



# Verkehrsuntersuchung B-Plan Schlachthof-Speyerdorfer Straße, II. Änderung

Aktualisierung (August 2017)

Neustadt an der Weinstraße

## 23. August 2017: Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

### Aufgabe

Im November 2016 wurde eine Verkehrsuntersuchung zum damals aktuellen Bebauungsplan-Vorentwurf "Schlachthof Speyerdorfer Straße, II. Änderung" durchgeführt. In der Zwischenzeit haben sich jedoch die Planungen konkretisiert, so dass manche Arbeitsschritte der Verkehrsuntersuchung nochmals durchgeführt werden müssen.

In der Verkehrsuntersuchung aus 2016 wurde von 350 Wohneinheiten als neue Nutzungen ausgegangen. Der aktuelle Bebauungsplan-Entwurf (Stand 14. August 2017) geht dahingegen nur noch von etwa 250 Wohneinheiten aus. Der aktuelle Entwurf sieht zusätzlich im Südwesten des B-Plan-Gebietes ein kleines Gewerbegebiet (Bruttogeschossfläche etwa 4.500 m<sup>2</sup>) und im Südosten ein großflächiger Lebensmitteleinzelhandel mit maximal 1.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor. Dabei ist davon auszugehen, dass der im Bestand direkt südlich vom Untersuchungsgebiet angesiedelte Discounter diese Einzelhandelsfläche zukünftig nutzen wird.

Da erwartet wird, dass eine Nachnutzung der bestehenden Discounter-Fläche erfolgt (die verkehrlich für die Aussagen der Untersuchung relevant ist), wird von einer Nachnutzung mit nicht-innenstadtrelevantem (bzw. nicht-nahversorgungsrelevantem) Sortiment ausgegangen.

### Verkehrsaufkommen neue Nutzungen

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs aus diesen geänderten Ausgangsplanungen wird wieder in enger Anlehnung an die Fachliteratur<sup>1+2</sup> vorgenommen. Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft.

Für die Berechnung des induzierten Verkehrs der künftigen Nutzung durch den motorisierten Verkehr (MIV) werden Bewohnerverkehre, Beschäftigtenverkehre, Besucher- und Kundenverkehre sowie Wirtschaftsverkehre anhand einzelner Nutzungsansprüche und Kenngrößen unterschieden und anschließend das Gesamtverkehrsaufkommen ermittelt.

- 
- 1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.
  - 2 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung (Heft 42). Wiesbaden 2000.

Folgende Planungen wurden berücksichtigt:

- 250 Wohneinheiten
- Gewerbegebiet mit 4.500 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche
- Discounter mit 1.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
- als Nachnutzung des bestehenden Discounter außerhalb des eigentlichen B-Plan-Gebiets:  
Einzelhandelseinrichtung mit 1.100 m<sup>2</sup> nicht-innenstadtrelevanter Verkaufsfläche (im Sinne einer worst-case-Betrachtung)

Die aktuellen Konzepte sehen im Untersuchungsgebiet den Bau von etwa 250 Wohneinheiten vor. Durch diese Entwicklungen ist mit etwa 750 zusätzlichen Bewohnern zu rechnen, welche am Tag etwa 1.400 Kfz-Fahrten durchführen. Aufgrund des Besucherverkehrs werden etwa 70 weitere Kfz-Fahrten induziert und der Wirtschaftsverkehr beträgt etwa 40 Kfz-Fahrten am Tag.

Das Gewerbegebiet im Südwesten induziert am Tag etwa 150 Kfz-Fahrten im Beschäftigtenverkehr. Zusätzlich sind mit etwa 60 Kfz-Fahrten pro Tag im Kundenverkehr und 70 Kfz-Fahrten am Tag im Wirtschaftsverkehr zu rechnen.

Bei den Einzelhandelseinrichtungen müssen verschiedene Abminderungseffekte berücksichtigt werden. Da in räumlicher Nähe weitere Märkte vergleichbarer Branchen bestehen, kann davon ausgegangen werden, dass das Kundenpotential teilweise bereits ausgeschöpft ist. Die Literatur empfiehlt, hierfür einen Abschlag von etwa 15 Prozent anzunehmen. Für diese Untersuchung nicht zu beachten ist hingegen der "Verbundeffekt"<sup>3</sup>.

Bei Kfz-Fahrten zu einer neuen Handelseinrichtung ist außerdem von einem signifikanten Anteil an bereits im Quartier vorhandenem Verkehr auszugehen, der somit nicht als Neuverkehr auftritt. Ein Teil der Kunden befindet sich auf der Fahrt zu einem räumlich an anderer Stelle gelegenen Ziel und tätigt seinen Einkauf als Zwischenstopp. Dies ist insbesondere beim Umzug des bestehenden Discounters der Fall, da davon auszugehen ist, dass der Großteil der abzuschätzenden Kunden bereits im Bestand erfasst wurde. Der Anteil dieses sogenannten "Mitnahmeeffekts" wird dementsprechend mit 90 Prozent angenommen. Die Zahl der Kfz-Fahrten durch Kunden wird demnach im übergeordneten Netz um diesen Anteil reduziert – an der Gebietseinfahrt treten diese Verkehre jedoch weiterhin vollumfänglich auf. Auch für die neue Einzel-

---

3 bei mehreren räumlich zusammenliegenden Handelseinrichtungen verschiedener Branchen ist zu beobachten, dass ein Teil der Kunden mehrere im Gebiet vorhandene Märkte aufsucht – das gesamte Kundenaufkommen der Märkte ist demnach geringer als die Summe der Kundenaufkommen der einzelnen Märkte

handelseinrichtung mit nicht-innenstadtrelevantem (bzw. nicht-nahversorgungsrelevantem) Sortiment wird von einem Mitnahmeeffekt von 50 Prozent ausgegangen.

