

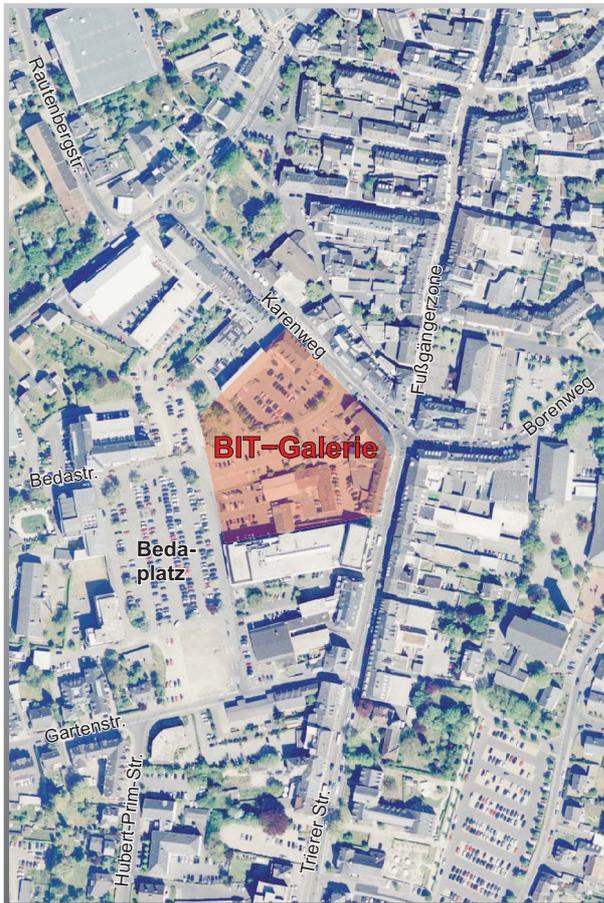


VERTEC

Verkehrsplanung

Verkehrstechnik

Verkehrsplanerische Standortuntersuchung



BIT-Galerie Bitburg

i F A C O
immobilien

Koblenz, Juli 2011

Proj.-Nr.: 11255

AUFTRAGGEBER: FACO Immobilien
Bedaplatz 3
54634 Bitburg

BEARBEITUNG: VERTEC
Ingenieursozietät für **Verkehrsplanung und -technik**
Hohenzollernstraße 119, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30 36 20
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: vertec@rz-online.de

K. Kohm, W. Kieren (Verkehrsplanung)
G. Böckling (Darstellung)

BIT - GALERIE

BITBURG

2011

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>	
A	VORBEMERKUNGEN / AUFGABENSTELLUNG	4
B	VERKEHRSANALYSE	6
	1. Konzeption und Durchführung der Erhebungen	6
	2. Geräte-Dauerzählungen	7
	3. Knotenstromzählungen	9
	4. Modell - Analyse-Null-Fall	12
C	VERKEHRSMENGENPROGNOSE	14
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	14
	2. Aufkommen BIT-Galerie	15
	2.1 Methodik	15
	2.2 Ansatz nach Erfahrungswerten	16
	2.3 Ansatz nach Forschungsgesellschaft	18
	2.4 Vergleich der Ergebnisse	21
	2.5 Verkehrsbeziehungen	22
	2.6 Andienung	24
	3. Aufkommen sonstiger Stellplätze	25
	3.1 Mietparken	25
	3.2 Bedaplatz	25
	4. Zusammenfassung Veränderungen Bedaplatz	26
D	PLANFÄLLE	27
	1. Ohne-Fall	27
	2. Mit-Fall	27
	3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	31
E	ZUSAMMENFASSUNG	37
ANLAGEN:	- Abbildungen	
	- Materialien	

BIT - GALERIE**BITBURG****2011****ABBILDUNGSVERZEICHNIS****A Vorbemerkungen**

- Abb. A1 Ausschnitt Luftbild
Abb. A2 Ausschnitt Stadtplan

B Erhebungen, Verkehrsanalyse

- Abb. B1 Lage der Zählstellen
Abb. B2a Trierer Straße - Wochenganglinien
Abb. B2b Trierer Straße - Tagesganglinien
Abb. B3a Gartenstraße - Wochenganglinie
Abb. B3b Gartenstraße - Tagesganglinie
Abb. B4a Knotenströme Gesamtverkehr (15.00 - 19.00 Uhr)
Abb. B4b Knotenströme Schwerverkehr (15.00 - 19.00 Uhr)
Abb. B5 Analyse-Null-Fall (A0), Streckenbelastung (15.00 - 19.00 Uhr)
Abb. B6 Analyse-Null-Fall (A0), Streckenbelastung (Tagesverkehr)

C Prognose der Verkehrsmengen

- Abb. C1 Vorhaben BIT-Galerie
Abb. C2 Aufkommen des Vorhabens

D Planfall mit BIT-Galerie (P1-Fall)

- Abb. D1 P1-Fall, Streckenbelastungen (15.00 - 19.00 Uhr)
Abb. D2 P1-Fall, maßgebliche Knotenströme (15.00 - 19.00 Uhr)
Abb. D3 P1-Fall, Streckenbelastungen (Tagesverkehr)
Abb. D4 P1-Fall, Differenzlasten P1 - A0 (Tagesverkehr)

BIT - GALERIE**BITBURG****2011****VERZEICHNIS MATERIALIEN**

Zur Entlastung des Berichtes wurden detaillierte Zählergebnisse, formale Berechnungen und weitere Untersuchungsergebnisse in einem Materialteil zusammengestellt. In den Materialien sind enthalten:

1. Eingangswerte für Lärmberechnungen
2. Leistungsfähigkeitsberechnungen für Knotenpunkte
3. Ergebnisse Planfall P2 ("Netz"-Fall)
4. Auswertung Gerätezählung Trierer Straße
5. Auswertung Gerätezählung Gartenstraße
6. Ergebnisse der Knotenstromzählungen (15.00 bis 19.00 Uhr)
- wegen Umfangs nicht allen Exemplaren beigegeben -
7. CD mit allen Inhalten

BIT - GALERIE**BITBURG****2011****A VORBEMERKUNGEN / AUFGABENSTELLUNG**Vorhaben

Zwischen der Nordost-Ecke des Bedaplatzes und der Trierer Straße ist das Shopping-Center "BIT-Galerie" geplant. Das Vorhaben könnte eine Verkaufsfläche von 12.000 m² umfassen. Auf zwei Parketagen werden für Kunden und Mitarbeiter ca. 560 Stellplätze, in einem Erweiterungsmodul für sonstige Mietparker weitere 260 Stellplätze angeboten. An- und Abfahrt erfolgen vom Bedaplatz aus. Zur Verbesserung der derzeit unzureichenden Anbindung des Gesamtkomplexes ist geplant, die Bedastraße zu verlegen und deren Einmündung in den Karenweg zu ertüchtigen, ebenso die Gartenstraße mit deren Einmündung in die Trierer Straße.

Aufgabenstellung

Innerhalb der vorliegenden verkehrsplanerischen Standortuntersuchung werden die folgenden Aufgabenstellungen erfüllt:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse im Umfeld des Vorhabens

- Bestimmung des Verkehrsaufkommens und der zugehörigen Verkehrsströme des Vorhabens
- Nachweis der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen
- Nachweis von Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit an den Knoten im Umfeld des Vorhabens
- Bereitstellung von verkehrlichen Planungsdaten, insbesondere für lärmtechnische Berechnungen

Planungsgebiet

Abb. A1, A2

Das Planungsgebiet ist in der Anlage dargestellt. Er umfasst den Innenstadtbereich Bitburgs zwischen Dauner Straße und Mötscher Straße. Da die Untersuchung innerhalb des Instrumentariums zur Kommunalen Verkehrsplanung Bitburg erstellt wird, reicht der Untersuchungsraum über die Stadtgrenzen hinaus.

Zeitliche Einheit

Die zeitliche Einheit der Untersuchung ist der Normalwerktag. Da es sich bei dem Vorhaben um Einkaufsgelegenheiten handelt, ist der Nachmittagszeitbereich zwischen 15.00 und 19.00 Uhr sowie die darin enthaltene Spitzenstunde maßgeblich.

B VERKEHRSANALYSE

1. Konzeption und Durchführung der Erhebungen

Abb. B1

Die Konzeption der Erhebungen ist in der Anlage dargestellt. Die einzelnen Zählstellen hatten folgenden Zweck:

- Die Zählstellen Bedastr. / Karenweg sowie Trierer Str. / Gartenstr. lassen zukünftig die Hauptabwicklung der Verkehrsströme BIT-Galerie erwarten (K2 und K3)
- Eine Reihe von Zählstellen aus dem Jahr 2006 rund um den Bedaplatz und die Neuerburger Straße konnten reaktiviert und wieder verwendet werden; eine Neuerhebung war überflüssig, stattdessen wurden die Anschlusswerte zu aktuellen Zählungen geprüft
- Die Zählungen Kölner Str. / Dauner Str. (K1) sowie der Kreisverkehr an der Mötscher Str. (K4) und die Einmündung Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str. waren in der Zählung von 2006 nicht enthalten. Sie wurden zur Abrundung der Datenlage im Planungsgebiet für erforderlich gehalten
- Zwei Geräte-Dauerzählungen in der Trierer Str. sowie in der Gartenstr. dienten dazu, nicht nur Zählwerte am Tag, sondern auch in der Nacht und an Wochenenden zu gewinnen. Die beiden Zählstellen charakterisieren eine Haupt- und eine Nebenstraße. Ihre Ergebnisse dienten der Hochrechnung von 4h-Zählungen sowie der Ableitung von durchschnittlichen täglichen Verkehren.

Die Geräte-Dauerzählungen fanden zwischen dem 11.05. und dem 17.05.2011 statt. Innerhalb dieses Zeitbereiches war auch der Tag der Sonderzählungen, Donnerstag, 12.05.2011, enthalten.

2. Geräte-Dauerzählungen

Die Geräte-Dauerzählungen umfassen jeweils eine gesamte Normalverkehrswoche (Woche ohne Einflüsse durch Ferien, Wochenfeiertage, besondere Witterungsbedingungen oder Sonderveranstaltungen).

Zählstelle Trierer Straße

Die Zählstelle befand sich im Abschnitt der Trierer Str. zwischen Borenweg und Gartenstr. etwa in Höhe der Kreissparkasse.

Abb. B2a

Die Querschnittsbelastung beträgt an dieser Stelle über alle Tage des Jahres ca. 9.300 Kfz/d, für den Normalwerktag gilt ein Wert von ca. 10.260 Kfz/d.

Die Arbeitswerkstage Montag bis Donnerstag haben eine sehr schmale Schwankungsbreite zwischen ca. 10.000 und 10.600 Kfz/d. Der Freitag (ca. 11.500 Kfz/d) übersteigt diese Werte, der Samstag (ca. 9.900 Kfz/d) liegt nur unerheblich tiefer. Erst am Sonntag (ca. 6.400 Kfz/d) hat die Trierer Str. deutlich weniger Verkehr.

Der Schwerverkehr ist an den Arbeitswerktagen sehr gleichbleibend mit 380 bis 390 SV-Fz/d. Fast die Hälfte dieses Schwerverkehres entfällt auf Busse.

Abb. B2b

Die Tagesganglinie zeigt einen Verlauf, der für Innenstädte typisch ist. Eine Morgen- und eine Abendspitze ist zwar erkennbar, jedoch nicht sehr stark ausgeprägt. Das Tagesniveau setzt etwa ab 8.00 Uhr ein, steigt leicht an und klingt ab 18.30 Uhr allmählich wieder ab. Die Verkehrsspitze liegt am Nachmittag zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, die Belastungen sind in beiden Richtungen etwa gleich und betragen "nur" 7,7 % des Tagesverkehrs.

Außerhalb von Stadtkernen sind Anteile von 8 bis 10 % an der Tagesordnung.

Zählstelle Gartenstraße

Die Zählstelle lag in der Gartenstraße im Abschnitt zwischen Trierer Str. und Abzweig zum Bedaplatz. Im Gegensatz zur Trierer Straße hatte sie die Aufgabe, Verkehrsverhältnisse in einer Nebenstraße zu repräsentieren.

Abb. B3a

Infolge der Abbiegebeschränkungen an der Einmündung in die Trierer Str. ist die Gartenstraße nach Richtungen sehr ungleichmäßig belastet. Der Querschnittswert von ca. 2.200 Kfz/d an einem Normalwerktag setzt sich aus ca. 1.900 Kfz/d in Richtung Trierer Str. und ca. 300 Kfz/d in Richtung Bedaplatz zusammen. Hier sind die Arbeitstertage sämtlich, einschließlich Freitag, gleichmäßig belastet in einer Spannweite zwischen 2.050 und 2.375 Kfz/d. Sowohl der Samstag (ca. 1.700 Kfz/d) als auch insbesondere der Sonntag (ca. 800 Kfz/d) fallen dagegen stark ab. Dies hat zur Folge, dass auch der Durchschnittswert aller Tage des Jahres mit ca. 1.800 Kfz/d deutlich niedriger liegt. Der Schwerverkehr spielt an dieser Stelle mit Tagesbelastungen zwischen 3 und 9 SV-Fz/d so gut wie keine Rolle.

Abb. B3b

Die Tagesganglinie weist auf niedrigem Niveau deutlichere Verkehrsspitzen am Morgen und am späten Nachmittag aus, als dies die Trierer Str. tut. Die Nachtwerte sind sehr gering, nach 20.00 Uhr und vor 7.30 Uhr kommen auch keine Schwerverkehrsfahrzeuge vor.

Materialteil

Die Ergebnisse der automatischen Geräte-Dauerzählungen sind in aller Ausführlichkeit innerhalb des Materialteiles der Untersuchung beschrieben.

3. Knotenstromzählungen

Streckenbelastungen

Abb. B4a

In der beigefügten Abb. B4a sind die Zählungen des Jahres 2011 gegenüber den übernommenen und hochgerechneten Daten aus dem Jahr 2006 farblich abgehoben.

Das Konzept der Knotenstromzählungen führte dazu, dass von den meisten Straßenabschnitten im Planungsgebiet Querschnittsbelastungen bekannt sind. Die wichtigsten in der Reihenfolge der Belastungswerte sind:

- Neuerburger Str. (Höhe Edeka) 5.300 Kfz/4h (16.700 Kfz/d)
- Brodenheckstr. (am KVP) 4.200 Kfz/4h (13.100 Kfz/d)
- Karenweg 3.900 Kfz/4h (12.300 Kfz/d)
- Römermauer 3.800 Kfz/4h (12.500 Kfz/d)
- Trierer Str. (Höhe Kreisspark.) 3.100 Kfz/4h (10.700 Kfz/d)

Abb. B6

Die Klammerwerte enthalten bereits die Hochrechnung auf Tageswerte, sie können auch in der Abb. B6 abgelesen werden.

Abb. B4a

Auffällig ist außerhalb der genannten Werte der Streckenzug der Brodenheckstr. über die Heinrichstr. zur B 50, der in einer Größenordnung von 2.400 Kfz/4h (5.000 bis 7.000 Kfz/d) belastet ist. Hier deutet sich an, dass ein nicht unerheblicher Verkehrsstrom zwischen dem Bereich Saarstr. / Mötscher Str. und dem Bereich Neuerburger Str. vorhanden sein muss.

Knotenbelastungen

Straßenknoten werden nach der Einfahrmenge beurteilt. Hier sind als höchstbelastete Knoten zu nennen:

- Neuerburger Str. / Brodenheckstr. (KVP) 7.400 Kfz/4h (22.400 Kfz/d)
- Mötscher Str. / Saarstr. (KVP) 6.500 Kfz/4h (20.900 Kfz/d)
- Neuerburger Str. / Römermauer (KVP) 6.500 Kfz/4h (20.200 Kfz/d)
- Kölner Str. / Dauner Str. (Eifelbräu) 5.150 Kfz/4h (17.200 Kfz/d)
- Karenweg / Borenweg / Trierer Str. 4.400 Kfz/4h (14.200 Kfz/d)

Wie die später folgenden Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigen werden, bereitet infolge seiner beengten Lage der geringst belastete der aufgezeigten Knoten, der Knotenpunkt Karenweg / Borenweg / Trierer Str. die größten Einschränkungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss.

Knotenströme

Abb. B4a

Bezüglich der Abbiegeströme ist auf die folgenden Auffälligkeiten hinzuweisen (vgl. Abb. B4a):

- Die hohen Belastungen in der Brodenheckstraße werden im Kreisverkehrsplatz Neuerburger Str. / Brodenheckstr. mehr durch die Abbiegeströme aus Richtung Innenstadt als aus Richtung Umgehung erzeugt.
- Rund um den Bedaplatz treten sehr unsymmetrische Verkehrsströme auf, die weniger auf das Flutverhalten am Nachmittag als vielmehr auf die Abbiegebeschränkungen in den Knotenpunkten Bedastr. / Karenweg und Gartenstr. / Trierer Str. und Einbahnstraße (Bedastraße) erzeugt werden. An beiden Punkten werden auch Abbiegeströme dargestellt, welche illegal sind, sich in der Zählung aber herausgestellt hatten.

- Die Knotenstromkonstellation in der Einmündung der Bedastr. in den Karenweg lässt erwarten, dass bei Zulässigkeit aller Abbiegebeziehungen und Aufhebung der Einbahnstraße ein erheblicher Linkseinbiegestrom entstehen wird.
- Anders liegen die Verhältnisse im Knotenpunkt der Gartenstr. mit der Trierer Str.: Hier wird das Zulassen aller Abbiegebeziehungen einen starken Linksabbiegestrom aus der südlichen Trierer Str. aber nur einen sehr geringen Linkseinbiegestrom aus der Gartenstr. erwarten lassen.

Schwerverkehr

Abb. B4b

Der Schwerverkehr macht im inneren Stadtbereich von Bitburg nur einen sehr geringen Anteil aus. Auf den Hauptstrecken wie Neuerburger Str., Karenweg oder auch Trierer Str. liegen die Anteile bei 2 bis 3 %. Auf den Nebenstrecken rd. um den Bedaplatz betragen sie zwischen 0 und 1 %.

Zu beachten ist im Falle des Schwerverkehrs, dass ein großer Anteil (z.B. Trierer Str., fast 50 %) aus Linien- und Reisebussen besteht. Eine Besonderheit stellt in diesem Zusammenhang die Bedastr. dar, auf der vom Karenweg kommend und zum Kreisverkehrsplatz Neuerburger Str. führend eine Busverbindung mit Haltestelle am nördlichen Bedaplatz vorhanden ist.

Bezug zu Tagesverkehren

In der anschließenden Modellphase wird neben dem 4h-Verkehr des Nachmittages auch der Tagesverkehr behandelt und ausgewiesen.

Für überschlägige Hochrechnungen der beschriebenen 4h-Ergebnisse können aus den diversen Gerätezählungen die folgenden Faktoren hergeleitet werden:

- Leichtverkehr (auch Kfz-Verkehr): 3,45
- Schwerverkehr: 4,60

Grundsätzlich gilt, dass der Schwerverkehr im Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr unterrepräsentiert ist und daher einen höheren Faktor erfordert. Im vorliegenden Fall ist zu beachten, dass die Faktoren auf Querschnittsbelastungen, nicht aber auf Richtungswerte oder Knotenströme angewendet werden dürfen. Ursache ist, dass im vorliegenden Fall eine Vermischung von Flutverhalten während der Nachmittagsspitzenstundengruppe mit Unsymmetrien, welche aus Abbiegeverböten und Einbahnstraßen herrühren, auftritt.

4. **Modell - Analyse-Null-Fall (A0-Fall)**

Ein verkehrsplanerisches Modell besteht aus einer Matrix von Verkehrsbeziehungen sowie einem operationalen Netz, in welchem Wegehahlen durchgeführt werden können. Zusammen mit der entsprechenden Software lassen sich auf rein synthetische Weise Bilder der Verkehrsbelastungen berechnen.

In der vorliegenden Untersuchung erwies es sich als besonderer Vorteil, dass auf das Planungsinstrument zurückgegriffen werden konnte, welches innerhalb der Kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Bitburg für die Gesamtstadt aufgebaut worden war.

Abb. B5

Dieses Modell wurde innerhalb der vorliegenden Untersuchung zunächst für den Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr erstellt. Das Ergebnis ist in Abb. B5 zu sehen. Der Vergleich mit den vorangegangenen Zählergebnissen zeigt, dass es eine hohe Übereinstimmung mit den Zählwer-

ten des Jahres 2011 gibt. Die außerdem gegebene Übereinstimmung mit den hochgerechneten Werten der Zählung 2006 ist technisch bedingt; die Hochrechnung fand innerhalb der Modellanwendung statt.

In einem zweiten Arbeitsschritt wurden innerhalb des Modelles die Matrizen der Verkehrsbeziehungen auf Tageswerte hochgerechnet. Dies geschah einerseits anhand der Relationen, welche aus den Auswertungen der Gerätezahlungen bekannt waren. Außerdem ist am Gesamttag von annähernd symmetrischen Verkehrsbeziehungen (Hin- und Rückfahrten gleicher Zahl) auszugehen. Die synthetische Berechnung des Tagesverkehrs ist in der Abb. B6 dargestellt. Auch hier zeigt der Vergleich mit den Ergebnissen der Gerätezählung keine vollständige, aber doch sehr gute Übereinstimmung.

Abb. B6

Die nachgewiesene Abbildungstreue gibt die Gewähr dafür, dass auch unter Prognosebedingungen, dies bedeutet veränderte und neue Verkehrsbeziehungen sowie Netzveränderungen, zutreffende Belastungsbilder berechnet werden können.

Die Ergebnisse im Tagesverkehr für Strecken- und Knotenpunktbelastungen werden an dieser Stelle nicht rekapituliert; die Daten waren bereits innerhalb der Kommentierung der 4h-Werte benannt worden.

C VERKEHRSMENGENPROGNOSE

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Vertec-Ingenieure haben im Untersuchungsbereich in den Jahren 1999, 2006 sowie 2011 Verkehrszählungen durchgeführt. Daraus ergeben sich Vergleichsmöglichkeiten an einzelnen, wiederholt gezählten Zählpunkten.

Tab. C1 Verkehrsentwicklung

	1999	2006	2011
<u>Einfahrmengen Knotenpunkte (15.00 bis 19.00 Uhr)</u>			
- B 257 / L 32 "Eifelbräu"	5.150 (174)	- -	5.149 (125)
- B 257 / Brodenheckstr. (ohne Einfahrt "Aldi")	5.426 (175)	6.202 (132)	6.211 (105)
- Karenweg / Borenweg / Trierer Str.	4.085 (78)	3.888 (83)	- (-)
<u>Langzeitzählgerät</u>			
- Querschnitt B 51 (DTV Di/Do-N)	22.279 (5.183)	23.529 (5.127)	21.710* (4.126)

* letzter verfügbarer Wert 2009; () Schwerverkehr

Im Knoten **B 257 / L 32 "Eifelbräu"** weist die Zählung 2011 im Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr annähernd die gleiche Belastung wie 1999 auf. Dies bedeutet über 12 Jahre hinweg Stagnation im Gesamtverkehr, dabei deutliche Abnahme im Schwerverkehr.

