

Verkehrsplanerische und Verkehrstechnische Untersuchung

Stadt Naumburg (Saale) – Bebauungsplan Nr. 81/5 Einkaufszentrum Bahnhofstraße

Auftraggeber: GdbR Edwin Stadter und Claudia Zauritz-Stadter

An der Breitenau 2 96053 Bamberg

Auftragnehmer: Verkehrs-System Consult Halle GmbH

Berliner Straße 140 06116 Halle (Saale)

Tel.: (0345) 530 39 0, Fax: (0345) 530 39 33

Auftrags-Nr. AN 4274

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Tröllsch

Halle (Saale), 31.01.2014



INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
Inhalt		1
Anlage	n	2
Textlic	he Erläuterungen	
	ammenfassung und Ergebnis	3
	emeines	
_	aben zum Planungsobjekt	
•	nittlung der Verkehrszahlenbasis	
3.1	Verkehrserhebungen im Untersuchungsraum (Analysebelastung)	
3.1.1	Knotenstromzählungen	
_	Kordonerhebung	
3.2	Induzierte Verkehrsbelastung durch das B-Plan-Gebiet Nr. 81/5	
3.3	Prognose 2025	
	kehrsdatenmodell der Bahnhofsvorstadt	
4.1	Netzmodell	
4.2	Verkehrsnachfrage	
4.3	Verkehrsumlegung	
5. Erae	ebnis der Umlegung von Nullfall und Planfällen	
5.1	Öffnung Bahnhofsvorplatz	
5.1.1	Planfall 1a	
5.1.2	Planfall 1b	16
5.1.3	Planfall 1c	16
5.1.4	Planfall 2a	16
5.1.5	Planfall 2b	16
5.1.6	Planfall 2c	17
5.2	Anbindung Saalestraße	18
6. Leis	stungsfähigkeit der Anbindungen des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5	19
6.1	Einmündung Roßbacher Straße (B180)/ Hauptbahnhof	19
6.1.1	Nullfall	19
6.1.2	"Worst Case"-Szenario	19
6.2	Einmündung Roßbacher Straße (B180)/ Markgrafenweg	19
6.2.1	Bestand/ Nullfall	19
6.2.2	"Worst Case"-Szenario	19
6.3	Kreisverkehr Roßbacher Straße (B180)/ Unterm Georgenberg	20
6.3.1	Bestand/ Nullfall	20
6.3.2	"Worst Case"-Szenario	20



6.4	Lichtsignalanlage Bergstraße/ Bahnhofstraße/ Unterm Georgenberg	20
6.4.1	Bestand/ Nullfall	20
6.4.2	"Best Case"-Szenario	21
6.5	Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Saalestraße	21
6.5.1	Bestand/ Nullfall	21
6.5.2	"Worst Case"-Szenario	21
7. Bau	liche Voraussetzungen für die geplanten zusätzlichen Anbindunger	122
8. Bev	vertung der Ergebnisse	23
Anlage	en	Blatt
•	rserzeugung B-Plan-Gebiet Nr. 81/5	0.1
	rung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (HBS) für signalisierte Kno	otenpunkte 0.2
Erläute	rung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (HBS) für unsignalisierte k	Knotenpunkte 0.3
Leistun	ngsfähigkeitsermittlung KP Roßbacher Straße/ Hauptbahnhof	1.1 – 1.8
Leistun	ngsfähigkeitsermittlung KP Roßbacher Straße/ Markgrafenweg	2.1 – 2.8
Leistur	ngsfähigkeitsermittlung KP Roßbacher Straße/ Unterm Georgenberg	3.1 – 3.4
Leistur	ngsfähigkeitsermittlung KP Bergstraße/ Bahnhofstra0e (LSA)	4.1 – 4.10
Leistun	ngsfähigkeitsermittlung KP Bahnhofstraße/ Saalestraße	5.1 – 5.8

Anlage A:

Darstellung der Umlegungsergebnisse $DTV_{\text{Mo-Fr}}$

Anlage B:

Ergebnis der Knotenstromzählungen (GEOVISTA GmbH)

0. Zusammenfassung und Ergebnis

Im Rahmen der Neuaufstellung des Bebauungsplans der Innenentwicklung Nr. 81/5 "Einkaufszentrum Bahnhofstraße" der Stadt Naumburg (Saale) waren die verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung der Einzelhandelsflächen unter Berücksichtigung der Wiedereröffnung der westlichen Erschließung über den Bahnhofsvorplatz sowie einer weiteren Anbindung des Areals an das öffentliche Straßennetz darzustellen.

Da B-Plan-Gebiet befindet sich am nördlichen Rand der sogenannten Bahnhofsvorstadt in Naumburg, ist unmittelbar am Hauptbahnhof gelegen und durch Einzelhandelsbesatz geprägt.

Mittels eines Verkehrsdatenmodells, welches den Untersuchungsraum Bahnhofsvorstadt abbildet, wurden die Auswirkungen in verschiedenen Netz- und Belastungsszenarien untersucht.

Zur Abbildung der Grundverkehrsbelastung im Untersuchungsraum wurden zunächst Knotenstromzählungen und eine Kordonerhebung durchgeführt. Die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrs durch die geplanten Handelserweiterungen erfolgte auf Basis der angegebenen Nutzungsarten und -flächengrößen.

Im Ergebnis der Umlegungen zeigte sich, dass mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 bis zu 2.500 zusätzliche Fahrten von Kraftfahrzeugen pro Tag im Untersuchungsraum zu erwarten sein werden. Während die unsignalisierten Knotenpunkte weiterhin in guter Verkehrsqualität leistungsfähig wären, könnte es an der Lichtsignalanlage Bergstraße/ Bahnhofstraße bei dichtem Straßenbahnverkehr zu erhöhten Wartezeiten für Kraftfahrzeuge kommen. Aufgrund der geringen Straßenbahnfrequenz bleibt die verkehrsabhängige Lichtsignalanlage jedoch insgesamt in ausreichender Verkehrsqualität leistungsfähig.

Mit der Wiedereröffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr könnte nicht nut die Signalanlage entlastet werden sondern auch einige Straßenabschnitte mit dichter Wohnbebauung. Für den Bereich der Engstelle in der Bahnhofstraße an der Straßenbahnhaltestelle müsste eine praktikable Vorrangregelung getroffen werden – ggf. wären Fahrbeziehungen einzuschränken, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten wäre hier voraussichtlich jedoch kein Unfallschwerpunkt zu erwarten sein.

Insgesamt ist die Erweiterung des Handelsbesatzes als verkehrsverträglich einzustufen, da die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsanlagen auch mit den zusätzlichen Verkehrsmengen nachgewiesen werden kann. Sowohl die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes als auch die Anbindung über die Saalestraße würden Wohngebietsstraßen entlasten und den Quell- und Zielverkehr des Einkaufszentrums durch weniger stark bewohnte Gebiete führen.

1. Allgemeines

Im Rahmen der Neuaufstellung des Bebauungsplans der Innenentwicklung Nr. 81/5 "Einkaufszentrum Bahnhofstraße" der Stadt Naumburg (Saale) sind die verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung der Einzelhandelsflächen unter Berücksichtigung zusätzlicher Anbindungen des Areals an das öffentliche Straßennetz darzustellen.

Das B-Plan-Gebiet Nr. 81/5 befindet sich in Naumburg (Saale) im Bereich des Hauptbahnhofs (Bahnhofsvorstadt) und ist vorwiegend durch Einzelhandelsbesatz gekennzeichnet (Fachmarktzentrum). Die Zufahrt erfolgt von Osten her über die Bahnhofstraße. Der sich westlich des B-Plan-Gebietes anschließende Bahnhofsvorplatz wurde im Jahr 2000 unter Inanspruchnahme von Fördermitteln aus dem Schnittstellenprogramm umgebaut und ist seitdem für Kraftfahrzeuge nicht mehr zu befahren. Ziele der Schließung waren damals nach Auskunft der Stadt Naumburg die Nutzungsoptimierung für geänderte Funktionen bei zentraler Verknüpfung aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger, die Erhöhung der Attraktivität des Vorplatzes für Fußgänger (Reisende) sowie die Anfahrbarkeit für den ÖPNV und kurze Wege zu den Haltestellen.

Mit dem Wegfall der westlichen Anbindung trat jedoch für das Fachmarktzentrum ein erheblicher Standortnachteil (Erreichbarkeit) ein. Mit der Neuaufstellung des Bebauungsplanes 81/5 der eine Erweiterung der Handelsflächen in dem betreffenden Areal durch Um- und Ausbau vorhandener Märkte und den Neubau eines Discounters vorsieht – soll auf die Forderung der Hauptmieter nach Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eingegangen und geprüft werden, welche Auswirkungen die Wiedereröffnung des Bahnhofsvorplatzes für den motorisierten Individualverkehr auf das angrenzende Straßennetz hat. Zum Anderen sind verkehrliche Belange einer weitere Anbindung des B-Plan-Gebietes über die Saalestraße zu bewerten.



Abb. 1: verkehrsberuhigter Bahnhofsvorplatz (Blick nach Nordwest)

Grundlagen dieser Verkehrsuntersuchung sind:

- [1] "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausg. 2006)
- [2] "HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausg. 2010)
- [3] Knotenstromzählungen im Untersuchungsraum (GEOVISTA GmbH, 10.12.2013)
- [4] Kordonerhebung im Untersuchungsraum (VSC Halle GmbH, 10.12.2013)
- [5] Angaben zu Größe und Nutzung des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 (GdbR Edwin Stadter & Claudia Zauritz-Stadter, Jan 2014)
- [6] Angaben der Stadt Naumburg (Jan 2014)



2. Angaben zum Planungsobjekt

Das B-Plan-Gebiet Nr. 81/5 befindet sich im Norden Naumburgs in der Nähe des Hauptbahnhofs. Der Bereich gehört zur sogenannten Bahnhofsvorstadt, die durch eine historisch bedingte Nutzungsdurchmischung (Handel, Wohnen, Verkehrsknotenpunkt) gekennzeichnet ist (siehe Abb. 3).

Der größere Teilbereich nördlich der Bahnhofstraße wird von den Bahnanlagen im Nordwesten und der Saalestraße im Osten begrenzt. Südlich der Bahnhofstraße gehören noch weitere Einzelhandelsflächen nebst zugehörigen Verkehrsanlagen zum B-Plan-Gebiet.

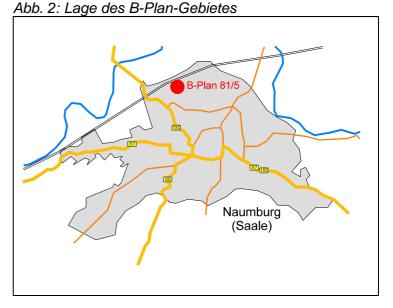


Abb. 3: Luftbild des Untersuchungsraums (Bahnhofsvorstadt) mit B-Plan-Gebiet Nr. 81/5







Abb. 4: Darstellung des Bebauungsplans Nr. 81/5

Das Areal wird straßenseitig derzeit über die Bahnhofstraße erschlossen, die jedoch nur in östliche Richtung befahren werden kann. Die Befahrung des Bahnhofsvorplatzes ist derzeit nicht möglich (verkehrsberuhigter Bereich). Der südliche Bereich kann zusätzlich über einen Parkplatz an der Wiesenstraße erreicht werden.

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt über zwei Bus- und eine Straßenbahnlinie, die zwischen 6:00 und 18:00 Uhr etwa im Halbstundentakt in und aus Richtung Hauptbahnhof verkehren.

Fußläufig bzw. mit dem Fahrrad ist das B-Plan-Gebiet aus der angrenzenden Bahnhofsvorstadt gut zu erreichen. In diesem Bereich leben laut Einwohnerstatistik derzeit etwa 860 Personen. Als größere "Verkehrserzeuger" zählen in der Bahnhofsvorstadt neben den Geschäften im B-Plan-Gebiet noch ein Bildungsträger in der Bahnhofstraße und eine Krankenkassen-Niederlassung im Markgrafenweg. Darüber schließt sich ein kleiner Gewerbehof an den Knotenpunkt der Saalestraße in die Bahnhofstraße an.



3. Ermittlung der Verkehrszahlenbasis

Die für die verkehrstechnischen Berechnungen erforderliche Verkehrszahlenbasis setzt sich zusammen aus der Kfz-Grundbelastung (Analyseverkehr) und der zusätzlichen Kfz-Belastung durch die Erweiterung der Handelsflächen auf dem B-Plan-Gebiet Nr. 81/5 (induzierter Verkehr). Da für den Untersuchungsraum keine aktuellen Verkehrszahlen vorlagen, wurden diese in zwei parallelen Verkehrserhebungen ermittelt. Die Berechnung der induzierten Verkehrsbelastungen durch das B-Plan-Gebiet Nr. 81/5 erfolgte nach theoretischen Vorgaben.

3.1 Verkehrserhebungen im Untersuchungsraum (Analysebelastung)

Die Ermittlung der Analysebelastungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgte anhand von Knotenstromzählungen im Untersuchungsraum und einer parallel dazu durchgeführten Kordonerhebung. Der Kordon beinhaltete dabei das Gebiet der Bahnhofsvorstadt - jedoch ohne die Bereiche des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5.



3.1.1 Knotenstromzählungen

Die Knotenstromzählungen wurden am 10.12.2013 mittels Videotechnik als Kurzzeitzählungen durchgeführt und ausgewertet (Fa. GEOVISTA GmbH – siehe auch Anlage B). Die Zählblöcke umfassten folgende Zeiträume:

- o 6:00 10:00 Uhr
- o 15:00 19:00 Uhr

An folgenden Knotenpunkten wurde gezählt:

- o Roßbacher Straße (B 180)/ Hauptbahnhof
- o Roßbacher Straße (B 180)/ Talstraße
- o Roßbacher Straße (B 180)/ Markgrafenweg
- Roßbacher Straße (B 180)/ Unterm Georgenberg
- Unterm Georgenberg/ Bergstraße/ Bahnhofstraße
- o Bahnhofstraße/ Wiesenstraße
- Bahnhofstraße/ Saalestraße
- Wiesenstraße/ Markgrafenweg

Eine Hochrechnung der Zählblöcke auf Tageswerte erfolgte nach den mittleren Hochrechnungsfaktoren nach "Hochrechnung von Kurzzeitzählungen an Innerortsstraßen" [Straßenverkehrstechnik, Ausg. 10/2008]. Der durchschnittliche, tägliche Verkehr (DTV_{Mo-Fr}) wurde anhand von Hochrechnungsfaktoren nach HBS^[2] ermittelt.

Erwartungsgemäß wurden die höchsten Verkehrsbelastungen im Zuge der Roßbacher Straße (B 180) sowie der Bergstraße und Unterm Georgenberg gezählt. Hier betrug der DTV_{Mo-Fr} 8.000 bis 9.000 Fahrzeuge pro Tag. Deutlich geringer fiel die Belastung im Bereich der Bahnhofsvorstadt aus, wobei die Bahnhofstraße mit etwa 4.000 Fahrzeugen am Tag noch am stärksten befahren war.

Die verkehrlichen Spitzenstunden wurden über die verschiedenen Knotenpunkte hinweg relativ einheitlich ermittelt. Die sich ergebenen Spitzenstunden des gesamten Zählgebietes konnten so auf

- Frühspitze 7:30 8:30 Uhr
- o Nachmittagsspitze 15:30 16:30 Uhr

festgelegt werden, wobei die Nachmittagsspitze höhere Verkehrsmengen aufwies als die Frühspitze, weshalb sie im Folgenden als grundsätzliche Spitzenstunde für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen heran gezogen wird.

3.1.2 Kordonerhebung

Die Kordonerhebung erfolgte am 10.12.2013 von

o 15:00 – 19:00 Uhr

an den Querschnitten

- o 1: Roßbacher Straße (B 180) zwischen Hauptbahnhof und Bahnbrücke
- o 2: Roßbacher Straße (B 180) südlich des Kreisverkehrs (Unterm Georgenberg)
- o 3: Bergstraße östlich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/ Unterm Georgenberg
- 4: Bahnhofstraße zwischen B-Plan-Gebiet Nr. 81/5 und Saalestraße

Ziel der Kordonerhebung war die Identifizierung des Quell- und Zielverkehrs sowohl der Bahnhofsvorstadt (Kordon) als auch des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 (jenseits des Querschnitts Bahnhofstraße) und deren Abgrenzung zum Durchgangsverkehr auf der B 180 bzw. in und aus Richtung Stadtzentrum.

Hierfür wurde mittels Kennzeichenerfassung (letzte drei Stellen des Kennzeichens wurden manuell erfasst) an den vier Kordongrenzen die jeweilige Fahrtroute des Kraftfahrzeugs ermittelt. Fahrzeuge, die innerhalb von maximal drei Minuten nach Einfahrt den Kordon wieder verlassen hatten, konnten dem Durchgangsverkehr (Erfassungsstellen 1 bis 3) zugeordnet bzw. als Quelloder Zielverkehr des geplanten B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 (Erfassungsstelle 4) definiert werden. Alle anderen Fahrten hatten ihren Ursprung oder ihr Ziel in der Bahnhofsvorstadt (ohne B-Plan-Gebiet). Diese einfache Methode erlaubte eine für das Verkehrsdatenmodell erforderliche Zuordnung der Verkehre bei gleichzeitig handhabbarer Erfassungsmethode.

Verglichen mit den Ergebnissen der Knotenstromzählungen wurden folgende Abweichungen festgestellt (siehe Tab. 1 auf der folgenden Seite):

- Abweichungen über den gesamten Zählblock (15:00 19:00 Uhr) von unter 2,0% im Durchschnitt etwa 0.4%
- Abweichungen in der Spitzenstunde (15:30 16:30 Uhr) unter 4,0% (mit Ausnahme der Bahnhofstraße Richtung Stadt, wo aufgrund der geringen Grundbelastung die Abweichung von 5 Fahrzeugen mit 6,0% angerechnet werden) – im Durchschnitt etwa 0,2%

Die Ergebnisse der Kordonerhebung können somit für die Darstellung der Verkehrszahlen im Verkehrsdatenmodell als Datenbasis verwendet werden und stellen die sogenannte Grundbelastung im Untersuchungsraum dar (Analysebelastung).

Tab. 1: Abgleich der Verkehrserhebungen

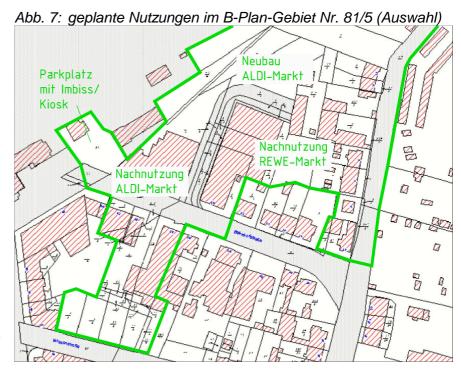
	Zählblock	15:00 – 19:00 U	lhr [Kfz/ 4h]	Nachmittagss	pitze 15:30 – 16	6:30 Uhr [Kfz/h]
Querschnitt	Knoten- stromzäh- lung	Kordonerhe- bung	Abweichung	Knotenstrom- zählung	Kordonerhe- bung	Abweichung
Roßbacher Str. (Bahnbrücke) Richtung Stadt	1.069	1.072	+0,3%	339	337	-0,6%
Roßbacher Str. (Bahnbrücke) Richtung Land	1.347	1.325	-1,6%	386	372	-3,6%
Roßbacher Str. (Kreisverkehr) Richtung Land	1.047	1.046	-0,1%	299	300	+0,3%
Roßbacher Str. (Kreisverkehr) Richtung Stadt	1.217	1.205	-1,0%	358	362	+1,1%
Bergstraße Richtung Land	1.493	1.498	+0,3%	455	443	+2,6%
Bergstraße Richtung Stadt	1.291	1.288	-0,2%	401	396	-1,3%
Bahnhofstraße Richtung Stadt	318	319	+0,3%	83	88	+6,0%
Bahnhofstraße Richtung Bhf.	303	301	-0,7%	94	97	+3,2%
	gewichtete	Abweichung	-0,4%	gewichtete i	Abweichung	-0,2%



3.2 Induzierte Verkehrsbelastung durch das B-Plan-Gebiet Nr. 81/5

Die zu erwartenden, zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Neuaufstelluna des **B-Plans** Nr. 81/5 werden nach den "Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen"[1] ermittelt (siehe Anlage Blatt 0.1). Grundlagen dafür sind Angaben zur Größe und Nutzungsart Gewerbeflächen der durch den Investor^[5].

Der Bebauungsplan sieht den Neubau eines Discounters vor sowie den Umbau eines weiteren Marktes. Hinzu kommen Nachnutzungen der bestehenden Märkte sowie ein Parkplatz mit Kiosk/Imbiss am nordwestlichen Rand des B-Plan-Gebietes.



Tab. 2: Erweiterung des Handelsflächen im B-Plan-Gebiet Nr. 81/5^[5]

	bisherige Nutzflä- che (VFK)	zukünftige, max. Nutzfläche (VFK)	resultierende Nutz- fläche (VFK)
ALDI-Markt (Neubau)	700 m²	995,6 m²	295,6 m²
Drogeriemarkt (im ehem. ALDI-Markt)	-	700 m²	700 m²
REWE-Markt (Entfall)	800 m²	-	- 800 m²
Sonderpostenbaumarkt bzw. Geschäft für Tiernah- rung (im ehem. REWE- Markt)	-	500 m²	500 m²
Sanitätshaus	-	350 m²	350 m²
Bäckerei/ Café	-	ca. 150 m²	150 m²

Für die Berechnungen des zusätzlichen Verkehrs, der durch die Mobilitätsnachfrage vom und zum B-Plan-Gebiet erzeugt wird, werden nur die zusätzlichen Nutz- bzw. Verkaufsflächen berücksichtigt, da für den Bestandsbesatz das Verkehrsaufkommen bereits in den aktuellen Verkehrszählungen berücksichtigt ist.

Entsprechend den Berechnungen nach den "Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen"^[1] (siehe Anlage Blatt 1) ergibt sich für den Fall der vollständigen Umsetzung des Bebauungsplans ein induziertes Verkehrsaufkommen, das sich wie folgt auf die ermittelte Grundbelastung aufschlägt (siehe Tab. 3a und 3b auf der folgenden Seite):

Tab. 3a: zusätzliches Verkehrsaufkommen des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 (Handelsstandort)

zusätzliches Verkel	hrsaufkommen du	rch den geplanten Har	ndelsstandort
	Gesamtverkehr (SV-Fahrten*)	davon Quellverkehr (SV-Fahrten*)	davon Zielverkehr (SV- Fahrten*)
Kfz-Fahrten pro Tag	2.098 Kfz/24h	1.049 Kfz/24h	1.049 Kfz/24h
	(8 Kfz/24)	(4 Kfz/24h)	(4 Kfz/24h)
Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde (Nachmittagsspitze)	243 Kfz/h	116 Kfz/h	127 Kfz/h
	(1 Kfz/h)	(0)	(1 Kfz/h)

^{*} Fahrten von Schwerverkehrsfahrzeugen > 3,5t

Tab. 3b; zusätzliches Verkehrsaufk, des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 (Parkplatz/ Imbiss/ Kiosk)

zusätzliches Verkel		rch den geplanten Har	/
	Gesamtverkehr	davon Quellverkehr	davon Zielverkehr (SV-
	(SV-Fahrten*)	(SV-Fahrten*)	Fahrten*)
Kfz-Fahrten pro Tag	400 Kfz/24h	200 Kfz/24h	200 Kfz/24h
	(0)	(0)	(0)
Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde (Nachmittagsspitze)	40 Kfz/h	20 Kfz/h	20 Kfz/h
	(0)	(0)	(0)

^{*} Fahrten von Schwerverkehrsfahrzeugen > 3,5t

Der Anteil von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5t (Schwerverkehrsanteil) ist im Untersuchungsraum mit maximal ca. 6% relativ niedrig. Er setzt sich in der Grundbelastung vorrangig aus Lkw und Lastzügen auf den Hauptverkehrsadern (Roßbacher Straße, Unterm Georgenberg und Bergstraße) sowie Busverkehr vom und zum Bahnhof (Bahnhofsvorstadt) zusammen. Zusätzlicher Schwerverkehr durch die vollständige Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 wird nach den "Hinweisen …"[1] mit einer geringen Menge veranschlagt. Anteilig zur insgesamt starken Erhöhung der Pkw-Belastung durch das B-Plan-Gebiet (vor allem durch Kunden) würde der Schwerverkehrsanteil also insgesamt noch sinken. Der Einfachheit halber wird jedoch der Schwerverkehrsanteil aus den Zählungen berücksichtigt ("Worst Case").

Radverkehr auf Straßen und Radwegen wurde im Rahmen der Knotenstromzählungen erfasst. Die betreffenden Zahlen sind jedoch nur begrenzt aussagefähig, da - trotz milder Temperaturen - im Winter gezählt wurde. Angesichts der geringen Bedeutung des Radverkehrs bei der Betrachtung der zusätzlichen Verkehrsmengen durch das B-Plan-Gebiet (Anzahl Einkaufsfahrten mit dem Fahrrad sind als geringfügig einzustufen) wird dieser ebenfalls aus den Zählungen übernommen.

3.3 Prognose 2025

Entsprechend einer Festlegung durch den Landes[straßenbau]betrieb Bau Sachsen-Anhalt [Hauptniederlassung Magdeburg, März 2009] "können die Prognosewerte 2025 infolge der gegenläufig prognostizierten Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs den Prognosewerten 2015 gleichgesetzt werden, da hier von einer Stagnation der verkehrlichen Entwicklung gesprochen werden kann. Die geringfügigen Erhöhungen im Güterverkehr sind zu vernachlässigen."

Da die Erhebungen Ende 2013 nur unwesentlich vor dem Termin der nächsten Trendprognose 2015 liegen, wird entsprechend des vorhergehenden Absatzes auch vor dem Prognosehorizont 2025 mit den aktuellen Analysewerten (2013) gerechnet.

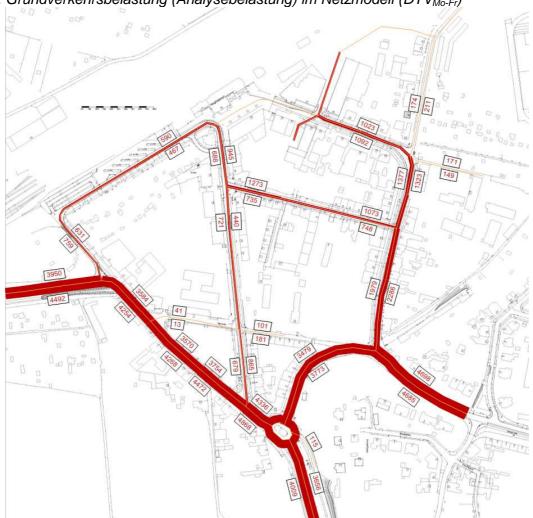


4. Verkehrsdatenmodell der Bahnhofsvorstadt

Um die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Netzänderungen (Öffnung Bahnhofsvorplatz und Anbindung Saalestraße) im Untersuchungsraum abschätzen und bewerten zu können, wird der betreffende Bereich in ein Verkehrsdatenmodell überführt. Dieses beinhaltet das öffentliche Straßennetz des Untersuchungsraums und berücksichtigt die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen sowie die aktuelle Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten. Die aus der Kordonerhebung gewonnenen Daten zu den Verkehrsrelationen fließen als Verkehrsnachfrage in das Modell ein (Verkehrsnachfragematrix). Durch Netzanpassungen und Umlegung der Verkehre können damit die verkehrlichen Auswirkungen von Netzmaßnahmen anhand aktueller und prognostizierter Verkehrsbelastungen ermittelt werden. Berücksichtigt wird dabei nur der motorisierte Individualverkehr (MIV).

4.1 Netzmodell

Die Modellierung des Untersuchungsraums erfolgt maßstabsgerecht anhand einer von der Stadt Naumburg übergebenen, digitalen Stadtkarte. An den Knotenpunkten wird die aktuelle Vorfahrtregelung durch Hinterlegen einer mittleren Verlustzeit berücksichtigt. Diese wird weitgehend aus den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnung der Grundbelastung (Nullfall) berechnet. Anhand dieser Parameter sowie von Streckenwiderständen (z. B. V_0 als tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf einem bestimmten Streckenabschnitt) lässt sich das Modell nach Einlesen der Verkehrsnachfrage kalibrieren.



Auftr.-Nr.: 4274 Seite 14

Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage wird über Verkehrsbezirke eingelesen, die in der Netzstruktur des Modells verankert sind. Hierfür werden die Ergebnisse der Kordonerhebung, die in Form einer Quelle-Ziel-Matrix (Verkehrsnachfragematrix) vorliegen als Verkehrsnachfrage zwischen den Bezirken (äußere Kordongrenzen) bzw. innerhalb der Bahnhofsvorstadt (Quell- oder Zielverkehr innerhalb des Kordons) eingegeben. Die Eingabe erfolgt sowohl für den hochgerechneten, durchschnittlichen, werktäglichen Verkehr (DTV_{Mo-Fr}) als auch den Spitzenstundenwert (hier: Nachmittagsspitze).

Anhand der Strukturdaten des Untersuchungsraums wird das Verkehrsmodell kalibriert und mit den Ergebnissen der Knotenstromzählungen abgeglichen (validiert). Im Ergebnis zeigt sich, dass die Abweichungen der Belastungen im DTV-Modell und im Spitzenstundenmodell in der Regel 10% nicht überschreiten (siehe Tab. 4). Ausnahmen bilden die Spitzenstundenbelastungen der Wiesenstraße und des Markgrafenweges, wo das Modell bis um 18% höhere Belastungen ausgibt. Dies ist angesichts der relativ geringen Grundbelastung jedoch zu vertreten und deckt in Fragen der Leistungsfähigkeit somit den "Worst Case" ab.

Tab. 4: Abgleich des Verkehrsdatenmodells anhand ausgewählter Querschnitte

	D	TV _{Mo-Fr} [Kfz/24h	n]	Nachmittagss	spitze 15:30 – 10	6:30 Uhr [Kfz/h]
Querschnitt	Knotenstrom- zählung	Verkehrs- datenmodell	Abweichung	Knoten- stromzählung	Verkehrs- datenmodell	Abweichung
Roßbacher Str. (Strecke)	8005	8.032*	+0,3%	705	708*	+0,4%
Unterm Georgenberg	7.127	7.252	+1,8%	648	634	-2,2%
Wiesenstr. (östl. Bereich)	1.747	1.821	+4,2%	173	197	+13,9%
Bahnhofstr. (südl. Bereich)	4.223	4.265	+0,9%	394	392	-0,5%
Markgrafenweg	1.745	1.633	-6,4%	144	170	+18,1%
Hauptbahnhof	1.410	1.390	-1,4%	124	126	+1,6%

^{*}Mittelwert aus zwei benachbarten Querschnitten

4.3 Verkehrsumlegung

Bei der Verkehrsumlegung erfolgt die Übernahme der Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Bezirken auf das Wegenetz. Hier ist jeder virtuelle Verkehrsteilnehmer (hier: nur Kfz) bestrebt, den zeitkürzesten Weg von seinem Quellbezirk zu seinem Zielbezirk im Straßennetz zu finden. Da diese "Routenwahl" dann alle Fahrzeuge mit der gleichen Verkehrsbeziehung treffen, während in der Realität die Routenentscheidung auch von anderen Faktoren (Sicherheitsempfinden, subjektive Zeitwahrnehmung, Gewohnheit usw.) beeinflusst wird, liefert die Verkehrsumlegung relativ grobe Ergebnisse. Im Rahmen der Abschätzung der Auswirkungen der geplanten Netzänderungen ist die Qualität der erhaltenen Ergebnisse jedoch als ausreichend zu betrachten.

5. Ergebnis der Umlegung von Nullfall und Planfällen

Um für die verschiedenen Anbindungsvarianten des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 Voraussagen bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen treffen zu können, werden im Folgenden sogenannte Planfälle untersucht. Dabei werden die aktuellen und zukünftigen Verkehrsbelastungen auf das jeweils geänderte Netzmodell umgelegt und die entsprechenden Kenngrößen (Verkehrsbelastungszahlen) ausgegeben (siehe Anlage A).

Da das Modell nur zwischen den Bezirken interaktiv agiert, sind die kalibrierten Belastungen an den Kordongrenzen unabhängig von den Netzänderungen im Modell immer gleich groß. Nur für den Fall der Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs aus der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 ergeben sich auch hier anteilig Belastungsanstiege (siehe Tab. 5).

T E / ''O		1 " 0 1/ 1
I ah h: Kannarakan ziir	()I IARCCHNITTCHAIGCTI ING G	an dan alikaran kardandranzan
Tab. J. Nethiulbisch Zul	Que su illinopeiasiuna a	an den äußeren Kordongrenzen

	Grundverke	hrsbelastung	mit induzie	rtem Verkehr
	DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)	DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)
Roßbacher Str. (Bahnbrücke)	8.442 (6,5%)	725 (4,6%)	8.609 (6,5%)	744 (6,5%)
Roßbacher Str. (Kreisverkehr)	7.665 (3,1%)	657 (2,3%)	8.177 (3,1%)	716 (2,3%)
Bergstraße	9.383 (6,1%)	856 (4,6%)	10.994 (6,1%)	1.038 (4,6%)

5.1 Öffnung Bahnhofsvorplatz

Im Jahr 2000 wurde der Bahnhofsvorplatz zwecks Nutzungsoptimierung verkehrsberuhigt. Die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge wurde untersagt und Poller wurden aufgestellt. Seitdem besteht für Kraftfahrzeuge keine direkte Verbindung mehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Einkaufszentrum an der Bahnhofstraße. Mit der geplanten Erweiterung des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 um die unter 3.2 genannten Nutzungsflächen (siehe Tab. 2) besteht seitens des Investors das Interesse, den Bahnhofsvorplatz für den motorisierten Individualverkehr wieder freizugeben. Hierfür werden verschiedene Szenarien als Planfälle aufgestellt und deren Auswirkungen auf ausgewählte Strecken und Knotenpunkte innerhalb des Untersuchungsraums geprüft:

- o Nullfall: keine Veränderungen im Netz
- Planfall 1: Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Einrichtungsverkehr in Richtung B-Plan-Gebiet
 - a) als verkehrsberuhigter Bereich (V₀ = 5 km/h)
 - b) als verkehrsberuhigte Geschäftsstraße (V₀ = 20 km/h)
 - c) als Erschließungsstraße (V₀ = 30 km/h)
- Planfall 2: Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Zweirichtungsverkehr
 - a) als verkehrsberuhigter Bereich (V₀ = 5 km/h)
 - b) als verkehrsberuhigte Geschäftsstraße (V₀ = 20 km/h)
 - c) als Erschließungsstraße (V₀ = 30 km/h)

... mit V₀ als anzusetzende Geschwindigkeit auf dem betrachteten Streckenabschnitt.

5.1.1 Planfall 1a

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Einrichtungsverkehr als verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit erlaubt) ist nur für den Zielverkehr des B-Plan-Gebietes aus Richtung Roßbacher Straße (B 180) von Norden kommend interessant. Diese Fahrzeuge entfallen demnach auf der Relation nördlicher Markgrafenweg - Wiesenstraße - nördliche Bahnhofstraße. Das Modell gibt die Verkehrsmenge aus der Kfz-Grundbelastung mit etwa 41 Fahrzeugen am Tag an.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 108 steigen.

5.1.2 Planfall 1b

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Einrichtungsverkehr als sogenannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Geschwindigkeit von 20 km/h erlaubt) bedeutet nun auch für den westlichen Teil der Bahnhofsvorstadt eine Zeitersparnis auf dem Weg in das B-Plan-Gebiet. Die Belastung des Bahnhofsvorplatzes steigt auf 336 Fahrzeuge pro Tag, während die Belastung der Relation nördlicher Markgrafenweg – Wiesenstraße – nördliche Bahnhofstraße aber auch der Verbindung Unterm Georgenberg – südliche Bahnhofstraße sinkt.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 518 steigen.

5.1.3 Planfall 1c

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Einrichtungsverkehr als Tempo-30-Bereich erweitert das "Einzugsgebiet" der Verbindung zum B-Plan-Gebiet um die gesamte Roßbacher Straße (B 180) einschließlich des Zielverkehrs aus der westlichen Innenstadt. Die Belastung des Bahnhofsvorplatzes steigt auf 543 Fahrzeuge pro Tag, während die Belastung der Relation nördlicher Markgrafenweg - Wiesenstraße - nördliche Bahnhofstraße und der Verbindung Unterm Georgenberg - südliche Bahnhofstraße sinkt. Weitere Ziele von Fahrten über den Bahnhofsvorplatz können dann auch die Saalestraße oder der Gewerbehof in der Bahnhofsstraße sein.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 987 steigen.