Somit wird ein tägliches Kundenverkehrsaufkommen von etwa 2.050 Kfz-Fahrten hergeleitet (wovon im übergeordneten Netz jedoch nur etwa 200 Kfz-Fahrten als Neuverkehr auftreten). Der zu erwartende Beschäftigtenverkehr beträgt etwa 20 Kfz-Fahrten am Tag und der Wirtschaftsverkehr etwa 10 Kfz-Fahrten am Tag.

Die detaillierte Abschätzung der Verkehrserzeugung befindet sich in **Anlage 1**.

**Die neuen Nutzungen des Bebauungsplans induzieren demnach einen Tagesverkehr von etwa 3.870 Kfz/24h (jeweils etwa 1.935 Fahrten im Quell- sowie im Zielverkehr), wovon im übergeordneten Netz etwa 2.000 Kfz/24h als Neuverkehr auftreten.**

Die nachgenutzte Einzelhandelseinrichtung südlich des Bebauungsplan-Gebietes induziert zusätzlich etwa 600 Kfz/24h, wovon im übergeordneten Netz etwa 300 Kfz/24h als Neuverkehr zu verzeichnen sind.

### **Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden**

Maßgeblich für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung der Gebiete sind die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde. Für die weitere Bearbeitung werden die Verkehrsanteile während der Spitzenstunden aus normierten Tagesganglinien<sup>4+5</sup> abgeleitet, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog **Tabelle 1** auf die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde.

---

4 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

5 INFAS - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Mobilität in Deutschland 2008 (beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Bonn 2009.

Nutzergruppen	vormittägliche Spitzenstunde		nachmittägliche Spitzenstunde	
	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
Bewohner	2,0 %	14,0 %	14,0 %	6,0 %
Besucher	3,5 %	3,0 %	6,0 %	5,0 %
Wirtschaftsverkehr Wohnen	8,0 %	5,0 %	7,0 %	9,0 %
Beschäftigte Gewerbe	29,0 %	4,0 %	2,0 %	21,0 %
Kunden Gewerbe	9,5 %	2,5 %	5,5 %	9,5 %
Wirtschaftsverkehr Gewerbe	5,5 %	9,0 %	7,0 %	8,0 %
Beschäftigte Handel	5,0 %	1,0 %	1,0 %	5,0 %
Kunden Handel	4,5 %	3,0 %	13,0 %	11,0 %
Wirtschaftsverkehr Handel	5,5 %	9,0 %	7,0 %	8,0 %

**Tabelle 1: Anteile der Spitzenstunde am Tagesverkehr nach Nutzergruppen**

Unter Verwendung dieser Anteile ergibt sich in den jeweiligen Spitzenstunden folgendes zusätzliches Verkehrsaufkommen für die Nutzungen des Bebauungsplans:

- Zielverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 89 Kfz/h
- Quellverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 138 Kfz/h
- Zielverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 240 Kfz/h
- Quellverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 181 Kfz/h

### **Erschließung und Verkehrsverteilung**

Die geplanten Nutzungen sollen über eine gebietsinterne Straße erschlossen werden, die im Süden an die Speyerdorfer Straße und im Norden an die Industriestraße bzw. in Verlängerung an die Spitalbachstraße anschließt. Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt (**Anlage 2**). Die Verteilung der Neuverkehre orientiert sich an den im Bestand erfassten Knotenstromverteilungen. Im Vergleich zur Basisuntersuchung wurden die Anteile der südlichen Gebietszufahrt aufgrund der dort angesiedelten Einzelhandelseinrichtung erhöht.

Die daraus resultierenden induzierten Verkehrsmengen werden auf das bestehende Straßennetz umgelegt (**Anlage 3**).

### **Prognosebelastung im Straßennetz mit neuen Nutzungen**

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen wird mit der heutigen Verkehrsbelastung überlagert. Durch die Überlagerung wird die Prognosebelastung für das umgebende Straßennetz ermittelt.

Die durch die geplanten Nutzungen entstehenden Kfz-Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten sind für die beiden Spitzenstunden in **Anlage 4** dargestellt.

Es zeigt sich, dass in beiden Spitzenstunden die Verkehrsmengen auf den untersuchten Querschnitten im übergeordneten Straßennetz nur unerheblich steigen.

### Leistungsfähigkeiten Prognose

Für die zukünftige Situation sind, wie im Bestand, ebenfalls die Leistungsfähigkeiten zu bestimmen. Es wurde überprüft, ob das zusätzliche Verkehrsaufkommen an den umliegenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und somit die Erschließung gesichert ist.

**Tabelle 2** bis **Tabelle 5** zeigen die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsmengen für die vormittägliche und die nachmittägliche Spitzenstunde auf. Die dazugehörigen ausführlichen Leistungsfähigkeitsberechnungen sind detailliert in **Anlage 5** zusammengestellt.

<b>Knotenpunkt 1: Landauer Str. / Speyerdorfer Str.</b>				
	<b>Bestand</b>		<b>Prognose</b>	
Spitzenstunde	Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.495	1.889	1.539	1.951
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Fahrzeugstrom)	48,6 (K4)	62,3 (K2)	49,3 (K4)	66,4 (K2)
Verkehrsqualitätsstufe	C	D	C	D

**Tabelle 2: Leistungsfähigkeitskennwerte – Prognose Knotenpunkt 1**

<b>Knotenpunkt 2: Speyerdorfer Str. / Schlachthofstr.</b>				
	<b>Bestand</b>		<b>Prognose</b>	
Spitzenstunde	Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	739	982	791	1.052
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Fahrzeugstrom)	7,5 (4)	11,7 (4)	8,1 (4)	13,3 (4)
Verkehrsqualitätsstufe	A	B	A	B

**Tabelle 3: Leistungsfähigkeitskennwerte – Prognose Knotenpunkt 2**

<b>Knotenpunkt 3: Speyerdorfer Str. / Zufahrt Einzelhandel / zukünftige Gebietszufahrt</b>				
	<b>Bestand</b>		<b>Prognose</b>	
	Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag
Spitzenstunde				
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	709	1.042	847	1.226
mittlere Wartezeit [s] ( <i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i> )	8,8 (4)	15,9 (10)	11,5 (10)	27,6 (10)
Verkehrsqualitätsstufe	A	B	B	C

