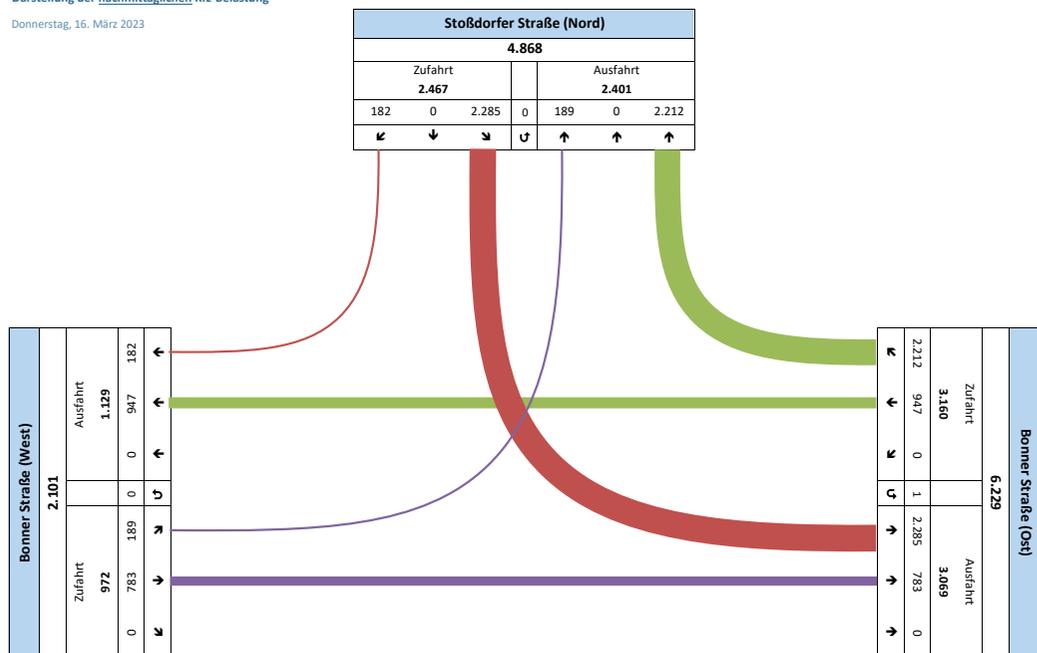
Donnerstag, 16. März 2023



KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr				Kfz Gesamt			
Verkehr im Zählzeitraum (24h)		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Donnerstag, 16. März 2023		Von		Nach										
Strom 1	Bonner Straße (West) -> Stoßdorfer Straße (Nord)	1	1	321	27	349	5	0	0	5	354	1%		
Strom 2	Bonner Straße (West) -> Bonner Straße (Ost)	36	9	1.210	40	1.259	25	5	69	99	1.358	7%		
Strom 3	Bonner Straße (West) -> entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn W	Bonner Straße (West) -> Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	entfällt -> Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 5	entfällt -> Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 6	entfällt -> Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn S	entfällt -> entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) -> entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) -> Bonner Straße (West)	66	16	1.228	45	1.289	21	7	67	95	1.384	7%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) -> Stoßdorfer Straße (Nord)	42	33	3.370	226	3.629	78	13	113	204	3.833	5%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) -> Bonner Straße (Ost)	0	0	1	0	1	1	0	0	1	2	50%		
Strom 10	Stoßdorfer Straße (Nord) -> Bonner Straße (Ost)	25	44	2.969	182	3.195	70	8	67	145	3.340	4%		
Strom 11	Stoßdorfer Straße (Nord) -> entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 12	Stoßdorfer Straße (Nord) -> Bonner Straße (West)	2	0	222	11	233	4	0	0	4	237	2%		
U-Turn N	Stoßdorfer Straße (Nord) -> Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>172</b>	<b>103</b>	<b>9.321</b>	<b>531</b>	<b>9.955</b>	<b>204</b>	<b>33</b>	<b>316</b>	<b>553</b>	<b>10.508</b>	<b>5%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		105	26	2.981	123	3.130	55	12	136	203	3.333	6%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		entfällt		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		169	102	8.779	493	9.374	196	33	316	545	9.919	5%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Stoßdorfer Straße (Nord)		70	78	6.882	446	7.406	157	21	180	358	7.764	5%

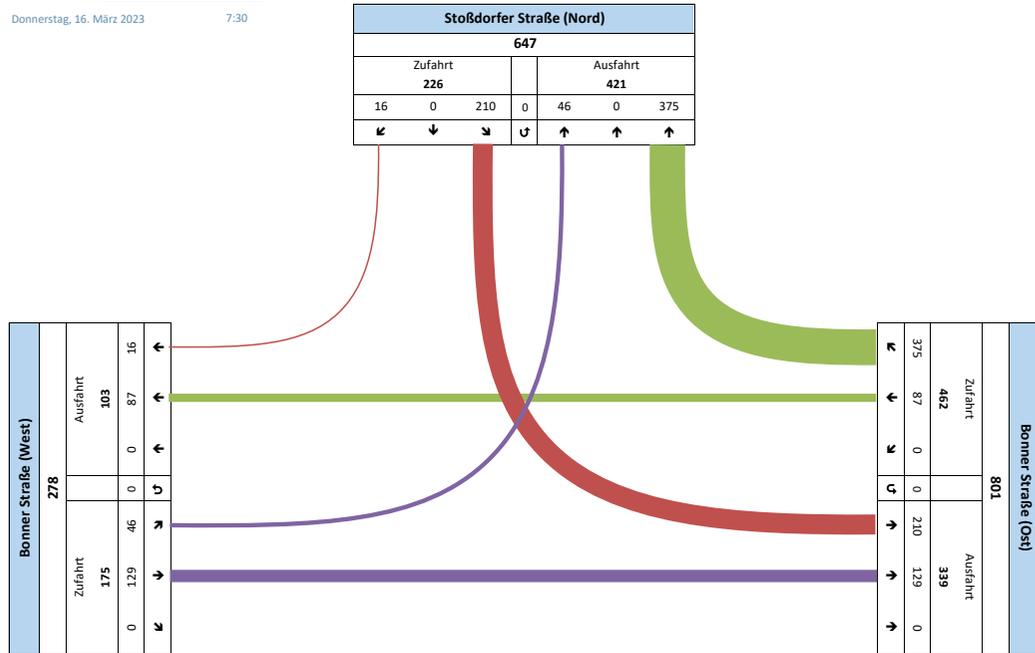


KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Plow	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 00:00 - 12:00													
Von	Nach												
Strom 1	Bonner Straße (West) Stoßdorfer Straße (Nord)	1	0	149	14	163	2	0	0	2	165	1%	
Strom 2	Bonner Straße (West) Bonner Straße (Ost)	16	4	503	21	528	14	3	30	47	575	8%	
Strom 3	Bonner Straße (West) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	Bonner Straße (West) Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	entfällt Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	entfällt Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	entfällt Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn S	entfällt entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Bonner Straße (Ost) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Bonner Straße (Ost) Bonner Straße (West)	10	3	369	20	392	15	3	27	45	437	10%	
Strom 9	Bonner Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (Nord)	22	10	1.411	109	1.530	42	7	42	91	1.621	6%	
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	100%	
Strom 10	Stoßdorfer Straße (Nord) Bonner Straße (Ost)	6	7	861	85	953	46	6	50	102	1.055	10%	
Strom 11	Stoßdorfer Straße (Nord) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	Stoßdorfer Straße (Nord) Bonner Straße (West)	0	0	49	5	54	1	0	0	1	55	2%	
U-Turn N	Stoßdorfer Straße (Nord) Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>55</b>	<b>24</b>	<b>3.342</b>	<b>254</b>	<b>3.620</b>	<b>121</b>	<b>19</b>	<b>149</b>	<b>289</b>	<b>3.909</b>	<b>7%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>												<b>1.232</b>	<b>8%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>												<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>												<b>3.690</b>	<b>8%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>												<b>2.896</b>	<b>7%</b>



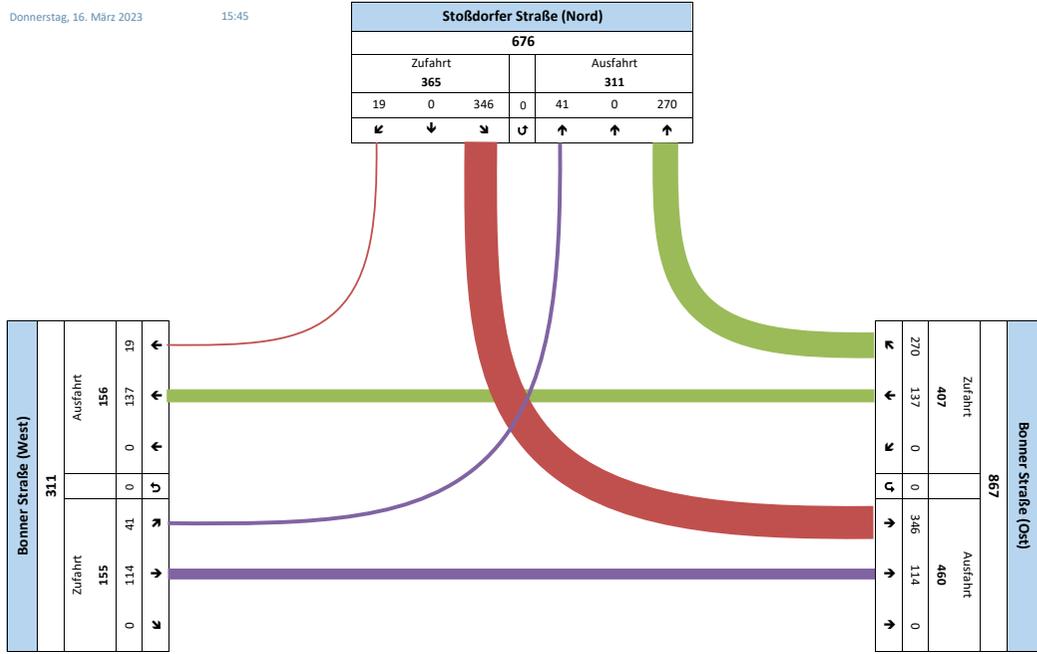
KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad		Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV Anteil	
Von	Nach	Fahrrad	Fahrrad											
Strom 1	Bonner Straße (West) Stoßdorfer Straße (Nord)	0	1	172	13	186	3	0	0	0	3	189	2%	
Strom 2	Bonner Straße (West) Bonner Straße (Ost)	20	5	707	19	731	11	2	39	52	783	7%		
Strom 3	Bonner Straße (West) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	Bonner Straße (West) Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	entfällt Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	entfällt Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	entfällt Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn S	entfällt entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Bonner Straße (Ost) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Bonner Straße (Ost) Bonner Straße (West)	56	13	859	25	897	6	4	40	50	947	5%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) Stoßdorfer Straße (Nord)	20	23	1.959	117	2.099	36	6	71	113	2.212	5%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) Bonner Straße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0%	
Strom 10	Stoßdorfer Straße (Nord) Bonner Straße (Ost)	19	37	2.108	97	2.242	24	2	17	43	2.285	2%		
Strom 11	Stoßdorfer Straße (Nord) entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	Stoßdorfer Straße (Nord) Bonner Straße (West)	2	0	173	6	179	3	0	0	3	182	2%		
U-Turn N	Stoßdorfer Straße (Nord) Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>117</b>	<b>79</b>	<b>5.979</b>	<b>277</b>	<b>6.335</b>	<b>83</b>	<b>14</b>	<b>167</b>	<b>264</b>	<b>6.599</b>	<b>4%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		<b>78</b>	<b>19</b>	<b>1.911</b>	<b>63</b>	<b>1.993</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>79</b>	<b>108</b>	<b>2.101</b>	<b>5%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		entfällt		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		<b>115</b>	<b>78</b>	<b>5.635</b>	<b>258</b>	<b>5.971</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>167</b>	<b>258</b>	<b>6.229</b>	<b>4%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Stoßdorfer Straße (Nord)		<b>41</b>	<b>61</b>	<b>4.412</b>	<b>233</b>	<b>4.706</b>	<b>66</b>	<b>8</b>	<b>88</b>	<b>162</b>	<b>4.868</b>	<b>3%</b>

Donnerstag, 16. März 2023 7:30



KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt				
Verkehr vormittägliche Spitzenstunde						Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Donnerstag, 16. März 2023 7:30																
Von		Nach														
Strom 1	Bonner Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Nord)				1	0	45	1	46	0	0	0	0	46	0%
Strom 2	Bonner Straße (West)	Bonner Straße (Ost)				1	2	115	2	119	2	0	8	10	129	8%
Strom 3	Bonner Straße (West)	entfällt				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn W	Bonner Straße (West)	Bonner Straße (West)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	entfällt	Bonner Straße (West)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 5	entfällt	Stoßdorfer Straße (Nord)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	entfällt	Bonner Straße (Ost)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn S	entfällt	entfällt				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Bonner Straße (Ost)	entfällt				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 8	Bonner Straße (Ost)	Bonner Straße (West)				1	0	75	3	78	3	0	6	9	87	10%
Strom 9	Bonner Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Nord)				9	2	329	20	351	5	0	19	24	375	6%
U-Turn O	Bonner Straße (Ost)	Bonner Straße (Ost)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Stoßdorfer Straße (Nord)	Bonner Straße (Ost)				3	0	183	16	199	8	1	2	11	210	5%
Strom 11	Stoßdorfer Straße (Nord)	entfällt				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	Stoßdorfer Straße (Nord)	Bonner Straße (West)				0	0	14	2	16	0	0	0	0	16	0%
U-Turn N	Stoßdorfer Straße (Nord)	Stoßdorfer Straße (Nord)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>						<b>15</b>	<b>4</b>	<b>761</b>	<b>44</b>	<b>809</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>54</b>	<b>863</b>	<b>6%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)				<b>3</b>	<b>2</b>	<b>249</b>	<b>8</b>	<b>259</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>278</b>	<b>7%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		entfällt				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)				<b>14</b>	<b>4</b>	<b>702</b>	<b>41</b>	<b>747</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>54</b>	<b>801</b>	<b>7%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Stoßdorfer Straße (Nord)				<b>13</b>	<b>2</b>	<b>571</b>	<b>39</b>	<b>612</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>647</b>	<b>5%</b>

Dickenbezug: nachmittägliche Spitzenstunde



KP2 - Bonner Straße/Stoßdorfer Straße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzensunde		Donnerstag, 16. März 2023 15:45		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Strom	Von	Nach												
Strom 1	Bonner Straße (West)	Stoßdorfer Straße (Nord)	0	1	38	2	41	0	0	0	0	0	41	0%
Strom 2	Bonner Straße (West)	Bonner Straße (Ost)	4	2	103	1	106	2	0	6	8	8	114	7%
Strom 3	Bonner Straße (West)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn W	Bonner Straße (West)	Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	entfällt	Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 5	entfällt	Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	entfällt	Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn S	entfällt	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Bonner Straße (Ost)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 8	Bonner Straße (Ost)	Bonner Straße (West)	5	2	129	0	131	2	0	4	6	6	137	4%
Strom 9	Bonner Straße (Ost)	Stoßdorfer Straße (Nord)	2	3	235	17	255	6	1	8	15	15	270	6%
U-Turn O	Bonner Straße (Ost)	Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Stoßdorfer Straße (Nord)	Bonner Straße (Ost)	1	4	318	20	342	2	1	1	4	4	346	1%
Strom 11	Stoßdorfer Straße (Nord)	entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	Stoßdorfer Straße (Nord)	Bonner Straße (West)	0	0	19	0	19	0	0	0	0	0	19	0%
U-Turn N	Stoßdorfer Straße (Nord)	Stoßdorfer Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>				<b>12</b>	<b>12</b>	<b>842</b>	<b>40</b>	<b>894</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>33</b>	<b>927</b>	<b>4%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)	9	5	289	3	297	4	0	10	14	14	311	5%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		entfällt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)	12	11	785	38	834	12	2	19	33	33	867	4%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Stoßdorfer Straße (Nord)	3	8	610	39	657	8	2	9	19	19	676	3%

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

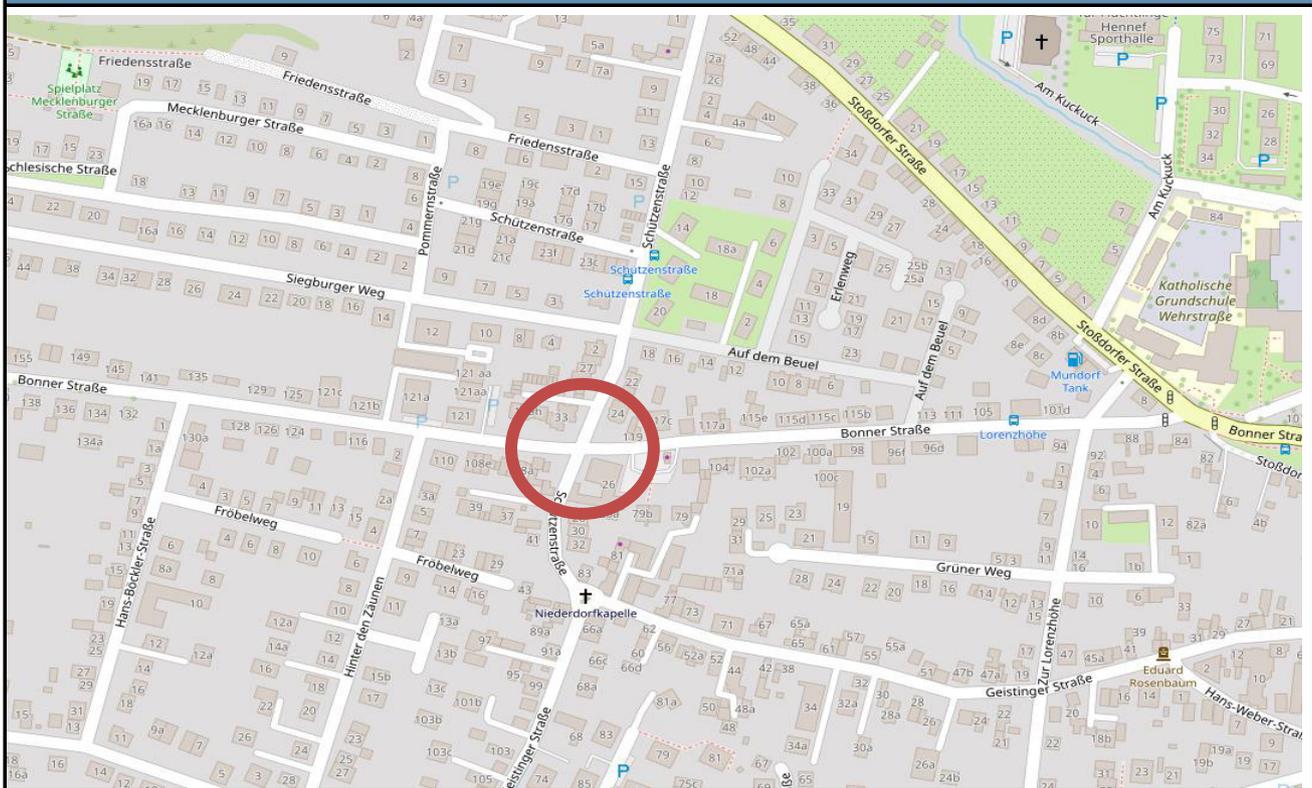
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße
<b>Knotentyp:</b>	4-armig, Vorfahrtregelung

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Bonner Straße (West)
<b>Süden</b>	Schützenstraße (Süd)
<b>Osten</b>	Bonner Straße (Ost)
<b>Norden</b>	Schützenstraße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



## Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW1
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

## Anmerkungen:

keine

Rohdaten Verkehrszählung (Seite 1/3)  
VG Hennef Geltingen

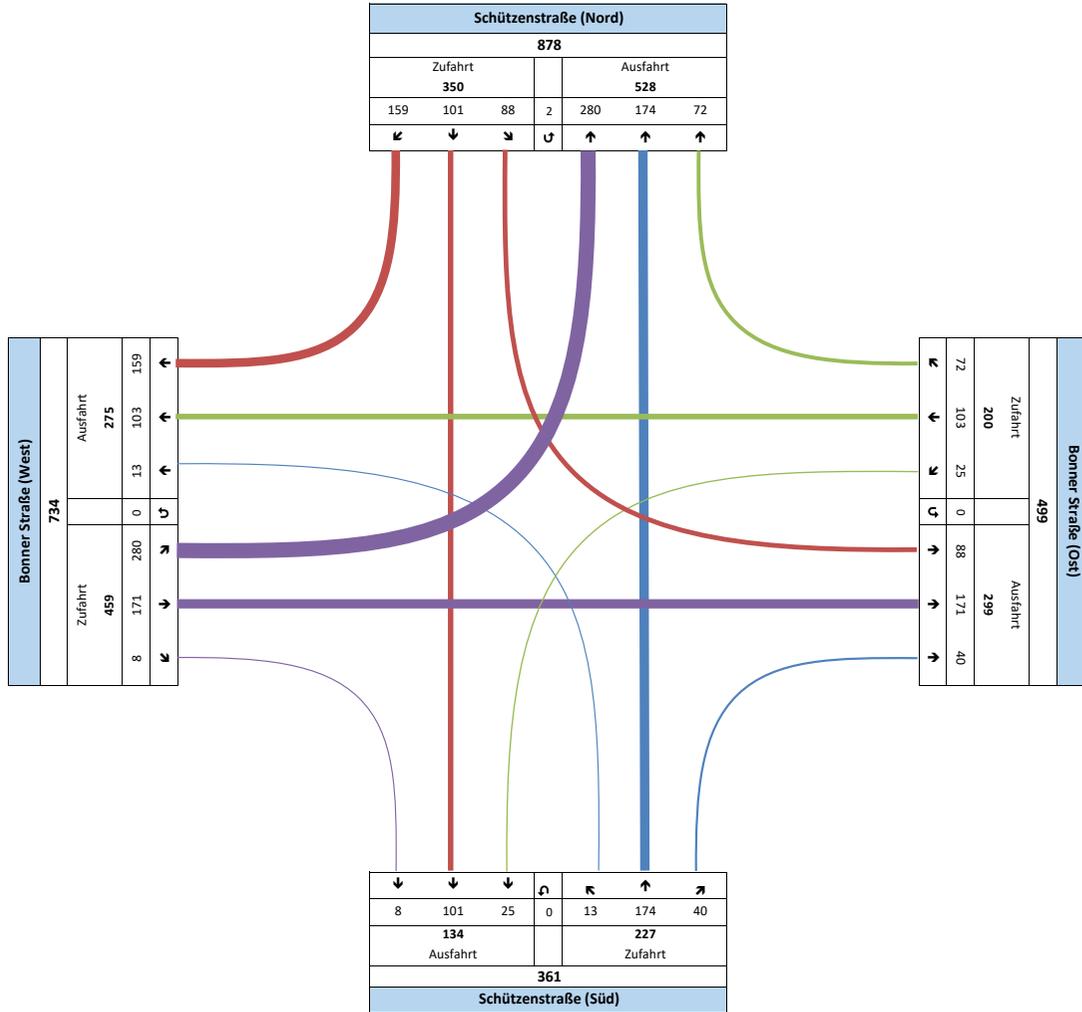


Strom 1		von: Bonner Straße (West) nach: Schützenstraße (Nord)										Zählzeiten vormittags	Σ	Strom 1		von: Bonner Straße (West) nach: Schützenstraße (Nord)										Zählzeiten nachmittags	Σ	Σ																									
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Vormittag	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Mittag	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Nachmittag	Σ	GESAMT		
Fahrrad	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5				
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3				
PKW	7	7	11	16	15	14	19	16	12	14	12	12	15	11	10	11	202	0	0	9	7	6	5	13	8	4	10	0	0	0	0	0	0	0	13	6	15	8	5	14	7	6	8	14	8	13	11	9	9	6	152	355	
Lieferwagen	1	0	1	0	0	4	1	3	4	0	3	3	4	1	0	0	28	0	0	1	1	1	1	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	12	38			
Lkw	0	0	2	0	1	1	2	2	3	4	3	5	4	6	1	4	28	0	0	3	2	3	7	1	5	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
Lastzug	0	2	0	0	1	0	1	0	3	1	3	0	0	0	0	0	11	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11		
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

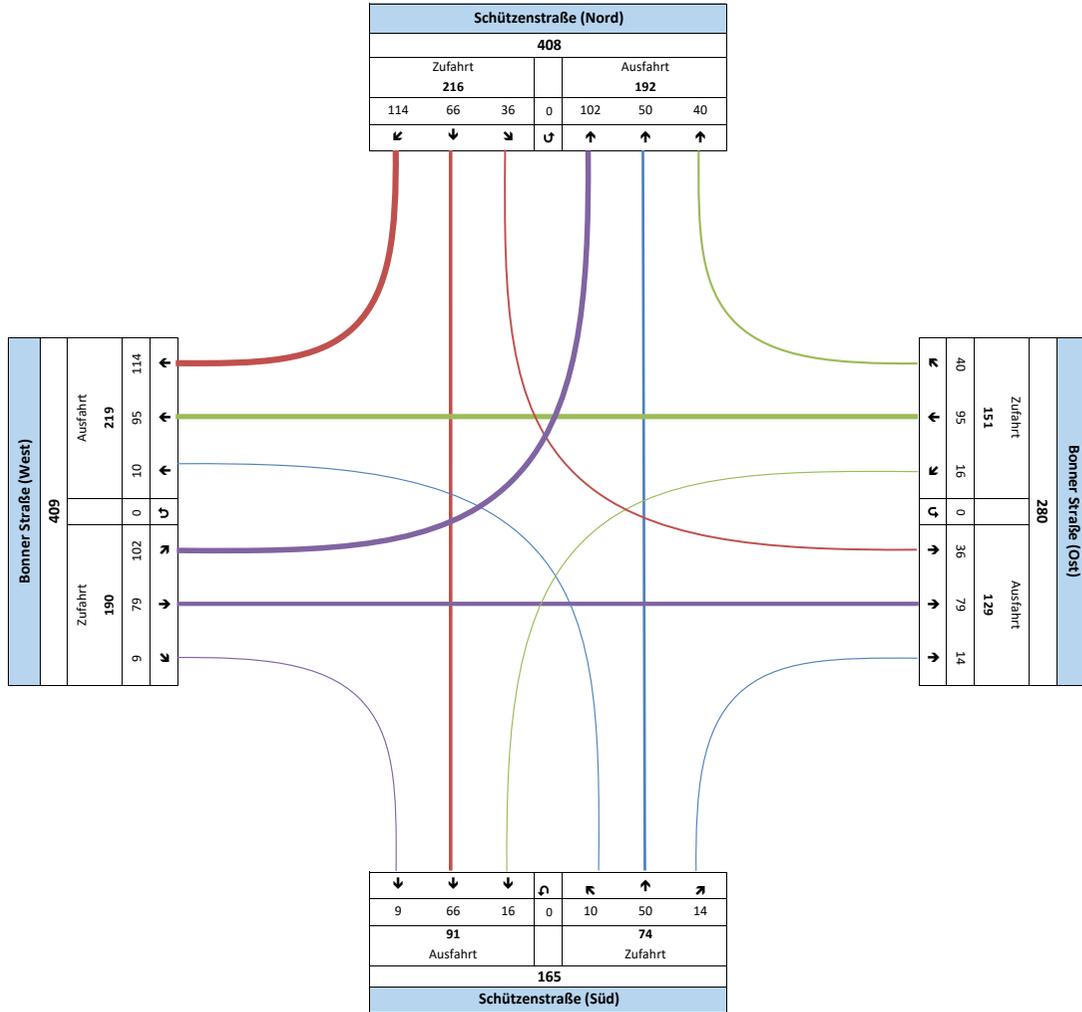


Table with multiple columns for vehicle type, time slot, and direction. It contains raw data for traffic counts across various streets and times.

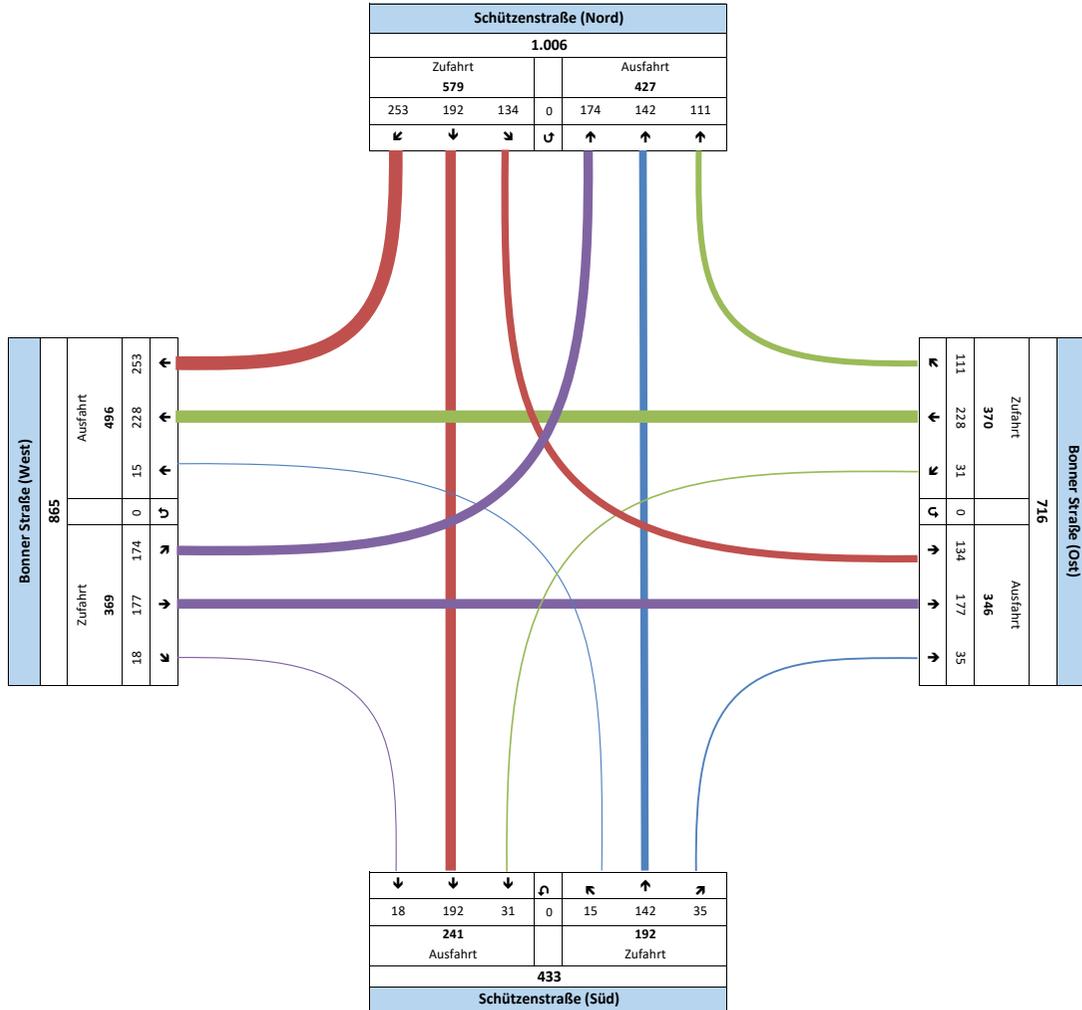




KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)	3	2	203	26	231	38	11	0	49	280	18%		
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)	28	3	156	4	163	5	3	0	8	171	5%		
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)	1	0	8	0	8	0	0	0	0	8	0%		
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)	18	0	12	1	13	0	0	0	0	13	0%		
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)	4	1	158	15	174	0	0	0	0	174	0%		
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)	8	0	36	2	38	2	0	0	2	40	5%		
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)	0	0	23	2	25	0	0	0	0	25	0%		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)	7	1	88	4	93	9	1	0	10	103	10%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)	1	0	51	4	55	0	0	17	17	72	24%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)	2	0	61	3	64	1	0	23	24	88	27%		
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)	2	0	86	14	100	1	0	0	1	101	1%		
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)	0	0	85	23	108	40	11	0	51	159	32%		
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	0%		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>74</b>	<b>7</b>	<b>968</b>	<b>99</b>	<b>1.074</b>	<b>96</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>162</b>	<b>1.236</b>	<b>13%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		57	6	552	58	616	92	26	0	118	734	16%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		33	1	323	34	358	3	0	0	3	361	1%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		46	4	415	19	438	17	4	40	61	499	12%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)		12	3	646	87	736	80	22	40	142	878	16%

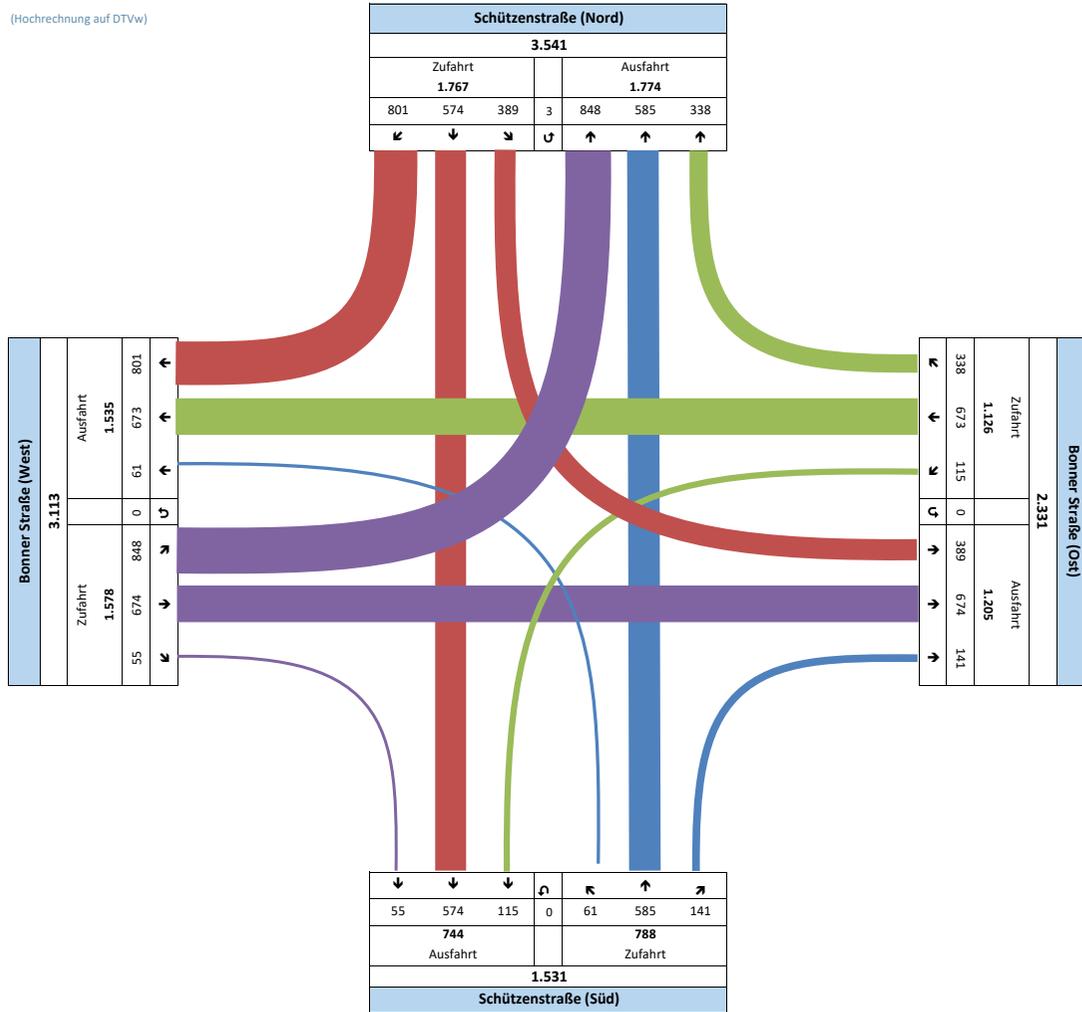


KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)	1	0	62	10	72	28	2	0	30	102	29%		
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)	6	0	65	6	71	3	5	0	8	79	10%		
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)	7	0	6	1	7	2	0	0	2	9	22%		
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)	8	0	9	1	10	0	0	0	0	10	0%		
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)	4	0	41	9	50	0	0	0	0	50	0%		
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)	3	0	12	2	14	0	0	0	0	14	0%		
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)	1	0	13	3	16	0	0	0	0	16	0%		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)	13	0	82	7	89	2	4	0	6	95	6%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)	4	0	31	1	32	0	0	8	8	40	20%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)	0	0	25	3	28	1	0	7	8	36	22%		
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)	4	1	56	9	66	0	0	0	0	66	0%		
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)	2	1	73	12	86	27	1	0	28	114	25%		
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>53</b>	<b>2</b>	<b>475</b>	<b>64</b>	<b>541</b>	<b>63</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>90</b>	<b>631</b>	<b>14%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		<b>37</b>	<b>1</b>	<b>297</b>	<b>37</b>	<b>335</b>	<b>62</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>409</b>	<b>18%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		<b>27</b>	<b>1</b>	<b>137</b>	<b>25</b>	<b>163</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>165</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		<b>27</b>	<b>0</b>	<b>228</b>	<b>22</b>	<b>250</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>280</b>	<b>11%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)		<b>15</b>	<b>2</b>	<b>288</b>	<b>44</b>	<b>334</b>	<b>56</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>74</b>	<b>408</b>	<b>18%</b>



KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)	2	1	152	12	165	9	0	0	9	174	5%		
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)	24	2	165	7	174	2	1	0	3	177	2%		
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)	30	1	16	1	18	0	0	0	0	18	0%		
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)	15	0	14	1	15	0	0	0	0	15	0%		
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)	5	3	131	7	141	1	0	0	1	142	1%		
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)	4	1	34	0	35	0	0	0	0	35	0%		
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)	3	0	31	0	31	0	0	0	0	31	0%		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)	30	5	211	10	226	2	0	0	2	228	1%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)	7	2	93	0	95	0	0	16	16	111	14%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)	3	2	107	7	116	1	0	17	18	134	13%		
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)	6	3	180	8	191	1	0	0	1	192	1%		
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)	5	1	231	13	245	6	2	0	8	253	3%		
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>134</b>	<b>21</b>	<b>1.365</b>	<b>66</b>	<b>1.452</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>58</b>	<b>1.510</b>	<b>4%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		<b>106</b>	<b>10</b>	<b>789</b>	<b>44</b>	<b>843</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>865</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		<b>63</b>	<b>8</b>	<b>406</b>	<b>17</b>	<b>431</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>433</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		<b>71</b>	<b>12</b>	<b>641</b>	<b>24</b>	<b>677</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>716</b>	<b>5%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)		<b>28</b>	<b>12</b>	<b>894</b>	<b>47</b>	<b>953</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>53</b>	<b>1.006</b>	<b>5%</b>