5.1.4 Planfall 2a

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Zweirichtungsverkehr als verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit erlaubt) ist wiederum nur für den Quell- und Zielverkehr des B-Plan-Gebietes aus und in Richtung Roßbacher Straße (B 180) von Norden kommend interessant. Diese Fahrzeuge entfallen demnach auf der Relation nördlicher Markgrafenweg - Wiesenstraße - nördliche Bahnhofstraße. Das Modell gibt die Verkehrsmenge aus der Kfz-Grundbelastung mit etwa 90 Fahrzeugen am Tag an.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 224 steigen.

5.1.5 Planfall 2b

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Zweirichtungsverkehr als sogenannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Geschwindigkeit von 20 km/h erlaubt) bedeutet dann auch für den westlichen Teil der Bahnhofsvorstadt eine Zeitersparnis auf dem Weg in das bzw. aus dem



B-Plan-Gebiet. Die Belastung des Bahnhofsvorplatzes steigt auf 608 Fahrzeuge pro Tag, während die Belastung der Relation nördlicher Markgrafenweg – Wiesenstraße – nördliche Bahnhofstraße aber auch der Verbindung Unterm Georgenberg – südliche Bahnhofstraße sinkt.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 1.013 steigen.

5.1.6 Planfall 2c

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes für den Zweirichtungsverkehr als Tempo-30-Bereich erweitert das "Einzugsgebiet" der Verbindung zum B-Plan-Gebiet um die gesamte Roßbacher Straße (B 180) einschließlich des Quell- und Zielverkehrs aus der westlichen Innenstadt. Die Belastung des Bahnhofsvorplatzes steigt auf 815 Fahrzeuge pro Tag, während die Belastung der Relation nördlicher Markgrafenweg – Wiesenstraße – nördliche Bahnhofstraße und der Verbindung Unterm Georgenberg – südliche Bahnhofstraße sinkt. Weitere Quellen oder Ziele von Fahrten über den Bahnhofsvorplatz können auch hier die Saalestraße oder der Gewerbehof in der Bahnhofstraße sein.

Mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 kann die Anzahl der betreffenden Fahrzeuge auf 1.482 steigen.

Tab. 6: Kenngrößen zur Querschnittsbelastung Bahnhofsvorplatz

		Grundverkeh	<u> </u>	· ·	tem Verkehr
		DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)	DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)
L	Nullfall	0	0	0	0
Saa-	Planfall 1a	41	0*	108	1%**
ung 3e	Planfall 1b	336	0*	518	0**
Anbindung lestraße	Planfall 1c	543	0*	987	0**
Ank les	Planfall 2a	90	0*	224	1%**
ohne	Planfall 2b	608	0*	1.013	0**
0	Planfall 2c	815	0*	1.482	0**
1.	Nullfall	0	0	0	0
Saa-	Planfall 1a	41	0*	108	1%**
	Planfall 1b	336	0*	518	0**
Anbindung lestraße	Planfall 1c	481	0*	846	0**
Anb∣ Ie	Planfall 2a	74	0*	190	1%**
mit /	Planfall 2b	608	0*	1.013	0**
_	Planfall 2c	753	0*	1.341	0**

^{*} im Rahmen der Knotenstromzählungen wurde kein Schwerverkehr in das Einkaufszentrum erfasst

Die Schwerverkehrsbelastung ist in absoluten Zahlen relativ gering einzuschätzen, da die Schwerverkehrsbelastung, die derzeit durch das Einkaufszentrum ausgeht, ebenfalls recht gering ist. Auch durch die Erweiterung des Handelsstandortes wird voraussichtlich keine signifikante Erhöhung zu erwarten sein. Entscheidend könnte die Frage sein, ob Busse zukünftig den Bahnhofsvorplatz befahren werden.

^{**} max. 1 SV-Fahrzeug als Zielverkehr für das gesamte B-Plan-Gebiet berechnet – kein Busverkehr berücksichtigt

Auftr.-Nr.: 4274 Seite 18

Anbindung Saalestraße

Mit der geplanten Erweiterung des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 um die unter 3.2 genannten Nutzungsflächen und die Schaffung weiterer Stellplätze auf dem Areal nördlich der Bahnhofstraße besteht seitens des Investors außerdem das Interesse, eine zusätzliche Anbindung des B-Plan-Gebietes an das öffentliche Straßennetz über die Saalestraße zu erschließen. Auch für diesen Planfall werden die Auswirkungen auf ausgewählte Strecken und Knotenpunkte innerhalb des Untersuchungsraums geprüft:

- Nullfall : keine Veränderungen im Netz
- o Planfall Saalestraße: zusätzliche Anbindung des B-Plan-Gebietes an die Saalestraße als Erschließungsstraße

Mit der zusätzlichen Anbindung des B-Plan-Gebiets über die Saalestraße geht eine erhöhte Belastung des Streckenabschnitts bis zur Bahnhofstraße ein. In der Grundbelastung können dies bis zu dreimal soviel Fahrzeuge sein (1047 statt 385 Kfz pro Tag bzw. 91 statt 35 Kfz pro Stunde) – mit den zusätzlichen Verkehrsmengen des induzierten Verkehrs des B-Plan-Gebietes sogar das Vierfache (1.759 statt 437 Kfz pro Tag bzw. 174 statt 41 Kfz pro Stunde).

Die zusätzliche Anbindung des B-Plan-Gebietes über die Saalestraße entlastet dabei vor allem die nördliche Bahnhofstraße zwischen Saalestraße und B-Plan-Gebiet.

Tab. 7: Kenngrößen zur Querschnittsbelastung Saalestraße

		Grundverkeh	rsbelastung	mit induzier	tem Verkehr
		DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)	DTV _{Mo-Fr} mit SV- Anteil (>3,5t)	SpStd. mit SV- Anteil (>3,5t)
ohne A	nbindung	385 (0,5%)	35 (0)	437 (0,5%)	41 (0*)
1.	Nullfall	963 (0,5%)	82 (0)	1.576 (0,5%)	157 (0*)
Saa-	Planfall 1a	1.047 (0,5%)	89 (0)	1.741 (0,5%)	174 (0*)
ang Se	Planfall 1b	1.003 (0,5%)	87 (0)	1.676 (0,5%)	170 (0*)
indt stra	Planfall 1c	1.047 (0,5%)	91 (0)	1.759 (0,5%)	172 (0*)
Anbindung lestraße	Planfall 2a	1.047 (0,5%)	89 (0)	1.741 (0,5%)	174 (0*)
mit /	Planfall 2b	953 (0,5%)	83 (0)	1.579 (0,5%)	158 (0*)
_	Planfall 2c	997 (0,5%)	87 (0)	1.662 (0,5%)	160 (0*)

^{*} max. 1 SV-Fahrzeug als Zielverkehr für das gesamte B-Plan-Gebiet berechnet (ohne Berücksichtigung der genutzten Anbindung)

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes in den unterschiedlichen Varianten und die Öffnung der Saalestraße unterliegen keinen signifikanten Wechselwirkungen, d.h. die Abweichungen der aus dem Verkehrsdatenmodell abgelesenen Belastungen des jeweils betrachteten Streckenabschnitts liegen bei maximal etwa 10%.

Auftr.-Nr.: 4274 Seite

6. Leistungsfähigkeit der Anbindungen des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5

Die Leistungsfähigkeitsermittlung erfolgt anhand der unter den Abschnitten 3 und 4 zusammen gestellten Belastungszahlen und gemäß den Vorgaben für Berechnungen zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit unsignalisierter und signalisierter Knotenpunkte nach HBS^[2] (Erläuterungen dazu in der Anlage Blatt 0.2 und 0.3).

6.1 Einmündung Roßbacher Straße (B180)/ Hauptbahnhof

(siehe Anlage Blatt 1.1 – 1.8)

6.1.1 Nullfall

Die Einmündung ist unter der Bestandsbelastung in guter Verkehrsqualität leistungsfähig. Die mittleren Wartezeiten für die Verkehrsströme unterster Ordnung (hier: Linkseinbieger aus dem Hauptbahnhof) betragen weniger als 15 Sekunden (Qualitätsstufe B). Auf den Mischfahrstreifen entsteht ein Rückstau von maximal einem Fahrzeug.

Durch den zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes erhöhen sich die mittleren Wartezeiten oder der Rückstau nicht signifikant.

6.1.2 "Worst Case"-Szenario

Die höchste Knotenpunktbelastung ergibt sich im Szenario Planfall 2c, wo die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes im Zweirichtungsverkehr als Tempo-30-Bereich noch zusätzlichen Verkehr über die Nebenrichtung (Hauptbahnhof) führt.

Auch hier erhöhen sich die mittleren Wartezeiten oder der Rückstau weder in der Grundbelastung noch mit den zusätzlichen Verkehrsmengen des B-Plan-Gebietes nicht signifikant.

6.2 Einmündung Roßbacher Straße (B180)/ Markgrafenweg

(siehe Anlage Blatt 2.1 – 2.8)

6.2.1 Bestand/ Nullfall

Die Einmündung ist in guter Verkehrsqualität leistungsfähig. Die mittleren Wartezeiten für die Verkehrsströme unterster Ordnung (hier: Linkseinbieger aus dem Markgrafenweg) betragen bis 15 Sekunden (Qualitätsstufe B). Auf den Mischfahrstreifen entsteht ein Rückstau von maximal einem Fahrzeug.

Durch den zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes erhöhen sich die mittleren Wartezeiten oder der Rückstau nicht signifikant.

6.2.2 "Worst Case"-Szenario

Die höchste Knotenpunktbelastung ergibt sich auch hier im Szenario Planfall 2c, wo die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes im Zweirichtungsverkehr als Tempo-30-Bereich noch zusätzlichen Verkehr über die Nebenrichtung (Markgrafenweg) führt.

Auch hier erhöhen sich die mittleren Wartezeiten oder der Rückstau weder in der Grundbelastung noch mit den zusätzlichen Verkehrsmengen des B-Plan-Gebietes nicht signifikant.

6.3 Kreisverkehr Roßbacher Straße (B180)/ Unterm Georgenberg

(siehe Anlage Blatt 3.1 – 3.4)

6.3.1 Bestand/ Nullfall

Der Kreisverkehr ist in sehr guter Verkehrsqualität leistungsfähig. Die mittleren Wartezeiten liegen sowohl in der Grundbelastung als auch durch den zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes bei maximal 6 Sekunden, was der Qualitätsstufe A entspricht.

6.3.2 "Worst Case"-Szenario

Die unterschiedlichen Varianten der Öffnung des Bahnhofsvorplatzes bewirken sämtlich eine Verringerung der Verkehrsbelastung am Kreisverkehrsplatz, weshalb hierdurch keine Verschlechterung der Verkehrsqualität eintritt.

6.4 Lichtsignalanlage Bergstraße/ Bahnhofstraße/ Unterm Georgenberg

Der dreiarmige Knotenpunkt wird derzeit mittels Lichtsignalanlage (LSA) verkehrsabhängig geregelt, wobei die Straßenbahn in der Freigabezeitschaltung bevorrechtigt behandelt wird. Für die Leistungsfähigkeitsberechungen mit Ermittlung der Verkehrsqualität wird der zum betreffenden Zeitpunkt in der Schaltuhr vorgesehene Signalzeitenplan (SZP) betrachtet. Für die hier untersuchte Nachmittagsspitze (15:30 – 16:30 Uhr) sind dies der SZP 4.0 ohne Straßenbahnfreigabe sowie der SZP 4.1 als Modifikation mit Straßenbahnfreigabe zu Lasten der Zufahrten Bergstraße und Bahnhofstraße. Beide Signalzeitenpläne haben eine Umlaufzeit von 100 Sekunden (siehe Anlage Blatt 4.0.1 – 4.10)

6.4.1 Bestand/ Nullfall

Die signalisierte Einmündung ist in ausreichender Verkehrsqualität leistungsfähig. Mit SZP 4.0 beträgt die mittlere Wartezeit für Linksabbieger aus Unterm Georgenberg bis 42 Sekunden (Qualitätsstufe C), der Rückstau auf dem betreffenden Fahrstreifen bis zu 3 Fahrzeuge (18m). In den anderen Verkehrsrelationen werden die Qualitätsstufen A und B erreicht (mittlere Wartezeiten unter 35 Sekunden).

Bei Schaltung der Modifikation (SZP 4.1) erhöhen sich aufgrund der Straßenbahnfreigabe auch die mittleren Wartzeiten der anderen Fahrstreifen auf Werte zwischen 35 und 40 Sekunden, was die Qualitätsstufe C bedeutet.

Durch den zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes erhöhen sich mit SZP 4.0 die mittleren Wartezeiten in der der Zufahrt Bahnhofstraße sowie für Linksabbieger aus Unterm Georgenberg deutlich. Hier wird in der Nebenrichtung eine mittlere Wartezeit von bis zu 60 Sekunden erreicht, was der Qualitätsstufe D entspricht. Die Rückstaulänge auf dem Linksabbiegestreifen Unterm Georgenberg erhöht sich auf 24 Meter, wobei der zur Verfügung stehende Stauraum jedoch ausreichend ist.

Bei Schaltung der Modifikation (SZP 4.1) wird theoretisch keine ausreichende Leistungsfähigkeit über die Spitzenstunde mehr erreicht (mittlere Wartezeiten bis zu 180 Sekunden, Qualitätsstufe F). Da diese Schaltung jedoch nur bei Durchfahrt einer Straßenbahn in Kraft tritt – was nach aktuellem Fahrplan je zweimal pro Richtung in der Spitzenstunde der Fall ist – liegt die tatsächliche Verkehrsqualität eher bei der Bewertung des SZP 4.0. Dies lässt sich auch anhand der Wartezeitganglinie verdeutlichen, wonach die erhöhten Wartezeiten der Nebenrichtung durch Schaltung der Modifikation SZP 4.1 – selbst bei zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden Straßenbahndurchfahrten – in den darauf folgenden Umläufen schnell wieder "abgebaut" werden können (siehe Anlage).

Die Berechnungen für den Nullfall stellen den jeweiligen "Worst Case" dar, da in allen Szenarien mit Öffnung des Bahnhofsvorplatzes eine geringere Knotenbelastung eintritt.

6.4.2 "Best Case"-Szenario

Im Planfall 2c (Öffnung des Bahnhofsvorplatzes im Zweirichtungsverkehr als Tempo-30-Bereich) tritt die größte Entlastung gegenüber dem Nullfall ein. Mit dem zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes verringern sich die mittleren Wartezeiten in der Nebenrichtungszufahrt theoretisch um bis zu 10 Sekunden.

6.5 Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Saalestraße

Der Knotenpunkt wird als vierarmige Kreuzung mit abknickender Vorfahrtregelegung im Zuge der Bahnhofstraße betrachtet - mit der Zufahrt zum Gewerbehof als viertem Knotenarm (siehe Anlage Blatt 5.1 - 5.8)

6.5.1 Bestand/ Nullfall

Die Einmündung ist in sehr guter Verkehrsqualität leistungsfähig. Die mittleren Wartezeiten für die Verkehrsströme unterster Ordnung (hier: Linkseinbieger aus dem Gewerbehof) betragen bis 5 Sekunden (Qualitätsstufe A). In den Nebenrichtungszufahrten entsteht ein Rückstau von maximal einem Fahrzeug.

Trotz des zusätzlichen Verkehrs bleiben die mittleren Wartezeiten unter 10 Sekunden (Qualitätsstufe A), der Rückstau bleibt bei einer Fahrzeuglänge.

Die Berechnungen für den Nullfall stellen den jeweiligen "Worst Case" dar, da in allen Szenarien mit Öffnung des Bahnhofsvorplatzes eine geringere Knotenbelastung eintritt.

6.5.2 "Worst Case"-Szenario

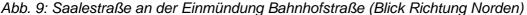
Unabhängig von der in etwa gleichen Knotenpunktbelastung entsteht durch die zusätzliche Anbindung des B-Plan-Gebietes über die Saalestraße eine Umverteilung der Verkehrsströme. Hier werden mehr Fahrzeuge in den Verkehrsströmen unterer Ordnung (also aus den bzw. in die Nebenrichtungen) erwartet. Daher wird als "Worst-Case"-Szenario nur die Anbindung der Saalestraße (ohne Öffnung des Bahnhofsvorplatzes) betrachtet.

Auch mit dem umverteilten Verkehr liegen die mittleren Wartezeiten unter 5 Sekunde (Analyse) bzw. unter 10 Sekunden (Qualitätsstufe A), der Rückstau bleibt bei einer Fahrzeuglänge.

7. Bauliche Voraussetzungen für die geplanten zusätzlichen Anbindungen

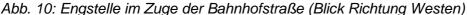
Für die geplanten zusätzlichen Anbindungen des B-Plan-Gebietes über den Bahnhofsvorplatz und die Saalestraße wird empfohlen, die vorhandenen Verkehrswege auszubauen.

Während für den Ausbau der Saalestraße mit 6,50m breiter Fahrbahn und Parkständen an mindestens einer Straßenseite ausreichende Seitenraumbreiten zur Verfügung stehen, unterliegt die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes schwierigeren Randbedingungen.





Der Bahnhofsvorplatz selbst sollte seinen Charakter als Stadtplatz mit Aufenthaltsfunktion nicht verlieren, weshalb der vorgesehene Fahrbahnbereich nicht dominieren sollte. Entsprechend der umzusetzenden Variante ist die Fahrbahn regelkonform jedoch barrierefrei und stadtgestalterisch in den Platz zu integrieren. Zu berücksichtigen wäre möglicher Busverkehr.





Die angrenzende Bahnhofstraße ist im Bereich bis zu den Einfahrten des Einkaufszentrums durch das Ausziehgleis der Straßenbahn eingeengt. Ein Begegnungsverkehr ist derzeit auf dem etwa 20 Meter langen Abschnitt nicht möglich – eine Vorrangregelung (z.B. mittels Z. 208/ 308) wäre möglich, da die Verengung beidseitig überschaubar ist. Stehen Straßenbahnen in der (End-)Haltstelle wird die Sicht für einbiegende Fahrzeuge aus dem Einkaufszentrum jedoch beeinträchtigt. Aus dem südlichen Teil des B-Plan-Gebietes sollte daher nur das Rechtseinbiegen in die Bahnhofstraße gestattet werden, zumal von diesem Parkplatz auch das Ausfahren über die Wiesenstraße möglich ist.

Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten wird im Bereich der beiden Zufahrten zum Einkaufszentrum aber kein Unfallschwerpunkt zu erwarten sein.



8. Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass mit der vollständigen Umsetzung des B-Plans Nr. 81/5 mit etwa 2.500 zusätzlichen Fahrten von Kraftfahrzeugen im Untersuchungsraum zu rechnen ist. Etwa 300 Fahrten fallen davon in die verkehrliche Spitzenstunde. Da mehr als dreiviertel der Fahrten über die signalgeregelte Einmündung Bergstraße/ Bahnhofstraße fahren, kann es hier zur Spitzenstunde zu erhöhten Wartezeiten einzelner Fahrzeuge kommen, wenn zeitgleich die Straßenbahn am Knotenpunkt eintrifft. Insgesamt ist die Einmündung jedoch auch mit den höchsten, angenommenen Spitzenstundenbelastungen in ausreichender Verkehrsqualität leistungsfähig.

Die zusätzliche Erschließung des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5 über die Saalestraße bewirkt eine deutliche Entlastung der Bahnhofstraße zwischen Einkaufszentrum und Saalestraße. Hier stehen sich demnach Kosten und Nutzen der zusätzlichen Belastung der Saalestraße (geringe Wohnbebauung, Kleingärten) der Entlastung der Bahnhofstraße (dichte Wohnbebauung) gegenüber. Die Leistungsfähigkeit der Einmündung beider Straßen (mit der Gewerbehofzufahrt als Kreuzung betrachtet) ist auch unter Beibehaltung der jetzigen Vorfahrtregelung (abknickende Vorfahrt im Zuge der Bahnhofstraße) mit den höchsten Belastungsszenarien in guter Verkehrsqualität gegeben.

Die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes ermöglicht ebenfalls eine zusätzliche Erschließung des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5. Dadurch erfahren vorrangig die durch dichte Wohnbebauung geprägte nördliche Bahnhofstraße und Wiesenstraße eine Entlastung. Hierbei gilt – je höher die zugelassene Geschwindigkeit auf dem Bahnhofsvorplatz umso höher die Verkehrsnachfrage auf dem Bahnhofsvorplatz und die Entlastung des parallelen Straßenzuges. So würde die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone (sog. Spielstraße) nur Fahrzeugen aus nordwestlichen Richtungen einen Zeitvorteil bei der Nutzung versprechen. Dem gegenüber könnte ein mit 30 km/h zu befahrener Bahnhofsvorplatz nicht nur den gesamten westlichen Bereich der Bahnhofsvorstadt einbeziehen, sondern auch den Zufluss aus der Roßbacher Straße jenseits des Kreisverkehrs auffangen. Die Freigabe des Bahnhofsvorplatzes für den Zweirichtungsverkehr würde in etwa den Anteil dieser Fahrzeuge noch verdoppeln.

Die Leistungsfähigkeit der angrenzenden, unsignalisierten Knotenpunkte wäre auch unter diesen maximalen Belastungsszenarien in guter Verkehrsqualität gegeben.

Während die zusätzliche Anbindung des B-Plan-Gebietes durch den Ausbau der Saalestraße verkehrsorganisatorisch ohne größere Probleme umsetzbar scheint, ist mit der Öffnung des Bahnhofsvorplatzes – wenn dies für den Zweirichtungsverkehr erfolgen soll – die Engstelle im Bereich der Bahnhofstraße zu berücksichtigen. Auch aufgrund der mit der Straßenbahnhaltestelle verbundenen Sichteinschränkungen sollten eine praktikable Vorrangregelung getroffen und ggf. Fahrtrichtungsbeschränkungen angeordnet werden.

Insgesamt ist die Erweiterung des Handelsbesatzes als verkehrsverträglich einzustufen, da die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Verkehrsanlagen auch mit den zusätzlichen Verkehrsmengen nachgewiesen werden kann. Sowohl die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes als auch die Anbindung über die Saalestraße entlasten Wohngebietsstraßen und führen den Quell- und Zielverkehr des Einkaufszentrums durch weniger stark bewohnte Gebiete.

Halle (Saale), 31.01.2014

Dipl.-Ing. Lena Tröllsch

- Bearbeiterin -

ANLAGEN

Aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV - Aus. 2006)

kursiv = Quellenangabe bzw. Parameterspannbreite aus Berechnungsgrundlage ("Hinweise zur Schätzung ...")

nittlung des	3 Verkehrsaufkon	nmens durch Kı	nittlung des Verkehrsaufkommens durch Kunden (nach Bild 3.3)	3)										
ndels-			Verkaufsfläche	Kunden pro 100m²	Gesamtzahl	Pkw-	Pkw-	Pkw-Fahrten/	davon Fahrten	davon Fahrten	davon Quellf. in	davon Quellf. in davon Zielf. in	davon Quellf. in	davon Zielf. in
richtung	Gewerbeart		in m ²	Verkaufsfläche	Kunden/ Tag	Nutzungsgrad	Besetzungsgrad	Tag	im Quellverkehr	im Zielverkehr	der Frühspitze	der Frühspitze	der NachmSpitze	der NachmSpitze der NachmSpitze
				Disounter = 1,3 - 2,5										
				Verbaucher-/Fachmarkt = 0,4 - 0,6										
				kleinfl. Einzelhandel = 1,0 - 2,5		Stadtrandlage +								
	Angabı	Angaben Investor		Baumarkt = 0,15 - 0,45		gute Parkmögl.	1,2 - 1,6	Anzahl Wege = 2,0	20%	20%	0,5%	1,0%	11,0%	12,5%
*IC	Discounter		295,6	190	295	6'0	1,4	723	362	362	2	4	40	45
geriemarkt	Fachmarkt		200	20	320	6'0	1,4	450	225	225	1	2	25	28
nderposten-														
ımarkt/														
rnahrung	Baumarkt		200	45	225	6'0	1,4	289	145	145	-	-	16	18
nitätshaus	Fachmarkt		320	20	175	6'0	1,4	225	113	113		-	12	14
ckerei und	kleinflächiger													
é	Einzelhandel		150	175	263	6,0	1,4	338	169	169	1	2	19	21
er wird nur d	ier wird nur die Erhöhung der Verkaufsfläche gegenüber	Verkaufsfläche ge	genüber											
n bereits von	m bereits vorhandenen Markt berücksichtigt	berücksichtigt		SUMME	1575		SUMME	2025	1014	1014	9	10	112	126
hspitze: chmSpitze:	inspitze: 7:00 - 8:00 Uhr chmSpitze: 15:30 - 16:30 Uhr	, II							Gess	Gesamt Frühspitze Gesamt NachmSpitze	16 238			

Ermittiung des	Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Beschaftigte (nach I ab. 3.6)	urch Beschaftigte	e (nacn I ab.	. 3.0)										
Handels-		Gesch	Geschoss-	Beschäftigte pro	Gesamtzahl	-wyd	Pkw-	Pkw-Fahrten/	davon Fahrten	davon Fahrten	davon Quellf. in davon Zielf. in		davon Quellf. in	davon Zielf. in
einrichtung	Gewerbeart	fläche	fläche in m²	100m² Geschossfläche	Beschäftigte	Nutzungsgrad	Besetzungsgrad	Tag	im Quellverkehr	im Zielverkehr	der Frühspitze		der Frühspitze der NachmSpitze	der NachmSpitze
				Disounter = $0.7 - 1.1$										
				Verbaucher-/Fachmarkt = 1,0 - 1,4										
				Kleinfl. Einzelhandel = 2,5 - 5,0		Stadtrandlage +								
	Angaben Investor	or		Baumarkt = 0,7 - 0,8		gute Parkmögl.	1,1	Anzahl Wege = 3,0	20%	20%	4,5%	28,5%	12,0%	2,0%
ALDI*	Discounter	20	200	6,0	2	6'0	1,1	2	3	3	0	1	0	0
Drogeriemarkt	Fachmarkt	02	200	1,2	8	6'0	1,1	20	10	10	0	3	1	0
Sonderposten-														
baumarkt/														
Tiernahrung	Baumarkt	20	200	0,75	4	6'0	1,1	10	വ	വ	0	-	-	0
Sanitätshaus	Fachmarkt	32	350	1,2	4	6'0	1,1	10	2	5	0	1	1	0
Bäckerei und	Kleinflächiger													
Café	Einzelhandel	15	150	3,75	9	6'0	1,1	15	80	80	0	2	-	0
* hier wird nur die	hier wird nur die Erhöhung der Verkaufsfläche gegenüber	läche gegenüber												
dem bereits vorh.	dem bereits vorhandenen Markt berücksichtigt	htigt		SUMME	24		SUMME	09	31	31	0	80	4	0
Frühspitze:	Frühspitze: 7:00 - 8:00 Uhr								,	Gesamt Frühspitze	œ			
NachmSpitze:	15:30 - 16:30 Uhr								Ges	Gesamt NachmSpitze	4			

Frühspitze: 7:00 - 8:00 Uhr Nachm.-Spitze: 15:30 - 16:30 Uhr

Ellillilling des verkeinsaurklingers aufch villschausverkein (von außen eingetragen, z.b. ver- und Entsolgung)					/GG	
Handels-		Anzahl	Anteil Fahrten	Anzahl Fahrten	davon	Anzahl SV-
einrichtung	Gewerbeart	Beschäftigter	Beschäftigter Wirtschaftsverkehr	Wirtschafts-Verkehr/Tag	SV-Anteil	Fahrten/Tag
			2% - 30%		+ 20%	
ALDI*	Discounter	2	17,5%	0	75%	0
Drogeriemarkt	Fachmarkt	8	17,5%	-	75%	1
Sonderposten-						
baumarkt/						
Tiernahrung	Baumarkt	4	17,5%	-	75%	-
Sanitätshaus	Fachmarkt	4	17,5%	-	75%	1
Bäckerei und	kleinflächiger					
Café	Einzelhandel	9	17,5%	-	75%	-

SUMME * her wird nur die Erhähung der Verkaufstläche gegenüber dem bereits vorhandenen Markt berücksichtigt

0	-	0	-
Quellverkehr (5,0%):	Zielverkehr (8,0%):	Quellverkehr (9,0%):	Zielverkehr (7,5%):
7:00 - 8:00 Uhr		NachmSpitze: 15:30 - 16:30 Uhr	
Frühspitze:		NachmSpitze:	

0 - 0 -

Handels-		Anzahl	Wege pro	Wirtschafts-	davon	Anzahl SV-	
einrichtung	Gewerbeart	Beschäftigter	Beschäftigtem	Verkehr/Tag	SV-Anteil	Fahrten/Tag	
			0,5 - 2,0		nuir Pkw		_
Sanitätshaus	Fachmarkt	4	1,25	2	%0	0	_
			SUMME	2		0	
							_
		ziisätzlic	hes Verkehrsa	ifkommen des	zusätzliches Verkehrsaufkommen des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5	s Nr. 81/5	
		-		200	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	0/10/11/0	_
			Quellverkehr	dayon SV-	Zielverkehr	dayon SV-	

	zusätzlic	thes Verkehrsan	ufkommen de:	zusätzliches Verkehrsaufkommen des B-Plan-Gebietes Nr. 81/5	s Nr. 81/5
		Quellverkehr	davon SV-	Zielverkehr	davon SV-
		aus B-Plan-Geb.	Fahrzeuge	ins B-Plan-Geb.	Fahrzeuge
	Frühspitze	9	0	19	1
Ns	schmSpitze	116	0	127	
ľ	agesverkehr	1054	4	1054	4

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	zu	ılässige, mittleı	re Wartezeit w	[s]	Prozentsatz der Durch- fahrten oh- ne Halt [%]
QOV	Straßen- gebundener ÖPNV	Fahrrad- verkehr	Fußgänger- verkehr ¹⁾	Kfz-Verkehr (nicht koor- dinierte Zu- fahrten)	Kfz-Verkehr (koordinierte Zufahrten)
Α	≤ 5	≤ 15	≤ 15	≤ 20	≥ 95
В	≤ 15	≤ 25	≤ 20	≤ 35	≥ 85
С	≤ 25	≤ 35	≤ 25	≤ 50	≥ 75
D	≤ 40	≤ 45	≤ 30	≤ 70	≥ 65
E	≤ 60	≤ 60	≤ 35	≤ 100	≥ 50*
F	>60	>60	>35	>100	< 50*

¹⁾ Zuschlag von 5 s bei Überguerung mehrerer Furten, * Koordinierung unwirksam

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:

- **Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- **Stufe B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
- Stufe C: Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- **Stufe D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E: Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F: Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	mittlere Wartezeit w [s]
A	<= 10
В	<= 20
С	<= 30
D	<= 45
E	> 45
F	Stufe F bei Sättigungsgrad > 1

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:

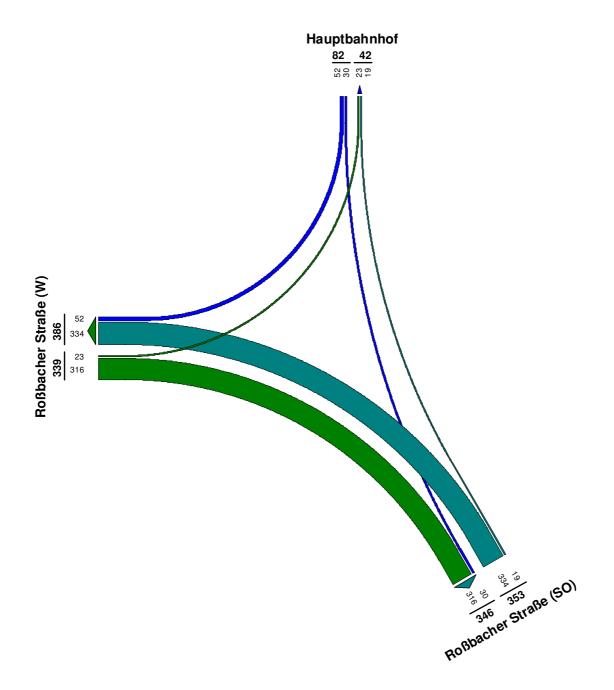
- **Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert am Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- **Stufe B:** Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Stufe D: Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über einen längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Strombelastungsplan



LISA-

Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Roßbacher Straße (B 180)/ Hauptbahnhof				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	1.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße (B180)/ Hauptbahnhof
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - Nullfall (Zählung vom 10.12.2013)
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde 15:30 - 16:30 Uhr
4	Hauptbahnhof	links			
			Lage:		innerorts
6	Hauptbahnhof	rechts			
7	Roßbacher Str. (W)	links	Verkehrsregelung:	Hauptbahnhof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (W)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke: 787 Fz/h

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Nullfall

			Kapazitä	ten der Einzelst	röme			
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]	
2 (1)	343	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A
3 (1)	24	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (3)	30	688	386	305	0,10	-	13,1	В
6 (2)	54	348	621	621	0,09	-	6,3	A
7 (2)	25	363	907	907	0,03	0,790	4,1	A
8 (1)	328	0	1800	1800	0,18	1,000	0,0	A

			Qualitä	it der Einzel- un	d Mischströme				
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	auraumbemess	ıng
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	S	N_{S}	l_{STAU}
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]
2+3	367	1800	0,20	1433	0,0	A			
4+6	84	453	0,19	369	9,8	A	95	1	6
7 + 8	353	1683	0,21	1330	2,7	A	95	1	6



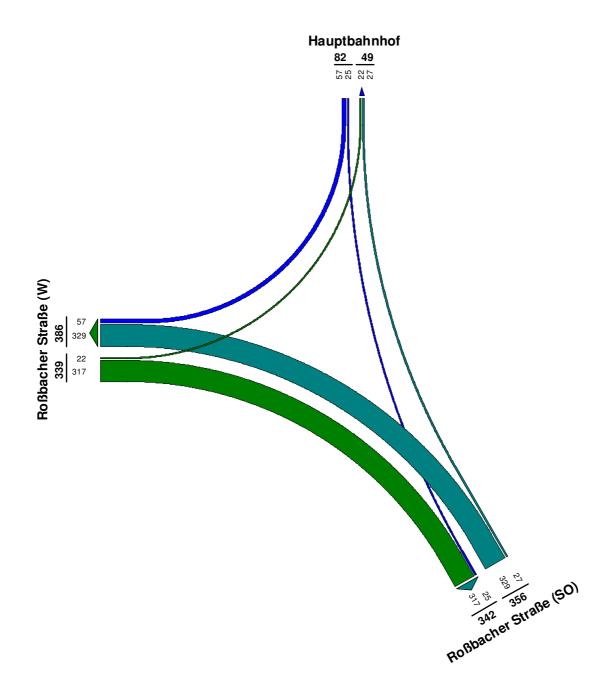
Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014

Strombelastungsplan



LISA-

Analyse - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Roßbacher Straße (B 180)/ Hauptbahnhof				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	1.3

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße (B180)/ Hauptbahnhof
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - "Worst Case" - Planfall 2c
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Hauptbahnhof	links			
			Lage:		innerorts
6	Hauptbahnhof	rechts			
7	Roßbacher Str. (W)	links	Verkehrsregelung:	Hauptbahnhof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (W)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke: 790 Fz/h

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Planfall 2c (Zweirichtungsverkehr 30km/h)

	Kapazitäten der Einzelströme											
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkanazitat Kanazitat S		0 0	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe				
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE},\mathbf{i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV				
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]					
2 (1)	338	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A				
3 (1)	32	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A				
4 (3)	26	688	386	305	0,09	-	12,9	В				
6 (2)	60	348	621	621	0,10	-	6,4	A				
7 (2)	24	366	903	903	0,03	0,790	4,1	A				
8 (1)	330	0	1800	1800	0,18	1,000	0,0	A				

	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Stauraumbemessung						
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	l_{STAU}				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2+3	370	1800	0,21	1430	0,0	A							
4+6	86	473	0,18	387	9,3	A	95	1	6				
7 + 8	354	1686	0,21	1332	2,7	A	95	1	6				



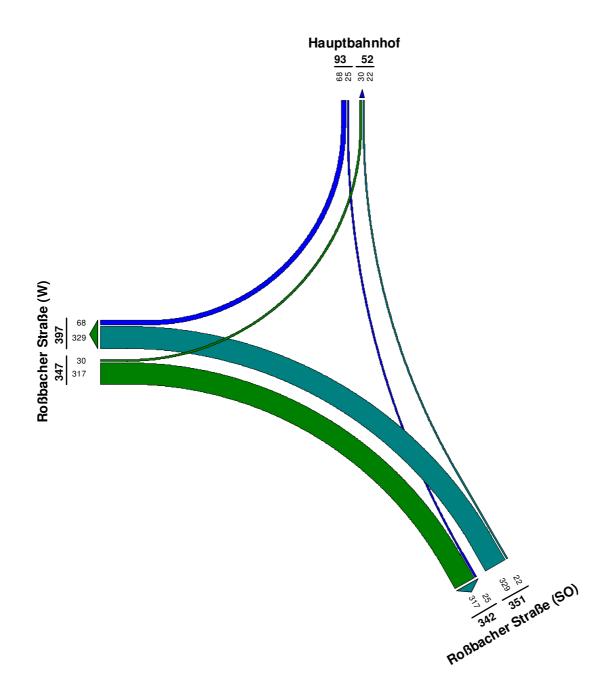
Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014

Strombelastungsplan



LISA

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5							
Knoten	Roßbacher Straße (B 180)/ Hauptbahnhof							
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014			
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	1.5			

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße (B180)/ Hauptbahnhof
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Prognose - Nullfall
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Hauptbahnhof	links			
_		_	Lage:		innerorts
6	Hauptbahnhof	rechts			
7	Roßbacher Str. (W)	links	Verkehrsregelung:	Hauptbahnhof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (W)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke: 804 Fz/h

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall

	Kapazitäten der Einzelströme												
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe					
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV					
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]						
2 (1)	338	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A					
3 (1)	28	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A					
4 (3)	26	693	383	299	0,09	-	13,2	В					
6 (2)	71	345	623	623	0,11	-	6,5	A					
7 (2)	33	361	909	909	0,04	0,780	4,1	A					
8 (1)	330	0	1800	1800	0,18	1,000	0,0	A					

	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	Stauraumbemessung					
	\mathbf{q}_{PE}	C	g	R	w	QSV	S	$N_{\rm S}$	$\mathbf{l_{STAU}}$				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2+3	366	1800	0,20	1434	0,0	A							
4+6	97	483	0,20	386	9,3	A	95	1	6				
7 + 8	363	1653	0,22	1290	2,8	A	95	1	6				



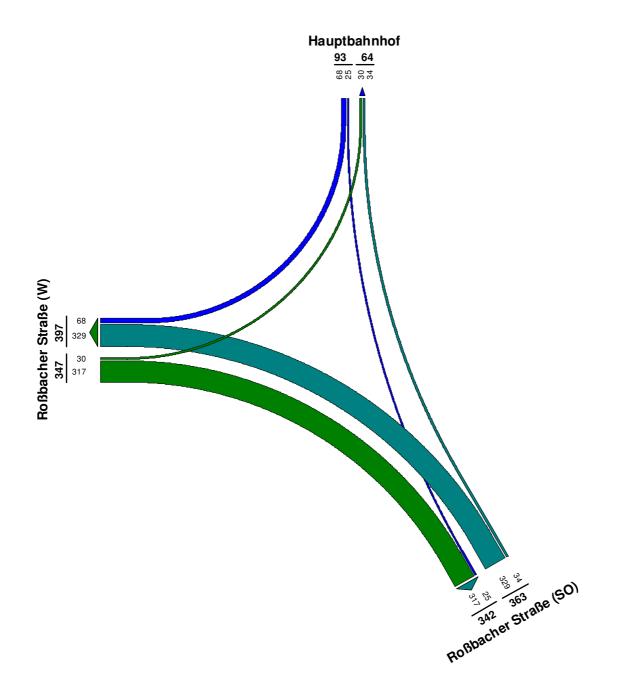
Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014

Strombelastungsplan



_....