**Tabelle 4: Leistungsfähigkeitskennwerte – Prognose Knotenpunkt 3**

<b>Knotenpunkt 4: Spitalbachstr. / Industriestr.</b>				
	<b>Bestand</b>		<b>Prognose</b>	
	Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag
Spitzenstunde				
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	535	726	590	831
mittlere Wartezeit [s] ( <i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i> )	7,0 (5)	8,9 (5)	7,5 (10)	10,8 (10)
Verkehrsqualitätsstufe	A	A	A	B

**Tabelle 5: Leistungsfähigkeitskennwerte – Prognose Knotenpunkt 4**

Die Berechnungsergebnisse zeigen auf, dass auch bei vollständiger Entwicklung des Untersuchungsgebiets an den untersuchten Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben ist. Die Qualität des Verkehrsablaufs verringert sich lediglich an den Knotenpunkten 3 und 4 um jeweils eine Verkehrsqualitätsstufe (wobei die nun schlechtestes Stufe immer noch Stufe C = "Befriedigend" ist).

## **Fazit**

**Zusammenfassend ist festzustellen, dass somit keine Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich sind, um die zu erwartenden Neuverkehre leistungsfähig abzuwickeln.**

Die empfohlene Einrichtung einer Querungshilfe vom Bebauungsplangebiet zum ehemaligen Discounter südlich der Speyerdorfer Straße wird durch den geplanten Umzug des Discounters nicht mehr benötigt. Bei der Gestaltung der Gebietszufahrt ist jedoch der Radweg im Zweirichtungsverkehr unbedingt zu beachten.

**Anlagen**



<b>Neuverkehr Untersuchungsgebiet</b>		
<b>Summe Neuverkehr</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>3.866</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.933
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.933
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>227</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	89
Quellverkehr	[Kfz/h]	138
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>421</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	240
Quellverkehr	[Kfz/h]	181

<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr Discounter</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.060
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	77
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	247
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>90%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme im Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-1.854
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-69
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-222
<b>Summe Neuverkehr auf bestehender Straße</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>2.012</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.006
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.006
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>158</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	62
Quellverkehr	[Kfz/h]	96
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>199</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	113
Quellverkehr	[Kfz/h]	86

<b>Wohnnutzungen</b>		
Wohneinheiten	[WE]	250
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	750
<b>Bewohnerverkehr</b>		
Wege/Bewohner	[Wege/Pers. *24h]	3,8
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	2.850
Anteil heimgebundener Wege	[%]	90%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	2.565
MIV-Anteil	[%]	65%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>1.389</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	695
Quellverkehr	[Kfz/24h]	695
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	2,0%
Quellverkehr	[%]	14,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>111</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	14
Quellverkehr	[Kfz/h]	97
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	14,0%
Quellverkehr	[%]	6%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>139</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	97
Quellverkehr	[Kfz/h]	42

<b>Wohnnutzungen</b>		
Wohneinheiten	[WE]	250
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	750
<b>Besucherverkehr Wohnnutzungen</b>		
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bew	[%]	5%
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>69</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	35
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	35
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	3,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>2</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	6,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>4</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	2

<b>Wohnnutzungen</b>		
Wohneinheiten	[WE]	250
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	750
<b>Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen</b>		
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	38
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Kfz/24h]	<b>38</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	19
Quellverkehr	[Kfz/24h]	19
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>3</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>3</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	2
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	15%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Lkw/24h]	<b>6</b>
Zielverkehr	[Lkw/24h]	3
Quellverkehr	[Lkw/24h]	3
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Lkw/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Lkw/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

<b>Gewerbenutzung</b>		
Bruttogeschossfläche (BGF)	[m²]	4.500
Beschäftigte je 100 m² BGF	[Pers./100m²]	2,0
Beschäftigte	[Pers.]	90
<b>Beschäftigtenverkehr Gewerbe</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	90%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	203
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>148</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	74
Quellverkehr	[Kfz/24h]	74
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	29%
Quellverkehr	[%]	4%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>24</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	21
Quellverkehr	[Kfz/h]	3
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	2%
Quellverkehr	[%]	21%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>17</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	16

<b>Gewerbenutzung</b>		
Bruttogeschossfläche (BGF)	[m <sup>2</sup> ]	4.500
Beschäftigte je 100 m <sup>2</sup> BGF	[Pers./100m <sup>2</sup> ]	2,0
Beschäftigte	[Pers.]	90
<b>Kundenverkehr Gewerbe</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Person]	0,8
Summe Wege	[Wege]	72
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>59</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	30
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	30
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	9,5%
Quellverkehr	[%]	2,5%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>4</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	3
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,5%
Quellverkehr	[%]	9,5%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>5</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

<b>Gewerbenutzung</b>		
Bruttogeschosfläche (BGF)	[m <sup>2</sup> ]	4.500
Beschäftigte je 100 m <sup>2</sup> BGF	[Pers./100m <sup>2</sup> ]	2,0
Beschäftigte	[Pers.]	90
<b>Wirtschaftsverkehr Gewerbe</b>		
von den im Gebiet Beschäftigten unternommen	[Wege/Person]	0,5
Summe Wege	[Wege]	45
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	37
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>		
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	25%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	37
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>74</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	37
Quellverkehr	[Kfz/24h]	37
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,5%
Quellverkehr	[%]	9,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>5</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	3
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>6</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	3
Quellverkehr	[Kfz/h]	3
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	25%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	9
Quellverkehr	[Lkw/24h]	9
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	1
Quellverkehr	[Lkw/h]	1
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	1
Quellverkehr	[Lkw/h]	1

<b>Einzelhandel (Discounter)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m²]	1.250
Beschäftigte je 100 m² VKF	[Pers./100m²]	1,25
Beschäftigte	[Pers.]	16
<b>Beschäftigtenverkehr Discounter</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	2,0
Anwesenheitsgrad	[%]	90%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	29
MIV-Anteil	[%]	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Kfz/24h]	<b>18</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	9
Quellverkehr	[Kfz/24h]	9
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5%
Quellverkehr	[%]	1%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	1%
Quellverkehr	[%]	5%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0