Im Knoten **B 257 / Brodenheckstr.** war in der Zwischenzeit der nördliche Anschlussast mit dem Discounter Aldi hinzugekommen. Der Vergleich lässt die Verkehrsströme von und zu diesem Anschluss aus. Hier ist zwischen 1999 und 2006 eine deutliche Zunahme zu beobachten, bis 2011 ergibt sich danach keine Veränderung. Auch hier nimmt jedoch der Schwerverkehr stetig ab.

Der Knotenpunkt **Karenweg / Borenweg / Trierer Str.** weist von 1999 bis 2006 eine Abnahme auf. Auch hier nimmt der Schwerverkehr ab.

Eine weitere Vergleichsmöglichkeit bietet die Langzeitzählstelle (LZZ) des Landesbetriebes Mobilität auf der **B 51 südlich des Anschlusses Neuerburger Straße**. Die dort gemessene Zeitreihe bis zum Jahr 2009 (aktuellster vorliegender Wert) zeigt, dass seit 2002 (23.758 Kfz, 5.565 Lkw) die Verkehrsmengen stetig abgenommen haben. Diese Tendenz könnte einerseits mit der Fertigstellung und allmählich zunehmender Akzeptanz der A 60 begründet werden, ist jedoch auch an zahlreichen anderen Langzeitzählstellen des Landes Rheinland-Pfalz zu beobachten.

Verkehrsplaner registrieren seit geraumer Zeit, dass in Städten im Kernbereich der Verkehr stagniert bzw. rückläufig ist, während sich Verkehrszuwächse an die Peripherie verlagert haben. Diese Tendenz ist auch in Bitburg zu beobachten. Trotz der Entwicklung neuer Strukturen im Kernbereich (z.B. Bereich Römermauer) sind in der letzten Vergangenheit keine Verkehrszuwächse mehr zu beobachten. Der Schwerverkehr ist sogar deutlich rückläufig.

Dieses Ergebnis der Entwicklungsanalyse gibt Anlass, als allgemeine Verkehrsentwicklung für die vorliegende Verkehrsuntersuchung Stagnation anzusetzen. Als Prognosehorizont kann dabei auch das derzeit in Planungen allgemein verwendete Jahr 2025 unterstellt werden.

2. **Aufkommen BIT-Galerie**

2.1 Methodik

Abb. C1 Eine Besonderheit der Situation BIT-Galerie ist der "vollkommen integrierte" Standort. Im Gegensatz zur häufigen Lage in peripheren Sondergebieten ist eine direkte Angliederung an den Kern der Stadtmitte ge-

geben. Es entsteht ein Verbund zu zahlreichen anderen innerstädtischen Einkaufsgelegenheiten. Viele Kunden können von den umliegenden Arbeitsstätten und Wohngebieten gewonnen werden. Es besteht ein erheblicher, fußläufiger Einzugsbereich. Außerdem befindet sich der Standort im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen des in der Innenstadt verdichteten Busliniennetzes.

Es werden im Folgenden zwei grundsätzlich unterschiedliche Methoden eingesetzt, um das Aufkommen der BIT-Galerie zu ermitteln. Der erste Ansatz beruht auf Erfahrungswerten, welche aus zahlreichen Erhebungen, die von VERTEC-Ingenieure ausgeführt wurden, herrühren. Der zweite Ansatz folgt Vorgehensweisen, wie sie aus Literatur und "Hinweisen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)" entstammen.

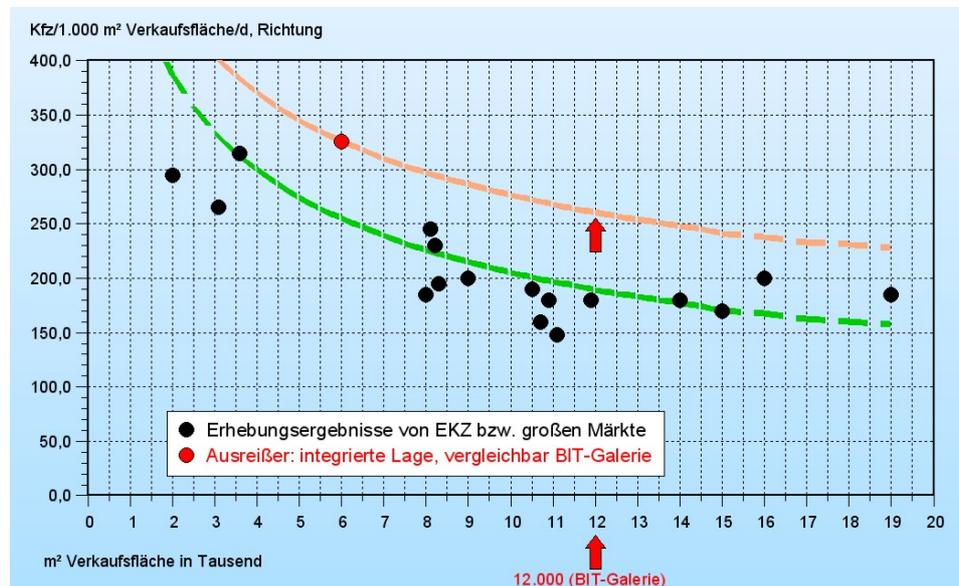
Beide Ansätze gehen von einem Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche (VKF) von 12.000 m² aus. Da für diese übergeordnete Kategorie Planungsrichtzahlen vorliegen, braucht zum aktuellen Stand der Planung auf die in verschiedener Hinsicht noch variable Sortimentstruktur und Einzelaufteilung der Flächen nicht zurückgegriffen werden.

2.2

Ansatz nach Erfahrungswerten

Der Ansatz nach Erfahrungswerten ist eine Eigenentwicklung der VERTEC-Ingenieure. Sie beruht darauf, dass zahlreiche Erhebungen von Einkaufszentren und großen Märkten vorliegen.

Der Ansatz geht von der Planungsgröße "Pkw je 1.000 m² Verkaufsfläche" (VKF) aus. Aus einem bestehenden Vergleichsobjekt in ähnlicher Stadtkern-integrierter Lage ist aus Erhebungen von Vertec-Ingenieure ein Erzeugungswert von 326 Kfz/1.000 m² VKF bekannt (vgl. Grafik, rote Angabe).



Dieser Wert hebt sich als "Ausreißer" von anderen Werten ab, welche deutlich tiefer liegen. Würde man diesen Wert auf 12.000 m² Verkaufsfläche übertragen, käme man zu einem richtungsbezogenen Aufkommen von

ca. 3.900 Pkw/d.

Gleichzeitig ist der Grafik jedoch zu entnehmen, dass mit steigender Verkaufsfläche die Erzeugung von Verkehrsaufkommen je 1.000 m² VKF deutlich rückläufig ist. Dies entspricht der Tatsache, dass kein Investor erwarten kann, dass er z.B. mit Verdoppelung einer vorhandenen Verkaufsfläche auch sein Kundenaufkommen verdoppeln könnte.

Das der Grafik zugehörnde Bildungsgesetz lautet:

$$E = 9 + 4.600 \times \text{EXP} (- 2,26 \times (\text{VKF}/1.000)^{0,145})$$

E steht für Verkehrs-Erzeugung in Pkw je 1.000 m² VKF. Allerdings steht dieses Bildungsgesetz für Märkte, die in nicht- oder halbintegrier-

ter Lage situiert sind (schwarze Punkte, grüne Kurve). Die Gesetzmäßigkeit der Dämpfung kann jedoch auf die integrierte Lage (vgl. rote Kurve) übertragen werden. Demnach wäre für eine Verkaufsfläche von 12.000 m² ein Wert von ca. 260 Pkw/1.000 m² VKF anzusetzen. Unter Anwendung des Dämpfungsansatzes käme man zu einem Aufkommen von

ca. 3.100 Pkw/d.

2.3

Verfahren nach Forschungsgesellschaft

Maßgeblich sind die folgenden Unterlagen:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, (FGSV 2006)
- "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Abschätzung der Verkehrserzeugung" von D. Bosserhoff, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2000.

Die "Hinweise" der Forschungsgesellschaft beruhen weitestgehend auf den Quellen, welche durch D. Bosserhoff vorgegeben waren. Da dort die Vorgehensweise ausführlicher beschrieben ist, wird diese Quelle weiterhin zusätzlich benutzt.

Die Verkehrserzeugung wird mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte sowie Kunden und Besucher sowie Wirtschaftsverkehr (Andienung, Entsorgung) durchgeführt.

Die Zahl der zukünftigen **Arbeitsplätze/Beschäftigten** wird mit Hilfe von Planungsansätzen bestimmt. Entsprechend Literaturangaben können für Einkaufszentren 2,2 bis 4,0 Beschäftigte/100 m² Geschossflä-

che angesetzt werden. Bei einer Relation von VKF zu Bruttogeschossflächen von 0,8 ergibt der Mittelwert eine Erzeugungsgröße von 3,9 Beschäftigten/100 m² VKF. Dies führt bei 12.000 m² VKF zu ca. 470 Beschäftigten einschließlich Teilzeitkräfte. Als Modalsplit sind 53 % anzusetzen, als Besetzungsgrad der Pkw 1,1. Berücksichtigt man weiterhin, dass jeder Beschäftigte im Schnitt 1,5 Fahrten (richtungsbezogen) pro Tag unternimmt, ergibt sich ein Aufkommen von ca. 350 Pkw/d.

Beim **Kundenverkehr** wird in Einkaufszentren je 100 m² VKF von 80 Kunden ausgegangen. Dies ist ein vergleichsweise hoher Wert, der die Literatur-bekannte Angabe von 30 bis 80 ausschöpft. Es ist zu beachten, dass dieser Wert bereits den "inneren Verbundeffekt" eines Einkaufszentrums enthält. Einzelhandel und Fachmärkte haben deutlich höhere Erzeugungsgrößen (bis 160 Kunden/100 m² VKF). Die Tatsache, dass viele Parkende nicht nur ein, sondern mehrere Geschäfte des Einkaufszentrums besuchen ("innerer Verbund") senkt jedoch die Erzeugungsgröße für den Durchschnitt des Einkaufszentrums.

Im Rückgriff auf die integrierte Lage beträgt der Modalsplit bei den Kunden (Pkw) ca. 60 %, der Besetzungsgrad 1,3. Daraus resultieren ca. 4.400 Kfz/d,Ri. als Verkehrserzeugung.

Innerhalb des "**externen Verbundeffektes**" wird berücksichtigt, dass ein Kunde der BIT-Galerie zuvor bereits andere Ziele innerhalb der Innenstadt von Bitburg besucht hat. Dies bedeutet, dass nicht alle Kunden, welche die BIT-Galerie aufsuchen, auch dort ihr Fahrzeug abstellen. Die einschlägigen Empfehlungen gehen von Ansätzen von 5 bis 30 % aus, um welche die Aufkommenswerte zu verringern sind. Im vorliegenden Fall wird angenommen, dass ein starker Verbund besteht, die Obergrenze aber nicht ausgeschöpft wird; die Annahme geht davon aus, dass 20 % der Kunden auf den neuen VKF aus dem "Bestand Innenstadt" herrühren, während 80 % als Neukunden anzusehen sind.

Infolge Bewirtschaftung der BIT-Galerie-Stellplätze wird es dazu kommen, dass einzelne Kunden ohne Einkäufe anderenorts **außerhalb parken**. Aus Vergleichsprojekten ist bekannt, dass dies in der Größenordnung von 10 % liegt. Es ist aber ebenfalls bekannt, dass "Fremdparken" vorkommt; dies bedeutet, dass die Stellplätze der BIT-Galerie genutzt werden, obgleich Ziele außerhalb aufgesucht werden. Da diese Gruppe ebenfalls die Größenordnung von 10 % untersuchter Aufkommen beiträgt, ergibt sich ein Austausch, der zu keiner Verringerung oder Erhöhung des Verkehrsaufkommens führt.

Das **Aufkommen "BIT-Galerie"** beläuft sich danach für Beschäftigte und Kunden richtungsbezogen auf 3.900 Pkw/d. Dieses Aufkommen wird auch als "innenwirksam" bezeichnet, da es im inneren Bereich, gleichermaßen an den Schrankenbewegungen, gemessen werden kann.

Das "außenwirksame" Verkehrsaufkommen ist infolge des **"Mitnahme-Effektes"** geringer. Der Mitnahme-Effekt bedeutet, dass Fahrten, welche im Straßennetz ohnehin vorhanden sind, unterbrochen werden, um z.B. einen Einkauf zu tätigen. Seitens der Literatur ist der Mitnahme-Effekt in einer Bandbreite von 5 bis 35 %, in Einzelfällen mit 50 %, beziffert. Es wird ein mittlerer Wert von 15 % für den Mitnahme-Effekt veranschlagt. Danach beträgt das "außenwirksame Verkehrsaufkommen" am Normalwerktag, richtungsbezogen, 3.350 Pkw/d. Die Verkehre des Mitnahmeeffektes werden aus den Längsverkehren der Neuerburger Str., des Karenweges und der Trierer Straße abgezweigt.

2.4 Vergleich der Ergebnisse

Der Vergleich der drei Ansätze führt zu folgendem Ergebnis:

- Verfahren nach Vergleichsobjekt: 3.900 Pkw/d,Ri.
- Verfahren nach Erfahrungswerten
mit Dämpfung: 3.100 Pkw/d,Ri.
- Verfahren nach Forschungsgesellschaft: 3.900 Pkw/d,Ri.

Es zeigt sich, dass das Vergleichsobjekt und das Verfahren der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen zu dem gleichen Ergebnis führt, während das Verfahren mit Dämpfung für große Verkaufsflächen einen deutlich niedrigeren Wert zeigt. Im Sinne einer Dimensionierung wird der höhere Wert verwendet. Infolge der größeren Ausführlichkeit der Herleitung werden die zuvor genannten Eingangsparmeter innerhalb des Verfahrens der Forschungsgesellschaft für die Verkehrserzeugung in der folgenden Tabelle nochmals zusammengefasst:

Tab. C2 **Aufkommen nach "Hinweise der FGSV"**

	Beschäftigte	Kunden	Gesamt
Verkaufsflächen (VKF,m ²)			12.000
Beschäftigte/Kunden je 100 m ² VKF	3,9	80,0	
Beschäftigte, Kunden	468	9.600	-
- Wege/Tag,Richtung	1,5	1,0	-
- Anteil Pkw	53 %	60 %	-
- Besetzungsgrad (Pers./Pkw)	1,1	1,3	-
- Faktor Verbundeffekt - extern	-	0,8	-
Aufkommen BIT-Galerie innenwirksam, Pkw/d,Ri. (ca.)	350	3.550	3.900
- Mitnahmeeffekt	-	15 %	-
Aufkommen BIT-Galerie außenwirksam, Pkw/d,Ri. (ca.)	350	3.000	3.350

2.5

Verkehrsbeziehungen

Der Datenfundus des Kommunalen Verkehrsplanes Bitburg 2000 ermöglicht es, Verkehrsbeziehungen auf empirische Weise zu gewinnen. In einem Analogieschluss wird unterstellt, dass die zukünftige Beziehungsstruktur der BIT-Galerie jener Struktur gleicht, welche sämtliche Verkehrszellen der Kernstadt Bitburg (innerhalb des "Ringes") aufzeigt. Diese Beziehungsstruktur ist bekannt; einerseits stammt sie aus Koronbefragungen des Quell-/Zielverkehrs von Bitburg, andererseits aus Modellrechnungen im Zuge des "Analyse-Null-Falles". Sie sind insofern kalibriert, als sämtliche Knotenströme der Ein- und Ausfahrten zum Stadtkern korrekt abgebildet werden.

Diese sehr feinzellige Beziehungsstruktur (es werden ca. 300 Quell-/Zielzellen berücksichtigt) wurde mit den Ergebnissen der Untersuchun-

gen zum Einzelhandel verprobt und erwiesen sich in beiden Untersuchungen als konsistent.

Abb. C2

Die Ausbildung von Verkehrsströmen ist in Abb. C2 dargestellt. Es gelten zwei Randbedingungen, welche erst in Folgekapiteln beschrieben werden:

- Neben 3.900 Pkw-Kunden sind auch 300 Mietparker sowie 30 Anlieferungs-Lkw enthalten (das gesamte Aufkommen des Vorhabens "BIT-Galerie")
- In den Anschlüssen der neuen Bedastraße an den Karenweg und der Gartenstr. an die Trierer Str. sind alle Abbiegebeziehungen möglich.

Im Nahbereich ergibt sich folgende Verteilung der zufahrenden Ströme:

- Neue Bedastraße	38 %
- Gartenstraße	34 %
- Brodenheckstr. (Neuerburger Str.)	26 %
- benachbarte Wohngebiete	2 %

Dies bedeutet, dass sich keine einzelne Hauptzufahrt, sondern eine bereits im Nahbereich der BIT-Galerie aufgefächerte Verteilung der Hauptströme ergeben wird.

Außerdem weist die Verteilung aus, dass 70 % der Beziehungen Quelle und/oder Ziel innerhalb der Stadtgrenzen haben, 30 % entsprechend außerhalb. Dies darf nicht unmittelbar mit der Analyse der Kaufkraftschöpfung in anderen Fachuntersuchungen verglichen werden, da zahlreiche von außen kommende Kunden innerhalb von Bitburg Fahrtenketten ausführen und so verkehrsplanerisch zu Binnenfahrten werden.

2.6 Andienung

Verkehrstechnisch ist die Unterscheidung von Leicht- und Schwerverkehr erforderlich. Zum Schwerverkehr gehören sämtliche Fahrzeuge >3,5 t z.G., leichtere Fahrzeuge der Klasse Lieferwagen gehören nicht dazu. So kommen die "Hinweise ..." der FGSV zu der Aussage, dass der zugehörige Schwerverkehr von untergeordneter Bedeutung ist. Planungsparameter werden nicht angegeben.

Andere Quellen geben für Einkaufszentren an, dass mit einem Aufkommen von 0,5 bis 0,6 Lkw/100 m² VKF zu rechnen wäre. Richtungsbezogen ergäben sich daraus bei 12.000 m² VKF ca. 30 Lkw/d. Dieses Aufkommen wird übernommen, obgleich es sehr hoch erscheint, und jeweils hälftig auf die vorgesehenen Andienungsstationen Nord (Karenweg) und Süd (Bedaplatz) verteilt.

Hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen wird davon ausgegangen, dass zwei Drittel der Andienungsverkehre von der B 51 kommen, ein Drittel verteilt sich auf die B 257 - Erdorf und die B 50 - Mötsch.

3. **Aufkommen sonstiger Stellplätze**

3.1 Mietparken

Die Planung sieht vor, den Parketagen BIT-Galerie ein weiteres Modul hinzuzufügen, in dem 260 Stellplätze für die Anmietung durch Dauerparker zur Verfügung stehen.

Dieses Mietparken wird mit 300 Pkw/d, richtungsbezogen in die Aufkommensbestimmung einbezogen. Der Wert resultiert aus dem Ansatz einer normaltäglichen Auslastung von 80 % bei einem Umschlag von 1,5 je Stellplatz.

Als Beziehungsstruktur wird die gleiche Aufteilung verwendet, welche gemäß vorangegangener Beschreibung aus dem Quell-/Zielverkehr der Innenstadt hergeleitet wurde.

3.2 Bedaplatz

Das zuvor bestimmte Aufkommen der Mietparker wird vom derzeitigen Aufkommen des Bedaplatzes und seiner Randbebauung abgezogen. Dies bedeutet, dass sich Dauerparken vom Bedaplatz und seinen Nebenbereichen in die Parketagen verlagert.

Dieser Ansatz beinhaltet gleichzeitig, dass sich die Stellplatzkapazität des heutigen Bedaplatzes im Zuge der Umplanungen reduzieren kann. Die bisherigen Planunterlagen beinhalten eine Verlegung der östlichen Platzrandstraße, wodurch ca. 50 Plätze verlorengehen. Dies ist etwas über 20 % der heutigen Stellplatzkapazität. Bei Realisierung dieser Maßnahme ist der entsprechende Verkehrseffekt gemäß zuvor beschriebenen Ansatz berücksichtigt.

4. **Zusammenfassung der Veränderungen im Bereich Bedaplatz**

Fasst man die vorangegangenen Ausführungen zusammen, ergibt sich folgende Verkehrsveränderung im Aufkommen des Bedaplatzes und seines Umfeldes.

Tab. C3 **Veränderungen Bedaplatz**

Nutzergruppe	24 Std. QV = ZV	15.00 - 19.00 Uhr QV ZV	
Kunden/Mitarbeiter BIT-Galerie	+ 3.900	+ 1.490	+ 1.665
Dauermieter BIT-Galerie	+ 300	+ 140	+ 15
Parker Bedaplatz	- 300	- 140	- 15
Veränderung Leichtverkehr	+ 3.900	+ 1.490	+ 1.665
Andienung BIT-Galerie Lkw	+ 30	+ 3	+ 3
zusammen (Kfz)	+ 3.930	+ 1.493	+ 1.668

Alle Wirkungen zusammenfassend, ergibt sich eine Verkehrsveränderung in der Größenordnung von etwas unter 8.000 Kfz/d,querschnittsbezogen. Geht man über den Bedaplatz hinaus auf die umgebenden Hauptverkehrsstraßen (Neuerburger Str., Karenweg und Trierer Str.), reduziert sich das zusätzliche Tagesaufkommen auf ca. 7.000 Fahrzeuge, da der "Mitnahmeeffekt" abzuziehen ist. Bezogen auf den Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr des Nachmittags ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von knapp über 3.000 Kfz/4h,Querschnitt; "außenwirksam" ist davon ein Anteil von ca. 2.750 Kfz/4h,Querschnitt.

D PLANFÄLLE**1. "Ohne"-Fall**

Der "Ohne"-Fall ist ein Szenario, das ausschließlich dem Vergleich dient. Es ist der Gegenpart zum "Mit"-Fall. Da im vorliegenden Projekt jedoch von einer stagnierenden allgemeinen Verkehrsentwicklung auszugehen ist, entsprechen die als "Analyse-Null-Fall" ausgewiesenen Darstellungen bereits dem "Ohne"-Fall.

2. "Mit"-Fall

Im "Mit"-Fall enthält die Matrix der Verkehrsbeziehungen sämtliche zuvor aufgeführten, neu berechneten Verkehrsaufkommen. Hinzu kommt als Netzveränderung, dass die Bedastr. von ihrer heutigen Lage nach Norden verschoben wird. Im Anschluss der neuen Bedastr. an den Karenweg sind sämtliche Verkehrsbeziehungen zugelassen. Gleiches gilt für die Einmündung der Gartenstraße in die Trierer Straße. Zur Ausgestaltung der Knotenpunkte gibt das Folgekapitel zu Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss Auskunft.