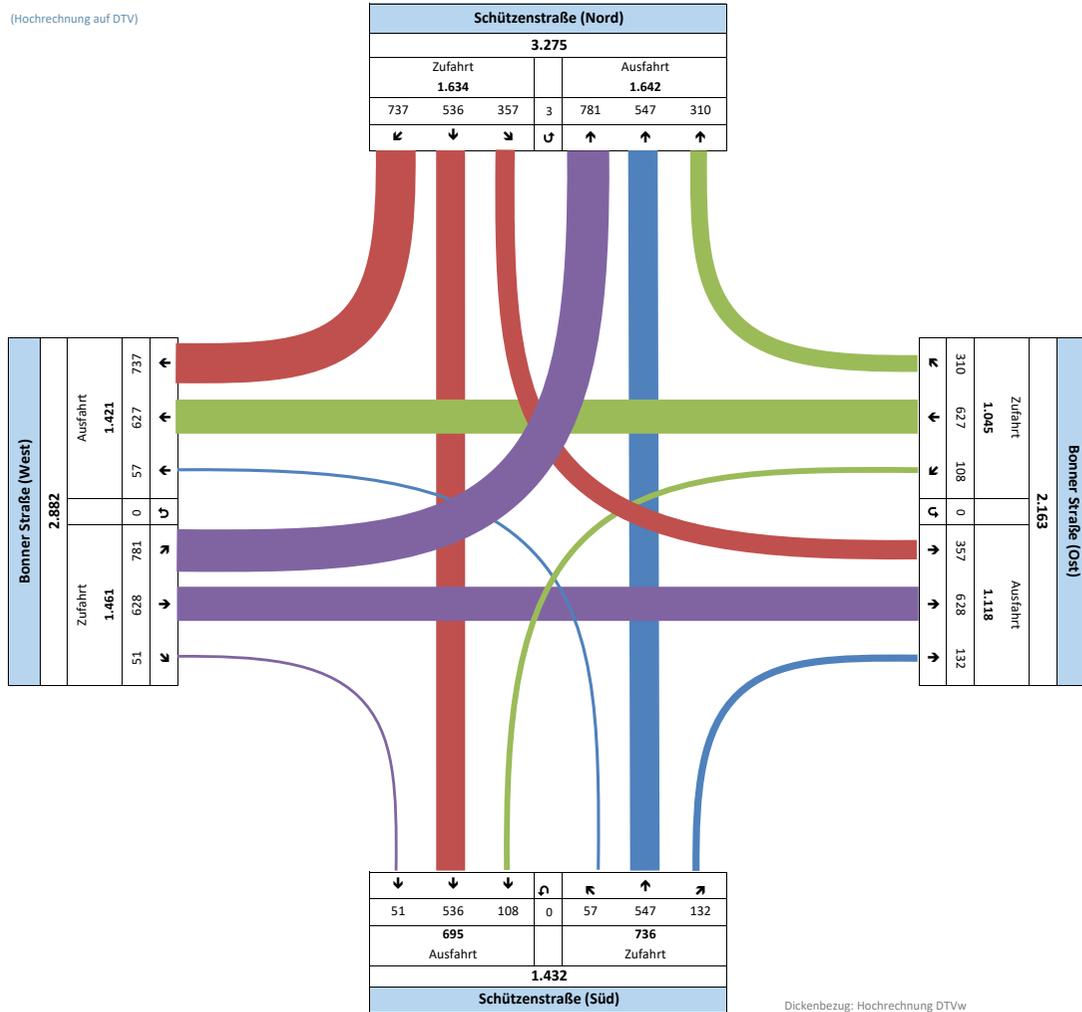
(Hochrechnung auf DTWw)



KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
werktägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTWw)		Von		Nach								
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)		5	667	77	749	85	15	0	99	848	12%
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)		8	618	27	653	11	10	0	21	674	3%
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)		2	48	3	53	2	0	0	2	55	4%
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)		0	56	5	61	0	0	0	0	61	0%
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)		6	528	50	584	1	0	0	1	585	0%
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)		2	131	6	139	2	0	0	2	141	2%
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)		0	107	8	115	0	0	0	0	115	0%
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)		10	610	34	653	15	6	0	20	673	3%
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)		3	280	8	291	0	0	46	46	338	14%
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)		3	309	21	333	3	0	53	56	389	15%
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)		6	515	50	571	2	0	0	2	574	0%
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)		3	623	77	703	82	16	0	98	801	12%
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)		0	2	2	3	0	0	0	0	3	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>48</b>	<b>4.494</b>	<b>366</b>	<b>4.908</b>	<b>204</b>	<b>46</b>	<b>99</b>	<b>350</b>	<b>5.258</b>	<b>7%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)	27	2.621	222	2.871	195	46	0	242	3.113	8%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)	16	1.386	122	1.523	8	0	0	8	1.531	1%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)	26	2.055	104	2.184	32	16	99	147	2.331	6%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)	27	2.925	285	3.237	174	30	99	304	3.541	9%

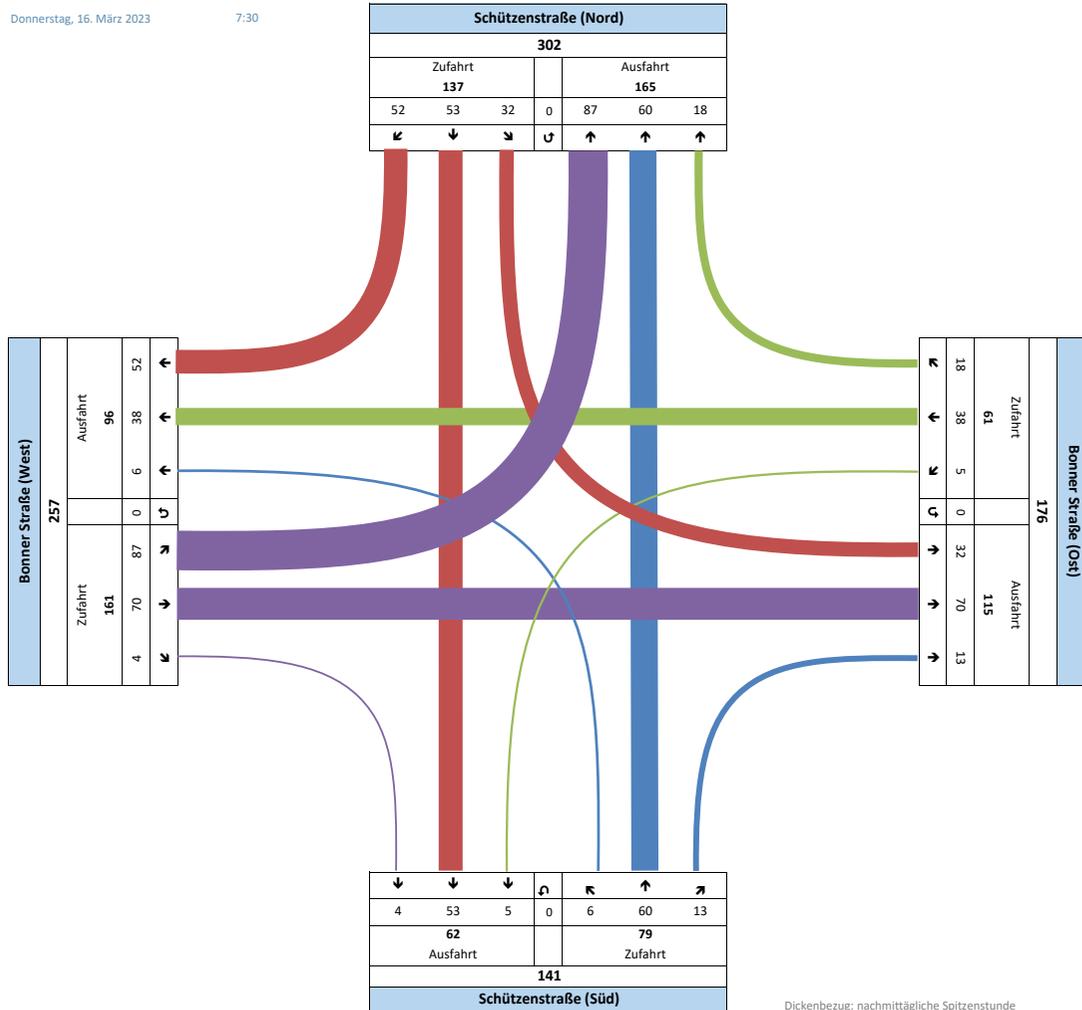
VG Hennef Geistingen  
 KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße  
 Darstellung der täglichen Kfz-Belastung (24h)

(Hochrechnung auf DTV)



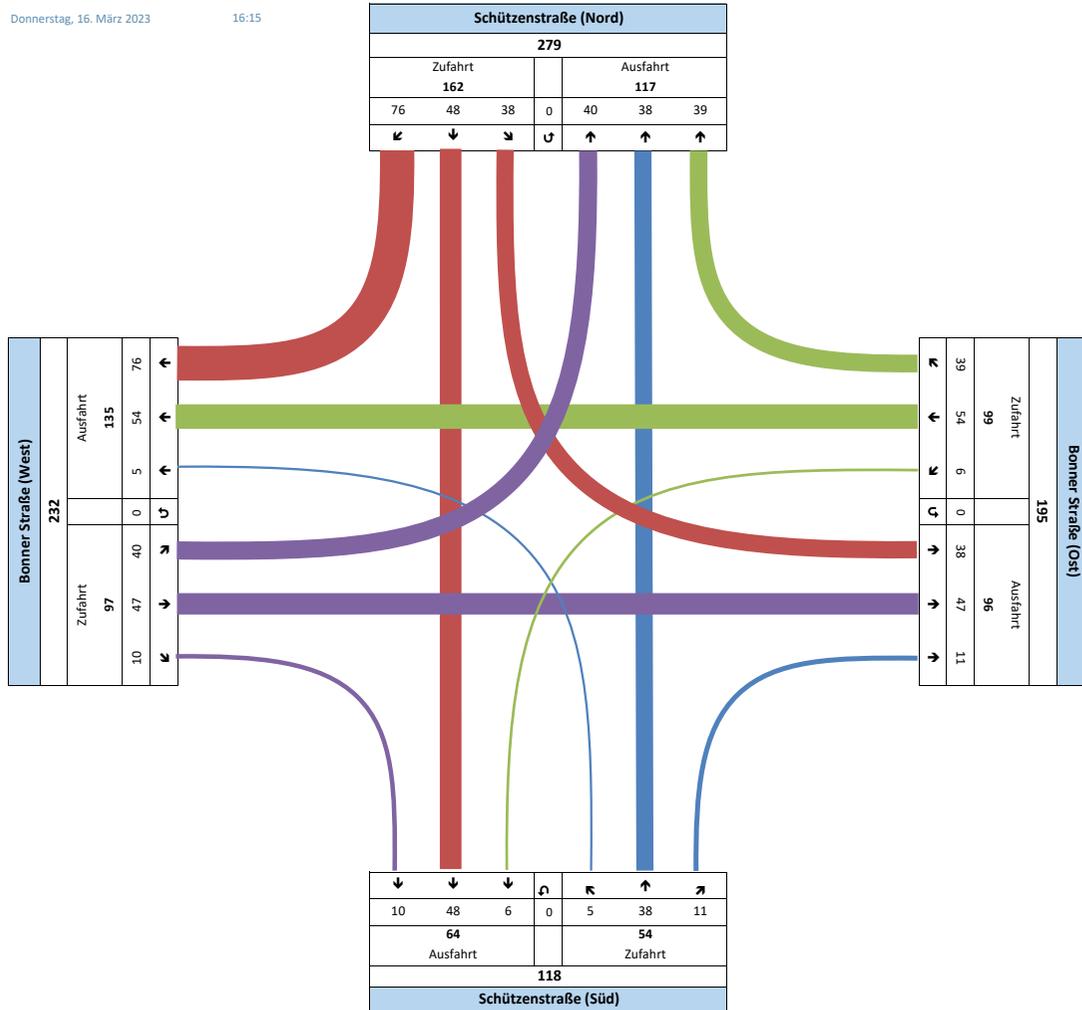
Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad	Leichtverkehr					Schwerverkehr			Kfz Gesamt	
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTV)		Von		Nach								
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)		4	624	72	701	69	12	0	81	781	10%
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)		7	578	25	611	9	8	0	17	628	3%
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)		1	45	3	49	2	0	0	2	51	4%
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)		0	52	4	57	0	0	0	0	57	0%
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)		6	494	46	546	1	0	0	1	547	0%
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)		1	123	6	130	2	0	0	2	132	1%
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)		0	100	7	108	0	0	0	0	108	0%
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)		9	570	31	611	12	5	0	17	627	3%
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)		3	262	7	272	0	0	38	38	310	12%
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)		3	289	19	311	3	0	43	46	357	13%
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)		6	482	46	534	2	0	0	2	536	0%
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)		3	582	72	657	67	13	0	80	737	11%
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)		0	1	1	3	0	0	0	0	3	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>45</b>	<b>4.204</b>	<b>343</b>	<b>4.591</b>	<b>166</b>	<b>38</b>	<b>81</b>	<b>285</b>	<b>4.876</b>	<b>6%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)	25	2.452	208	2.686	159	38	0	197	2.882	7%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)	15	1.296	114	1.425	6	0	0	6	1.432	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)	24	1.922	97	2.043	26	13	81	119	2.163	6%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)	25	2.737	266	3.028	141	25	81	247	3.275	8%



Dickenbezug: nachmittägliche Spitzensunde

KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
Verkehr vormittägliche Spitzensunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Donnerstag, 16. März 2023 7:30														
Von	Nach													
Strom 1	Bonner Straße (West) -> Schützenstraße (Nord)	1	2	61	8	71	11	5	0	16	87	18%		
Strom 2	Bonner Straße (West) -> Bonner Straße (Ost)	10	2	65	0	67	2	1	0	3	70	4%		
Strom 3	Bonner Straße (West) -> Schützenstraße (Süd)	1	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%		
U-Turn W	Bonner Straße (West) -> Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Schützenstraße (Süd) -> Bonner Straße (West)	1	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%		
Strom 5	Schützenstraße (Süd) -> Schützenstraße (Nord)	0	1	56	3	60	0	0	0	0	60	0%		
Strom 6	Schützenstraße (Süd) -> Bonner Straße (Ost)	5	0	13	0	13	0	0	0	0	13	0%		
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) -> Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) -> Schützenstraße (Süd)	0	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0%		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) -> Bonner Straße (West)	2	0	34	1	35	3	0	0	3	38	8%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) -> Schützenstraße (Nord)	0	0	11	1	12	0	0	6	6	18	33%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) -> Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Schützenstraße (Nord) -> Bonner Straße (Ost)	1	0	22	2	24	0	0	8	8	32	25%		
Strom 11	Schützenstraße (Nord) -> Schützenstraße (Süd)	1	0	49	4	53	0	0	0	0	53	0%		
Strom 12	Schützenstraße (Nord) -> Bonner Straße (West)	0	0	20	11	31	17	4	0	21	52	40%		
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) -> Schützenstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>22</b>	<b>5</b>	<b>346</b>	<b>30</b>	<b>381</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>57</b>	<b>438</b>	<b>13%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Bonner Straße (West)		<b>15</b>	<b>4</b>	<b>190</b>	<b>20</b>	<b>214</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>257</b>	<b>17%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Schützenstraße (Süd)		<b>8</b>	<b>1</b>	<b>133</b>	<b>7</b>	<b>141</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>141</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Bonner Straße (Ost)		<b>18</b>	<b>2</b>	<b>150</b>	<b>4</b>	<b>156</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>176</b>	<b>11%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Schützenstraße (Nord)		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>219</b>	<b>29</b>	<b>251</b>	<b>28</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>51</b>	<b>302</b>	<b>17%</b>



KP3 - Bonner Straße/Schützenstraße		Rad					Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad		Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Donnerstag, 16. März 2023 16:15		Von	Nach											Summe Kfz	SV-Anteil
Strom 1	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Nord)	1	0	35	1	36	4	0	0	0	4	40	10%		
Strom 2	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (Ost)	10	0	44	3	47	0	0	0	0	0	47	0%		
Strom 3	Bonner Straße (West) → Schützenstraße (Süd)	8	0	9	1	10	0	0	0	0	0	10	0%		
U-Turn W	Bonner Straße (West) → Bonner Straße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (West)	6	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0%		
Strom 5	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Nord)	0	2	35	1	38	0	0	0	0	0	38	0%		
Strom 6	Schützenstraße (Süd) → Bonner Straße (Ost)	1	0	11	0	11	0	0	0	0	0	11	0%		
U-Turn S	Schützenstraße (Süd) → Schützenstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Süd)	0	0	6	0	6	0	0	0	0	0	6	0%		
Strom 8	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (West)	8	2	49	2	53	1	0	0	1	1	54	2%		
Strom 9	Bonner Straße (Ost) → Schützenstraße (Nord)	2	0	32	0	32	0	0	0	7	7	39	18%		
U-Turn O	Bonner Straße (Ost) → Bonner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (Ost)	0	0	31	2	33	0	0	0	5	5	38	13%		
Strom 11	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Süd)	3	0	46	2	48	0	0	0	0	0	48	0%		
Strom 12	Schützenstraße (Nord) → Bonner Straße (West)	3	0	70	5	75	1	0	0	1	1	76	1%		
U-Turn N	Schützenstraße (Nord) → Schützenstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>42</b>	<b>4</b>	<b>373</b>	<b>17</b>	<b>394</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>18</b>		<b>412</b>	<b>4%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>36</b>	<b>2</b>	<b>212</b>	<b>12</b>	<b>226</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>		<b>232</b>	<b>3%</b>		
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>18</b>	<b>2</b>	<b>112</b>	<b>4</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>118</b>	<b>0%</b>		
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>21</b>	<b>2</b>	<b>173</b>	<b>7</b>	<b>182</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>13</b>		<b>195</b>	<b>7%</b>		
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>9</b>	<b>2</b>	<b>249</b>	<b>11</b>	<b>262</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>17</b>		<b>279</b>	<b>6%</b>		

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

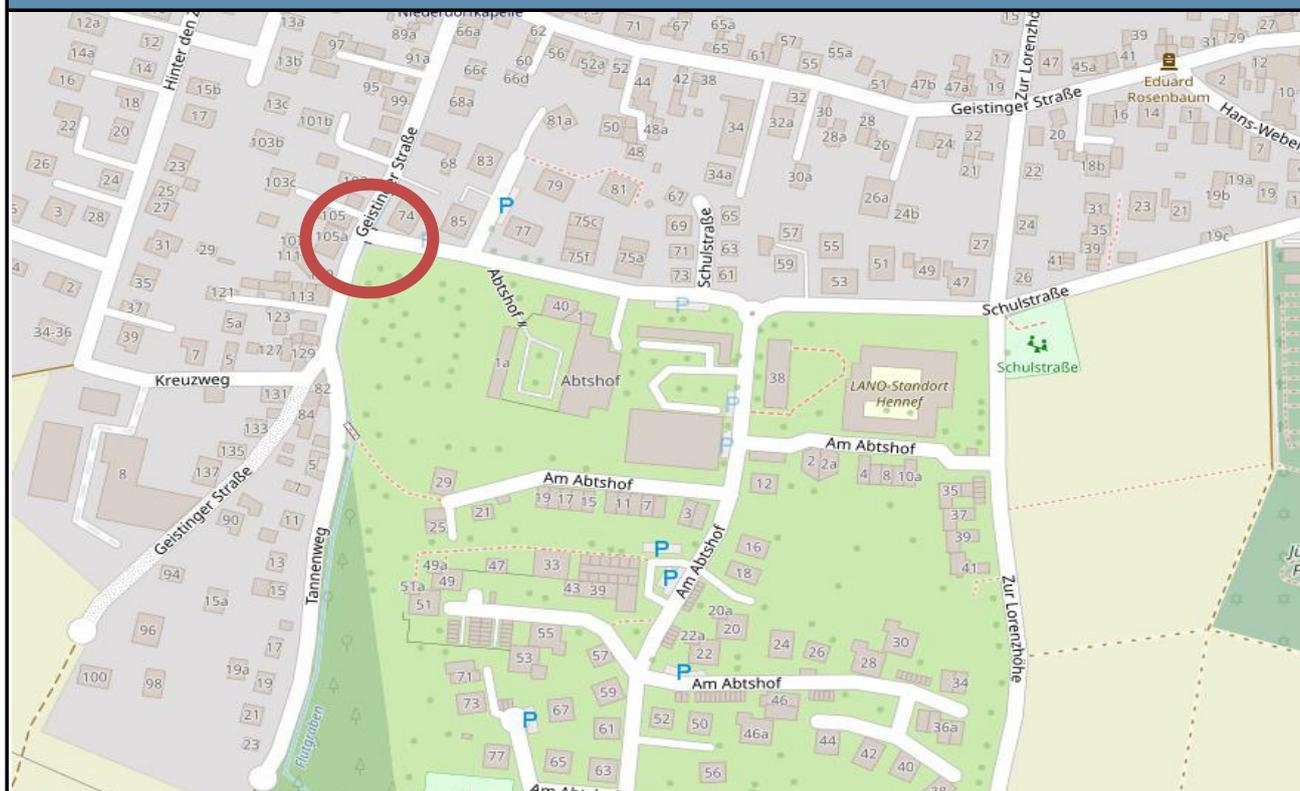
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße
<b>Knotentyp:</b>	3-armig, rechts-vor-links

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	0
<b>Süden</b>	Geistinger Straße (Süd)
<b>Osten</b>	Schulstraße (Ost)
<b>Norden</b>	Geistinger Straße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



### Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW1
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

### Anmerkungen:

keine

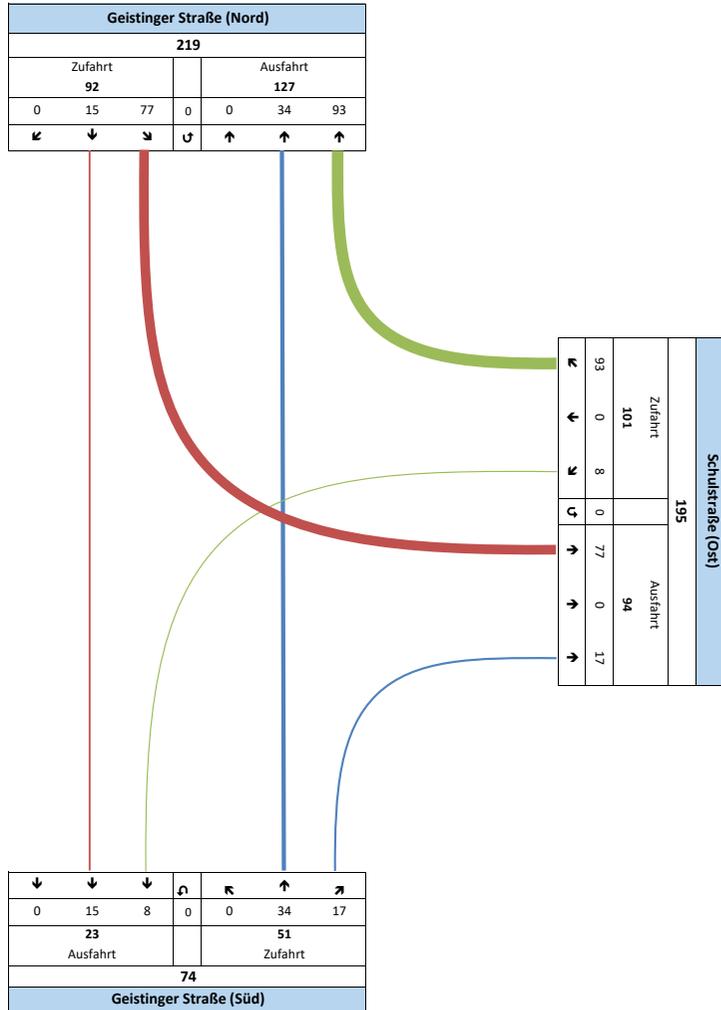


Rohdaten Verkehrszählung (Seite 2/3)  
VG Hennef Geistingen

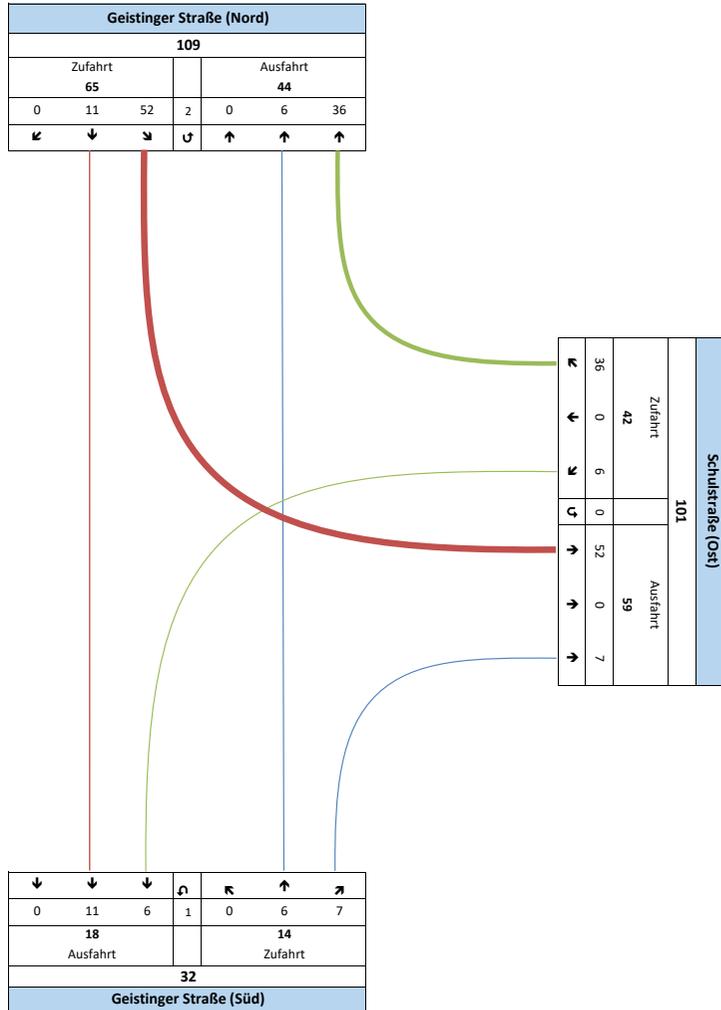


Strom 6		von: Geistinger Straße (Süd) nach: Schulstraße (Ost)										Zählzeiten vormittags										Σ	Strom 6		von: Geistinger Straße (Süd) nach: Schulstraße (Ost)										Zählzeiten mittags										Σ	Strom 6		von: Geistinger Straße (Süd) nach: Schulstraße (Ost)										Zählzeiten nachmittags										Σ	Σ					
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Vormittag	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Mittag	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Nachmittag	Σ	GESAMT																							
Fahrrad	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	Fahrrad	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	Fahrrad	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7						
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Pkw	0	0	0	1	2	2	1	2	0	2	1	2	0	0	1	2	16	Pkw	0	0	0	1	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	6	Pkw	2	2	1	0	1	1	2	2	0	1	1	1	1	0	2	0	2	16	Pkw	2	2	1	0	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34		
Lieferwagen	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

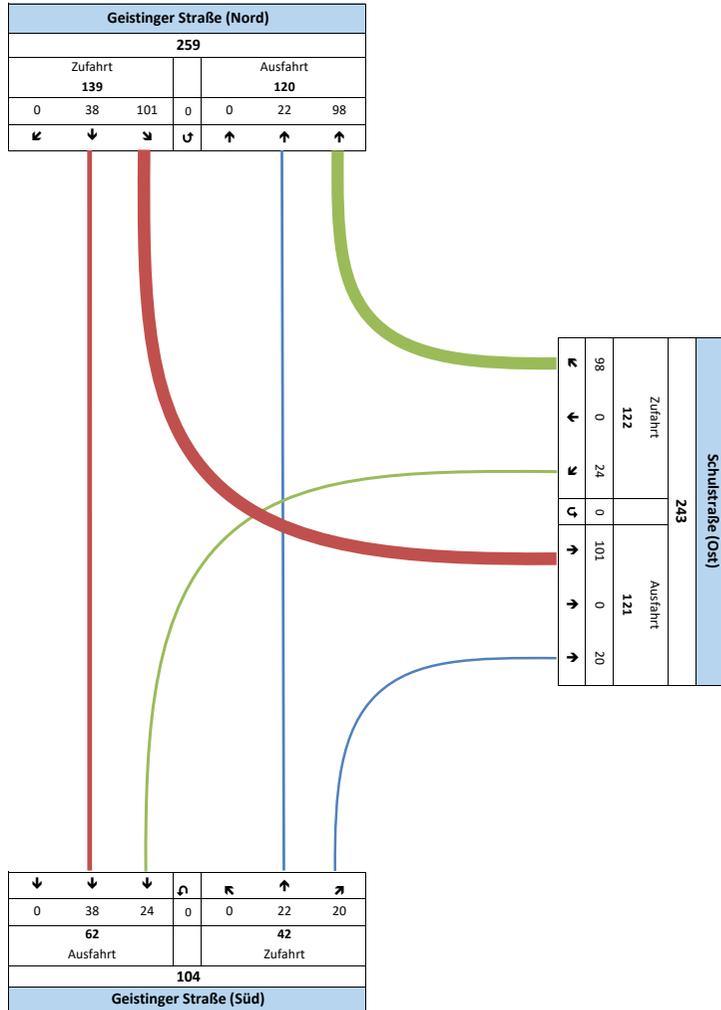




KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023, 06:00 - 10:00 Uhr		Von		Nach									
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	8	Geistinger Straße (Nord)	8	0	32	2	34	0	0	0	34	0%	
Strom 6	3	Schulstraße (Ost)	3	0	16	1	17	0	0	0	17	0%	
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	2	Schulstraße (Ost)	2	0	8	0	8	0	0	0	8	0%	
Strom 8	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	4	Geistinger Straße (Nord)	4	1	82	9	92	1	0	0	93	1%	
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	2	Schulstraße (Ost)	2	0	67	8	75	1	0	1	77	3%	
Strom 11	2	Geistinger Straße (Süd)	2	0	12	3	15	0	0	0	15	0%	
Strom 12	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>21</b>	<b>1</b>	<b>217</b>	<b>23</b>	<b>241</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>244</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>15</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>6</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>11</b>	<b>1</b>	<b>173</b>	<b>18</b>	<b>192</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>195</b>	<b>2%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>16</b>	<b>1</b>	<b>193</b>	<b>22</b>	<b>216</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>219</b>	<b>1%</b>	

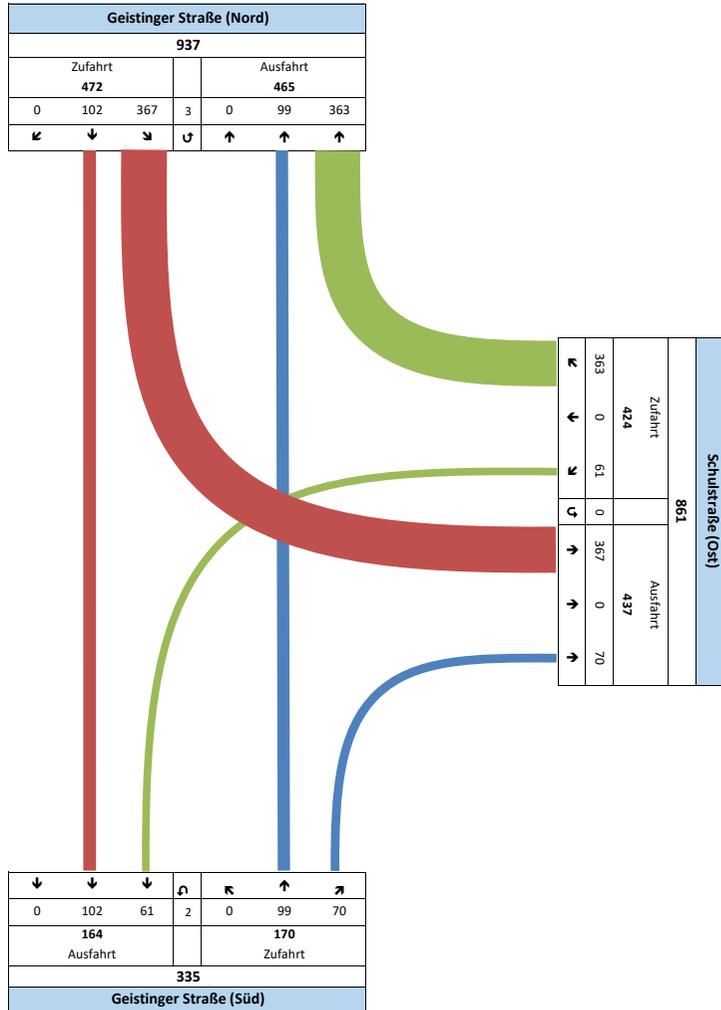


KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Von	Nach												
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 5	2	Geistinger Straße (Nord)	2	0	4	2	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 6	3	Schulstraße (Ost)	3	0	6	1	7	0	0	0	0	7	0%
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 7	1	Geistinger Straße (Süd)	1	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 9	3	Geistinger Straße (Nord)	3	0	31	5	36	0	0	0	0	36	0%
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	3	Schulstraße (Ost)	3	0	45	7	52	0	0	0	0	52	0%
Strom 11	2	Geistinger Straße (Süd)	2	0	8	3	11	0	0	0	0	11	0%
Strom 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	0%
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>14</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>19</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>8</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>13</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>19</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0%</b>	



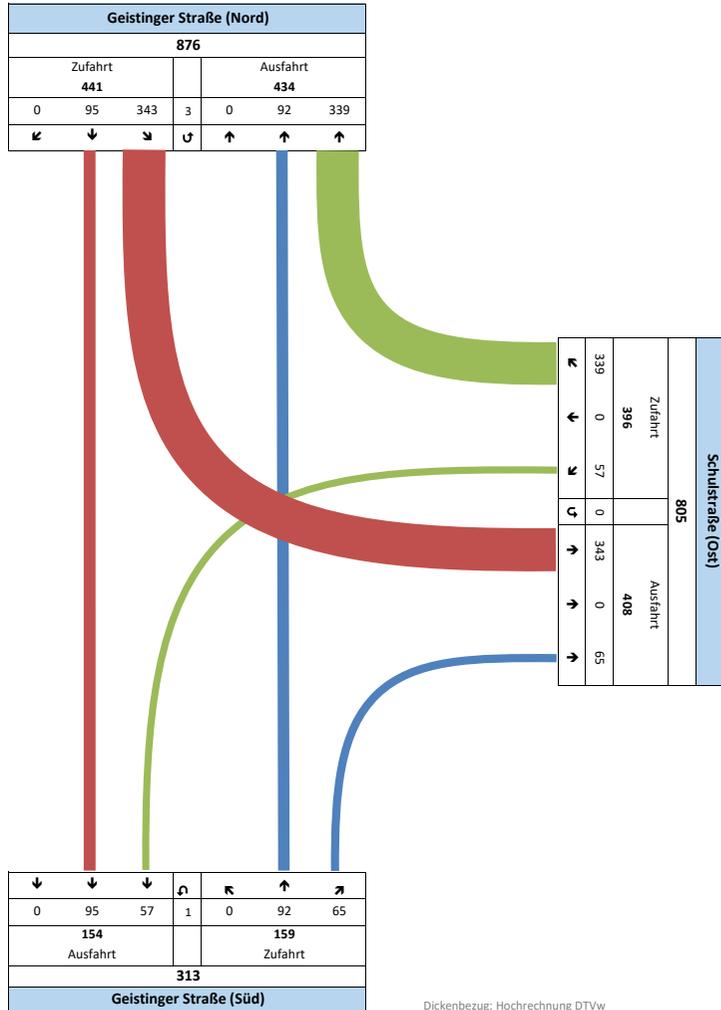
KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Von	Nach												
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	4	Geistinger Straße (Nord)	4	0	20	1	21	1	0	0	1	5%	
Strom 6	4	Schulstraße (Ost)	4	0	18	1	19	1	0	0	1	5%	
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	8	Geistinger Straße (Süd)	8	1	23	0	24	0	0	0	0	0%	
Strom 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	4	Geistinger Straße (Nord)	4	2	91	5	98	0	0	0	0	0%	
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	7	Schulstraße (Ost)	7	4	94	3	101	0	0	0	0	0%	
Strom 11	4	Geistinger Straße (Süd)	4	0	32	5	37	1	0	0	1	3%	
Strom 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	1	Geistinger Straße (Nord)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>32</b>	<b>7</b>	<b>278</b>	<b>15</b>	<b>300</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>303</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>20</b>	<b>1</b>	<b>93</b>	<b>7</b>	<b>101</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>104</b>	<b>3%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>23</b>	<b>7</b>	<b>226</b>	<b>9</b>	<b>242</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>243</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>20</b>	<b>6</b>	<b>237</b>	<b>14</b>	<b>257</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>259</b>	<b>1%</b>	

(Hochrechnung auf DTWv)

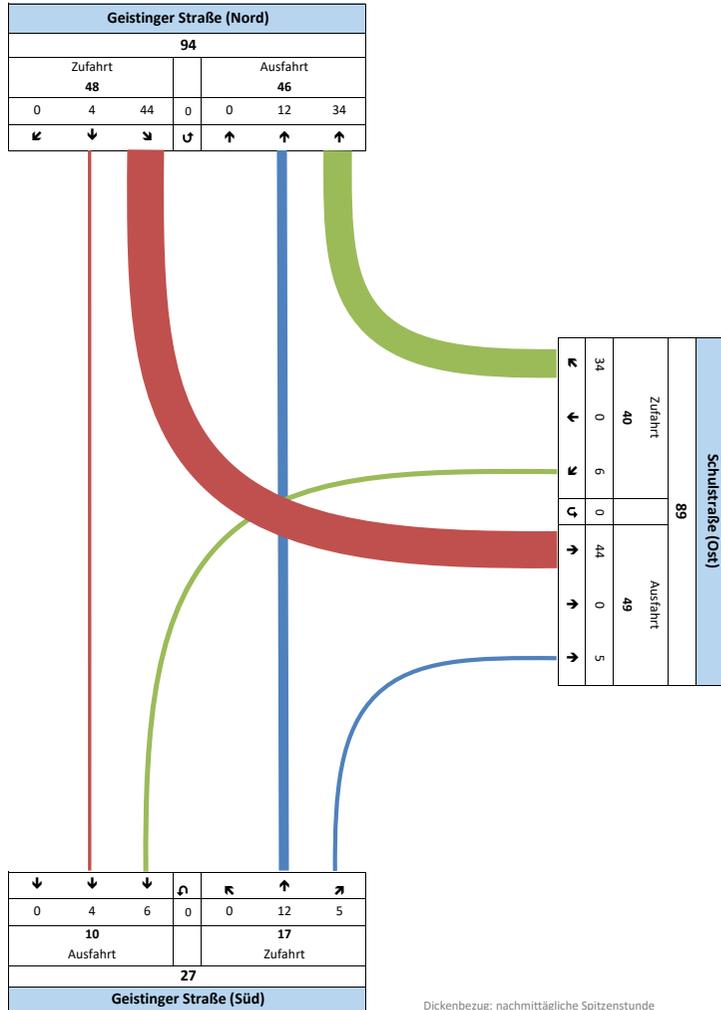


KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
werktägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Hochrechnung auf 24h (DTWv)		Von		Nach									
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	0	Geistinger Straße (Nord)	0	90	8	98	1	0	0	1	99	1%	
Strom 6	0	Schulstraße (Ost)	0	64	5	69	1	0	0	1	70	2%	
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
Strom 7	0	Schulstraße (Ost)	2	59	0	61	0	0	0	0	61	0%	
Strom 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	0	Geistinger Straße (Nord)	5	326	30	362	1	0	0	1	363	0%	
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	0	Schulstraße (Ost)	6	330	29	365	1	0	1	2	367	1%	
Strom 11	0	Geistinger Straße (Süd)	0	83	18	101	1	0	0	1	102	1%	
Strom 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0	Geistinger Straße (Nord)	0	2	2	3	0	0	0	0	3	0%	
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>13</b>	<b>955</b>	<b>91</b>	<b>1.059</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1.066</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Geistinger Straße (Süd)	<b>2</b>	<b>299</b>	<b>30</b>	<b>331</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>335</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)	<b>13</b>	<b>779</b>	<b>64</b>	<b>856</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>861</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Geistinger Straße (Nord)	<b>11</b>	<b>832</b>	<b>88</b>	<b>931</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>937</b>	<b>1%</b>	