<b>Einzelhandel (Discounter)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.250
Kunden u. Besucher je m <sup>2</sup> VKF	[Pers./m <sup>2</sup> ]	2,1
Kunden und Besucher	[Pers.]	2.625
<b>Kundenverkehr Discounter</b>		
Wege/Kunden	[Wege/Person]	2,0
Summe Wege	[Wege]	5.250
MIV-Anteil	[%]	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,3
Konkurrenzeffekt	[%]	15%
Verbundeffekt	[%]	0%
Mitnahmeeffekt ( <i>siehe unten</i> )	[%]	<i>siehe unten</i>
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.030
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.030
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	4,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	46
Quellverkehr	[Kfz/h]	31
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	13,0%
Quellverkehr	[%]	11,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	134
Quellverkehr	[Kfz/h]	113
<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.060
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	77
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	247
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>90%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme im Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-1.854
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-69
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-222

<b>Einzelhandel (Discounter)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.250
Beschäftigte je 100 m <sup>2</sup> VKF	[Pers./100m <sup>2</sup> ]	1,3
Beschäftigte	[Pers.]	16
<b>Wirtschaftsverkehr Discounter</b>		
von den im Gebiet Beschäftigten unternommen	[Wege/Person]	0,1
Summe Wege	[Wege]	2
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	2
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>		
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	50%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	9
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>11</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	6
Quellverkehr	[Kfz/24h]	6
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,5%
Quellverkehr	[%]	9,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>1</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	80%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	5
Quellverkehr	[Lkw/24h]	5
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	1
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

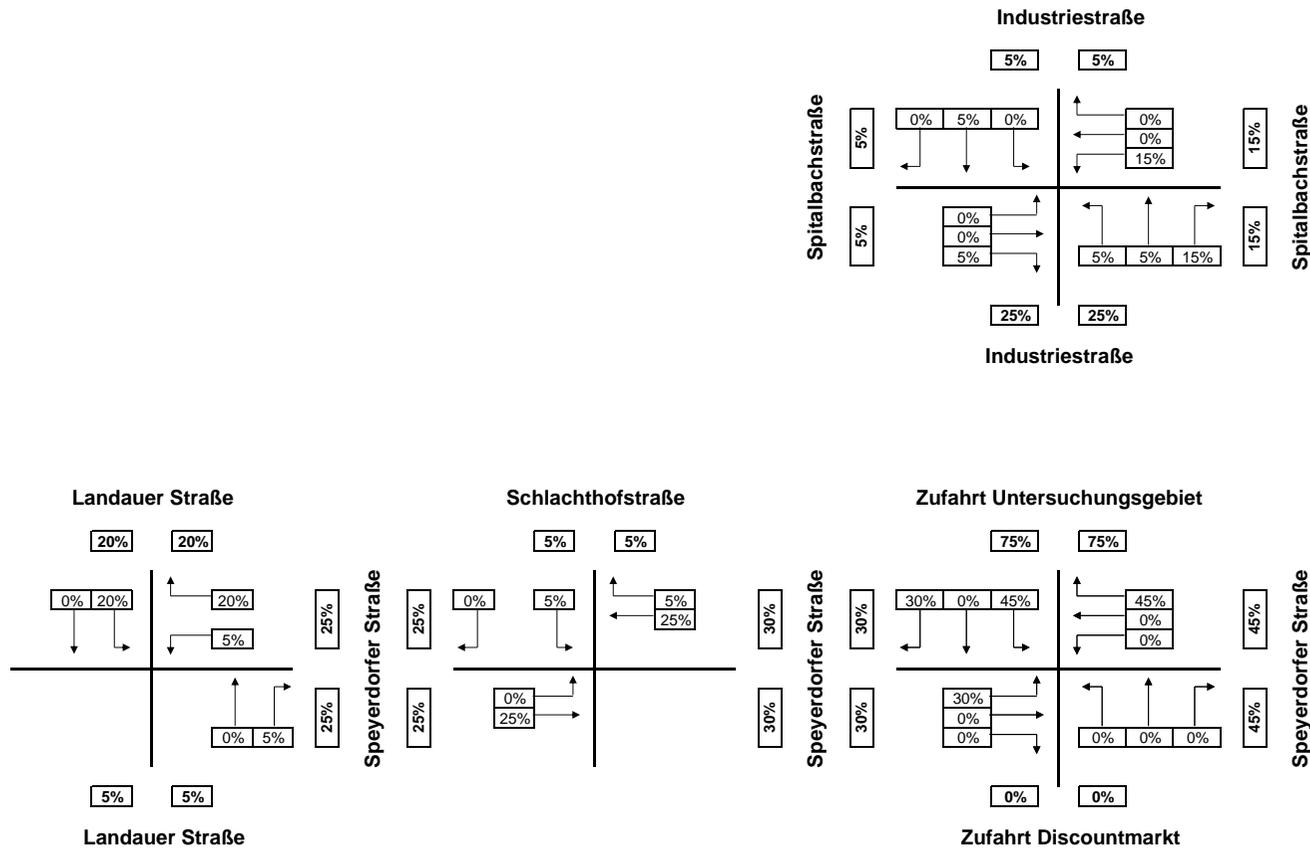
<b>Einzelhandel (nicht innenstadt-relevant)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m²]	1.100
Beschäftigte je 100 m² VKF	[Pers./100m²]	0,8
Beschäftigte	[Pers.]	9
<b>Beschäftigtenverkehr Einzelhandel</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	2,0
Anwesenheitsgrad	[%]	90%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	16
MIV-Anteil	[%]	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>10</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	5
Quellverkehr	[Kfz/24h]	5
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5%
Quellverkehr	[%]	1%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	1%
Quellverkehr	[%]	5%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0