Streckenbelastungen

Abb. D3, D4

Die neu entstandenen Streckenbelastungen werden als Tageswerte für die höchst belasteten Strecken im Untersuchungsgebiet ausgewiesen:

Tab. D1 **Streckenbelastungen**

Abschnitt	"Ohne"-Fall	"Mit"-Fall	Veränderung
Neuerburger Str. (Höhe Edeka)	16.700	14.800	- 11 %
Brodenheckstr. (am KVP)	13.100	13.200	+ 0,5 %
Trierer Str. (Kreisverwaltung)	12.300	15.800	+ 28 %
Römermauer	12.500	13.900	+ 11 %
Karenweg	12.300	14.900	+ 21 %
Trierer Str. (Kreisspark.)	10.700	10.500	- 2 %

Angaben in Kfz/d, Normalwerktag

Ogleich das Aufkommen des Vorhabens querschnittsbezogen rd. 8.000 Kfz/d ausmacht, bewirkt die rasche Auffächerung der Verkehrsströme, dass auf den einzelnen Straßenabschnitten recht begrenzte Veränderungen stattfinden.

Abb. D4

Am meisten betroffen sind die Zulaufstrecken in der südlichen Trierer Str. zum Anschluss über die Gartenstr. (+3.500 Kfz/d) sowie der Karenweg zwischen neuer Bedastr. und Kreisverkehr Am Markt mit +2.600 Kfz/d. Die dritte Zulaufstrecke, die Brodenheckstr. zwischen Bedastr. und Neuerburger Str., bleibt dagegen fast unverändert; Ursache ist die Entlastung infolge Öffnung der neuen Bedastr. zum Karenweg.

Knotenpunktbelastungen

Abb. D2

Die Knotenstrombelastungen der maßgeblichen Knotenpunkte sind in Abb. D2 für die Nachmittagsspitzenstundengruppe 15.00 bis 19.00 Uhr dargestellt.

Ähnlich wie bei den Querschnittsbelastungen ergibt sich auch bei den Einfahrmengen der Knotenpunkte, dass sich der Verkehr der BIT-Galerie rasch verteilt. Gemessen an den Tagesbelastungen ergibt sich die folgende Übersicht:

Tab. D2

Einfahrmengen Knotenpunkte

Knotenpunkt	"Ohne"-Fall	"Mit"-Fall	Veränderung
Neuerburger Str. / Brodenheckstr. (KVP)	22.400	22.200	- 1 %
Mötscher Str. / Saarstr. (KVP)	20.900	23.200	+ 11 %
Neuerburger Str. / Römermauer (KVP)	20.200	21.200	+ 5 %
Kölner Str. / Dauner Str. ("Eifelbräu")	17.200	18.500	+ 8 %
Karenweg / Borenweg / Trierer Str.	14.200	15.300	+ 8 %

Angaben in Kfz/d, Normalwerktag

Bei den Einfahrmengen der Knotenpunkte treten Erhöhungen auf, die im Höchstfall 11 % betragen. Der Kreisverkehrsplatz an der Neuerburger Str. / Brodenheckstr. bleibt von der Einfahrmenge her fast unverändert, es ergeben sich jedoch für die Leistungsfähigkeit des Knotens maßgebliche Umschichtungen in einzelnen Ein- und Ausfahrströmen (siehe Kap. Leistungsfähigkeit).

Verlagerungen

Abb. D4

Bei der Sichtung und Beurteilung der eintretenden Verlagerungen sind zwei Effekte zu beachten:

- Zusätzliche Verkehrsmengen aus dem Aufkommen der BIT-Galerie, wie sie bereits in Abb. C2 dargestellt wurden
- Verkehrsverlagerungen, welche durch Öffnung der neuen Bedastr. und der Gartenstr. für alle Fahrbeziehungen entstehen.

Während mit dem neuen Aufkommen BIT-Galerie grundsätzlich Mehrverkehre verbunden sind, ergeben sich durch die Veränderungen im Netz sowohl Mehrverkehre als auch Verkehrsentlastungen. Alle drei Effekte überlagern sich in der Abb. D4.

Durch Öffnung der Verkehrsbeziehungen über die neue Bedastr. und die Gartenstr. erhält das Quartier Bedaplatz für vier Fahrtrichtungen eine neue Verbindungsqualität. Dies hat zur Folge, dass Umfahrungen der bisherigen Abbiegeverbote bzw. Einbahnstraßen nicht mehr erforderlich sind.

Einer der Effekte ist, dass die Brodenheckstr. als Zulaufstrecke auf den Kreisverkehrsplatz an der Neuerburger Str. entlastet wird (zukünftig Linkseinbieger der neuen Bedastr. auf den Karenweg in Richtung Am Markt). Dieser Effekt setzt sich auf dem Abschnitt der Neuerburger Str. zwischen "Aldi-Kreisel" und Kreisel Am Markt fort.

Ein zweiter Bereich, in welchem sich Entlastungen einstellen, sind die Straßenzüge Heinrichstraße, südliche Brodenheckstraße und Hubert-Prim-Straße. Bei Aufhebung der Abbiegeverbote und bei verkehrsgerechter Ausgestaltung der Einmündung Gartenstr. / Trierer Str. entfällt die Notwendigkeit, über die genannten Straßenzüge auszuweichen, wenn man zum Bedaplatz gelangen will. Typisch für diesen Effekt sind

auch die unsymmetrischen Differenzlasten, welche in diesem Bereich in Abb. D4 zu sehen sind. Die Unsymmetrien entsprechen den jeweils entfallenen Abbiegeverboten.

Hinweis:

In den Materialien ist ein Szenario enthalten, welches alleine die Wirkungen der Maßnahmen im Netz, also ohne Realisierung der BIT-Galerie, repräsentiert. Es zeigt, dass die Aufhebung der Umfahrungen von Beschränkungen in Garten- und Bedastr. einerseits die Erreichbarkeit und dadurch die Lagegunst des Platzes ganz erheblich verbessert, auf der anderen Seite vorteilhafte Entlastungen in durch Wohnen geprägten Bereichen entstehen (P2-Fall, "Netz"-Fall).

3. **Leistungsfähigkeit**

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt nach HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Fassung 2009). Das Verkehrssystem enthält die Öffnung der Bedastr. zum Karenweg und der Gartenstraße zur Trierer Straße für alle Verkehrsbeziehungen. In den benachbarten Knoten treten entsprechende Verkehrsumschichtungen auf. Da sich das Vorhaben mit dem Fahrtzweck "Einkaufen" verbindet, ist die Nachmittagsspitzenstunde maßgeblich. Die zugehörigen Dimensionierungsbelastungen werden als Anteil der 4h-Umlegungen für den Nachmittag hergeleitet. Die Berechnungen erfolgen für acht maßgebliche Knotenpunkte im Umfeld des Vorhabens.

Abb. D2

Knotenpunkt Bedastr. / Bedaplatz

Der heute am Rand des Bedaplatzes liegende Knotenpunkt wird zukünftig die Drehscheibe für die an den Parketagen der BIT-Galerie ankommenden und abfahrenden Verkehrsströme. Wo heute noch ca. 250 Kfz/h auftreten, werden zukünftig ca. 1.450 Kfz/h zu bewältigen sein.

Im Vorfeld waren drei verschiedene Systeme zum Anschluss der Parketagen geprüft worden. Als "optimal" hatte sich ein linksdrehendes System erwiesen, bei dem die Verkehrskonflikte minimiert und auf drei Einmündungen aufgeteilt werden. Im Norden liegt die Ausfahrt der Tiefgarage, in der Mitte die Einmündung der Bedastr. und im Süden die Einfahrt zu den Parketagen.

An allen drei Einmündungen herrscht Verkehrsfluss der Qualitätsstufe "B: gut". Der meistbehinderte Strom im Gesamtsystem ist das Linkseinbiegen aus der Ausfahrt der Parketagen. Die Reserve gegenüber einem instabilen Verkehrsfluss beträgt 22 %.

Verkehrstechnisch sind Linksabbiegespuren in allen drei Einmündungen nicht erforderlich. Sie erhöhen jedoch den Komfort der Verkehrsanlage; sie sollten zusammen mit den Fußgängerquerungen entwickelt werden.

Sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt der Tiefgarage sind mindestens zwei parallele Schrankenanlagen erforderlich; eine dritte Anlage wäre hilfreich. Ein Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Gartenstraße in die Tiefgarage wäre insbesondere bei nur zwei Schrankenanlagen zu empfehlen.

Knotenpunkt Brodenheckstr. / Bedastr.

Die Einfahrmenge beträgt ca. 1.350 Kfz/h. Dies ist eine Steigerung gegenüber heute um 13 %. Für die Einstufung ist die Einfahrt der Bedastr. (Mischspur) mit dem Verkehrsfluss "C: befriedigend" maßgebend. Die Reserve bis zur Überschreitung der Stufe "D: instabil" beträgt aber nur 5 %. Ließe sich ein Linkseinbiegestreifen (Mindestlänge für zwei Pkw) einrichten, steigt die Reserve auf 12 %. Eine Lichtsignalanlage (macht auf der Brodenheckstr. einen Linksabbiegestreifen notwendig) oder ein Kreisverkehr sind an dieser Stelle nicht erforderlich.

Kreisverkehr Brodenheckstr. / Neuerburger Str.

Die Einfahrmenge des Kreisverkehrs beträgt ca. 2.100 Kfz/h. Dies sind lediglich 5 % mehr als im "Ohne-Fall". Durch die Ausfahrt Bedastr. zum Karenweg verbessert sich die Konstellation der Konfliktströme im Kreisverkehr.

Maßgeblich für die Gesamtbeurteilung ist die Einfahrt aus Richtung Karenweg mit der Verkehrsqualität "B: gut". Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe "D: noch stabil" beträgt 9 %. Der berechnete 95 %-Rückstau von 9 bis 10 Pkw in den Einfahrten B 257 vom Karenweg und der Brodenheckstr. entspricht etwa heutigen Beobachtungen.

Kreisverkehrsplatz Neuerburger Str. / Römermauer / Karenweg

Die Einfahrmenge des Kreisverkehrs beträgt ca. 1.850 Kfz/h. Dies sind etwa 9 % mehr als bisher.

Der Verkehrsfluss an allen Einfahrästen ist "B: gut". Die Reserve bis zum Eintreten eines instabilen Verkehrsflusses beträgt ca. 12 %. Der 95 %-Rückstau im Karenweg beläuft sich auf 9 Pkw, dies entspricht 54 m. Der Abstand zur zukünftigen eventuellen Lichtsignalanlage an der neuen Bedastr. beträgt ca. 65 m.

Knotenpunkt neue Bedastr. / Karenweg

Die Einfahrmenge des neu entstehenden Knotenpunktes beläuft sich auf ca. 1.500 Kfz/h. Dies sind rd. 500 Pkw/h mehr als heute (im Gegensatz zu heute sind alle Abbiegebeziehungen zulässig).

Als Einmündung ohne Lichtsignalanlage wäre das Linkseinbiegen aus der neuen Bedastr. restlos überlastet. Das Linksabbiegen aus Richtung Trierer Str. kommend wäre dagegen sogar als Mischspur verkehrstechnisch akzeptabel.

Bei Einrichtung einer Lichtsignalanlage wäre der Knotenpunkt in der Stufe "B: gut" leistungsfähig (Umlaufzeit 90 sec). Die Reserve gegen "E: instabil" beträgt 39 %. Die Reserve ist erforderlich als Sicherheit gegen Koordinierungsverluste zur nächsten Lichtsignalanlage (Trierer Str.). Die kritische Rückstaulänge beträgt in Richtung Römermauer 72 m. Der Stau ist angesichts des vorhandenen Abstandes (ca. 65 m) zu verkürzen, indem z.B. eine Stauerkennung mit verkehrsabhängiger Umverteilung der Grünzeitreserven eingeplant wird. In Richtung Trierer Str. wird der Stau auf 54 m berechnet. Die Berechnungen erfolgten für eine Mischspur in der Ausfahrt der neuen Bedastr. Die Staulängen lassen sich auch verkürzen, wenn dort eine getrennte Aufstellung für das Links- und das Rechtseinbiegen vorgesehen wird. Die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens auf dem Karenweg aus Richtung Trierer Str. ist für eine LSA-Steuerung notwendig.

Knotenpunkt Karenweg / Borenweg (Lichtsignalanlage)

Der Knotenpunkt ist mit über 1.300 Kfz/h in der Nachmittagsspitze um ca. 14 % höher belastet als heute.

Während der räumlichen Enge und der Lage am Ende der Fußgängerzone werden die Berechnungen für drei Kfz-Phasen sowie eine eigene Fußgängerphase ausgeführt. Bei optimierter Grünzeitverteilung berechnet sich formal ein Verkehrsfluss der Stufe "D: noch stabil". Ein Rückstau von 90 m in den Zufahrten und eine Reserve von lediglich 4 % bezogen auf die Einfahrmenge zeigen, dass der Knoten an der Leistungsgrenze anlangt. Weitere Reserven lägen in einer Anhebung der Umlaufzeit (z.B. 120 statt 90 s, Reserve 22 %), was jedoch zu noch längeren

Rückstaus und höheren Wartezeiten führt.

Der Augenschein vor Ort deutet daraufhin, dass der Knotenpunkt bereits heute hinsichtlich seiner Möglichkeiten stark ausgeschöpft ist und im Bereich der Grenzleistungsfähigkeit agiert. Dies würde mit noch knapperen Reserven auch für die Zukunft gelten. Das Ergebnis ist ein deutlicher Hinweis, das bereits seit Jahren innerhalb der Kommunalen Verkehrsplanung empfohlene Ringkonzept für die Innenstadt Bitburgs als Verkehrslösung ins Auge zu fassen.

Knotenpunkt Trierer Str. / Gartenstr.

Der Knotenpunkt, in welchem gegenüber heute alle Abbiegebeziehungen zugelassen sind, besitzt eine Einfahrmenge von ca. 1.400 Kfz/h. Dies sind über 400 Kfz/h mehr als heute.

Der Knotenpunkt erweist sich auch ohne LSA-Steuerung in der Stufe "C: befriedigend" als leistungsfähig. Die Reserve beträgt auf die Gesamteinfahrmenge 17 %. Ursache ist der sehr geringe Linkseinbiegestrom (35 Pkw/h). Er wäre bereits instabil, wenn nur 55 Kfz/h hinzukämen.

Da das planerische Risiko angesichts der nach absoluter Höhe geringen Reserve hoch ist, empfiehlt sich ein Ausbau mit der Option auf nachträgliche Signalisierung. Es wären drei Phasen des Ausbaues denkbar:

- Ausbau der Einmündung Gartenstr. ohne Aufweitung der Trierer Str., noch keine LSA-Regelung
- In einer weiteren Phase Aufweitung der Trierer Str. zugunsten eines Linksabbiegestreifens in die Gartenstr., noch ohne LSA-Regelung
- Erst im 3. Ausbauabschnitt würde die Lichtsignalanlage ergänzt.

Zu beachten bleibt, dass der Knotenpunkt Gartenstr. (im Gegensatz zur Einmündung neue Bedastr.) nicht innerhalb des Innenstadt-Ringkonzeptes liegt. Ausbaumaßnahmen und Investitionskosten würden dadurch nicht obsolet.

Kreisverkehr B 50 Mötscher Straße / Trierer Straße

Die Einfahrmenge des Kreisverkehrs steigt von ca. 1.700 Kfz/h auf ca. 2.000 Kfz/h im "Mit-Fall" an.

Dennoch bleibt die Beurteilung des Verkehrsfluss in der Stufe "B: gut". Maßgeblich ist dabei die höchstbelastete Einfahrt des KVP, dies ist die Trierer Straße. Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe "D: noch stabil" beträgt 14 %.

Fazit

Wie die Berechnungen gezeigt haben, ist die Integration des Vorhabens BIT-Galerie in das bestehende Verkehrssystem verkehrstechnisch machbar. Verschiedene Lösungen, so die Verhältnisse am neu entstehenden Knotenpunkt Bedastr. / Karenweg und am LSA-geregelten Knoten Karenweg / Borenweg / Trierer Str. sind jedoch hinsichtlich der Verkehrsabwicklung bereits im Bestand dringend verbesserungswürdig. Dafür steht das aus der Kommunalen Verkehrsplanung bekannte Konzept des Inneren Ringes zur Verfügung. Es könnte in einer ersten Phase sich auf die Abschnitte Karenweg - Borenweg zwischen Römermauer und Krankenhaus beschränken. Damit lassen sich Lösungen für den Anschluss der BIT-Galerie, aber auch des Vorhabens Post erzielen. Zur Verhinderung nachträglich unnötiger Umbauten und zur Vermeidung verlorener Kosten wird empfohlen, das Gesamtsystem der südlichen Kernstadt Bitburg einer kurzfristigen abgestimmten Optimierung zuzuführen.

E ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende verkehrsplanerische Standortuntersuchung befasst sich mit der **BIT-Galerie**. Es handelt sich um ein Einkaufszentrum (EKZ) mit ca. 12.000 m² Verkaufsfläche. Es ist in Bitburg im Kernstadtquartier zwischen Bedaplatz, Karenweg und Trierer Straße geplant. Die Anbindung der ca. 800 in zwei Parketagen vorgesehenen Stellplätze erfolgt zum Bedaplatz.

Ergebnisse aus insgesamt 14 Knotenstromzählungen sowie zwei Geräte-Dauerzählungen im Umfeld des Vorhabens bilden eine umfangreiche **Datenbasis**. Ein Zählungsvergleich zwischen 1999 und 2011 erlaubt eine Analyse der **Verkehrsentwicklung**. Sie zeigt, dass der Verkehr im Kernstadtbereich von Bitburg trotz zwischenzeitlich realisierter Projekte im Gesamtverkehr stagniert bzw. schwach abnimmt und im Schwerverkehr deutlich rückläufig ist. Dies gibt Anlass, im Basisszenario ("Ohne-Fall") von einer Stagnation der Verkehrszahlen auszugehen, auch wenn man das Jahr 2025 als Prognosehorizont voraussetzt.

Bei der Bestimmung des **Aufkommens des Vorhabens** wurden verschiedene Ansätze geprüft. Im Sinne einer Dimensionierung wurde das ungünstigste Ergebnis gewählt. Demnach wird die BIT-Galerie hinsichtlich Einzelhandel und Mitarbeiter richtungsbezogen ca. 3.900 Pkw/d erzeugen. Durch das zusätzlich geplante Mietparken auf ca. 260 Stellplätzen werden weitere 300 Pkw/d in den Komplex ein- bzw. ausfahren.

Die aus bekannten Innenstadtbeziehungen abgeleitete **Verkehrsverteilung** weist nach, dass es nicht einen einzigen Hauptzustrom, sondern bereits unmittelbar im Nahbereich eine starke Auffächerung der Verkehrsströme geben wird:

- | | |
|-------------------------------------|------|
| - neue Bedastr. | 38 % |
| - Gartenstr. | 34 % |
| - Brodenheckstr. - Neuerburger Str. | 26 % |
| - benachbarte Wohngebiete | 2 % |

Die eintretenden **Verkehrsveränderungen** beruhen auf zwei unterschiedlichen Effekten:

- zusätzliche Verkehrsmengen aus dem Aufkommen der BIT-Galerie
- Verkehrsverlagerungen, welche durch Öffnung der neuen Bedastr. und der Gartenstraße für alle Fahrbeziehungen entstehen.

Durch die Netzveränderungen, die Öffnung der neuen, verlegten Bedastr. in Richtung Karenweg und den Ausbau der Einmündung Gartenstr. / Trierer Str. mit Zulässigkeit aller Fahrbeziehungen, werden sich drei neue Verbindungen zum Bereich Bedaplatz auf tun, welche die Erreichbarkeit des Standortes Bedaplatz stark verbessern und dadurch aufwerten. Sie führen auch zu Verkehrsentslastungen. Solche Entlastungen, welche durch Mehrverkehre der BIT-Galerie nicht aufgezehrt werden, ergeben sich auf folgenden Streckenzügen:

- Brodenheckstr. (Mitte / Süd)
- Heinrichstr.
- Hubert-Prim-Str.
- Neuerburger Str. (Abschnitt Brodenheckstr. bis Römermauer)

Nennenswerte **Mehrverkehre** ergeben sich auf den vier Hauptzulaufstrecken der BIT-Galerie. Dies sind:

- Kölner Str. / Dauner Str. - Römermauer - nördl. Karenweg - neue Bedastr.
- Albachstr. - Borenweg - südl. Karenweg - neue Bedastr.
- Saarstr. / Mötscher Str. - untere Trierer Str. - Gartenstr. - Bedaplatz
- Neuerburger Str. von B 51 bis Brodenheckstr.

Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss wurden für acht maßgebliche Knoten im Umfeld des Vorhabens geprüft. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Als **Anschluss der Parketagen BIT-Galerie** an den Bedaplatz wird ein linksdrehendes System, bestehend aus drei Einmündungen mit getrennten, zweistreifigen Ein- und Ausfahrten des Parkkomplexes empfohlen. Ein Kreisverkehrsplatz wäre ebenfalls möglich, hat aber Schwächen hinsichtlich Fußgängerführung und im Fall von kurzzeitigen Überlastungszuständen
- Im auszubauenden Anschluss der **Gartenstraße** an die Trierer Str. sind Ausbaustufen möglich, welche erst bei sich in der Praxis beweisender Erforderlichkeit eine Lichtsignalregelung (LSA) notwendig machen
- Im neu zu errichtenden Anschluss der verlegten **Bedastraße** an den Karenweg wird eine LSA notwendig. Es wird sich aber um eine Investition verlorener Kosten handeln, wenn die kommunale Planung des Innenstadtringes realisiert werden wird
- In den beiden Knotenpunkten der **Brodeneckstraße** mit der Bedastr. und der Neuerburger Str. (KVP) erwächst kein zwingender Handlungsbedarf, da die verlegte, in beiden Richtungen offene neue Bedastr. Entlastung schafft
- Im LSA-geregelten Knoten **Karenweg / Borenweg / Trierer Straße** werden sämtliche Reserven gegenüber einem nachhaltig instabilen Verkehrsfluss bis auf 4 % der Knoteneinfahrmenge ausgeschöpft.