(Hochrechnung auf DTV)

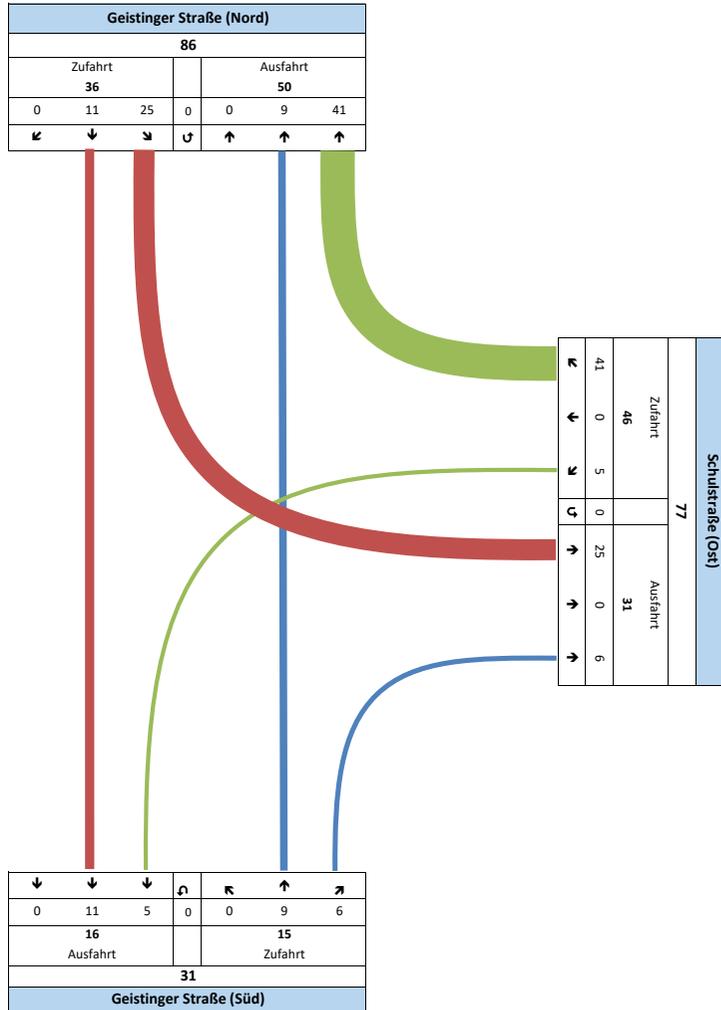


KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt			
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Hochrechnung auf 24h (DTV)		Von		Nach										
Strom 1	0		Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	0		Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 3	0		Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	0		Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	0		Geistinger Straße (Süd)	Geistinger Straße (Nord)	0	84	7	91	1	0	0	1	92	1%
Strom 6	0		Geistinger Straße (Süd)	Schulstraße (Ost)	0	60	4	64	1	0	0	1	65	1%
U-Turn S	0		Geistinger Straße (Süd)	Geistinger Straße (Süd)	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 7	0		Schulstraße (Ost)	Geistinger Straße (Süd)	1	55	0	57	0	0	0	0	57	0%
Strom 8	0		Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 9	0		Schulstraße (Ost)	Geistinger Straße (Nord)	4	305	28	338	1	0	0	1	339	0%
U-Turn O	0		Schulstraße (Ost)	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	0		Geistinger Straße (Nord)	Schulstraße (Ost)	6	308	27	341	1	0	1	2	343	1%
Strom 11	0		Geistinger Straße (Nord)	Geistinger Straße (Süd)	0	78	16	94	1	0	0	1	95	1%
Strom 12	0		Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	0		Geistinger Straße (Nord)	Geistinger Straße (Nord)	0	1	1	3	0	0	0	0	3	0%
<b>Gesamtverkehr</b>				<b>12</b>	<b>894</b>	<b>85</b>	<b>991</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>997</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>			Geistinger Straße (Süd)	<b>1</b>	<b>280</b>	<b>28</b>	<b>310</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>313</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>			Schulstraße (Ost)	<b>12</b>	<b>729</b>	<b>60</b>	<b>801</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>805</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>			Geistinger Straße (Nord)	<b>10</b>	<b>778</b>	<b>82</b>	<b>871</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>876</b>	<b>1%</b>	



Dickenbezug: nachmittägliche Spitzensunde

KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittägliche Spitzensunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Donnerstag, 16. März 2023 7:30		Von	Nach									
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U-Turn W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 5	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	12	0	12	0	0	0	0	12
Strom 6	1	Schulstraße (Ost)	1	0	5	0	5	0	0	0	0	5
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 7	2	Schulstraße (Ost)	2	0	6	0	6	0	0	0	0	6
Strom 8	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 9	1	Geistinger Straße (Nord)	1	1	31	2	34	0	0	0	0	34
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strom 10	1	Geistinger Straße (Nord)	1	0	40	4	44	0	0	0	0	44
Strom 11	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	4	0	4	0	0	0	0	4
Strom 12	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U-Turn N	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>98</b>	<b>6</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>105</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>82</b>	<b>6</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>87</b>	<b>6</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>0%</b>



KP3 - Geistinger Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad		Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 15:00		Von	Nach											
Strom 1	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 3	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	0	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 5	1	Geistinger Straße (Süd)	Geistinger Straße (Nord)	1	0	7	1	8	1	0	0	1	11%	
Strom 6	1	Geistinger Straße (Süd)	Schulstraße (Ost)	1	0	5	1	6	0	0	0	0	0%	
U-Turn S	0	Geistinger Straße (Süd)	Geistinger Straße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	0	Schulstraße (Ost)	Geistinger Straße (Süd)	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0%	
Strom 8	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	2	Schulstraße (Ost)	Geistinger Straße (Nord)	2	0	38	3	41	0	0	0	0	0%	
U-Turn O	0	Schulstraße (Ost)	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	1	Geistinger Straße (Nord)	Schulstraße (Ost)	1	0	23	2	25	0	0	0	0	0%	
Strom 11	0	Geistinger Straße (Nord)	Geistinger Straße (Süd)	0	0	7	4	11	0	0	0	0	0%	
Strom 12	0	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0	Geistinger Straße (Nord)	Geistinger Straße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>5</b>	<b>0</b>	<b>85</b>	<b>11</b>	<b>96</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>97</b>	<b>1%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>		
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Geistinger Straße (Süd)		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>6</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Geistinger Straße (Nord)		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>10</b>	<b>85</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1%</b>	

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr 12:00 - 14:00 Uhr 15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

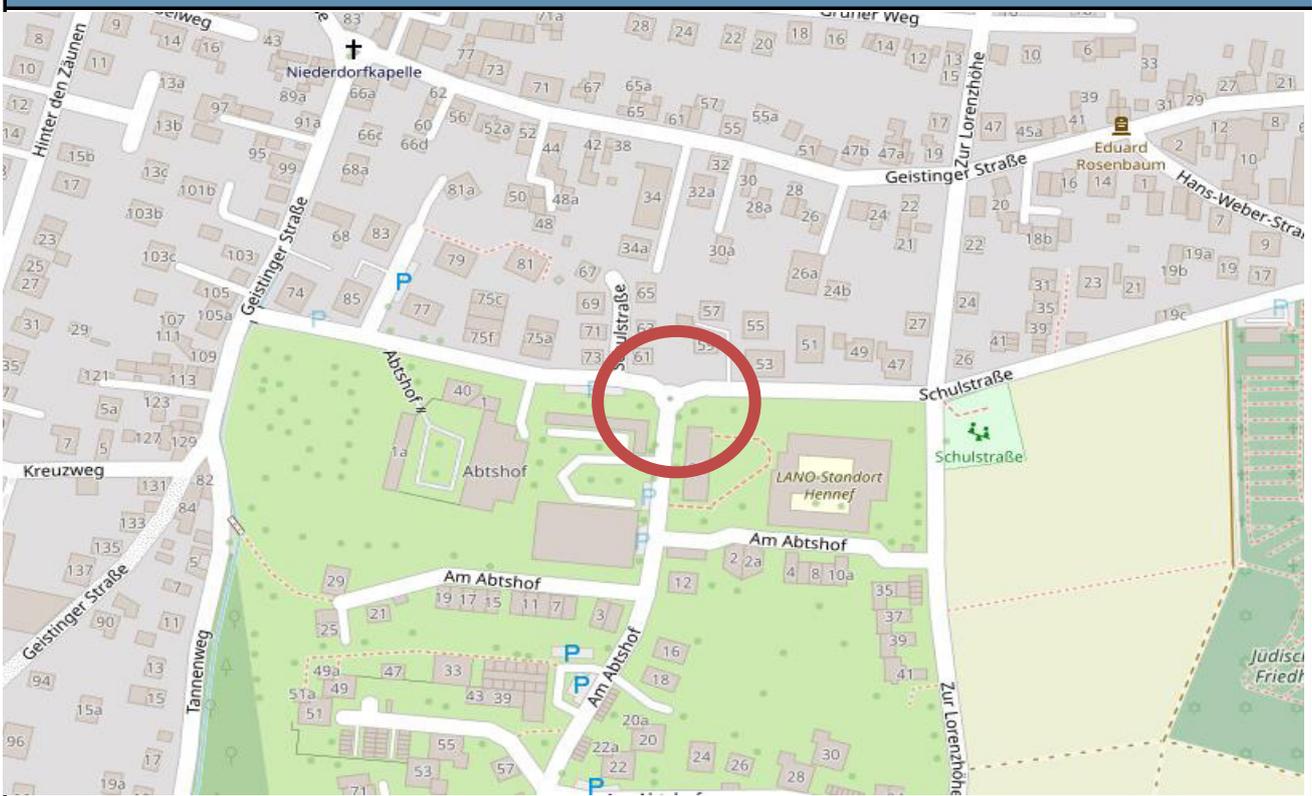
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP5 - Schulstraße/Am Abtshof
<b>Knotentyp:</b>	Kreisverkehr

## Zufahrten/Knotenname:

<b>Westen</b>	Schulstraße (West)
<b>Süden</b>	Am Abtshof (Süd)
<b>Osten</b>	Schulstraße (Ost)
<b>Norden</b>	0

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



### Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW1
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

### Anmerkungen:

keine

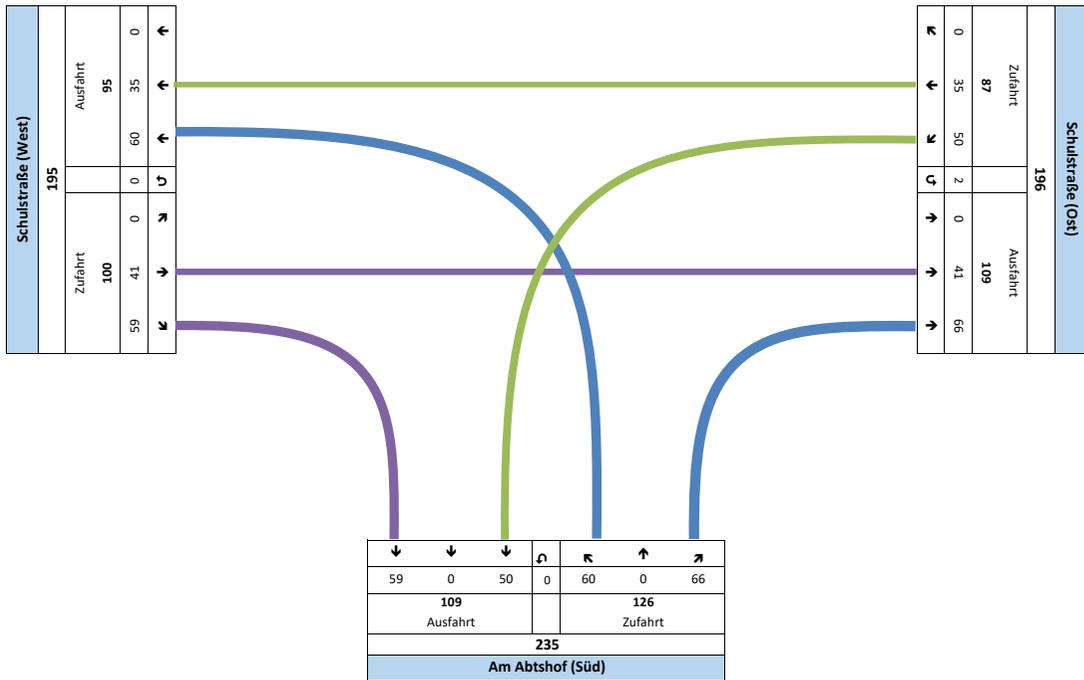




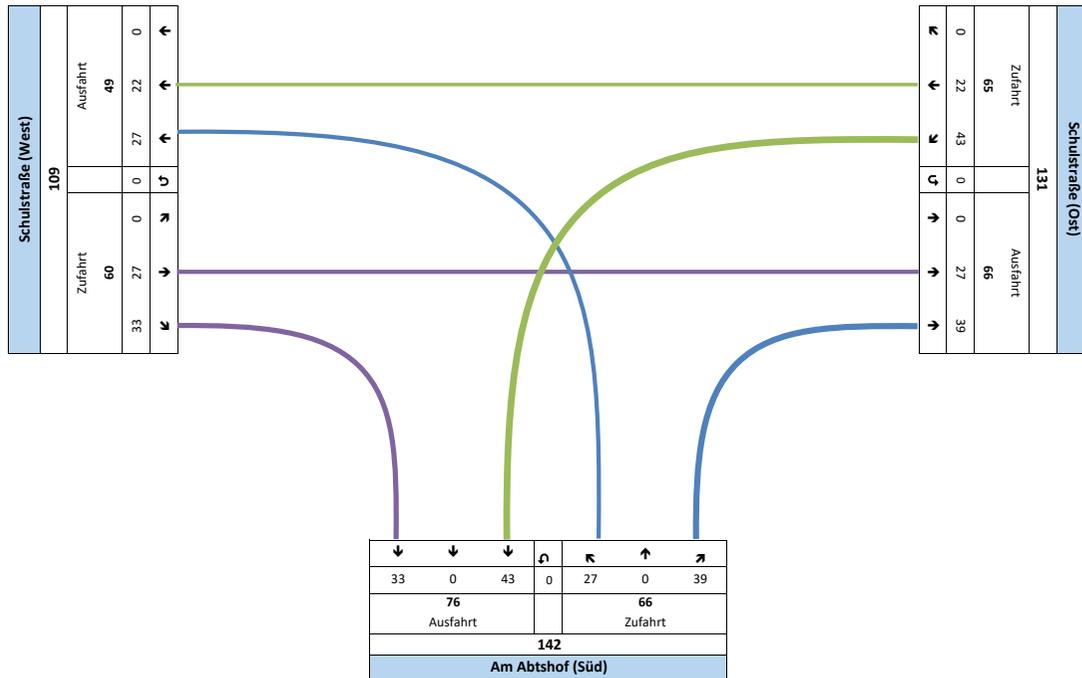
Rohdaten Verkehrszählung (Seite 3/3)  
 VG Hennef Geistingen



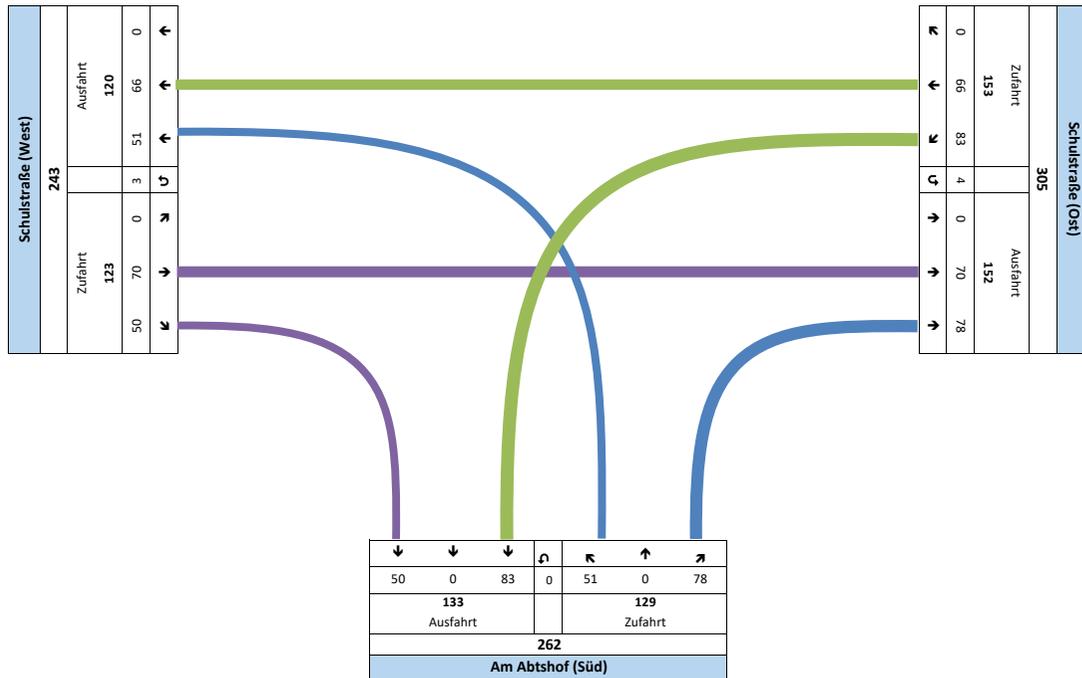
Strom 10														Strom 10														Strom 10																																																												
von: 0														von: 00:00														von: 0																																																												
nach: Schulstraße (Ost)														nach: Schulstraße (Ost)														nach: Schulstraße (Ost)																																																												
Zählzeiten vormittags														Zählzeiten mittags														Zählzeiten nachmittags																																																												
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Σ	Σ	Σ	GESAMT																																						
Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Fahrrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt			
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Donnerstag, 16. März 2023, 06:00 - 10:00 Uhr		Von		Nach										
Strom 1	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 2	Schulstraße (West)	Schulstraße (Ost)	9	0	37	3	40	1	0	0	1	41	2%	
Strom 3	Schulstraße (West)	Am Abtshof (Süd)	0	0	52	7	59	0	0	0	0	59	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West)	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Am Abtshof (Süd)	Schulstraße (West)	1	1	53	6	60	0	0	0	0	60	0%	
Strom 5	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Am Abtshof (Süd)	Schulstraße (Ost)	3	0	62	4	66	0	0	0	0	66	0%	
U-Turn S	Am Abtshof (Süd)	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Schulstraße (Ost)	Am Abtshof (Süd)	1	0	46	3	49	1	0	0	1	50	2%	
Strom 8	Schulstraße (Ost)	Schulstraße (West)	4	0	32	3	35	0	0	0	0	35	0%	
Strom 9	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Schulstraße (Ost)	Schulstraße (Ost)	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
Strom 10	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	0	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	0	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>18</b>	<b>1</b>	<b>284</b>	<b>26</b>	<b>311</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>313</b>	<b>1%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>14</b>	<b>1</b>	<b>174</b>	<b>19</b>	<b>194</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>195</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>213</b>	<b>20</b>	<b>234</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>235</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)		<b>17</b>	<b>0</b>	<b>181</b>	<b>13</b>	<b>194</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>196</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

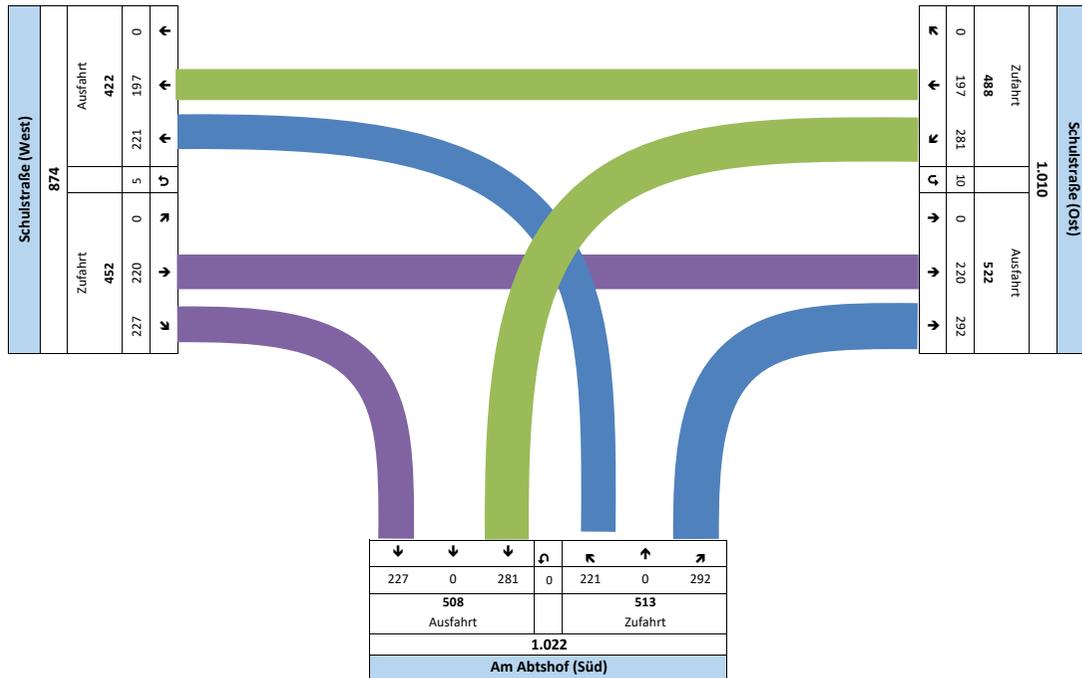


KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Schulstraße (West) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Schulstraße (West) Schulstraße (Ost) 3	3	0	25	2	27	0	0	0	0	27	0%
Strom 3	Schulstraße (West) Am Abtshof (Süd) 3	3	0	25	8	33	0	0	0	0	33	0%
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Am Abtshof (Süd) Schulstraße (West) 0	0	0	21	6	27	0	0	0	0	27	0%
Strom 5	Am Abtshof (Süd) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	Am Abtshof (Süd) Schulstraße (Ost) 1	1	1	29	9	39	0	0	0	0	39	0%
U-Turn S	Am Abtshof (Süd) Am Abtshof (Süd) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Schulstraße (Ost) Am Abtshof (Süd) 1	1	2	34	7	43	0	0	0	0	43	0%
Strom 8	Schulstraße (Ost) Schulstraße (West) 4	4	0	21	1	22	0	0	0	0	22	0%
Strom 9	Schulstraße (Ost) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn O	Schulstraße (Ost) Schulstraße (Ost) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	0 Schulstraße (Ost) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 11	0 Am Abtshof (Süd) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	0 Schulstraße (West) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	0 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>12</b>	<b>3</b>	<b>155</b>	<b>33</b>	<b>191</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>191</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>Schulstraße (West)</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>17</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>Am Abtshof (Süd)</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>109</b>	<b>30</b>	<b>142</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>142</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>Schulstraße (Ost)</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>109</b>	<b>19</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>131</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>



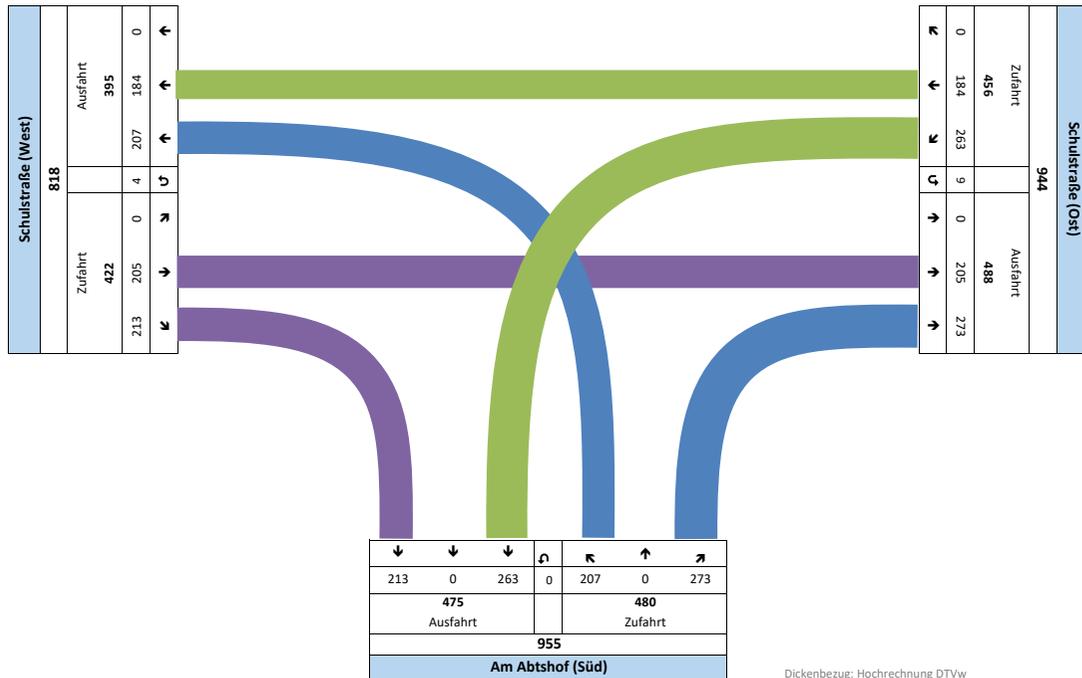
KP5 - Schulstraße/Am Abtshof		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Schulstraße (West) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 2	Schulstraße (West) → Schulstraße (Ost)	14	0	67	2	69	1	0	0	1	70	1%		
Strom 3	Schulstraße (West) → Am Abtshof (Süd)	2	2	45	3	50	0	0	0	0	50	0%		
U-Turn W	Schulstraße (West) → Schulstraße (West)	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%		
Strom 4	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (West)	1	2	44	5	51	0	0	0	0	51	0%		
Strom 5	Am Abtshof (Süd) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 6	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (Ost)	4	2	70	5	77	1	0	0	1	78	1%		
U-Turn S	Am Abtshof (Süd) → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Schulstraße (Ost) → Am Abtshof (Süd)	3	0	79	4	83	0	0	0	0	83	0%		
Strom 8	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (West)	16	0	62	4	66	0	0	0	0	66	0%		
Strom 9	Schulstraße (Ost) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn O	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (Ost)	0	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%		
Strom 10	0 → Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 11	0 → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 12	0 → Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn N	0 → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>40</b>	<b>6</b>	<b>374</b>	<b>23</b>	<b>403</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>405</b>	<b>0%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>33</b>	<b>4</b>	<b>224</b>	<b>14</b>	<b>242</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>243</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)		<b>10</b>	<b>6</b>	<b>238</b>	<b>17</b>	<b>261</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>262</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)		<b>37</b>	<b>2</b>	<b>286</b>	<b>15</b>	<b>303</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>305</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

(Hochrechnung auf DTWv)



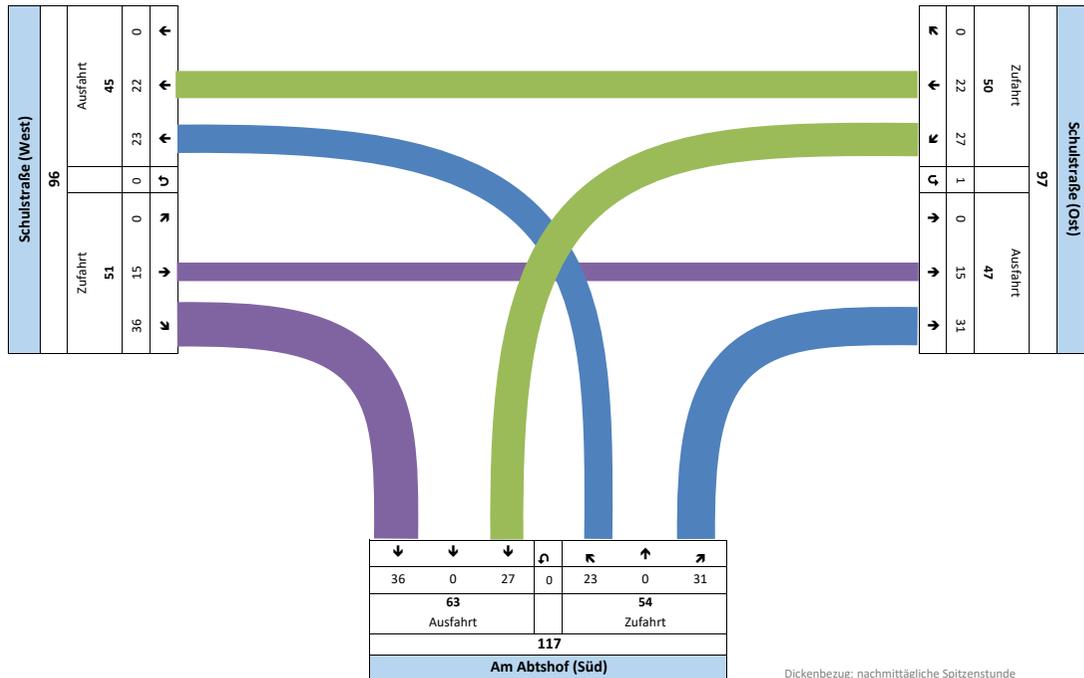
KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
werktägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Hochrechnung auf 24h (DTWv)		Von		Nach									
Strom 1	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	Schulstraße (West)	Schulstraße (Ost)	0	206	11	218	2	0	0	2	220	1%	
Strom 3	Schulstraße (West)	Am Abtshof (Süd)	3	195	29	227	0	0	0	0	227	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West)	Schulstraße (West)	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0%	
Strom 4	Am Abtshof (Süd)	Schulstraße (West)	5	189	27	221	0	0	0	0	221	0%	
Strom 5	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Am Abtshof (Süd)	Schulstraße (Ost)	5	258	29	291	1	0	0	1	292	0%	
U-Turn S	Am Abtshof (Süd)	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Schulstraße (Ost)	Am Abtshof (Süd)	3	254	22	280	1	0	0	1	281	0%	
Strom 8	Schulstraße (Ost)	Schulstraße (West)	0	184	13	197	0	0	0	0	197	0%	
Strom 9	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Schulstraße (Ost)	Schulstraße (Ost)	0	10	0	10	0	0	0	0	10	0%	
Strom 10	0	Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	0	Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	0	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>			16	1.301	131	1.448	5	0	0	5	1.453	0%	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)	8	784	80	872	2	0	0	2	874	0%	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)	16	896	107	1.019	2	0	0	2	1.022	0%	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)	8	922	75	1.005	5	0	0	5	1.010	0%	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		

(Hochrechnung auf DTV)



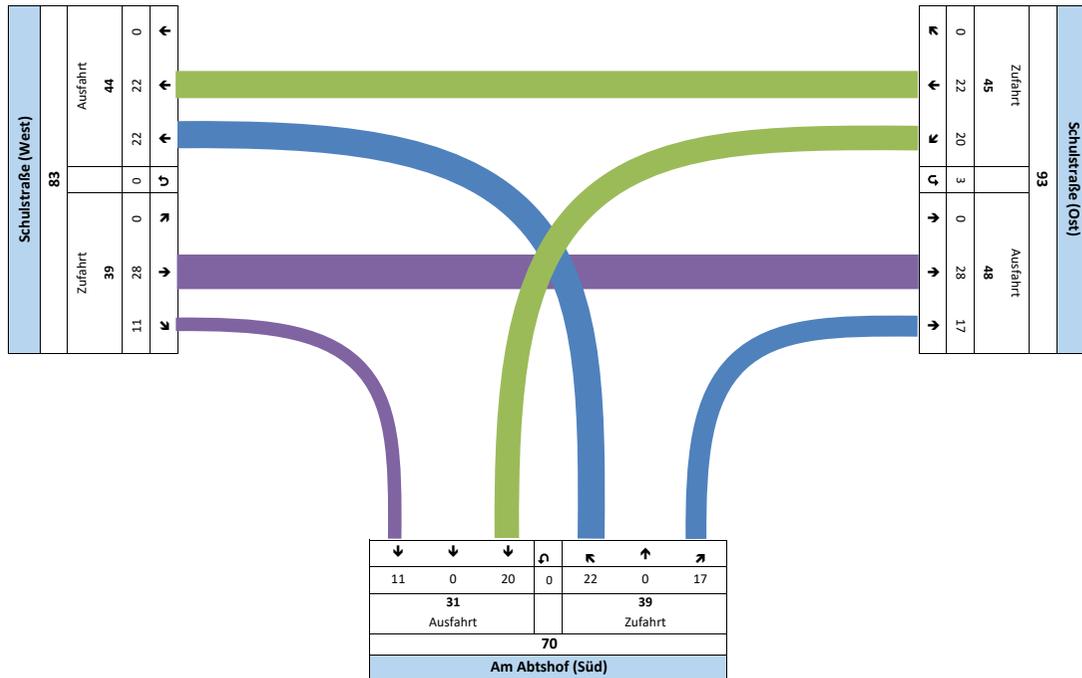
Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Schulstraße (West) → 0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Schulstraße (West) → Schulstraße (Ost)		0	193	10	204	2	0	0	2	205	1%
Strom 3	Schulstraße (West) → Am Abtshof (Süd)		3	183	27	213	0	0	0	0	213	0%
U-Turn W	Schulstraße (West) → Schulstraße (West)		0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 4	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (West)		4	177	25	207	0	0	0	0	207	0%
Strom 5	Am Abtshof (Süd) → 0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 6	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (Ost)		4	241	27	272	1	0	0	1	273	0%
U-Turn S	Am Abtshof (Süd) → Am Abtshof (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Schulstraße (Ost) → Am Abtshof (Süd)		3	238	21	262	1	0	0	1	263	0%
Strom 8	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (West)		0	172	12	184	0	0	0	0	184	0%
Strom 9	Schulstraße (Ost) → 0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn O	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (Ost)		0	9	0	9	0	0	0	0	9	0%
Strom 10	0 → Schulstraße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 11	0 → Am Abtshof (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 12	0 → Schulstraße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	0 → 0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>			15	1.217	123	1.355	4	0	0	4	1.358	0%
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)	7	734	75	816	2	0	0	2	818	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)	15	838	100	954	2	0	0	2	955	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)	7	862	70	940	4	0	0	4	944	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-



Dickenbezug: nachmittägliche Spitzestunde

KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittägliche Spitzestunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Von	Nach												
Donnerstag, 16. März 2023 7:30													
Strom 1	Schulstraße (West) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	Schulstraße (West) → Schulstraße (Ost)	5	0	15	0	15	0	0	0	0	15	0%	
Strom 3	Schulstraße (West) → Am Abtshof (Süd)	0	0	32	4	36	0	0	0	0	36	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West) → Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (West)	1	1	21	1	23	0	0	0	0	23	0%	
Strom 5	Am Abtshof (Süd) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (Ost)	3	0	29	2	31	0	0	0	0	31	0%	
U-Turn S	Am Abtshof (Süd) → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Schulstraße (Ost) → Am Abtshof (Süd)	1	0	26	1	27	0	0	0	0	27	0%	
Strom 8	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (West)	2	0	22	0	22	0	0	0	0	22	0%	
Strom 9	Schulstraße (Ost) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 10	0 → Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	0 → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	0 → Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0 → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>12</b>	<b>1</b>	<b>146</b>	<b>8</b>	<b>155</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>155</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>8</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>5</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>108</b>	<b>8</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)		<b>11</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>3</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	



KPS - Schulstraße/Am Abtshof		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt			
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 15:00													
Von	Nach												
Strom 1	Schulstraße (West) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 2	Schulstraße (West) → Schulstraße (Ost)	4	0	27	1	28	0	0	0	0	28	0%	
Strom 3	Schulstraße (West) → Am Abtshof (Süd)	0	0	9	2	11	0	0	0	0	11	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West) → Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (West)	0	0	19	3	22	0	0	0	0	22	0%	
Strom 5	Am Abtshof (Süd) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 6	Am Abtshof (Süd) → Schulstraße (Ost)	0	0	14	2	16	1	0	0	1	17	6%	
U-Turn S	Am Abtshof (Süd) → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Schulstraße (Ost) → Am Abtshof (Süd)	0	0	19	1	20	0	0	0	0	20	0%	
Strom 8	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (West)	3	0	20	2	22	0	0	0	0	22	0%	
Strom 9	Schulstraße (Ost) → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Schulstraße (Ost) → Schulstraße (Ost)	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%	
Strom 10	0 → Schulstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 11	0 → Am Abtshof (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 12	0 → Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn N	0 → 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>7</b>	<b>0</b>	<b>111</b>	<b>11</b>	<b>122</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>123</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		7	0	75	8	83	0	0	0	83	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Am Abtshof (Süd)		0	0	61	8	69	1	0	0	70	1%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Schulstraße (Ost)		7	0	86	6	92	1	0	0	93	1%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		0		0	0	0	0	0	0	0	0	-	

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

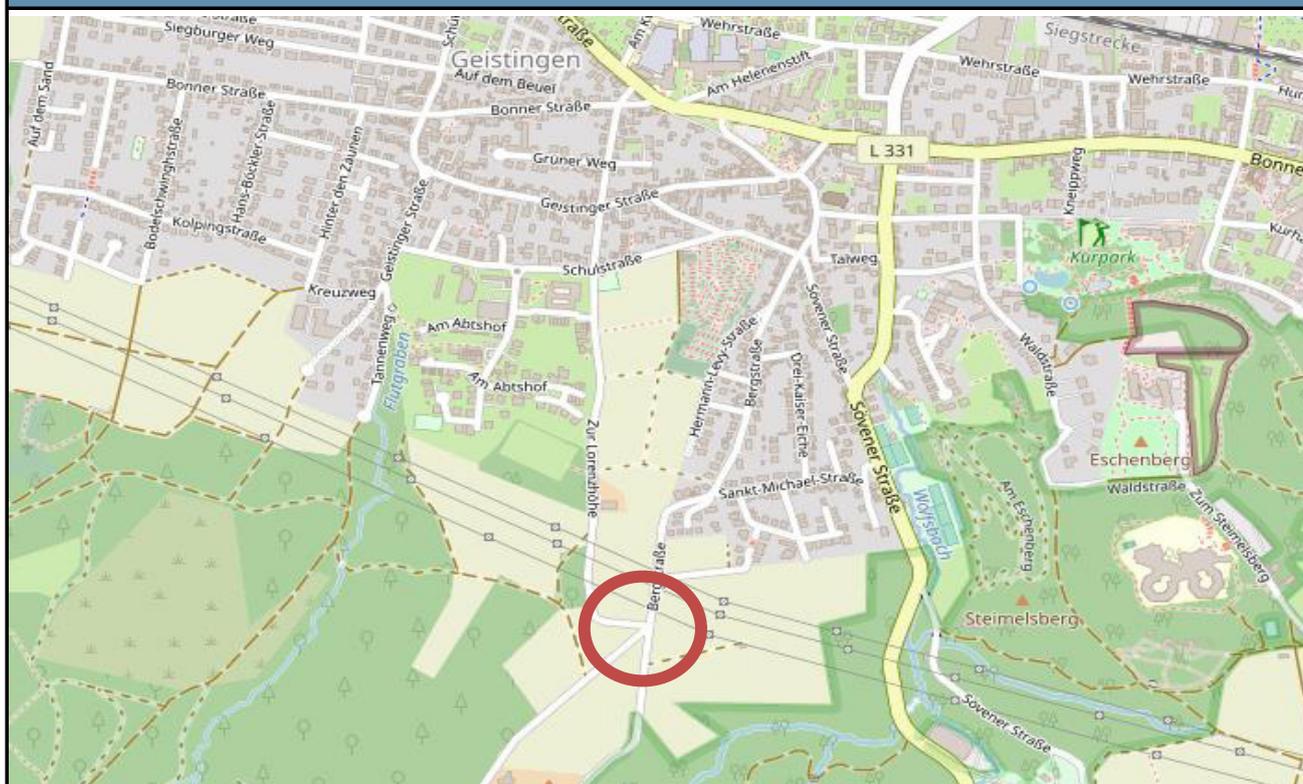
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP6 - Bergstraße/Zur Lorenhöhe
<b>Knotentyp:</b>	4-armig, rechts-vor-links