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5							
Knoten	Roßbacher Straße (B 180)/ Hauptbahnhof							
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014			
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	1.7			

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		$Naumburg$ - $Ro\beta bacher\ Stra\beta e\ (B180)$ / $Hauptbahnhof$
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Prognose - "Worst Case" - Planfall 2c
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Hauptbahnhof	links			
			Lage:		innerorts
6	Hauptbahnhof	rechts			
7	Roßbacher Str. (W)	links	Verkehrsregelung: Ha	auptbahnhof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (W)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke: 816 Fz/h

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c (Zweirichtungsverkehr 30km/h)

	Kapazitäten der Einzelströme												
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazität Sättigungs- grad		mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe					
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV					
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]						
2 (1)	338	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A					
3 (1)	40	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A					
4 (3)	26	699	380	296	0,09	-	13,3	В					
6 (2)	71	351	618	618	0,11	-	6,6	A					
7 (2)	33	373	896	896	0,04	0,780	4,2	A					
8 (1)	330	0	1800	1800	0,18	1,000	0,0	A					

	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	Stauraumbemessung					
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	l_{STAU}				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2+3	378	1800	0,21	1422	0,0	A							
4+6	97	478	0,20	381	9,4	A	95	1	6				
7 + 8	363	1649	0,22	1286	2,8	A	95	1	6				

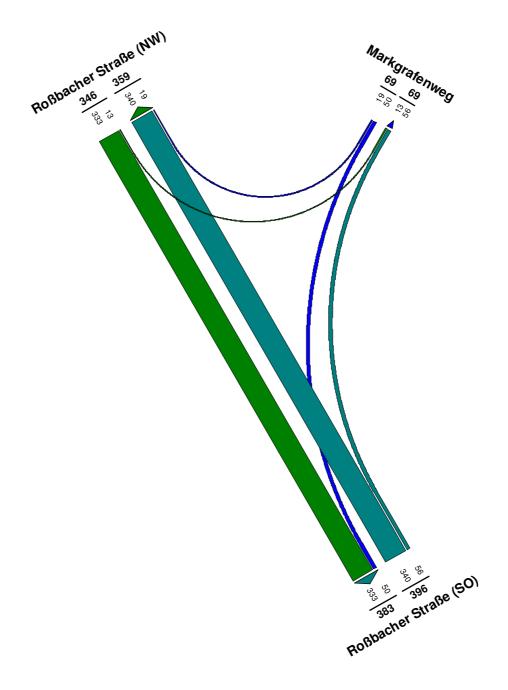


Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014



LISA+

Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Roßbacher Straße/ Markgrafenweg						
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014		
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	2.1		

838 Fz/h

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße/ Markgrafenweg
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - Nullfall (Zählung vom 10.12.2013)
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde 15:30 - 16:30 Uhr
4	Markgrafenweg	links			
			Lage:		innerorts
6	Markgrafenweg	rechts			
7	Roßbacher Str. (NW)	links	Verkehrsregelung:	Markgrafenweg:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (NW)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke:

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall

	Kapazitäten der Einzelströme												
Strom (Rang)	Verkehrsstärke übergeordnete Verkehrsstärke Grundkapazität Kapazität Sättigungsgrad Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand		mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe									
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV					
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]						
2 (1)	362	0	1800	1800	0,20	1,000	0,0	A					
3 (1)	58	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A					
4 (3)	55	729	366	290	0,19	-	15,3	В					
6 (2)	20	383	593	593	0,03	-	6,3	A					
7 (2)	14	413	855	855	0,02	0,792	4,3	A					
8 (1)	345	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A					

	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Stauraumbemessung						
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	$\mathbf{l_{STAU}}$				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2+3	420	1800	0,23	1380	0,0	A							
4+6	75	395	0,19	320	11,2	В	95	1	6				
7 + 8	359	1726	0,21	1367	2,6	A	95	1	6				

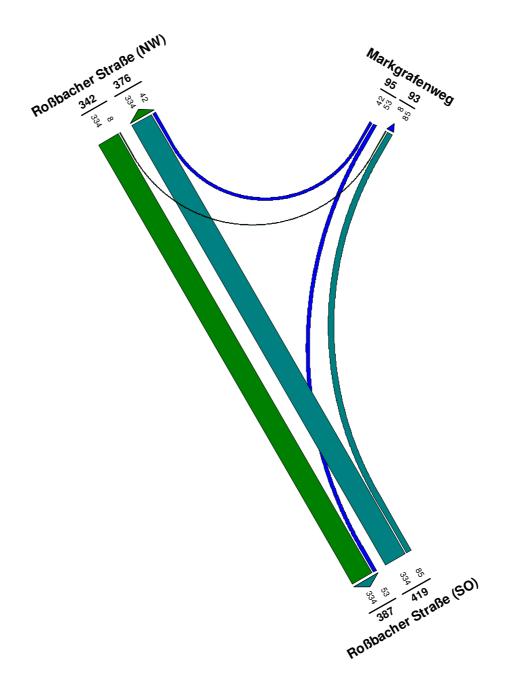


Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014



LISA+

Analyse - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Roßbacher Straße/ Markgrafenweg						
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014		
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	2.3		

873 Fz/h

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße/ Markgrafenweg
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - "Worst Case" - Planfall 2c
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Markgrafenweg	links			
			Lage:		innerorts
6	Markgrafenweg	rechts			
7	Roßbacher Str. (NW)	links	Verkehrsregelung:	Markgrafenweg:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (NW)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke:

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Planfall 2c (Zweirichtungsverkehr 30km/h)

	Kapazitäten der Einzelströme												
Strom (Rang)	Verkehrsstärke übergeordnete Verkehrsstärke Grundkapazität Kapazität Sättigungsgrad		Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe								
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV					
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]						
2 (1)	346	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A					
3 (1)	88	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A					
4 (3)	58	724	368	294	0,20	-	15,2	В					
6 (2)	44	382	594	594	0,07	-	6,5	A					
7 (2)	8	426	842	842	0,01	0,798	4,3	A					
8 (1)	346	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A					

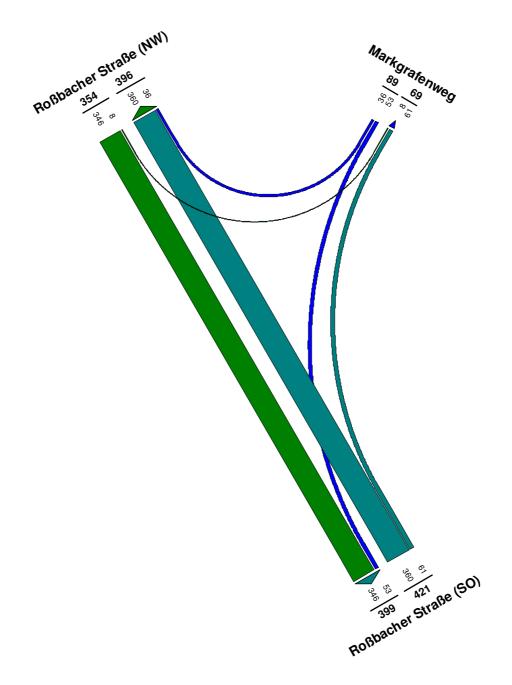
	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	Stauraumbemessung					
	\mathbf{q}_{PE}	C	g	R	w	QSV	S	$N_{\rm S}$	$\mathbf{l_{STAU}}$				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2 + 3	434	1800	0,24	1366	0,0	A							
4+6	102	508	0,20	406	8,9	A	95	1	6				
7 + 8	354	1755	0,20	1401	2,6	A	95	1	6				



Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014



Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Roßbacher Straße/ Markgrafenweg							
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014			
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	2.5			

883 Fz/h

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße/ Markgrafenweg
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Prognose - Nullfall
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Markgrafenweg	links			
			Lage:		innerorts
6	Markgrafenweg	rechts			
7	Roßbacher Str. (NW)	links	Verkehrsregelung:	Markgrafenweg:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (NW)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke:

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Nullfall

	Kapazitäten der Einzelströme												
Strom (Rang)	Verkehrsstärke übergeordnete Verkehrsstärke Grundkapazität Kapazität		Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe							
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV					
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]						
2 (1)	372	0	1800	1800	0,21	1,000	0,0	A					
3 (1)	64	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A					
4 (3)	58	750	356	282	0,21	-	16,1	В					
6 (2)	40	396	583	583	0,07	-	6,6	A					
7 (2)	8	428	840	840	0,01	0,792	4,3	A					
8 (1)	358	0	1800	1800	0,20	1,000	0,0	A					

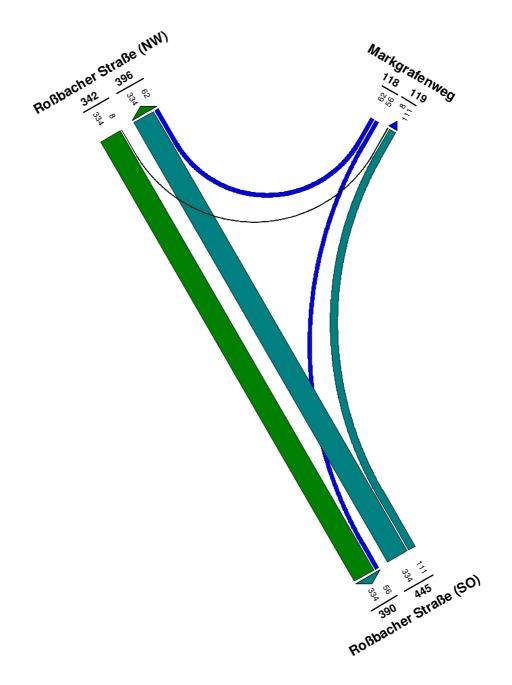
	Qualität der Einzel- und Mischströme												
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	Stauraumbemessung					
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	l_{STAU}				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]				
2 + 3	436	1800	0,24	1364	0,0	A							
4+6	98	471	0,21	373	9,6	A	95	1	6				
7 + 8	366	1756	0,21	1390	2,6	A	95	1	6				



Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014



Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5					
Knoten	Roßbacher Straße/ Markgrafenweg					
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014	
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	2.7	

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Roßbacher Straße/ Markgrafenweg
2	Roßbacher Str. (SO)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Prognose - "Worst Case" - Planfall 2c
3	Roßbacher Str. (SO)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Markgrafenweg	links			
			Lage:		innerorts
6	Markgrafenweg	rechts			
7	Roßbacher Str. (NW)	links	Verkehrsregelung:	Markgrafenweg:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Roßbacher Str. (NW)	geradeaus			

Knotenverkehrsstärke: 922 Fz/h

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c (Zweirichtungsverkehr 30km/h)

	Kapazitäten der Einzelströme											
Strom (Rang)	Verkehrsstärke übergeordnete Verkehrsstärke Grundkapazität Kapazität		Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe						
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV				
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]					
2 (1)	346	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A				
3 (1)	114	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A				
4 (3)	61	736	362	289	0,21	-	15,8	В				
6 (2)	64	394	585	585	0,11	-	6,9	A				
7 (2)	8	452	817	817	0,01	0,798	4,4	A				
8 (1)	346	0	1800	1800	0,19	1,000	0,0	A				

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Stauraumbemessung		ıng			
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	l_{STAU}			
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]			
2 + 3	460	1800	0,26	1340	0,0	A						
4+6	125	567	0,22	442	8,1	A	95	1	6			
7 + 8	354	1752	0,20	1398	2,6	A	95	1	6			

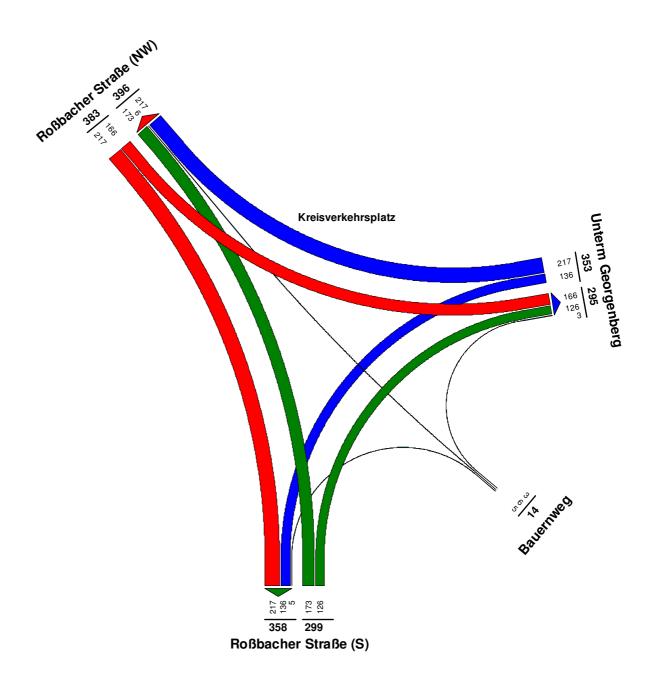


Auftr.-Nr.: 4274 Januar 2014



LISA+

Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Kreisverkehr Roßbacher Straße (B 180)/ Unt	erm George	enberg		
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	3.1

Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes

Naumburg - Roßbacher Str. (B180)/ Unterm Georgenberg Knotenpunkt:

 Zufahrten:
 Zufahrt 1:
 Roßbacher Straße (B180) - NW

 Zufahrt 2:
 Roßbacher Straße (B180) - S

 Zufahrt 3:
 Bauernweg
 Zufahrt 4: Unterm Georgenberg

Datum: Analyse - Nullfall (Zählung vom 10.12.2013) Uhrzeit: Spitzenstunde 15:30 - 16:30 Uhr Verkehrsdaten:

1049 Fz/h Knotenverkehrsstärke: 1154 Pkw-E/h

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Nullfall

	Verkehrsströme in Fz/h								
von / nach	Ausfahrt 1	Ausfahrt 2	Ausfahrt 3	Ausfahrt 4	Ausfahrt 5	Summe	Fg/h		
Zufahrt 1	0	217	0	166	0	383	0		
Zufahrt 2	173	0	0	126	0	299	0		
Zufahrt 3	6	5	0	3	0	14	0		
Zufahrt 4	217	136	0	0	0	353	0		
Zufahrt 5	0	0	0	0	0	0	0		
Summe	396	358	0	295	0	1049			

	Kapazität der Zufahrten und Verkehrsqualität									
Zufahrt	Verkehrsstärk	übergeordnet e Verkehrsstär ke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitätsres erve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe			
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathbf{k},\mathbf{i}}$	C_{i}	\mathbf{g}_{i}	\mathbf{R}_{i}	w				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]				
1	421	156	1102	0,38	681	5,3	A			
2	329	183	1078	0,31	749	4,8	A			
3	15	512	805	0,02	790	4,6	A			
4	388	202	1062	0,37	674	5,3	A			

Grundkapazität und Einfluss des Fußgängerverkehrs									
Zufahrt	Verkehrsstärke	übergeordnet e Verkehrsstär ke	Grundkapazitä	Abminderung s- faktor	Kapazität				
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathbf{k},i}$	G_{i}	$\mathbf{f_f}$	C_i				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]				
1	421	156	1102	1,00	1102				
2	329	183	1078	1,00	1078				
3	15	512	805	1,00	805				
4	388	202	1062	1,00	1062				

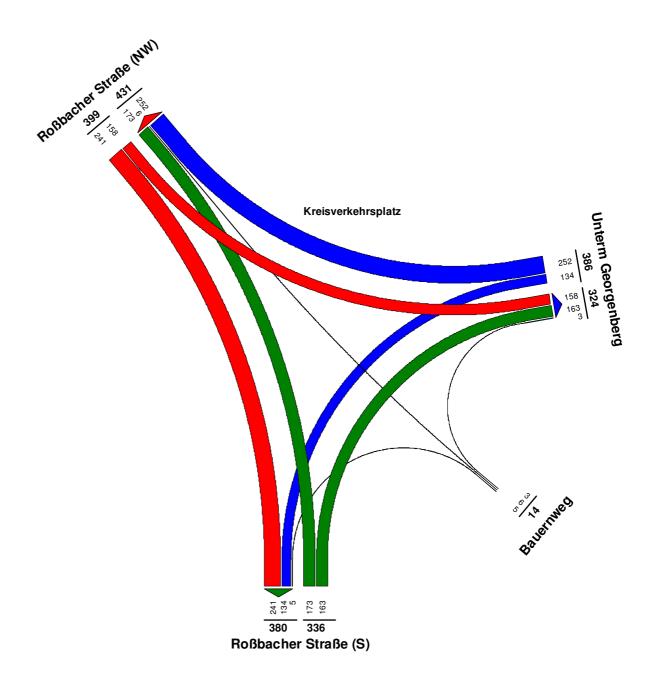
Fahrstreifen Kreis und Zufahrt							
Zufahrt	Anzahl der Fahrstreifen						
	Zufahrt	Kreis					
1	1	1					
2	1	1					
3	1	1					
4	1	1					



Auftr.-Nr.: 4274



Prognose (mit zusätzlichen Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5					
Knoten	Kreisverkehr Roßbacher Straße (B 180)/ Unt	erm George	enberg				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014		
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	3.3		

Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes

Naumburg - Roßbacher Str. (B180)/ Unterm Georgenberg Knotenpunkt:

 Zufahrten:
 Zufahrt 1:
 Roßbacher Straße (B180) - NW

 Zufahrt 2:
 Roßbacher Straße (B180) - S

 Zufahrt 3:
 Bauernweg

Zufahrt 4: Unterm Georgenberg

Prognose - Nullfall Spitzenstunde Verkehrsdaten: Datum:

Uhrzeit:

1135 Fz/h Knotenverkehrsstärke: 1249 Pkw-E/h

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall

Verkehrsströme in Fz/h								
von / nach	Ausfahrt 1	Ausfahrt 2	Ausfahrt 3	Ausfahrt 4	Ausfahrt 5	Summe	Fg/h	
Zufahrt 1	0	241	0	158	0	399	0	
Zufahrt 2	173	0	0	163	0	336	0	
Zufahrt 3	6	5	0	3	0	14	0	
Zufahrt 4	252	134	0	0	0	386	0	
Zufahrt 5	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	431	380	0	324	0	1135		

	Kapazität der Zufahrten und Verkehrsqualität									
Zufahrt	Verkehrsstärko	übergeordnet e Verkehrsstär ke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitätsres erve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe			
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathbf{k},\mathbf{i}}$	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	$\mathbf{R}_{\mathbf{i}}$	w				
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]				
1	439	153	1104	0,40	665	5,4	A			
2	370	174	1086	0,34	716	5,0	A			
3	15	543	781	0,02	766	4,7	A			
4	425	202	1062	0,40	637	5,6	A			

Grundkapazität und Einfluss des Fußgängerverkehrs										
Zufahrt	Verkehrsstärko	übergeordnet e Verkehrsstär ke	Grundkapazitä	Abminderung s- faktor	Kapazität					
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathbf{k},i}$	G_{i}	$\mathbf{f_f}$	C_{i}					
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]					
1	439	153	1104	1,00	1104					
2	370	174	1086	1,00	1086					
3	15	543	781	1,00	781					
4	425	202	1062	1,00	1062					

Fahrstreifen Kreis und Zufahrt										
Zufahrt	Anzahl der Fahrstreifen Zufahrt Kreis									
1	1	1								
2	1	1								
3	1	1								
4	1 1									

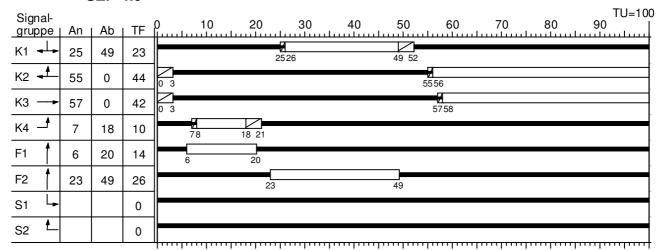


Auftr.-Nr.: 4274





SZP 4.0



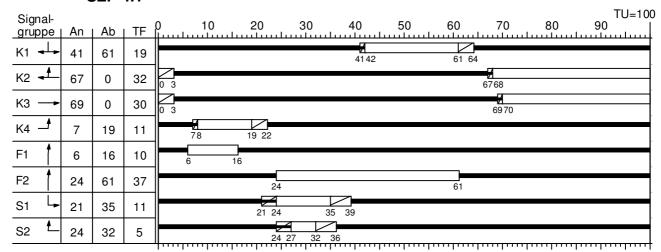
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Festzeitsignalzeitenplan Spitzenverkehr ohne Straßenbahnfreigabe. Straßenbahnfreigabe wird nach Anforderung mit Wechsel in den SZP 4.1 realisiert.

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.0.1



SZP 4.1



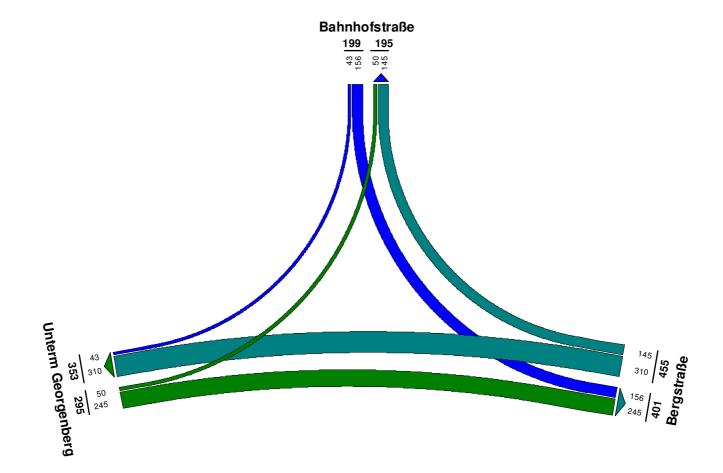
Gelb
Grün
Rot
RotGelb

Modifikation des SZP 4.0 Spitzenverkehr mit Straßenbahnfreigabe

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.0.2



Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5								
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße								
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014				
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.1				



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.0 (TU=100)

7.6	E. N	6	6.	t₅	SV	Qs,st		f1		f2		f3	a s	B I
Zuf.	FSTT. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]	[Fz/h]	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung
1	3	†	K1	23									1667	
2	1	1	K2	44									1853	
	3	4	K4	10	2,00	2400	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			2013	
4	1	1	КЗ	42	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.0

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	4	K1	23	199	1667	383	0,52	0	0	5	0	90,0	7	42	33,66	В
2	1	1	K2	44	455	1853	815	0,56	0	0	9	0	90,0	11	66	20,78	В
	3	L.	K4	10	50	2013	201	0,25	0	0	1	0	90,0	3	18	41,53	С
4	1	\	КЗ	42	245	1950	819	0,30	0	0	5	0	90,0	7	42	19,24	Α
	Knotenp	ounktssun	nmen:		949		2218										
	Gewichte	te Mittelw	verte:					0,47								24,18	
TU = 100 s T = 3600 s																	

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
Nge	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
Nge	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.2.1



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.1 (TU=100)

7.6	F N	6	,	t⊧		t _F SV qs			f1		f2		f3	۵s	B I
Zuf.	FSTr.Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]	[Fz/h]	Faktor	Faktor Bez.		Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung	
1	3	4	K1	19									1667		
2	1	1	K2	32									1853		
	3	4	K4	11	2,00	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			1678		
4	1	-	КЗ	30	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950		

Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.1

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	†	K1	19	199	1667	317	0,63	0	0	5	0	90,0	7	42	37,25	С
2	1	1	K2	32	455	1853	593	0,77	1	6	12	0	90,0	14	84	38,92	С
_	3	L.	K4	11	50	1678	185	0,27	0	0	1	0	90,0	3	18	40,82	С
4	1	1	КЗ	30	245	1950	585	0,42	0	0	5	0	90,0	8	48	28,02	В
	Knotenpunktssummen:				949		1680										
	Gewichte	te Mittelw	verte:					0,62								35,86	
				TU	= 100 s	T = 30	500 s										

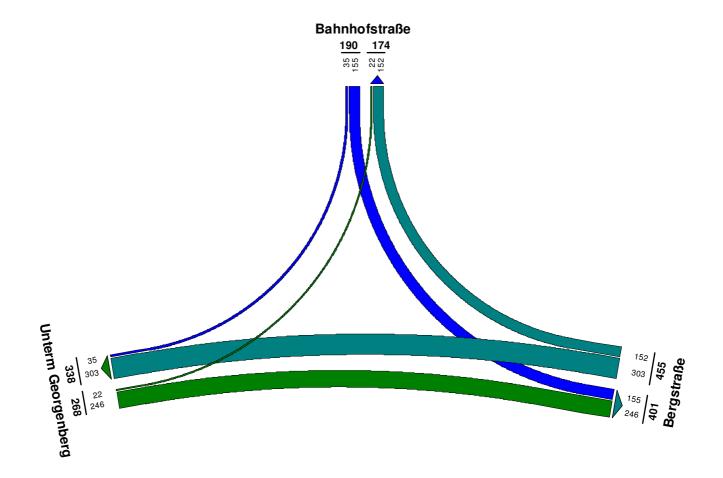
Zuf. Fstr.Nr Symbol	Zufahrt Fahrstreifen-Nummer Fahrstreifen-Symbol	[-] [-] [-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
qs	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
Nge	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N _{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N_{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.2.2



LISA

Analyse - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.3





Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.0 (TU=100)

7.6	Zuf. Fstr.Nr Symbol Sgr t _F			SV	Qs,st		f1		f2		f3		D 1	
Zur.	FSTr. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]	[Fz/h]	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung
1	3	4	K1	23									1667	
2	1	1	K2	44									1853	
	3	4	K4	10	2,00	2400	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			2013	
4	1	-	КЗ	42	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Analyse - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.0

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	+	K1	23	190	1667	383	0,50	0	0	5	0	90,0	7	42	33,46	В
2	1	1	K2	44	455	1853	815	0,56	0	0	9	0	90,0	11	66	20,78	В
4	3	4	K4	10	22	2013	201	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	40,95	С
4	1	\	КЗ	42	246	1950	819	0,30	0	0	5	0	90,0	7	42	19,25	Α
	Knotenp	ounktssun	nmen:		913		2218										
	Gewichte	te Mittelw	verte:					0,47								23,49	
				TU	= 100 s	T = 30	500 s										

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t⊦	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
qs	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N_{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n_{H}	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N_{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.4.1



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.1 (TU=100)

76	Zuf. Fstr.Nr Symbol So		٠	t₅	SV	Qs,st		f1		f2		f3	qs	Damadana
Zur.	FSTF.INF	Symbol	Sgr	[s]	[%]	[Fz/h]	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	[Fz/h]	Bemerkung
1	3	4	K1	19									1667	
2	1	1	K2	32									1853	
	3	1	K4	11	2,00	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			1678	
4	1	-	КЗ	30	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Analyse - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.1

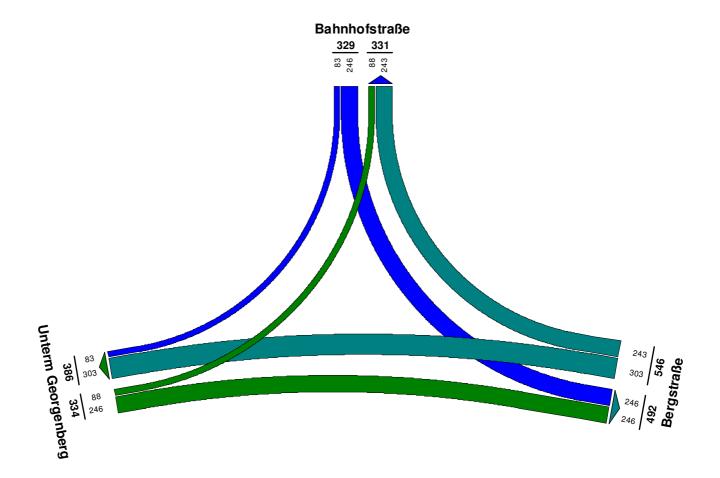
Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	†	K1	19	190	1667	317	0,60	0	0	5	0	90,0	7	42	37,03	С
2	1	1	K2	32	455	1853	593	0,77	1	6	12	0	90,0	14	84	38,92	С
	3	L.	K4	11	22	1678	185	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	40,13	С
4	1	1	КЗ	30	246	1950	585	0,42	0	0	5	0	90,0	8	48	28,04	В
	Knotenp	ounktssun	nmen:		913		1680										
	Gewichte	te Mittelw	verte:					0,62								35,62	
				TU	= 100 s	T = 30	500 s										

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
Nge	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N _{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Т	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.4.2



Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.5



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.0 (TU=100)

7.	Zuf. Fstr.Nr Symbol Sgr t _F		SV			Qs,st		f1		f2		f3	as	B I
Zuf.	FSTr. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]		Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung
1	3	4	K1	23									1667	
2	1	1	K2	44									1853	
	3	4	K4	10	2,00	2400	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			2013	
4	1	-	КЗ	42	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.0

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t _F [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{re} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	4	K1	23	329	1667	383	0,86	3	18	9	1	90,0	14	84	61,39	D
2	1	1	K2	44	546	1853	815	0,67	0	0	12	0	90,0	13	78	23,21	В
	3	L.	K4	10	88	2013	201	0,44	0	0	2	0	90,0	4	24	42,35	С
4	1	\	КЗ	42	246	1950	819	0,30	0	0	5	0	90,0	7	42	19,25	Α
	Knotenpunktssummen:				1209		2218										
	Gewichte	te Mittelw	verte:					0,63								34,19	
				TU	= 100 s	T = 30	500 s										

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N_{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N_{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Т	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5										
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße										
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.6.1						



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.1 (TU=100)

7.6	F.I. N	r.Nr Symbol Sgr t _F SV		Qs,st		f1		f2		f3	a s	B I		
Zuf.	FSTT. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]	[Fz/h]	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung
1	3	†	K1	19									1667	
2	1	1	K2	32									1853	
	3	4	K4	11	2,00	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			1678	
4	1	1	КЗ	30	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.1

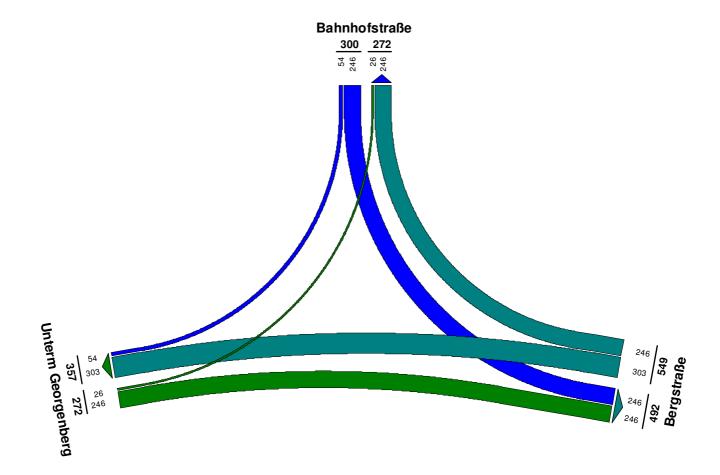
Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	4	K1	19	329	1667	317	1,04	12	72	9	2	90,0	26	156	182,13	F
2	1	1	K2	32	546	1853	593	0,92	4	24	15	1	90,0	20	120	59,56	D
_	3	L.	K4	11	88	1678	185	0,48	0	0	2	0	90,0	4	24	41,80	С
4	1	\	КЗ	30	246	1950	585	0,42	0	0	5	0	90,0	8	48	28,04	В
	Knotenpunktssummen:				1209		1680										
Gewichtete Mittelwerte:								0,82								85,21	
				TU	= 100 s	T = 30	500 s										

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
Nge	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N _{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5										
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße										
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.6.2						



Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.7



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.0 (TU=100)

7.	F N	Fstr.Nr Symbol Sgr t _F SV		Qs,st	S,st f1			f2		f3	as	B I		
Zuf.	FSTr. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]		Faktor	or Bez.		Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung
1	3	4	K1	23									1667	
2	1	1	K2	44									1853	
	3	4	K4	10	2,00	2400	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			2013	
4	1	-	КЗ	42	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950	

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.0

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t _F [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{re} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	4	K1	23	300	1667	383	0,78	2	12	8	0	90,0	12	72	52,02	D
2	1	1	K2	44	549	1853	815	0,67	0	0	12	0	90,0	13	78	23,43	В
	3	4	K4	10	26	2013	201	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	41,03	С
4	1	\	КЗ	42	246	1950	819	0,30	0	0	5	0	90,0	7	42	19,25	Α
	Knotenpunktssummen:				1121		2218										
Gewichtete Mittelwerte:								0,61								30,57	
TU = 100 s T = 3600 s																	

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
Q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N_{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N_{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Т	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5										
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße										
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.8.1						



LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 4.1 (TU=100)

7.	F N	6	,	t⊧	t _F SV q _{S,st}		SV Q _{S,st}			f1		f2		f3	as	B I
Zuf.	FSTr. Nr	Symbol	Sgr	[s]	[%]		Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	qs [Fz/h]	Bemerkung		
1	3	4	K1	19									1667			
2	1	1	K2	32									1853			
	3	4	K4	11	2,00	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil	0,85	Fahrstreifenbreite			1678			
4	1	-	КЗ	30	5,31	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1950			

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 2c - Spitzenstunde in Kfz/h, SZP 4.1