<b>Einzelhandel (nicht innenstadt-relevant)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.100
Kunden u. Besucher je m <sup>2</sup> VKF	[Pers./m <sup>2</sup> ]	0,5
Kunden und Besucher	[Pers.]	550
<b>Kundenverkehr Einzelhandel</b>		
Wege/Kunden	[Wege/Person]	2,0
Summe Wege	[Wege]	1.100
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,3
Konkurrenzeffekt	[%]	15%
Verbundeffekt	[%]	0%
Mitnahmeeffekt ( <i>siehe unten</i> )	[%]	<i>siehe unten</i>
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	288
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	288
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	4,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	13
Quellverkehr	[Kfz/h]	9
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	13,0%
Quellverkehr	[%]	11,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	37
Quellverkehr	[Kfz/h]	32
<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	575
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	22
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	69
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>50%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme im Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-288
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-11
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-35

<b>Einzelhandel (nicht innenstadt-relevant)</b>		
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.100
Beschäftigte je 100 m <sup>2</sup> VKF	[Pers./100m <sup>2</sup> ]	1,3
Beschäftigte	[Pers.]	9
<b>Wirtschaftsverkehr Einzelhandel</b>		
von den im Gebiet Beschäftigten unternommen	[Wege/Person]	0,1
Summe Wege	[Wege]	1
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	1
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>		
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	50%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	5
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>6</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	3
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,5%
Quellverkehr	[%]	9,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	80%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	5
Zielverkehr	[Lkw/24h]	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	2
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

**Anlage 2**  
Verteilung des zusätzlichen Neuverkehrs

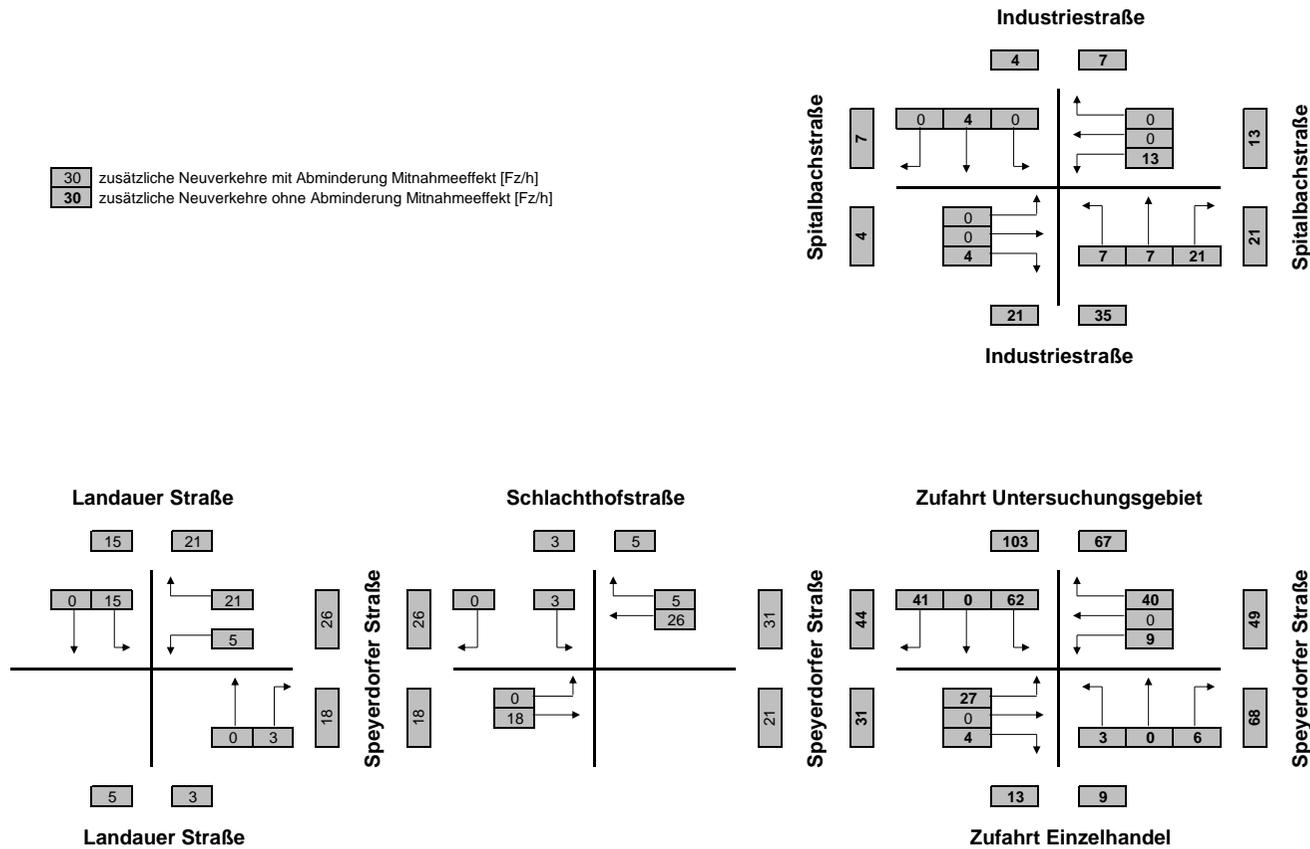
**Verteilung des zusätzlichen Neuverkehrs**