Ergebnis ist, dass die Integration des Vorhabens BIT-Galerie in das bestehende Verkehrssystem verkehrstechnisch grundsätzlich machbar ist. Allerdings ist das bestehende System speziell im Bereich Karenweg / Borenweg / Trierer Str. bereits im Bestand dringend verbesserungswür-

dig. Bei Realisierung des aus der kommunalen Planung bekannten Konzeptes des "Inneren Ringes" ließen sich bestehende Mängel beseitigen und neue Vorhaben, wie die Anbindung der BIT-Galerie oder des Vorhabens "Post" stark vereinfacht und ohne verlorene Kosten für neue Lichtsignalanlagen bewerkstelligen. Es wird daher empfohlen, kurzfristig ein optimiertes Gesamtsystem des südlichen Stadtkernes einschließlich (Teil-)Ringlösung in Angriff zu nehmen.

BIT - GALERIE

BITBURG

2011

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A Vorbemerkungen

- Abb. A1 Ausschnitt Luftbild
- Abb. A2 Ausschnitt Stadtplan

B Erhebungen, Verkehrsanalyse

- Abb. B1 Lage der Zählstellen
- Abb. B2a Trierer Straße - Wochenganglinien
- Abb. B2b Trierer Straße - Tagesganglinien
- Abb. B3a Gartenstraße - Wochenganglinie
- Abb. B3b Gartenstraße - Tagesganglinie
- Abb. B4a Knotenströme Gesamtverkehr (15.00 - 19.00 Uhr)
- Abb. B4b Knotenströme Schwerverkehr (15.00 - 19.00 Uhr)
- Abb. B5 Analyse-Null-Fall (A0), Streckenbelastung (15.00 - 19.00 Uhr)
- Abb. B6 Analyse-Null-Fall (A0), Streckenbelastung (Tagesverkehr)

C Prognose der Verkehrsmengen

- Abb. C1 Vorhaben BIT-Galerie
- Abb. C2 Aufkommen des Vorhabens

D Planfall mit BIT-Galerie (P1-Fall)

- Abb. D1 P1-Fall, Streckenbelastungen (15.00 - 19.00 Uhr)
 - Abb. D2 P1-Fall, maßgebliche Knotenströme (15.00 - 19.00 Uhr)
 - Abb. D3 P1-Fall, Streckenbelastungen (Tagesverkehr)
 - Abb. D4 P1-Fall, Differenzlasten P1 - A0 (Tagesverkehr)
-

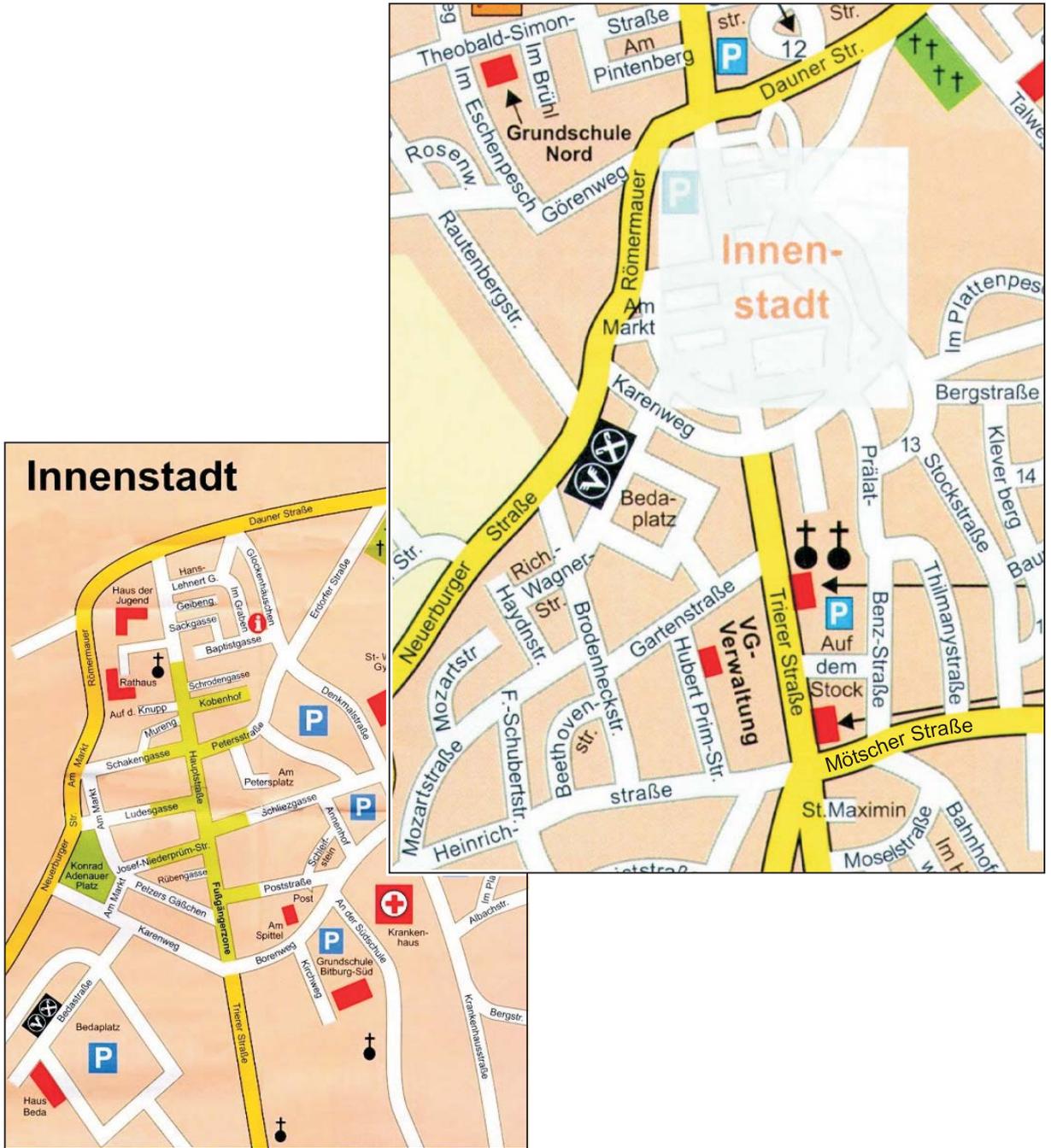


Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

0 50 100 150 200 m



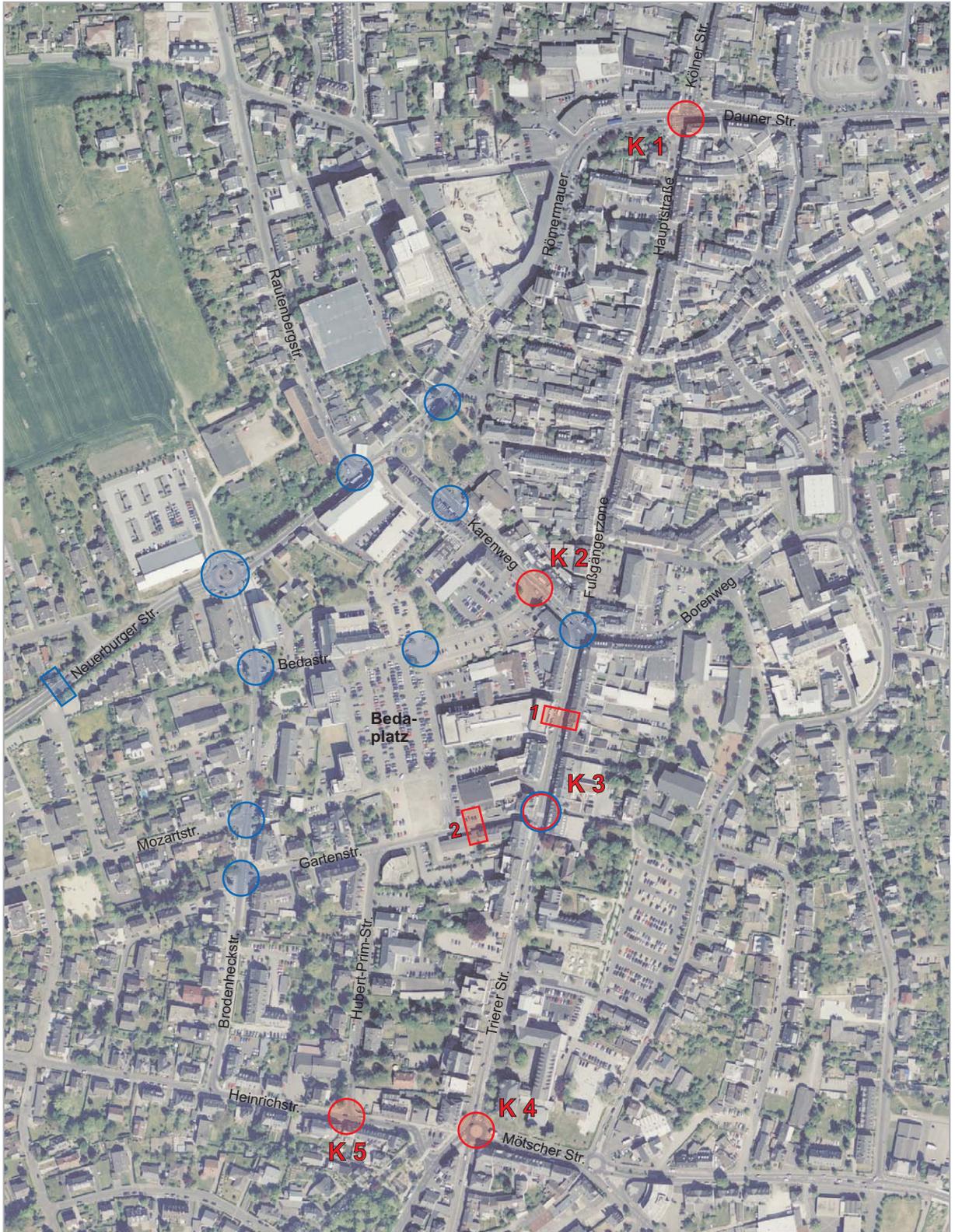
Abb. A1:
Ausschnitt Luftbild
- Planungsgebiet -



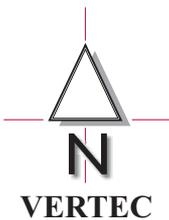
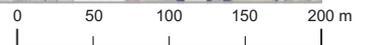
Quelle: Stadtplan Bitburg



Abb. A2:
Ausschnitt Stadtplan

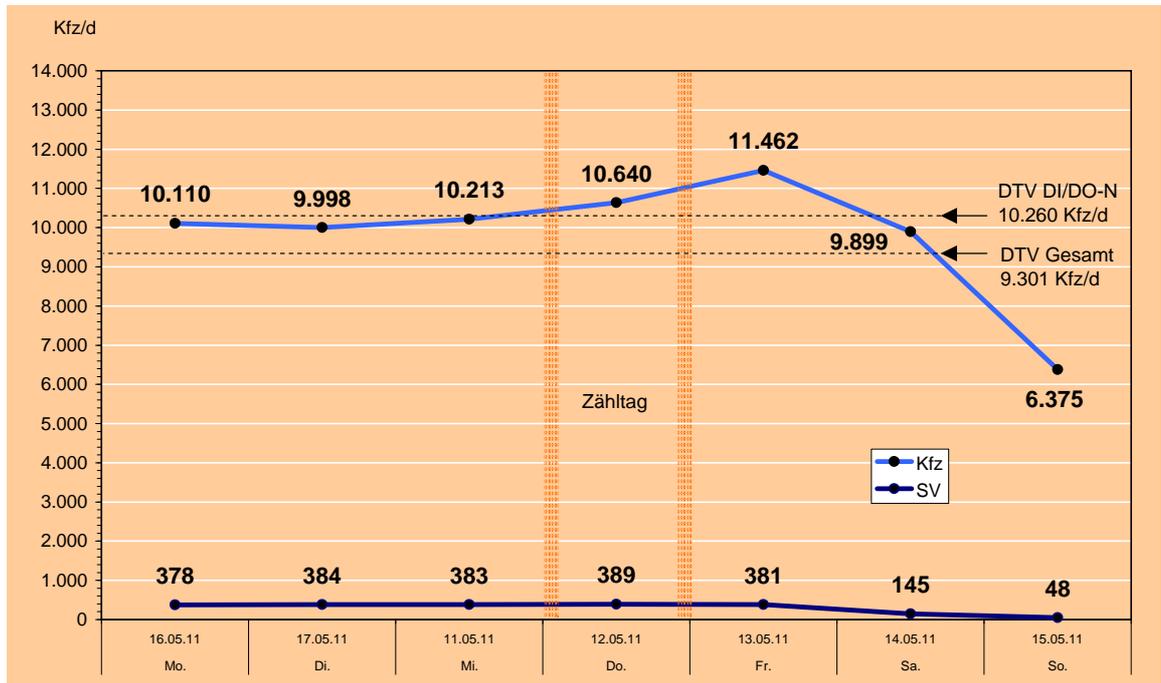


Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



- Knotenstromzählung 2006
- Gerätezählung 2006
- Knotenstromzählung 2011
- Gerätezählung (1 = Charakter Hauptverkehrsstraße)
(2 = Charakter Nebenstraße)

Abb. B1:
Datengrundlage und Erhebungskonzept



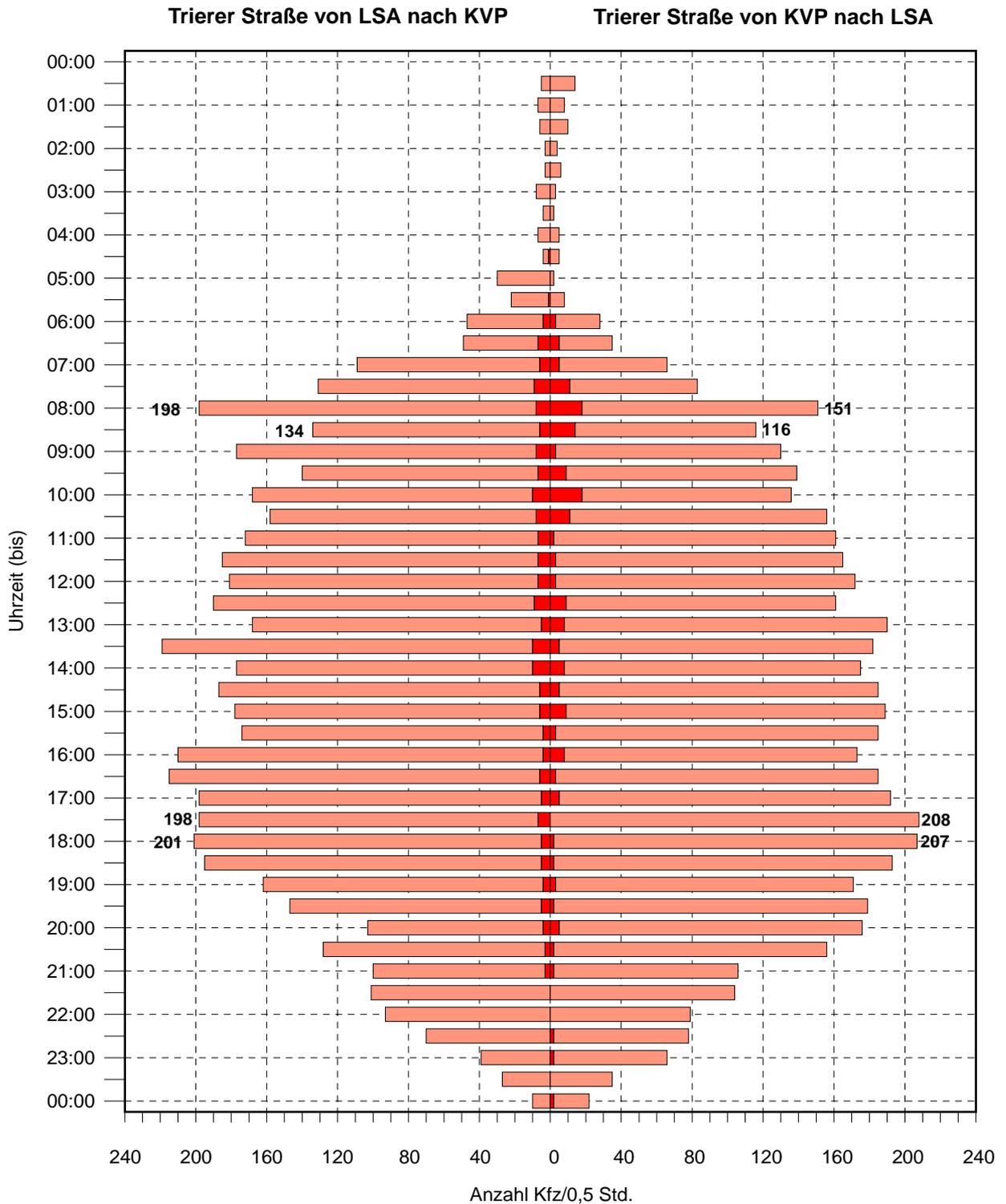
Zähltag	Zähltag	Trierer Str. von LSA nach KVP		Trierer Str. von KVP nach LSA		Querschnitt	
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
Mo.	16.05.11	5.168	201	4.942	177	10.110	378
Di.	17.05.11	5.128	203	4.870	181	9.998	384
Mi.	11.05.11	5.197	202	5.016	181	10.213	383
Do.	12.05.11	5.438	197	5.202	192	10.640	389
Fr.	13.05.11	5.965	210	5.497	171	11.462	381
Sa.	14.05.11	5.076	81	4.823	64	9.899	145
So.	15.05.11	3.120	26	3.255	22	6.375	48

DTV-Werte	KFZ	SV
DTV	9.301	271
DTV DI/DO-N	10.260	377

Abb. B2a:

Wochenpegel Bitburg Trierer Straße
Querschnittsbelastungen

Tagespegel Bitburg Trierer Straße

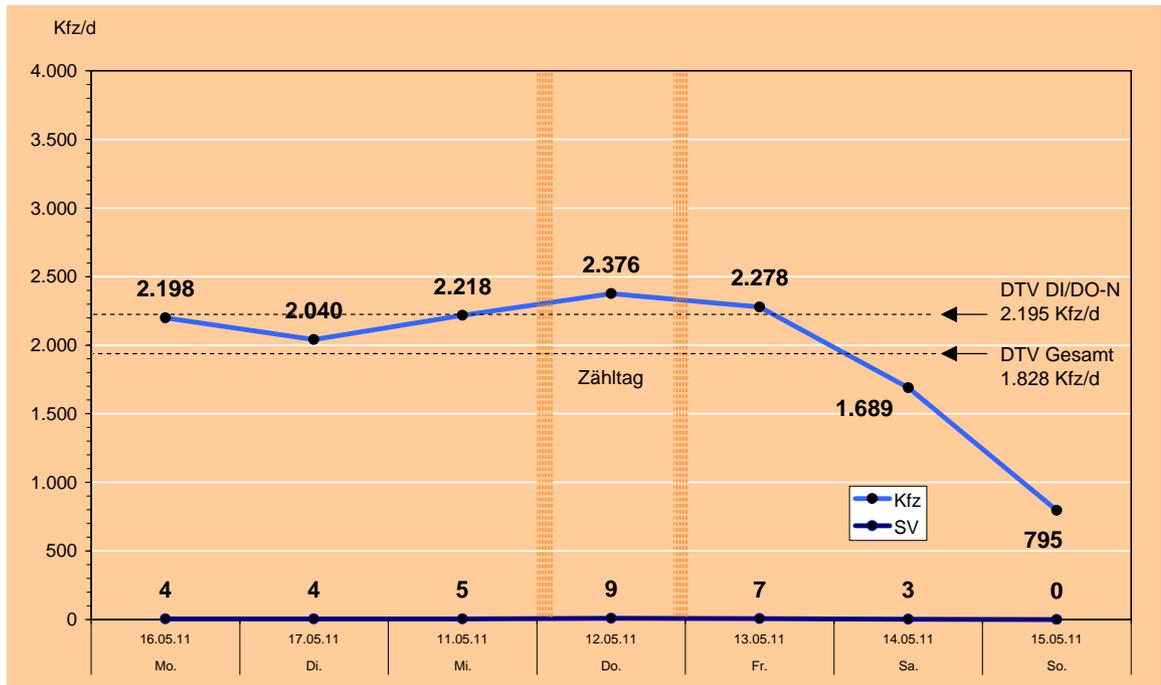


5.438 Kfz/d, Richtung
197 SV-Fz/d, Richtung

5.202 Kfz/d, Richtung
192 SV-Fz/d, Richtung

— Schwerverkehr
— Gesamtverkehr

Abb. B2b:
Tagespegel
Bitburg Trierer Straße
(Do. 12.05.2011)



Zähltag	Zähltag	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.		Gartenstraße in Richt. Trierer Str.		Querschnitt	
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
Mo.	16.05.11	317	1	1.881	3	2.198	4
Di.	17.05.11	305	1	1.735	3	2.040	4
Mi.	11.05.11	328	1	1.890	4	2.218	5
Do. (Zähltag)	12.05.11	318	1	2.058	8	2.376	9
Fr.	13.05.11	394	3	1.884	4	2.278	7
Sa.	14.05.11	252	0	1.437	3	1.689	3
So.	15.05.11	144	0	651	0	795	0

DTV-Werte	KFZ	SV
DTV	1.828	4
DTV DI/DO-N	2.195	6

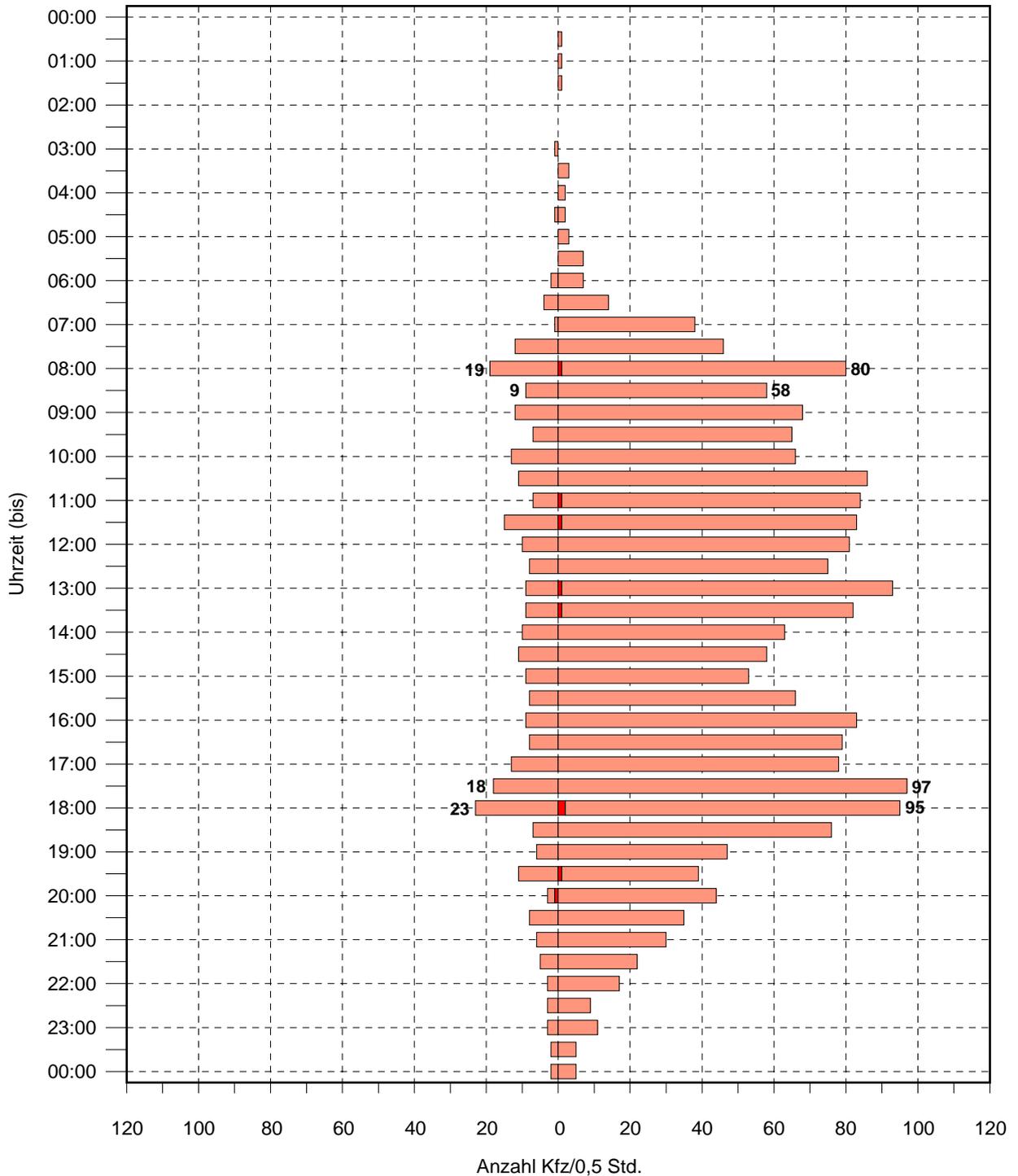
Abb. B3a:

Wochenpegel Bitburg Gartenstraße
Querschnittsbelastungen

Tagespiegel Bitburg Gartenstraße

Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.