Zuf.	Fstr. Nr	Symbol	Sgr	t⊧ [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	3	†	K1	19	300	1667	317	0,95	5	30	8	2	90,0	17	102	100,50	F
2	1	1	K2	32	549	1853	593	0,93	5	30	15	1	90,0	21	126	62,05	D
	3	4	K4	11	26	1678	185	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	40,23	С
4	1	1	КЗ	30	246	1950	585	0,42	0	0	5	0	90,0	8	48	28,04	В
	Knotenp	ounktssun	nmen:		1121		1680										
	Gewichte	te Mittelv	verte:					0,80								64,37	
	TU = 100 s T = 3600 s																

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
q S,st	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
С	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
Nge	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N _{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Bergstraße/ Bahnhofstraße						
AuftrNr.	4274 Variante Bestand Datum 31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	4.8.2		

Anlage zur Verkehrsplanerischen und -technischen Untersuchung B-Plan Nr. 81/5

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage											
Wartezeit- und Reststauganglinie											
	Projekt:	B.Plan 81/5 N	laumburg								
		Naumburg (Sa									
	Knotenpunkt:	Bergstraße/ E	Bahnhofstraße								
	Zeitabschnitt:	Prognose Nul	Ifall								
	Bearbeiter:	Nebenrichtun	g (Bahnhofstra	Ве)							
Umlauf	Т	q'	qs	t _F	t∪	q	g	N_{GE}	N _{GE,Int.}	w	QSV
Nr.	[min]	[Fz/T]	[Fz/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[s]	[-]
0	1,7		1662	23	100	323,4	0,8459	2,45			
1	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
2	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
3	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
4	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
5	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
6	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
7	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
8	1,67	9	1662	19	100	323,4	1,0240	3,23	2,84	73,1	E
9	1,67	9	1662	19	100	323,4	1,0240	3,92	3,57	81,5	E
10	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	3,51	3,71	71,8	E
11	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	3,09	3,30	67,9	D
12	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,68	2,89	64,0	D
13	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,52	60,5	D
14	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
15	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
16	1,67	9	1662	19	100	323,4	1,0240	3,23	2,84	73,1	E
17	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,81	3,02	65,3	D
18	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,61	61,4	D
19	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
20	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
21	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
22	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
23	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
24	1,67	9	1662	19	100	323,4	1,0240	3,23	2,84	73,1	E
25	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,81	3,02	65,3	D
26	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,61	61,4	D
27	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
28	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
29	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
30	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
31	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
32	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
33	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
34	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
35	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D
36	1,67	9	1662	23	100	323,4	0,8459	2,45	2,45	59,9	D



T = betrachtetes Zeitintervall (hier: 1 Umlauf = 100s)
q' = Verkehrsbelastung pro Zeitintervall und pro Fahrstreifen (hier: Kfz/h)
q_s = Sättigungsverkehrsstärke

 t_F = Freigabezeit pro Umlauf

 $t_U = Umlaufzeit$

^{*} Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV, Ausg. 2010]

q= bemessungrelevante Verkehrsbelastung in Kfz/h (hier: = q') g= Sättigungsgrad

N_{GE} = Fahrzeuge bei Grünende (Reststau) kumuliert

 $N_{\text{GE, Int.}}$ = Fahrzeuge bei Grünende (Reststau) pro Zeitintervall

w = mittlere Wartezeit
QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS *

Anlage zur Verkehrsplanerischen und -technischen Untersuchung B-Plan Nr. 81/5

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage											
Wartezeit- und Reststauganglinie											
	Projekt:	B.Plan 81/5 N	aumburg								
		Naumburg (Sa									
		Bergstraße/ E									
	Zeitabschnitt:	Prognose "Be	st Case" - Plar	ıfall 2c							
	Bearbeiter:	Nebenrichtun	g (Bahnhofstra	Ве)							
Umlauf	Т	q'	qs	t _F	t∪	q	g	N_{GE}	N _{GE,Int.}	w	QSV
Nr.	[min]	[Fz/T]	[Fz/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[s]	[-]
0	1,7		1662	23	100	287,4	0,7519	1,30			
1	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
2	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
3	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
4	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
5	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
6	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
7	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
8	1,67	8	1662	19	100	287,4	0,9102	3,03	2,17	64,4	D
9	1,67	8	1662	19	100	287,4	0,9102	3,03	3,03	74,2	E
10	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	2,05	55,2	D
11	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
12	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
13	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
14	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
15	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
16	1,67	8	1662	19	100	287,4	0,9102	3,03	2,17	64,4	D
17	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	2,05	55,2	D
18	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
19	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
20	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
21	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
22	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
23	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
24	1,67	8	1662	19	100	287,4	0,9102	3,03	2,17	64,4	D
25	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	2,05	55,2	D
26	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
27	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
28	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
29	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
30	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
31	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
32	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
33	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	C
34	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С
35	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	C
36	1,67	8	1662	23	100	287,4	0,7519	1,30	1,30	48,1	С



Auftr.-Nr.: 4274

T = betrachtetes Zeitintervall (hier: 1 Umlauf = 100s)
q' = Verkehrsbelastung pro Zeitintervall und pro Fahrstreifen (hier: Kfz/h)
q_s = Sättigungsverkehrsstärke

 t_F = Freigabezeit pro Umlauf $t_U = Umlaufzeit$

^{*} Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV, Ausg. 2010]

q= bemessungrelevante Verkehrsbelastung in Kfz/h (hier: = q') g= Sättigungsgrad

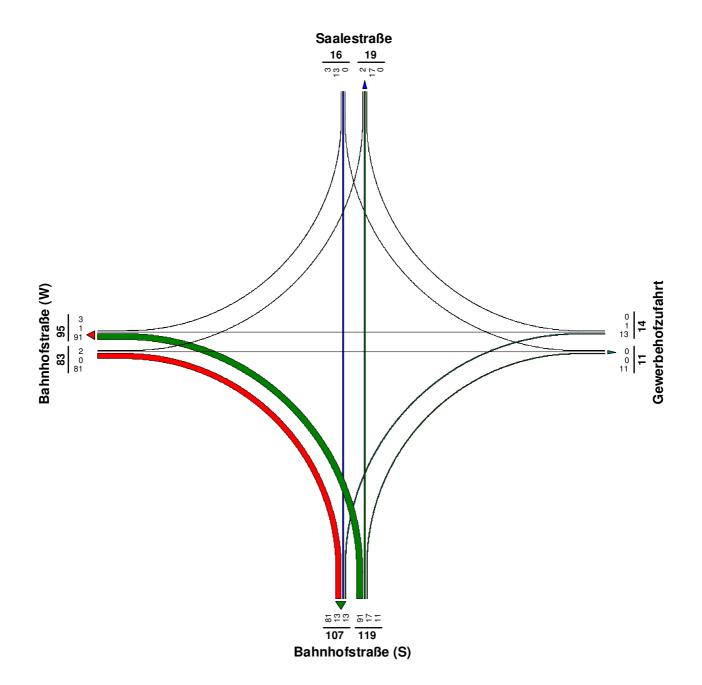
N_{GE} = Fahrzeuge bei Grünende (Reststau) kumuliert

 $N_{\text{GE, Int.}}$ = Fahrzeuge bei Grünende (Reststau) pro Zeitintervall

w = mittlere Wartezeit
QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS *



Analyse - Nullfall (aus Zählung vom 10.12.2013) - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Bahnhofstraße/ Saalestraße						
AuftrNr.	Variante Bestand Datum 31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch Signum Blatt 5.1						

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Bahnhofstraße/ Saalestraße
1	Bahnhofstr. (W)	links			
2	Bahnhofstr. (W)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - Nullfall (Zählung vom 10.12.2013)
3	Bahnhofstr. (W)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde 15:30 - 16:30 Uhr
4	Bahnhofstr. (S)	links			
5	Bahnhofstr. (S)	geradeaus	Lage:		innerorts
6	Bahnhofstr. (S)	rechts			
7	Gewerbehof	links	Verkehrsregelung:	Gewerbehof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Gewerbehof	geradeaus		Saalestraße:	Z 205 - Vorfahrt beachten
9	Gewerbehof	rechts			
10	Saalestraße	links	Knotenverkehrsstärke:		237 Fz/h
11	Saalestraße	geradeaus			
12	Saalestraße	rechts			

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Nullfall

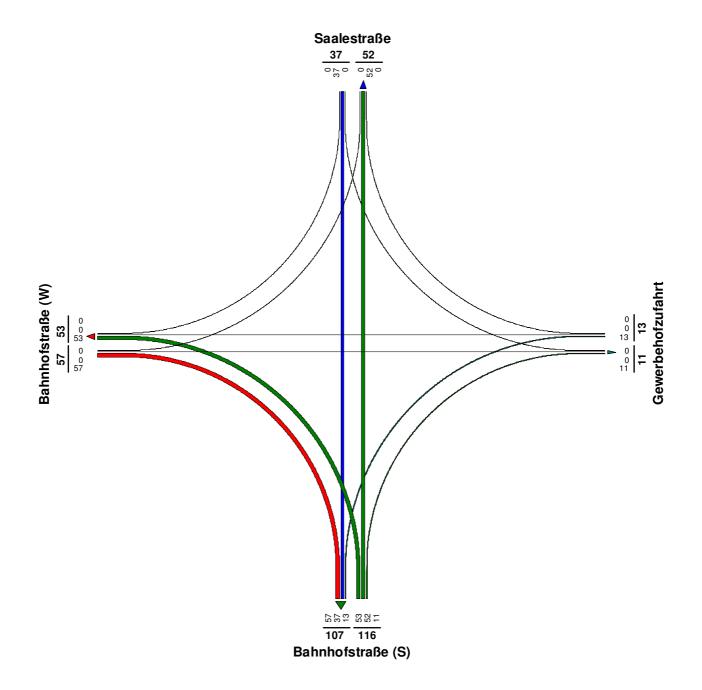
Kapazitäten der Einzelströme										
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe		
	$q_{PE,i}$ $q_{p,i}$ G_i		G_{i}	C _i g _i		p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV		
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]			
1 (2)	2	118	1207	1207	0,00	0,998	3,0	A		
3 (1)	82	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A		
4 (1)	93	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A		
5 (1)	17	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A		
6 (1)	13	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A		
7 (4)	14	214	716	667	0,02	-	5,5	A		
8 (4)	1	136	759	707	0,00	-	5,1	A		
11 (3)	13	194	706	673	0,02	0,981	5,5	A		
12 (2)	3	110	844	844	0,00	0,996	4,3	A		

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Qualitäts- stufe	Stauraumbemessung					
	\mathbf{q}_{PE}	C	g	R	w	QSV	s	N_S	$\mathbf{l_{STAU}}$
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]
1 + 3	84	1779	0,05	1695	2,1	A			
4+5+6	123	1800	0,07	1677	0,0	A			
7 + 8	15	670	0,02	655	5,5	A	95	1	6
11 + 12	16	700	0,02	684	5,3	A	95	1	6
									•





Analyse - Planfall 1a + Anb. Saalestr. - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5						
Knoten	Bahnhofstraße/ Saalestraße						
AuftrNr.	4274 Variante Bestand Datum 31.01.2014						
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	5.3		

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Bahnhofstraße/ Saalestraße
1	Bahnhofstr. (W)	links			
2	Bahnhofstr. (W)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - "Worst Case" - Planfall 1a + Anbind. Saalestr.
3	Bahnhofstr. (W)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Bahnhofstr. (S)	links			
5	Bahnhofstr. (S)	geradeaus	Lage:		innerorts
6	Bahnhofstr. (S)	rechts			
7	Gewerbehof	links	Verkehrsregelung:	Gewerbehof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Gewerbehof	geradeaus		Saalestraße:	Z 205 - Vorfahrt beachten
9	Gewerbehof	rechts			
10	Saalestraße	links	Knotenverkehrsstärke:		234 Fz/h
11	Saalestraße	geradeaus			
12	Saalectraße	rechts			

Analyse (ohne zusätzlichen Verkehr) - Planfall 1a (Einrichtungsverkehr 5km/h) mit Anbindung Saalestr.

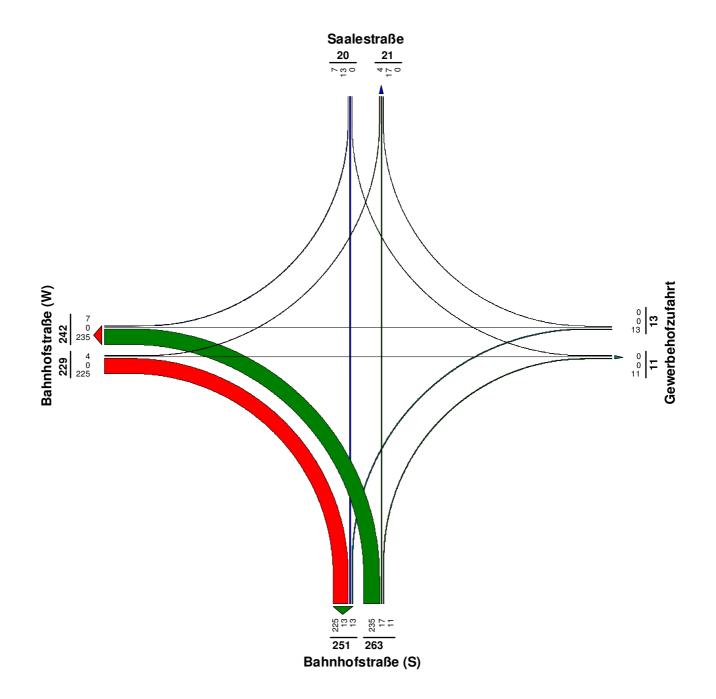
			Kapazitä	ten der Einzelst	röme			
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]	
3 (1)	58	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
4 (1)	55	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
5 (1)	52	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
6 (1)	17	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (4)	16	211	719	661	0,02	-	5,6	A
11 (3)	37	148	748	724	0,05	0,949	5,2	A

			Qualitä	t der Einzel- un	d Mischströme				
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	St	Stauraumbemessung	
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_{S}	$\mathbf{l_{STAU}}$
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]
3	58	1800	0,03	1742	0,0	A			
4 + 5 + 6	124	1800	0,07	1676	0,0	A			
7	16	661	0,02	645	5,6	A	95	1	6
11	37	724	0,05	687	5,2	A	95	1	6





Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bahnhofstraße/ Saalestraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	5.5

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Bahnhofstraße/ Saalestraße
1	Bahnhofstr. (W)	links			
2	Bahnhofstr. (W)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Prognose - Nullfall
3	Bahnhofstr. (W)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Bahnhofstr. (S)	links			
5	Bahnhofstr. (S)	geradeaus	Lage:		innerorts
6	Bahnhofstr. (S)	rechts			
7	Gewerbehof	links	Verkehrsregelung:	Gewerbehof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Gewerbehof	geradeaus		Saalestraße:	Z 205 - Vorfahrt beachten
9	Gewerbehof	rechts			
10	Saalestraße	links	Knotenverkehrsstärke:		536 Fz/h
11	Saalestraße	geradeaus			
12	Saalestraße	rechts			

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Nullfall

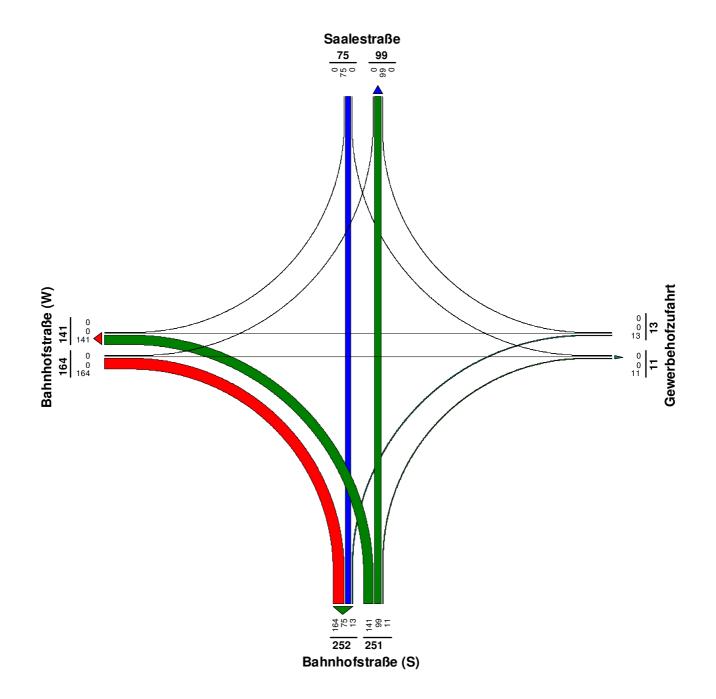
			Kapazitä	ten der Einzelst	röme			
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke			Sättigungs- grad	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	$\mathbf{g}_{\mathbf{i}}$	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]	
1 (2)	4	264	1018	1018	0,00	0,996	3,6	A
3 (1)	226	0	1800	1800	0,13	1,000	0,0	A
4 (1)	237	0	1800	1800	0,13	1,000	0,0	A
5 (1)	17	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
6 (1)	17	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (4)	16	508	488	410	0,04	-	9,1	A
11 (3)	13	486	490	427	0,03	0,970	8,7	A
12 (2)	7	256	699	699	0,01	0,990	5,2	A

			Qualitä	t der Einzel- un	d Mischströme				
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	Sta	Stauraumbemessung	
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	$N_{\rm S}$	$\mathbf{l_{STAU}}$
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]
1 + 3	230	1776	0,13	1546	2,3	A			
4+5+6	271	1800	0,15	1529	0,0	A			
7	16	410	0,04	394	9,1	A	95	1	6
11 + 12	20	494	0,04	474	7,6	A	95	1	6





Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 1a - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 81/5				
Knoten	Bahnhofstraße/ Saalestraße				
AuftrNr.	4274	Variante	Bestand	Datum	31.01.2014
Bearbeiter	Lena Tröllsch	Signum		Blatt	5.7

Strom:	Zufahrt:	Richtung:	Knotenpunkt:		Naumburg - Bahnhofstraße/ Saalestraße
1	Bahnhofstr. (W)	links			
2	Bahnhofstr. (W)	geradeaus	Verkehrsdaten:	Datum:	Analyse - "Worst Case" - Planfall 1a + Anbind. Saalestr.
3	Bahnhofstr. (W)	rechts		Uhrzeit:	Spitzenstunde
4	Bahnhofstr. (S)	links			
5	Bahnhofstr. (S)	geradeaus	Lage:		innerorts
6	Bahnhofstr. (S)	rechts			
7	Gewerbehof	links	Verkehrsregelung:	Gewerbehof:	Z 205 - Vorfahrt beachten
8	Gewerbehof	geradeaus		Saalestraße:	Z 205 - Vorfahrt beachten
9	Gewerbehof	rechts			
10	Saalestraße	links	Knotenverkehrsstärke:		514 Fz/h
11	Saalestraße	geradeaus			
12	Saalestraße	rechts			

Prognose (mit zusätzlichem Verkehr) - Planfall 1a (Einrichtungsverkehr 5km/h) mit Anbindung Saalestr.

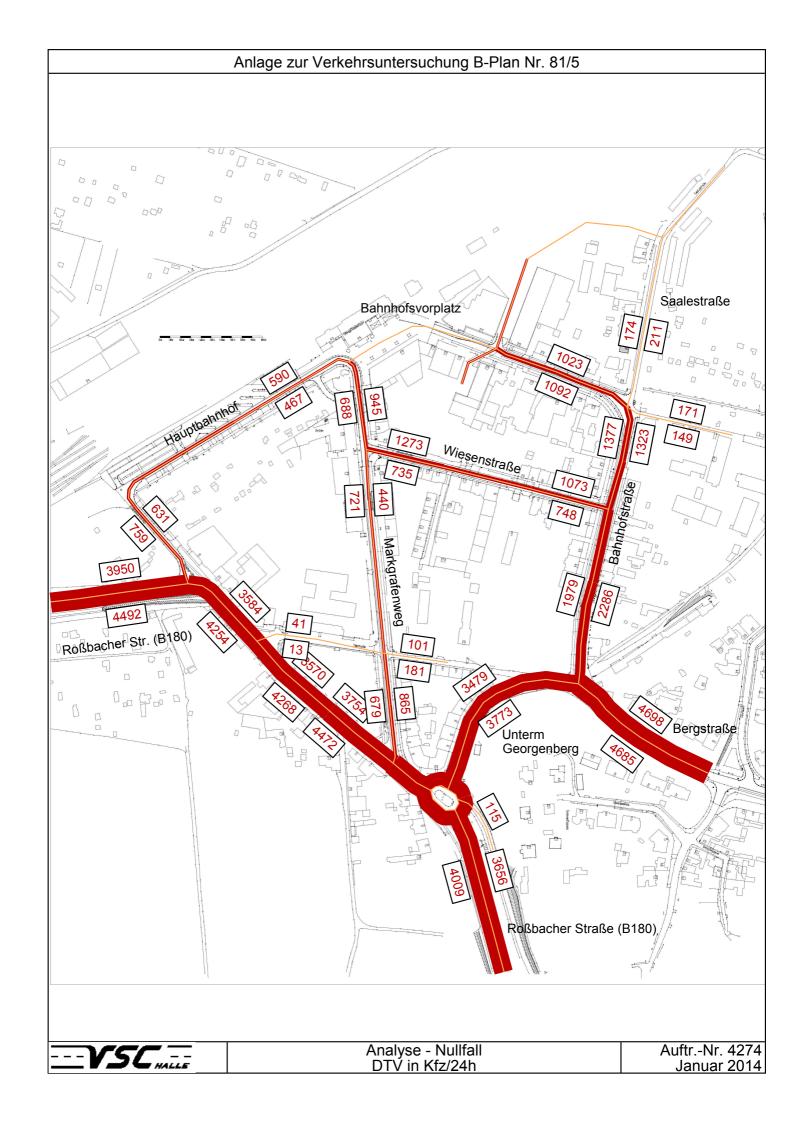
			Kapazität	ten der Einzelst	röme			
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	Verkehrsstärke übergeordnete Verkehrsstärke		Kapazität	Sättigungs- grad Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand		mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe
	$\mathbf{q}_{\mathrm{PE,i}}$	$\mathbf{q}_{\mathrm{p,i}}$	G_{i}	C_{i}	g _i	p ₀ , p ₀ * oder p ₀ **	w	QSV
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[s]	
3 (1)	164	0	1800	1800	0,09	1,000	0,0	A
4 (1)	143	0	1800	1800	0,08	1,000	0,0	A
5 (1)	99	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
6 (1)	17	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (4)	16	491	499	393	0,04	-	9,5	A
11 (3)	75	368	568	516	0,15	0,855	8,2	A
							·	
•							·	

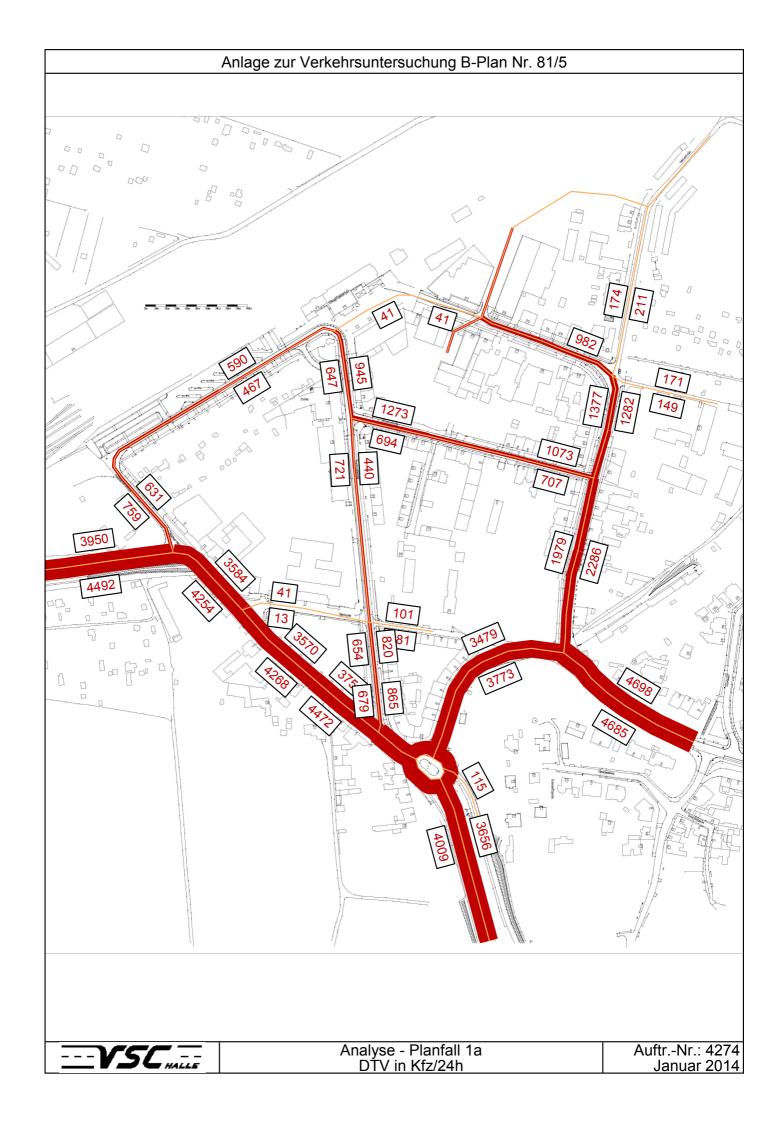
			Qualită	it der Einzel- un	d Mischströme				
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungs- grad	Kapazitäts- reserve	mittlere Wartezeit	Qualitäts- stufe	St	Stauraumbemessung	
	$\mathbf{q}_{ ext{PE}}$	C	g	R	w	QSV	s	N_S	$\mathbf{l}_{\mathrm{STAU}}$
	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]		[%]	[Pkw-E]	[m]
3	164	1800	0,09	1636	0,0	A			
4+5+6	259	1800	0,14	1541	0,0	A			
7	16	393	0,04	377	9,5	A	95	1	6
11	75	516	0,15	441	8,2	A	95	1	6

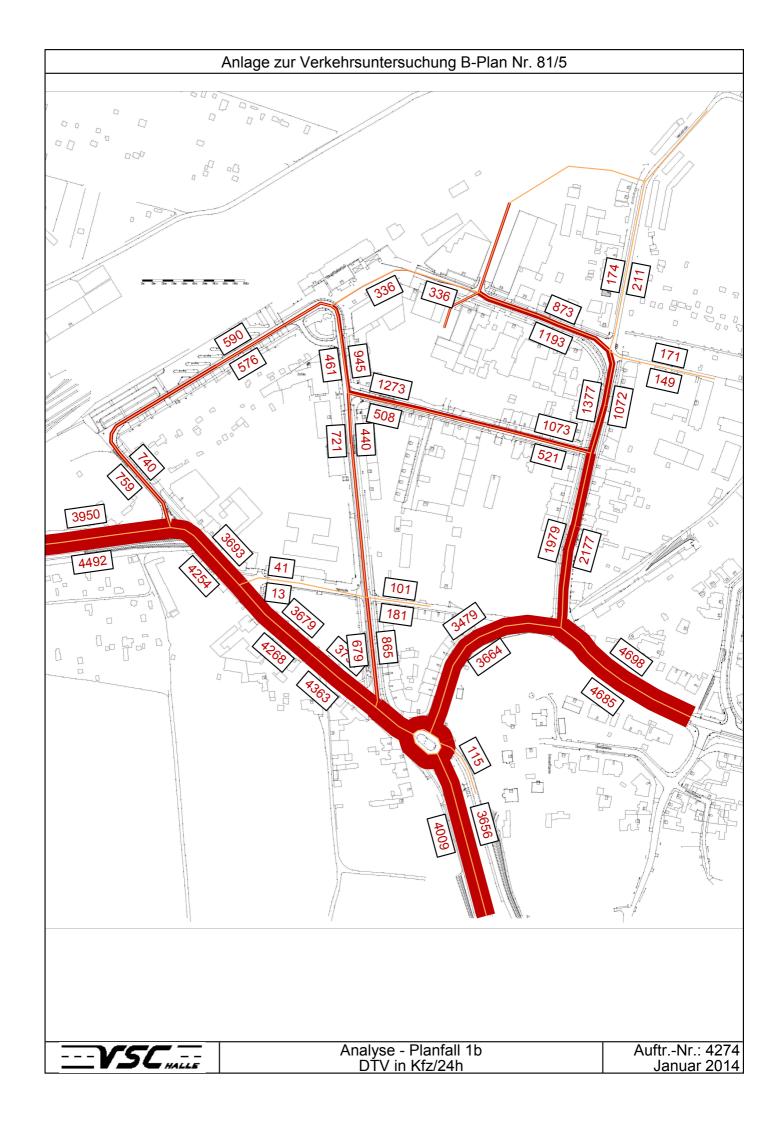


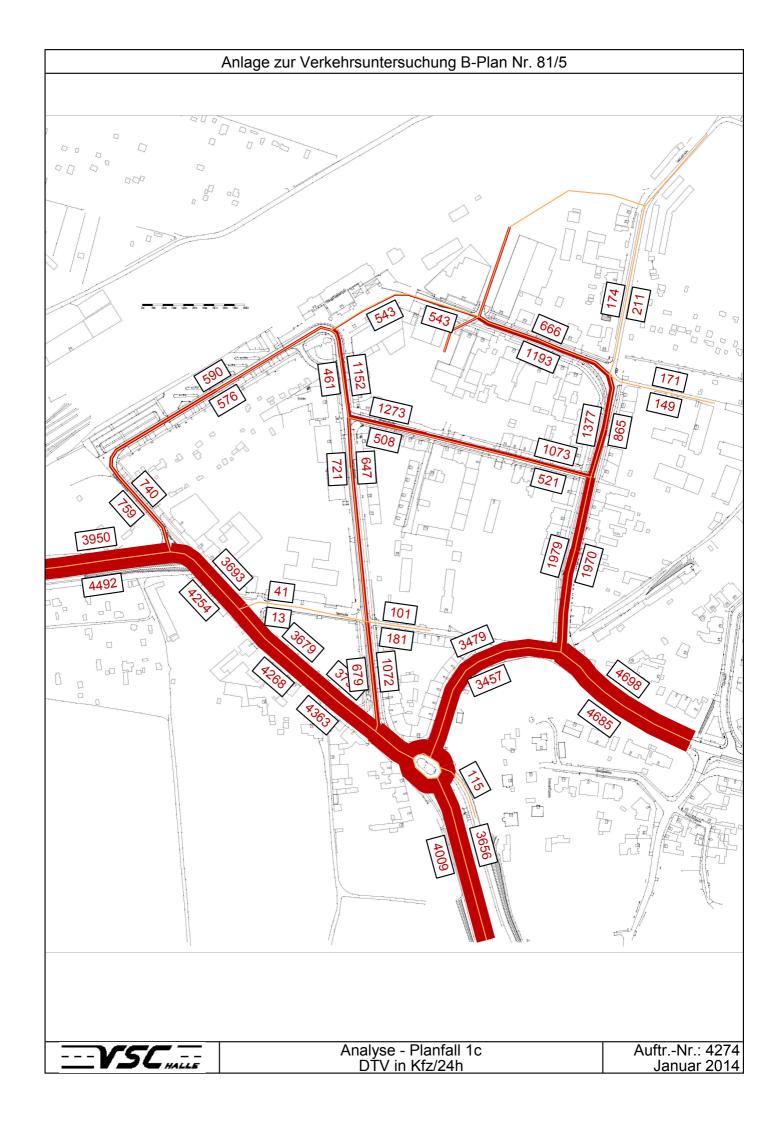
ANLAGE A

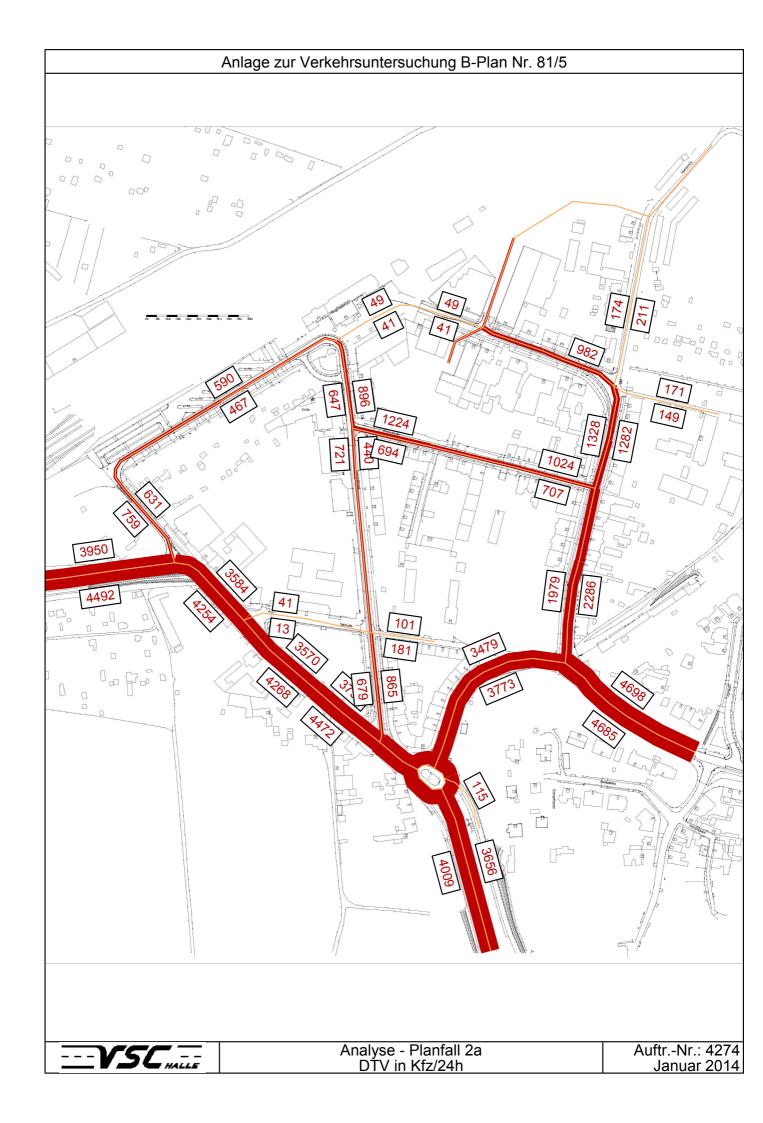
 $\begin{array}{c} Umlegungsergebnisse \\ DTV_{\text{Mo-Fr}} \end{array}$