**Anlage 3**  
Verkehrsmengen zusätzliche Neuverkehre

**Verkehrsmengen zusätzliche Neuverkehre**  
Spitzenstunde vormittags

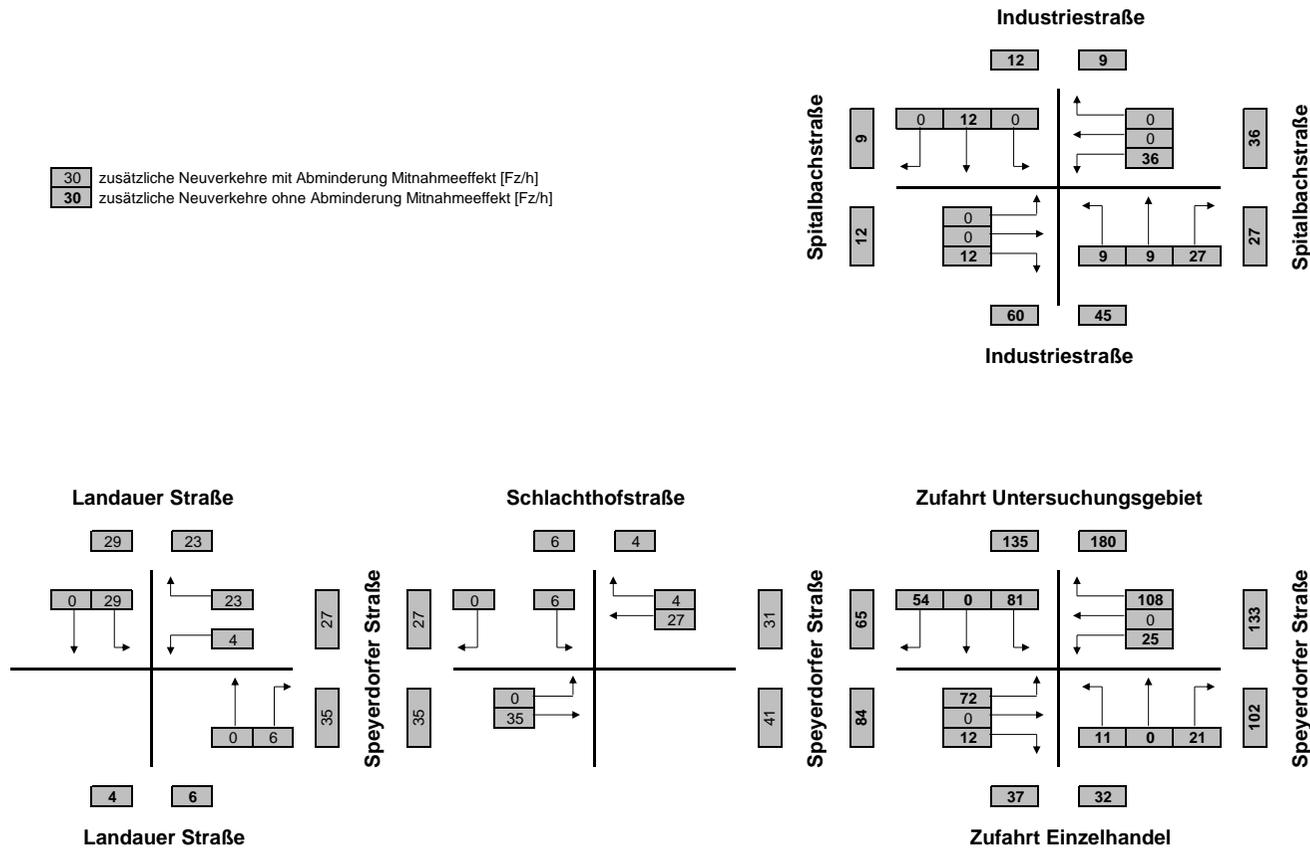
30 zusätzliche Neuverkehre mit Abminderung Mitnahmeeffekt [Fz/h]  
30 zusätzliche Neuverkehre ohne Abminderung Mitnahmeeffekt [Fz/h]