Gartenstraße in Richt. Trierer Str.



318 Kfz/d, Richtung
1 SV-Fz/d, Richtung

2.058 Kfz/d, Richtung
8 SV-Fz/d, Richtung

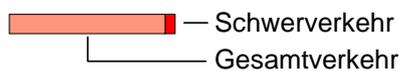
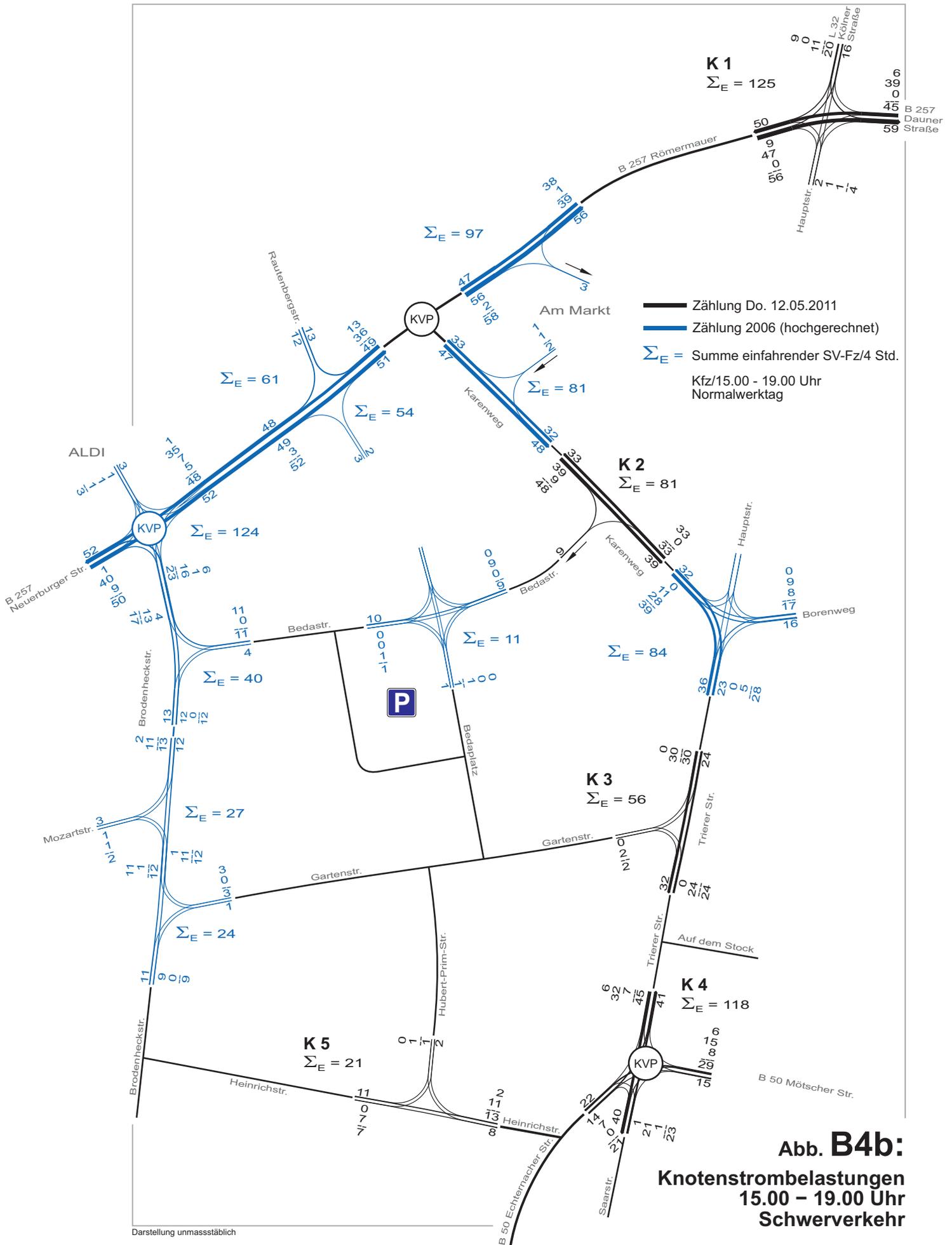


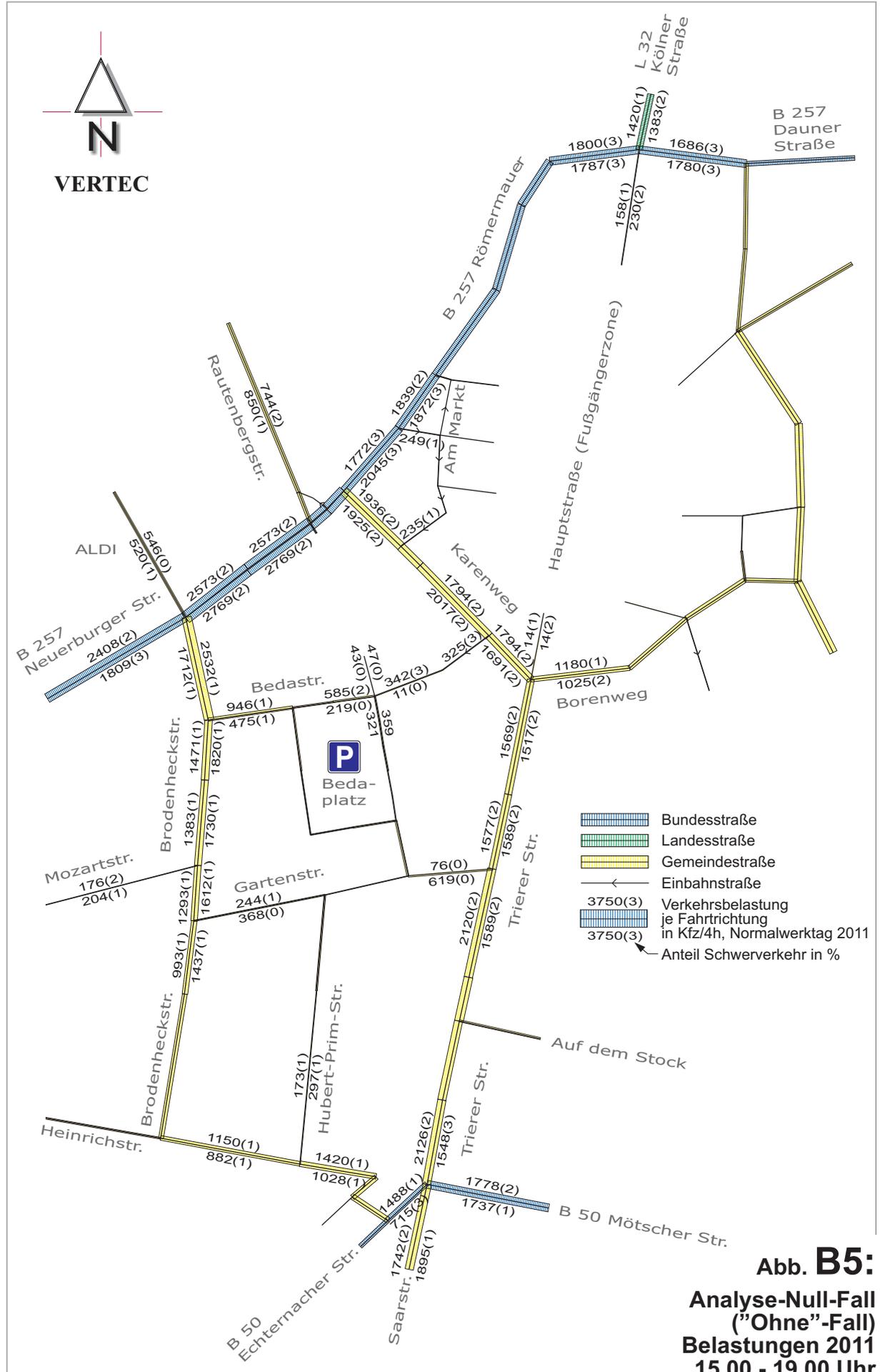
Abb. B3b:
Tagespiegel
Bitburg Gartenstraße
(Do. 12.05.2011)



Darstellung unmassstäblich

Abb. B4b:
Knotenstrombelastungen
15.00 – 19.00 Uhr
Schwerverkehr

Zeit 09.49.46 Datum 22.06.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 7500

Abb. B5:
Analyse-Null-Fall
(„Ohne“-Fall)
Belastungen 2011
15.00 - 19.00 Uhr

Zeit 11.51.24 Datum 22.06.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 10000

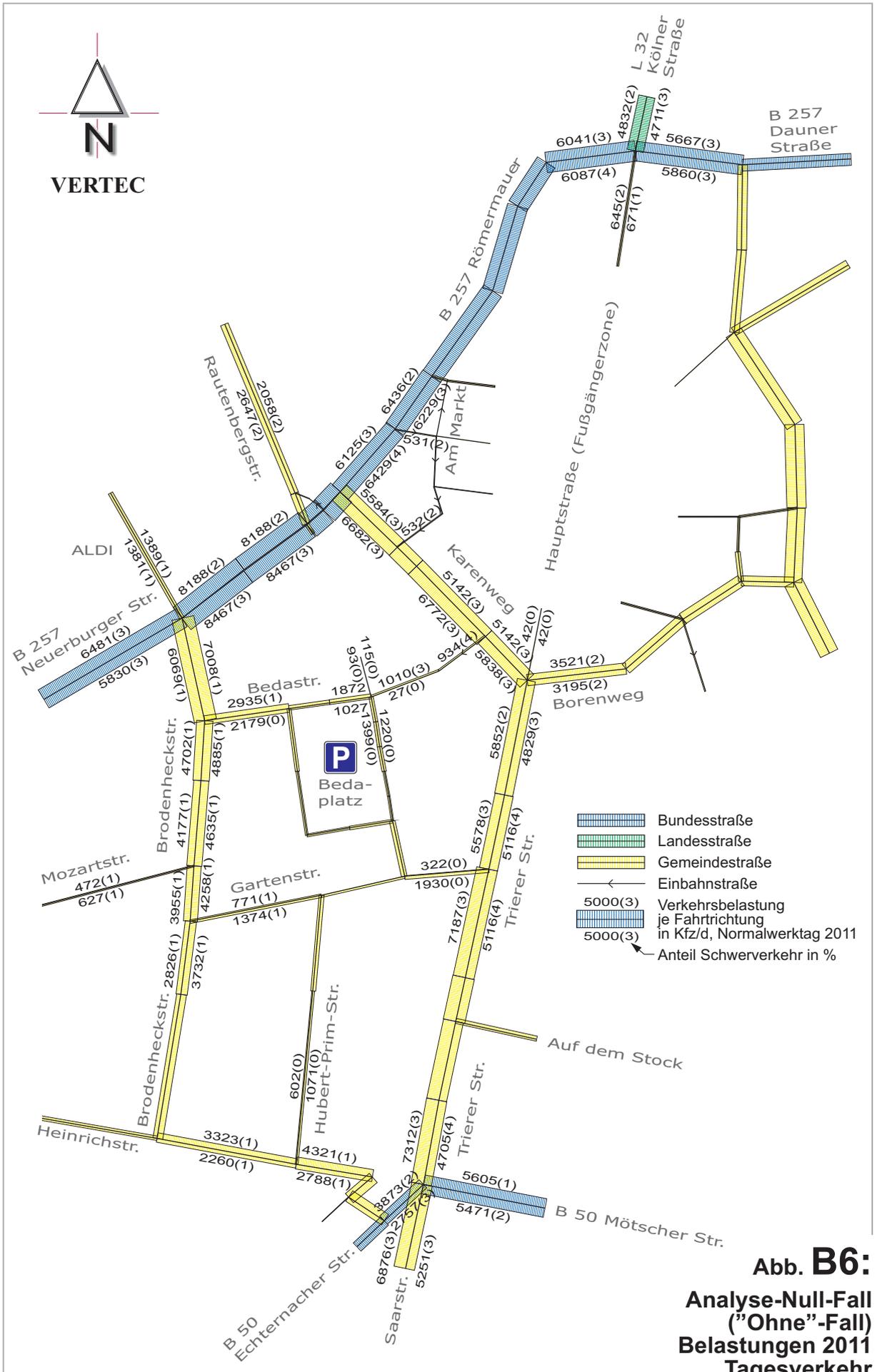


Abb. B6:
Analyse-Null-Fall
(„Ohne“-Fall)
Belastungen 2011
Tagesverkehr



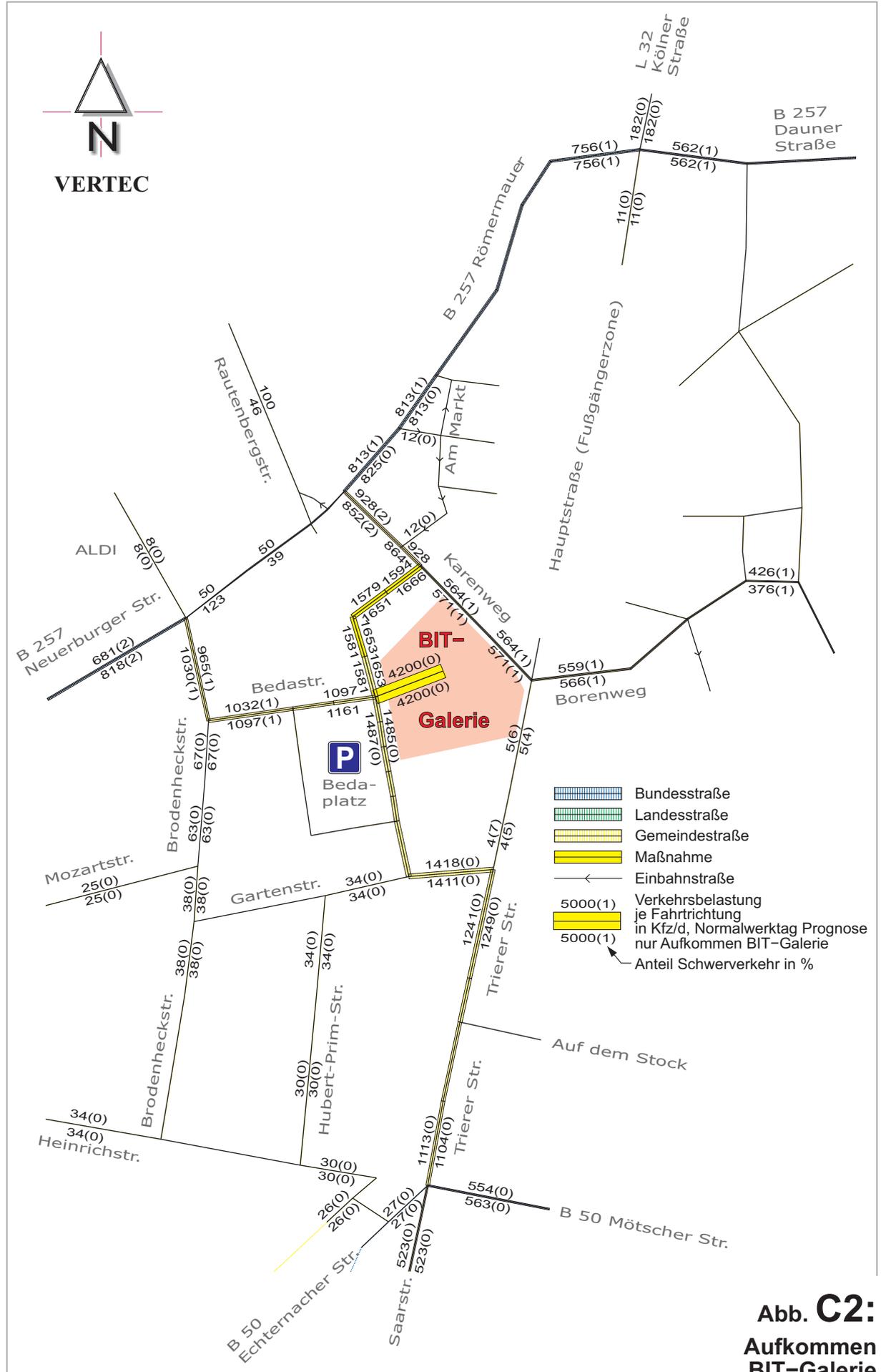
Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



- "BIT-Galerie"
- Verlegung Bedastr.äse
- Anlieferung
- mögliche Kundenein-/ausfahrten
- Fußgänger

Abb. C1:
Vorhaben
BIT-Galerie

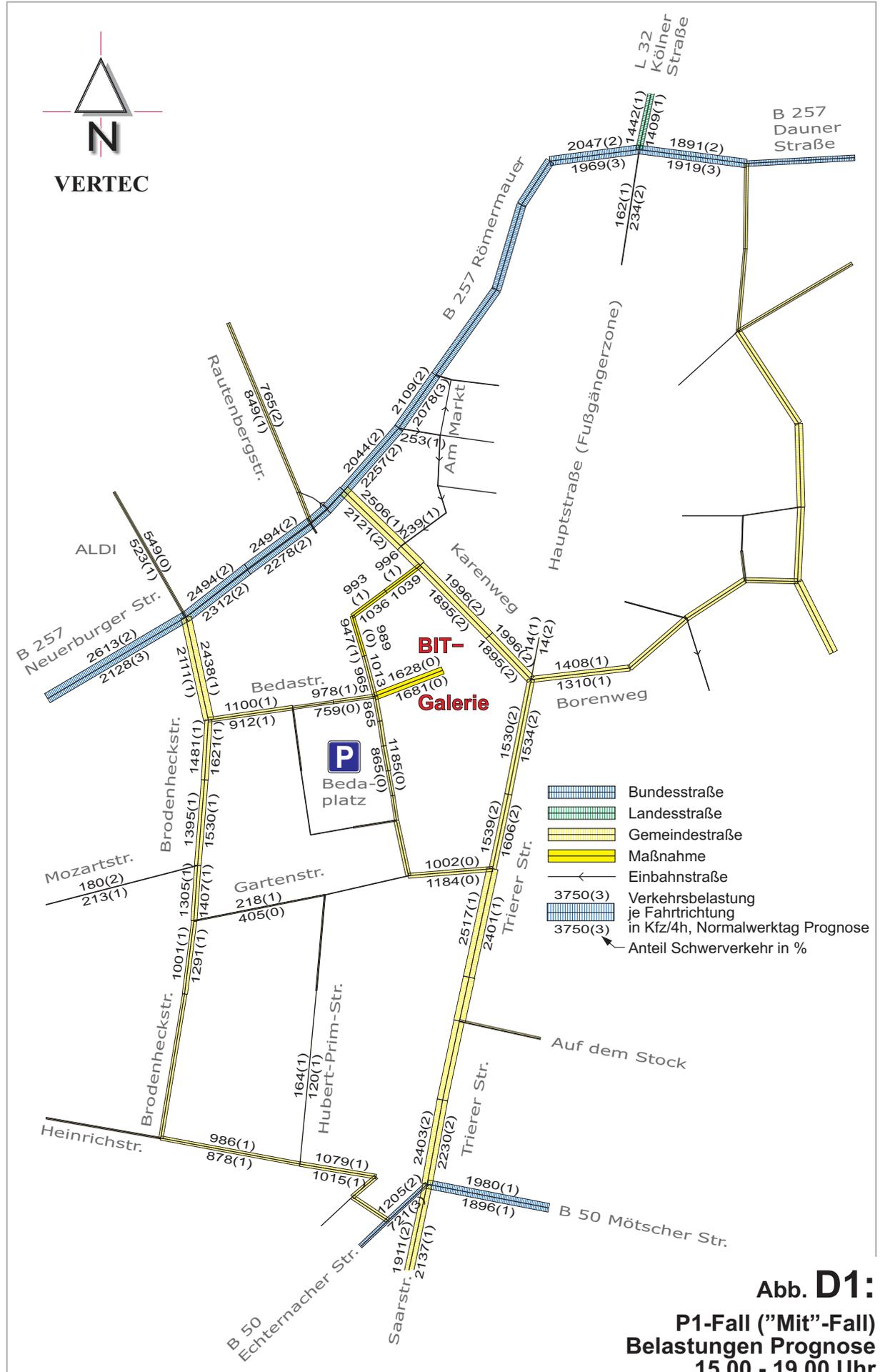
Zeit 10.26.46 Datum 22.06.2011 11255 Verotec



Einheiten 0 10000

Abb. C2:
Aufkommen
BIT-Galerie

Zeit 17.36.05 Datum 22.06.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 7500