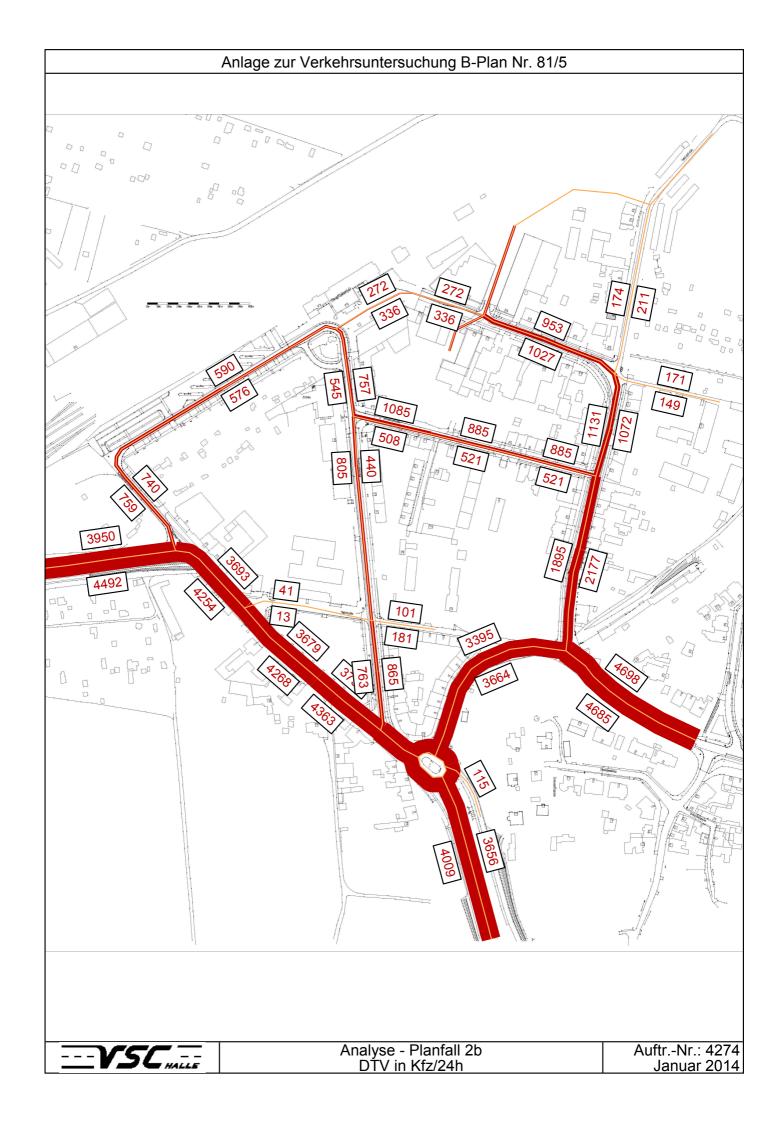


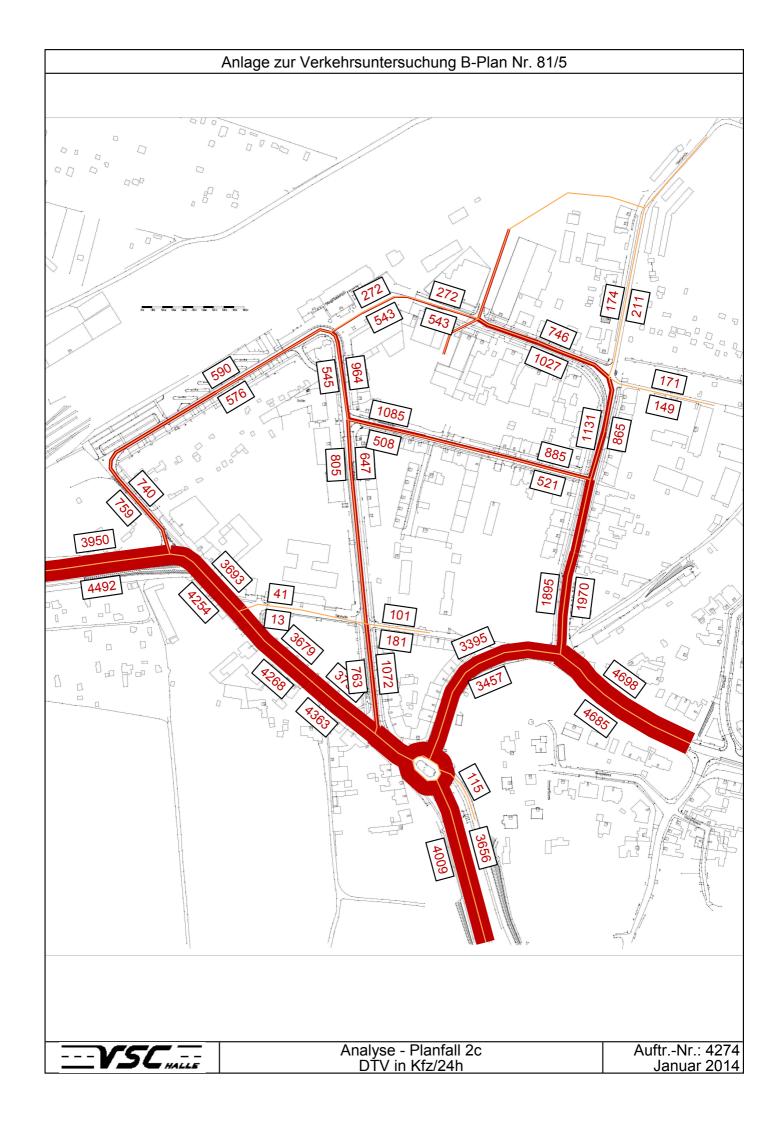


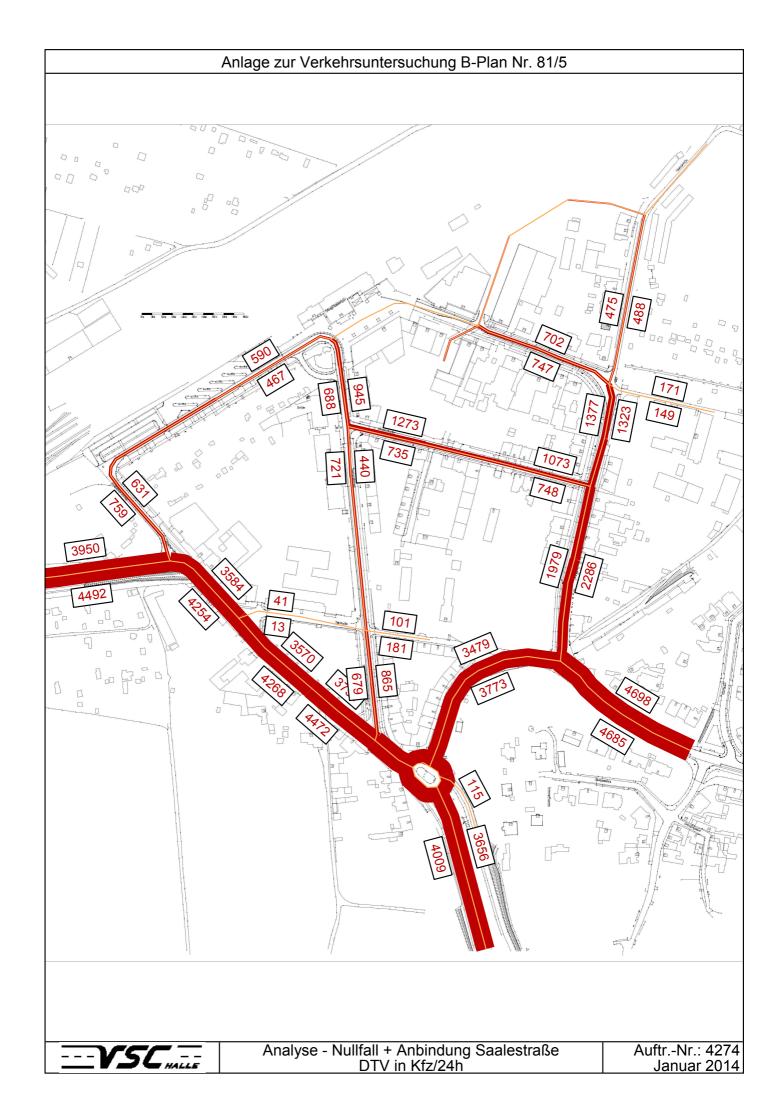


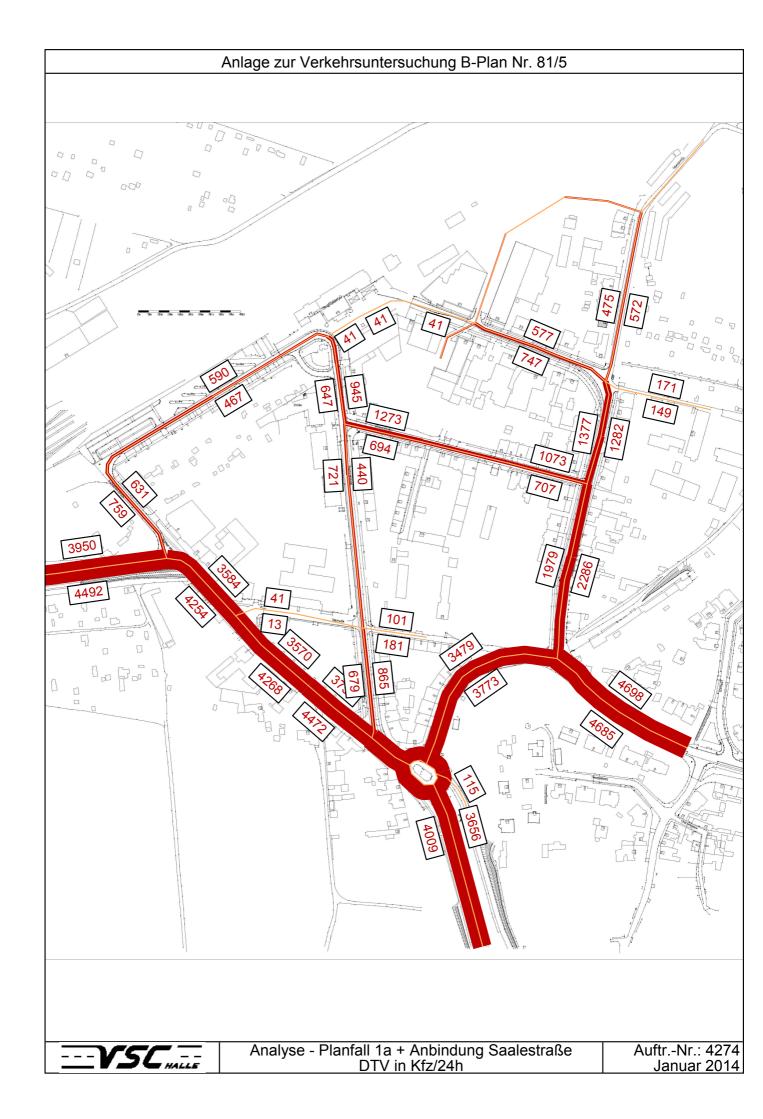


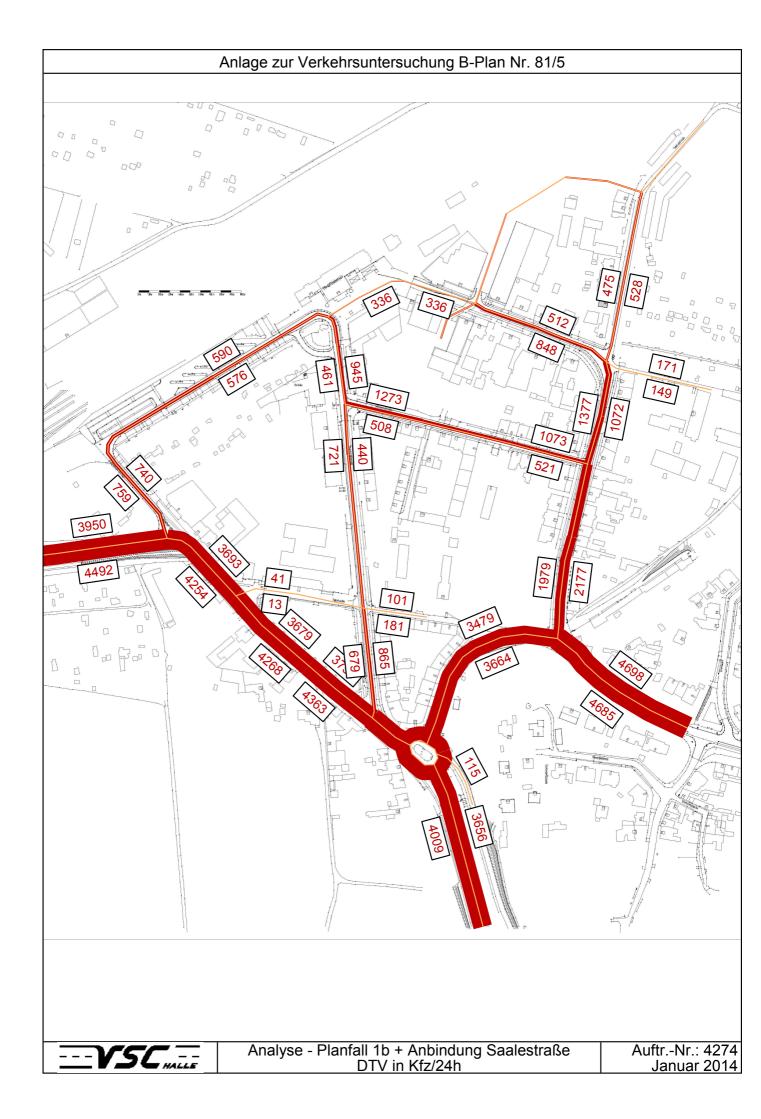


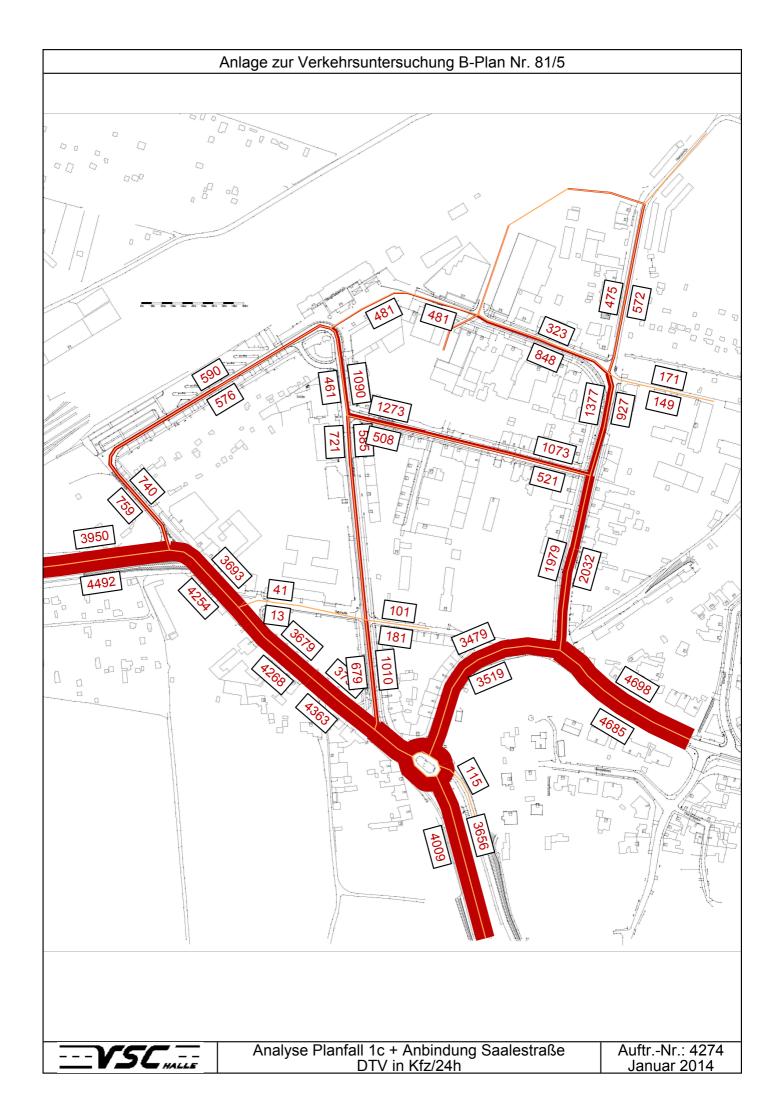


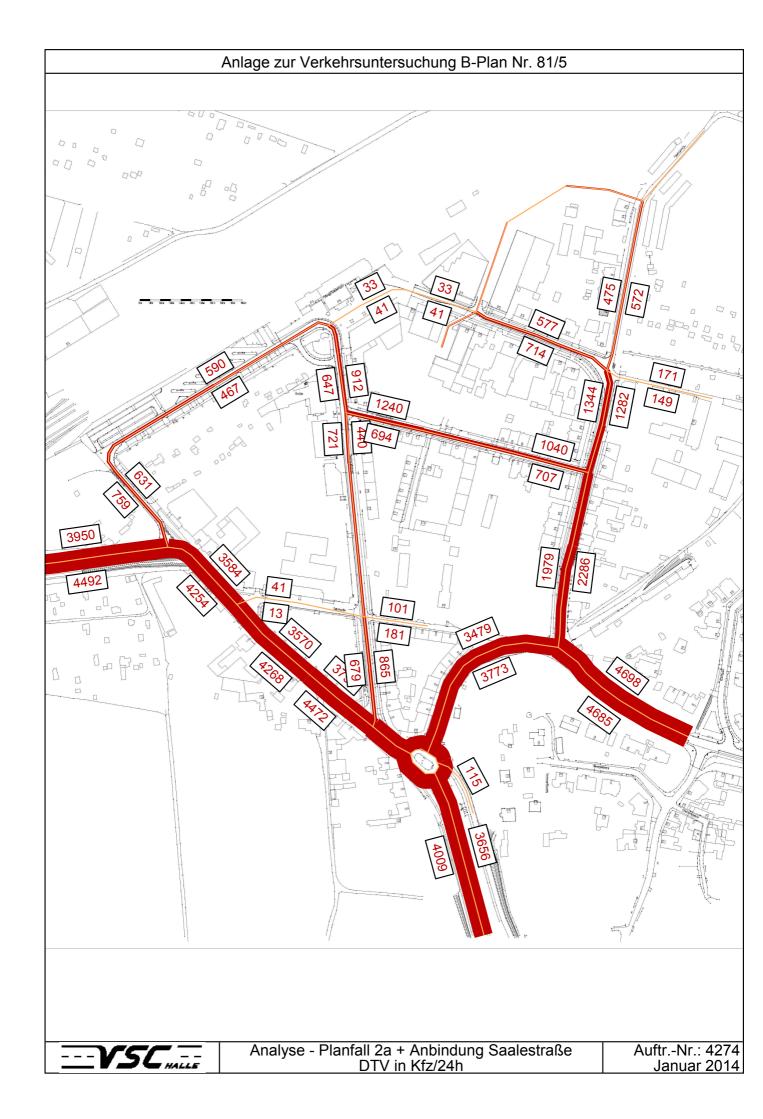


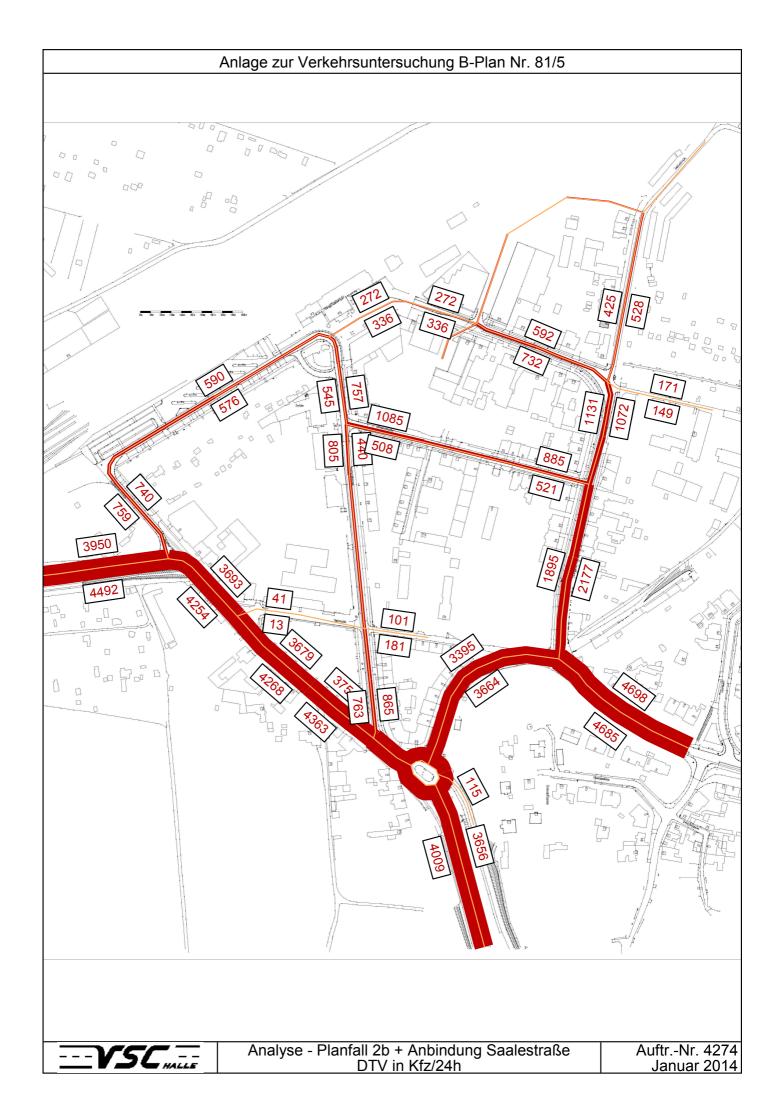


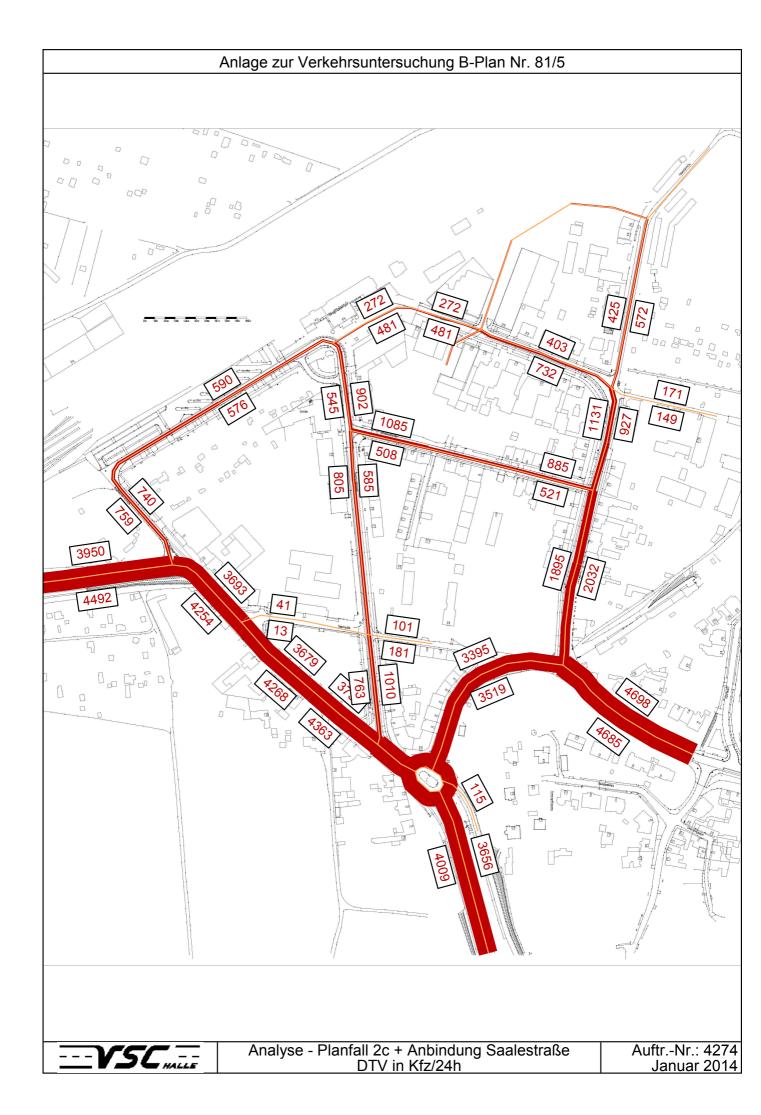


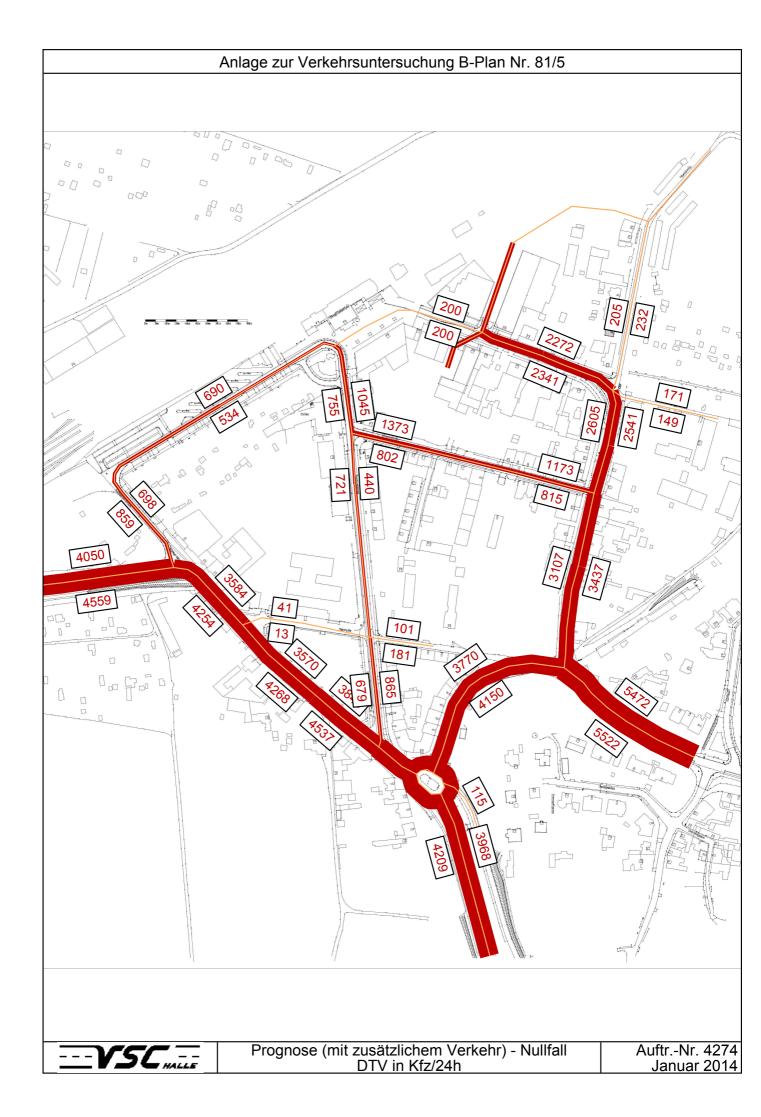


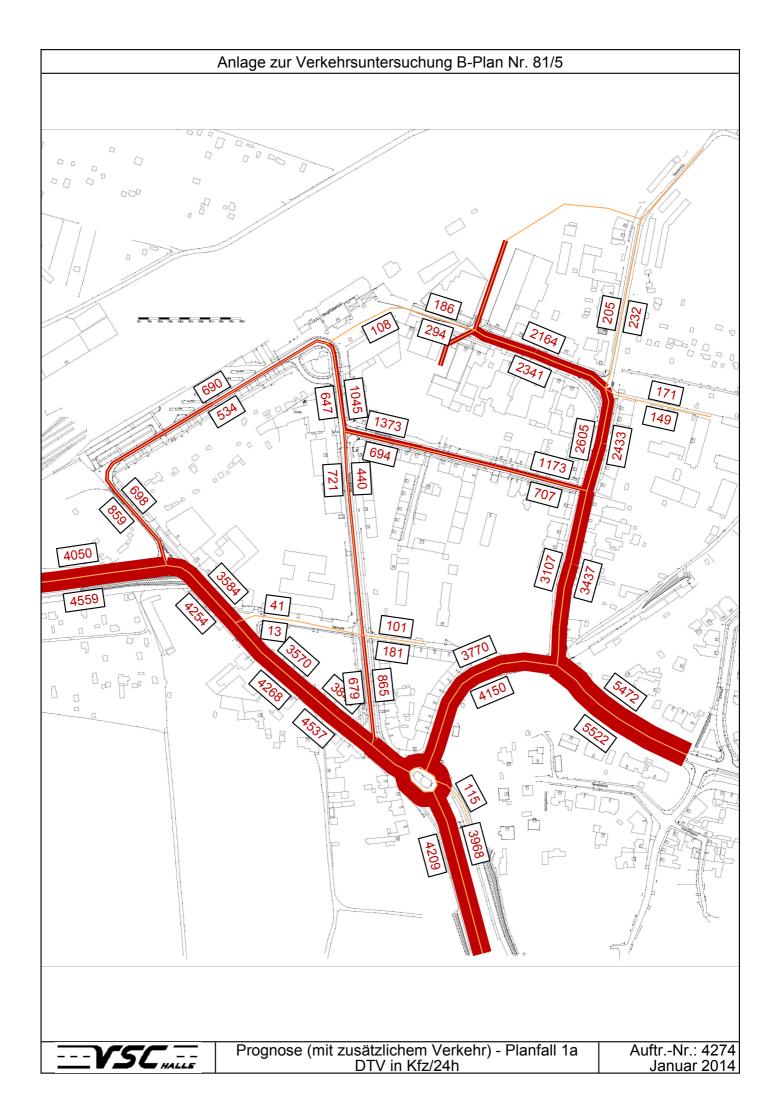


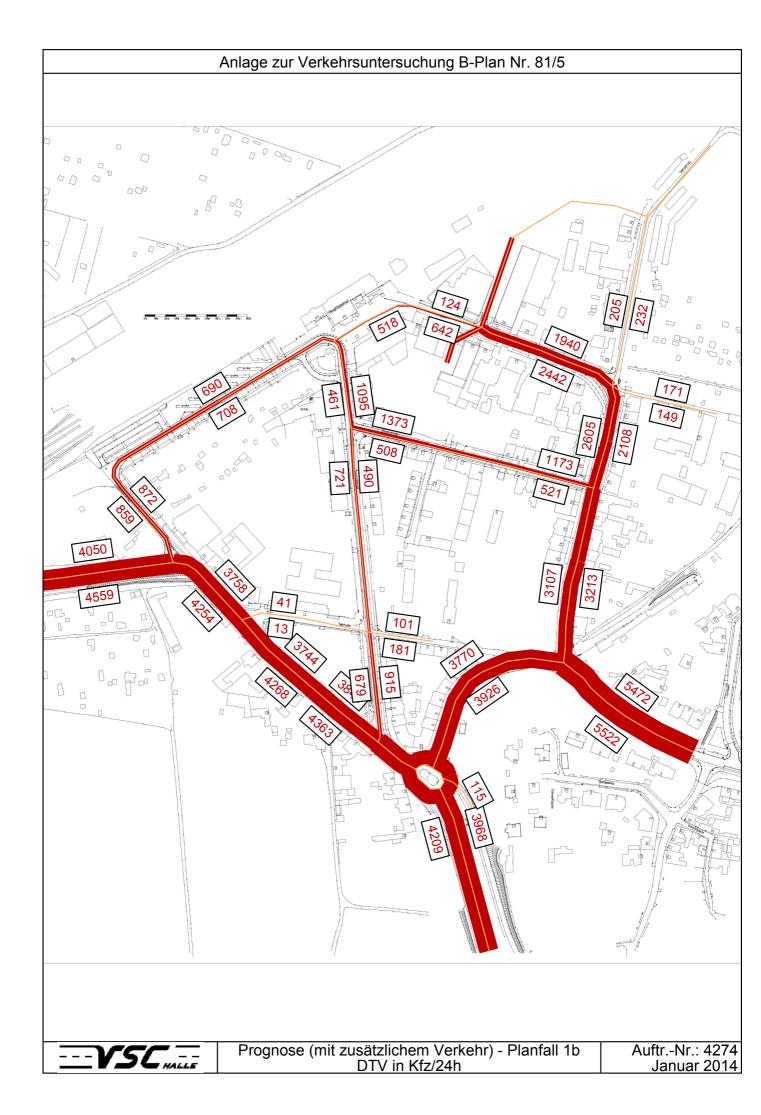


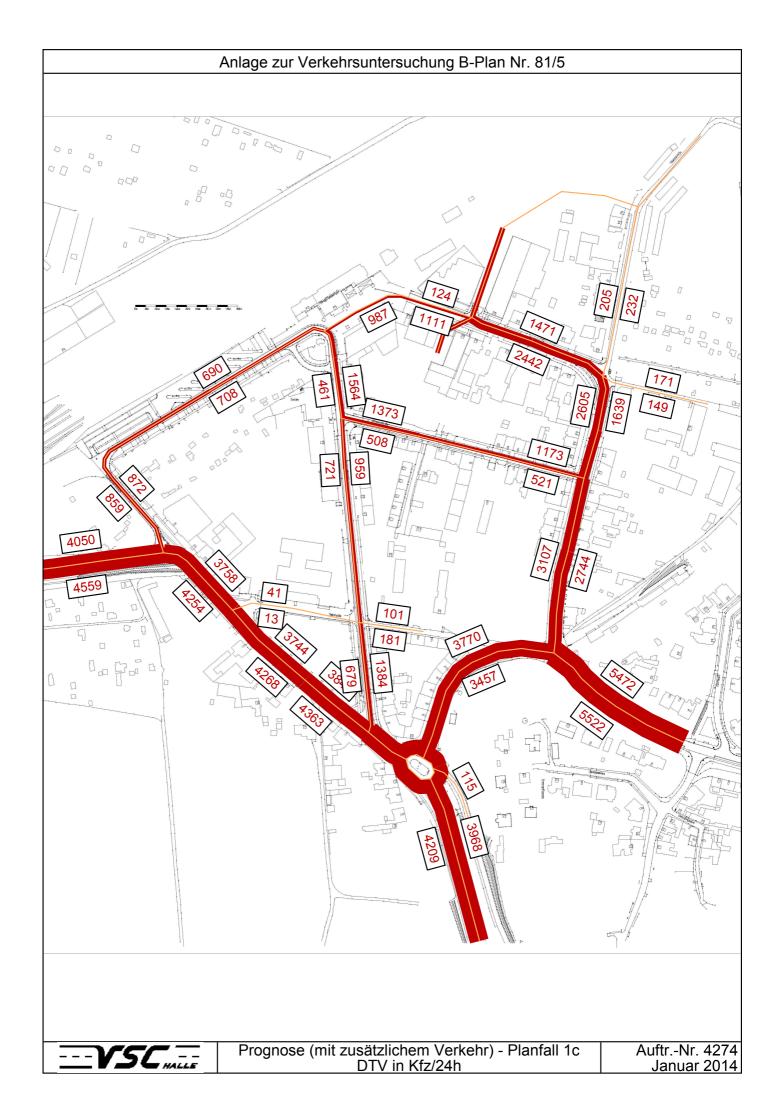


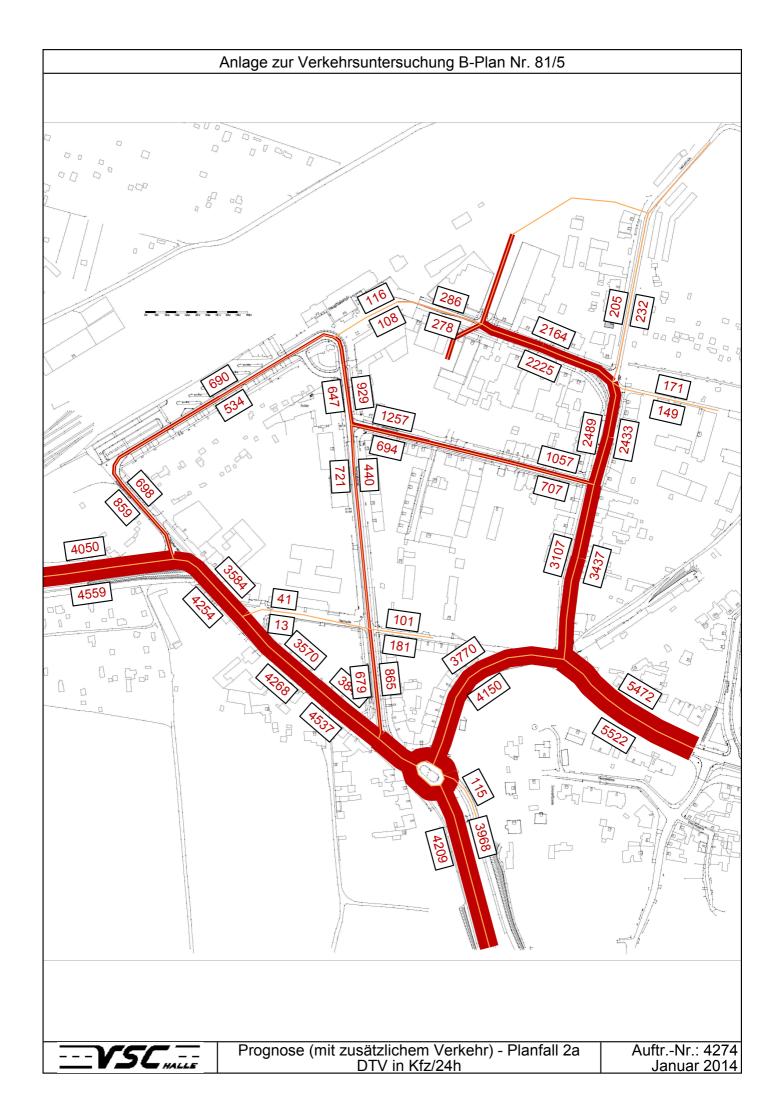


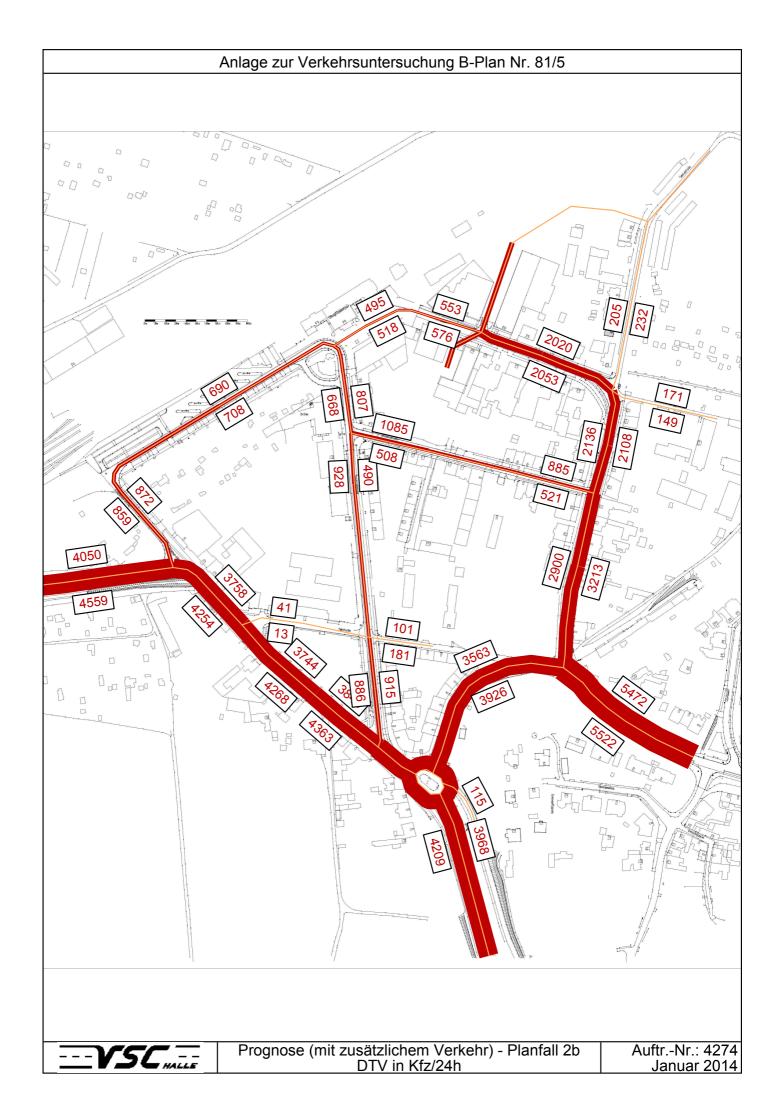


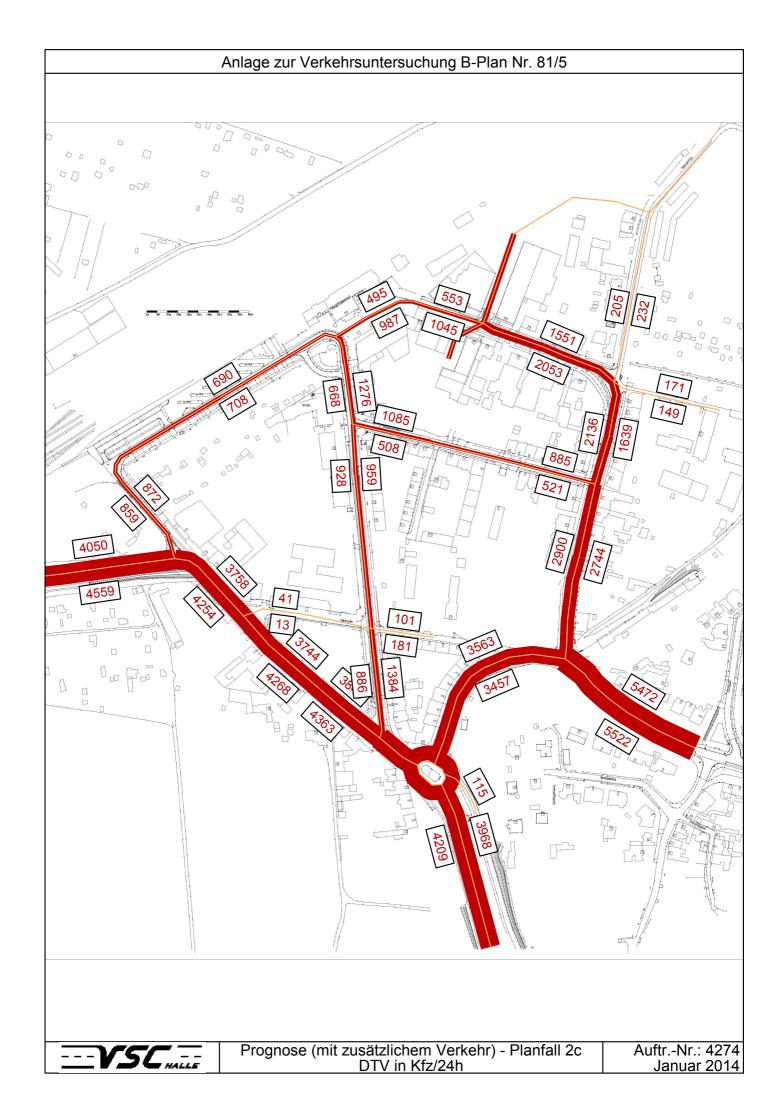


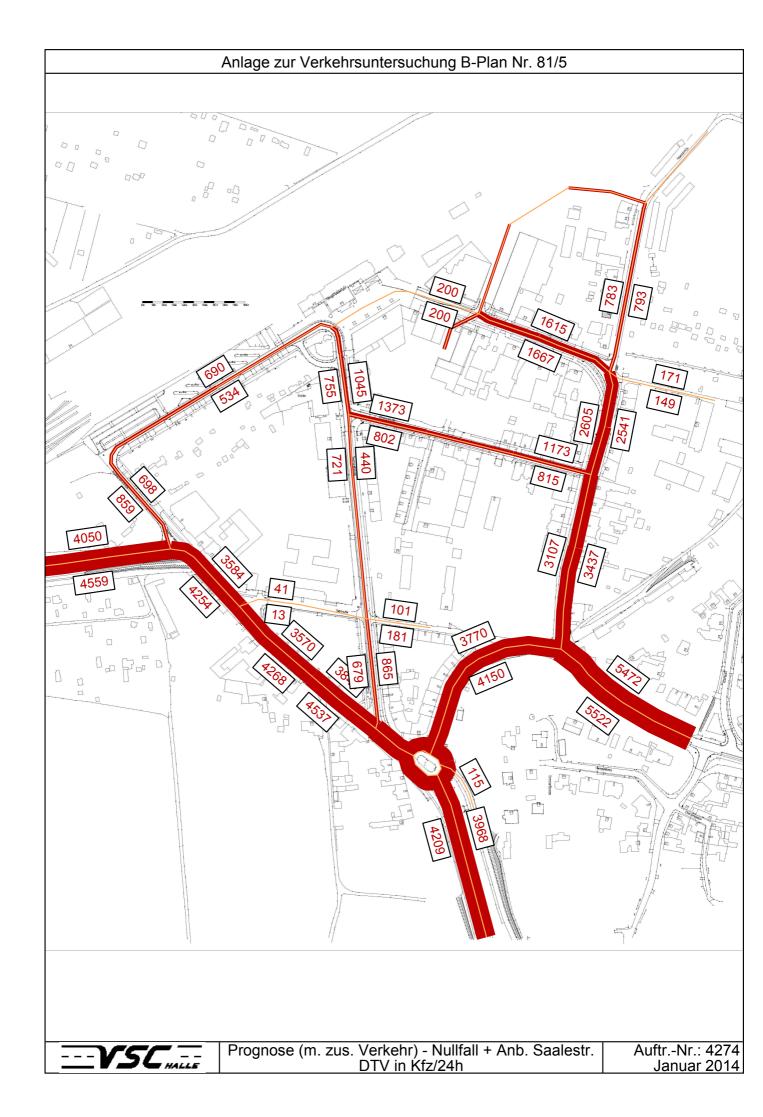


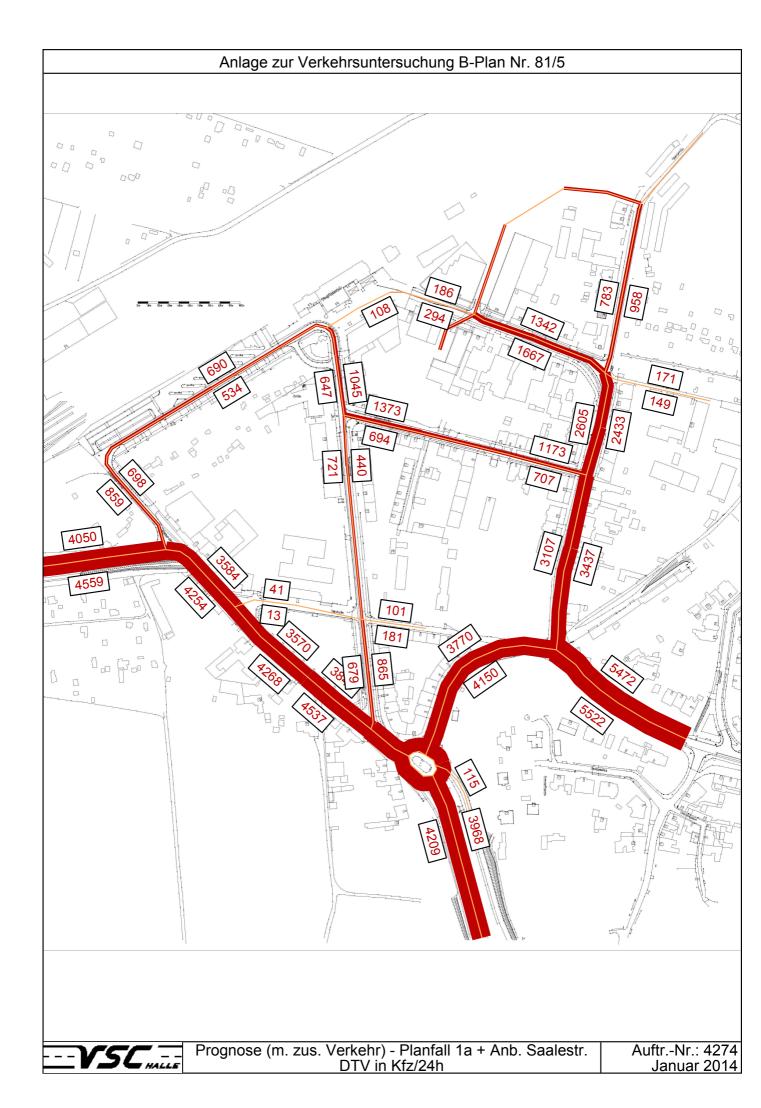


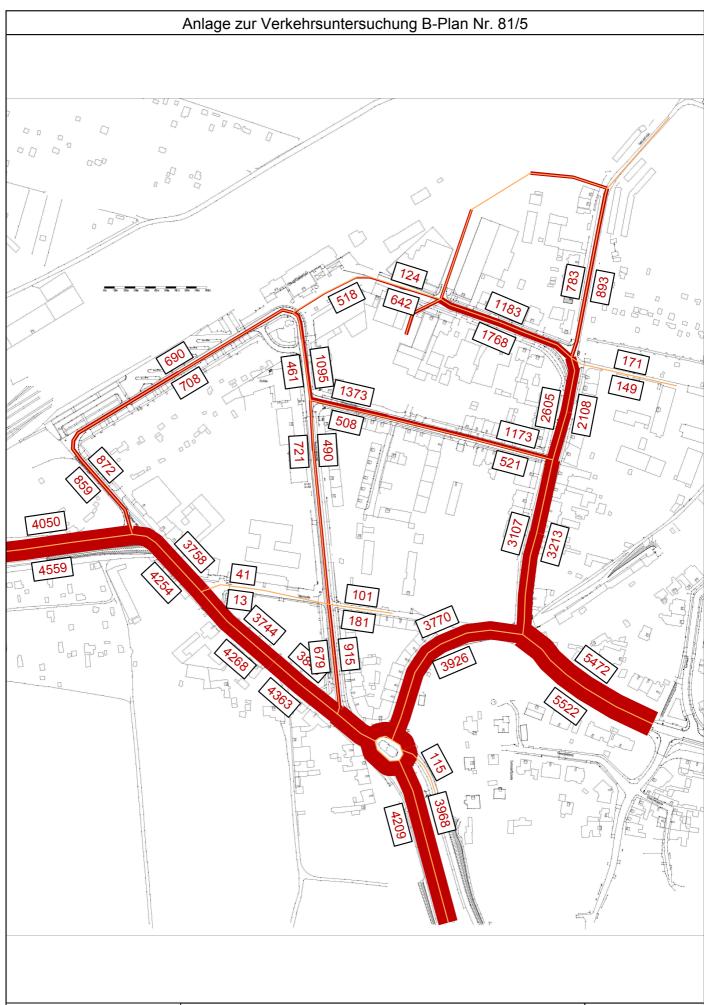


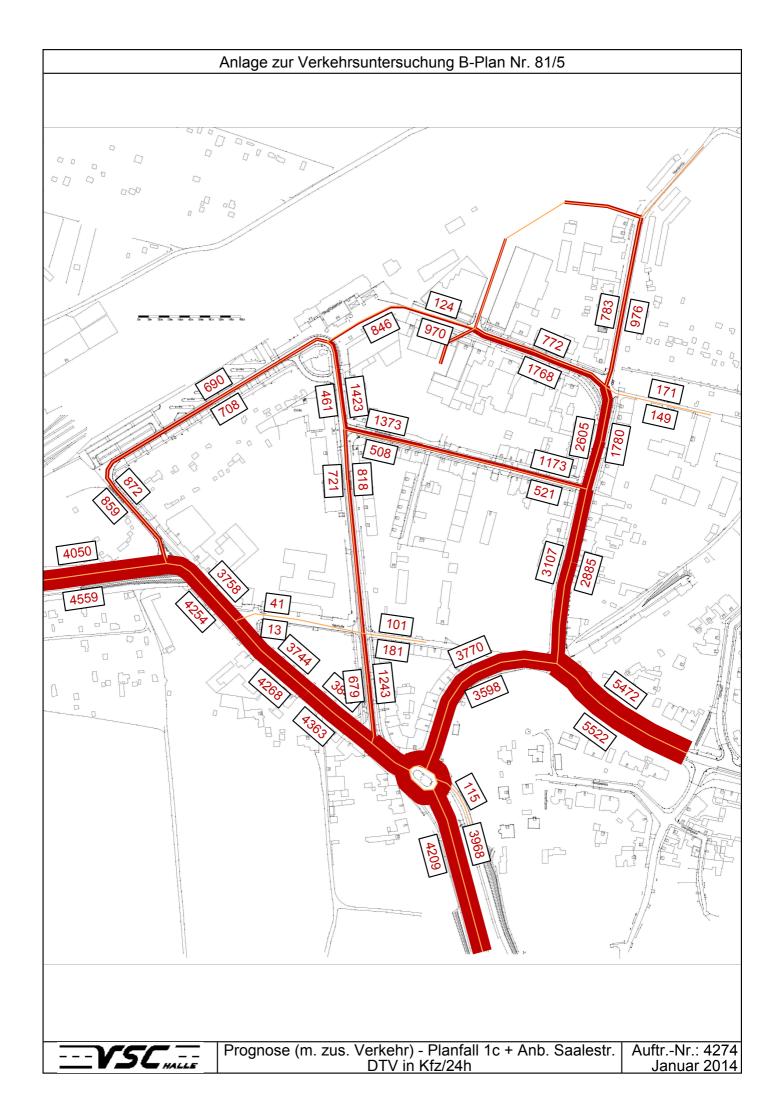


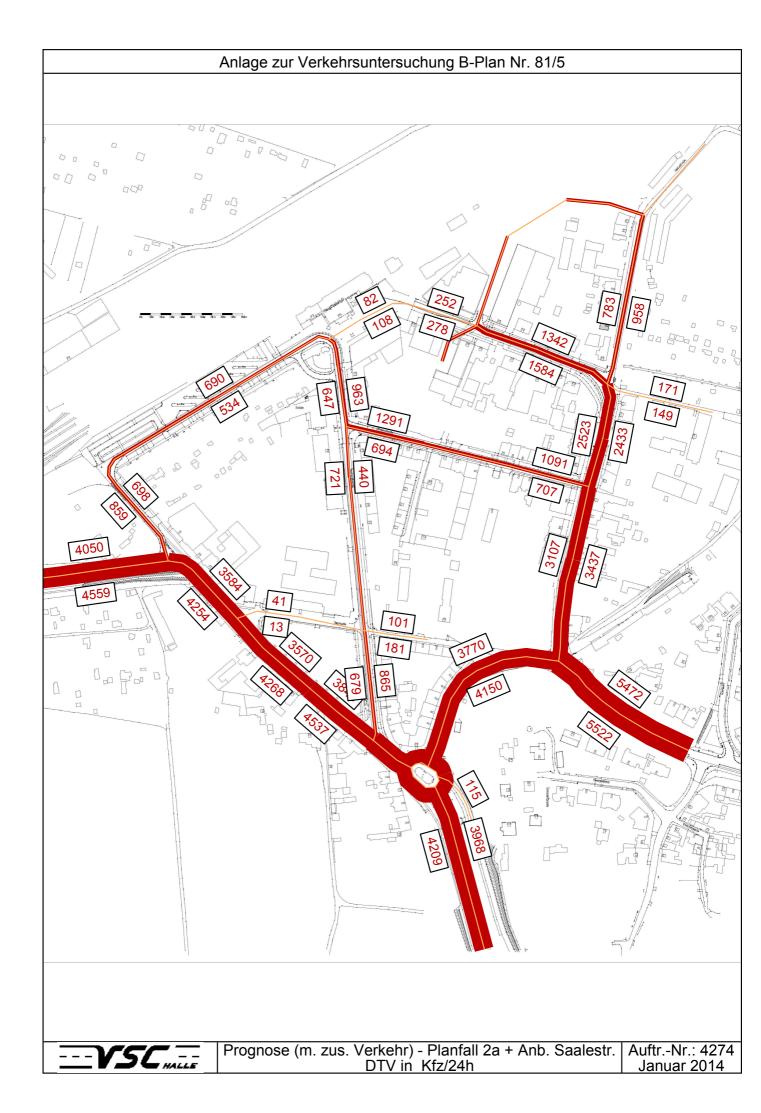


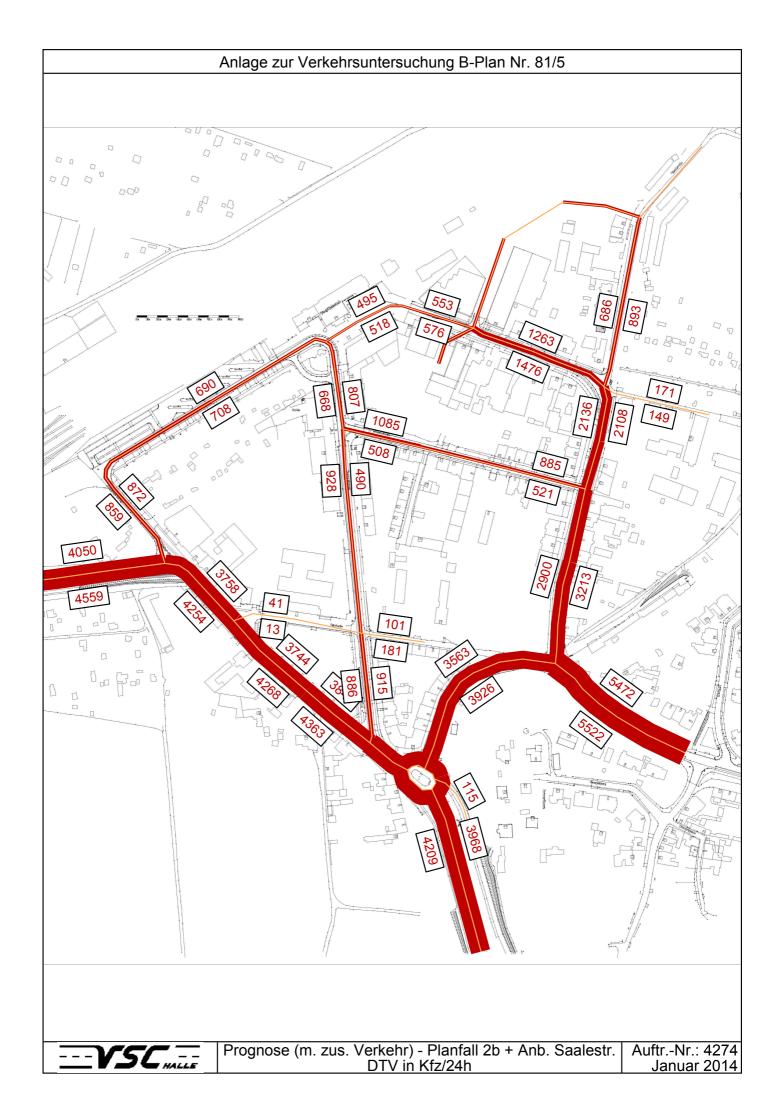


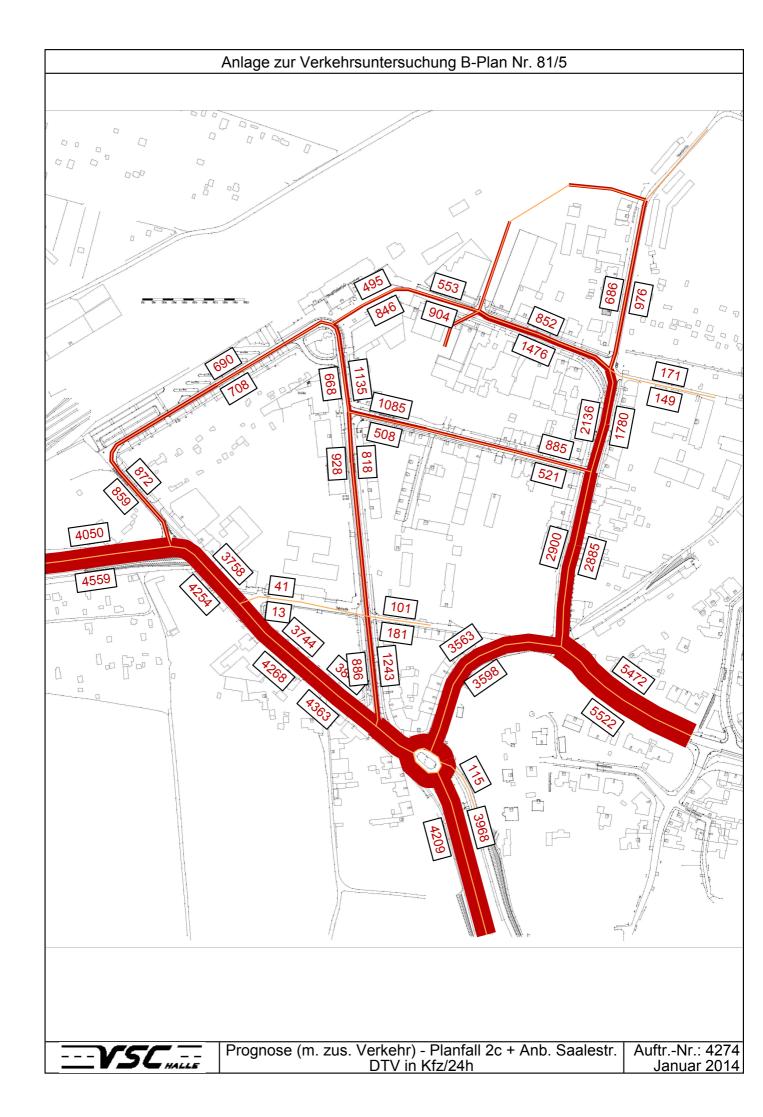












ANLAGE B

[Allgemein]

Name: KP 1 - B 180 / Hauptbahnhof

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1: B 180 West Strasse 2: B 180 Südost

Strasse 3:

Strasse 4: Hauptbahnhof

[Vorhandene Stroeme]

1 = von B 180 West nach Hauptbahnhof

3 = von B 180 West nach B 180 Südost

4 = von B 180 Südost nach B 180 West

5 = von B 180 Südost nach Hauptbahnhof

11 = von Hauptbahnhof nach B 180 Südost

12 = von Hauptbahnhof nach B 180 West

LKW

Lastzug

[Zeitabschnitte]

Name:

Name:

Leitaba	cinnite						
Start	Ende	Intervall	Bemerkung				
	06:00	10:00	15 vormittags				
	15:00	19:00	15 nachmittags				
[Verkeh	rsmittel]						
Name:	Rad	PkwE:	1.000				
Name:	Krad	PkwE:	1.000				
Name:	PKW	PkwE:	1.000				
Name:	Bus	PkwE:	1.000				
Name:	Lfw	PkwE:	1.000				

PkwE:

PkwE:

1.000

1.000

[Strom 1] = von E	B 180 West	nach Hauptbah	nhof							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	5	1	1	0	0			
06:15-06:30	0	0	12	0	0	1	0			
06:30-06:45	0	0	13	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	12	0	2	0	0			
07:00-07:15	0	0	19	1	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	20	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	12	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	20	2	1	0	0			
08:00-08:15	0	0	10	0	1	0	0			
08:15-08:30	0	0	6	0	2	0	0			
08:30-08:45	0	0	7	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	5	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	5	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	7	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	10	0	1	1	0			
09:45-10:00	0	0	4	1	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	6	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	8	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	1	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	5	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	9	1	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	5	1	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	4	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	5	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	6	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	2	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	3	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	8	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	3	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	2	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	4	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	167	5	9	2	0	183	7	3,8%
7:00 - 8:00	0	0	71	3	2	0	0	76	3	3,9%
15:00 - 19:00	0	0	71	3	1	0	0	75	3	4,0%
15:30 - 16:30	0	0	20	3	0	0	0	23	3	13,0%
24h								472	19	4,0%
DTV_{Mo-Fr}								470	17	3,6%

[Strom 3] = von	B 180 West	nach B 180 Süc	dost							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	30	0	5	2	4			
06:15-06:30	0	0	51	0	3	2	3			
06:30-06:45	0	0	83	0	5	2	8			
06:45-07:00	0	0	76	0	5	1	3			
07:00-07:15	0	0	82	1	4	1	4			
07:15-07:30	0	1	87	0	5	2	2			
07:30-07:45	0	2	101	1	5	4	0			
07:45-08:00	0	0	101	2	8	6	3			
08:00-08:15	0	0	46	2	5	2	1			
08:15-08:30	0	0	50	0	4	1	3			
08:30-08:45	0	0	41	1	3	2	3			
08:45-09:00	0	0	60	1	4	3	2			
09:00-09:15	0	0	55	0	1	6	5			
09:15-09:30	0	0	66	2	4	0	5			
09:30-09:45	0	0	51	1	4	4	4			
09:45-10:00	0	0	66	0	4	2	2			
15:00-15:15	0	0	52	1	4	1	2			
15:15-15:30	0	1	83	0	5	3	0			
15:30-15:45	1	0	63	1	3	2	2			
15:45-16:00	0	0	65	1	4	2	0			
16:00-16:15	0	0	68	1	4	1	2			
16:15-16:30	0	0	86	0	7	1	3			
16:30-16:45	0	0	52	1	5	0	0			
16:45-17:00	0	1	73	0	8	0	5			
17:00-17:15	1	0	54	0	4	0	4			
17:15-17:30	0	0	61	0	10	2	3			
17:30-17:45	0	0	49	0	2	1	0			
17:45-18:00	1	0	36	1	2	0	1			
18:00-18:15	0	0	43	0	5	0	2			
18:15-18:30	0	0	38	0	4	1	4			
18:30-18:45	0	0	28	0	1	0	3			
18:45-19:00	0	0	20	0	1	1	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	3	1046	11	69	40	52	1221	103	8,4%
7:00 - 8:00	0	3	371	4	22	13	9	422	26	6,2%
15:00 - 19:00	3	2	871	6	69	15	31	994	52	5,2%
15:30 - 16:30	1	0	282	3	18	6	7	316	16	5,1%
24h								4053	296	7,3%
DTV_{Mo-Fr}								4022	268	6,7%

[Strom 4] = von	B 180 Südos	st nach B 180 V	Vest							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	24	0	3	1	2			
06:15-06:30	0	0	31	0	4	5	5			
06:30-06:45	0	0	26	0	7	2	1			
06:45-07:00	0	0	38	1	4	2	2			
07:00-07:15	0	0	36	0	5	4	4			
07:15-07:30	0	0	32	0	6	1	4			
07:30-07:45	0	0	41	0	7	2	1			
07:45-08:00	0	0	47	0	6	6	6			
08:00-08:15	0	0	32	2	4	1	11			
08:15-08:30	0	0	29	1	7	1	1			
08:30-08:45	0	0	31	0	6	5	4			
08:45-09:00	1	0	26	0	8	0	1			
09:00-09:15	0	0	39	0	4	3	2			
09:15-09:30	1	0	43	0	6	5	2			
09:30-09:45	0	1	49	0	1	2	1			
09:45-10:00	0	0	42	0	2	1	1			
15:00-15:15	0	0	84	1	7	0	1			
15:15-15:30	0	0	69	0	2	1	1			
15:30-15:45	0	0	73	0	5	1	1			
15:45-16:00	0	0	74	1	4	1	2			
16:00-16:15	0	0	69	0	3	1	3			