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Zur Lorenhöhe (West)
<b>Süden</b>	Bergstraße (Süd)
<b>Osten</b>	Feldweg (Ost)
<b>Norden</b>	Bergstraße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



### Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW2
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

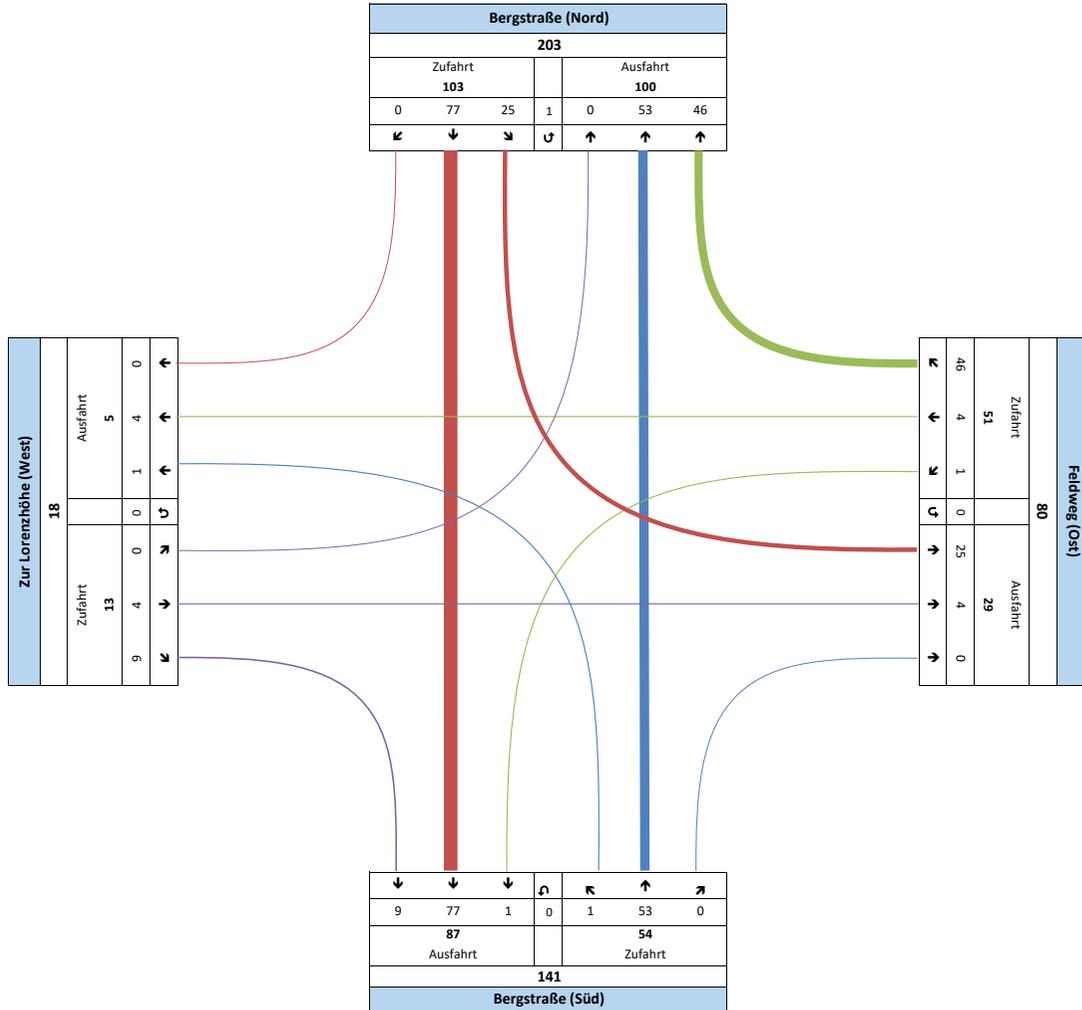
### Anmerkungen:

keine

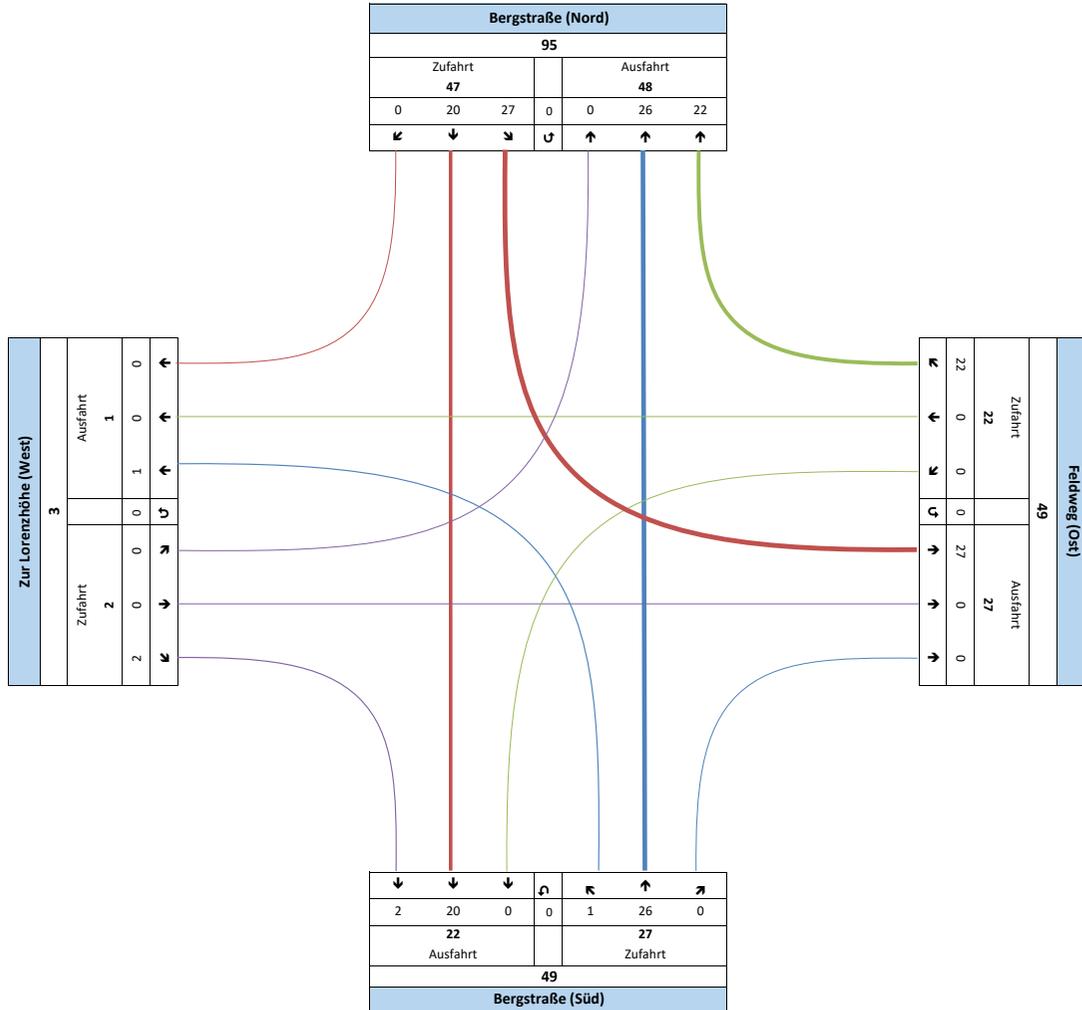




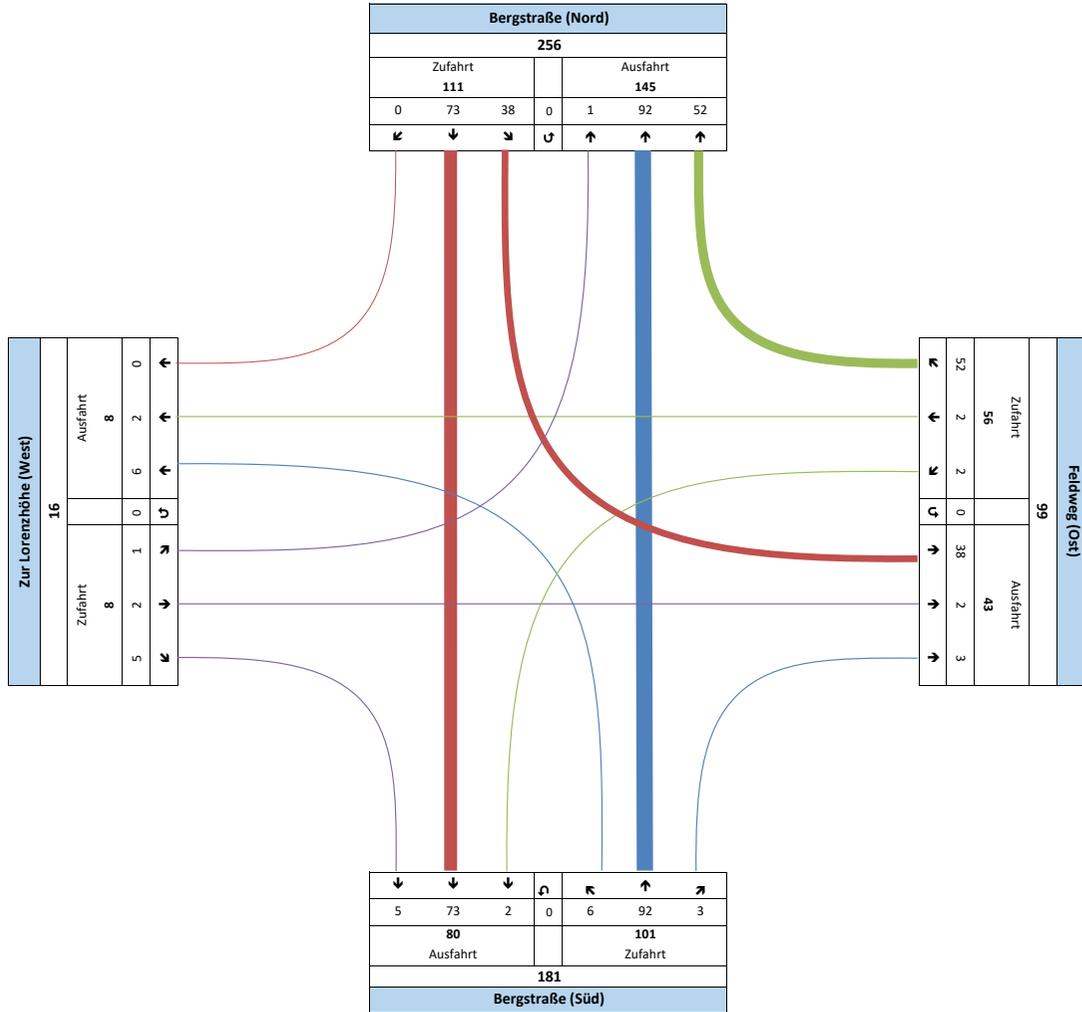




KP6 - Bergstraße/Zur Lorenzhöhe		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Zur Lorenzhöhe (West) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Zur Lorenzhöhe (West) Feldweg (Ost)	1	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 3	Zur Lorenzhöhe (West) Bergstraße (Süd)	1	0	8	1	9	0	0	0	0	9	0%
U-Turn W	Zur Lorenzhöhe (West) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	0	0	50	2	52	0	1	0	1	53	2%
Strom 6	Bergstraße (Süd) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 8	Feldweg (Ost) Zur Lorenzhöhe (West)	1	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 9	Feldweg (Ost) Bergstraße (Nord)	1	0	45	1	46	0	0	0	0	46	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord) Feldweg (Ost)	0	0	25	0	25	0	0	0	0	25	0%
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	2	1	70	6	77	0	0	0	0	77	0%
Strom 12	Bergstraße (Nord) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0%
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>6</b>	<b>1</b>	<b>205</b>	<b>14</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>221</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Zur Lorenzhöhe (West)										
		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)										
		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>129</b>	<b>10</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>141</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Feldweg (Ost)										
		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>4</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)										
		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>190</b>	<b>11</b>	<b>202</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>203</b>	<b>0%</b>

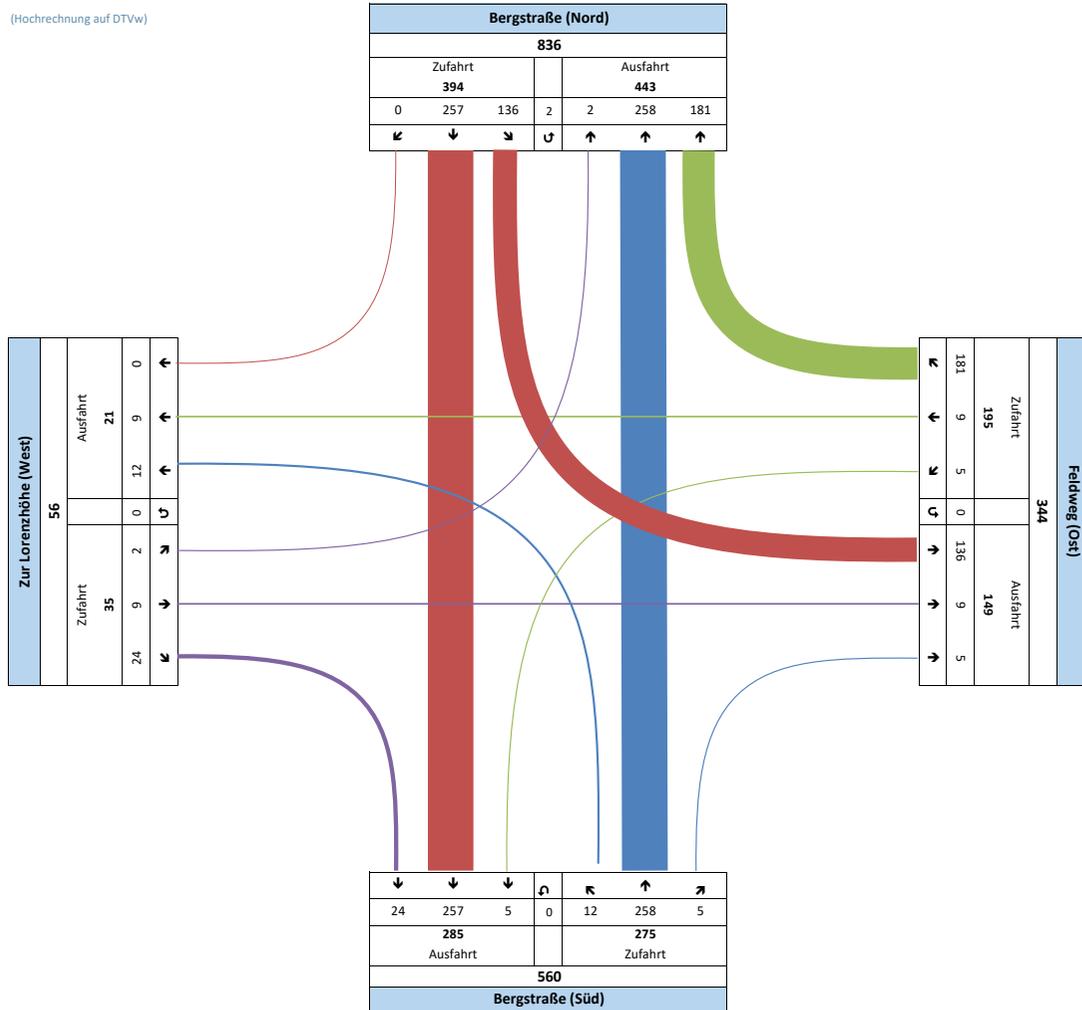


KP6 - Bergstraße/Zur Lorenzhöhe		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Zur Lorenzhöhe (West) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Zur Lorenzhöhe (West) Feldweg (Ost)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 3	Zur Lorenzhöhe (West) Bergstraße (Süd)	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	0%
U-Turn W	Zur Lorenzhöhe (West) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	1	1	24	1	26	0	0	0	0	26	0%
Strom 6	Bergstraße (Süd) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 8	Feldweg (Ost) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 9	Feldweg (Ost) Bergstraße (Nord)	3	0	22	0	22	0	0	0	0	22	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord) Feldweg (Ost)	2	2	23	2	27	0	0	0	0	27	0%
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	1	0	19	1	20	0	0	0	0	20	0%
Strom 12	Bergstraße (Nord) Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>8</b>	<b>3</b>	<b>90</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>98</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>												
Zur Lorenzhöhe (West)		1	0	2	1	3	0	0	0	0	3	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>												
Bergstraße (Süd)		2	1	45	3	49	0	0	0	0	49	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>												
Feldweg (Ost)		6	2	45	2	49	0	0	0	0	49	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>												
Bergstraße (Nord)		7	3	88	4	95	0	0	0	0	95	0%



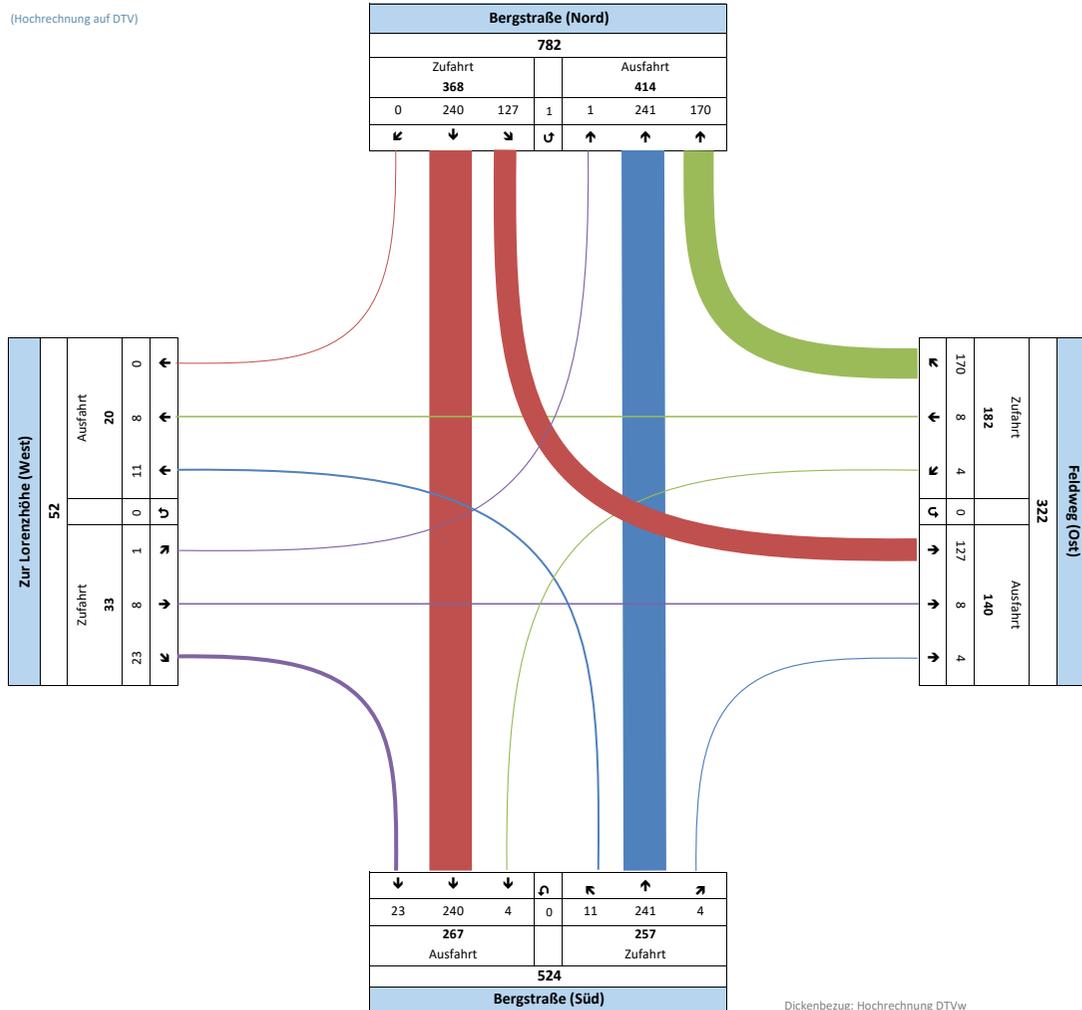
KP6 - Bergstraße/Zur Lorezhöhe		Rad	Leichtverkehr					Schwerverkehr			Kfz Gesamt	
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Zur Lorezhöhe (West) Bergstraße (Nord)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 2	Zur Lorezhöhe (West) Feldweg (Ost)	2	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 3	Zur Lorezhöhe (West) Bergstraße (Süd)	2	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0%
U-Turn W	Zur Lorezhöhe (West) Zur Lorezhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd) Zur Lorezhöhe (West)	0	0	5	1	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	4	1	84	7	92	0	0	0	0	92	0%
Strom 6	Bergstraße (Süd) Feldweg (Ost)	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 8	Feldweg (Ost) Zur Lorezhöhe (West)	1	1	1	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 9	Feldweg (Ost) Bergstraße (Nord)	8	3	45	4	52	0	0	0	0	52	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord) Feldweg (Ost)	4	2	34	1	37	1	0	0	1	38	3%
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	2	1	65	6	72	0	1	0	1	73	1%
Strom 12	Bergstraße (Nord) Zur Lorezhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>23</b>	<b>8</b>	<b>247</b>	<b>19</b>	<b>274</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>276</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>												
	Zur Lorezhöhe (West)	5	1	14	1	16	0	0	0	0	16	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>												
	Bergstraße (Süd)	8	2	164	14	180	0	1	0	1	181	1%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>												
	Feldweg (Ost)	15	6	87	5	98	1	0	0	1	99	1%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>												
	Bergstraße (Nord)	18	7	229	18	254	1	1	0	2	256	1%

(Hochrechnung auf DTWw)



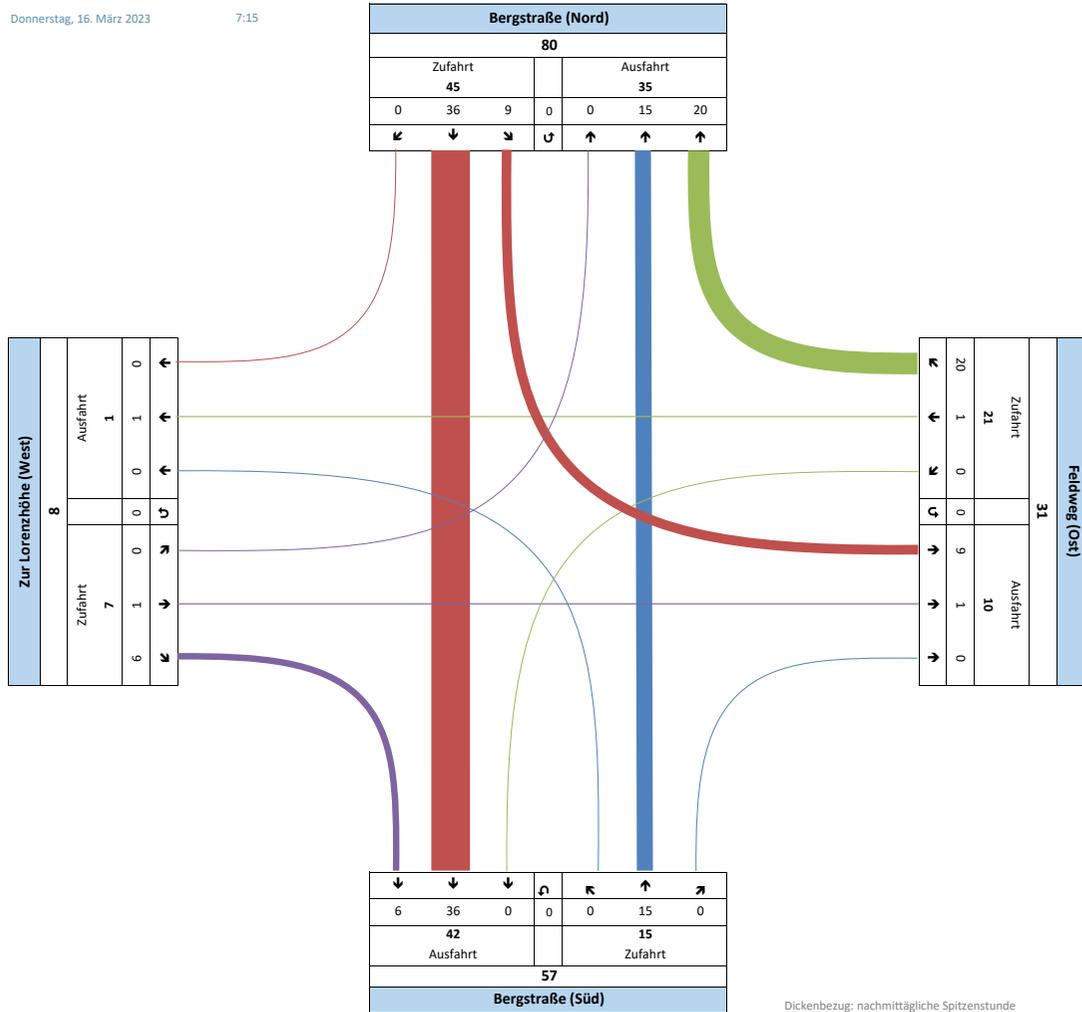
KP6 - Bergstraße/Zur Lorenzhöhe		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
werktägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTWw)		Von		Nach								
Strom 1	Zur Lorenzhöhe (West)	Bergstraße (Nord)	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 2	Zur Lorenzhöhe (West)	Feldweg (Ost)	0	8	2	9	0	0	0	0	9	0%
Strom 3	Zur Lorenzhöhe (West)	Bergstraße (Süd)	0	21	3	24	0	0	0	0	24	0%
U-Turn W	Zur Lorenzhöhe (West)	Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd)	Zur Lorenzhöhe (West)	0	11	2	12	0	0	0	0	12	0%
Strom 5	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Nord)	3	239	15	257	0	1	0	1	258	0%
Strom 6	Bergstraße (Süd)	Feldweg (Ost)	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0%
U-Turn S	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost)	Bergstraße (Süd)	0	3	2	5	0	0	0	0	5	0%
Strom 8	Feldweg (Ost)	Zur Lorenzhöhe (West)	2	6	2	9	0	0	0	0	9	0%
Strom 9	Feldweg (Ost)	Bergstraße (Nord)	5	169	8	181	0	0	0	0	181	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost)	Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord)	Feldweg (Ost)	6	124	5	135	1	0	0	1	136	1%
Strom 11	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Süd)	3	233	20	256	0	1	0	1	257	0%
Strom 12	Bergstraße (Nord)	Zur Lorenzhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Nord)	0	0	2	2	0	0	0	0	2	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>18</b>	<b>819</b>	<b>57</b>	<b>895</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>898</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Zur Lorenzhöhe (West)	2	47	8	56	0	0	0	0	56	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)	6	511	41	558	0	2	0	2	560	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Feldweg (Ost)	12	314	17	343	1	0	0	1	344	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)	17	767	50	833	1	2	0	3	836	0%

(Hochrechnung auf DTV)



Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

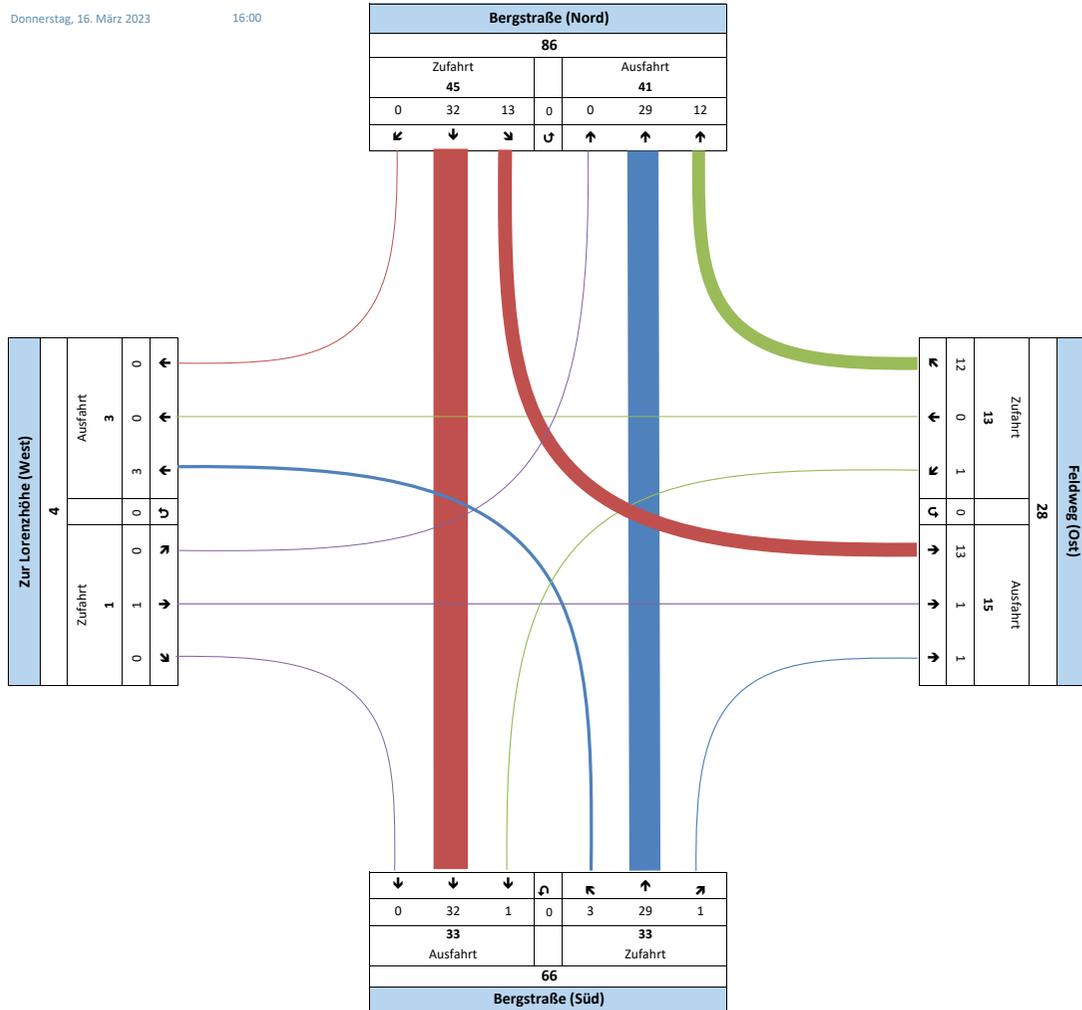
KP6 - Bergstraße/Zur Lorezhöhe		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTV)		Von		Nach								
Strom 1	Zur Lorezhöhe (West)	Bergstraße (Nord)	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 2	Zur Lorezhöhe (West)	Feldweg (Ost)	0	7	1	8	0	0	0	0	8	0%
Strom 3	Zur Lorezhöhe (West)	Bergstraße (Süd)	0	20	3	23	0	0	0	0	23	0%
U-Turn W	Zur Lorezhöhe (West)	Zur Lorezhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd)	Zur Lorezhöhe (West)	0	10	1	11	0	0	0	0	11	0%
Strom 5	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Nord)	3	223	14	240	0	1	0	1	241	0%
Strom 6	Bergstraße (Süd)	Feldweg (Ost)	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%
U-Turn S	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost)	Bergstraße (Süd)	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 8	Feldweg (Ost)	Zur Lorezhöhe (West)	1	6	1	8	0	0	0	0	8	0%
Strom 9	Feldweg (Ost)	Bergstraße (Nord)	4	158	7	170	0	0	0	0	170	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost)	Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord)	Feldweg (Ost)	6	116	4	126	1	0	0	1	127	1%
Strom 11	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Süd)	3	218	18	239	0	1	0	1	240	0%
Strom 12	Bergstraße (Nord)	Zur Lorezhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Nord)	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>17</b>	<b>767</b>	<b>54</b>	<b>837</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>840</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Zur Lorezhöhe (West)	1	44	7	52	0	0	0	0	52	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)	6	478	38	522	0	2	0	2	524	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Feldweg (Ost)	11	294	16	321	1	0	0	1	322	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)	16	717	47	779	1	2	0	3	782	0%



Dickenbezug: nachmittägliche Spitzensunde

KP6 - Bergstraße/Zur Lorenhöhe		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittägliche Spitzensunde		Fahrrad		Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Donnerstag, 16. März 2023 7:15		Von	Nach										
Strom 1	Zur Lorenhöhe (West) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Zur Lorenhöhe (West) Feldweg (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0%
Strom 3	Zur Lorenhöhe (West) Bergstraße (Süd)	1	0	5	1	6	0	0	0	0	0	6	0%
U-Turn W	Zur Lorenhöhe (West) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Bergstraße (Süd) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	0	0	13	2	15	0	0	0	0	0	15	0%
Strom 6	Bergstraße (Süd) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Feldweg (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 8	Feldweg (Ost) Zur Lorenhöhe (West)	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0%
Strom 9	Feldweg (Ost) Bergstraße (Nord)	0	0	19	1	20	0	0	0	0	0	20	0%
U-Turn O	Feldweg (Ost) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord) Feldweg (Ost)	0	0	9	0	9	0	0	0	0	0	9	0%
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	1	1	35	0	36	0	0	0	0	0	36	0%
Strom 12	Bergstraße (Nord) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>83</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>													
Zur Lorenhöhe (West)		2	0	7	1	8	0	0	0	0	0	8	0%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>													
Bergstraße (Süd)		2	1	53	3	57	0	0	0	0	0	57	0%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>													
Feldweg (Ost)		1	0	30	1	31	0	0	0	0	0	31	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>													
Bergstraße (Nord)		1	1	76	3	80	0	0	0	0	0	80	0%

Donnerstag, 16. März 2023 16:00



KP6 - Bergstraße/Zur Lorenhöhe		Rad		Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Donnerstag, 16. März 2023 16:00														
Von	Nach													
Strom 1	Zur Lorenhöhe (West) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 2	Zur Lorenhöhe (West) Feldweg (Ost)	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0%	
Strom 3	Zur Lorenhöhe (West) Bergstraße (Süd)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn W	Zur Lorenhöhe (West) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Bergstraße (Süd) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%		
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	1	0	27	2	29	0	0	0	0	29	0%		
Strom 6	Bergstraße (Süd) Feldweg (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%		
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Feldweg (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%		
Strom 8	Feldweg (Ost) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 9	Feldweg (Ost) Bergstraße (Nord)	4	0	12	0	16	0	0	0	0	16	0%		
U-Turn O	Feldweg (Ost) Feldweg (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Bergstraße (Nord) Feldweg (Ost)	1	1	12	0	14	0	0	0	0	14	0%		
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	0	0	29	3	32	0	0	0	0	32	0%		
Strom 12	Bergstraße (Nord) Zur Lorenhöhe (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>8</b>	<b>1</b>	<b>86</b>	<b>5</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>														
Zur Lorenhöhe (West)		2	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%		
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>														
Bergstraße (Süd)		2	0	61	5	66	0	0	0	0	66	0%		
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>														
Feldweg (Ost)		6	1	27	0	28	0	0	0	0	28	0%		
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>														
Bergstraße (Nord)		6	1	80	5	86	0	0	0	0	86	0%		

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

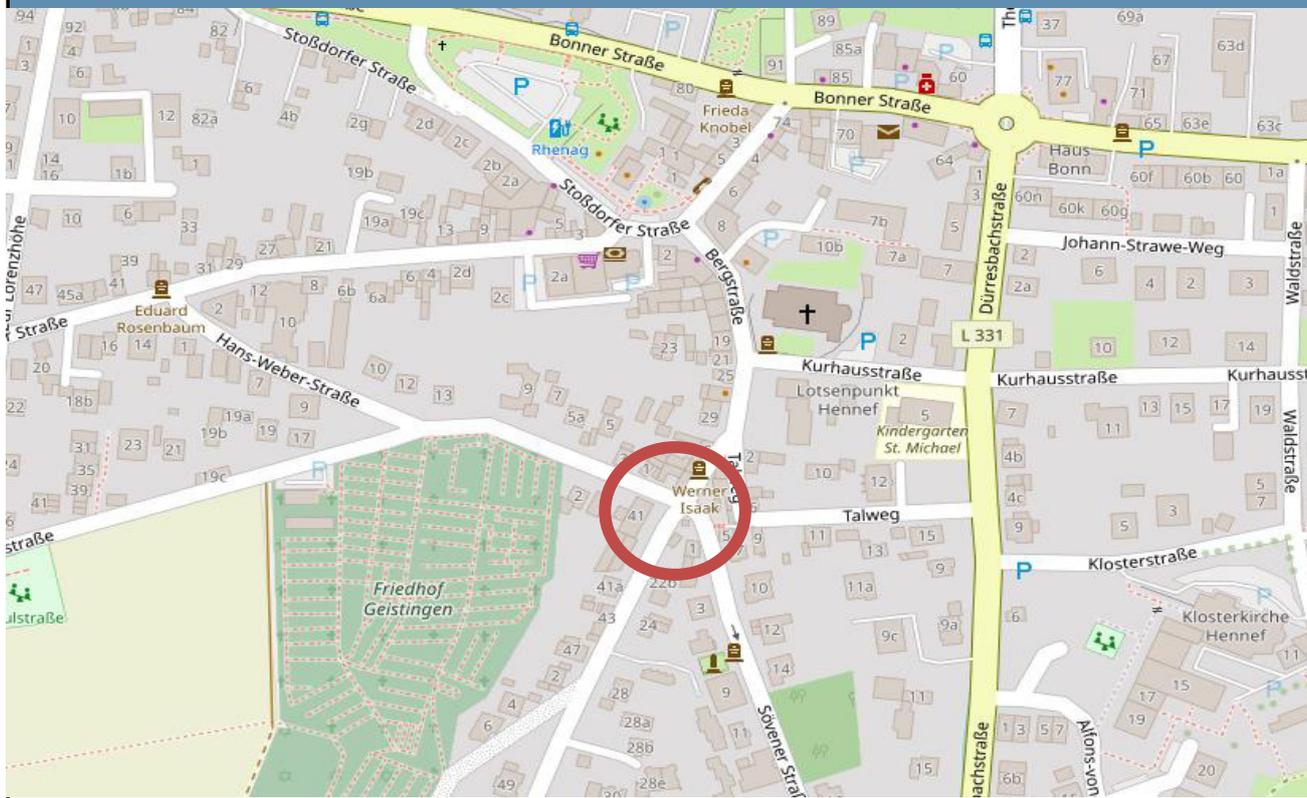
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP6 - Bergstraße/Sövener Straße/Schulstraße
<b>Knotentyp:</b>	4-armig, Vorfahrtregelung