Abb. D1:
P1-Fall ("Mit"-Fall)
Belastungen Prognose
15.00 - 19.00 Uhr

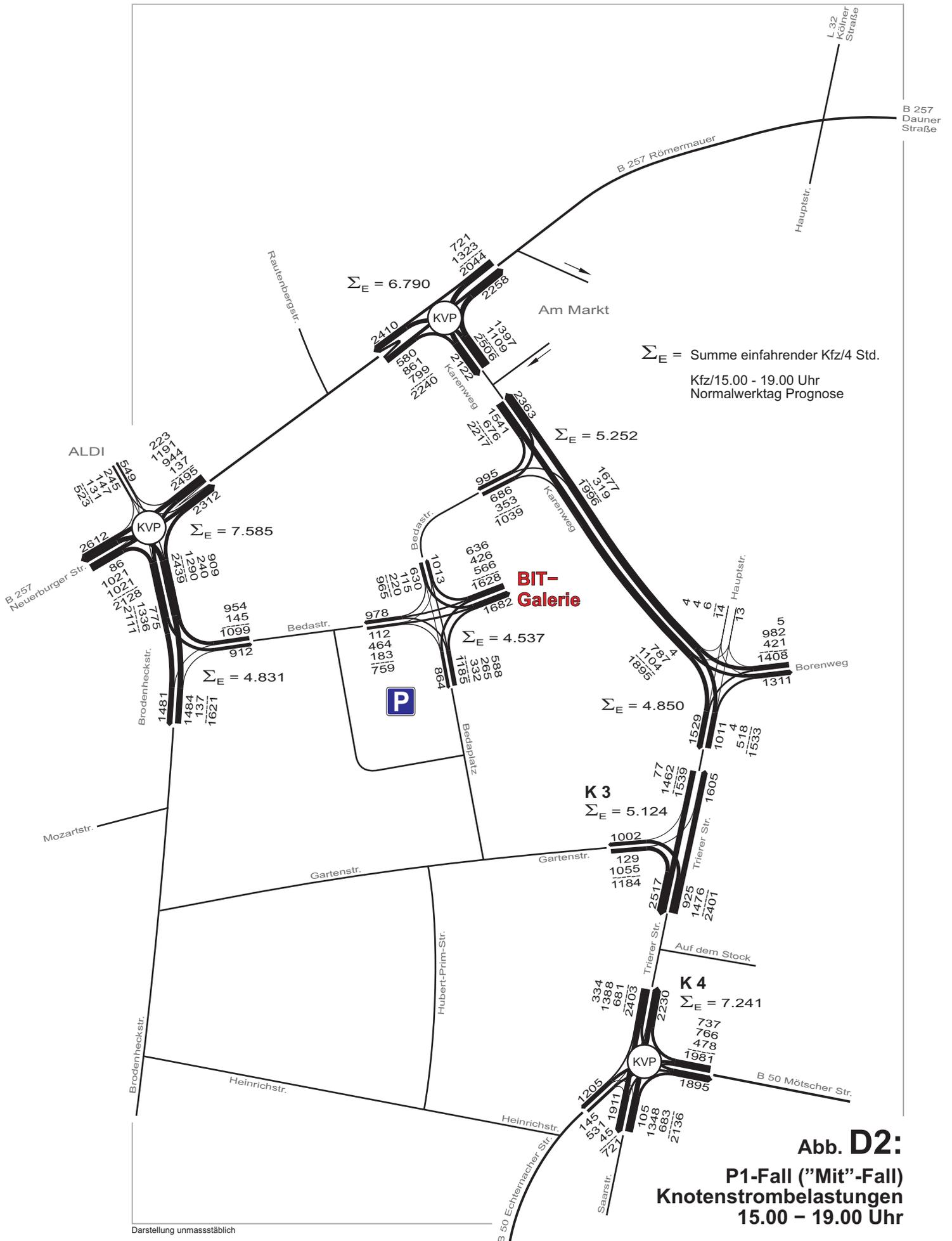
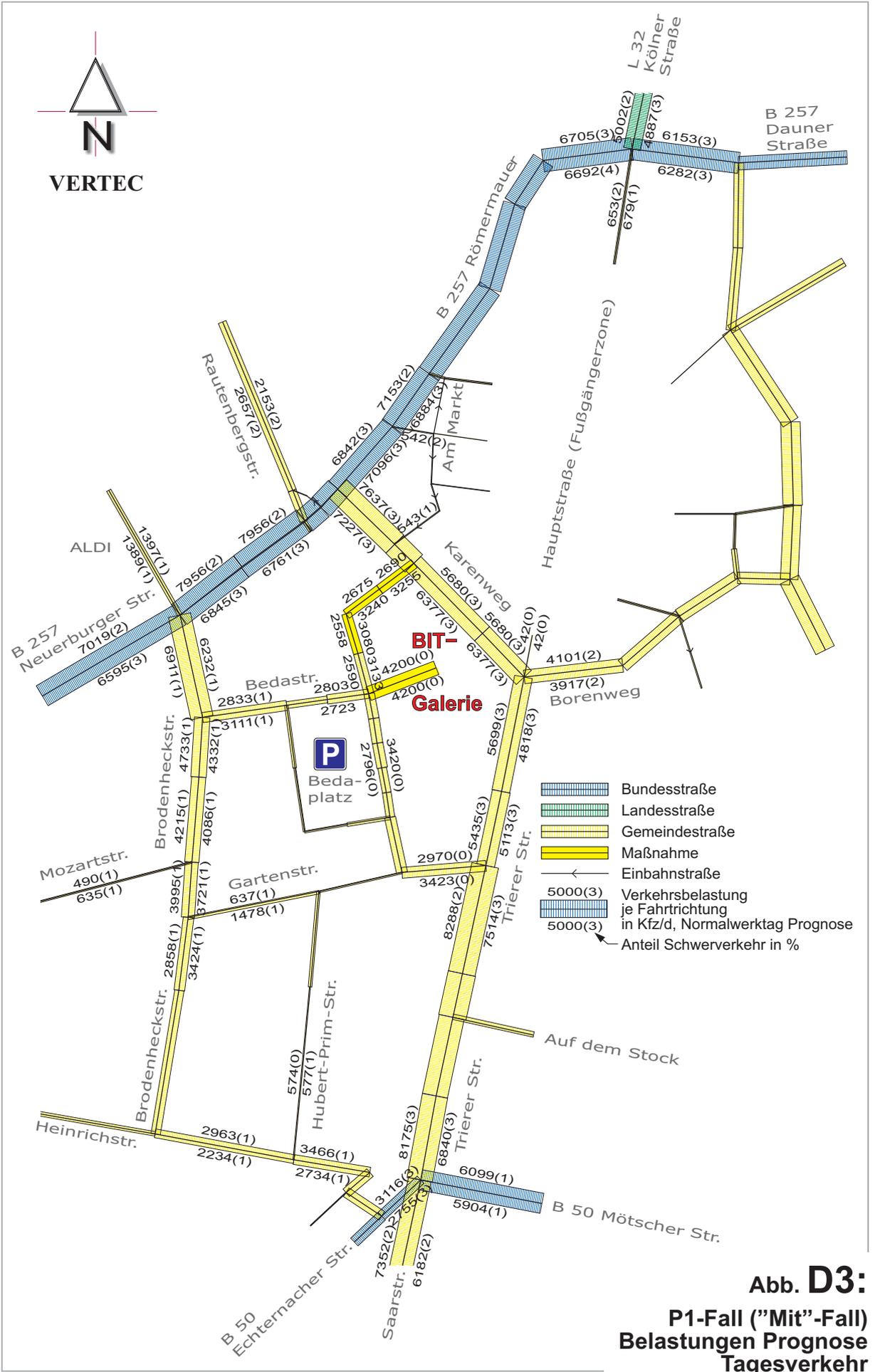


Abb. D2:
P1-Fall ("Mit"-Fall)
Knotenstrombelastungen
15.00 - 19.00 Uhr

Darstellung unmassstäblich

Zeit 17.34.12 Datum 22.06.2011 11:255 Vertec



Einheiten 0 10000

Abb. D3:
P1-Fall ("Mit"-Fall)
Belastungen Prognose
Tagesverkehr

Zeit 17.37.44 Datum 22.06.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 10000

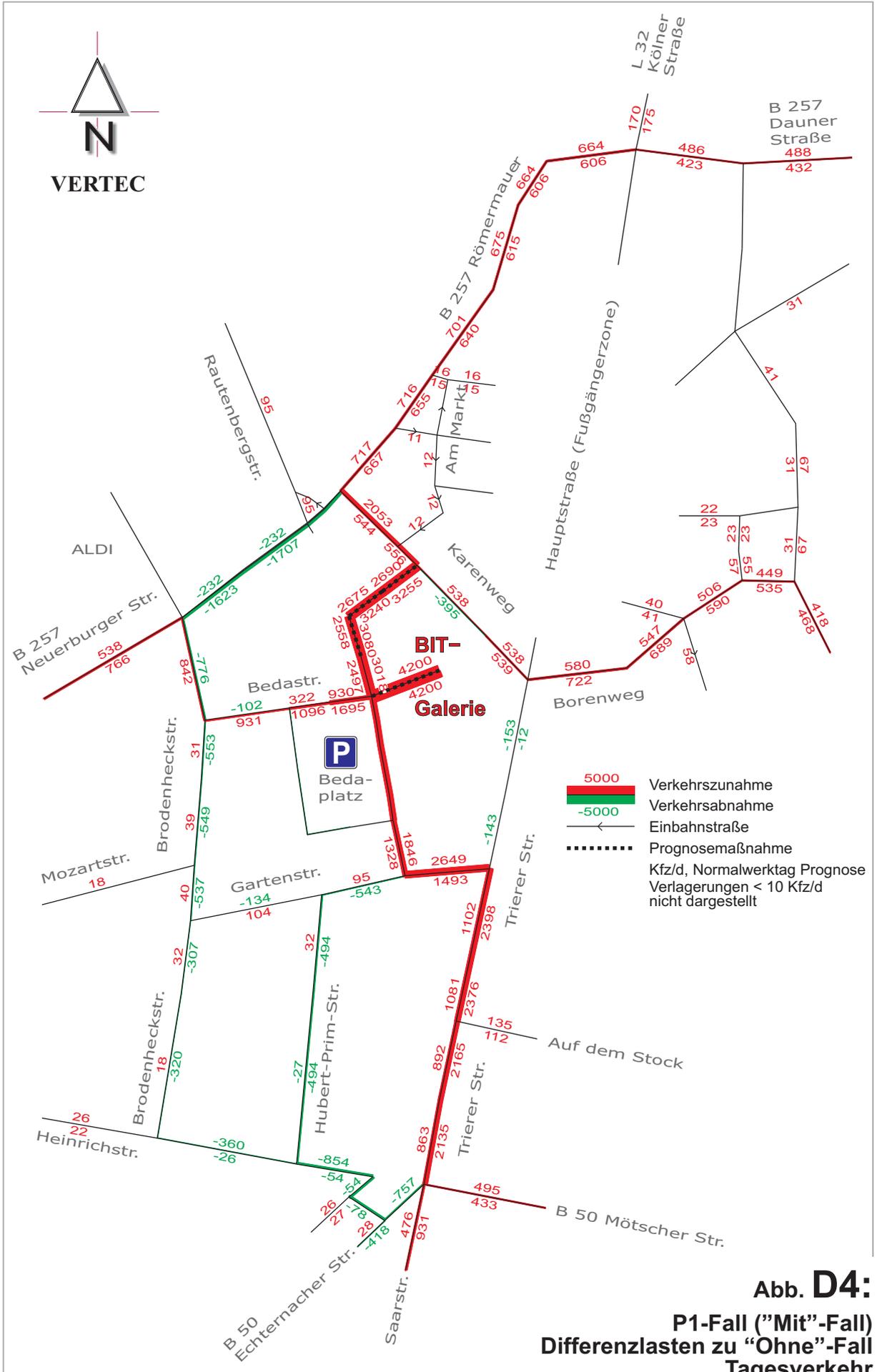


Abb. D4:
P1-Fall ("Mit"-Fall)
Differenzlasten zu "Ohne"-Fall
Tagesverkehr

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

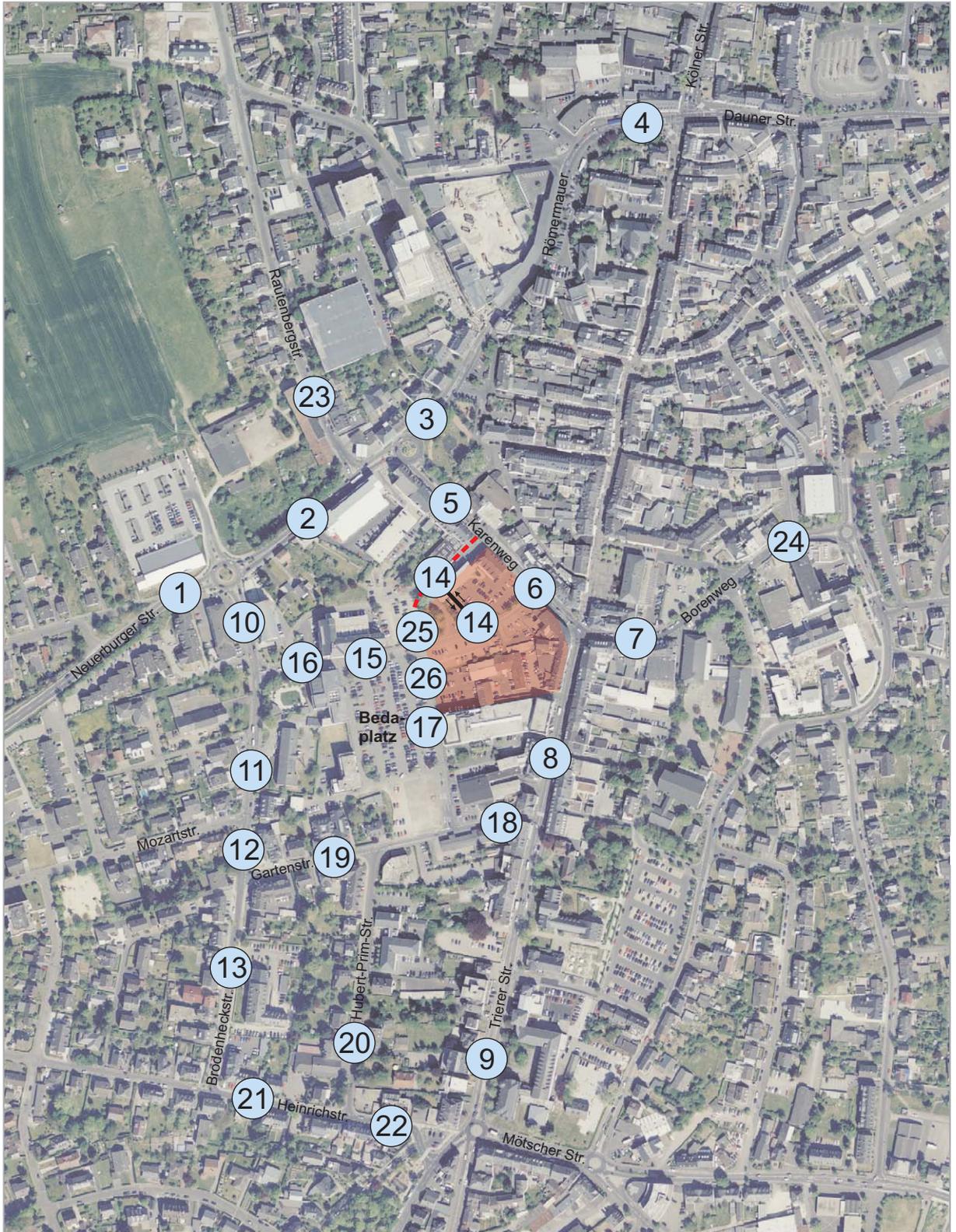
2011

MATERIALIEN 1

Eingangswerte

für

Lärmberechnungen



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



3 Querschnitt mit Eingangswerten für Lärmberechnung

**Materialien
Übersicht zur Datentabelle
für Lärmberechnung**

Eingangswerte Lärmrechnungen

Projekt: **BIT-Galerie**
 Projekt-Nr.: **11255**

Zeitbereiche: t Tag 06 - 22 Uhr
 n Nacht 22 - 06 Uhr
 d Day 06 - 18 Uhr
 e Evening 18 - 22 Uhr

Vertec GbR
 22.6.2011

Strecke	Belastungen (Normalwerktag)				Faktoren										Parameter											
	Kfz/d	%SV	Kfz/d	%SV	Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
Ohnefall																										
1 Neuerburger Str. West	6481	2,5%	5830	2,8%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	10762	2,1%	627,9	98,5	652,5	554,0	2,2%	1,1%	2,5%	1,0%	
2 Neuerburger Str. Ost	8188	2,5%	8467	2,7%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	14559	2,1%	849,4	133,2	882,7	749,5	2,1%	1,1%	2,5%	1,0%	
3 Römermauer Süd	6125	3,1%	6429	3,9%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	10974	2,8%	640,3	100,4	665,4	564,9	2,9%	1,5%	3,4%	1,3%	
4 Römermauer Nord	6041	3,3%	6087	4,5%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	10602	3,1%	618,5	97,0	642,8	545,8	3,2%	1,7%	3,7%	1,4%	
5 Karenweg Nord	5142	3,5%	6772	3,2%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	10415	2,7%	607,6	95,3	631,4	536,1	2,7%	1,4%	3,2%	1,2%	
6 Karenweg Süd	5142	3,5%	5838	3,1%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	9598	2,6%	560,0	87,8	581,9	494,1	2,7%	1,4%	3,1%	1,2%	
7 Borenweg West	3521	1,7%	3195	1,9%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	5871	1,4%	342,5	53,7	355,9	302,2	1,5%	0,8%	1,7%	0,7%	
8 Trierer Str. Nord	5578	3,5%	5116	3,7%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	9348	2,9%	545,4	85,6	566,8	481,2	3,0%	1,5%	3,4%	1,3%	
9 Trierer Str. Süd	7187	2,8%	5116	3,7%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	10755	2,5%	627,5	98,4	652,1	553,6	2,6%	1,4%	3,0%	1,2%	
10 Brodenheckstr. Nord	6069	0,9%	7008	1,1%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	10746	0,7%	634,2	85,0	680,0	483,8	0,7%	0,2%	0,8%	0,3%	
11 Brodenheckstr. - Bedastr.	4177	1,2%	4635	0,7%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	7241	0,6%	427,4	57,3	458,2	326,0	0,6%	0,2%	0,7%	0,3%	
12 Brodenheckstr. Mitte	3955	1,2%	4258	0,7%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	6749	0,6%	398,3	53,4	427,1	303,9	0,6%	0,2%	0,7%	0,3%	
13 Brodenheckstr. Süd	2826	1,3%	3732	0,6%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	5389	0,6%	318,1	42,6	341,0	242,6	0,6%	0,2%	0,7%	0,3%	
14 Bedastr. Ost - alt -	1010	3,7%	27	0,0%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	852	2,5%	50,3	6,7	53,9	38,4	2,5%	0,8%	2,8%	1,3%	
15 Bedastr. Mitte	1872	1,9%	1027	0,1%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	2382	0,9%	140,6	18,8	150,7	107,3	0,9%	0,3%	1,0%	0,5%	
16 Bedastr. West	2935	1,4%	2179	0,3%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	4202	0,7%	248,0	33,2	265,9	189,2	0,7%	0,2%	0,7%	0,3%	
17 Bedaplatz Ost	1399	0,2%	1220	0,1%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	2152	0,1%	127,0	17,0	136,2	96,9	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	
18 Gartenstr. Ost	322	0,3%	1930	0,4%	2	0,769	0,444	0,046	0,005	0,051	0,029	0,590	0,001	0,640	0,340	1733	0,2%	103,6	11,3	114,9	65,3	0,2%	0,0%	0,2%	0,1%	
19 Gartenstr. West	771	0,8%	1374	0,6%	2	0,769	0,444	0,046	0,005	0,051	0,029	0,590	0,001	0,640	0,340	1650	0,4%	98,7	10,7	109,4	62,2	0,4%	0,0%	0,4%	0,2%	
20 Hubert-Prüm.Str.	602	0,3%	1071	0,5%	2	0,769	0,444	0,046	0,005	0,051	0,029	0,590	0,001	0,640	0,340	1287	0,2%	77,0	8,4	85,3	48,5	0,2%	0,0%	0,3%	0,1%	
21 Heinrichstr. West	3323	0,8%	2260	1,4%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	4588	0,7%	270,8	36,3	290,3	206,6	0,7%	0,2%	0,8%	0,4%	
22 Heinrichstr. Ost	4321	0,7%	2788	1,2%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	5842	0,6%	344,8	46,2	369,7	263,0	0,6%	0,2%	0,7%	0,3%	
23 Rautenbergstr.	2647	2,2%	2058	1,9%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	3866	1,4%	228,2	30,6	244,7	174,1	1,5%	0,4%	1,7%	0,7%	
24 Borenweg Krankenhaus	3152	1,4%	2722	1,6%	1	0,874	0,697	0,051	0,008	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370	5135	1,2%	299,6	47,0	311,3	264,3	1,2%	0,7%	1,4%	0,6%	

Differenzlasten (zusätzliche Aufkommen durch B-Plan)																									
Strecke	Kfz/d	%SV	Kfz/d	%SV	Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe
1 Neuerburger Str. West	538	2,0%	765	1,2%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	1078	1,4%	65,2	3,9	73,0	41,7	1,3%	3,4%	1,5%	0,3%
2 Neuerburger Str. Ost	-232	3,0%	-1622	1,4%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	-1534	1,5%	-92,7	-5,6	-103,8	-59,3	1,4%	3,6%	1,6%	0,3%
3 Römermauer Süd	717	-0,6%	667	-2,7%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	1145	-1,5%	69,2	4,2	77,5	44,3	-1,4%	-3,5%	-1,6%	-0,3%
4 Römermauer Nord	664	-0,8%	605	-3,1%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	1050	-1,8%	63,5	3,8	71,1	40,6	-1,6%	-4,2%	-1,9%	-0,3%
5 Karenweg Nord	2053	1,0%	556	1,3%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	2159	1,0%	130,5	7,8	146,1	83,5	0,9%	2,3%	1,0%	0,2%
6 Karenweg Süd	538	-1,9%	539	-0,2%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	891	-0,9%	53,9	3,2	60,3	34,5	-0,9%	-2,3%	-1,0%	-0,2%
7 Borenweg West	580	0,5%	722	0,6%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	1077	0,5%	65,1	3,9	72,9	41,7	0,5%	1,2%	0,5%	0,1%
8 Trierer Str. Nord	-143	4,2%	-3		4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	-121	13,3%	-7,3	-0,4	-8,2	-4,7	12,5%	31,9%	14,4%	2,6%
9 Trierer Str. Süd	1101	-0,5%	2398	-0,1%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	2895	-0,2%	175,0	10,5	195,9	112,0	-0,2%	-0,4%	-0,2%	0,0%
10 Brodenheckstr. Nord	842	1,3%	-776	0,4%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	55	11,2%	3,3	0,2	3,7	2,1	10,5%	26,9%	12,1%	2,2%
11 Brodenheckstr. - Bedastr.	39	2,6%	-629	0,6%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	-488	0,5%	-29,5	-1,8	-33,0	-18,9	0,4%	1,1%	0,5%	0,1%
12 Brodenheckstr. Mitte	40	0,0%	-537	0,6%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	-411	0,6%	-24,9	-1,5	-27,8	-15,9	0,5%	1,3%	0,6%	0,1%
13 Brodenheckstr. Süd	32	0,0%	-308	0,6%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	-228	0,7%	-13,8	-0,8	-15,5	-8,8	0,6%	1,6%	0,7%	0,1%
14 Bedastr. - Ost -neu-	1665	1,0%	3213	1,2%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	4036	1,1%	243,9	14,6	273,2	156,1	1,0%	2,5%	1,1%	0,2%
15 Bedastr. Mitte	931	1,8%	1696	1,7%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	2174	1,6%	131,4	7,9	147,1	84,1	1,5%	3,8%	1,7%	0,3%
16 Bedastr. West	-102	0,0%	932	1,2%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	687	1,2%	41,5	2,5	46,5	26,6	1,2%	2,9%	1,3%	0,2%
17 Bedaplatz Ost	1397	1,0%	2200	1,1%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	2976	1,0%	179,9	10,8	201,4	115,1	0,9%	2,4%	1,1%	0,2%
18 Gartenstr. Ost	2648	0,5%	1493	0,1%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	3426	0,3%	207,1	12,4	231,9	132,5	0,3%	0,8%	0,3%	0,1%
19 Gartenstr. West	-134	0,7%	104	0,0%	4	0																			

Eingangswerte Lärmrechnungen

Projekt: **BIT-Galerie**
 Projekt-Nr.: **11255**
Ergänzung Anschluss mit zwei Einmündungen, linksdreh.