16:15-16:30	0	1	87	0	6	0	2			
16:30-16:45	0	0	60	0	7	0	1			
16:45-17:00	1	2	65	0	7	2	6			
17:00-17:15	0	0	79	0	3	0	2			
17:15-17:30	0	0	72	0	1	1	3			
17:30-17:45	0	0	58	0	4	0	4			
17:45-18:00	0	0	53	0	0	1	2			
18:00-18:15	0	0	64	0	1	1	2			
18:15-18:30	0	0	63	0	3	1	0			
18:30-18:45	0	0	62	0	1	1	0			
18:45-19:00	0	0	41	0	2	0	1			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	2	1	566	4	80	41	48	740	93	12,6%
7:00 - 8:00	0	0	156	0	24	13	15	208	28	13,5%
15:00 - 19:00	1	3	1073	2	56	11	31	1176	44	3,7%
15:30 - 16:30	0	1	303	1	18	3	8	334	12	3,6%
24h								3506	262	7,5%
DTV_{Mo-Fr}								3479	237	6,8%

[Strom 5] = von I	B 180 Südo:	st nach Hauptba	ahnhof							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	1	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	1	0	0			
06:30-06:45	0	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	5	0	1	1	0			
07:00-07:15	0	0	5	0	3	0	0			
07:15-07:30	0	0	2	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	1	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	4	1	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	5	0	2	0	0			
08:30-08:45	0	0	4	0	2	0	0			
08:45-09:00	0	0	2	1	3	1	0			
09:00-09:15	0	0	2	0	1	1	0			
09:15-09:30	0	0	3	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	3	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	3	0	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	2	0	1	0	0			
15:30-15:45	10	0	3	1	1	0	0			
15:45-16:00	0	0	5	0	1	0	0			
16:00-16:15	0	0	2	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	5	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	1	1	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	2	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	1	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	1	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	1	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	42	2	16	3	0	63	5	7,9%
7:00 - 8:00	0	0	12	1	4	0	0	17	1	5,9%
15:00 - 19:00	12	0	29	3	5	0	0	37	3	8,1%
15:30 - 16:30	10	0	15	1	3	0	0	19	1	5,3%
24h								183	15	8,2%
DTV_{Mo-Fr}								181	14	7,7%

[Strom 11] = von	Hauptbah	nhof nach B 180) Südost							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	2	0	0	0	0			
06:15-06:30	1	0	4	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	3	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	5	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	2	0	2	0	0			
07:15-07:30	0	0	4	0	3	0	0			
07:30-07:45	0	0	4	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	3	0	1	0	0			
08:00-08:15	0	0	3	0	0	1	0			
08:15-08:30	0	0	1	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	2	0	3	0	0			
08:45-09:00	0	0	1	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	3	0	0			
09:15-09:30	0	0	4	0	0	1	0			
09:30-09:45	0	0	4	0	2	0	0			
09:45-10:00	0	0	2	1	0	0	0			
15:00-15:15	1	0	4	0	2	1	0			
15:15-15:30	0	0	5	0	1	0	0			
15:30-15:45	0	0	6	0	1	0	0			
15:45-16:00	0	0	6	1	2	0	0			
16:00-16:15	0	0	6	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	7	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	4	0	1	0	0			
16:45-17:00	0	0	6	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	8	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	4	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	4	0	0	0	0			
18:00-18:15	1	0	11	1	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	2	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	7	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	44	1	15	2	0	62	3	4,8%
7:00 - 8:00	0	0	13	0	7	0	0	20	0	0,0%
15:00 - 19:00	2	0	85	2	8	1	0	96	3	3,1%
15:30 - 16:30	0	0	25	1	4	0	0	30	1	3,3%
24h								289	11	3,8%
DTV_{Mo-Fr}								288	10	3,5%

[Strom 12] = vor	n Hauptbahr	nhof nach B 180) West							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	1	1	0			
06:15-06:30	0	0	3	1	1	0	0			
06:30-06:45	0	0	9	3	0	1	0			
06:45-07:00	0	0	3	0	1	1	1			
07:00-07:15	0	0	2	0	3	0	0			
07:15-07:30	0	0	2	0	0	0	0			
07:30-07:45	1	0	4	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	7	1	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	2	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	4	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	6	0	1	0	0			
08:45-09:00	0	0	7	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	3	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	4	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	4	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	7	1	0	0	0			
15:00-15:15	1	1	12	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	15	0	2	0	0			
15:30-15:45	0	0	14	0	2	0	0			
15:45-16:00	0	0	11	2	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	6	0	0	0	0			
16:15-16:30	2	0	17	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	7	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	9	1	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	13	0	1	1	0			
17:15-17:30	0	1	7	0	0	0	0			
17:30-17:45	1	0	10	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	7	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	15	0	1	0	0			
18:15-18:30	0	0	4	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	9	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	67	6	10	4	1	88	11	12,5%
7:00 - 8:00	1	0	15	1	4	1	0	21	2	9,5%
15:00 - 19:00	4	2	159	3	6	1	0	171	4	2,3%
15:30 - 16:30	2	0	48	2	2	0	0	52	2	3,8%
24h								474	29	6,1%
$DTV_{Mo\text{-Fr}}$								471	26	5,5%

[Allgemein]

Name: KP 2 - B 180 / Talstr. Stadt: Naumburg (Saale) Datum: Dienstag, 10.12.13 Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1:

Strasse 2: B 180 Südost Strasse 3: Talstr.

Strasse 4: B 180 Nordwest

[Vorhandene Stroeme]

5 = von B 180 Südost nach B 180 Nordwest

6 = von B 180 Südost nach Talstr.
7 = von Talstr. nach B 180 Südost
9 = von Talstr. nach B 180 Nordwest
10 = von B 180 Nordwest nach Talstr.