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Schulstraße (West)
<b>Süden</b>	Bergstraße (Süd)
<b>Osten</b>	Sövener Straße (Ost)
<b>Norden</b>	Bergstraße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



### Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadtautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW2
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

### Anmerkungen:

keine

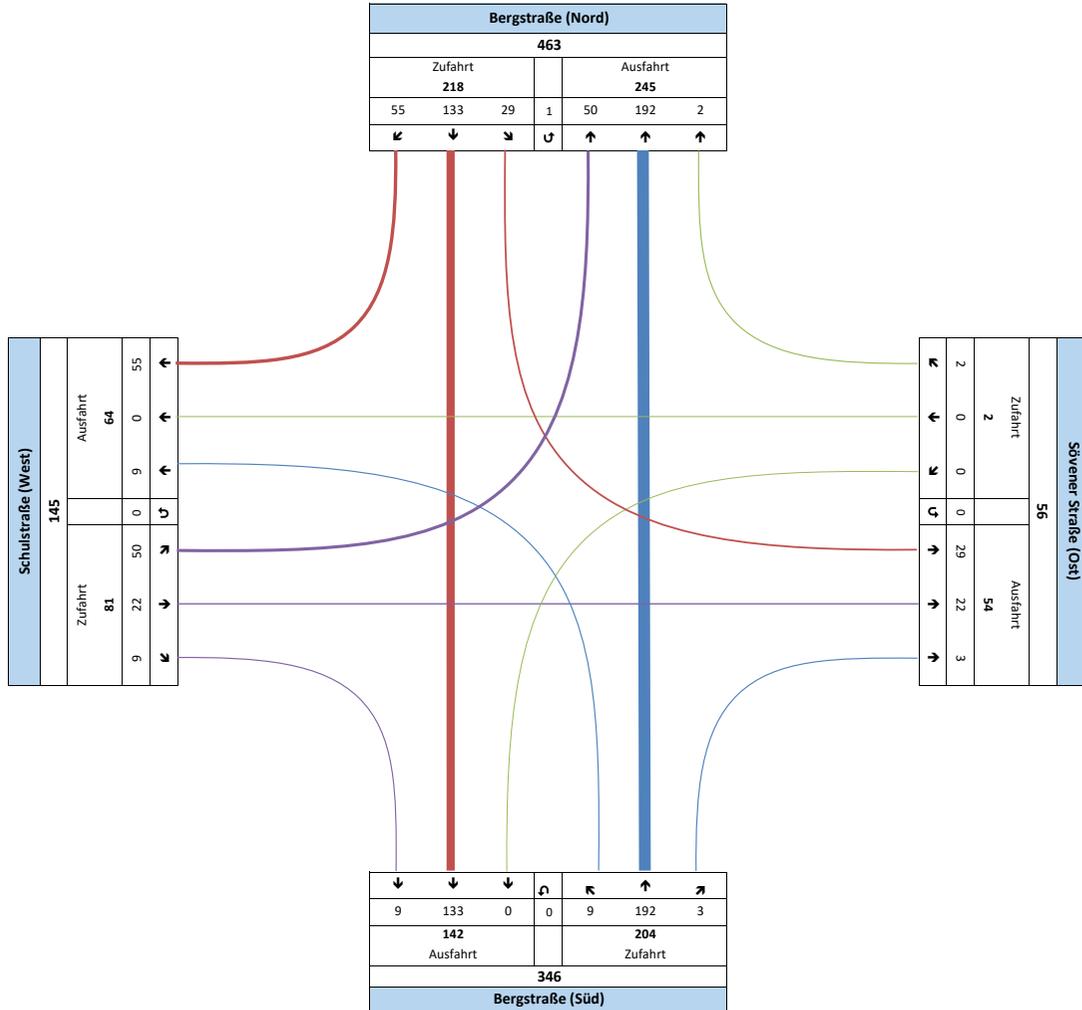
Rohdaten Verkehrszählung (Seite 1/3)  
VG Hennef Geltingen



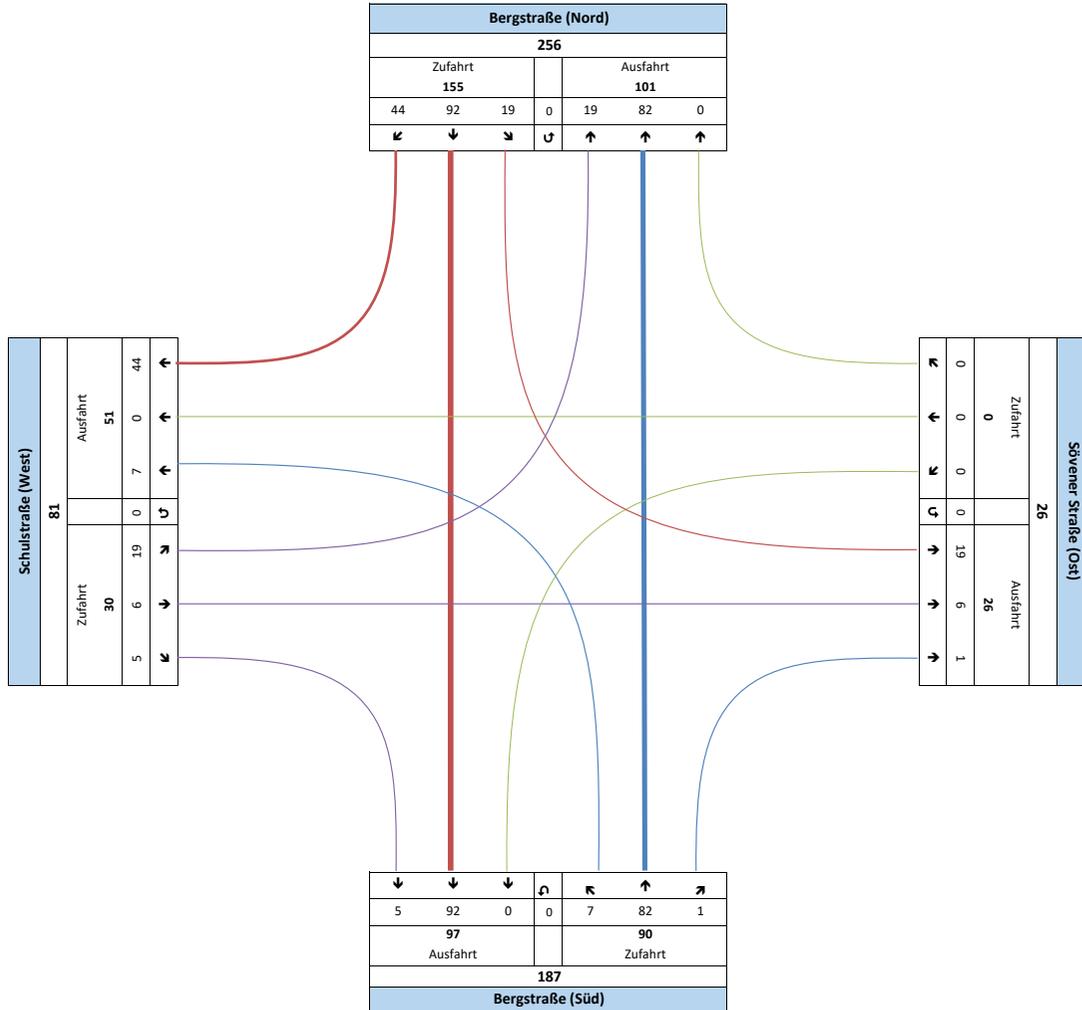
Strom 1		von: Schulstraße (West)					nach: Bergstraße (Nord)					Zählzeiten vormittags					Σ	Strom 1		von: Schulstraße (West)					nach: Bergstraße (Nord)					Zählzeiten nachmittags					Σ	Σ																
Fahrzeugart	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	09:30	09:45	Vormittag	Fahrzeugart	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	Mittag	Fahrzeugart	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	Nachmittag	Σ	GESAMT	
Fahrrad	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	7	Fahrrad	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	Fahrrad	0	1	2	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	16				
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PKW	0	1	0	1	1	3	6	4	1	6	2	2	3	4	5	5	44	PKW	0	0	2	1	0	2	2	4	4	0	0	0	0	0	15	PKW	6	5	6	2	3	2	1	6	6	1	7	6	4	5	5	6	71	115
Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	5	Lieferwagen	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	Lieferwagen	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	5	4	
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Lastzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



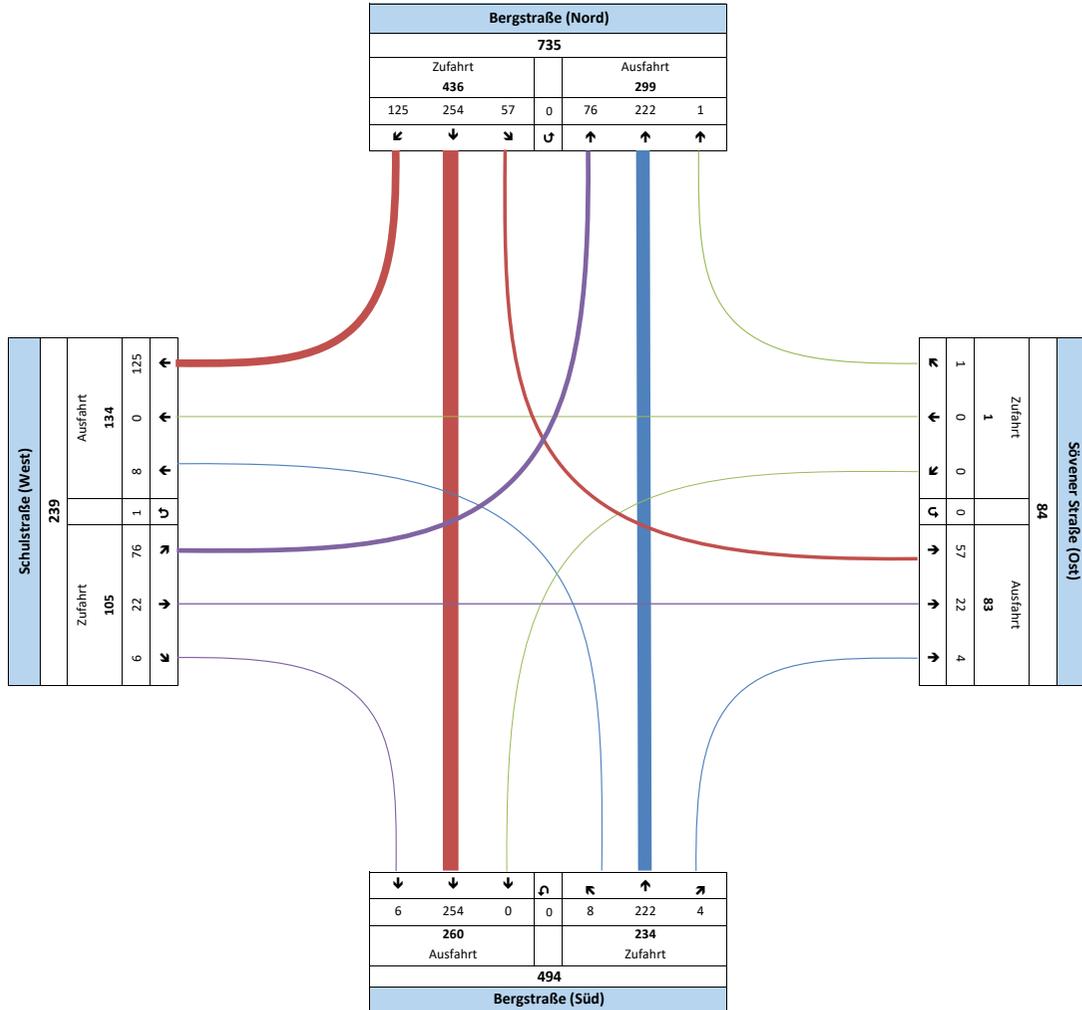




KP6 - Bergstraße/Sövenener Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Schulstraße (West) Bergstraße (Nord)	7	0	44	5	49	1	0	0	1	50	2%		
Strom 2	Schulstraße (West) Sövenener Straße (Ost)	0	1	21	0	22	0	0	0	0	22	0%		
Strom 3	Schulstraße (West) Bergstraße (Süd)	0	0	8	1	9	0	0	0	0	9	0%		
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Bergstraße (Süd) Schulstraße (West)	2	0	7	1	8	1	0	0	1	9	11%		
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	21	0	181	6	187	4	1	0	5	192	3%		
Strom 6	Bergstraße (Süd) Sövenener Straße (Ost)	0	0	2	1	3	0	0	0	0	3	0%		
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Sövenener Straße (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 8	Sövenener Straße (Ost) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 9	Sövenener Straße (Ost) Bergstraße (Nord)	1	1	1	0	2	0	0	0	0	2	0%		
U-Turn O	Sövenener Straße (Ost) Sövenener Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Bergstraße (Nord) Sövenener Straße (Ost)	0	0	26	3	29	0	0	0	0	29	0%		
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	4	1	113	12	126	7	0	0	7	133	5%		
Strom 12	Bergstraße (Nord) Schulstraße (West)	6	0	45	8	53	2	0	0	2	55	4%		
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>41</b>	<b>3</b>	<b>449</b>	<b>37</b>	<b>489</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>505</b>	<b>3%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>15</b>	<b>1</b>	<b>125</b>	<b>15</b>	<b>141</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>145</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)		<b>27</b>	<b>1</b>	<b>311</b>	<b>21</b>	<b>333</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>346</b>	<b>4%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenener Straße (Ost)		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)		<b>39</b>	<b>2</b>	<b>412</b>	<b>34</b>	<b>448</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>463</b>	<b>3%</b>

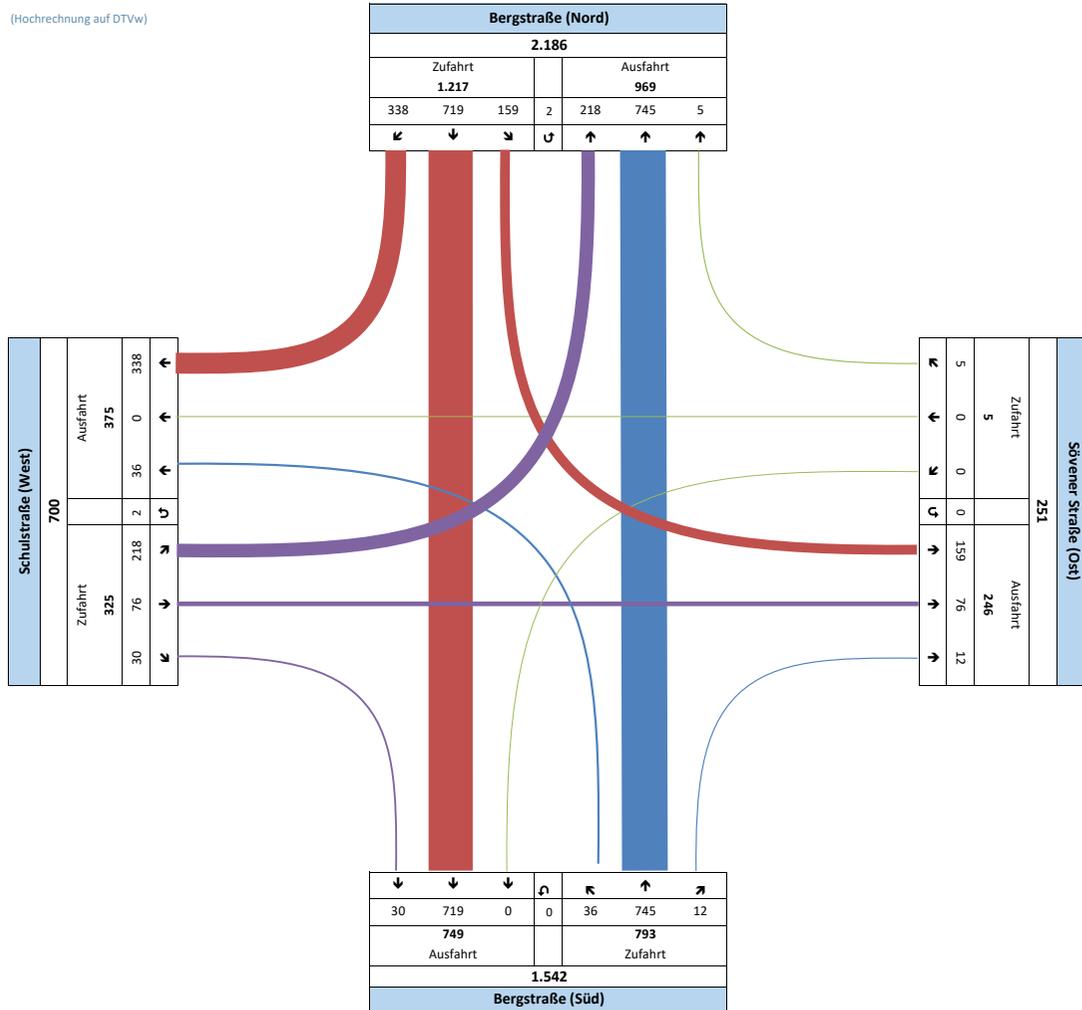


KP6 - Bergstraße/Sövenner Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil		
Von	Nach													
Strom 1	Schulstraße (West) Bergstraße (Nord)	1	1	15	2	18	1	0	0	1	19	5%		
Strom 2	Schulstraße (West) Sövenner Straße (Ost)	1	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%		
Strom 3	Schulstraße (West) Bergstraße (Süd)	0	0	3	2	5	0	0	0	0	5	0%		
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 4	Bergstraße (Süd) Schulstraße (West)	1	0	5	2	7	0	0	0	0	7	0%		
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	5	3	75	2	80	2	0	0	2	82	2%		
Strom 6	Bergstraße (Süd) Sövenner Straße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%		
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 7	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 8	Sövenner Straße (Ost) Schulstraße (West)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 9	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Nord)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
U-Turn O	Sövenner Straße (Ost) Sövenner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
Strom 10	Bergstraße (Nord) Sövenner Straße (Ost)	0	1	16	2	19	0	0	0	0	19	0%		
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	1	3	83	4	90	2	0	0	2	92	2%		
Strom 12	Bergstraße (Nord) Schulstraße (West)	3	1	39	4	44	0	0	0	0	44	0%		
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>14</b>	<b>9</b>	<b>243</b>	<b>18</b>	<b>270</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>275</b>	<b>2%</b>		
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>7</b>	<b>2</b>	<b>68</b>	<b>10</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>81</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)		<b>7</b>	<b>6</b>	<b>167</b>	<b>10</b>	<b>183</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>187</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenner Straße (Ost)		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)		<b>11</b>	<b>9</b>	<b>228</b>	<b>14</b>	<b>251</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>256</b>	<b>2%</b>



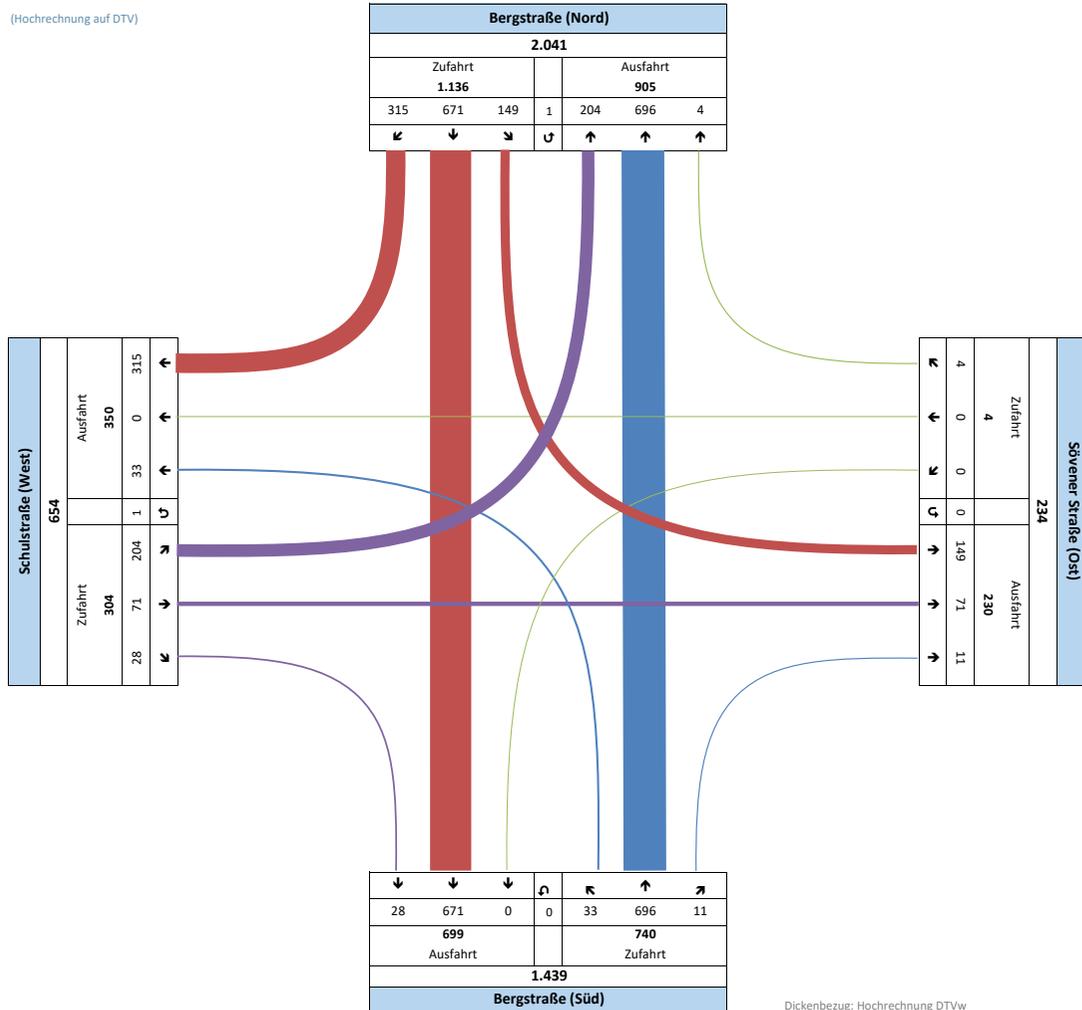
KP6 - Bergstraße/Sövenener Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Von	Nach												
Strom 1	Schulstraße (West) Bergstraße (Nord)	9	0	71	4	75	1	0	0	1	76	1%	
Strom 2	Schulstraße (West) Sövenener Straße (Ost)	1	0	21	1	22	0	0	0	0	22	0%	
Strom 3	Schulstraße (West) Bergstraße (Süd)	5	1	5	0	6	0	0	0	0	6	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 4	Bergstraße (Süd) Schulstraße (West)	0	0	6	2	8	0	0	0	0	8	0%	
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	21	4	203	10	217	4	0	1	5	222	2%	
Strom 6	Bergstraße (Süd) Sövenener Straße (Ost)	0	0	3	0	3	1	0	0	1	4	25%	
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Sövenener Straße (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Sövenener Straße (Ost) Schulstraße (West)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	Sövenener Straße (Ost) Bergstraße (Nord)	4	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
U-Turn O	Sövenener Straße (Ost) Sövenener Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	Bergstraße (Nord) Sövenener Straße (Ost)	11	1	53	3	57	0	0	0	0	57	0%	
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	4	7	232	10	249	5	0	0	5	254	2%	
Strom 12	Bergstraße (Nord) Schulstraße (West)	18	0	116	8	124	1	0	0	1	125	1%	
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>74</b>	<b>13</b>	<b>712</b>	<b>38</b>	<b>763</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>776</b>	<b>2%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>Schulstraße (West)</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>221</b>	<b>15</b>	<b>237</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>239</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>Bergstraße (Süd)</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>449</b>	<b>22</b>	<b>483</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>494</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>Sövenener Straße (Ost)</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>78</b>	<b>4</b>	<b>83</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>84</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>Bergstraße (Nord)</b>	<b>67</b>	<b>12</b>	<b>676</b>	<b>35</b>	<b>723</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>735</b>	<b>2%</b>

(Hochrechnung auf DTWw)



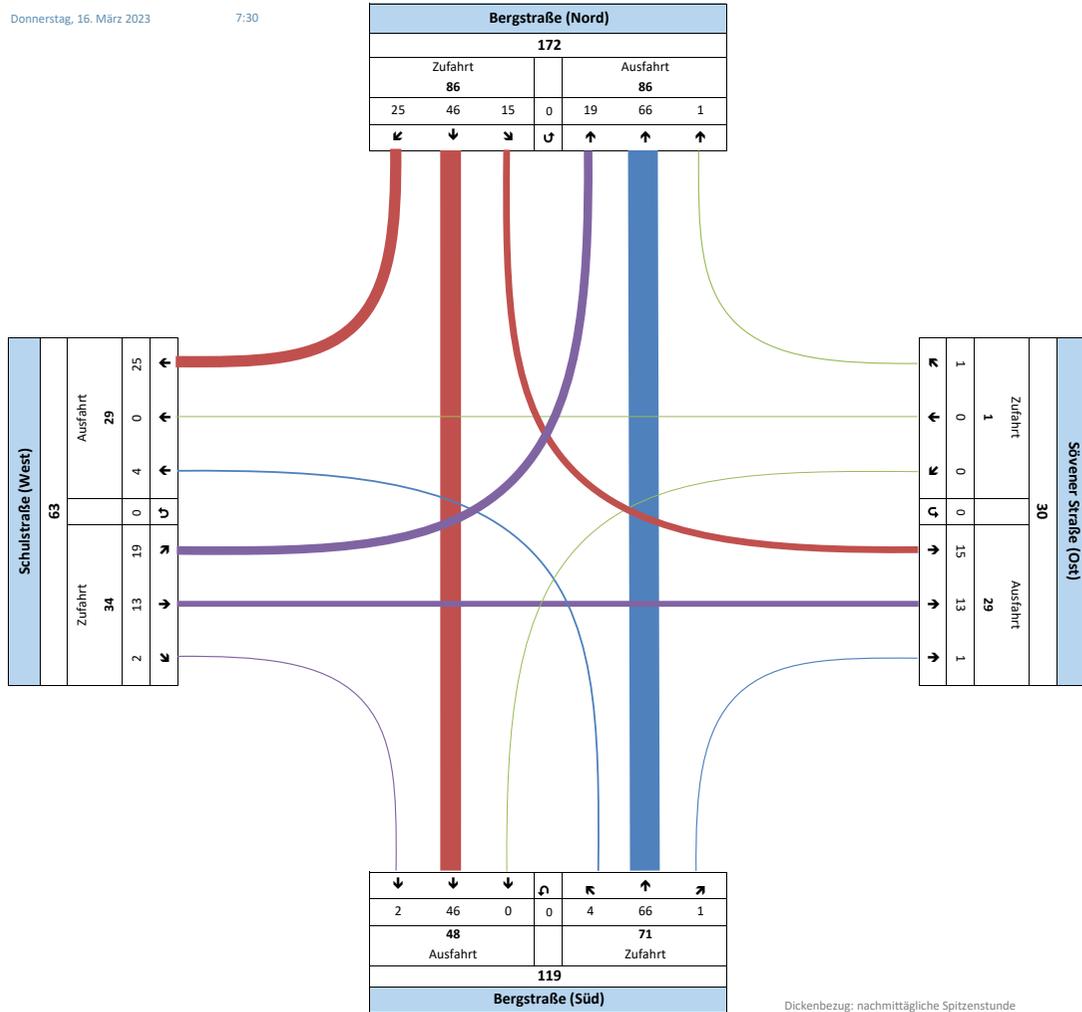
KP6 - Bergstraße/Sövenner Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt				
werktägliche Verkehrsbelastung										Summe Kfz	SV-Anteil			
Hochrechnung auf 24h (DTWw)														
	Von	Nach	Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV			
Strom 1	Schulstraße (West)	Bergstraße (Nord)		2	197	17	215	3	0	0	3	218	2%	
Strom 2	Schulstraße (West)	Sövenner Straße (Ost)		2	73	2	76	0	0	0	0	76	0%	
Strom 3	Schulstraße (West)	Bergstraße (Süd)		2	24	5	30	0	0	0	0	30	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West)	Schulstraße (West)		0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
Strom 4	Bergstraße (Süd)	Schulstraße (West)		0	27	8	35	1	0	0	1	36	3%	
Strom 5	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Nord)		11	694	27	732	11	1	1	14	745	2%	
Strom 6	Bergstraße (Süd)	Sövenner Straße (Ost)		0	9	2	11	1	0	0	1	12	10%	
U-Turn S	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Sövenner Straße (Ost)	Bergstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Sövenner Straße (Ost)	Schulstraße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	Sövenner Straße (Ost)	Bergstraße (Nord)		2	3	0	5	0	0	0	0	5	0%	
U-Turn O	Sövenner Straße (Ost)	Sövenner Straße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	Bergstraße (Nord)	Sövenner Straße (Ost)		3	144	12	159	0	0	0	0	159	0%	
Strom 11	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Süd)		17	647	39	703	16	0	0	16	719	2%	
Strom 12	Bergstraße (Nord)	Schulstraße (West)		2	302	30	334	3	0	0	3	338	1%	
U-Turn N	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Nord)		0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
<b>Gesamtverkehr</b>				<b>38</b>	<b>2.123</b>	<b>141</b>	<b>2.301</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>38</b>	<b>2.340</b>	<b>2%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		6	626	60	692	8	0	0	8	700	1%	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)		29	1.402	80	1.510	29	1	1	32	1.542	2%	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenner Straße (Ost)		6	228	15	249	1	0	0	1	251	0%	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)		35	1.990	125	2.150	34	1	1	36	2.186	2%	

(Hochrechnung auf DTV)



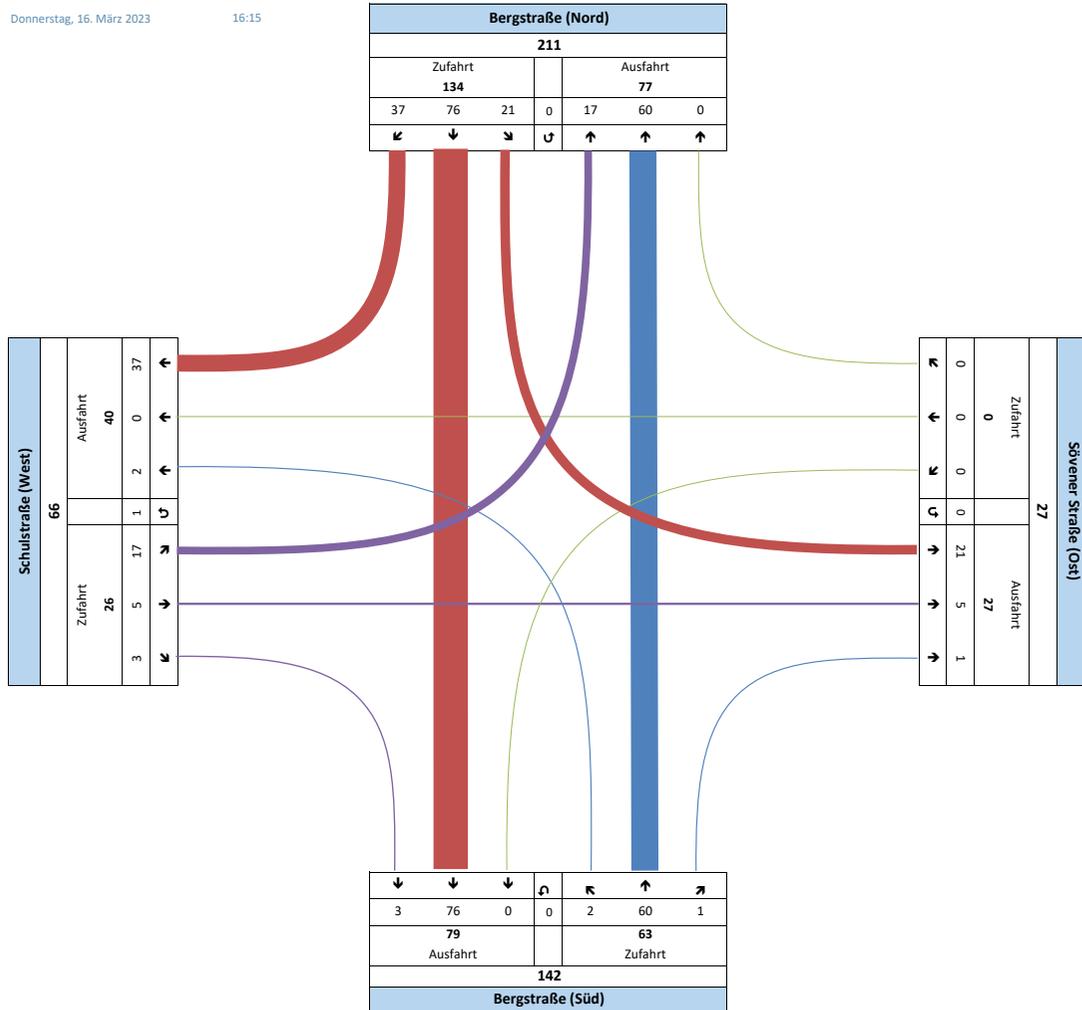
Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

KP6 - Bergstraße/Sövenner Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTV)												
	Von	Nach										
Strom 1	Schulstraße (West)	Bergstraße (Nord)	1	184	16	201	3	0	0	3	204	1%
Strom 2	Schulstraße (West)	Sövenner Straße (Ost)	1	68	1	71	0	0	0	0	71	0%
Strom 3	Schulstraße (West)	Bergstraße (Süd)	1	23	4	28	0	0	0	0	28	0%
U-Turn W	Schulstraße (West)	Schulstraße (West)	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 4	Bergstraße (Süd)	Schulstraße (West)	0	25	7	33	1	0	0	1	33	3%
Strom 5	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Nord)	10	649	25	685	9	1	1	11	696	2%
Strom 6	Bergstraße (Süd)	Sövenner Straße (Ost)	0	8	1	10	1	0	0	1	11	8%
U-Turn S	Bergstraße (Süd)	Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Sövenner Straße (Ost)	Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 8	Sövenner Straße (Ost)	Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 9	Sövenner Straße (Ost)	Bergstraße (Nord)	1	3	0	4	0	0	0	0	4	0%
U-Turn O	Sövenner Straße (Ost)	Sövenner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Bergstraße (Nord)	Sövenner Straße (Ost)	3	134	11	149	0	0	0	0	149	0%
Strom 11	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Süd)	16	605	37	658	13	0	0	13	671	2%
Strom 12	Bergstraße (Nord)	Schulstraße (West)	1	283	28	313	3	0	0	3	315	1%
U-Turn N	Bergstraße (Nord)	Bergstraße (Nord)	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>35</b>	<b>1.986</b>	<b>132</b>	<b>2.153</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>2.184</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)	6	586	57	648	6	0	0	6	654	1%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)	27	1.311	75	1.413	24	1	1	26	1.439	2%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenner Straße (Ost)	6	214	14	233	1	0	0	1	234	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)	33	1.861	117	2.011	28	1	1	29	2.041	1%



Dickenbezug: nachmittägliche Spitzestunde

KP6 - Bergstraße/Sövenner Straße/Schulstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt			
Verkehr vormittägliche Spitzestunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 7:30													
Von	Nach												
Strom 1	Schulstraße (West) Bergstraße (Nord)	4	0	17	2	19	0	0	0	0	19	0%	
Strom 2	Schulstraße (West) Sövenner Straße (Ost)	0	1	12	0	13	0	0	0	0	13	0%	
Strom 3	Schulstraße (West) Bergstraße (Süd)	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 4	Bergstraße (Süd) Schulstraße (West)	0	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%	
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	15	0	63	1	64	2	0	0	2	66	3%	
Strom 6	Bergstraße (Süd) Sövenner Straße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Sövenner Straße (Ost) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Nord)	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0%	
U-Turn O	Sövenner Straße (Ost) Sövenner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	Bergstraße (Nord) Sövenner Straße (Ost)	0	0	15	0	15	0	0	0	0	15	0%	
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	0	1	44	1	46	0	0	0	0	46	0%	
Strom 12	Bergstraße (Nord) Schulstraße (West)	4	0	20	3	23	2	0	0	2	25	8%	
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>23</b>	<b>3</b>	<b>177</b>	<b>8</b>	<b>188</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>192</b>	<b>2%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)										<b>63</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)										<b>119</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenner Straße (Ost)										<b>30</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)										<b>172</b>	<b>2%</b>



KP6 - Bergstraße/Sövenner Straße/Schulstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 16:15		Von		Nach									
Strom 1	Schulstraße (West) Bergstraße (Nord)	1	0	15	2	17	0	0	0	0	17	0%	
Strom 2	Schulstraße (West) Sövenner Straße (Ost)	0	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0%	
Strom 3	Schulstraße (West) Bergstraße (Süd)	0	1	2	0	3	0	0	0	0	3	0%	
U-Turn W	Schulstraße (West) Schulstraße (West)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 4	Bergstraße (Süd) Schulstraße (West)	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	0%	
Strom 5	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Nord)	7	1	55	1	57	2	0	1	3	60	5%	
Strom 6	Bergstraße (Süd) Sövenner Straße (Ost)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
U-Turn S	Bergstraße (Süd) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 7	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 8	Sövenner Straße (Ost) Schulstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 9	Sövenner Straße (Ost) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
U-Turn O	Sövenner Straße (Ost) Sövenner Straße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
Strom 10	Bergstraße (Nord) Sövenner Straße (Ost)	3	0	19	2	21	0	0	0	0	21	0%	
Strom 11	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Süd)	0	2	69	5	76	0	0	0	0	76	0%	
Strom 12	Bergstraße (Nord) Schulstraße (West)	4	0	37	0	37	0	0	0	0	37	0%	
U-Turn N	Bergstraße (Nord) Bergstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>15</b>	<b>4</b>	<b>205</b>	<b>11</b>	<b>220</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>223</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Schulstraße (West)		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>62</b>	<b>3</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Bergstraße (Süd)		<b>7</b>	<b>4</b>	<b>128</b>	<b>7</b>	<b>139</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Sövenner Straße (Ost)		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Bergstraße (Nord)		<b>15</b>	<b>3</b>	<b>195</b>	<b>10</b>	<b>208</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	
				<b>223</b>								<b>1%</b>	

# Auswertung der Verkehrszählung

VG Hennef Geistingen



<b>Datum:</b>	Donnerstag	16. März 2023
<b>Zeitraum:</b>	06:00 - 10:00 Uhr	
	12:00 - 14:00 Uhr	
	15:00 - 19:00 Uhr	
<b>Wetter:</b>	10° C, bewölkt	