**Verkehrsmengen zusätzliche Neuverkehre**

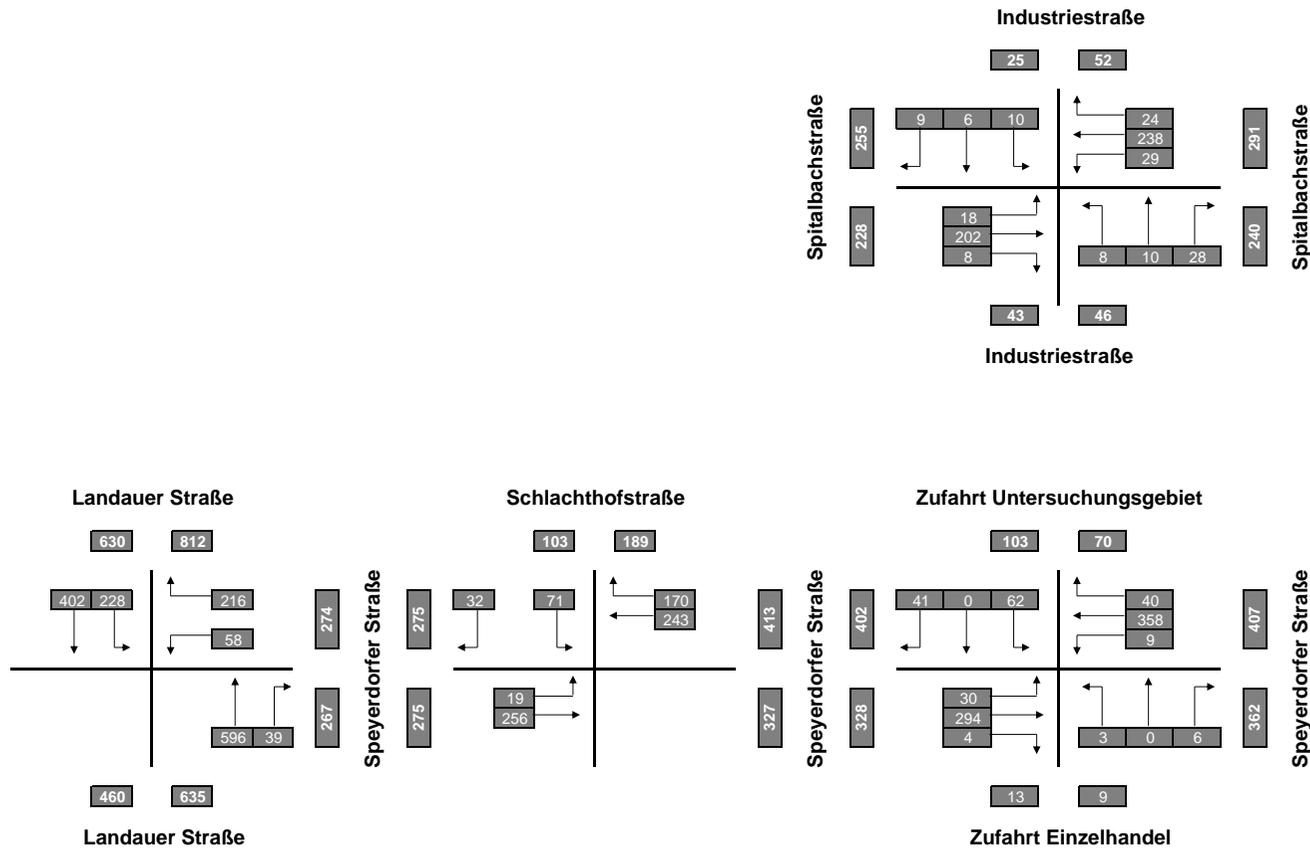
Spitzenstunde nachmittags

- 30 zusätzliche Neuverkehre mit Abminderung Mitnahmeeffekt [Fz/h]
- 30 zusätzliche Neuverkehre ohne Abminderung Mitnahmeeffekt [Fz/h]



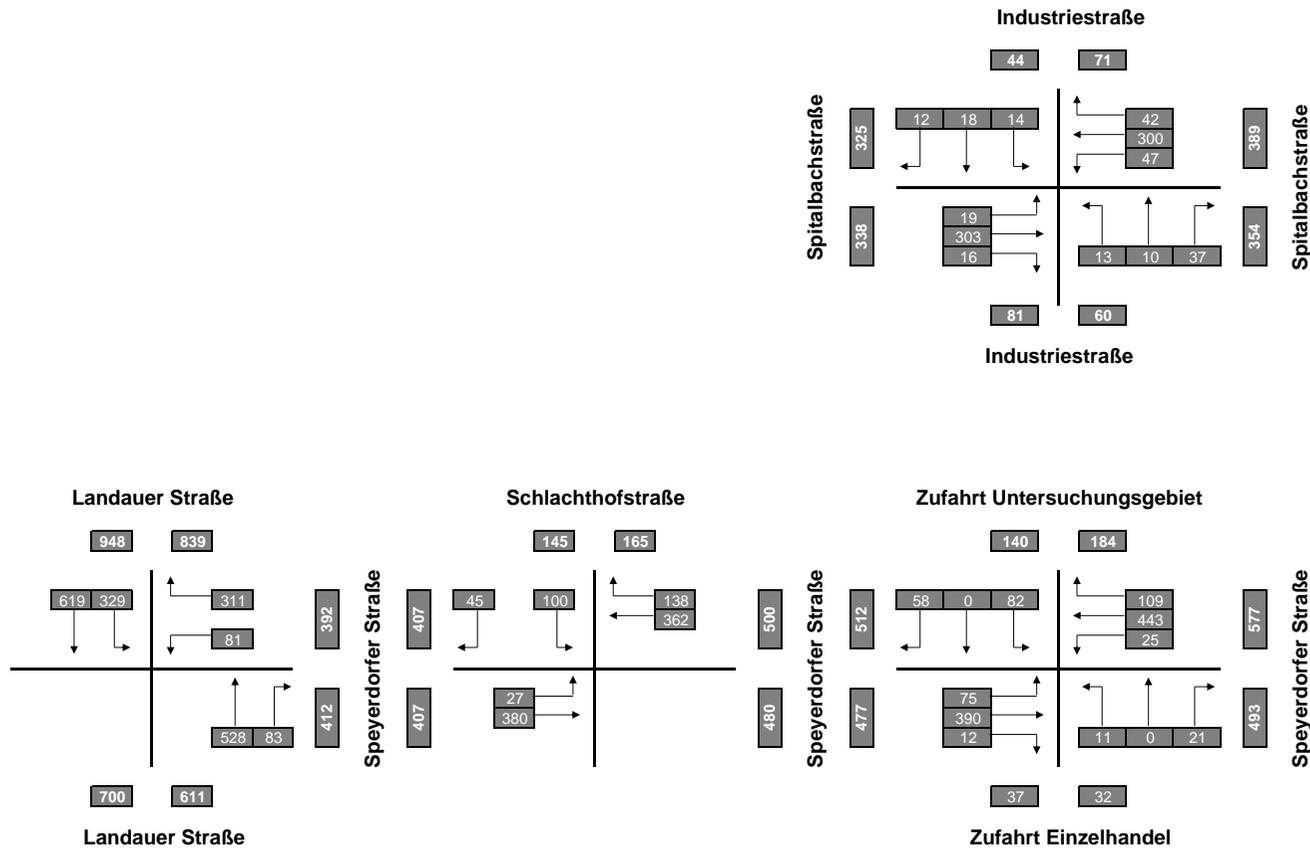


**Verkehrsmengen Prognose**  
Spitzenstunde vormittags



100 Prognosebelastung [Fz/h]

**Verkehrsmengen Prognose**  
Spitzenstunde nachmittags



100 Prognosebelastung [Fz/h]



HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße (1615)							Stadt: Neustadt a.d.W.			
Knotenpunkt: KP 1: Landauer Str. / Speyerdorfer Str., Prognose							Datum: 22.08.2017-AK			
Zeitabschnitt: Spitzenstunde Vormittag							Bearbeiter: Fr			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
21	K5	6	39	0,040	0,57	0,023	0,599	12	11,6	A
22	K5	5	596	0,543	0,57	0,738	13,180	120	18,7	A
31	K3	9	216	0,349	0,35	0,311	5,641	61	30,7	B
32	K4	7	58	0,243	0,13	0,181	1,913	27	49,3	C
41	K1	11	402	0,269	0,78	0,209	4,015	46	4,3	A
42	K2	10	228	0,566	0,23	0,809	7,558	76	48,5	C
Gesamt			1539						22,0	



HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 2: Speyerdorfer Str. / Schlachthofstr.  
 Stunde : Spitzenstunde Vormittag - Prognose  
 Datei : KP2-PROGNOSE-AM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		258				1800					A
3		176				1600					A
4		73	6,5	3,2	530	530		8,1	1	1	A
6		36	5,9	3,0	252	882		4,3	1	1	A
Misch-N		109				759	4 + 6	5,6	1	1	A
8		265				1800					A
7		21	5,5	2,8	422	795		4,4	1	1	A
Misch-H		286				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Speyerdorfer Str.  
 Speyerdorfer Str.