11 = von B 180 Nordwest nach B 180 Südost

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	15 vormittags
	15:00	19:00	15 nachmittags

[Verkehrsmittel]

Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 5] = von Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	26	0	5	0	2			
06:15-06:30	0	0	34	0	6	4	5			
06:30-06:45	1	0	27	0	9	2	1			
06:45-07:00	0	0	46	1	6	0	2			
07:00-07:15	0	0	43	0	6	4	4			
07:15-07:30	0	0	35	0	4	2	3			
07:30-07:45	0	0	44	0	5	2	1			
07:45-08:00	0	0	52	1	5	6	6			
08:00-08:15	0	0	33	2	3	1	11			
08:15-08:30	1	0	34	1	8	1	1			
08:30-08:45	1	0	36	0	7	7	3			
08:45-09:00	0	0	29	1	10	0	1			
09:00-09:15	0	0	40	0	5	4	2			
09:15-09:30	1	0	46	0	6	4	2			
09:30-09:45	0	1	51	0	1	2	1			
09:45-10:00	0	0	44	0	2	1	1			
15:00-15:15	1	0	88	1	8	0	1			
15:15-15:30	2	0	72	0	3	1	1			
15:30-15:45	0	0	75	1	6	1	1			
15:45-16:00	0	0	79	1	4	2	2			
16:00-16:15	0	0	71	0	2	1	3			
16:15-16:30	1	1	90	0	7	0	2			
16:30-16:45	0	0	58	1	7	0	1			
16:45-17:00	1	2	68	0	5	2	6			
17:00-17:15	0	0	80	0	3	0	2			
17:15-17:30	1	0	71	0	1	1	4			
17:30-17:45	0	0	61	0	4	0	3			
17:45-18:00	0	0	54	0	0	1	2			
18:00-18:15	0	0	64	1	1	1	2			
18:15-18:30	0	0	65	0	3	0	0			
18:30-18:45	0	0	63	0	2	1	0			
18:45-19:00	0	0	42	0	2	0	1			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	4	1	620	6	88	40	46	801	92	11,5%
7:00 - 8:00	0	0	174	1	20	14	14	223	29	13,0%
15:00 - 19:00	6	3	1101	5	58	11	31	1209	47	3,9%
15:30 - 16:30	1	1	315	2	19	4	8	349	14	4,0%
24h								3678	265	7,2%
DTV_{Mo-Fr}								3650	240	6,6%

[Strom 6] = von	B 180 Südo	st nach Talstr.								
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	1	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	2	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	2	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	1	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	1	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	3	0	1	0	0	4	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	5	0	2	0	0	7	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	3	0	1	0	0	4	0	0,0%
24h								20	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								20	0	0,0%

Zeit 06:00-06:15	Rad		PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
	0	Krad 0	0	0	1	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	4	0	1	0	0	5	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0,0%
24h								13	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								13	0	0,0%

[Strom 9] = von	Talstr. nach	n B 180 Nordwe	est							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	2	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	1	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	1	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	1	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	1	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	1	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	1	0	0	0	0	1	0			
09:00-09:15	1	0	1	0	0	0	0			
09:15-09:30	1	0	0	0	0	1	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	1	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	2	0	0	0	0			
16:00-16:15	1	0	1	0	0	0	0			
16:15-16:30	1	0	4	0	0	0	0			
16:30-16:45	1	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	1	0	0			
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	1	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	5	0	6	0	1	3	0	10	3	
7:00 - 8:00	2	0	1	0	0	0	0	1	C	
15:00 - 19:00	4	0	11	0	2	0	0	13	C	
15:30 - 16:30	3	0	7	0	0	0	0	7	C	,
24h								42	6	14,3%
DTV_{Mo-Fr}								41	5	12,2%

[Strom 10] = vo	n B 180 Nor	dwest nach Tal	str.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	1	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	3	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	1	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	1	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	1	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	0	0	1	1	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	1	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	1	0			
16:00-16:15	1	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	1			
17:00-17:15	1	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	2	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	1	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	7	0	1	1	0	9	1	11,1%
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
15:00 - 19:00	3	0	4	0	1	1	1	7	2	28,6%
15:30 - 16:30	2	0	1	0	0	1	0	2	1	50,0%
24h								29	6	20,7%
DTV_{Mo-Fr}								28	5	17,9%

[Strom 11] = voi	n B 180 Nor	dwest nach B	180 Südost							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	32	0	5	2	4			
06:15-06:30	1	0	54	0	3	2	3			
06:30-06:45	0	0	84	0	2	3	8			
06:45-07:00	0	0	85	0	2	1	3			
07:00-07:15	0	0	85	1	6	1	4			
07:15-07:30	0	1	92	0	7	2	1			
07:30-07:45	0	2	107	1	5	4	1			
07:45-08:00	0	0	106	2	8	6	3			
08:00-08:15	0	0	49	2	6	3	1			
08:15-08:30	0	0	51	0	4	1	3			
08:30-08:45	0	0	43	1	6	2	3			
08:45-09:00	0	0	58	1	5	2	2			
09:00-09:15	0	0	57	0	4	5	5			
09:15-09:30	0	0	70	2	3	1	4			
09:30-09:45	0	0	55	1	7	3	5			
09:45-10:00	0	0	67	1	4	2	2			
15:00-15:15	4	0	57	1	5	2	2			
15:15-15:30	1	1	88	0	6	3	0			
15:30-15:45	0	0	70	1	4	2	2			
15:45-16:00	0	0	71	2	6	2	0			
16:00-16:15	2	0	76	1	4	1	2			
16:15-16:30	2	0	92	0	6	2	3			
16:30-16:45	1	0	60	1	6	0	0			
16:45-17:00	0	1	81	0	7	0	4			
17:00-17:15	2	0	65	0	3	0	4			
17:15-17:30	0	0	64	0	11	1	3			
17:30-17:45	0	0	55	0	1	1	0			
17:45-18:00	2	0	39	1	2	0	1			
18:00-18:15	0	0	55	1	5	1	1			
18:15-18:30	0	0	44	0	2	1	4			
18:30-18:45	0	0	34	0	1	0	3			
18:45-19:00	0	0	24	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	3	1095	12	77	40	52	1279	104	8,1%
7:00 - 8:00	0	3	390	4	26	13	9	445	26	5,8%
15:00 - 19:00	14	2	975	8	70	16	29	1100	53	4,8%
15:30 - 16:30	4	0	309	4	20	7	7	347	18	5,2%
24h								4354	300	6,9%
DTV_{Mo-Fr}								4322	271	6,3%

[Allgemein]

Name: KP 3 - B 180 / Markgrafenweg

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1:

Strasse 2: B 180 Südost Strasse 3: Markgrafenweg Strasse 4: B 180 Nordwest

[Vorhandene Stroeme]

5 = von B 180 Südost nach B 180 Nordwest

6 = von B 180 Südost nach Markgrafenweg

7 = von Markgrafenweg nach B 180 Südost

9 = von Markgrafenweg nach B 180 Nordwest

10 = von B 180 Nordwest nach Markgrafenweg

11 = von B 180 Nordwest nach B 180 Südost

[Zeitabschnitte]

•		•		
Sta	irt	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	1!	5 vormittags
	15:00	19:00	1!	5 nachmittags
_				

[Verkehrsn	[Verkehrsmittel]									
Name:	Rad	PkwE:	1.000							
Name:	Krad	PkwE:	1.000							
Name:	PKW	PkwE:	1.000							
Name:	Bus	PkwE:	1.000							
Name:	Lfw	PkwE:	1.000							
Name:	LKW	PkwE:	1.000							
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000							

[Strom 5] = von	B 180 Südos	st nach B 180 N	lordwest							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	26	0	5	0	2			
06:15-06:30	0	0	33	0	6	4	5			
06:30-06:45	1	0	26	0	9	3	1			
06:45-07:00	1	0	48	1	6	1	2			
07:00-07:15	0	0	41	0	6	3	4			
07:15-07:30	0	0	31	0	7	2	3			
07:30-07:45	0	0	43	0	5	2	1			
07:45-08:00	0	0	55	1	6	6	6			
08:00-08:15	1	0	30	2	5	1	11			
08:15-08:30	1	0	36	1	7	2	1			
08:30-08:45	0	0	33	0	8	4	4			
08:45-09:00	3	0	31	1	12	0	1			
09:00-09:15	1	0	36	0	4	4	2			
09:15-09:30	1	0	46	0	7	4	2			
09:30-09:45	1	1	49	0	1	2	1			
09:45-10:00	0	0	43	0	2	1	1			
15:00-15:15	1	0	87	1	8	0	1			
15:15-15:30	2	0	75	0	2	0	1			
15:30-15:45	0	0	73	1	7	1	2			
15:45-16:00	1	0	78	1	4	1	1			
16:00-16:15	0	0	67	1	2	1	4			
16:15-16:30	2	1	86	0	8	0	1			
16:30-16:45	1	0	57	1	7	0	1			
16:45-17:00	2	2	68	0	5	2	6			
17:00-17:15	0	0	78	0	3	0	2			
17:15-17:30	1	0	70	0	3	1	5			
17:30-17:45	0	0	57	0	5	0	2			
17:45-18:00	1	0	57	0	0	1	2			
18:00-18:15	0	0	61	1	1	1	2			
18:15-18:30	0	0	70	0	3	0	0			
18:30-18:45	0	0	57	0	2	1	0			
18:45-19:00	1	0	42	0	2	0	1	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	10	1	607	6	96	39	47	796	92	11,6%
7:00 - 8:00	0	0	170	1	24	13	14	222	28	12,6%
15:00 - 19:00	12	3	1083	6	62	9	31	1194	46	3,9%
15:30 - 16:30	3	1	304	3	21	3	8	340	14	4,1%
24h								3642	264	7,2%
DTV_{Mo-Fr}								3614	239	6,6%

[Strom 6] = von	B 180 Südos	st nach Markgr	afenweg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	7	0	0	0	0			
06:15-06:30	2	0	7	0	1	0	0			
06:30-06:45	4	0	20	0	0	0	0			
06:45-07:00	3	0	15	0	1	1	0			
07:00-07:15	5	0	16	0	1	0	0			
07:15-07:30	2	0	9	0	0	0	0			
07:30-07:45	3	0	17	0	0	0	0			
07:45-08:00	2	0	19	0	0	1	0			
08:00-08:15	3	0	5	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	7	0	2	0	0			
08:30-08:45	1	0	8	0	1	2	0			
08:45-09:00	1	0	10	0	0	0	0			
09:00-09:15	2	0	6	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	17	1	0	0	0			
09:30-09:45	1	0	15	0	0	1	0			
09:45-10:00	0	0	12	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	7	0	1	2	0			
15:15-15:30	1	0	12	0	2	0	0			
15:30-15:45	2	0	11	0	2	0	0			
15:45-16:00	0	0	16	0	0	0	0			
16:00-16:15	1	0	12	0	1	0	0			
16:15-16:30	1	0	13	0	0	1	0			
16:30-16:45	0	0	11	0	2	2	0			
16:45-17:00	0	0	9	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	11	0	0	0	0			
17:15-17:30	1	0	12	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	1	7	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	16	0	1	0	0			
18:00-18:15	1	0	7	0	0	0	0			
18:15-18:30	1	0	7	0	0	0	0			
18:30-18:45	1	0	7	0	1	0	0			
18:45-19:00	1	0	6	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	30	0	190	1	7	5	0	203	6	3,0%
7:00 - 8:00	12	0	61	0	1	1	0	63	1	1,6%
15:00 - 19:00	10	1	164	0	10	5	0	180	5	2,8%
15:30 - 16:30	4	0	52	0	3	1	0	56	1	1,8%
24h								701	21	3,0%
DTV_{Mo-Fr}								699	19	2,7%

[Strom 7] = von	Markgrafen	nweg nach B 18	0 Südost							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	8	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	5	0	0	0	0			
06:30-06:45	1	0	3	0	1	0	0			
06:45-07:00	1	0	9	0	1	0	0			
07:00-07:15	2	0	10	0	0	0	0			
07:15-07:30	1	0	1	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	6	0	0	0	0			
07:45-08:00	1	0	5	0	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	8	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	5	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	7	0	3	0	0			
08:45-09:00	1	0	7	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	8	0	0	1	0			
09:15-09:30	0	0	7	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	13	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	7	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	13	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	20	0	0	1	0			
15:30-15:45	2	0	13	0	0	0	0			
15:45-16:00	1	0	15	0	1	0	0			
16:00-16:15	4	0	8	0	2	0	0			
16:15-16:30	3	0	11	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	7	0	2	1	0			
16:45-17:00	2	0	12	0	0	0	0			
17:00-17:15	2	0	9	0	0	0	0			
17:15-17:30	2	0	16	0	1	0	0			
17:30-17:45	1	0	11	0	1	0	0			
17:45-18:00	3	0	14	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	12	0	0	0	0			
18:15-18:30	1	0	9	0	0	0	0			
18:30-18:45	1	0	12	0	0	0	0			
18:45-19:00	2	0	2	0	1	0	0			
	_	_		_	_	_		Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	7	0	109	0	6	2	0	117	2	1,7%
7:00 - 8:00	4	0	22	0	0	1	0	23	1	4,3%
15:00 - 19:00	24	0	184	0	8	2	0	194	2	1,0%
15:30 - 16:30	10	0	47	0	3	0	0	50	0	0,0%
24h								569	8	1,4%
DTV_{Mo-Fr}								568	7	1,2%

[Strom 9] = von	Markgrafen	weg nach B 18	0 Nordwest							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	2	0	1	1	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	1	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	2	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	1	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	4	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	2	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	1	0			
15:30-15:45	0	0	5	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	5	0	0	1	0			
16:00-16:15	0	0	3	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	5	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	2	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	4	0	1	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	4	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	1	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	2	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	15	0	1	1	0	17	1	5,9%
7:00 - 8:00	0	0	3	0	1	1	0	5	1	20,0%
15:00 - 19:00	1	0	41	0	1	2	0	44	2	4,5%
15:30 - 16:30	0	0	18	0	0	1	0	19	1	5,3%
24h								112	6	5,4%
DTV_{Mo-Fr}								111	5	4,5%

[Strom 10] = vor	n B 180 Nord	dwest nach Ma	rkgrafenweg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	5	0	1	0	0			
07:00-07:15	0	0	2	0	1	0	0			
07:15-07:30	0	0	2	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	4	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	5	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	1	0			
08:15-08:30	0	0	1	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	1	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	5	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	2	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	2	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	1	0	0			
09:45-10:00	0	0	3	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	4	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	8	0	0	1	0			
15:30-15:45	0	0	3	0	0	1	0			
15:45-16:00	0	0	2	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	1	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	4	0	1	1	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	1	0	0			
16:45-17:00	0	0	4	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	1	0	3	0	0	1	0			
17:45-18:00	0	0	2	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	1	0	0	0	0			
18:30-18:45	1	0	2	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	_		
6:00 - 10:00	0	0	37	0	5	1	0	Kfz 43	SV 1	SV-Anteil
7:00 - 8:00	0	0	13	0	2	0	0	45 15	0	2,3% 0,0%
15:00 - 19:00	2	0	39	0	2	4	0	45	4	8,9%
15:30 - 16:30	0	0	10	0	1	2	0	13	2	15,4%
15.50 - 16.50 24h	U	U	10	U	1	2	U	161	10	6,2%
DTV_{Mo-Fr}								160	9	5,6%

[Strom 11] = von	B 180 Nor	dwest nach B 18	80 Südost							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	32	0	6	1	4			
06:15-06:30	0	0	51	0	4	2	3			
06:30-06:45	0	0	81	0	3	2	8			
06:45-07:00	0	0	75	0	5	1	3			
07:00-07:15	3	0	81	1	6	1	4			
07:15-07:30	0	1	97	0	7	2	1			
07:30-07:45	0	2	102	1	4	4	1			
07:45-08:00	0	0	99	2	8	6	3			
08:00-08:15	0	0	55	2	6	2	1			
08:15-08:30	0	0	50	0	4	1	3			
08:30-08:45	0	0	44	1	5	2	3			
08:45-09:00	0	0	53	1	6	3	2			
09:00-09:15	0	0	55	0	6	5	5			
09:15-09:30	0	0	71	2	3	1	4			
09:30-09:45	0	0	55	1	6	3	5			
09:45-10:00	1	0	61	1	3	2	2			
15:00-15:15	1	0	51	1	7	2	2			
15:15-15:30	0	1	81	0	6	2	0			
15:30-15:45	0	0	68	1	4	1	2			
15:45-16:00	0	0	69	2	7	2	0			
16:00-16:15	0	0	74	1	4	1	2			
16:15-16:30	0	0	86	0	5	1	3			
16:30-16:45	1	0	60	1	5	0	0			
16:45-17:00	0	1	77	0	8	0	4			
17:00-17:15	0	0	66	0	4	0	4			
17:15-17:30	2	0	61	0	11	1	3			
17:30-17:45	0	0	54	0	2	0	0			
17:45-18:00	1	0	37	1	2	0	1			
18:00-18:15	1	0	55	1	4	0	2			
18:15-18:30	1	0	39	0	3	0	4			
18:30-18:45	0	0	37	0	1	0	3			
18:45-19:00	0	0	26	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	5	3	1062	12	82	38	52	1249	102	8,2%
7:00 - 8:00	3	3	379	4	25	13	9	433	26	6,0%
15:00 - 19:00	7	2	941	8	74	10	30	1065	48	4,5%
15:30 - 16:30	0	0	297	4	20	5	7	333	16	4,8%
24h								4235	287	6,8%
DTV_{Mo-Fr}								4205	259	6,2%

[Allgemein]

Name: KP 4 - B 180 / Unterm Georgenberg / Bauernweg

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1: B 180 Nordwest
Strasse 2: B 180 Süd
Strasse 3: Bauernweg

Strasse 4: Unterm Georgenberg

[Vorhandene Stroeme]

1 = von B 180 Nordwest nach Unterm Georgenberg

3 = von B 180 Nordwest nach B 180 Süd

4 = von B 180 Süd nach B 180 Nordwest

5 = von B 180 Süd nach Unterm Georgenberg

7 = von Bauernweg nach B 180 Süd

8 = von Bauernweg nach B 180 Nordwest

9 = von Bauernweg nach Unterm Georgenberg

11 = von Unterm Georgenberg nach B 180 Süd

12 = von Unterm Georgenberg nach B 180 Nordwest

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	15 vormittags
	15:00	19:00	15 nachmittags

[Verkehrsmittel]

Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 1] = von	B 180 Nord	west nach Unte	erm Georgenbe	erg						
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	17	0	3	1	1			
06:15-06:30	0	0	36	0	1	1	2			
06:30-06:45	0	0	46	0	1	2	3			
06:45-07:00	0	0	41	0	3	0	3			
07:00-07:15	0	0	52	1	3	1	4			
07:15-07:30	0	0	48	0	1	1	0			
07:30-07:45	0	2	54	1	2	3	1			
07:45-08:00	0	0	56	2	3	2	1			
08:00-08:15	0	0	27	1	4	2	1			
08:15-08:30	0	0	22	0	2	1	0			
08:30-08:45	0	0	24	0	3	1	1			
08:45-09:00	0	0	24	1	3	1	2			
09:00-09:15	0	0	27	0	2	5	3			
09:15-09:30	0	0	43	2	2	1	4			
09:30-09:45	0	0	28	1	3	2	4			
09:45-10:00	0	0	41	1	2	0	1			
15:00-15:15	0	0	22	1	4	2	0			
15:15-15:30	0	0	39	0	2	1	0			
15:30-15:45	0	0	30	1	2	0	1			
15:45-16:00	0	0	35	2	2	1	0			
16:00-16:15	0	0	30	1	5	1	1			
16:15-16:30	0	0	46	0	5	1	2			
16:30-16:45	0	0	24	1	1	0	0			
16:45-17:00	0	0	35	0	3	0	1			
17:00-17:15	0	0	35	0	1	0	2			
17:15-17:30	0	0	29	0	9	1	0			
17:30-17:45	0	0	23	0	1	0	0			
17:45-18:00	1	0	22	1	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	22	1	2	0	2			
18:15-18:30	0	0	21	0	1	0	4			
18:30-18:45	0	0	10	0	1	0	3			
18:45-19:00	0	0	15	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	2	586	10	38	24	31	691	65	9,4%
7:00 - 8:00	0	2	210	4	9	7	6	238	17	7,1%
15:00 - 19:00	1	0	438	8	39	7	16	508	31	6,1%
15:30 - 16:30	0	0	141	4	14	3	4	166	11	6,6%
24h								2194	164	7,5%
DTV_{Mo-Fr}								2177	148	6,8%

[Strom 3] = von	B 180 Nord	west nach B 18	0 Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	23	0	3	0	3			
06:15-06:30	0	0	20	0	3	1	1			
06:30-06:45	1	0	38	0	3	0	5			
06:45-07:00	1	0	43	0	3	1	0			
07:00-07:15	5	0	39	0	3	0	0			
07:15-07:30	1	1	50	0	6	1	1			
07:30-07:45	0	0	54	0	2	1	0			
07:45-08:00	1	0	48	0	5	5	2			
08:00-08:15	0	0	36	1	2	0	0			
08:15-08:30	0	0	33	0	2	0	3			
08:30-08:45	0	0	27	1	5	1	2			
08:45-09:00	0	0	36	0	4	2	0			
09:00-09:15	1	0	36	0	4	1	2			
09:15-09:30	0	0	35	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	40	0	3	1	1			
09:45-10:00	1	0	26	0	1	2	1			
15:00-15:15	1	0	42	0	3	0	2			
15:15-15:30	0	1	62	0	4	2	0			
15:30-15:45	1	0	51	0	2	1	1			
15:45-16:00	1	0	49	0	6	1	0			
16:00-16:15	3	0	52	0	1	0	1			
16:15-16:30	2	0	51	0	0	0	1			
16:30-16:45	1	0	43	0	6	1	0			
16:45-17:00	1	1	54	0	5	0	3			
17:00-17:15	3	0	40	0	3	0	2			
17:15-17:30	4	0	48	0	3	0	3			
17:30-17:45	1	0	42	0	2	0	0			
17:45-18:00	3	0	29	0	2	0	1			
18:00-18:15	1	0	45	0	2	0	0			
18:15-18:30	1	0	27	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	39	0	0	0	0			
18:45-19:00	2	0	13	0	2	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	12	1	584	2	50	16	21	674	39	5,8%
7:00 - 8:00	7	1	191	0	16	7	3	218	10	4,6%
15:00 - 19:00	25	2	687	0	43	5	14	751	19	2,5%
15:30 - 16:30	7	0	203	0	9	2	3	217	5	2,3%
24h								2608	107	4,1%
DTV_{Mo-Fr}								2596	97	3,7%

Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	19	0	5	0	0			
06:15-06:30	2	0	26	0	3	0	0			
06:30-06:45	4	0	32	0	4	2	0			
06:45-07:00	3	0	49	0	3	1	1			
07:00-07:15	5	0	36	0	4	1	1			
07:15-07:30	2	0	32	0	3	0	0			
07:30-07:45	2	0	46	0	1	0	0			
07:45-08:00	2	0	39	0	3	1	0			
08:00-08:15	3	0	19	1	3	1	3			
08:15-08:30	1	0	23	0	7	0	0			
08:30-08:45	1	0	20	0	5	3	1			
08:45-09:00	4	0	26	0	7	0	1			
09:00-09:15	1	0	22	0	1	4	0			
09:15-09:30	1	0	35	1	1	0	1			
09:30-09:45	1	0	36	0	0	2	0			
09:45-10:00	0	0	29	0	1	0	0			
15:00-15:15	1	0	46	0	7	2	1			
15:15-15:30	3	0	43	0	2	0	0			
15:30-15:45	2	0	45	1	4	0	0			
15:45-16:00	1	0	38	0	3	1	0			
16:00-16:15	1	0	37	1	1	0	1			
16:15-16:30	3	1	34	0	5	1	0			
16:30-16:45	1	0	32	1	6	2	1			
16:45-17:00	2	2	36	0	0	0	1			
17:00-17:15	0	0	41	0	1	0	1			
17:15-17:30	1	0	39	0	1	0	1			
17:30-17:45	0	1	29	0	3	0	0			
17:45-18:00	1	0	38	0	0	1	0			
18:00-18:15	1	0	38	1	1	0	0			
18:15-18:30	1	0	40	0	2	0	0			
18:30-18:45	1	0	24	0	2	1	0			
18:45-19:00	1	0	20	0	0	0	1			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	33	0	489	2	51	15	8	565	25	4,4%
7:00 - 8:00	11	0	153	0	11	2	1	167	3	1,8%
15:00 - 19:00	20	4	580	4	38	8	7	641	19	3,0%
15:30 - 16:30	7	1	154	2	13	2	1	173	5	2,9%
24h								2207	80	3,6%
DTV_{Mo-Fr}								2198	72	3,3%

[Strom 5] = von	B 180 Süd n	ach Unterm Ge	eorgenberg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	7	0	3	0	0			
06:15-06:30	0	0	15	0	1	1	0			
06:30-06:45	1	0	22	0	1	1	0			
06:45-07:00	0	0	31	0	0	0	1			
07:00-07:15	0	0	14	0	2	1	0			
07:15-07:30	0	0	31	0	5	1	0			
07:30-07:45	0	0	34	0	1	1	0			
07:45-08:00	0	0	35	0	3	2	0			
08:00-08:15	0	0	17	0	0	2	0			
08:15-08:30	0	0	15	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	18	0	1	0	0			
08:45-09:00	0	0	18	0	3	0	0			
09:00-09:15	0	0	23	0	3	1	0			
09:15-09:30	0	0	29	0	2	2	0			
09:30-09:45	0	0	22	0	1	0	0			
09:45-10:00	0	0	21	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	22	0	2	0	0			
15:15-15:30	0	0	22	0	1	0	0			
15:30-15:45	0	0	29	0	0	2	0			
15:45-16:00	0	0	29	0	1	0	0			
16:00-16:15	1	0	26	0	2	1	0			
16:15-16:30	0	0	35	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	32	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	25	0	1	0	0			
17:00-17:15	0	0	30	0	2	0	0			
17:15-17:30	0	0	24	0	1	0	0			
17:30-17:45	0	0	24	0	0	0	2			
17:45-18:00	0	0	24	0	0	0	0			
18:00-18:15	2	0	20	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	18	0	1	0	0			
18:30-18:45	0	0	13	0	1	0	0			
18:45-19:00	1	0	14	0	1	0	0			
				_				Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	352	0	28	12	1	393	13	3,3%
7:00 - 8:00	0	0	114	0	11	5	0	130	5	3,8%
15:00 - 19:00	4	0	387	0	14	3	2	406	5	1,2%
15:30 - 16:30	1	0	119	0	4	3	0	126	3	2,4%
24h								1462	34	2,3%
DTV_{Mo-Fr}								1458	31	2,1%

[Strom 7] = von I	Bauernweg	nach B 180 Süc	ł							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	2	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	1	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	1	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	3	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	1	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	2	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	1	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	1	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	8	0	2	0	0	10	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	5	0	3	0	0	8	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	4	0	1	0	0	5	0	0,0%
24h								33	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								33	0	0,0%

[Strom 8] = von	Bauernweg	nach B 180 No	rdwest							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	1	0	0	0	0			
06:30-06:45	1	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	1	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	1	0	0	0	0			
07:30-07:45	1	0	1	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	1	0	0	0	0			
08:00-08:15	1	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	2	0	0	0	0			
09:30-09:45	1	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	1	0	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	3	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	2	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	6	0	10	0	0	0	0	10	0	0,0%
7:00 - 8:00	1	0	4	0	0	0	0	4	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	12	0	1	0	0	13	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0,0%
24h								42	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								42	0	0,0%

[Strom 9] = von	Bauernweg	nach Unterm G	Georgenberg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	2	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	3	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	1	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	1	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	2	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	9	0	0	1	0	10	1	10,0%
7:00 - 8:00	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	11	0	1	0	0	12	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	2	0	1	0	0	3	0	0,0%
24h								40	2	5,0%
DTV_{Mo-Fr}								40	2	5,0%

[Strom 11] = vor	n Unterm Ge	eorgenberg nac	ch B 180 Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	9	0	0	1	0			
06:15-06:30	0	0	17	0	1	0	0			
06:30-06:45	0	0	9	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	12	0	3	0	0			
07:00-07:15	1	0	19	0	2	1	0			
07:15-07:30	0	0	22	0	3	2	1			
07:30-07:45	0	0	26	0	2	1	0			
07:45-08:00	0	0	21	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	15	1	0	1	1			
08:15-08:30	0	0	11	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	7	0	3	2	0			
08:45-09:00	0	0	25	0	3	1	0			
09:00-09:15	0	0	16	0	1	0	0			
09:15-09:30	0	0	17	1	1	1	0			
09:30-09:45	0	0	18	0	1	2	0			
09:45-10:00	0	0	13	0	5	1	0			
15:00-15:15	0	0	29	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	24	0	1	2	0			
15:30-15:45	0	0	38	1	1	0	0			
15:45-16:00	0	0	27	0	0	1	0			
16:00-16:15	0	0	26	0	5	2	0			
16:15-16:30	0	0	34	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	38	1	2	0	0			
16:45-17:00	0	0	20	0	1	0	0			
17:00-17:15	1	1	27	0	2	0	0			
17:15-17:30	1	0	26	0	1	0	0			
17:30-17:45	0	1	28	0	2	0	0			
17:45-18:00	0	0	24	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	23	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	25	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	26	0	2	0	0			
18:45-19:00	1	0	14	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	257	2	25	13	2	299	17	5,7%
7:00 - 8:00	1	0	88	0	7	4	1	100	5	5,0%
15:00 - 19:00	3	2	429	2	20	5	0	458	7	1,5%
15:30 - 16:30	0	0	125	1	7	3	0	136	4	2,9%
24h								1385	42	3,0%
DTV_{Mo-Fr}								1380	38	2,8%

[Strom 12] = voi	n Unterm Ge	eorgenberg nac	h B 180 Nordv	vest						
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	13	0	0	0	2			
06:15-06:30	0	0	13	0	4	4	5			
06:30-06:45	0	0	13	0	5	1	1			
06:45-07:00	0	0	14	1	4	1	1			
07:00-07:15	0	0	20	0	3	2	3			
07:15-07:30	0	0	7	0	4	2	3			
07:30-07:45	0	0	13	0	4	2	1			
07:45-08:00	0	0	34	1	3	6	6			
08:00-08:15	0	0	15	1	2	0	8			
08:15-08:30	0	0	20	1	2	2	1			
08:30-08:45	0	0	21	0	4	3	3			
08:45-09:00	0	0	15	1	5	0	0			
09:00-09:15	1	0	20	0	3	0	2			
09:15-09:30	0	0	26	0	6	4	1			
09:30-09:45	0	1	28	0	1	1	1			
09:45-10:00	0	0	25	0	2	1	1			
15:00-15:15	0	0	47	1	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	43	0	2	0	1			
15:30-15:45	0	0	38	0	5	1	2			
15:45-16:00	0	0	53	1	1	0	1			
16:00-16:15	0	0	42	0	2	1	3			
16:15-16:30	0	0	63	0	3	0	1			
16:30-16:45	0	0	34	0	3	0	0			
16:45-17:00	0	0	41	0	5	2	5			
17:00-17:15	0	0	47	0	2	0	1			
17:15-17:30	1	0	42	0	2	1	4			
17:30-17:45	0	0	35	0	2	0	2			
17:45-18:00	0	0	35	0	1	0	2			
18:00-18:15	0	0	30	0	0	1	2			
18:15-18:30	0	0	37	0	1	0	0			
18:30-18:45	0	0	40	0	1	0	0			
18:45-19:00	1	0	28	0	2	0	0	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	1	297	5	52	29	39	423	73	17,3%
7:00 - 8:00	0	0	74	1	14	12	13	114	26	22,8%
15:00 - 19:00	2	0	655	2	33	6	24	720	32	4,4%
15:30 - 16:30	0	0	196	1	11	2	7	217	10	4,6%
24h	J	Ü	150	-		-	,	2092	191	9,1%
DTV _{Mo-Fr}								2072	173	8,3%
Mo-Fr								2072	1/3	0,3%

[Allgemein]

Name: KP 5 - Unterm Georgenberg / Bergstr. / Bahnhofstr.

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1: Unterm Georgenberg

Strasse 2:

Strasse 3: Bergstr.
Strasse 4: Bahnhofstr.

[Vorhandene Stroeme]

1 = von Unterm Georgenberg nach Bahnhofstr.

2 = von Unterm Georgenberg nach Bergstr.

8 = von Bergstr. nach Unterm Georgenberg

9 = von Bergstr. nach Bahnhofstr.

10 = von Bahnhofstr. nach Bergstr.

12 = von Bahnhofstr. nach Unterm Georgenberg

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	15 vormittags
	15:00	19:00	15 nachmittags

[Verkehrsmittel]

Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 1] = von	Unterm Geo	orgenberg nach	n Bahnhofstr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	2	0	1	0	0			
06:15-06:30	0	0	1	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	6	0	0	1	0			
06:45-07:00	0	1	8	0	1	0	1			
07:00-07:15	0	0	5	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	8	0	2	0	0			
07:30-07:45	0	0	12	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	15	0	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	14	0	0	1	0			
08:15-08:30	0	0	6	0	2	0	0			
08:30-08:45	0	0	7	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	9	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	12	0	2	0	0			
09:15-09:30	0	0	9	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	6	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	8	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	13	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	9	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	16	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	10	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	8	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	14	0	1	0	1			
16:30-16:45	0	0	12	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	15	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	14	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	5	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	6	0	0	0	2			
17:45-18:00	0	0	5	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	7	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	2	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	1	128	0	11	3	1	144	4	2,8%
7:00 - 8:00	0	0	40	0	3	1	0	44	1	2,3%
15:00 - 19:00	0	0	141	0	1	0	3	145	3	2,1%
15:30 - 16:30	0	0	48	0	1	0	1	50	1	2,0%
24h								529	13	2,5%
DTV_{Mo-Fr}								527	12	2,3%

[Strom 2] = von	Unterm Geo	orgenberg nach	Bergstr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	23	0	5	1	1			
06:15-06:30	0	0	50	0	2	2	2			
06:30-06:45	1	0	62	0	2	2	3			
06:45-07:00	0	0	66	0	2	0	3			
07:00-07:15	0	0	62	1	5	2	4			
07:15-07:30	0	0	71	0	4	2	0			
07:30-07:45	0	2	79	1	2	4	1			
07:45-08:00	0	0	76	2	6	3	1			
08:00-08:15	0	0	31	1	4	3	1			
08:15-08:30	0	0	31	0	1	1	0			
08:30-08:45	0	0	35	0	4	1	1			
08:45-09:00	0	0	33	1	5	2	2			
09:00-09:15	0	0	38	0	3	6	3			
09:15-09:30	0	0	64	2	4	3	4			
09:30-09:45	0	0	44	1	4	2	4			
09:45-10:00	0	0	54	1	2	0	1			
15:00-15:15	0	0	31	1	6	2	0			
15:15-15:30	0	0	53	0	3	1	0			
15:30-15:45	0	0	44	1	2	2	1			
15:45-16:00	0	0	54	2	3	1	0			
16:00-16:15	1	0	49	1	8	2	1			
16:15-16:30	0	0	67	0	5	1	1			
16:30-16:45	0	0	46	1	1	0	0			
16:45-17:00	0	0	46	0	4	0	1			
17:00-17:15	0	0	51	0	3	0	2			
17:15-17:30	0	0	50	0	10	1	0			
17:30-17:45	0	0	41	0	1	0	0			
17:45-18:00	1	0	42	1	0	0	0			
18:00-18:15	2	0	40	1	2	0	2			
18:15-18:30	0	0	32	0	2	0	4			
18:30-18:45	0	0	22	0	2	0	3			
18:45-19:00	1	0	27	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	2	819	10	55	34	31	951	75	7,9%
7:00 - 8:00	0	2	288	4	17	11	6	328	21	6,4%
15:00 - 19:00	5	0	695	8	53	10	15	781	33	4,2%
15:30 - 16:30	1	0	214	4	18	6	3	245	13	5,3%
24h								3170	206	6,5%
DTV_{Mo-Fr}								3148	186	5,9%

[Strom 8] = von	Bergstr. nac	ch Unterm Geo	rgenberg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	20	0	0	0	2			
06:15-06:30	0	0	30	0	5	4	5			
06:30-06:45	0	0	21	0	5	1	1			
06:45-07:00	0	0	23	1	6	1	1			
07:00-07:15	1	0	36	0	4	3	2			
07:15-07:30	0	0	21	0	5	4	3			
07:30-07:45	0	0	33	0	5	3	1			
07:45-08:00	0	0	50	1	3	6	5			
08:00-08:15	0	0	26	1	2	0	8			
08:15-08:30	0	0	28	1	1	2	1			
08:30-08:45	0	0	26	0	6	4	2			
08:45-09:00	0	0	32	1	8	1	0			
09:00-09:15	1	0	28	0	2	0	2			
09:15-09:30	0	0	34	0	6	5	1			
09:30-09:45	0	1	37	0	1	2	1			
09:45-10:00	0	0	34	0	4	1	1			
15:00-15:15	0	0	66	1	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	56	0	2	1	1			
15:30-15:45	0	0	62	0	6	1	2			
15:45-16:00	0	0	72	1	1	1	0			
16:00-16:15	0	0	61	0	7	3	3			
16:15-16:30	0	0	86	0	3	0	1			
16:30-16:45	0	0	63	0	5	0	0			
16:45-17:00	0	0	52	0	6	2	5			
17:00-17:15	1	1	68	0	4	0	1			
17:15-17:30	2	0	63	0	3	1	4			
17:30-17:45	0	0	52	0	3	0	2			
17:45-18:00	0	0	52	0	1	0	2			
18:00-18:15	0	0	43	0	0	1	2			
18:15-18:30	0	0	57	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	51	0	2	0	0			
18:45-19:00	2	0	40	0	2	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	2	1	479	5	63	37	36	621	78	12,6%
7:00 - 8:00	1	0	140	1	17	16	11	185	28	15,1%
15:00 - 19:00	5	1	944	2	48	10	23	1028	35	3,4%
15:30 - 16:30	0	0	281	1	17	5	6	310	12	3,9%
24h								3018	216	7,2%
DTV_{Mo-Fr}								2995	195	6,5%

[Strom 9] = von I	Bergstr. na	ch Bahnhofstr.								
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	11	3	3	0	0			
06:15-06:30	1	1	16	1	0	0	0			
06:30-06:45	1	0	16	4	1	1	0			
06:45-07:00	1	1	35	1	4	0	0			
07:00-07:15	1	0	25	1	0	0	0			
07:15-07:30	1	0	39	1	2	0	0			
07:30-07:45	0	0	39	1	1	1	0			
07:45-08:00	1	0	42	1	2	1	2			
08:00-08:15	1	0	18	1	1	0	0			
08:15-08:30	1	0	10	0	0	1	0			
08:30-08:45	1	0	24	1	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	25	1	4	0	0			
09:00-09:15	0	0	20	1	2	1	0			
09:15-09:30	1	1	31	0	1	1	0			
09:30-09:45	0	0	34	1	2	1	0			
09:45-10:00	0	0	31	2	1	0	0			
15:00-15:15	1	1	27	1	0	1	0			
15:15-15:30	0	0	27	0	2	2	1			
15:30-15:45	0	0	33	1	0	0	0			
15:45-16:00	3	0	38	3	0	1	0			
16:00-16:15	0	0	34	1	1	1	0			
16:15-16:30	0	0	29	0	2	1	0			
16:30-16:45	0	0	26	1	3	4	0			
16:45-17:00	0	0	25	2	1	0	1			
17:00-17:15	2	0	32	1	2	1	1			
17:15-17:30	0	1	32	0	1	0	0			
17:30-17:45	2	0	20	1	2	0	0			
17:45-18:00	0	0	25	0	1	0	0			
18:00-18:15	1	0	26	1	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	20	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	12	2	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	12	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	11	3	416	20	24	7	2	472	29	6,1%
7:00 - 8:00	3	0	145	4	5	2	2	158	8	5,1%
15:00 - 19:00	9	2	418	14	17	11	3	465	28	6,0%
15:30 - 16:30	3	0	134	5	3	3	0	145	8	5,5%
24h								1715	109	6,4%
DTV_{Mo-Fr}								1703	99	5,8%

[Strom 10] = vor	n Bahnhofst	r. nach Bergstr.								
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	8	2	3	3	0			
06:15-06:30	0	0	11	1	1	2	0			
06:30-06:45	0	0	6	1	0	2	0			
06:45-07:00	0	0	20	1	0	5	1			
07:00-07:15	0	0	18	2	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	11	1	3	1	0			
07:30-07:45	0	0	17	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	19	2	2	2	0			
08:00-08:15	0	0	12	2	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	12	1	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	23	0	2	2	0			
08:45-09:00	0	0	13	2	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	14	1	2	0	0			
09:15-09:30	0	0	23	1	2	1	0			
09:30-09:45	0	0	35	0	1	0	0			
09:45-10:00	0	1	35	1	3	0	0			
15:00-15:15	0	0	26	0	4	0	0			
15:15-15:30	0	0	44	2	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	36	1	2	0	0			
15:45-16:00	0	0	30	1	1	0	0			
16:00-16:15	0	0	35	2	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	44	2	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	21	0	2	0	1			
16:45-17:00	0	0	46	1	0	0	0			
17:00-17:15	0	1	29	1	2	0	0			
17:15-17:30	0	0	33	1	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	28	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	22	1	1	0	0			
18:00-18:15	0	0	12	0	2	0	1			
18:15-18:30	0	0	22	1	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	34	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	14	1	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	1	277	18	21	18	1	336	37	11,0%
7:00 - 8:00	0	0	65	5	6	3	0	79	8	10,1%
15:00 - 19:00	0	1	476	14	17	0	2	510	16	3,1%
15:30 - 16:30	0	0	145	6	5	0	0	156	6	3,8%
24h								1548	101	6,5%
DTV_{Mo-Fr}								1537	91	5,9%

[Strom 12] = vor	n Bahnhofst	r. nach Unterm	Georgenberg							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	2	0	0	1	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	3	0	1	0	0			
07:00-07:15	0	0	3	0	1	0	1			
07:15-07:30	0	0	8	0	2	0	1			
07:30-07:45	0	0	6	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	5	0	0	0	1			
08:00-08:15	0	0	4	1	0	1	1			
08:15-08:30	0	0	3	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	2	0	1	1	1			
08:45-09:00	0	0	8	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	8	0	2	0	0			
09:15-09:30	0	0	9	1	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	9	0	1	1	0			
09:45-10:00	0	0	4	0	3	1	0			
15:00-15:15	0	0	10	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	11	0	1	1	0			
15:30-15:45	0	0	14	1	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	8	0	0	0	1			
16:00-16:15	0	0	7	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	11	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	9	1	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	9	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	6	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	5	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	1	11	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	7	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	10	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	5	0	1	0	0			
18:30-18:45	0	0	15	0	1	0	0			
18:45-19:00	0	0	2	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	75	2	14	5	5	101	12	11,9%
7:00 - 8:00	0	0	22	0	4	0	3	29	3	10,3%
15:00 - 19:00	0	1	140	2	5	1	1	150	4	2,7%
15:30 - 16:30	0	0	40	1	1	0	1	43	2	4,7%
24h								459	31	6,8%
DTV_{Mo-Fr}								456	28	6,1%

[Allgemein]

Name: KP 6 - Bahnhofstr. / Wiesenstr.