Zeitbereiche: t Tag 06 - 22 Uhr
 n Nacht 22 - 06 Uhr
 d Day 06 - 18 Uhr
 e Evening 18 - 22 Uhr

Vertec GbR
 19.7.2011

Strecke	Belastungen (Normalwerktag)				Faktoren												Parameter									
	Kfz/d	%SV	Kfz/d	%SV	Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
Ohnefall																										
25 Galerie nördl. alte Beda-Str.	93	0,0%	115	0,0%	2	0,769	0,444	0,046	0,005	0,051	0,029	0,590	0,001	0,640	0,340	160	0,0%	9,6	1,0	10,6	6,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
26 Galerie südl. alte Beda-Str.	1399	0,2%	1220	0,1%	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355	2152	0,1%	127,0	17,0	136,2	96,9	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	
Differenzlasten (zusätzliche Aufkommen durch B-Plan)																										
25 Galerie nördl. alte Beda-Str.	3382	1,2%	1371	1,8%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	3933	1,3%	237,7	14,3	266,2	152,1	1,2%	3,0%	1,4%	0,2%	
26 Galerie südl. alte Beda-Str.	4126	0,3%	729	3,4%	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180	4017	0,7%	242,8	14,6	271,9	155,4	0,7%	1,8%	0,8%	0,1%	
Mitfall																										
25 Galerie nördl. alte Beda-Str.	3475	1,2%	1486	1,7%												4093	1,2%	247,2	15,3	276,8	158,1	1,1%	2,8%	1,3%	0,2%	
26 Galerie südl. alte Beda-Str.	5525	0,3%	1949	1,3%												6169	0,5%	369,8	31,6	408,1	252,3	0,5%	0,8%	0,6%	0,1%	

Quelle	Charakteristik	Faktoren													
		Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe			
Gerätezahl. Trierer Str.	Hauptstraßen	1	0,874	0,697	0,051	0,0080	0,053	0,045	0,820	0,430	0,950	0,370			
Gerätezahl. Gartenstr.	Nebenstraßen	2	0,769	0,444	0,046	0,0050	0,051	0,029	0,590	0,001	0,640	0,340			
Mischstruktur aus 1 und 2	Mischstruktur	3	0,822	0,571	0,049	0,007	0,052	0,037	0,705	0,216	0,795	0,355			
Einkaufszentren	Einkaufen/ Dienstleistg.	4	0,827	0,767	0,050	0,003	0,056	0,032	0,870	2,220	1,000	0,180			
		5													

Richtung: Nord -> Süd bzw. Ost -> West
 Gegenrichtung: Süd -> Nord bzw. West -> Ost

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

2011

MATERIALIEN 2

LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN

19.07.11

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	BIT-Galerie Ausfahrt Nord (System intern linksdrehend)	innerorts (ja/nein): Ballungsraum (ja/nein):	ja nein
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	A + B C	
Hauptrichtung A:	Bedaplatz	Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein): RA untergeordnet (ja/nein):	nein nein
Hauptrichtung B:	Karenweg	Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur:	99
Nebenrichtung C:	Ausfahrt Parkhaus	Stop-Schild (ja/nein): Anzahl Kfz in Aufweitung:	nein 99

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor:			1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%				
A: g (=2)	100	0,0	B: g (=8)	295	0,7	C: l (=4)	354	0,0				
A: r (=3)	0	0,0	B: l (=7)	0	0,0	C: r (=6)	226	0,0				
von A:	100	0,0	von B:	295	0,7	von C:	580	0,0				
nach A:	649	0,3	nach B:	326	0,0	nach C:	0	0,0				
Summe einfahrend:			975									
Summe einfahrend mit Zuschlag:			975									

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g (=2)	Bedaplatz	100	1800	1700	<10		A: ausgezeichnet
A: r (=3)	Bedaplatz	0	1800	1800	<10		A: ausgezeichnet
B: g (=8)	Karenweg	295	1792	1497	<10		A: ausgezeichnet
B: l (=7)	Karenweg	0	1232	1232	<10	0	A: ausgezeichnet
C: l (=4)	Ausfahrt Parkhaus	354	566	212	16	5	B: gut
C: r (=6)	Ausfahrt Parkhaus	226	855	629	<10	1	A: ausgezeichnet

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g+r(2,3)	Bedaplatz	100	1800	1700	<10		A: ausgezeichnet
B: g+l(7,8)	Karenweg	295	1792	1497	<10	0	A: ausgezeichnet
C: l+r(4,6)	Ausfahrt Parkhaus	580	927	347	<10	5	A: ausgezeichnet

Kommentar:	Für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist die PH-Ausfahrt nach links ("B: gut") maßgebend. Die Reserve bis zur Überschreitung der Stufe "D" beträgt 22%. Die Schranken sollten 4 Pkw (24m) zurückliegen.
-------------------	---

21.06.11

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	BIT-Galerie Einmündung Mitte (System intern linksdrehend)	innerorts (ja/nein): Ballungsraum (ja/nein):	ja nein
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	A + B C	
Hauptrichtung A:	Karenweg	Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein): RA untergeordnet (ja/nein):	nein nein
Hauptrichtung B:	Gartenstr.	Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur:	99
Nebenrichtung C:	Bedastr. West	Stop-Schild (ja/nein): Anzahl Kfz in Aufweitung:	nein 99

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor:			1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%				
A: g (=2)	438	0,0	B: g (=8)	69	0,0	C: l (=4)	31	0,0				
A: r (=3)	211	0,9	B: l (=7)	81	0,0	C: r (=6)	195	0,0				
von A:	649	0,3	von B:	150	0,0	von C:	226	0,0				
nach A:	100	0,0	nach B:	633	0,0	nach C:	292	0,7				
Summe einfahrend:			1025									
Summe einfahrend mit Zuschlag:			1025									

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g (=2)	Karenweg	438	1800	1362	<10		A: ausgezeichnet
A: r (=3)	Karenweg	211	1789	1578	<10		A: ausgezeichnet
B: g (=8)	Gartenstr.	69	1800	1731	<10		A: ausgezeichnet
B: l (=7)	Gartenstr.	81	649	568	<10	0	A: ausgezeichnet
C: l (=4)	Bedastr. West	31	335	304	12	0	B: gut
C: r (=6)	Bedastr. West	195	482	287	12	2	B: gut

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g+r(2,3)	Karenweg	649	1796	1147	<10		A: ausgezeichnet
B: g+l(7,8)	Gartenstr.	150	1203	1053	<10	0	A: ausgezeichnet
C: l+r(4,6)	Bedastr. West	226	559	333	10	2	A: ausgezeichnet

Kommentar:	Für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist das Rechtsabbiegen zum Parkhaus ("B: gut") maßgebend. Die Reserve bis zur Überschreitung der Stufe "D" ist über 22%, Das Linksabbiegen ist ein sehr geringer Strom (Netzgeometrie Bedastr), eine eigene Spur ist bei einem 95%-Rückstau von 4 Pkw nicht unbedingt erforderlich aber sinnvoll. Auch aus Richtung Gartenstr. (Stau ist 1 Pkw) wäre eine Abbiegespur verzichtbar.
-------------------	--

21.06.11

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	BIT-Galerie Einfahrt Süd (System intern linksdrehend)	innerorts (ja/nein): Ballungsraum (ja/nein):	ja nein
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	A + B C	
Hauptrichtung A:	Gartenstr.	Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein): RA untergeordnet (ja/nein):	nein nein
Hauptrichtung B:	Karenweg	Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur:	99
Nebenrichtung C:	Einfahrt Parkhaus	Stop-Schild (ja/nein): Anzahl Kfz in Aufweitung:	nein 0

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor:			1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%				
A: g (=2)	150	0,0	B: g (=8)	272	0,0	C: l (=4)	0	0,0				
A: r (=3)	192	0,0	B: l (=7)	361	0,0	C: r (=6)	0	0,0				
von A:	342	0,0	von B:	633	0,0	von C:	0	0,0				
nach A:	272	0,0	nach B:	150	0,0	nach C:	553	0,0				
Summe einfahrend:			975									
Summe einfahrend mit Zuschlag:			975									

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g (=2)	Gartenstr.	150	1800	1650	<10		A: ausgezeichnet
A: r (=3)	Gartenstr.	192	1800	1608	<10		A: ausgezeichnet
B: g (=8)	Karenweg	272	1800	1528	<10		A: ausgezeichnet
B: l (=7)	Karenweg	361	929	568	<10	2	A: ausgezeichnet
C: l (=4)	Einfahrt Parkhaus	0	184	184	19	0	B: gut
C: r (=6)	Einfahrt Parkhaus	0	708	708	<10	0	A: ausgezeichnet

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g+r(2,3)	Gartenstr.	342	1800	1458	<10		A: ausgezeichnet
B: g+l(7,8)	Karenweg	633	1629	996	<10	2	A: ausgezeichnet
C: l+r(4,6)	Einfahrt Parkhaus	0	292	292	12	0	B: gut

Kommentar:	Für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist das Linksabbiegen ins Parkhaus ("B: gut") maßgebend. Die Reserve bis zur Überschreitung der Stufe "D" ist über 22%, eine Linksabbiegespur ist bei einem 95%-Stau von 2 Kfz nicht erforderlich, aber im Hinblick auf kurzzeitige Überlastungen der Einfahrsschranken im Parkhaus angebracht.
-------------------	---

Knotenpunkt, Beschreibung:					
Knotenpunkt:	BIT-Galerie Ein-/Ausfahrt	Streifen im Kreis:	1		
		Durchmesser (13 bis 40m):	26		
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	Zuschlagsfaktor	1,00		
		Nebenäste(N):	Streifenzahl	Fußg./h	Neigung-%
Einfahrt 1:	Bedastr - Nord - neu		1	<=100	<1%
Einfahrt 2:	Parkhaus	N	1	<=100	<1%
Einfahrt 3:	Bedaplatz (Süd)		1	<=100	<1%
Einfahrt 4:	Bedastr. - West	N	1	<=100	<1%
Einfahrt 5:					
Einfahrt 6:					

Verkehrsstärken (Kfz/h):		von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%
Nord = 1 4	2	1-1 (W)	0		2-2 (W)	0		3-3 (W)	0	
		1-2	208	0,0	2-1	226	0,0	3-1	69	0,0
		1-3	30	0,0	2-3	200	0,0	3-2	192	0,0
		1-4	57	3,5	2-4	154	0,0	3-4	81	0,0
		1-5	0		2-5	0		3-5	0	
		1-6	0		2-6	0		3-6	0	
Nord = 1 6	2	von 1	295	0,7	von 2	580	0,0	von 3	342	0,0
		nach 1	326	0,0	nach 2	553	0,0	nach 3	272	0,0
5 4	3	4-4 (W)	0		5-5 (W)	0		6-6 (W)	0	
		4-1	31	0,0	5-1	0		6-1	0	
		4-2	153	0,0	5-2	0		6-2	0	
		4-3	42	0,0	5-3	0		6-3	0	
		4-5	0		5-4	0		6-4	0	
		4-6	0		5-6	0		6-5	0	
einfahrend: (Kfz/h)	1443	von 4	226	0,0	von 5	0	0,0	von 6	0	0,0
Anteil Nebenäste: (%)	56%	nach 4	292	0,7	nach 5	0	0,0	nach 6	0	0,0

(W)=Wendefahrten

Kapazität:	Zu-	Be-	Anzahl			Faktor	Faktor	q-max
	fahrt	zeichnung	Fahr-	q-Ring	q-Einf.	Neig.	Fußg.	
			streifen	Kfz/h	Kfz/h			Kfz/h
	1	Bedastr - Nord - neu	1	435	295	1,00	1,00	843
	2	Parkhaus	1	181	580	1,00	1,00	1068
	3	Bedaplatz (Süd)	1	392	342	1,00	1,00	884
	4	Bedastr. - West	1	438	226	1,00	1,00	845
	5							
	6							

Beurteilung:	Zu-	Be-	Reserve	Wartezeit	Stau	Beurteilung
	fahrt	zeichnung	Kfz/h	sec.	95%	
	1	Bedastr - Nord - neu	548	6	1	A: ausgezeichnet
	2	Parkhaus	488	7	3	A: ausgezeichnet
	3	Bedaplatz (Süd)	542	6	2	A: ausgezeichnet
	4	Bedastr. - West	619	6	1	A: ausgezeichnet
	5					
	6					

Kommentar: Maßgebend für die Gesamtbeurteilung ist die Ausfahrt Parkhaus mit der Stufe " A: sehr gut"
Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe D beträgt 57 %, allerdings beläuft sich dann der Rückstau ins Parkhaus auf 24 Pkw. Akzeptiert man max. 4 Pkw (24 m) beträgt die Reserve nur 13%.

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	Brodenheckstr. / Bedastr.	innerorts (ja/nein):	ja
		Ballungsraum (ja/nein):	nein
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	A + B	
		C	
Hauptrichtung A:	Brodenheckstr. Süd	Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein):	nein
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Hauptrichtung B:	Brodenheckstr. Nord	Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur:	0
Nebenrichtung C:	Bedastr. - Bedaplatz	Stop-Schild (ja/nein):	nein
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	0

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor:	1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%		
A: g (=2)	408	0,7	B: g (=8)	364	0,5	C: l (=4)	39	0,0		
A: r (=3)	38	0,0	B: l (=7)	227	0,0	C: r (=6)	279	0,4		
von A:	446	0,7	von B:	591	0,3	von C:	318	0,3		
nach A:	403	0,5	nach B:	687	0,6	nach C:	265	0,0		
Summe einfahrend:			1355							
Summe einfahrend mit Zuschlag:			1355							

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g (=2)	Brodenheckstr. Süd	408	1791	1383	<10		A: ausgezeichnet
A: r (=3)	Brodenheckstr. Süd	38	1800	1762	<10		A: ausgezeichnet
B: g (=8)	Brodenheckstr. Nord	364	1793	1429	<10		A: ausgezeichnet
B: l (=7)	Brodenheckstr. Nord	227	823	596	<10	1	A: ausgezeichnet
C: l (=4)	Bedastr. - Bedaplatz	39	164	125	28	1	C: befriedigend
C: r (=6)	Bedastr. - Bedaplatz	279	559	280	12	3	B: gut

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g+r(2,3)	Brodenheckstr. Süd	446	1792	1346	<10		A: ausgezeichnet
B: g+l(7,8)	Brodenheckstr. Nord	591	1234	643	<10	3	A: ausgezeichnet
C: l+r(4,6)	Bedastr. - Bedaplatz	318	432	114	29	7	C: befriedigend

Kommentar:	Für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist die Einfahrt Bedastr.(Mischspur) ("C: befriedigend") maßgebend. Die Reserve bis zur Überschreitung der Stufe "D" beträgt aber nur 5 %. Bei abgetrenntem LE Reserve 12%; Länge 2 Pkw ausreichend. Der Knoten ist durch Ausfahrt neue Bedastr. - Karenweg entlastet.
-------------------	--

Knotenpunkt, Beschreibung:					
Knotenpunkt:	KVP Neuerburger / Brodenheckstr.			Streifen im Kreis:	1
				Durchmesser (13 bis 40m):	35
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze			Zuschlagsfaktor	1,00
		Nebenäste(N):		Streifenzahl	Fußg./h
Einfahrt 1:	Aldi	N		1	<=100
Einfahrt 2:	B257 - Karenweg			1	<=100
Einfahrt 3:	Brodenheckstr.	N		1	<=100
Einfahrt 4:	B257 zur B51			1	<=100
Einfahrt 5:					
Einfahrt 6:					

Verkehrsstärken (Kfz/h):		von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%
Nord = 1 4 2 3	1-1 (W)	0			2-2 (W)	36	0,0	3-3 (W)	0	
	1-2	66	0,0	2-1	60	0,0	3-1	64	0,0	
	1-3	39	0,0	2-3	255	0,8	3-2	252	0,4	
	1-4	36	0,0	2-4	329	2,7	3-4	371	0,8	
	1-5	0		2-5	0		3-5	0		
	1-6	0		2-6	0		3-6	0		
Nord = 1 6 2	von 1	141	0,0	von 2	680	1,6	von 3	687	0,6	
	nach 1	147	0,0	nach 2	631	1,6	nach 3	590	0,7	
5 4 3 einfahrend: (Kfz/h) 2104	4-4 (W)	0		5-5 (W)	0		6-6 (W)	0		
	4-1	23	0,0	5-1	0		6-1	0		
	4-2	277	3,2	5-2	0		6-2	0		
	4-3	296	0,7	5-3	0		6-3	0		
	4-5	0		5-4	0		6-4	0		
	4-6	0		5-6	0		6-5	0		
Anteil Nebenäste: (%) 39%	von 4	596	1,8	von 5	0	0,0	von 6	0	0,0	
	nach 4	736	1,6	nach 5	0	0,0	nach 6	0	0,0	

(W)=Wendefahrten

Kapazität:	Zu- fahrt	Be- zeichnung	Anzahl Fahr- streifen	q-Ring Kfz/h	q-Einf. Kfz/h	Faktor Neig.	Faktor Fußg.	q-max Kfz/h
	1	Aldi	1	991	141	1,00	1,00	444
2	B257 - Karenweg	1	458	680	1,00	1,00	838	
3	Brodenheckstr.	1	402	687	1,00	1,00	886	
4	B257 zur B51	1	396	596	1,00	1,00	887	
5								
6								

Beurteilung:	Zu- fahrt	Be- zeichnung	Reserve Kfz/h	Wartezeit sec.	Stau 95%	Beurteilung Verkehrsfluss
	1	Aldi	303	12	1	B: gut
2	B257 - Karenweg	158	20	10	B: gut	
3	Brodenheckstr.	199	17	9	B: gut	
4	B257 zur B51	291	12	5	B: gut	
5						
6						

Kommentar: Maßgebend für die Gesamtbeurteilung ist die Einfahrt aus Richtung Karenweg mit der Stufe " B: gut". Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe D beträgt nur 9 % !! Der 95%-Rückstau von 9/10 Pkw in den Einfahrten B257 von Karenweg und Brodenheckstr. entspricht bereits heutigen Beobachtungen. Der Knoten ist durch die Ausfahrt Bedastr. auf den Karenweg entlastet.

Knotenpunkt, Beschreibung:					
Knotenpunkt:	KVP Neuerburger Str. / Römermauer / Karenw.			Streifen im Kreis:	1
				Durchmesser (13 bis 40m):	35
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze		Zuschlagsfaktor	1,00	
		Nebenäste(N):	Streifenzahl	Fußg./h	Neigung-%
Einfahrt 1:	Römermauer		1	<=100	<1%
Einfahrt 2:	Karenweg	N	1	<=100	<1%
Einfahrt 3:	Neuerburger Str.		1	<=100	<1%
Einfahrt 4:					
Einfahrt 5:					
Einfahrt 6:					

Verkehrsstärken (Kfz/h):	von nach Kfz/h SV-%			von nach Kfz/h SV-%			von nach Kfz/h SV-%		
	1-1 (W)	0		2-2 (W)	0	0,0	3-3 (W)	156	0,6
Nord = 1	1-2	369	1,4	2-1	398	0,8	3-1	231	3,9
	1-3	192	2,6	2-3	305	1,3	3-2	222	2,3
4	1-4	0	0,0	2-4	0	0,0	3-4	0	0,0
	1-5	0		2-5	0		3-5	0	
3	1-6	0		2-6	0		3-6	0	
Nord = 1	von 1	561	1,8	von 2	703	1,0	von 3	609	2,3
6	nach 1	629	1,9	nach 2	591	1,7	nach 3	653	1,4
5	4-4 (W)	0		5-5 (W)	0		6-6 (W)	0	
	4-1	0	0,0	5-1	0		6-1	0	
4	4-2	0	0,0	5-2	0		6-2	0	
	4-3	0	0,0	5-3	0		6-3	0	
einfahrend:	4-5	0		5-4	0		6-4	0	
(Kfz/h)	4-6	0		5-6	0		6-5	0	
	von 4	0	0,0	von 5	0	0,0	von 6	0	0,0
Anteil Nebenäste:	nach 4	0	0,0	nach 5	0	0,0	nach 6	0	0,0
(%)									
38%									

(W)=Wendefahrten

Kapazität:	Zu- fahrt	Be- zeichnung	Anzahl Fahr- streifen	q-Ring Kfz/h	q-Einf. Kfz/h	Faktor Neig.	Faktor Fußg.	q-max Kfz/h
	1	Römermauer	1	461	561	1,00	1,00	834
	2	Karenweg	1	387	703	1,00	1,00	895
	3	Neuerburger Str.	1	369	609	1,00	1,00	905
	4							
	5							
	6							

Beurteilung:	Zu- fahrt	Be- zeichnung	Reserve Kfz/h	Wartezeit sec.	Stau 95%	Beurteilung Verkehrsfluss
	1	Römermauer	273	12	5	B: gut
	2	Karenweg	192	17	9	B: gut
	3	Neuerburger Str.	296	11	5	B: gut
	4					
	5					
	6					

Kommentar: Maßgebend für die Gesamtbeurteilung ist die Einfahrt aus Richtung Karenweg mit der Stufe " B: gut". Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe D beträgt 12 % .