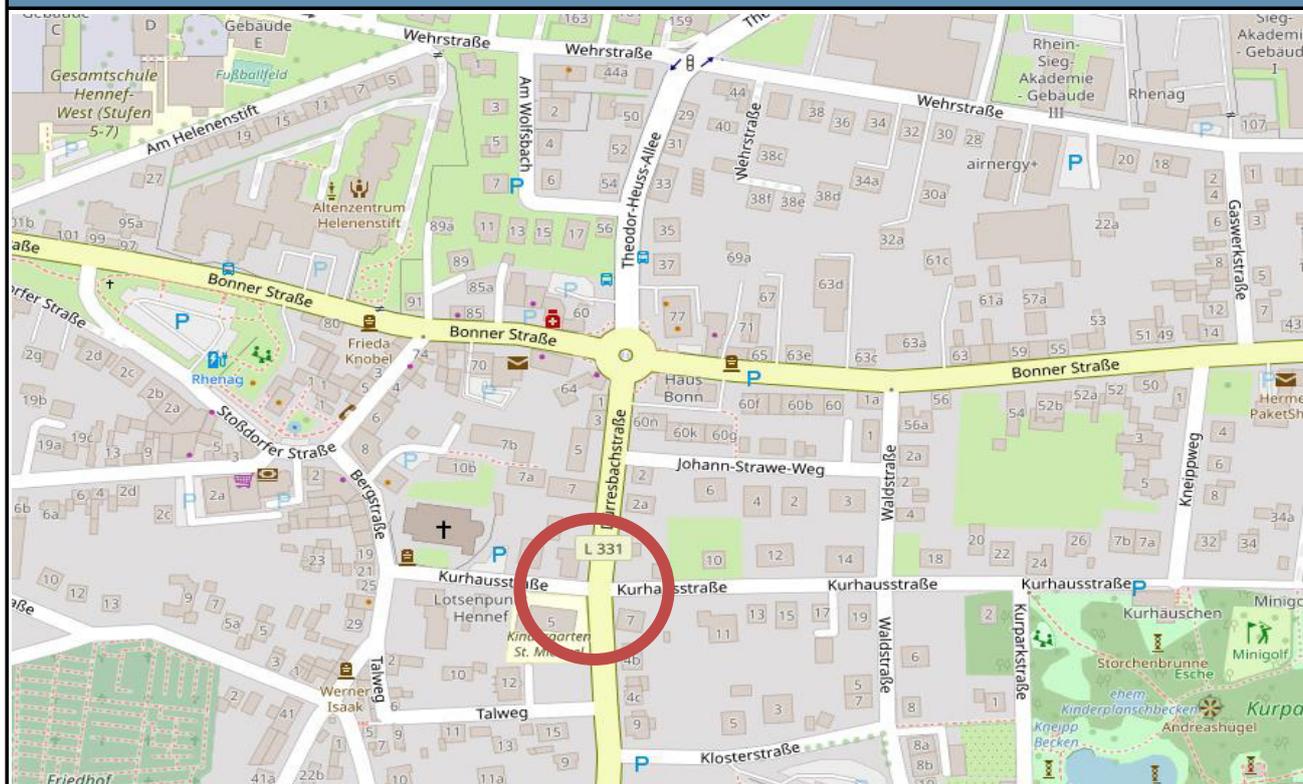
<b>Ort:</b>	Hennef
<b>Zählstelle:</b>	KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße
<b>Knotentyp:</b>	4-armig, Vorfahrtregelung

## Zufahrten/Knotenarme:

<b>Westen</b>	Kurhausstraße (West)
<b>Süden</b>	Dürresbachstraße (Süd)
<b>Osten</b>	Kurhausstraße (Ost)
<b>Norden</b>	Dürresbachstraße (Nord)

## Übersichtskarte

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)



## Kenndaten zur Hochrechnung auf Tageswerte

(nach FGSV: HBS 2001):

<b>Region:</b>	Westdeutschland
<b>Straßentyp:</b>	keine Stadautobahn
<b>Tagesganglinie Pkw:</b>	TGW2
<b>Tagesganglinie Lkw:</b>	LKW
<b>Sonntagsfaktor:</b>	0,7

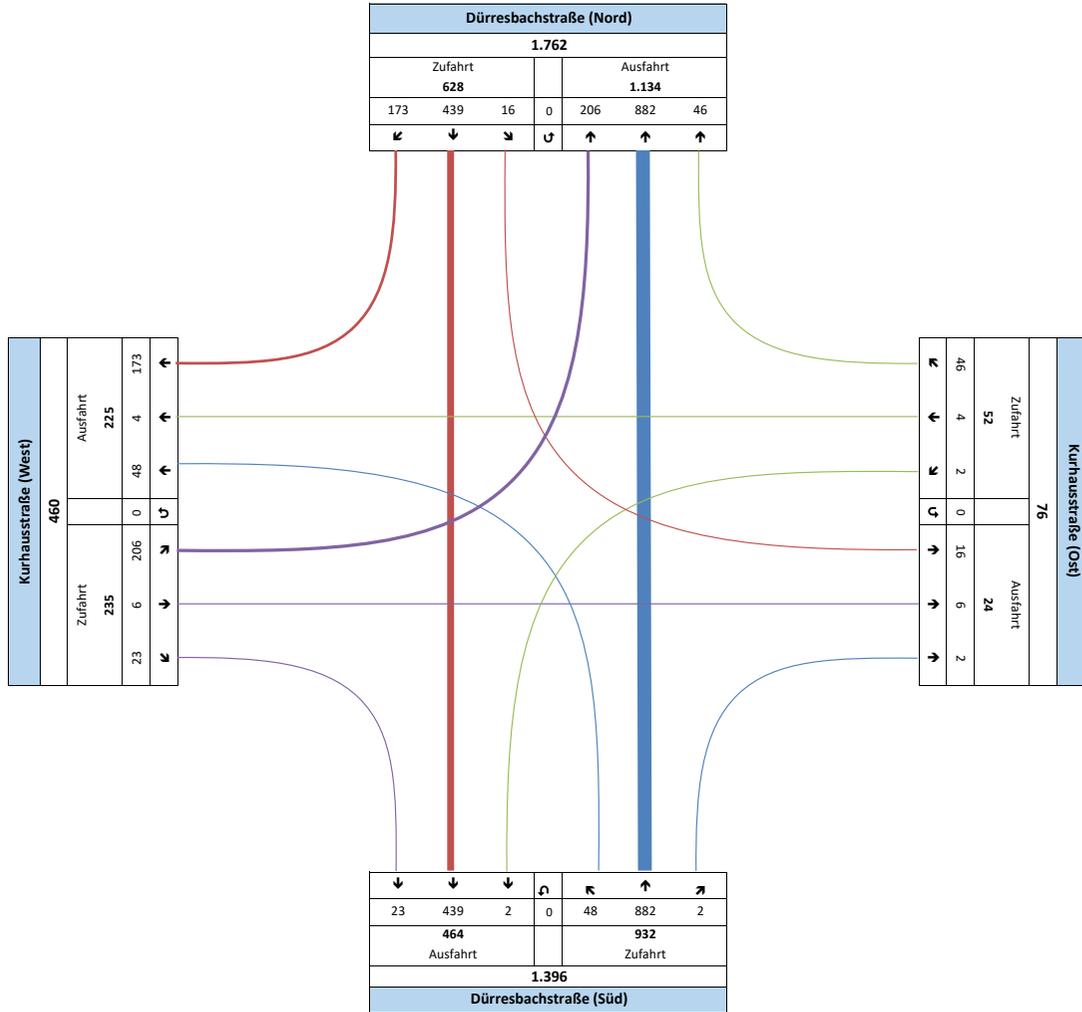
## Anmerkungen:

keine

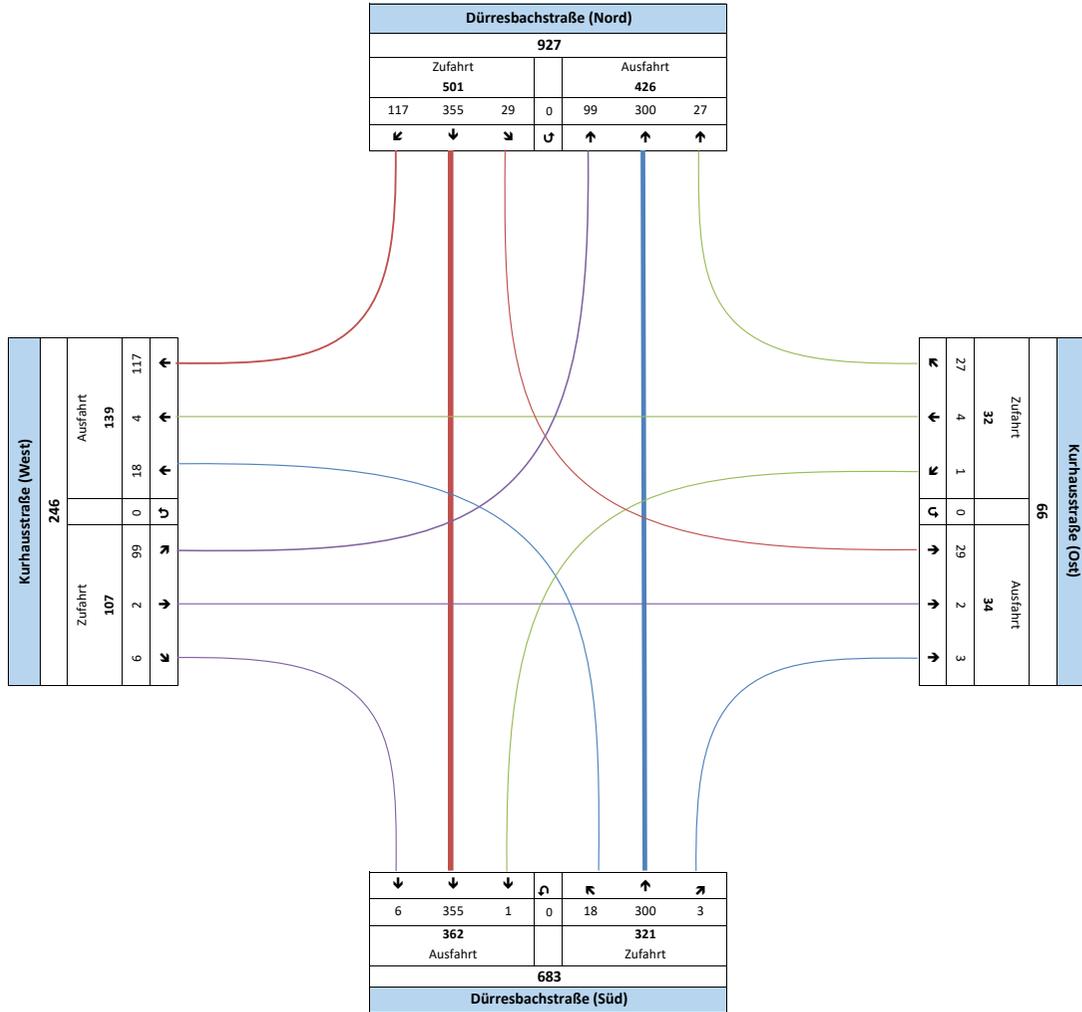




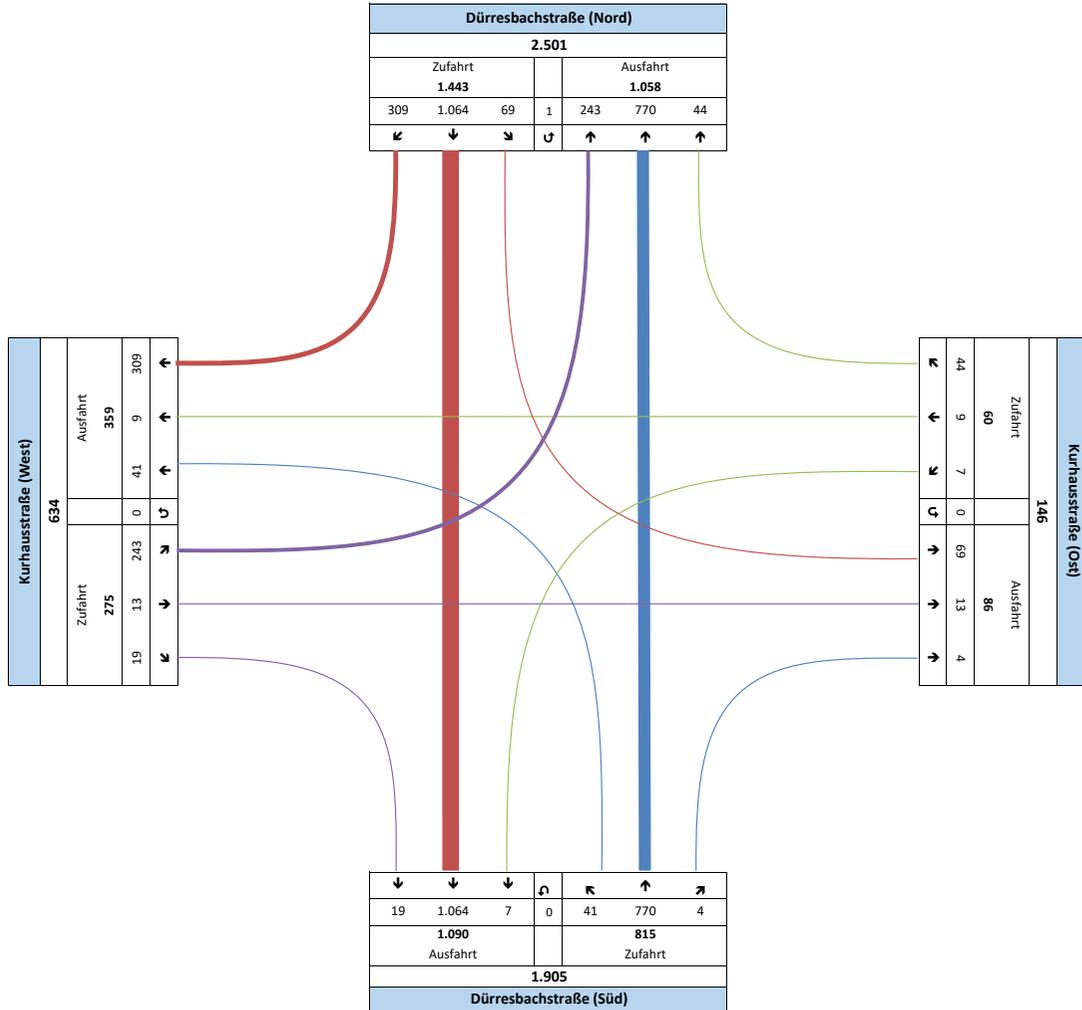




KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach											
Strom 1	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Nord)	4	1	197	7	205	1	0	0	1	206	0%
Strom 2	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (Ost)	24	0	5	1	6	0	0	0	0	6	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Süd)	1	0	20	3	23	0	0	0	0	23	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (West)	1	0	44	3	47	1	0	0	1	48	2%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Nord)	7	6	771	52	829	18	4	31	53	882	6%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (Ost)	2	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (West)	18	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Nord)	2	0	44	2	46	0	0	0	0	46	0%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (Ost)	3	0	13	3	16	0	0	0	0	16	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Süd)	1	3	353	27	383	13	6	37	56	439	13%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (West)	3	0	160	9	169	4	0	0	4	173	2%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>66</b>	<b>10</b>	<b>1.614</b>	<b>108</b>	<b>1.732</b>	<b>37</b>	<b>10</b>	<b>68</b>	<b>115</b>	<b>1.847</b>	<b>6%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>51</b>	<b>1</b>	<b>429</b>	<b>24</b>	<b>454</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>460</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>1.192</b>	<b>85</b>	<b>1.286</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>68</b>	<b>110</b>	<b>1.396</b>	<b>8%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>49</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>7</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>20</b>	<b>10</b>	<b>1.538</b>	<b>100</b>	<b>1.648</b>	<b>36</b>	<b>10</b>	<b>68</b>	<b>114</b>	<b>1.762</b>	<b>6%</b>

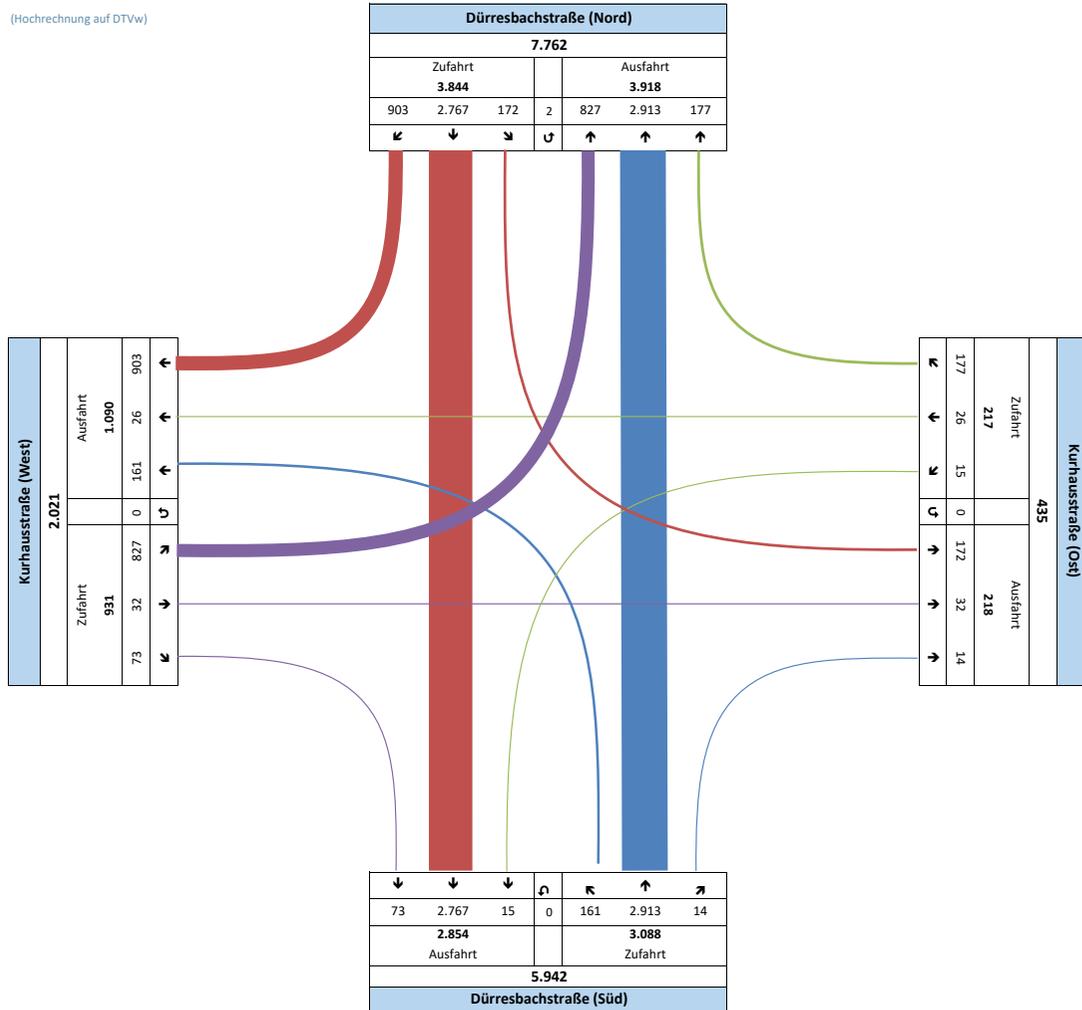


KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße			Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr vormittäglicher Zählzeitraum			Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach	Donnerstag, 16. März 2023, 12:00 - 14:00 Uhr											
Strom 1	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Nord)	1	1	95	2	98	1	0	0	1	99	1%
Strom 2	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (Ost)	14	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (West)	0	0	16	2	18	0	0	0	0	18	0%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Nord)	1	3	263	17	283	5	4	8	17	300	6%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (Ost)	1	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (West)	13	0	3	1	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Nord)	1	0	21	6	27	0	0	0	0	27	0%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (Ost)	5	1	26	2	29	0	0	0	0	29	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Süd)	1	3	296	23	322	8	7	18	33	355	9%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (West)	0	3	108	5	116	0	1	0	1	117	1%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>37</b>	<b>11</b>	<b>840</b>	<b>58</b>	<b>909</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>26</b>	<b>52</b>	<b>961</b>	<b>5%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>			<b>28</b>	<b>4</b>	<b>230</b>	<b>10</b>	<b>244</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>246</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>			<b>3</b>	<b>6</b>	<b>585</b>	<b>42</b>	<b>633</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>50</b>	<b>683</b>	<b>7%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>			<b>34</b>	<b>1</b>	<b>56</b>	<b>9</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>			<b>9</b>	<b>11</b>	<b>809</b>	<b>55</b>	<b>875</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>26</b>	<b>52</b>	<b>927</b>	<b>6%</b>



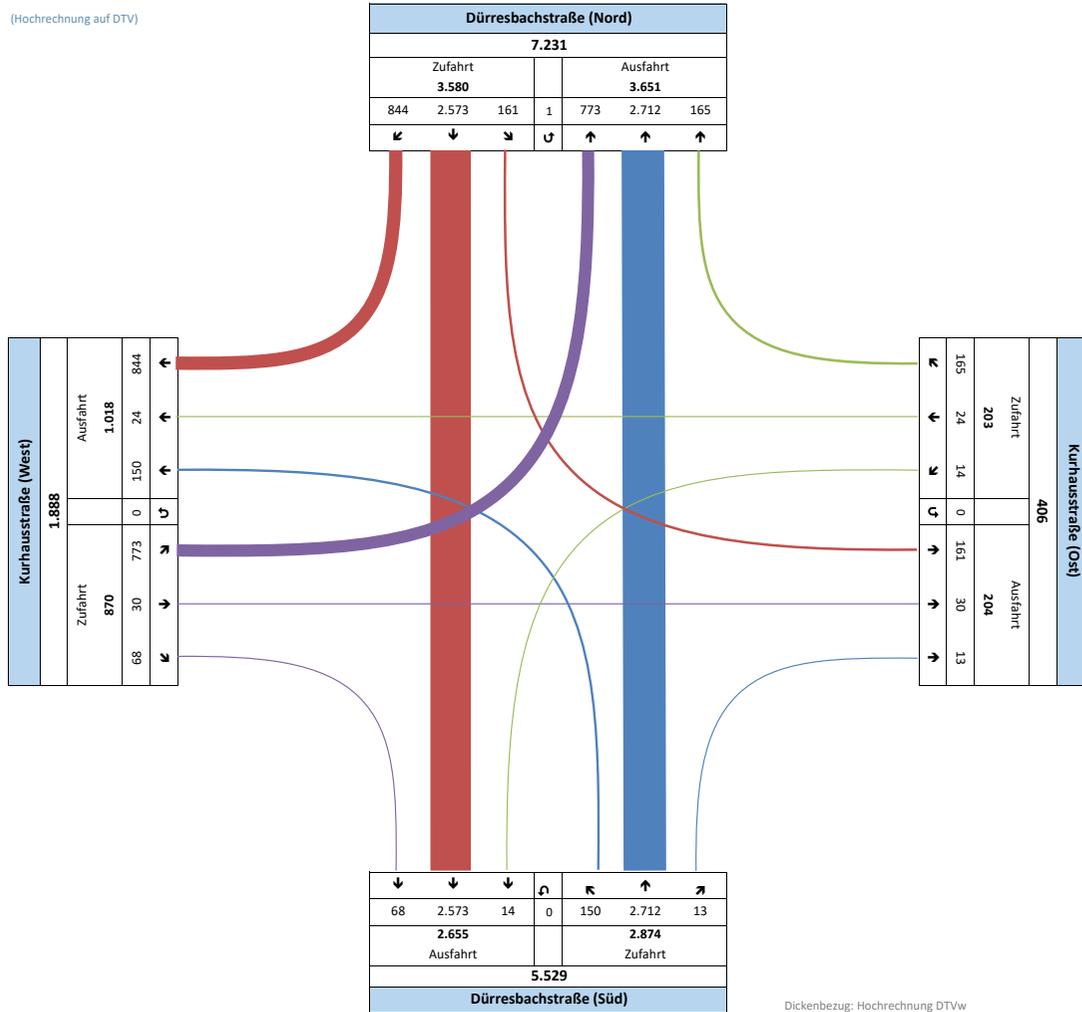
KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße			Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt	
Verkehr nachmittäglicher Zählzeitraum			Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Von	Nach	Donnerstag, 16. März 2023, 15:00 - 19:00 Uhr											
Strom 1	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Nord)	6	3	228	9	240	3	0	0	3	243	1%
Strom 2	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (Ost)	35	0	11	2	13	0	0	0	0	13	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	19	0	19	0	0	0	0	19	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (West)	2	1	35	3	39	2	0	0	2	41	5%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Nord)	3	8	702	31	741	4	0	25	29	770	4%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (Ost)	2	0	2	2	4	0	0	0	0	4	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Süd)	1	0	5	1	6	1	0	0	1	7	14%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (West)	36	0	9	0	9	0	0	0	0	9	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Nord)	3	0	42	1	43	1	0	0	1	44	2%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (Ost)	5	2	63	4	69	0	0	0	0	69	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Süd)	6	15	990	38	1.043	7	0	14	21	1.064	2%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (West)	3	3	290	15	308	1	0	0	1	309	0%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Nord)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>102</b>	<b>32</b>	<b>2.397</b>	<b>106</b>	<b>2.535</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>58</b>	<b>2.593</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>			<b>82</b>	<b>7</b>	<b>592</b>	<b>29</b>	<b>628</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>634</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>			<b>14</b>	<b>24</b>	<b>1.753</b>	<b>75</b>	<b>1.852</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>53</b>	<b>1.905</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>			<b>82</b>	<b>2</b>	<b>132</b>	<b>10</b>	<b>144</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>146</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>			<b>26</b>	<b>31</b>	<b>2.317</b>	<b>98</b>	<b>2.446</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>55</b>	<b>2.501</b>	<b>2%</b>

(Hochrechnung auf DTWw)



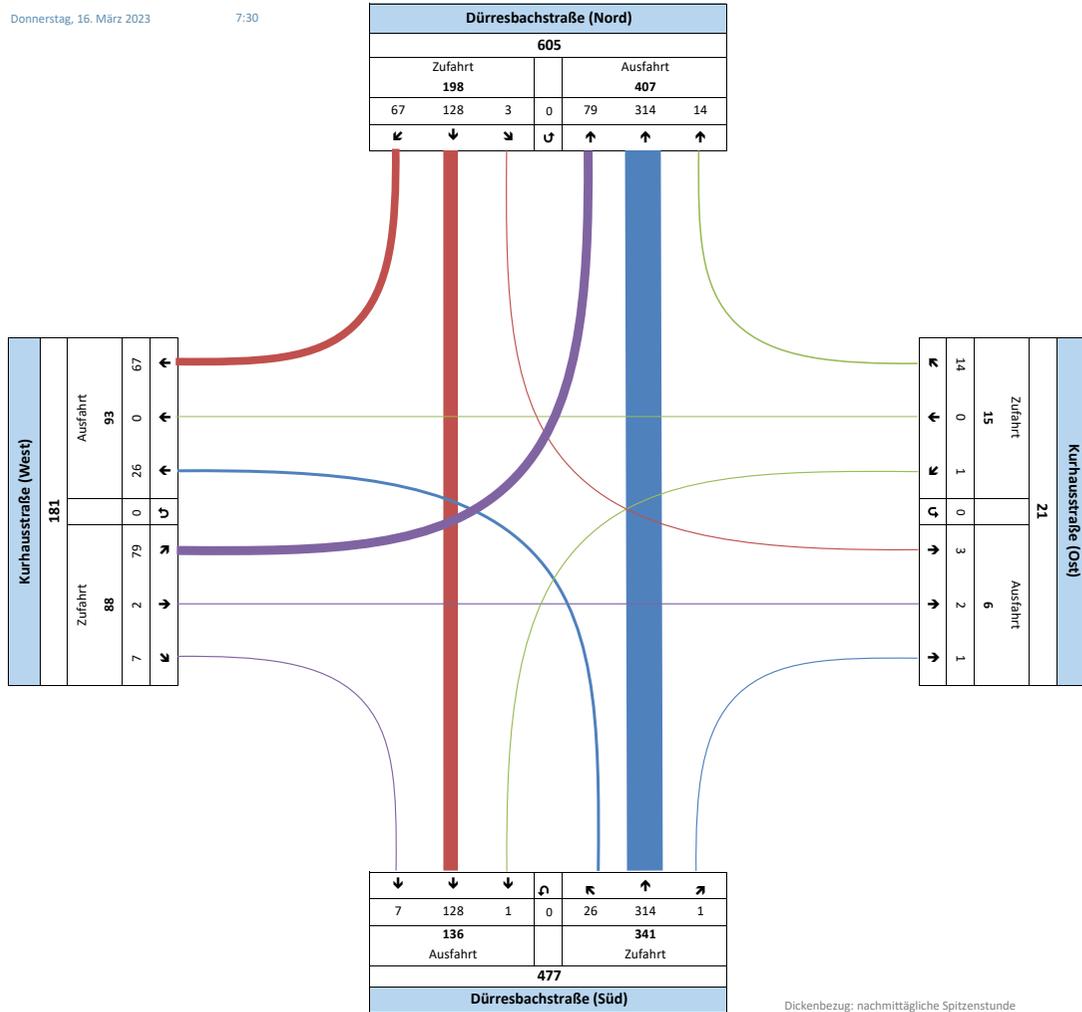
KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
werktägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTWw)		Von		Nach								
Strom 1	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Nord)		8	786	27	821	6	0	0	6	827	1%
Strom 2	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (Ost)		0	27	5	32	0	0	0	0	32	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Süd)		0	68	5	73	0	0	0	0	73	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (West)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (West)		2	144	12	157	3	0	0	3	161	2%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Nord)		26	2.625	151	2.802	30	9	72	112	2.913	4%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (Ost)		0	11	3	14	0	0	0	0	14	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Süd)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Süd)		0	12	2	14	1	0	0	1	15	8%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (West)		0	23	3	26	0	0	0	0	26	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Nord)		0	162	14	175	1	0	0	1	177	1%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (Ost)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (Ost)		5	154	14	172	0	0	0	0	172	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Süd)		32	2.478	133	2.643	32	15	78	124	2.767	4%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (West)		9	844	44	897	6	1	0	7	903	1%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Nord)		0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>80</b>	<b>7.334</b>	<b>411</b>	<b>7.826</b>	<b>79</b>	<b>25</b>	<b>150</b>	<b>254</b>	<b>8.080</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Kurhausstraße (West)	18	1.891	95	2.005	15	1	0	16	2.021	1%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Dürresbachstraße (Süd)	59	5.337	305	5.702	67	24	150	241	5.942	4%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Kurhausstraße (Ost)	5	389	39	432	2	0	0	2	435	1%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Dürresbachstraße (Nord)	79	7.052	383	7.513	75	25	150	250	7.762	3%

(Hochrechnung auf DTV)



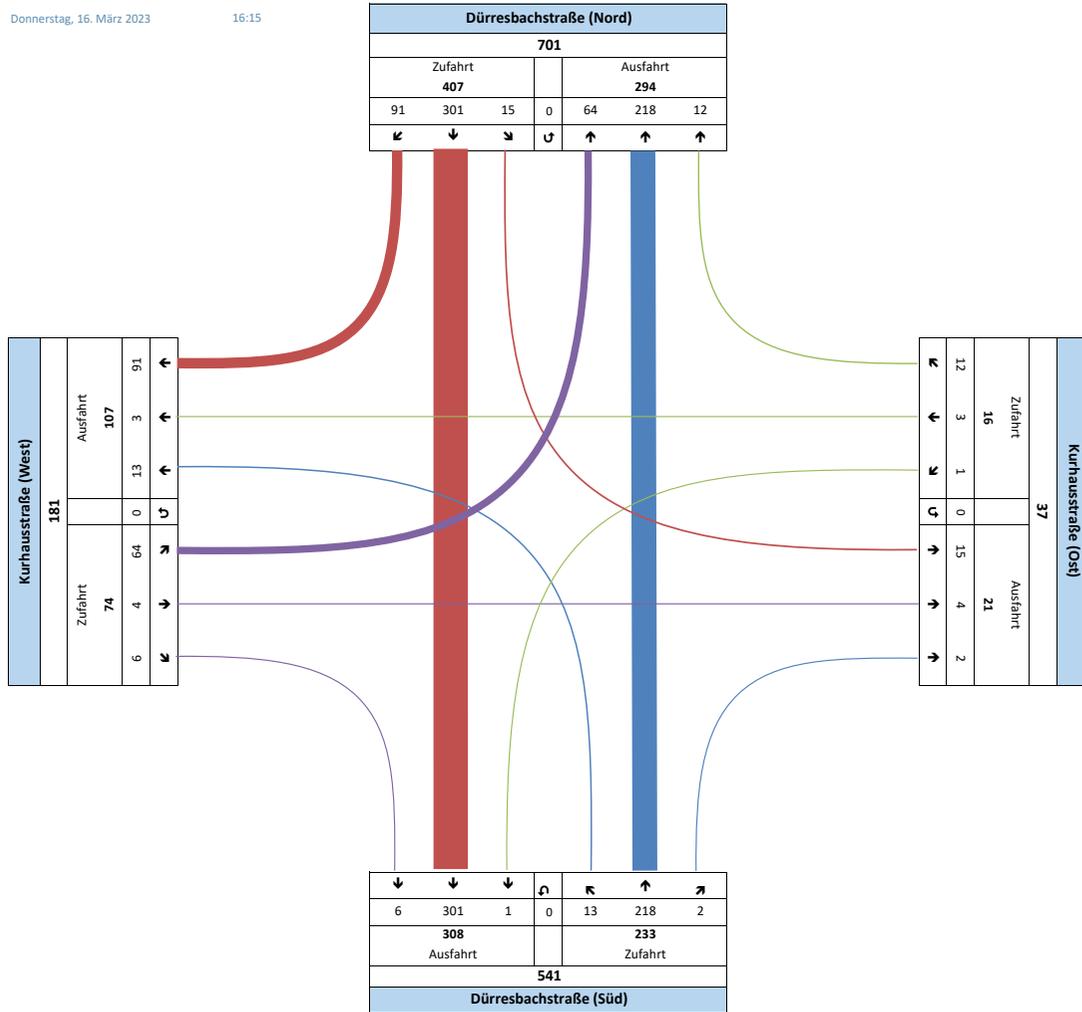
Dickenbezug: Hochrechnung DTVw

KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
tägliche Verkehrsbelastung		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Hochrechnung auf 24h (DTV)		Von		Nach								
Strom 1	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Nord)	7	735	25	768	5	0	0	5	773	1%
Strom 2	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (Ost)	0	25	4	30	0	0	0	0	30	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West)	Dürresbachstraße (Süd)	0	64	4	68	0	0	0	0	68	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West)	Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (West)	1	134	11	147	3	0	0	3	150	2%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Nord)	24	2.455	141	2.621	25	7	59	91	2.712	3%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd)	Kurhausstraße (Ost)	0	10	3	13	0	0	0	0	13	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd)	Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Süd)	0	11	1	13	1	0	0	1	14	7%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (West)	0	21	3	24	0	0	0	0	24	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost)	Dürresbachstraße (Nord)	0	151	13	164	1	0	0	1	165	1%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost)	Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (Ost)	4	144	13	161	0	0	0	0	161	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Süd)	30	2.318	124	2.472	26	12	63	101	2.573	4%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord)	Kurhausstraße (West)	8	789	41	839	5	1	0	6	844	1%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord)	Dürresbachstraße (Nord)	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
<b>Gesamtverkehr</b>			<b>75</b>	<b>6.861</b>	<b>385</b>	<b>7.321</b>	<b>64</b>	<b>20</b>	<b>122</b>	<b>207</b>	<b>7.527</b>	<b>3%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		Kurhausstraße (West)	17	1.769	89	1.875	12	1	0	13	1.888	1%
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		Dürresbachstraße (Süd)	55	4.993	286	5.334	54	19	122	196	5.529	4%
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		Kurhausstraße (Ost)	4	363	37	405	2	0	0	2	406	0%
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		Dürresbachstraße (Nord)	74	6.597	358	7.028	61	20	122	203	7.231	3%