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1: Wiesenstr.
Strasse 2: Bahnhofstr. Süd

Strasse 3:

Strasse 4: Bahnhofstr. Nord

[Vorhandene Stroeme]

1 = von Wiesenstr. nach Bahnhofstr. Nord

3 = von Wiesenstr. nach Bahnhofstr. Süd

4 = von Bahnhofstr. Süd nach Wiesenstr.

5 = von Bahnhofstr. Süd nach Bahnhofstr. Nord

11 = von Bahnhofstr. Nord nach Bahnhofstr. Süd

12 = von Bahnhofstr. Nord nach Wiesenstr.

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung				
	06:00	10:00	15 vormittags				
	15:00	19:00	15 nachmittags				

[Verkehrsmittel]

Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 1] = von	Wiesenstr. ı	nach Bahnhofst	tr. Nord							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	0	1	0			
06:30-06:45	0	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	6	0	1	0	0			
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	4	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	1	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	3	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	3	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	4	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	4	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	3	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	3	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	2	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	2	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	1	0			
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	1	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	31	0	3	1	0	35	1	2,9%
7:00 - 8:00	0	0	5	0	1	0	0	6	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	20	0	0	1	0	21	1	4,8%
15:30 - 16:30	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0,0%
24h								102	4	3,9%
DTV_{Mo-Fr}								102	4	3,9%

[Strom 3] = von	Wiesenstr. ı	nach Bahnhofs	tr. Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	4	2	1	0	0			
06:15-06:30	0	0	8	1	1	1	0			
06:30-06:45	0	0	5	1	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	11	1	0	3	1			
07:00-07:15	0	0	7	2	1	0	0			
07:15-07:30	0	0	9	1	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	9	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	10	2	1	0	0			
08:00-08:15	0	0	5	3	0	1	0			
08:15-08:30	0	0	6	1	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	8	0	0	1	0			
08:45-09:00	0	0	5	2	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	4	1	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	13	2	1	1	0			
09:30-09:45	0	0	13	0	0	1	0			
09:45-10:00	0	0	18	1	1	1	0			
15:00-15:15	1	0	11	0	2	0	0			
15:15-15:30	0	0	19	2	0	1	0			
15:30-15:45	0	0	18	2	1	0	0			
15:45-16:00	0	0	17	1	1	0	0			
16:00-16:15	0	0	18	2	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	17	2	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	5	1	2	0	1			
16:45-17:00	0	0	21	1	0	0	0			
17:00-17:15	0	1	9	1	1	0	0			
17:15-17:30	0	0	14	1	0	0	0			
17:30-17:45	0	1	10	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	12	1	1	0	0			
18:00-18:15	0	0	6	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	10	1	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	15	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	1	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	135	20	7	9	1	172	30	17,4%
7:00 - 8:00	0	0	35	5	3	0	0	43	5	11,6%
15:00 - 19:00	1	2	205	16	8	1	1	233	18	7,7%
15:30 - 16:30	0	0	70	7	2	0	0	79	7	8,9%
24h								741	92	12,4%
DTV_{Mo-Fr}								732	83	11,3%

[Strom 4] = von	Bahnhofstr.	Süd nach Wies	senstr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	10	3	2	0	0			
06:15-06:30	2	0	12	0	1	0	0			
06:30-06:45	0	0	10	4	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	22	1	1	0	0			
07:00-07:15	0	0	14	1	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	26	1	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	21	1	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	22	1	1	0	0			
08:00-08:15	1	0	13	1	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	5	0	0	1	0			
08:30-08:45	0	0	6	1	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	6	1	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	11	1	0	1	0			
09:15-09:30	0	0	8	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	15	1	1	1	0			
09:45-10:00	0	0	16	2	0	0	0			
15:00-15:15	1	1	16	1	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	11	0	2	1	0			
15:30-15:45	0	0	17	1	0	0	0			
15:45-16:00	2	0	27	3	0	1	0			
16:00-16:15	0	0	15	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	13	1	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	9	0	3	2	0			
16:45-17:00	0	0	8	3	0	0	0			
17:00-17:15	1	0	15	1	0	1	1			
17:15-17:30	0	0	11	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	8	1	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	13	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	11	1	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	11	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	2	2	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0			
						_		Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	3	0	217	19	8	3	0	247	22	8,9%
7:00 - 8:00	0	0	83	4	2	0	0	89	4	4,5%
15:00 - 19:00	4	1	190	14	6	5	1	217	20	9,2%
15:30 - 16:30	2	0	72	5	1	1	0	79	6	7,6%
24h								849	80	9,4%
DTV_{Mo-Fr}								841	72	8,6%

[Strom 5] = von	Bahnhofstr.	. Süd nach Bahr	nhofstr. Nord							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	2	0	4	0	1	0	0			
06:15-06:30	1	0	3	0	0	0	1			
06:30-06:45	1	0	12	0	1	1	0			
06:45-07:00	3	1	22	0	4	1	1			
07:00-07:15	0	0	15	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	16	0	4	0	0			
07:30-07:45	0	0	25	0	0	1	0			
07:45-08:00	2	0	32	0	1	2	2			
08:00-08:15	1	0	16	0	1	1	0			
08:15-08:30	2	0	12	0	2	0	0			
08:30-08:45	1	0	20	0	1	0	0			
08:45-09:00	1	0	25	0	4	0	0			
09:00-09:15	1	0	22	0	4	0	0			
09:15-09:30	1	0	26	0	1	1	0			
09:30-09:45	1	0	24	0	1	0	0			
09:45-10:00	2	0	25	0	2	0	0			
15:00-15:15	0	0	18	0	2	1	0			
15:15-15:30	1	0	27	0	0	1	1			
15:30-15:45	0	0	31	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	21	0	0	0	0			
16:00-16:15	1	0	26	0	0	1	0			
16:15-16:30	1	0	32	0	3	1	1			
16:30-16:45	1	0	21	0	0	2	0			
16:45-17:00	0	0	29	0	1	0	1			
17:00-17:15	1	0	30	0	2	0	0			
17:15-17:30	2	0	28	0	0	0	0			
17:30-17:45	2	0	15	0	2	0	2			
17:45-18:00	0	0	15	0	1	0	0			
18:00-18:15	0	0	17	0	0	0	0			
18:15-18:30	1	0	18	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	11	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	11	0	2	0	0	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	19	1	299	0	27	7	4	338	3v 11	3,3%
7:00 - 8:00	2	0	88	0	5	3	2	98	5	5,1%
15:00 - 19:00	11	0	350	0	15	6	5	376	11	2,9%
15:30 - 16:30	2	0	110	0	3	2	1	116	3	2,6%
24h	-	Č		Ü	•	-	-	1307	42	3,2%
DTV _{Mo-Fr}								1302	38	2,9%
Mo-Fr								1302	50	2,370

[Strom 11] = voi	n Bahnhofst	r. Nord nach Ba	ahnhofstr. Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	3	0	2	4	0			
06:15-06:30	0	0	3	0	0	1	0			
06:30-06:45	0	0	3	0	0	2	0			
06:45-07:00	0	0	10	0	1	2	0			
07:00-07:15	0	0	11	0	1	0	1			
07:15-07:30	2	0	9	0	3	0	1			
07:30-07:45	0	0	11	0	2	1	0			
07:45-08:00	0	0	13	0	1	1	1			
08:00-08:15	0	0	10	0	0	0	1			
08:15-08:30	0	0	9	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	9	0	3	2	1			
08:45-09:00	0	0	16	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	16	0	4	0	0			
09:15-09:30	0	0	19	0	2	0	0			
09:30-09:45	0	0	29	0	2	0	0			
09:45-10:00	0	0	21	0	5	0	0			
15:00-15:15	0	0	26	0	3	0	0			
15:15-15:30	0	0	35	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	29	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	16	0	1	0	1			
16:00-16:15	0	0	27	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	35	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	25	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	30	0	0	1	0			
17:00-17:15	1	0	24	0	1	0	0			
17:15-17:30	2	0	22	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	29	0	2	0	0			
17:45-18:00	0	0	16	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	18	0	2	0	1			
18:15-18:30	0	0	20	0	1	0	0			
18:30-18:45	0	0	26	0	1	0	0			
18:45-19:00	1	0	12	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	2	0	192	0	28	13	5	238	18	7,6%
7:00 - 8:00	2	0	44	0	7	2	3	56	5	8,9%
15:00 - 19:00	4	0	390	0	14	1	2	407	3	0,7%
15:30 - 16:30	0	0	107	0	3	0	1	111	1	0,9%
24h								1180	40	3,4%
DTV_{Mo-Fr}								1175	36	3,1%

[Strom 12] = voi Zeit	n Bannnofsti Rad	r. Nord nach W Krad	riesenstr. PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0 0	0	0	0	0	0	Lastzug O			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	1	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	2	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	2	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	3	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	3	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	2	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	1	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	5	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	3	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	1	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	2	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	1	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	1	0			
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	1	0	1	0	0			
18:15-18:30	0	0	2	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	14	0	1	2	0	17	2	11,8%
7:00 - 8:00	0	0	4	0	0	1	0	5	1	20,0%
15:00 - 19:00	0	0	21	0	1	1	0	23	1	4,3%
15:30 - 16:30	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0,0%
24h								73	6	8,2%
DTV_{Mo-Fr}								72	5	6,9%

[Allgemein]

Name: KP 7 - Bahnhofstr. / Saalestr. / Hofzufahrt

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1: Bahnhofstr. West
Strasse 2: Bahnhofstr. Süd
Strasse 3: Hofzufahrt
Strasse 4: Saalestr.

[Vorhandene Stroeme]

1 = von Bahnhofstr. West nach Saalestr.

2 = von Bahnhofstr. West nach Hofzufahrt

3 = von Bahnhofstr. West nach Bahnhofstr. Süd

4 = von Bahnhofstr. Süd nach Bahnhofstr. West

5 = von Bahnhofstr. Süd nach Saalestr.

6 = von Bahnhofstr. Süd nach Hofzufahrt

7 = von Hofzufahrt nach Bahnhofstr. Süd

8 = von Hofzufahrt nach Bahnhofstr. West

9 = von Hofzufahrt nach Saalestr.

10 = von Saalestr. nach Hofzufahrt

11 = von Saalestr. nach Bahnhofstr. Süd 12 = von Saalestr. nach Bahnhofstr. West

13 = Wender von Bahnhofstr. Süd nach Bahnhofstr. Süd

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	15 vormittags
	15:00	19:00	15 nachmittags

[Verkehrsmittel]

Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 1] = von	Bahnhofstr.	West nach Saa	lestr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	1	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	1	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	2	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	1	0	0	0	0			
08:45-09:00	1	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	1	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	7	0	0	0	0	7	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0,0%
15:00 - 19:00	1	0	5	0	1	0	0	6	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0,0%
24h								24	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								24	0	0,0%

[Strom 2] = von	Bahnhofstr.	West nach Ho	fzufahrt							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	1	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	146	C) /	C) (A)
6.00 40.00		•	•				•	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	2	0	1	0	0	3	0	•
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	•
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	•
15:30 - 16:30 24h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	,
								5	0	•
DTV_{Mo-Fr}								5	0	0,0%

[Strom 3] = von	Bahnhofstr.	West nach Bal	nnhofstr. Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	2	0	0	1	0			
06:15-06:30	0	0	3	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	3	0	0	1	0			
06:45-07:00	0	0	3	0	0	1	0			
07:00-07:15	0	0	6	0	0	0	0			
07:15-07:30	1	0	4	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	6	0	1	0	0			
07:45-08:00	0	0	10	0	1	1	0			
08:00-08:15	0	0	8	0	0	0	1			
08:15-08:30	0	0	7	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	5	0	3	2	0			
08:45-09:00	0	0	11	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	14	0	3	0	0			
09:15-09:30	0	0	17	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	25	0	2	0	0			
09:45-10:00	0	0	19	0	4	0	0			
15:00-15:15	0	0	19	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	35	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	23	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	13	0	1	0	0			
16:00-16:15	0	0	23	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	25	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	20	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	23	0	0	0	0			
17:00-17:15	1	0	19	0	1	0	0			
17:15-17:30	0	0	18	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	24	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	14	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	12	0	1	0	0			
18:15-18:30	0	0	14	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	19	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	7	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	143	0	18	6	1	168	7	4,2%
7:00 - 8:00	1	0	26	0	3	1	0	30	1	3,3%
15:00 - 19:00	2	0	308	0	4	0	0	312	0	0,0%
15:30 - 16:30	1	0	80	0	1	0	0	81	0	0,0%
24h								878	13	1,5%
DTV_{Mo-Fr}								876	12	1,4%

[Strom 4] = von	Bahnhofstr.	Süd nach Bahr	nhofstr. West							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	2	0	4	0	1	0	0			
06:15-06:30	1	0	2	0	0	1	0			
06:30-06:45	1	0	7	0	1	1	0			
06:45-07:00	2	1	11	0	2	0	0			
07:00-07:15	0	0	7	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	8	0	2	0	0			
07:30-07:45	0	0	14	0	0	1	0			
07:45-08:00	2	0	28	0	1	2	0			
08:00-08:15	1	0	9	0	0	1	0			
08:15-08:30	2	0	9	0	3	0	0			
08:30-08:45	1	0	20	0	1	0	0			
08:45-09:00	0	0	22	0	3	0	0			
09:00-09:15	1	0	20	0	2	0	0			
09:15-09:30	1	0	19	0	1	0	0			
09:30-09:45	1	0	22	0	1	0	0			
09:45-10:00	0	0	23	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	15	0	1	0	0			
15:15-15:30	1	0	24	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	24	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	22	0	0	0	0			
16:00-16:15	1	0	26	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	26	0	0	0	1			
16:30-16:45	1	0	18	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	22	0	1	0	0			
17:00-17:15	1	0	26	0	2	0	0			
17:15-17:30	2	0	22	0	0	0	0			
17:30-17:45	2	0	12	0	2	0	0			
17:45-18:00	0	0	12	0	1	0	0			
18:00-18:15	0	0	14	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	10	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	4	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	7	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	15	1	225	0	19	6	0	251	6	2,4%
7:00 - 8:00	2	0	57	0	3	3	0	63	3	4,8%
15:00 - 19:00	9	0	284	0	8	0	1	293	1	0,3%
15:30 - 16:30	4	0	88	0	3	0	0	91	0	0,0%
24h								996	13	1,3%
DTV_{Mo-Fr}								994	12	1,2%

[Strom 5] = von	Bahnhofstr.	Süd nach Saale	estr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	1	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	4	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	11	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	6	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	5	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	5	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	8	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	1	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	1	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	3	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	2	0	0	0	0			
09:45-10:00	2	0	2	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	3	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	2	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	4	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	1	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	1	0	5	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	7	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	3	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	5	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	2	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	1	0	6	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	6	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	2	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	4	0	50	0	0	0	0	50	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	24	0	0	0	0	24	0	0,0%
15:00 - 19:00	2	0	52	0	0	0	0	52	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0,0%
24h								187	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								187	0	0,0%

[Strom 6] = von	Bahnhofstr.	Süd nach Hofz	ufahrt							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	0	0	1			
06:30-06:45	0	0	2	0	0	0	0			
06:45-07:00	1	0	4	0	2	0	1			
07:00-07:15	0	0	2	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	3	0	3	0	0			
07:30-07:45	0	0	4	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	2			
08:00-08:15	0	0	4	0	1	0	0			
08:15-08:30	0	0	2	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	2	0	1	0	0			
09:00-09:15	0	0	4	0	2	0	0			
09:15-09:30	0	0	7	0	0	1	0			
09:30-09:45	0	0	3	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	3	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	2	0	1	1	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	1	1			
15:30-15:45	0	0	5	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	1	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	3	1	0			
16:30-16:45	0	0	3	0	0	2	0			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	1	1			
17:00-17:15	0	0	2	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	2			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	2	0	0			
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	42	0	10	1	4	57	5	8,8%
7:00 - 8:00	0	0	9	0	3	0	2	14	2	14,3%
15:00 - 19:00	0	0	17	0	7	7	4	35	11	31,4%
15:30 - 16:30	0	0	7	0	0	3	1	11	4	36,4%
24h								168	31	18,5%
DTV_{Mo-Fr}								165	28	17,0%

[Strom 7] = von	Hofzufahrt ı	nach Bahnhofs	tr. Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	3	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	1	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	2	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	3	0	1	0	1			
07:15-07:30	0	0	1	0	2	0	1			
07:30-07:45	0	0	1	0	1	1	0			
07:45-08:00	0	0	2	0	0	1	1			
08:00-08:15	0	0	2	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	1			
08:45-09:00	0	0	3	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	1	0	1	0	0			
09:15-09:30	0	0	2	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	4	0	3	0	0			
15:15-15:30	0	0	2	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	4	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	3	0	0	0	1			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	4	0	1	0	0			
16:30-16:45	0	0	4	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	3	0	0	2	0			
17:00-17:15	0	0	3	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	3	0	2	0	1			
18:15-18:30	0	0	1	0	1	0	0			
18:30-18:45	0	0	2	0	1	0	0			
18:45-19:00	0	0	3	0	1	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	17	0	8	8	4	37	12	32,4%
7:00 - 8:00	0	0	7	0	4	2	3	16	5	31,3%
15:00 - 19:00	0	0	39	0	10	2	2	53	4	7,5%
15:30 - 16:30	0	0	11	0	0	2	0	13	2	15,4%
24h								165	31	18,8%
DTV_{Mo-Fr}								162	28	17,3%

[Strom 8] = von	Hofzufahrt	nach Bahnhofst	tr. West								
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug				
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0				
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0				
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0				
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0				
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0				
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0				
07:30-07:45	1	0	0	0	0	0	0				
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0				
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0				
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0				
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0				
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0				
09:00-09:15	0	0	2	0	0	0	0				
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0				
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0				
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0				
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0				
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0				
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0				
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0				
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0				
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0				
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0				
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0				
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0				
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0				
17:30-17:45	0	0	1	0	0	0	0				
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0				
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0				
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0				
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0				
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0				
								Kfz	SV		SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	2	0	0	0	0	2		0	0,0%
7:00 - 8:00	1	0	0	0	0	0	0	0		0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	3	0	0	0	0	3		0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	1	0	0	0	0	1		0	0,0%
24h								9		0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								9		0	0,0%

[Strom 9] = von										
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
24h								0	0	
DTV_{Mo-Fr}								0	0	
1410-11										-,

[Strom 10] = vor	n Saalestr. n	ach Hofzufahrt									
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug				
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0				
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0				
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0				
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0				
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0				
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0				
07:30-07:45	0	0	0	0	0	1	0				
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0				
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0				
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0				
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0				
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0				
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0				
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0				
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0				
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0				
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0				
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0				
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0				
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0				
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0				
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0				
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0				
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0				
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0				
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0				
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0				
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0				
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0				
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0				
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0				
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0				
								Kfz	SV		SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	0	0	0	1	0	1		1	100,0%
7:00 - 8:00	0	0	0	0	0	1	0	1		1	100,0%
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0,0%
24h								2		2	100,0%
$DTV_{Mo\text{-Fr}}$								2		2	100,0%

[Strom 11] = vor	n Saalestr. n	ach Bahnhofsti	r. Süd							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	1	0	2	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	5	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	3	0	0	0	0			
07:15-07:30	1	0	4	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	4	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	1	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	1	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	3	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	1	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	4	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	3	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	2	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	3	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	1	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	4	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	1	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	4	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	6	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	2	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	5	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	3	0	0	0	0			
17:15-17:30	2	0	3	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	1	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	4	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	6	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	33	0	2	0	0	35	0	0,0%
7:00 - 8:00	1	0	12	0	0	0	0	12	0	0,0%
15:00 - 19:00	2	0	47	0	1	0	0	48	0	0,0%
15:30 - 16:30	2	0	13	0	0	0	0	13	0	0,0%
24h								152	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								152	0	0,0%

[Strom 12] = vor	n Saalestr. n	ach Bahnhofsti	r. West							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0			
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	1	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	1	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	2	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	1	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	2	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	2	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0,0%
7:00 - 8:00	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0,0%
24h								20	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								20	0	0,0%

[Strom 13] = We	ender von Ba	ahnhofstr. Süd	nach Bahnhofs	tr. Süd						
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	2	0	1	1	0			
07:00-07:15	0	0	1	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	2	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	3	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	1	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	1	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	1	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	1	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	1	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	2	0	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	1	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	2	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0			
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	1	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	1	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	3	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	3	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	0	0	13	0	1	1	0	15	1	6,7%
7:00 - 8:00	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0,0%
15:00 - 19:00	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0,0%
24h								59	2	3,4%
DTV_{Mo-Fr}								59	2	3,4%

[Allgemein]

Name: KP 8 - Markgrafenweg / Wiesenstr.

Stadt: Naumburg (Saale)
Datum: Dienstag, 10.12.13
Wetter: wechselhaft

[Strassen]

Strasse 1:

Strasse 2: Markgrafenweg Süd

Strasse 3: Wiesenstr.

Strasse 4: Markgrafenweg Nord

[Vorhandene Stroeme]

5 = von Markgrafenweg Süd nach Markgrafenweg Nord

6 = von Markgrafenweg Süd nach Wiesenstr.

7 = von Wiesenstr. nach Markgrafenweg Süd

9 = von Wiesenstr. nach Markgrafenweg Nord

10 = von Markgrafenweg Nord nach Wiesenstr.

11 = von Markgrafenweg Nord nach Markgrafenweg Süd

[Zeitabschnitte]

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	06:00	10:00	15 vormittags
	15:00	19:00	15 nachmittags

[Verkehrsmittel]

[verkemsm	iitteij		
Name:	Rad	PkwE:	1.000
Name:	Krad	PkwE:	1.000
Name:	PKW	PkwE:	1.000
Name:	Bus	PkwE:	1.000
Name:	Lfw	PkwE:	1.000
Name:	LKW	PkwE:	1.000
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000

[Strom 5] = von	Markgrafen	weg Süd nach I	Markgrafenwe	g Nord						
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	2	0	3	0	0	0	0			
06:15-06:30	2	0	6	0	0	0	0			
06:30-06:45	2	0	8	0	0	0	0			
06:45-07:00	3	0	11	0	0	0	0			
07:00-07:15	2	0	4	0	1	0	0			
07:15-07:30	1	0	1	0	0	0	0			
07:30-07:45	2	0	3	0	0	0	0			
07:45-08:00	1	0	10	0	0	0	0			
08:00-08:15	3	0	1	0	0	1	0			
08:15-08:30	0	0	4	0	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	4	0	1	0	0			
08:45-09:00	1	0	6	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	2	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	4	1	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	9	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	7	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	4	0	0	0	0			
15:15-15:30	1	0	6	0	1	0	0			
15:30-15:45	0	0	6	0	1	0	0			
15:45-16:00	0	0	7	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	4	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	6	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	4	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	7	0	0	0	0			
17:00-17:15	2	0	5	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	6	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	4	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	12	0	1	0	0			
18:00-18:15	1	0	2	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	3	0	0	0	0			
18:30-18:45	2	0	2	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	3	0	0	0	0			
		_			_			Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	20	0	83	1	3	1	0	88	2	2,3%
7:00 - 8:00	6	0	18	0	1	0	0	19	0	0,0%
15:00 - 19:00	7	0	81	0	3	0	0	84	0	0,0%
15:30 - 16:30	0	0	23	0	1	0	0	24	0	0,0%
24h								315	4	1,3%
DTV_{Mo-Fr}								314	4	1,3%

[Strom 6] = von	Markgrafen	weg Süd nach	Wiesenstr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	6	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	1	0	0			
06:30-06:45	1	0	6	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	11	0	1	1	0			
07:00-07:15	1	0	12	0	2	0	0			
07:15-07:30	0	0	10	0	1	0	0			
07:30-07:45	0	0	16	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	11	0	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	5	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	3	0	1	0	0			
08:30-08:45	1	0	2	0	0	1	0			
08:45-09:00	0	0	9	0	0	0	0			
09:00-09:15	1	0	7	0	1	1	0			
09:15-09:30	0	0	11	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	8	0	1	1	0			
09:45-10:00	0	0	10	0	1	0	0			
15:00-15:15	0	0	7	0	1	2	0			
15:15-15:30	0	0	15	0	1	1	0			
15:30-15:45	0	0	9	0	1	1	0			
15:45-16:00	0	0	9	0	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	9	0	1	0	0			
16:15-16:30	1	0	14	0	0	2	0			
16:30-16:45	1	0	9	0	2	2	0			
16:45-17:00	0	0	12	0	0	0	1			
17:00-17:15	0	0	5	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	9	0	0	0	0			
17:30-17:45	1	1	8	0	0	1	0			
17:45-18:00	0	0	7	0	0	0	0			
18:00-18:15	1	0	9	0	0	0	0			
18:15-18:30	1	0	7	0	0	0	0			
18:30-18:45	2	0	5	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	5	0	0	0	0		617	014
6.00 10.00		0	420	0	10	-	0	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	4	0	129	0	10	5	0	144	5	3,5%
7:00 - 8:00	1	0	49 130	0	3	1	0 1	53 156	1	1,9%
15:00 - 19:00	7	1	139	0	6	9 3		156	10	6,4%
15:30 - 16:30 24h	1	0	41	0	2	3	0	46 540	3	6,5%
								549	29	5,3%
DTV_{Mo-Fr}								546	26	4,8%

	DI									
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	5	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	2	0	0	0	0			
06:30-06:45	0	0	1	0	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	4	0	0	1	0			
07:00-07:15	0	0	4	0	2	1	0			
07:15-07:30	1	0	1	0	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	9	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	2	0	0	1	0			
08:00-08:15	0	0	6	0	1	0	0			
08:15-08:30	0	0	2	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	2	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	7	0	1	1	0			
09:00-09:15	0	0	6	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	6	0	0	1	0			
09:30-09:45	0	0	10	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	8	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	10	0	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	13	0	0	2	0			
15:30-15:45	0	0	11	0	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	15	0	0	1	0			
16:00-16:15	1	0	7	0	1	0	0			
16:15-16:30	0	0	16	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	7	0	2	1	0			
16:45-17:00	0	0	10	0	0	0	0			
17:00-17:15	2	0	14	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	16	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	8	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	5	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	7	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	9	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	7	0	0	0	0			
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	1	0	75	0	4	5	0	84	5	6,0%
7:00 - 8:00	1	0	16	0	2	2	0	20	2	10,0%
15:00 - 19:00	4	0	155	0	5	4	0	164	4	2,4%
15:30 - 16:30	1	0	49	0	1	1	0	51	1	2,0%
24h								454	17	3,7%
DTV_{Mo-Fr}								452	15	3,3%

[Strom 9] = von	Wiesenstr.	nach Markgrafe	enweg Nord							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	5	2	2	1	0			
06:15-06:30	1	0	9	2	1	0	0			
06:30-06:45	0	0	6	4	1	2	0			
06:45-07:00	0	0	6	1	0	0	1			
07:00-07:15	1	0	5	1	1	0	0			
07:15-07:30	1	0	7	1	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	10	1	2	0	0			
07:45-08:00	0	0	9	1	0	1	0			
08:00-08:15	1	0	12	1	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	3	0	1	0	0			
08:30-08:45	1	0	5	1	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	4	1	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	7	1	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	5	0	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	9	1	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	7	2	0	0	0			
15:00-15:15	0	1	15	1	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	16	0	1	0	0			
15:30-15:45	0	0	15	1	2	0	0			
15:45-16:00	1	0	16	3	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	12	0	0	0	0			
16:15-16:30	1	0	10	1	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	7	0	2	0	0			
16:45-17:00	0	0	10	3	0	2	0			
17:00-17:15	0	0	14	1	0	0	0			
17:15-17:30	1	0	7	0	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	11	1	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	11	0	0	0	0			
18:00-18:15	1	0	17	1	1	0	0			
18:15-18:30	0	0	5	0	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	8	2	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0			
								Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	5	0	109	20	9	4	1	143	25	17,5%
7:00 - 8:00	2	0	31	4	3	1	0	39	5	12,8%
15:00 - 19:00	4	1	175	14	6	2	0	198	16	8,1%
15:30 - 16:30	2	0	53	5	2	0	0	60	5	8,3%
24h								624	78	12,5%
DTV_{Mo-Fr}								616	71	11,5%

[Strom 10] = vor	n Markgrafe	nweg Nord nad	ch Wiesenstr.							
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	1	0	7	2	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	12	2	1	0	0			
06:30-06:45	1	0	10	1	0	0	0			
06:45-07:00	0	0	6	1	0	0	0			
07:00-07:15	1	0	13	2	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	22	1	0	0	0			
07:30-07:45	0	0	9	0	0	0	0			
07:45-08:00	0	0	22	2	2	0	0			
08:00-08:15	0	0	7	3	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	6	1	1	0	0			
08:30-08:45	0	0	9	0	0	0	0			
08:45-09:00	0	0	4	2	0	1	0			
09:00-09:15	0	0	7	1	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	7	2	1	0	0			
09:30-09:45	0	0	12	0	0	1	0			
09:45-10:00	1	0	9	1	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	10	0	1	0	0			
15:15-15:30	0	0	6	2	0	0	0			
15:30-15:45	0	0	4	2	0	0	0			
15:45-16:00	0	0	12	1	0	0	0			
16:00-16:15	0	0	13	2	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	9	2	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	8	1	1	0	0			
16:45-17:00	0	0	12	1	0	1	0			
17:00-17:15	0	0	9	1	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	4	1	0	0	0			
17:30-17:45	0	0	6	0	1	0	0			
17:45-18:00	0	0	8	1	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	3	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	6	1	0	0	0			
18:30-18:45	0	0	7	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	1	0	0	0			
					_	_		Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	4	0	162	21	5	2	0	190	23	12,1%
7:00 - 8:00	1	0	66	5	2	0	0	73	5	6,8%
15:00 - 19:00	0	0	118	16	3	1	0	138	17	12,3%
15:30 - 16:30	0	0	38	7	0	0	0	45	7	15,6%
24h								600	76	12,7%
DTV_{Mo-Fr}								592	69	11,7%

[Strom 11] = voi	n Markgrafe	nweg Nord nac	h Markgrafen	weg Süd						
Zeit	Rad	Krad	PKW	Bus	Lfw	LKW	Lastzug			
06:00-06:15	0	0	3	0	0	0	0			
06:15-06:30	0	0	3	0	0	0	0			
06:30-06:45	1	0	4	0	0	0	0			
06:45-07:00	1	0	6	0	1	0	0			
07:00-07:15	2	0	4	0	0	0	0			
07:15-07:30	0	0	1	0	0	0	0			
07:30-07:45	1	0	1	0	0	0	0			
07:45-08:00	3	0	3	0	0	0	0			
08:00-08:15	0	0	5	0	0	0	0			
08:15-08:30	0	0	2	0	0	0	0			
08:30-08:45	0	0	3	0	2	0	0			
08:45-09:00	1	0	4	0	0	0	0			
09:00-09:15	0	0	5	0	0	0	0			
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	0			
09:30-09:45	0	0	6	0	0	0	0			
09:45-10:00	0	0	1	0	0	0	0			
15:00-15:15	0	0	4	0	0	0	0			
15:15-15:30	0	0	8	0	0	0	0			
15:30-15:45	2	0	5	0	0	0	0			
15:45-16:00	2	0	5	0	0	0	0			
16:00-16:15	3	0	1	0	1	0	0			
16:15-16:30	3	0	3	0	0	0	0			
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	2	0	5	0	0	0	0			
17:00-17:15	3	0	4	0	0	0	0			
17:15-17:30	1	0	3	0	0	0	0			
17:30-17:45	3	0	4	0	0	0	0			
17:45-18:00	3	0	8	0	0	0	0			
18:00-18:15	0	0	4	0	0	0	0			
18:15-18:30	2	0	4	0	0	0	0			
18:30-18:45	1	0	6	0	0	0	0			
18:45-19:00	2	0	2	0	0	0	0			
	_	_		_		_	_	Kfz	SV	SV-Anteil
6:00 - 10:00	9	0	52	0	3	0	0	55	0	0,0%
7:00 - 8:00	6	0	9	0	0	0	0	9	0	0,0%
15:00 - 19:00	27	0	66	0	1	0	0	67	0	0,0%
15:30 - 16:30	10	0	14	0	1	0	0	15	0	0,0%
24h								223	0	0,0%
DTV_{Mo-Fr}								223	0	0,0%