Nebenstrasse : Schlachthofstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 2: Speyerdorfer Str. / Schlachthofstr.  
 Stunde : Spitzenstunde Nachmittag - Prognose  
 Datei : KP2-PROGNOSE-PM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		370				1800					A
3		143				1600					A
4		101	6,5	3,2	773	373		13,3	2	2	B
6		50	5,9	3,0	363	770		4,6	1	1	A
Misch-N		151				543	4 + 6	9,0	2	2	A
8		388				1800					A
7		28	5,5	2,8	506	723		5,4	1	1	A
Misch-H		416				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Speyerdorfer Str.  
 Speyerdorfer Str.

Nebenstrasse : Schlachthofstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 3: Speyerdorfer Str. / Gebietszufahrt  
 Stunde : Spitzenstunde Vormittag - Prognose  
 Datei : KP3-PROGNOSE-AM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		31	5,5	2,8	416	801		4,8	1	1	A
2		307				1800					A
3		4				1600					A
Misch-H		342				1800	1 + 2 + 3	2,5	1	2	A
4		3	6,5	3,2	778	346		10,5	1	1	B
5		0	6,7	3,3	757	355		0,0	0	0	A
6		6	5,9	3,0	302	830		4,4	1	1	A
Misch-N		9				798	4 + 5 + 6	4,6	1	1	A
9		40				1600					A
8		377				1800					A
7		9	5,5	2,8	304	909		4,0	1	1	A
Misch-H		426				1800	7 + 8 + 9	2,6	1	2	A
10		63	6,5	3,2	743	382		11,5	1	1	B
11		0	6,7	3,3	739	364		0,0	0	0	A
12		42	5,9	3,0	396	740		5,3	1	1	A
Misch-N		105				602	10+11+12	7,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Speyerdorfer Str.

Speyerdorfer Str.

Nebenstrasse : Zufahrt Einzelhandel

Gebietszufahrt

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 3: Speyerdorfer Str. / Gebietszufahrt  
 Stunde : Spitzenstunde Nachmittag - Prognose  
 Datei : KP3-PROGNOSE-PM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		78	5,5	2,8	570	672		6,1	1	1	A
2		402				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		492				1800	1 + 2 + 3	2,8	2	2	A
4		11	6,5	3,2	1078	191		20,0	1	1	B
5		0	6,7	3,3	1074	196		0,0	0	0	A
6		21	5,9	3,0	402	734		5,0	1	1	A
Misch-N		32				497	4 + 5 + 6	7,7	1	1	A
9		110				1600					A
8		458				1800					A
7		25	5,5	2,8	408	808		4,6	1	1	A
Misch-H		593				1800	7 + 8 + 9	3,0	2	3	A
10		83	6,5	3,2	1041	215		27,6	2	3	C
11		0	6,7	3,3	1026	210		0,0	0	0	A
12		59	5,9	3,0	516	639		6,3	1	1	A
Misch-N		142				357	10+11+12	16,9	2	3	B

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Speyerdorfer Str.

Speyerdorfer Str.

Nebenstrasse : Zufahrt Einzelhandel

Gebietszufahrt

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 4: Spitalbachstr. / Industriestr.  
 Stunde : Spitzenstunde Vormittag - Prognose  
 Datei : KP4-PROGNOSE-AM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		19	5,5	2,8	262	954		4,1	1	1	A
2		207				1800					A
3		8				1600					A
Misch-H		234				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		8	6,5	3,2	515	517		7,1	1	1	A
5		10	6,7	3,3	512	504		7,3	1	1	A
6		28	5,9	3,0	206	933		4,0	1	1	A
Misch-N		46				704	4 + 5 + 6	5,5	1	1	A
9		24				1600					A
8		242				1800					A
7		26	5,5	2,8	210	1012		3,7	1	1	A
Misch-H		292				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		10	6,5	3,2	538	488		7,5	1	1	A
11		6	6,7	3,3	504	510		7,1	1	1	A
12		10	5,9	3,0	250	884		4,6	1	1	A
Misch-N		26				597	10+11+12	6,6	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Spitalbachstr.  
 Spitalbachstr.

Nebenstrasse : Industriestr.  
 Industriestr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Neustadt - Schlachthof-Speyerdorfer Straße  
 Knotenpunkt : KP 4: Spitalbachstr. / Industriestr.  
 Stunde : Spitzenstunde Nachmittag - Prognose  
 Datei : KP4-PROGNOSE-PM-AK.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		19	5,5	2,8	342	871		4,2	1	1	A
2		305				1800					A
3		16				1600					A
Misch-H		340				1800	1 + 2 + 3	2,5	1	2	A
4		13	6,5	3,2	728	358		10,4	1	1	B
5		10	6,7	3,3	719	362		10,2	1	1	B
6		37	5,9	3,0	311	821		4,6	1	1	A
Misch-N		60				550	4 + 5 + 6	7,3	1	1	A
9		42				1600					A
8		302				1800					A
7		47	5,5	2,8	319	894		4,3	1	1	A
Misch-H		391				1800	7 + 8 + 9	2,6	1	2	A
10		14	6,5	3,2	745	346		10,8	1	1	B
11		18	6,7	3,3	706	369		10,3	1	1	B
12		12	5,9	3,0	321	811		4,5	1	1	A
Misch-N		44				423	10+11+12	9,5	1	1	A

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Spitalbachstr.  
 Spitalbachstr.

Nebenstrasse : Industriestr.  
 Industriestr.