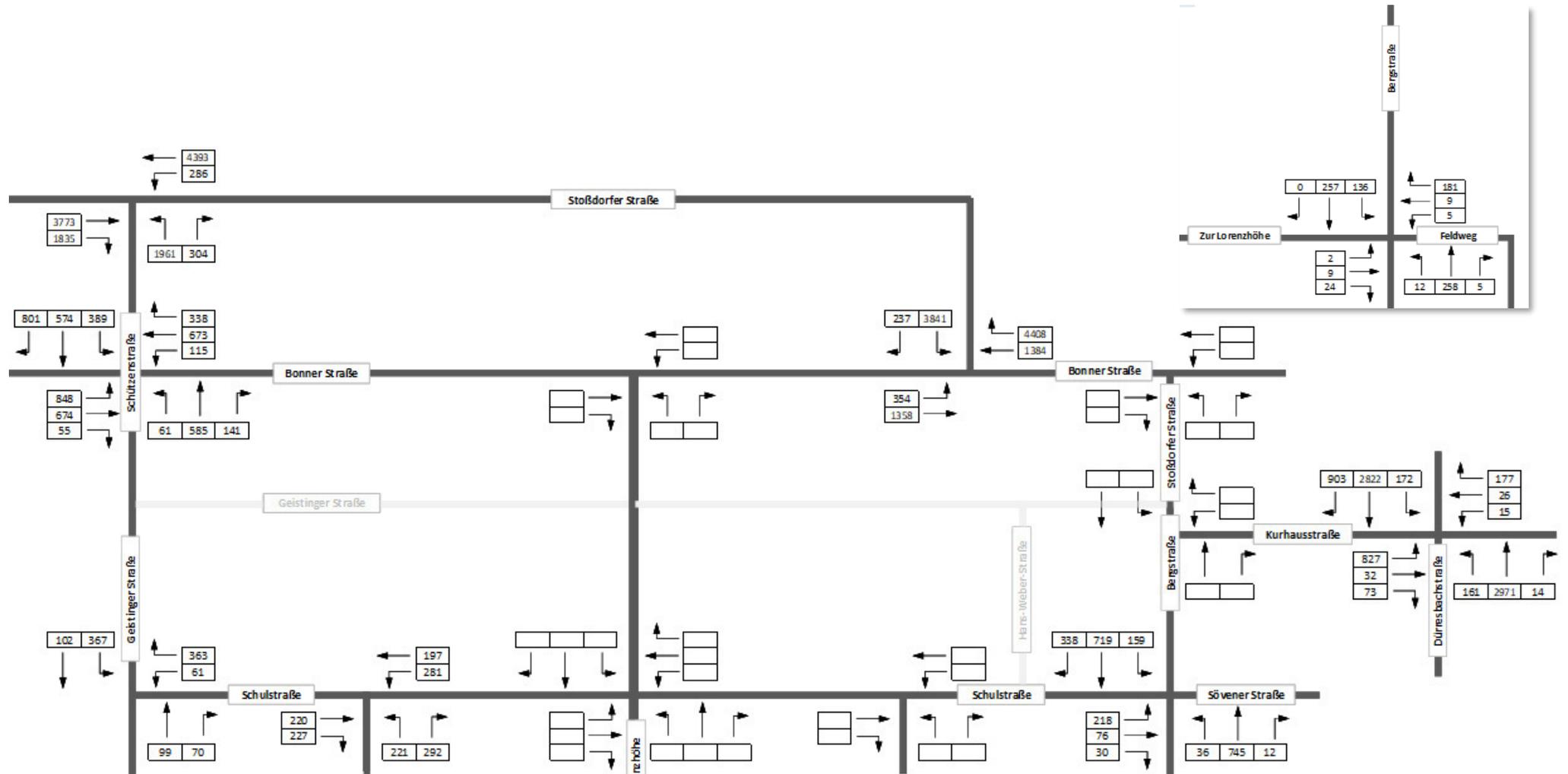


Dickenbezug: nachmittägliche Spitzenszene

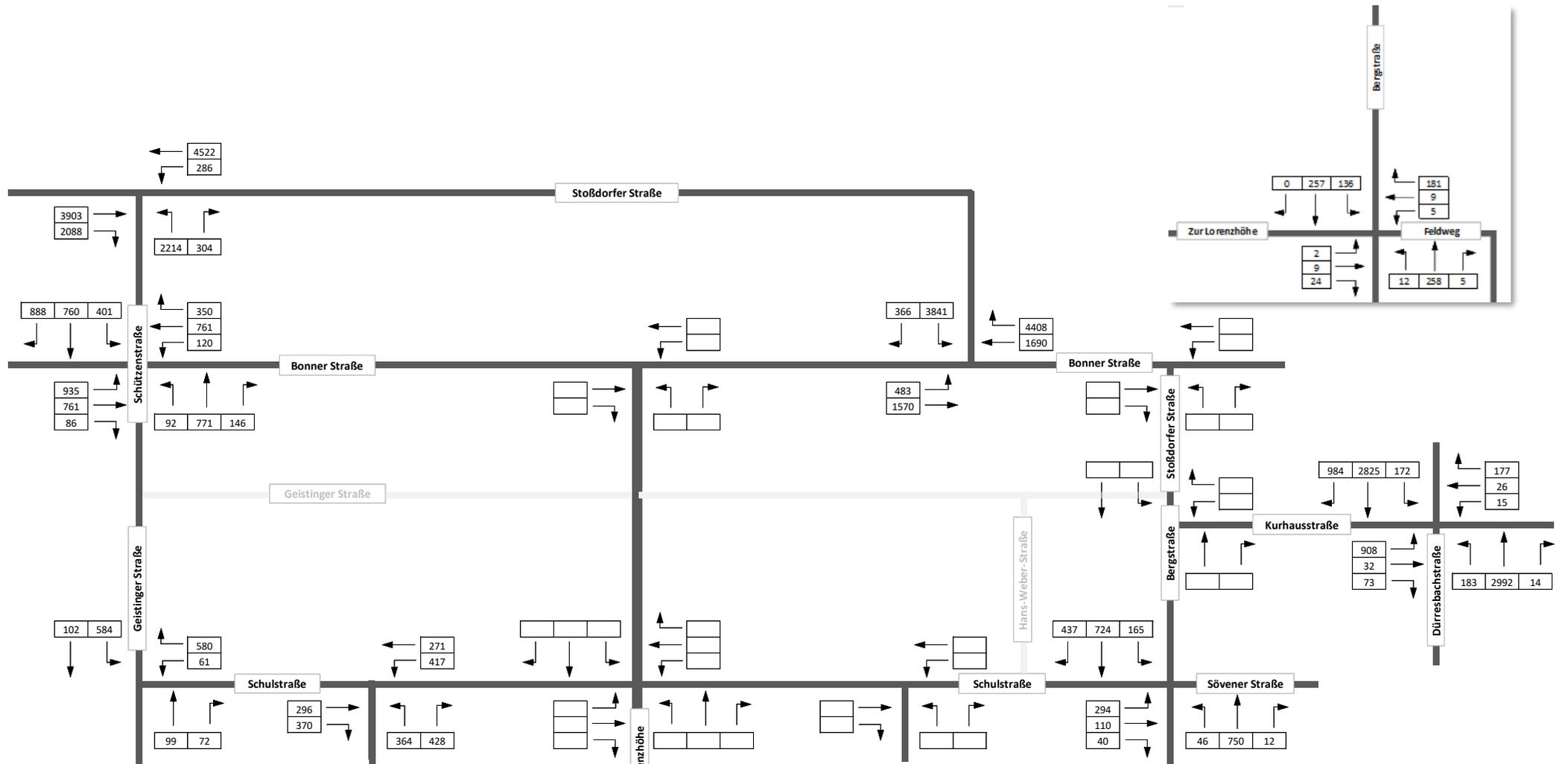
KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße		Rad	Leichtverkehr				Schwerverkehr				Kfz Gesamt		
Verkehr vormittägliche Spitzenszene		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil	
Donnerstag, 16. März 2023 7:30													
Von	Nach												
Strom 1	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Nord)	2	1	74	3	78	1	0	0	0	1	79	1%
Strom 2	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (Ost)	15	0	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	7	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (West)	0	0	24	2	26	0	0	0	0	0	26	0%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Nord)	4	3	287	10	300	5	0	9	14	314	4%	
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (Ost)	2	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%	
Strom 8	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (West)	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 9	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Nord)	0	0	13	1	14	0	0	0	0	14	0%	
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (Ost)	1	0	2	1	3	0	0	0	0	3	0%	
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	110	7	117	2	2	7	11	128	9%	
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (West)	0	0	64	2	66	1	0	0	1	67	1%	
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>29</b>	<b>4</b>	<b>585</b>	<b>26</b>	<b>615</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>642</b>	<b>4%</b>	
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>22</b>	<b>1</b>	<b>171</b>	<b>7</b>	<b>179</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>181</b>	<b>1%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>6</b>	<b>3</b>	<b>430</b>	<b>19</b>	<b>452</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>477</b>	<b>5%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>23</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0%</b>	
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>7</b>	<b>4</b>	<b>550</b>	<b>24</b>	<b>578</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>605</b>	<b>4%</b>	



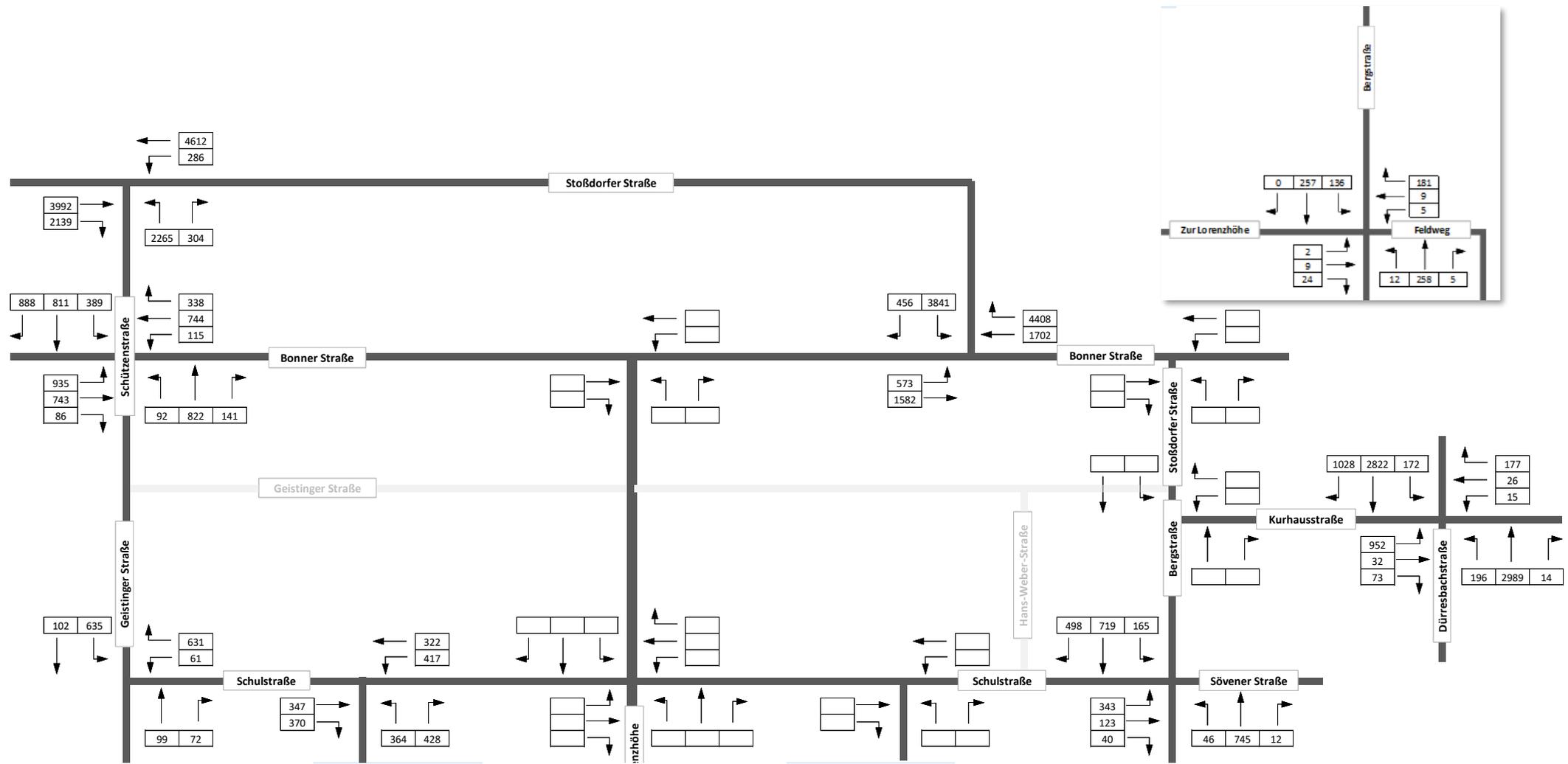
KP8 - Kurhausstraße/Dürresbachstraße		Rad		Leichtverkehr			Schwerverkehr			Kfz Gesamt		
Verkehr nachmittägliche Spitzenstunde		Fahrrad	Krad	Pkw	Lieferw.	Summe LV	Lkw	Lastzug	Bus	Summe SV	Summe Kfz	SV-Anteil
Donnerstag, 16. März 2023 16:15		Von		Nach								
Strom 1	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Nord)	0	1	60	2	63	1	0	0	1	64	2%
Strom 2	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (Ost)	8	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0%
Strom 3	Kurhausstraße (West) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	6	0	6	0	0	0	0	6	0%
U-Turn W	Kurhausstraße (West) → Kurhausstraße (West)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 4	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (West)	0	1	10	2	13	0	0	0	0	13	0%
Strom 5	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Nord)	2	6	196	8	210	2	0	6	8	218	4%
Strom 6	Dürresbachstraße (Süd) → Kurhausstraße (Ost)	1	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0%
U-Turn S	Dürresbachstraße (Süd) → Dürresbachstraße (Süd)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 7	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Süd)	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0%
Strom 8	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (West)	9	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0%
Strom 9	Kurhausstraße (Ost) → Dürresbachstraße (Nord)	0	0	12	0	12	0	0	0	0	12	0%
U-Turn O	Kurhausstraße (Ost) → Kurhausstraße (Ost)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Strom 10	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (Ost)	2	0	15	0	15	0	0	0	0	15	0%
Strom 11	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Süd)	2	8	271	17	296	2	0	3	5	301	2%
Strom 12	Dürresbachstraße (Nord) → Kurhausstraße (West)	0	1	85	5	91	0	0	0	0	91	0%
U-Turn N	Dürresbachstraße (Nord) → Dürresbachstraße (Nord)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>25</b>	<b>17</b>	<b>665</b>	<b>34</b>	<b>716</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>730</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung West</b>		<b>17</b>	<b>3</b>	<b>168</b>	<b>9</b>	<b>180</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>181</b>	<b>1%</b>
<b>Querschnittsbelastung Süd</b>		<b>6</b>	<b>15</b>	<b>486</b>	<b>27</b>	<b>528</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>541</b>	<b>2%</b>
<b>Querschnittsbelastung Ost</b>		<b>21</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>0%</b>
<b>Querschnittsbelastung Nord</b>		<b>6</b>	<b>16</b>	<b>639</b>	<b>32</b>	<b>687</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>701</b>	<b>2%</b>



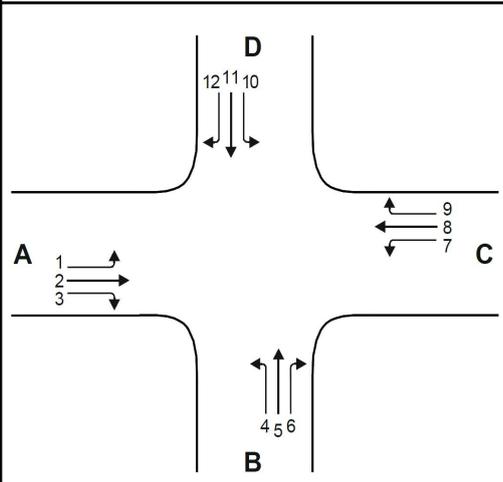
Prognose-Mit-Fall DTVw Szenario A



Prognose-Mit-Fall DTVw Szenario B



**Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"**



Knotenpunkt: A-C Bergstraße West / B-D Feldweg Süd

Knotenpunktform:  Einmündung  Kreuzung

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:00-17:00  
 Planung  Analyse

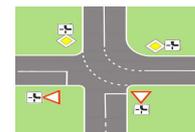
Verkehrsregelung: "rechts vor links"

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 20$  s      Qualitätsstufe D

Zufahrt	Verkehrsstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) $\sum$ Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5)  $t_w$ [s]	Qualitätsstufe  (Tabelle S5-1 mit Sp.6)  QSV
		LV  $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus  $q_{Lkw+}$ [Lkw/h]	LkwK  $q_{LkwK}$ [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3)  $q_{Kfz,i}$ [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1	3	0	0	3	92	8,2	A-B
	2	29	0	0	29			
	3	1	0	0	1			
B	4	1	0	0	1			
	5	0	0	0	0			
	6	12	0	0	12			
C	7	13	0	0	13			
	8	32	0	0	32			
	9	0	0	0	0			
D	10	0	0	0	0			
	11	1	0	0	1			
	12	0	0	0	0			
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $Fz_{ges}$								<b>A-B</b>

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Knotenpunkt : Bonner Straße / Schützenstraße  
 Stunde : Vormittagsspitze (7:30-8:30 Uhr)  
 Datei : BONNERSTRASSE\_SCHÜTZENSTRASSE\_ANALYSEVM.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		98	6,6	3,8	250	600					
2		77	6,5	4	223	586	598	8,5	1	2	A
3		4	6,5	3,7	122	800					
4		6	6,6	3,8	193	708					
5		60	6,6	3,8	149	750	766	5,2	0	1	A
6		15	6,5	3,7	86	871					
9		21	Haupt-	Strom							
8		40	5,5	2,6	139	1177	1253	3	0	0	A
7		5	5,5	2,6	113	1214					
10		36	Haupt-	Strom							
11		53	Haupt-	Strom							
12		64	Haupt-	Strom							

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

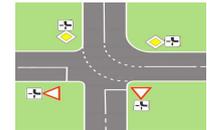
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Schützen Straße Nord	
Bonner Straße West		Bonner Straße Ost
	Schützenstraße Süd	

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Knotenpunkt : Bonner Straße / Schützenstraße  
 Stunde : Vormittagsspitze (7:30-8:30 Uhr)  
 Datei : BONNERSTRASSE\_SCHÜTZENSTRASSE\_PROGNOSE-Mit\_A\_VM.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		100	6,6	3,8	291	549					
2		81	6,5	4	261	539	552	9,9	2	2	A
3		9	6,5	3,7	140	777					
4		11	6,6	3,8	216	683					
5		73	6,6	3,8	166	730	742	5,6	0	1	A
6		16	6,5	3,7	96	860					
9		23	Haupt-	Strom							
8		44	5,5	2,6	156	1154	1235	3	0	0	A
7		6	5,5	2,6	129	1191					
10		38	Haupt-	Strom							
11		66	Haupt-	Strom							
12		66	Haupt-	Strom							

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Schützen Straße Nord	
Bonner Straße West		Bonner Straße Ost
	Schützenstraße Süd	

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Knotenpunkt : Bonner Straße / Schützenstraße  
 Stunde : Vormittagsspitze (7:30-8:30 Uhr)  
 Datei : BONNERSTRASSE\_SCHÜTZENSTRASSE\_PROGNOSE-Mit\_B\_VM.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		101	5,6	3,8	291	599					
2		79	5,6	3,8	264	604	606	8,5	1	2	A
3		6	6,5	3,7	142	776					
4		8	5,6	3,8	216	727					
5		78	5,6	3,8	162	769	778	5,3	0	1	A
6		15	6,5	3,7	97	859					
9		21	Haupt-	Strom							
8		42	5,5	2,6	160	1149	1228	3,1	0	0	A
7		5	5,5	2,6	133	1186					
10		36	Haupt-	Strom							
11		71	Haupt-	Strom							
12		67	Haupt-	Strom							

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Schützen Straße Nord	
Bonner Straße West		Bonner Straße Ost
	Schützenstraße Süd	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)						Datum: 09.06.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	41	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	106	8	0			1,053		1	ja	ja
4	131	6	0			1,033		1	nein	ja
5	255	14	1			1,044		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	342	3	1			1,011		1	ja	nein
12	19	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen								Stadt:		
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)								Datum: 09.06.2023		
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr								Bearbeiter:		
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K3	1,800	2000	11	343				209	
2										
3	K3	1,895	1900	11	326					198
4	K2	1,859	1937	36	1024	287	158		445	
5	K2	1,880	1915	36	1012					
6										
7										
8										
9										
10										
11	K1	1,820	1978	34	989					
12	K1	1,800	2000	34	1000					866
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K3	155		114	41		9,012		201	
21	K2	270	270				6,062			1012
22	K2	137			137		5,118			445
41	K1	365	346	19			8,407		982	

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)						Datum: 09.06.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	155	0,771	0,10	2,232	5,167	56	70,5	E (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	270	0,267	0,53	0,207	3,089	38	9,8	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	137	0,308	0,23	0,255	2,463	32	24,4	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	365	0,372	0,50	0,345	4,729	51	12,2	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			927						23,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	37					B
2	cd	100	0	1	62					D
4	ab	100	0	1	62					D
									Gesamtbewertung:	E (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)					Datum: 14.06.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	41	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	106	8	0			1,053		1	ja	ja
4	131	6	0			1,033		1	nein	ja
5	255	14	1			1,044		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	342	3	1			1,011		1	ja	nein
12	19	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr											
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geisingen								Stadt: _____			
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)								Datum: 14.06.2023			
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]	
1	K3	1,800	2000	13	400				266		
2											
3	K3	1,895	1900	13	380					253	
4	K2	1,859	1937	34	968	256	158		414		
5	K2	1,880	1915	34	957						
6											
7											
8											
9											
10											
11	K1	1,820	1978	32	932						
12	K1	1,800	2000	32	943					809	
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]	
11	K3	155		114	41		7,099		256		
21	K2	270	270				6,346			957	
22	K2	137			137		5,234			414	
41	K1	365	346	19			8,806		925		

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Analyse-Fall (Nachmittags-Spitze)						Datum: 14.06.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	155	0,605	0,13	0,960	3,802	44	42,1	C (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	270	0,282	0,50	0,225	3,282	40	11,0	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	137	0,331	0,21	0,285	2,539	32	25,8	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	365	0,395	0,47	0,383	5,017	53	13,7	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			927						19,4	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	39					B
2	cd	100	0	1	60					D
4	ab	100	0	1	60					D
Gesamtbewertung:									D (D) <sup>R</sup>	

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	41	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	106	8	0			1,053		1	ja	ja
4	131	6	0			1,033		1	nein	ja
5	293	14	1			1,039		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	393	3	1			1,009		1	ja	nein
12	19	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>		<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
		<b>Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr</b>									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen								Stadt:			
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)								Datum: 29.08.2023			
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter:						
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]	
1	K3	1,800	2000	11	343				209		
2											
3	K3	1,895	1900	11	326					198	
4	K2	1,859	1937	36	1024	254	158		412		
5	K2	1,870	1925	36	1018						
6											
7											
8											
9											
10											
11	K1	1,817	1981	34	991						
12	K1	1,800	2000	34	1000					866	
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]	
11	K3	155		114	41		9,012		201		
21	K2	308	308				6,821			1018	
22	K2	137			137		5,242			412	
41	K1	416	397	19			9,579		985		

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	155	0,771	0,10	2,232	5,167	56	70,5	E (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	308	0,303	0,53	0,249	3,609	43	10,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	137	0,333	0,21	0,287	2,544	32	25,9	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	416	0,422	0,50	0,433	5,583	58	12,8	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			1016						22,6	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	37					B
2	cd	100	0	1	62					D
4	ab	100	0	1	62					D
Gesamtbewertung:										E (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	41	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	106	8	0			1,053		1	ja	ja
4	131	6	0			1,033		1	nein	ja
5	293	0	0			1,000		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	394	3	1			1,009		1	ja	nein
12	19	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)											
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]	
1	K3	1,800	2000	13	400				266		
2											
3	K3	1,895	1900	13	380					253	
4	K2	1,859	1937	34	968	235	158		393		
5	K2	1,800	2000	34	1000						
6											
7											
8											
9											
10											
11	K1	1,817	1981	32	934						
12	K1	1,800	2000	32	943					809	
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]	
11	K3	155		114	41		7,099		256		
21	K2	293	293				6,773			1000	
22	K2	137			137		5,319			393	
41	K1	417	398	19			10,081		927		

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Fall (Nachmittags-Spitze)							Datum: 29.08.2023			
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr							Bearbeiter: _____			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	155	0,605	0,13	0,960	3,802	44	42,1	C (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	293	0,293	0,50	0,238	3,575	41	11,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	137	0,349	0,20	0,310	2,595	33	26,8	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	417	0,450	0,47	0,488	5,954	61	14,5	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			1002						19,4	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	39					B
2	cd	100	0	1	60					D
4	ab	100	0	1	60					D
Gesamtbewertung:										D (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	43	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	113	8	0			1,050		1	ja	ja
4	144	6	0			1,030		1	nein	ja
5	293	14	1			1,039		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	393	3	1			1,009		1	ja	nein
12	21	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>		<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>								
		<b>Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr</b>								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K3	1,800	2000	11	343				209	
2										
3	K3	1,889	1906	11	327					199
4	K2	1,854	1942	36	1026	255	158		413	
5	K2	1,870	1925	36	1018					
6										
7										
8										
9										
10										
11	K1	1,817	1981	34	991					
12	K1	1,800	2000	34	1000					866
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K3	164		121	43		10,123		202	
21	K2	308	308				6,821			1018
22	K2	150			150		5,660			413
41	K1	418	397	21			9,635		984	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	164	0,812	0,10	2,865	5,986	63	81,7	E (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	308	0,303	0,53	0,249	3,609	43	10,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	150	0,363	0,21	0,331	2,820	35	26,4	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	418	0,425	0,50	0,437	5,624	58	12,8	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			1040						24,9	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	37					B
2	cd	100	0	1	62					D
4	ab	100	0	1	62					D
Gesamtbewertung:										E (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	43	1	0			1,017		1	ja	ja
2								0		
3	113	8	0			1,050		1	ja	ja
4	144	6	0			1,030		1	nein	ja
5	293	0	0			1,000		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	394	3	1			1,009		1	ja	nein
12	21	1	0			1,034		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geisingen	Stadt: _____
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)	Datum: 29.08.2023
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr	Bearbeiter: _____

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K3	1,831	1966	13	393				261	
2										
3	K3	1,889	1906	13	381					253
4	K2	1,854	1942	34	971	235	158		393	
5	K2	1,800	2000	34	1000					
6										
7										
8										
9										
10										
11	K1	1,817	1981	32	934					
12	K1	1,861	1934	32	912					782

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K3	165		121	44		7,686		255	
21	K2	293	293				6,773			1000
22	K2	150			150		5,752			393
41	K1	420	398	22			10,167		925	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall A (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	165	0,647	0,13	1,170	4,214	48	45,3	C (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	293	0,293	0,50	0,238	3,575	41	11,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	150	0,382	0,20	0,360	2,881	36	27,4	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	420	0,454	0,47	0,497	6,018	62	14,5	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			1028						20,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	39					B
2	cd	100	0	1	60					D
4	ab	100	0	1	60					D
Gesamtbewertung:										D (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	59	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	119	8	0			1,047		1	ja	ja
4	150	6	0			1,029		1	nein	ja
5	293	14	1			1,039		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	393	3	1			1,009		1	ja	nein
12	37	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K3	1,800	2000	11	343				209	
2										
3	K3	1,885	1910	11	327					199
4	K2	1,852	1944	36	1027	251	158		409	
5	K2	1,870	1925	36	1018					
6										
7										
8										
9										
10										
11	K1	1,817	1981	34	991					
12	K1	1,800	2000	34	1000					866
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K3	186		127	59		14,611		202	
21	K2	308	308				6,821			1018
22	K2	156			156		5,875			409
41	K1	434	397	37			10,067		979	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geisingen						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)						Datum: 29.08.2023				
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	186	0,921	0,10	5,837	9,420	90	135,1	E (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	308	0,303	0,53	0,249	3,609	43	10,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	156	0,381	0,21	0,360	2,964	36	26,9	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	434	0,443	0,49	0,474	5,944	61	13,2	A (B) <sup>R</sup>
Gesamt			1084						35,2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	37					B
2	cd	100	0	1	62					D
4	ab	100	0	1	62					D
Gesamtbewertung:										E (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	59	0	0			1,000		1	ja	ja
2								0		
3	119	8	0			1,047		1	ja	ja
4	150	6	0			1,029		1	nein	ja
5	293	0	0			1,000		1	nein	nein
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10								0		
11	394	3	1			1,009		1	ja	nein
12	37	0	0			1,000		1	ja	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	23
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	19
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	13
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	ef	100	0		7,60					
2	cd	100	0		9,50					
4	ab	100	0		7,50					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)							Datum: 29.08.2023			
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr							Bearbeiter: _____			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K3	1,800	2000	13	400				266	
2										
3	K3	1,885	1910	13	382					254
4	K2	1,852	1944	34	972	222	158		380	
5	K2	1,800	2000	34	1000					
6										
7										
8										
9										
10										
11	K1	1,817	1981	32	934					
12	K1	1,800	2000	32	943					809
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K3	186		127	59		9,045		258	
21	K2	293	293				6,773			1000
22	K2	156			156		6,022			380
41	K1	435	398	37			10,591		922	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Hennef Verkehrsgutachten Geistingen					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Bonner Straße / Stoßdorfer Straße, Prognose-Mit-Fall B (Nachmittags-Spitze)					Datum: 29.08.2023					
Zeitabschnitt: 15:45-16:45 Uhr					Bearbeiter: _____					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K3	1, 3	186	0,721	0,13	1,724	5,192	56	53,1	D (D) <sup>R</sup>
21	K2	5	293	0,293	0,50	0,238	3,575	41	11,1	A (B) <sup>R</sup>
22	K2	4	156	0,411	0,20	0,409	3,062	37	28,5	B (B) <sup>R</sup>
41	K1	11, 12	435	0,472	0,46	0,537	6,334	64	14,9	A (B) <sup>R</sup>
<b>Gesamt</b>			1070						22,5	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	ef	100	0	1	39					B
2	cd	100	0	1	60					D
4	ab	100	0	1	60					D
									<b>Gesamtbewertung:</b>	D (D) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraß /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellängen [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	---	nein
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	1	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---		---	---	nein

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	2	15	0	0	17	---	0,941	16
	2	2	296	5	0	303	---	1,005	304
	3	0	91	0	0	91	---	1,000	91
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	63	1	0	64	---	1,008	64
	5	8	4	0	0	12	---	0,667	8
	6	0	6	0	0	6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	13	0	0	13	---	1,000	13
	8	2	210	8	0	220	---	1,014	223
	9	1	2	0	0	3	---	0,833	2
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	1	1	0	0	2	---	0,750	1
	11	9	3	0	0	12	---	0,625	7
	12	0	12	0	0	12	---	1,000	12
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

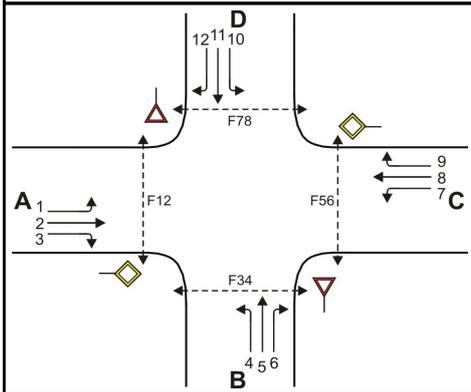
**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	305	1800	0,169
8	223	1800	0,124

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	91	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	2	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	16	223		997		1,000	
7 (j=F34)	13	394		821		1,000	
6	6	348		630		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	12	221		915		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	8	601		425		---	
11	7	645		441		---	
4 (j=F12)	64	624		427		1,000	
10 (j=F56)	1	600		497		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023

Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,057	0,943	---
9	1600	0,002	0,998	---
1	997	0,016	0,979	0,962
7	821	0,016	0,982	
6	630	0,010	0,990	---
12	915	0,013	0,987	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19) bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	408	0,020	0,980	0,943
11	424	0,018	0,982	0,945

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21)) bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	398	0,162
10	465	0,003

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

 Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsregelung:

 Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023

 Zufahrt B:    

 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

 Zufahrt D:    
**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$			
		30	31	32	33	34			
A	1	0,016	0	79	411	0,957			
	2	0,169	---						
	3	0,057	---						
B	4	0,162	0						
	5	0,020							
	6	0,010							
C	7	0,016	0						
	8	0,124							
	9	0,002							
D	10	0,003	1				21	834	0,808
	11	0,018							
	12	0,013							

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,941	997	1059	1042	3,5	A
	2	1,005	1800	1791	1488	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1509	2,4	A
B	4	1,008	398	395	331	10,9	B
	5	0,667	408	613	601	6,0	A
	6	1,000	630	630	624	5,8	A
C	7	1,000	821	821	808	4,5	A
	8	1,014	1800	1776	1556	2,3	A
	9	0,833	1600	1920	1917	1,9	A
D	10	0,750	465	619	617	5,8	A
	11	0,625	424	679	667	5,4	A
	12	1,000	915	915	903	4,0	A
A	1+2+3	1,001	1800	1798	1387	2,6	A
B	4+5+6	0,957	411	429	347	10,4	B
C	7+8+9	1,011	1800	1781	1545	2,3	A
D	10+11+12	0,808	834	1033	1007	3,6	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz_{ges}</math></b>							B

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	631	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	220				
	F2	411				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---				
	R11-2	---				
B	F23	---	94	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	12				
	F4	82				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---				
C	F45				siehe	Formblatt S5-2g
	F5					
	F6					
	F67					
	R5-1					
	R5-2					
D	F67	---	38	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	12				
	F8	26				
	F81	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R8	---				

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	303	---		
	F6	236	---		
	F67	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		
D	F67		---	siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/Rad,ges</math></b>					---

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraß /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	1	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

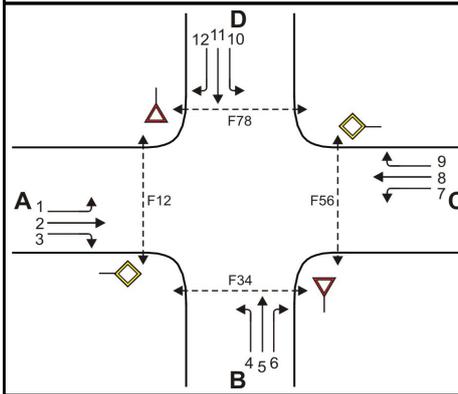
Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	2	15	0	0	17	---	0,941	16
	2	2	302	0	0	304	---	0,997	303
	3	0	91	0	0	91	---	1,000	91
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	63	1	0	64	---	1,008	64
	5	8	4	0	0	12	---	0,667	8
	6	0	6	0	0	6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	13	0	0	13	---	1,000	13
	8	2	214	0	0	216	---	0,995	215
	9	1	2	0	0	3	---	0,833	2
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	1	1	0	0	2	---	0,750	1
	11	9	3	0	0	12	---	0,625	7
	12	0	12	0	0	12	---	1,000	12
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zufahrt D:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	303	1800	0,168
8	215	1800	0,119

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	91	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	2	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	16	219		1002		1,000	
7 (j=F34)	13	395		820		1,000	
6	6	349		629		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	12	217		920		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	8	598		427		---	
11	7	642		443		---	
4 (j=F12)	64	621		428		1,000	
10 (j=F56)	1	597		499		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,057	0,943	---
9	1600	0,002	0,998	---
1	1002	0,016	0,979	0,962
7	820	0,016	0,982	
6	629	0,010	0,990	---
12	920	0,013	0,987	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19) bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	410	0,020	0,980	0,944
11	426	0,018	0,982	0,945

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21)) bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	400	0,161
10	467	0,003

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

 Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsregelung:

 Verkehrsdaten: Datum Prognose

 Zufahrt B:    

 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

 Zufahrt D:    
**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$			
		30	31	32	33	34			
A	1	0,016	0	79	412	0,957			
	2	0,168	---						
	3	0,057	---						
B	4	0,161	0						
	5	0,020							
	6	0,010							
C	7	0,016	0						
	8	0,119							
	9	0,002							
D	10	0,003	1				21	838	0,808
	11	0,018							
	12	0,013							

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,941	1002	1065	1048	3,4	A
	2	0,997	1800	1806	1502	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1509	2,4	A
B	4	1,008	400	397	333	10,8	B
	5	0,667	410	615	603	6,0	A
	6	1,000	629	629	623	5,8	A
C	7	1,000	820	820	807	4,5	A
	8	0,995	1800	1808	1592	2,3	A
	9	0,833	1600	1920	1917	1,9	A
D	10	0,750	467	622	620	5,8	A
	11	0,625	426	682	670	5,4	A
	12	1,000	920	920	908	4,0	A
A	1+2+3	0,995	1800	1809	1397	2,6	A
B	4+5+6	0,957	412	430	348	10,3	B
C	7+8+9	0,994	1800	1812	1580	2,3	A
D	10+11+12	0,808	838	1038	1012	3,6	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>							B

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	216	628	---		
	F2	412				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---	---	---		
	R11-2	---	---	---		
B	F23	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	12	94	---		
	F4	82				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---	---	---		
C	F45				siehe	Formblatt S5-2g
	F5					
	F6					
	F67					
	R5-1					
	R5-2					
D	F67	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	12	38	---		
	F8	26				
	F81	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R8	---	---	---		

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48) QSV
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	304	---		
	F6	232	---		
	F67	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		
D	F67		---	siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/Rad,ges</math></b>					---

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraß /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellängen [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	---	nein
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	1	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---		---	---	nein

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

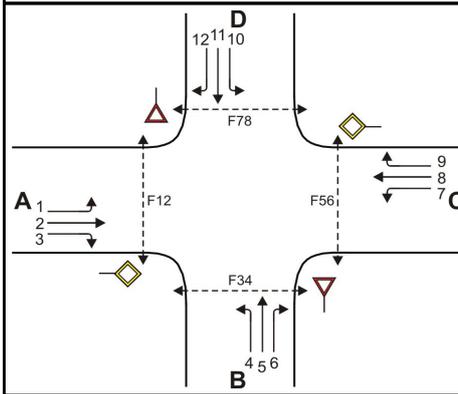
Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	2	15	0	0	17	---	0,941	16
	2	2	302	0	0	304	---	0,997	303
	3	0	93	0	0	93	---	1,000	93
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	65	1	0	66	---	1,008	66
	5	8	4	0	0	12	---	0,667	8
	6	0	6	0	0	6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	14	0	0	14	---	1,000	14
	8	2	215	0	0	217	---	0,995	216
	9	1	2	0	0	3	---	0,833	2
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	1	1	0	0	2	---	0,750	1
	11	9	3	0	0	12	---	0,625	7
	12	0	12	0	0	12	---	1,000	12
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	303	1800	0,168
8	216	1800	0,120

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	93	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	2	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	16	220		1001		1,000	
7 (j=F34)	14	397		818		1,000	
6	6	350		628		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	12	218		919		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	8	601		425		---	
11	7	646		440		---	
4 (j=F12)	66	624		427		1,000	
10 (j=F56)	1	600		497		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,058	0,942	---
9	1600	0,002	0,998	---
1	1001	0,016	0,979	0,960
7	818	0,017	0,981	
6	628	0,010	0,990	---
12	919	0,013	0,987	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	408	0,020	0,980	0,942
11	423	0,018	0,982	0,944

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	398	0,167
10	464	0,003

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

 Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsregelung:

 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A

 Zufahrt B:    

 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

 Zufahrt D:    
**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$			
		30	31	32	33	34			
A	1	0,016	0	81	410	0,958			
	2	0,168	---						
	3	0,058	---						
B	4	0,167	0						
	5	0,020							
	6	0,010							
C	7	0,017	0						
	8	0,120							
	9	0,002							
D	10	0,003	1				21	834	0,808
	11	0,018							
	12	0,013							

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,941	1001	1064	1047	3,4	A
	2	0,997	1800	1806	1502	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1507	2,4	A
B	4	1,008	398	395	329	10,9	B
	5	0,667	408	612	600	6,0	A
	6	1,000	628	628	622	5,8	A
C	7	1,000	818	818	804	4,5	A
	8	0,995	1800	1808	1591	2,3	A
	9	0,833	1600	1920	1917	1,9	A
D	10	0,750	464	619	617	5,8	A
	11	0,625	423	677	665	5,4	A
	12	1,000	919	919	907	4,0	A
A	1+2+3	0,995	1800	1809	1395	2,6	A
B	4+5+6	0,958	410	428	344	10,5	B
C	7+8+9	0,994	1800	1812	1578	2,3	A
D	10+11+12	0,808	834	1033	1007	3,6	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>							B

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	217	631	---		
	F2	414				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---	---	---		
	R11-2	---	---	---		
B	F23	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	12	96	---		
	F4	84				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---	---	---		
C	F45				siehe	Formblatt S5-2g
	F5					
	F6					
	F67					
	R5-1					
	R5-2					
D	F67	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	12	38	---		
	F8	26				
	F81	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R8	---	---	---		

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	304	---		
	F6	234	---		
	F67	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		
D	F67		---	siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/Rad,ges</math></b>					---

## Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraß /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	1	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

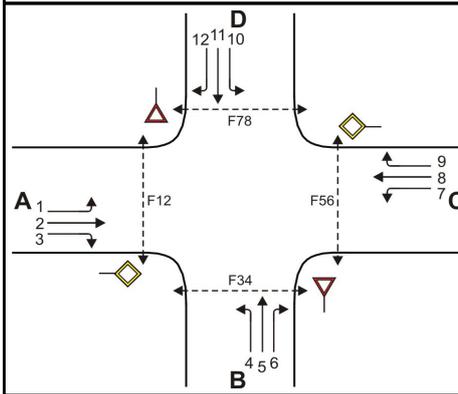
Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	2	15	0	0	17	---	0,941	16
	2	2	302	0	0	304	---	0,997	303
	3	0	101	0	0	101	---	1,000	101
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	73	1	0	74	---	1,007	74
	5	8	4	0	0	12	---	0,667	8
	6	0	6	0	0	6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	16	0	0	16	---	1,000	16
	8	2	215	0	0	217	---	0,995	216
	9	1	2	0	0	3	---	0,833	2
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	1	1	0	0	2	---	0,750	1
	11	9	3	0	0	12	---	0,625	7
	12	0	12	0	0	12	---	1,000	12
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zufahrt D:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

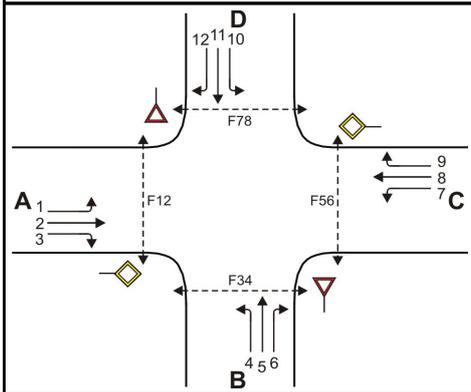
**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	303	1800	0,168
8	216	1800	0,120

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	101	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	2	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	16	220		1001		1,000	
7 (j=F34)	16	405		811		1,000	
6	6	354		626		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	12	218		919		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	8	607		421		---	
11	7	656		434		---	
4 (j=F12)	74	630		424		1,000	
10 (j=F56)	1	606		493		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,063	0,937	---
9	1600	0,002	0,998	---
1	1001	0,016	0,979	0,957
7	811	0,020	0,978	
6	626	0,010	0,990	---
12	919	0,013	0,987	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	403	0,020	0,980	0,939
11	416	0,018	0,982	0,941

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	393	0,189
10	459	0,003

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

 Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsregelung:

 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B

 Zufahrt B:    

 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

 Zufahrt D:    
**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$			
		30	31	32	33	34			
A	1	0,016	0	89	404	0,962			
	2	0,168	---						
	3	0,063	---						
B	4	0,189	0						
	5	0,020							
	6	0,010							
C	7	0,020	0						
	8	0,120							
	9	0,002							
D	10	0,003	1				21	824	0,808
	11	0,018							
	12	0,013							

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,941	1001	1064	1047	3,4	A
	2	0,997	1800	1806	1502	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1499	2,4	A
B	4	1,007	393	391	317	11,4	B
	5	0,667	403	605	593	6,1	A
	6	1,000	626	626	620	5,8	A
C	7	1,000	811	811	795	4,5	A
	8	0,995	1800	1808	1591	2,3	A
	9	0,833	1600	1920	1917	1,9	A
D	10	0,750	459	611	609	5,9	A
	11	0,625	416	665	653	5,5	A
	12	1,000	919	919	907	4,0	A
A	1+2+3	0,995	1800	1809	1387	2,6	A
B	4+5+6	0,962	404	420	328	11,0	B
C	7+8+9	0,994	1800	1812	1576	2,3	A
D	10+11+12	0,808	824	1020	994	3,6	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>							B

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	639	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	217				
	F2	422				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---	---	---		
	R11-2	---	---	---		
B	F23	---	104	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	12				
	F4	92				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---	---	---		
C	F45			---	siehe	Formblatt S5-2g
	F5					
	F6					
	F67					
	R5-1					
	R5-2					
D	F67	---	38	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	12				
	F8	26				
	F81	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R8	---	---	---		

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Dürresbachstraße /B-D Kurhausstraße W

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	304	---		
	F6	236	---		
	F67	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		
D	F67		---	siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/Rad,ges</math></b>					---

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Schulstraße\_AmAbtshof\_AnalyseVM.krs  
 Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Projekt-Nummer :  
 Knoten : Schulstraße / Am Abtshof  
 Stunde : Vormittagsspitze (07:30-08:30 Uhr)



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Schulstraße West	1	1	29	0	0	56	54	1125	1167
2	Am Abtshof Süd	1	1	19	0	0	343	342	1132	1135
3	Schulstraße Ost	1	1	24	0	0	53	52	1086	1107

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Schulstraße West	0,05	1111	3,2	0,0	1	1	A
2	Am Abtshof Süd	0,30	792	4,5	0,3	2	2	A
3	Schulstraße Ost	0,05	1054	3,4	0,0	1	1	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

#### Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 448 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 440 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 0,52 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,26 s pro Fz

#### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Schulstraße\_AmAbtshof\_Prognose-Mit\_A\_VM.krs  
 Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Projekt-Nummer :  
 Knoten : Schulstraße / Am Abtshof  
 Stunde : Vormittagsspitze (07:30-08:30 Uhr)



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Schulstraße West	1	1	45	0	0	75	73	1106	1136
2	Am Abtshof Süd	1	1	21	0	0	91	90	1125	1138
3	Schulstraße Ost	1	1	41	0	0	71	70	1109	1125

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Schulstraße West	0,07	1061	3,4	0,0	1	1	A
2	Am Abtshof Süd	0,08	1047	3,4	0,1	1	1	A
3	Schulstraße Ost	0,06	1054	3,4	0,0	1	1	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

#### Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 233 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 225 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 0,21 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 3,42 s pro Fz

#### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Schulstraße\_AmAbtshof\_Prognose-Mit\_B\_VM.krs  
 Projekt : Hennef Verkehrsgutachten Geistingen  
 Projekt-Nummer :  
 Knoten : Schulstraße / Am Abtshof  
 Stunde : Vormittagsspitze (07:30-08:30 Uhr)



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Schulstraße West	1	1	37	0	0	76	74	1114	1144
2	Am Abtshof Süd	1	1	31	0	0	74	73	1118	1133
3	Schulstraße Ost	1	1	32	0	0	73	72	1118	1134

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Schulstraße West	0,07	1068	3,4	0,0	1	1	A
2	Am Abtshof Süd	0,07	1059	3,4	0,0	1	1	A
3	Schulstraße Ost	0,06	1061	3,4	0,0	1	1	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

#### Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 219 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 211 Kfz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 0,20 (Kfz\*h)/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 3,39 s pro Fz

#### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)  
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	---	nein
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	0	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---		---	---	nein

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

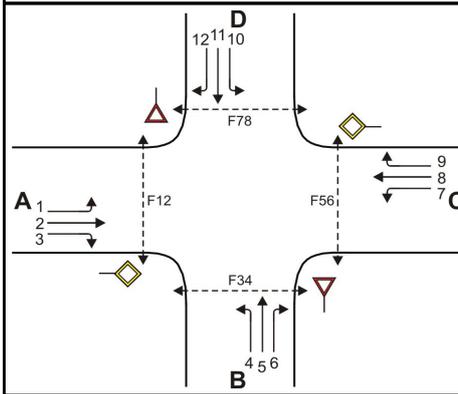
Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	3	21	0	0	24	---	0,938	22
	2	0	76	0	0	76	---	1,000	76
	3	4	37	0	0	41	---	0,951	39
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	1	18	0	0	19	---	0,974	18
	5	0	5	0	0	5	---	1,000	5
	6	0	3	0	0	3	---	1,000	3
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	2	0	0	2	---	1,000	2
	8	7	57	3	0	67	---	0,970	65
	9	0	1	0	0	1	---	1,000	1
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	11	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	12	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zufahrt D:    

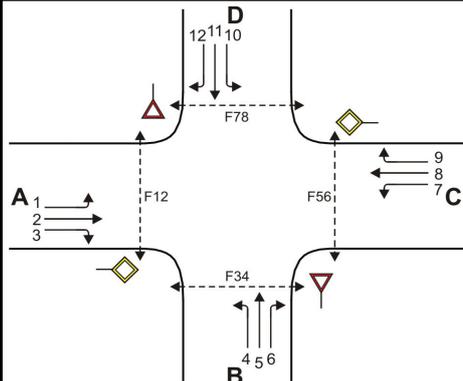
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	76	1800	0,042
8	65	1800	0,036

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	39	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	1	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	22	68		1190		1,000	
7 (j=F34)	2	117		1125		1,000	
6	3	96		830		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	0	67		1105		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	5	190		735		---	
11	0	210		812		---	
4 (j=F12)	18	190		743		1,000	
10 (j=F56)	0	190		869		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**


Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zufahrt D:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,024	0,976	---
9	1600	0,001	0,999	---
1	1190	0,019	0,980	0,978
7	1125	0,002	0,998	
6	830	0,004	0,996	---
12	1105	0,000	1,000	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19) bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	719	0,007	0,993	0,971
11	794	0,000	1,000	0,978

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21)) bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	727	0,025
10	841	0,000

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsregelung:

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023

Zufahrt B:    

Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Zufahrt D:    

**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [PKW-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$				
		30	31	32	33	34				
A	1	0,019	0	27	736	0,981				
	2	0,042	---							
	3	0,024	---							
B	4	0,025	0							
	5	0,007								
	6	0,004								
C	7	0,002	0				0	929	1,000	
	8	0,036								---
	9	0,001								---
D	10	0,000	0							
	11	0,000								
	12	0,000								

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [PKW-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,938	1190	1269	1245	2,9	A
	2	1,000	1800	1800	1724	2,1	A
	3	0,951	1600	1682	1641	2,2	A
B	4	0,974	727	746	727	5,0	A
	5	1,000	719	719	714	5,0	A
	6	1,000	830	830	827	4,4	A
C	7	1,000	1125	1125	1123	3,2	A
	8	0,970	1800	1855	1788	2,0	A
	9	1,000	1600	1600	1599	2,3	A
D	10	1,000	841	841	841	0,0	A
	11	1,000	794	794	794	0,0	A
	12	1,000	1105	1105	1105	0,0	A
A	1+2+3	0,975	1800	1846	1705	2,1	A
B	4+5+6	0,981	736	750	723	5,0	A
C	7+8+9	0,971	1800	1853	1783	2,0	A
D	10+11+12	1,000	929	929	929	0,0	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>							A

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	208	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	67				
	F2	141				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---	---			
	R11-2	---	---			
B	F23	---	27	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0				
	F4	27				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---	---	---		
C	F45	---	146	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	76				
	F6	70				
	F67	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---	---		
	R5-2	---	---	---		
D	F67	---	5	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	5				
	F8	0	---	---	0 (kein Radf.)	---
	F81	---	---	---		
	R8	---	---	---		

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

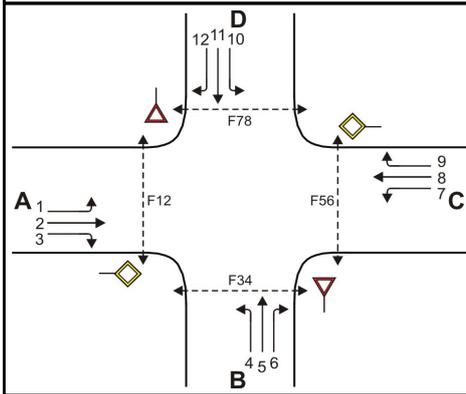
Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45			siehe	Formblatt S5-2f
	F5				
	F6				
	F67				
	R5-1				
	R5-2				
D	F67			siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/\text{Rad,ges}</math></b>					---

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit

Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

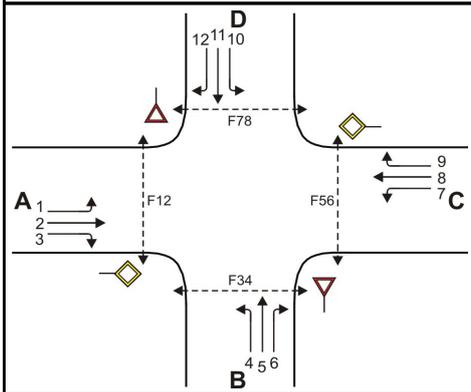
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	---	nein
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	0	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---		---	---	nein

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A

Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	3	21	0	0	24	---	0,938	22
	2	0	76	0	0	76	---	1,000	76
	3	4	40	0	0	44	---	0,955	42
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	1	20	0	0	21	---	0,976	20
	5	0	6	0	0	6	---	1,000	6
	6	0	4	0	0	4	---	1,000	4
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	3	0	0	3	---	1,000	3
	8	7	57	3	0	67	---	0,970	65
	9	0	1	0	0	1	---	1,000	1
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	11	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	12	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord / B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	76	1800	0,042
8	65	1800	0,036

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	42	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	1	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	22	68		1190		1,000	
7 (j=F34)	3	120		1121		1,000	
6	4	98		829		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	0	67		1105		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	6	193		732		---	
11	0	214		807		---	
4 (j=F12)	20	192		741		1,000	
10 (j=F56)	0	192		866		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,026	0,974	---
9	1600	0,001	0,999	---
1	1190	0,019	0,980	0,977
7	1121	0,003	0,997	
6	829	0,005	0,995	---
12	1105	0,000	1,000	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	716	0,008	0,992	0,969
11	789	0,000	1,000	0,977

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	724	0,028
10	835	0,000

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsregelung:

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A

Zufahrt B:    

Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Zufahrt D:    

**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [PKW-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$		
		30	31	32	33	34		
A	1	0,019	0	31	734	0,984		
	2	0,042	---					
	3	0,026	---					
B	4	0,028	0					
	5	0,008						
	6	0,005						
C	7	0,003	0					
	8	0,036						
	9	0,001						
D	10	0,000	0				926	1,000
	11	0,000						
	12	0,000						

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [PKW-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,938	1190	1269	1245	2,9	A
	2	1,000	1800	1800	1724	2,1	A
	3	0,955	1600	1676	1632	2,2	A
B	4	0,976	724	741	720	5,0	A
	5	1,000	716	716	710	5,1	A
	6	1,000	829	829	825	4,4	A
C	7	1,000	1121	1121	1118	3,2	A
	8	0,970	1800	1855	1788	2,0	A
	9	1,000	1600	1600	1599	2,3	A
D	10	1,000	835	835	835	0,0	A
	11	1,000	789	789	789	0,0	A
	12	1,000	1105	1105	1105	0,0	A
A	1+2+3	0,976	1800	1845	1701	2,1	A
B	4+5+6	0,984	734	746	715	5,0	A
C	7+8+9	0,972	1800	1852	1781	2,0	A
D	10+11+12	1,000	926	926	926	0,0	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>							A

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	211	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	67				
	F2	144				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---				
	R11-2	---				
B	F23	---	31	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0				
	F4	31				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---				
C	F45	---	147	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	76				
	F6	71				
	F67	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---				
	R5-2	---				
D	F67	---	6	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	6				
	F8	0				
	F81	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R8	---				

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45			siehe	Formblatt S5-2f
	F5				
	F6				
	F67				
	R5-1				
	R5-2				
D	F67			siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/\text{Rad,ges}</math></b>					---

### Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

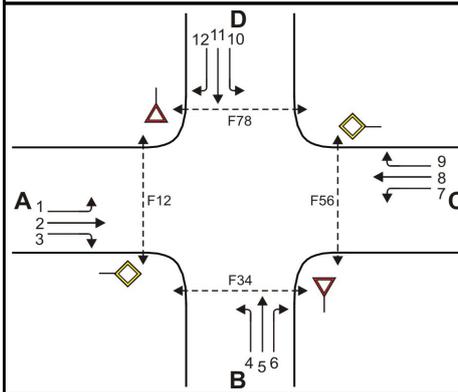
Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	---	nein
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	0	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---		---	---	nein

**Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zufahrt D:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	3	21	0	0	24	---	0,938	22
	2	0	76	0	0	76	---	1,000	76
	3	4	50	0	0	54	---	0,963	52
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	1	28	0	0	29	---	0,983	28
	5	0	8	0	0	8	---	1,000	8
	6	0	4	0	0	4	---	1,000	4
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	3	0	0	3	---	1,000	3
	8	7	57	3	0	67	---	0,970	65
	9	0	1	0	0	1	---	1,000	1
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	11	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	12	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

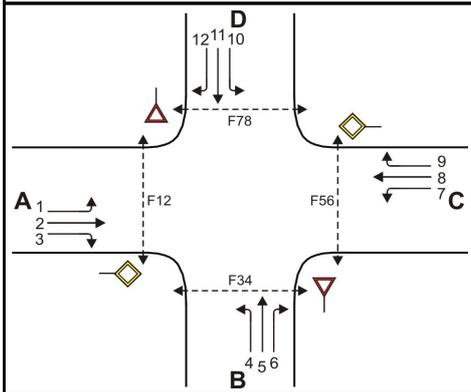
**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	76	1800	0,042
8	65	1800	0,036

**Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	52	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
9	1	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
1 (j=F78)	22	68		1190		1,000	
7 (j=F34)	3	130		1109		1,000	
6	4	103		824		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	0	67		1105		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	8	198		728		---	
11	0	224		796		---	
4 (j=F12)	28	197		736		1,000	
10 (j=F56)	0	197		860		1,000	

**Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) $p_x$ [-]
	20	21	22	23
3	1600	0,033	0,968	---
9	1600	0,001	0,999	---
1	1190	0,019	0,980	0,977
7	1109	0,003	0,997	
6	824	0,005	0,995	---
12	1105	0,000	1,000	---

**Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{o,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) $p_z$ [-]
	24	25	26	27
5	711	0,011	0,989	0,966
11	778	0,000	1,000	0,977

**Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) $x_i$ [-]
	28	29
4	719	0,040
10	827	0,000

**Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

 Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsregelung:

 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B

 Zufahrt B:    

 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

 Zufahrt D:    
**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$		
		30	31	32	33	34		
A	1	0,019	0	41	726	0,988		
	2	0,042	---					
	3	0,033	---					
B	4	0,040	0					
	5	0,011						
	6	0,005						
C	7	0,003	0					
	8	0,036						
	9	0,001						
D	10	0,000	0				920	1,000
	11	0,000						
	12	0,000						

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39)  QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	0,938	1190	1269	1245	2,9	A
	2	1,000	1800	1800	1724	2,1	A
	3	0,963	1600	1662	1608	2,2	A
B	4	0,983	719	732	703	5,1	A
	5	1,000	711	711	703	5,1	A
	6	1,000	824	824	820	4,4	A
C	7	1,000	1109	1109	1106	3,3	A
	8	0,970	1800	1855	1788	2,0	A
	9	1,000	1600	1600	1599	2,3	A
D	10	1,000	827	827	827	0,0	A
	11	1,000	778	778	778	0,0	A
	12	1,000	1105	1105	1105	0,0	A
A	1+2+3	0,977	1800	1842	1688	2,1	A
B	4+5+6	0,988	726	735	694	5,2	A
C	7+8+9	0,972	1800	1852	1781	2,0	A
D	10+11+12	1,000	920	920	920	0,0	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>							A

**Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV
		41	42	43	44	45
A	F81	---	221	---	0 (keine Fussg.)	---
	F1	67				
	F2	154				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---				
	R11-2	---				
B	F23	---	41	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0				
	F4	41				
	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---				
C	F45	---	147	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	76				
	F6	71				
	F67	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---				
	R5-2	---				
D	F67	---	8	---	0 (keine Fussg.)	---
	F7	8				
	F8	0	---	---	0 (kein Radf.)	---
	F81	---				
	R8	---				

**Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Bergstraße Nord /B-D Schulstraße Wes

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:15-17:15  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

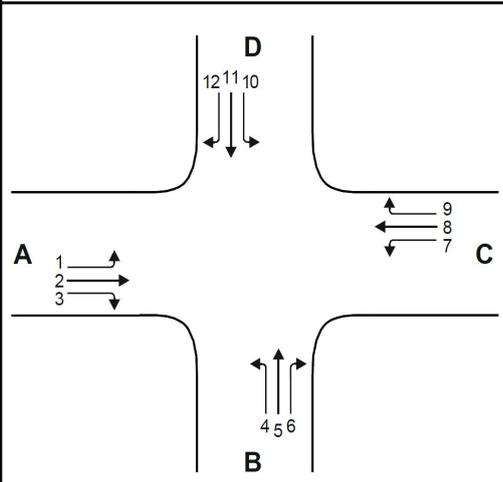
Zufahrt	Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV)
		46	47	48	49
A	F81			siehe	Formblatt S5-2f
	F1				
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	Formblatt S5-2f
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45			siehe	Formblatt S5-2f
	F5				
	F6				
	F67				
	R5-1				
	R5-2				
D	F67			siehe	Formblatt S5-2f
	F7				
	F8				
	F81				
	R8				
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g/\text{Rad,ges}</math></b>					---

**Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"**

Knotenpunkt: A-C Geistinger Straße Sü / B-D Schulstraße Ost  
 Knotenpunktform:  Einmündung     Kreuzung  
 Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 7:30-8:30  
 Planung     Analyse  
 Verkehrsregelung: "rechts vor links"  
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 15$  s    Qualitätsstufe C-D

Zufahrt	Verkehrsstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) $\sum$ Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5)  $t_w$ [s]	Qualitätsstufe  (Tabelle S5-1 mit Sp.6)  QSV
		LV  q LV,i [Pkw/h]	Lkw+Bus  q Lkw+ [Lkw/h]	LkwK  q LkwK, [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3)  q Kfz,i [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1					105	5,8	A-B
	2	12	0	0	12			
	3	5	0	0	5			
B	4	6	0	0	6			
	5							
	6	34	0	0	34			
C	7	44	0	0	44			
	8	4	0	0	4			
	9							
D	10							
	11							
	12							
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> Fz,ges								<b>A-B</b>

**Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"**



Knotenpunkt: A-C Geistinger Straße Sü / B-D Schulstraße Ost

Knotenpunktform:  Einmündung  Kreuzung

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
Uhrzeit 7:30-8:30

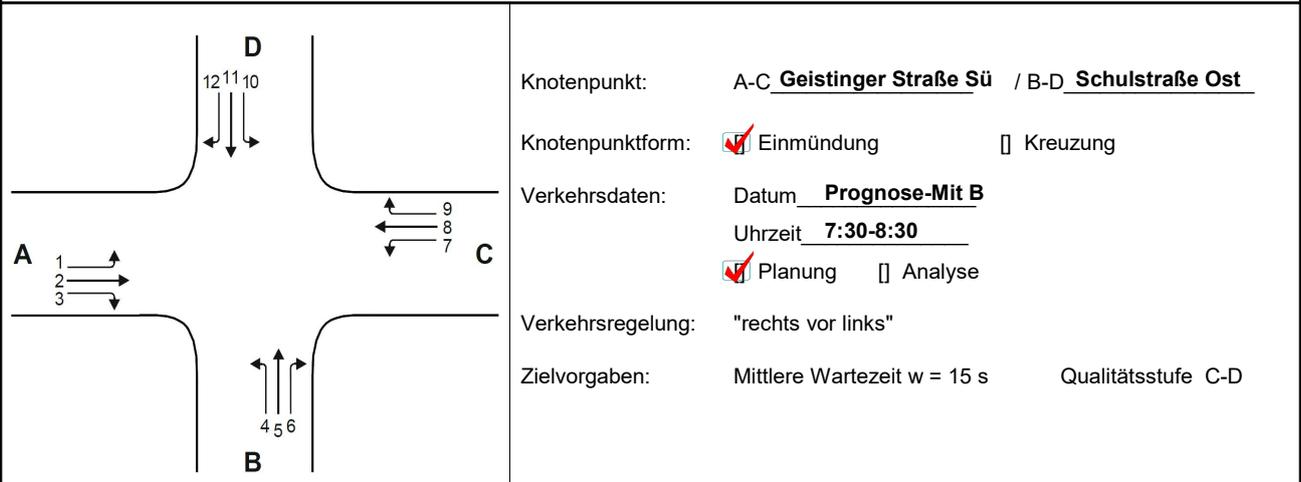
Planung  Analyse

Verkehrsregelung: "rechts vor links"

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 15$  s      Qualitätsstufe C-D

Zufahrt	Verkehrstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) $\sum$ Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5)	Qualitätsstufe  (Tabelle S5-1 mit Sp.6)
		LV  q LV,i [Pkw/h]	Lkw+Bus  q Lkw+ [Lkw/h]	LkwK  q LkwK, [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3)  q Kfz,i [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	t <sub>w</sub> [s]	7
A	1					141	6,1	A-B
	2	12	0	0	12			
	3	5	0	0	5			
B	4	6	0	0	6			
	5							
	6	52	0	0	52			
C	7	62	0	0	62			
	8	4	0	0	4			
	9							
D	10							
	11							
	12							
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> Fz,ges								<b>A-B</b>

**Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"**



Knotenpunkt: A-C Geistinger Straße Sü / B-D Schulstraße Ost

Knotenpunktform:  Einmündung  Kreuzung

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
Uhrzeit 7:30-8:30

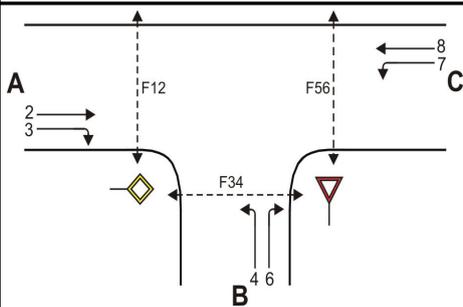
Planung  Analyse

Verkehrsregelung: "rechts vor links"

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 15$  s      Qualitätsstufe C-D

Zufahrt	Verkehrstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) $\sum$ Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5)	Qualitätsstufe  (Tabelle S5-1 mit Sp.6)
		LV  q LV,i [Pkw/h]	Lkw+Bus  q Lkw+ [Lkw/h]	LkwK  q LkwK, [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3)  q Kfz,i [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1					145	6,1	A-B
	2	12	0	0	12			
	3	5	0	0	5			
B	4	6	0	0	6			
	5							
	6	54	0	0	54			
C	7	64	0	0	64			
	8	4	0	0	4			
	9							
D	10							
	11							
	12							
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> Fz,ges								<b>A-B</b>

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:         
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

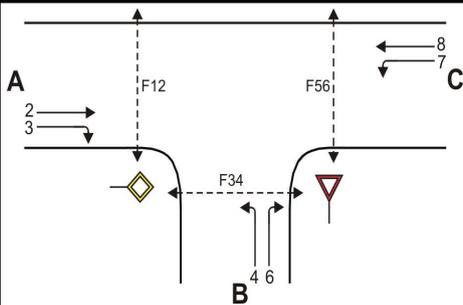
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	1	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	315	6	0	321	---	1,009	324
	3	0	173	7	0	180	---	1,019	183
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	139	5	0	144	---	1,017	146
	6	0	30	1	0	31	---	1,016	31
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	24	3	0	27	---	1,056	28
	8	2	301	9	0	312	---	1,011	315
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---



**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:          
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

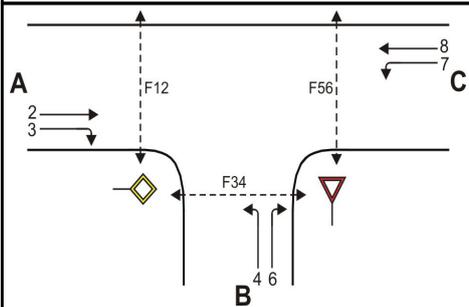
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m} [-]$
		25	26	27	28	29
B	4	0,379	1	178	466	1,017
	6	0,043				
C	7	0,039	0	344	1800	1,015
	8	0,175				

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)  QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,009	1800	1783	1462	2,5	A
	3	1,019	1600	1569	1389	2,6	A
B	4	1,017	386	379	235	15,3	B
	6	1,016	726	714	683	5,3	A
C	7	1,056	727	689	662	5,4	A
	8	1,011	1800	1780	1468	2,5	A
B	4+6	1,017	466	458	283	12,7	B
C	7+8	1,015	1800	1774	1435	2,5	A

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_{z,ges}$**  B

### Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum 16.03.2023  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

#### Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

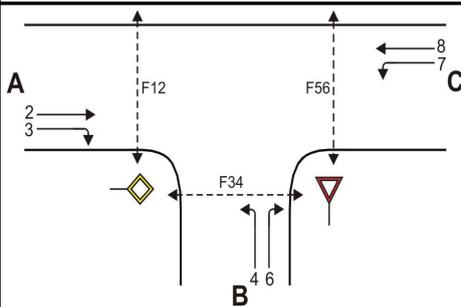
Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	312	813	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	501				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---				
R11-2	---					
B	F23	---	175	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0				
	F4	175	---	---	0 (kein Radf.)	---
	F45	---				
R2	---					
C	F45			---	siehe	unten
	F5					
	F6					
	R5-1					
	R5-2					

#### Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
R11-2					
B	F23			siehe	oben
	F3				
	F4				
	F45				
R2					
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	321	---		
	F6	339	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		

**erreichbare Qualitätsstufe QSV**  $F_g/Rad,ges$

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

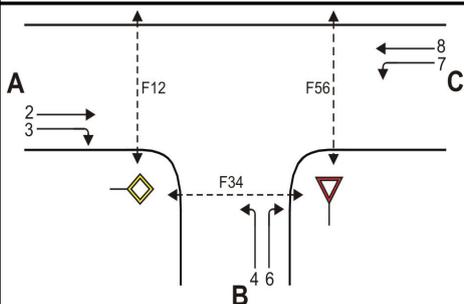
**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	1	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	362	6	0	368	---	1,008	371
	3	0	173	7	0	180	---	1,019	183
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	139	5	0	144	---	1,017	146
	6	0	30	1	0	31	---	1,016	31
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	24	3	0	27	---	1,056	28
	8	2	346	9	0	357	---	1,010	360
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:        
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	371	1800	0,206
8	361	1800	0,200

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	183	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
7 (j=F34)	28	548		689		1,000	
6	31	458		686		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	146	842		358		1,000	

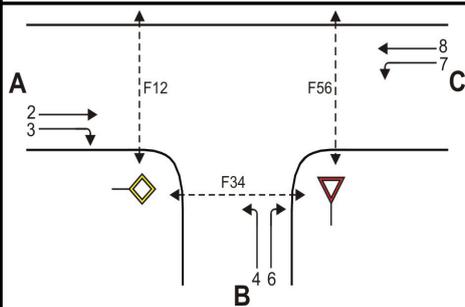
**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20 $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1600	0,115	0,885
7	689	0,041	0,948
6	686	0,046	0,954

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) $x_4$ [-]
	23	24
4	339	0,432

### Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w = 45$  s Qualitätsstufe D

#### Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m} [-]$
		25	26	27	28	29
B	4	0,432	1	178	410	1,017
	6	0,046				
C	7	0,041	0	389	1800	1,013
	8	0,200	---			

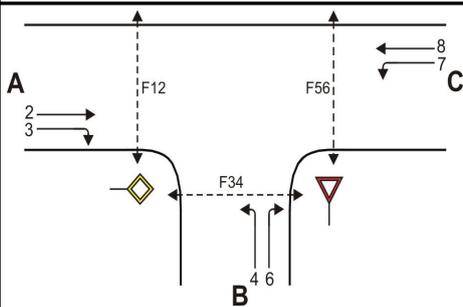
#### Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)  QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,008	1800	1785	1417	2,5	A
	3	1,019	1600	1569	1389	2,6	A
B	4	1,017	339	333	189	19,0	B
	6	1,016	686	675	644	5,6	A
C	7	1,056	689	653	626	5,8	A
	8	1,010	1800	1783	1426	2,5	A
B	4+6	1,017	410	403	228	15,7	B
C	7+8	1,013	1800	1777	1393	2,6	A

**erreichbare Qualitätsstufe QSV**  $F_{z,ges}$

B

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

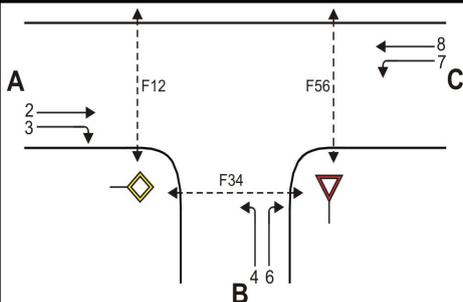
**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	357	905	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	548				
	F23	---				
	R11-1	---				
B	R11-2	---	175	---	0 (keine Fussg.)	---
	F23	---				
	F3	0				
	F4	175				
C	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---				
	F45	---				
	F5	---				
	F6	---				
					siehe	unten

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
B	R11-2			siehe	oben
	F23				
	F3				
	F4				
C	F45			0 (keine Fussg.)	---
	R2				
	F45	---	---		
	F5	368	---		
	F6	384	---		
				0 (kein Radf.)	---

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges**

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**


Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße

Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

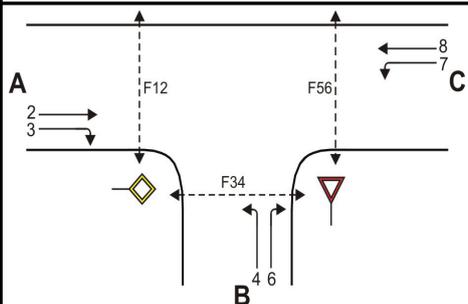
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	1	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	364	7	0	371	---	1,009	374
	3	0	182	7	0	189	---	1,019	192
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	148	5	0	153	---	1,016	155
	6	0	30	1	0	31	---	1,016	31
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	24	3	0	27	---	1,056	28
	8	2	348	10	0	360	---	1,011	364
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

KNOBEL Version 7.1.18

**Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	375	1800	0,208
8	364	1800	0,202

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	192	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
7 (j=F34)	28	560		679		1,000	
6	31	465		679		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	155	852		353		1,000	

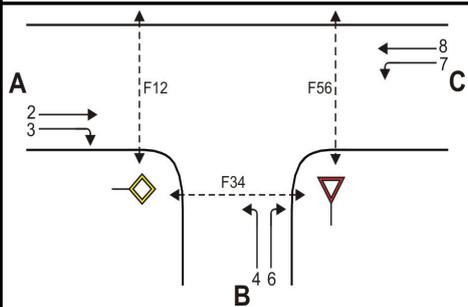
**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1600	0,120	0,880
7	679	0,042	0,947
6	679	0,046	0,954

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) $x_4$ [-]
	23	24
4	334	0,466

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)	Aufstellplätze (Sp.2)	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11)
		$x_i [-]$	$n$ [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m} [-]$
		25	26	27	28	29
B	4	0,466	1	187	400	1,016
	6	0,046				
C	7	0,042	0	393	1800	1,014
	8	0,202				

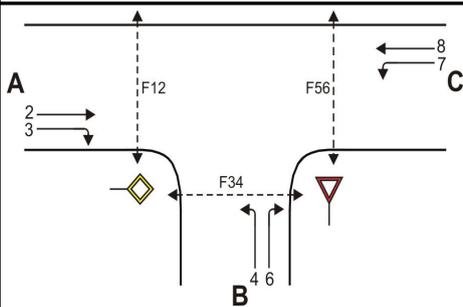
**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28)	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30)	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9)	mittlere Wartezeit (Bild S5-24)	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	$t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,009	1800	1783	1412	2,5	A
	3	1,019	1600	1571	1382	2,6	A
B	4	1,016	334	329	176	20,4	C
	6	1,016	679	668	637	5,7	A
C	7	1,056	679	643	616	5,8	A
	8	1,011	1800	1780	1420	2,5	A
B	4+6	1,016	400	394	210	17,1	B
C	7+8	1,014	1800	1775	1388	2,6	A

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $Fz_{ges}$**

C

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit A  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

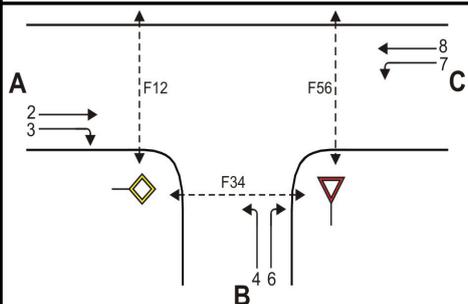
Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	360	920	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	560				
	F23	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-1	---				
R11-2	---					
B	F23	---	184	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0				
	F4	184				
	F45	---				
C	R2	---			0 (kein Radf.)	---
	F45				siehe	unten
	F5					
	F6					
R5-1						
	R5-2					

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
B	R11-2			siehe	oben
	F23				
	F3				
	F4				
C	F45			0 (keine Fussg.)	---
	F5	371	---		
	F6	387	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges**

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:       
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

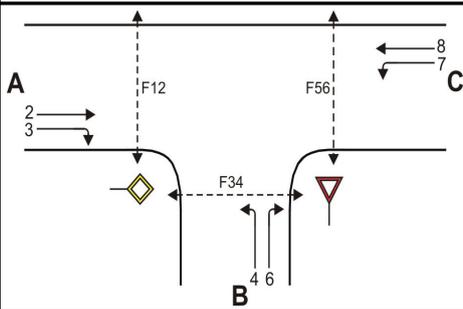
**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	1	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	380	6	0	386	---	1,008	389
	3	0	190	7	0	197	---	1,018	200
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	156	5	0	161	---	1,016	163
	6	0	30	1	0	31	---	1,016	31
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	24	3	0	27	---	1,056	28
	8	2	364	9	0	375	---	1,009	378
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

**Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) $x_i$ [-]
	13	14	15
2	389	1800	0,216
8	379	1800	0,210

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	200	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
7 (j=F34)	28	583		662		1,000	
6	31	484		664		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	163	886		337		1,000	

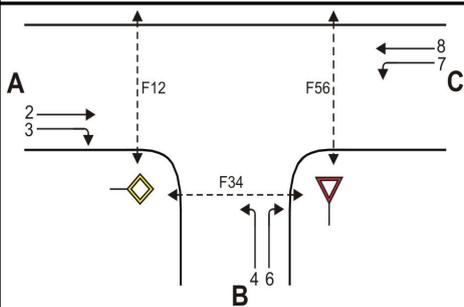
**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1600	0,125	0,875
7	662	0,043	0,945
6	664	0,047	0,953

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) $x_4$ [-]
	23	24
4	318	0,514

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

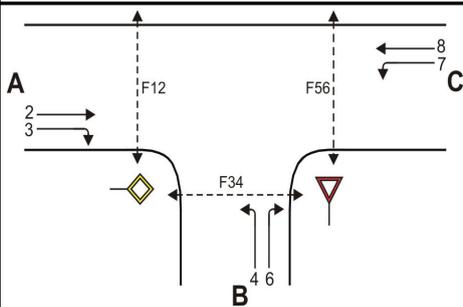
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m} [-]$
		25	26	27	28	29
B	4	0,514	1	195	378	1,016
	6	0,047				
C	7	0,043	0	407	1800	1,012
	8	0,210				

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)  QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,008	1800	1786	1400	2,6	A
	3	1,018	1600	1572	1375	2,6	A
B	4	1,016	318	313	152	23,5	C
	6	1,016	664	653	622	5,8	A
C	7	1,056	662	627	600	6,0	A
	8	1,009	1800	1783	1408	2,6	A
B	4+6	1,016	378	372	180	19,9	B
C	7+8	1,012	1800	1778	1376	2,6	A

**erreichbare Qualitätsstufe QSV**  $F_{z,ges}$  C

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**



Knotenpunkt: A-C Stoßdorfer Straße /B Schützenstraße  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose-Mit B  
 Uhrzeit 16:00-17:00  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	375	958	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	583				
	F23	---				
	R11-1	---				
B	R11-2	---	192	---	0 (keine Fussg.)	---
	F23	---				
	F3	0				
	F4	192				
C	F45	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R2	---				
	F45	---				
	F5	---				
	F6	---				
	R5-1	---			siehe	unten
	R5-2	---				

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

Zufahrt	Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
B	R11-2			siehe	oben
	F23				
	F3				
	F4				
C	F45	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	386	---		
	F6	402	---		
	R5-1	---	---		
	R5-2	---	---		
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges</b>					---