Keine aktuelle Zählwerte, nur Modellwerte.

ÜBERSCHLÄGIGE ÜBERPRÜFUNG LEISTUNGSFÄHIGKEIT VON LSA (Vordimensionierung)
(IN ANLEHNUNG AN HBS 2001 - VERSION VERTEC 10/2008)

Mat.K5 LSA

KNOTEN: **Karenweg / Neue Bedastr.** 27.06.11
 ZEITBEREICH: NM-Spitze Planfall P1
 UMLAUFZEIT (sec): 90 FAKTOR BELASTUNG: 1,00
 UMLÄUFE/H: 40 PHASENSYSTEM: 2

AST Nr.	BEZEICHNUNG	STROM	BELASTUNG Fz/h	SV %	ZEIT- LÜCKE sec	GRÜN BEDARF sec	KRIT. STRÖME sec	GRÜN VORH. sec	GRÜN BLOCK. sec	PHASE	RESERVE %	S(%)= 90 Fz	STAURAUUM m	Warte- zeit sec	Qualitäts- stufe A-F
1	Nord														
2	Ost	L	101	0,0	1,8	4,5	4,5	48	28,5	I	330	4	24	29	B
	Karenweg Ost	G	453	1,5	1,8	20,9		48		I	130	9	54	13	A
		Fußg.				8,0		10		II					
3	Süd														
	Neue Bedastr.	L,R	331	0,0	1,8	14,9	14,9	30	6,0	II	61	10	60	29	B
		Fußg.				8,0		10		I					
4	West														
	Karenweg West	G,R	616	1,6	1,8	28,5	28,5	48	4,0	I	55	12	72	17	A
		Fußg				8,0		10							
	Summe einfahrend (Fz/h):		1501				Summe Tf-krit.:	47,9							
	Summe mit Faktor (Fz/h):		1501				Summe Tzw:	12,0							
							Reserve abs. (sec):	30,1							
							Reserve rel. (%):	63							

FR = Freier Rechtsabbieger; Rückstau = je Kfz 6m; Fußg.: Tmin+Laufzeit-Tz; BLOCK = durch Fußg. oder Gegenverkehr blockierte Grünzeit
 Qualitätsstufen: A = sehr gut; B = gut; C = befriedigend; D = noch stabil; E = Instabil; F = Überlastung

KOMMENTAR: Bei Mischspur in neuer Bedastr. "B. gut" leistungsfähig (Umlaufzeit 90 s). Reserve gegen "E:instabil" 39%.
 Wird benötigt als Sicherheit gegen Koordinierungsverluste zu nächster LSA (Trierer Str.)
 Bei Spurtrennung in neuer Bedastr. noch leistungsfähiger. Würde Stauräume im Karenweg verkürzen.

ÜBERSCHLÄGIGE ÜBERPRÜFUNG LEISTUNGSFÄHIGKEIT VON LSA (Vordimensionierung)
(IN ANLEHNUNG AN HBS 2001 - VERSION VERTEC 10/2008)

Mat. K6 LSA

KNOTEN: **Karenweg / Borenweg** 07.07.11
 ZEITBEREICH: NM-Spitze Planfall P1
 UMLAUFZEIT (sec): 90 FAKTOR BELASTUNG: 1,00
 UMLÄUFE/H: 40 PHASENSYSTEM: 4

AST Nr.	BEZEICHNUNG	STROM	BELASTUNG Fz/h	SV %	ZEIT- LÜCKE sec	GRÜN BEDARF sec	KRIT. STRÖME sec	GRÜN VORH. sec	GRÜN BLOCK. sec	PHASE RESERVE	S(%)= 90 %	STAURAUUM Fz m	Warte- zeit sec	Qualitäts- stufe A-F
1	Nord													
2	Ost Borenweg	G,L	386	1,0	1,8	17,7	17,7	20	I	16	15	90	55	D
		Fußg.				5,0		10	IV					
3	Süd Trierer Str.	L,R	396	1,0	1,8	18,1	18,1	21	II	16	15	90	54	D
		Fußg.				5,0		10	IV					
4	West Karenweg	G	240	1,3	1,8	11,0	11,0	15	III	32	11	66	53	D
		R	296	1,7	1,9	13,7		42	II / III	203	7	42	15	A
		Fußg				8,0	8,0	10	IV					
Summe einfahrend (Fz/h):			1318		Summe Tf-krit.:		54,8							
Summe mit Faktor (Fz/h):			1318		Summe Tzw:		24,0							
							Reserve abs. (sec):	11,2						
							Reserve rel. (%):	20						

FR = Freier Rechtsabbieger; Rückstau = je Kfz 6m; Fußg.: T_{min}+Laufzeit-T_z; BLOCK = durch Fußg. oder Gegenverkehr blockierte Grünzeit
 Qualitätsstufen: A = sehr gut; B = gut; C = befriedigend; D = noch stabil; E = Instabil; F = Überlastung

KOMMENTAR: Bei eigener Fußgängerphase von 10 s und drei Kfz-Phasen ist der Knotenpunkt in Stufe "D. noch stabil" leistungsfähig. Ein 95%-Rückstau in Zufahrten von 90 m und eine Reserve von lediglich 4% (Bezug. Einfahrmenge) zeigen, dass der Knoten an der absoluten Leistungsgrenze operiert. Weitere Reserven liegen nur noch in der Anhebung der Umlaufzeit; bei 120s wären es 22 % Reserven auf Kosten noch längeren Rückstaus und höherer Wartezeiten.

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	Trierer Str. / Gartenstr.	innerorts (ja/nein):	ja
		Ballungsraum (ja/nein):	nein
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze	A + B	
		C	
Hauptrichtung A:	Trierer Str. Nord	Ausfädelung/Dreiecksins. (ja/nein):	nein
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Hauptrichtung B:	Trierer Str. Süd	Anzahl Kfz in Aufweitung/LA-Spur:	99
Nebenrichtung C:	Gartenstraße	Stop-Schild (ja/nein):	nein
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	99

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor:	1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%		
A: g (=2)	378	1,6	B: g (=8)	380	1,3	C: l (=4)	35	0,0		
A: r (=3)	21	0,0	B: l (=7)	268	0,0	C: r (=6)	317	0,0		
von A:	399	1,5	von B:	648	0,8	von C:	352	0,0		
nach A:	415	1,2	nach B:	695	0,9	nach C:	289	0,0		
Summe einfahrend:			1399							
Summe einfahrend mit Zuschlag:			1399							

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g (=2)	Trierer Str. Nord	378	1781	1403	<10		A: ausgezeichnet
A: r (=3)	Trierer Str. Nord	21	1800	1779	<10		A: ausgezeichnet
B: g (=8)	Trierer Str. Süd	380	1784	1404	<10		A: ausgezeichnet
B: l (=7)	Trierer Str. Süd	268	869	601	<10	1	A: ausgezeichnet
C: l (=4)	Gartenstraße	35	169	134	26	1	C: befriedigend
C: r (=6)	Gartenstraße	317	589	272	13	3	B: gut

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)							
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz	
A: g+r(2,3)	Trierer Str. Nord	399	1782	1383	<10		A: ausgezeichnet
B: g+l(7,8)	Trierer Str. Süd	648	1791	1143	<10	0	A: ausgezeichnet
C: l+r(4,6)	Gartenstraße	352	654	302	11	3	B: gut

Kommentar:	Der Knoten ist wegen des sehr geringen LE (35 Pkw/h) mit "C: befriedigend" leistungsfähig ! Die Reserve beträgt auf die Gesamteinfahrmenge 17%, bezogen auf den LE Gartenstr. 55Kfz/h. Da das planerische Risiko hoch ist, empfiehlt sich ein Ausbau mit der Option auf nachträgliche Signalisierung.
-------------------	--

ÜBERSCHLÄGIGE ÜBERPRÜFUNG LEISTUNGSFÄHIGKEIT VON LSA (Vordimensionierung)
(IN ANLEHNUNG AN HBS 2001 - VERSION VERTEC 10/2008)

Mat.K7 LSA

KNOTEN: **Karenweg / Neue Bedastr.**

27.06.11

ZEITBEREICH: NM-Spitze Planfall P1

UMLAUFZEIT (sec): 90

FAKTOR BELASTUNG: 1,00

UMLÄUFE/H: 40

PHASENSYSTEM: 2

AST Nr.	BEZEICHNUNG	STROM	BELASTUNG Fz/h	SV %	ZEIT- LÜCKE sec	GRÜN BEDARF sec	KRIT. STRÖME sec	GRÜN VORH. sec	GRÜN BLOCK. sec	PHASE	RESERVE	STAU RAUM			Warte- zeit sec	Qualitäts- stufe A-F
												S(%)=	90 Fz	m		
1	Nord Trierer Str. Nord	G,R	398	1,5	1,8	18,4	18,4	37	4,0	lb	79	10	60	23	B	
		Fußg.				8,0		8		II						
2	Ost															
3	Süd Trierer Str. Süd	L G	268 380	0,0 1,3	1,8 1,8	12,1 17,5	12,1	49 49	22,4	I I	121 180	8 8	48 48	26 12	B A	
4	West Gartenstraße	L,R	351	0,0	1,8	15,8	15,8	29	4,0	II	58	10	60	28	B	
		Fußg				8,0		8		I						
	Summe einfahrend (Fz/h):		1397			Summe Tf-krit.:	46,2									
	Summe mit Faktor (Fz/h):		1397			Summe Tzw:	12,0									
						Reserve abs. (sec):	31,8									
						Reserve rel. (%):	69									

FR = Freier Rechtsabbieger; Rückstau = je Kfz 6m; Fußg.: Tmin+Laufzeit-Tz; BLOCK = durch Fußg. oder Gegenverkehr blockierte Grünzeit
 Qualitätsstufen: A = sehr gut; B = gut; C = befriedigend; D = noch stabil; E = Instabil; F = Überlastung

KOMMENTAR: Bei Mischspur in Gartenstr. "B. gut" leistungsfähig (Umlaufzeit 90 s). Reserve gegen "E:instabil" 39%.
 Wird benötigt als Sicherheit gegen Koordinierungsverluste zu nächster LSA (Borenweg)
 Bei Spurtrennung in Gartenstr. noch leistungsfähiger. Würde Stauräume auf Trierer Str. verkürzen.

Knotenpunkt, Beschreibung:					
Knotenpunkt:	KVP B50 Mötscher Str. / Trierer Str.			Streifen im Kreis:	1
				Durchmesser (13 bis 40m):	22
Verkehrsdaten:	Planfall P1 NM-Spitze		Zuschlagsfaktor	1,00	
		Nebenäste(N):	Streifenzahl	Fußg./h	Neigung-%
Einfahrt 1:	Trierer Str.	N	1	<=100	<1%
Einfahrt 2:	B50 Mötscher Str.		1	<=100	<1%
Einfahrt 3:	Saarstr.	N	1	<=100	<1%
Einfahrt 4:	B50 Echternacher Str.		1	<=100	<1%
Einfahrt 5:					
Einfahrt 6:					

Verkehrsstärken (Kfz/h):		von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%	von nach	Kfz/h	SV-%
Nord = 1 4 2 3	1-1 (W)	0			2-2 (W)	0	0,0	3-3 (W)	0	
	1-2	196	0,5	2-1	200	0,5	3-1	368	0,8	
	1-3	378	1,6	2-3	140	2,1	3-2	186	0,0	
	1-4	85	1,2	2-4	212	0,9	3-4	29	0,0	
	1-5	0		2-5	0		3-5	0		
	1-6	0		2-6	0		3-6	0		
Nord = 1 6 2	von 1	659	1,2	von 2	552	1,1	von 3	583	0,5	
	nach 1	599	1,3	nach 2	523	0,4	nach 3	530	1,7	
5 4 3 einfahrend: (Kfz/h) 1978	4-4 (W)	0		5-5 (W)	0		6-6 (W)	0		
	4-1	31	12,9	5-1	0		6-1	0		
	4-2	141	0,7	5-2	0		6-2	0		
	4-3	12	0,0	5-3	0		6-3	0		
	4-5	0		5-4	0		6-4	0		
	4-6	0		5-6	0		6-5	0		
Anteil Nebenäste: (%) 63%	von 4	184	2,7	von 5	0	0,0	von 6	0	0,0	
	nach 4	326	0,9	nach 5	0	0,0	nach 6	0	0,0	

(W)=Wendefahrten

Kapazität:	Zu-	Be-	Anzahl			Faktor	Faktor	q-max
	fahrt	zeichnung	Fahr-	q-Ring	q-Einf.	Neig.	Fußg.	
			streifen	Kfz/h	Kfz/h			Kfz/h
	1	Trierer Str.	1	381	659	1,00	1,00	870
	2	B50 Mötscher Str.	1	428	552	1,00	1,00	829
	3	Saarstr.	1	368	583	1,00	1,00	885
	4	B50 Echternacher Str.	1	714	184	1,00	1,00	580
	5							
	6							

Beurteilung:	Zu-	Be-	Reserve	Wartezeit	Stau	Beurteilung
	fahrt	zeichnung	Kfz/h	sec.	95%	
	1	Trierer Str.	211	16	8	B: gut
	2	B50 Mötscher Str.	277	12	5	B: gut
	3	Saarstr.	302	11	5	B: gut
	4	B50 Echternacher Str.	396	9	1	A: ausgezeichnet
	5					
	6					

Kommentar: Maßgebend für die Gesamtbeurteilung ist die Einfahrt aus Richtung Trierer Str. mit der Stufe " B: gut". Die Reserve der Gesamteinfahrmenge bis zur Überschreitung der Stufe D beträgt 14 %.

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

2011

MATERIALIEN 3

Szenario Netzverbesserungen ohne BIT-Galerie

(Planfall P2)

BIT - GALERIE**BITBURG****2011****Planfall P2****Netzverbesserungen ohne BIT-Galerie**Veranlassung

Der "Mit"-Fall zeigt in einem Szenario, welche Verkehrsveränderungen entstehen, wenn neben der BIT-Galerie die notwendigen Maßnahmen im Straßennetz zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bedaplatzes ergriffen werden. Dabei überdecken die Mehrverkehre aus dem Aufkommen der BIT-Galerie teilweise Entlastungen, welche aus den Netzmaßnahmen herrühren. Maßnahmen sind:

Abb. P2-1

- Verlegung der östlichen Bedastraße mit neuem Anschluss an den Karenweg
- Öffnung der östlichen Bedastraße für beide Fahrtrichtungen (bisher Einbahnstraße)
- Anschluss an den Karenweg mit allen Abbiegemöglichkeiten
- Erweiterung der östlichen Gartenstraße am Anschluss an die Trierer Straße und Zulässigkeit aller Abbiegemöglichkeiten.

Im Zuge der Ergebnisdiskussion des "Mit"-Falles erwies es sich als wünschenswert, die Wirkung der Maßnahmen im Netz ohne Überdeckung durch die Verkehre der BIT-Galerie kennen zu lernen. Diesem Zweck dient der P2-Fall. Maßgeblich für die Abwägung bleibt jedoch der innerhalb des Hauptteiles dokumentierte "Mit"-Fall.

Ergebnisse

Abb. P2-2

Die Abbildungen P2-2 und P2-3 zeigen die Streckenbelastungen in den Zeitbereichen 15.00 bis 19.00 Uhr und Gesamttag.

Abb. P2-3

Die **neue Bedastraße** weist dabei am Nachmittag ca. 800 Kfz/4h (ca. 350 Kfz/4h) am Gesamttag ca. 2.900 Kfz/d (ca. 1.000 Kfz/d) aus. Die Klammerwerte benennen den Vergleichswert aus den Erhebungen 2011.

Die Belastungen der ausgebauten **Gartenstraße** belaufen sich auf ca. 1.100 Kfz/4h (ca. 700 Kfz/4h) am Nachmittag und 3.700 Kfz/d (2.250 Kfz/d) am Gesamttag.

Abb. P2-4

Die Darstellung der eintretenden **Verkehrsverlagerungen** (Abb. P2-4) ist für die Beurteilung der Wirkungen maßgebend.

Ca. 3.300 Kfz/d nutzen die neu ausgebauten Verbindungen zusätzlich und geben ihre alten Umfahrrouten über die Brodenheckstraße, die Heinrichstraße und die Hubert-Prim-Straße auf.

Außerhalb von neuer Bedastraße und Gartenstraße treten nennenswerte **Mehrverkehre** nur auf dem Karenweg (Abschnitt KVP Am Markt bis Anschluss neue Bedastr.) und auf der südlichen Trierer Straße (Abschnitt Gartenstraße bis KVP Mötscher Str.) auf.

Auf allen anderen Straßen rund um den Bedaplatz kommt es dagegen zu **Verkehrsentlastungen**:

- | | |
|---|---------------|
| - Neuerburger Straße (Abschnitt am Edeka-Markt) | - 1.950 Kfz/d |
| - nördliche Brodenheckstraße | - 1.750 Kfz/d |
| - südliche Brodenheckstraße | - 350 Kfz/d |
| - westliche Heinrichstraße | - 400 Kfz/d |
| - östliche Heinrichstraße | - 950 Kfz/d |
| - Hubert-Prim-Straße | - 500 Kfz/d |

Fazit

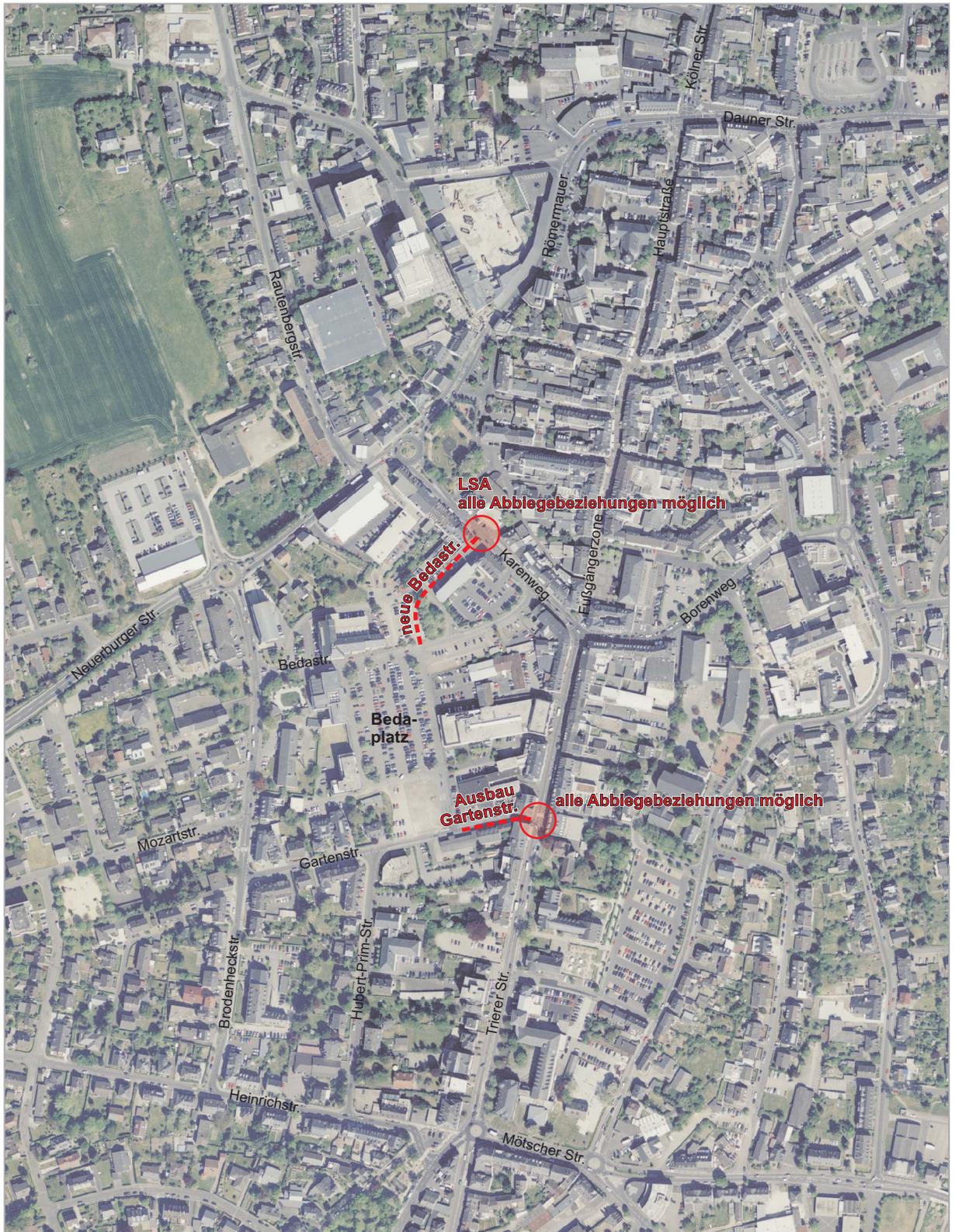
Die Maßnahmen in der Bedastrasse und der Gartenstraße sind als sehr effektiv und sehr vorteilhaft für den Bereich Bedaplatz zu werten:

- Mehrbelastungen treten sehr beschränkt auf Hauptstraßen auf, die Entlastungen sind gravierend und erstrecken sich über mehrere Nebenstraße, welche Wohnzwecken dienen
- Der Platz und seine Randbebauung erfahren durch die verbesserte, direktere Erreichbarkeit eine starke Aufwertung als Standort für Geschäftstätigkeit, Dienstleistung und Kultur
- Durch die verbesserte Erreichbarkeit ergibt sich eine neue funktionale Wahrnehmung: aus einem Parkplatz mit Hinterhofcharakter kann ein zentraler Platz der Stadt Bitburg werden
- Der direktere Zugang hat verkehrsökonomische und verkehrsökologische Auswirkungen: durch vermiedene Umwegfahrten sinken Fahrleistung und Emissionen.

Die Maßnahmen haben infolgedessen auch unabhängig von der Realisierung der BIT-Galerie große Vorteile für die Stadtentwicklung. Allerdings ist die Realisierung der BIT-Galerie mit ihrer Anziehungskraft ein erster und entscheidender Schritt zur städtebaulichen Aktivierung des Bedaplatzes.

Darstellungen:

- | | |
|-----------|---------------------------------|
| Abb. P2-1 | Netzmaßnahmen |
| Abb. P2-2 | Belastungen 15.00 bis 19.00 Uhr |
| Abb. P2-3 | Belastungen Tagesverkehr |
| Abb. P2-4 | Differenzlasten zu "Ohne"-Fall |



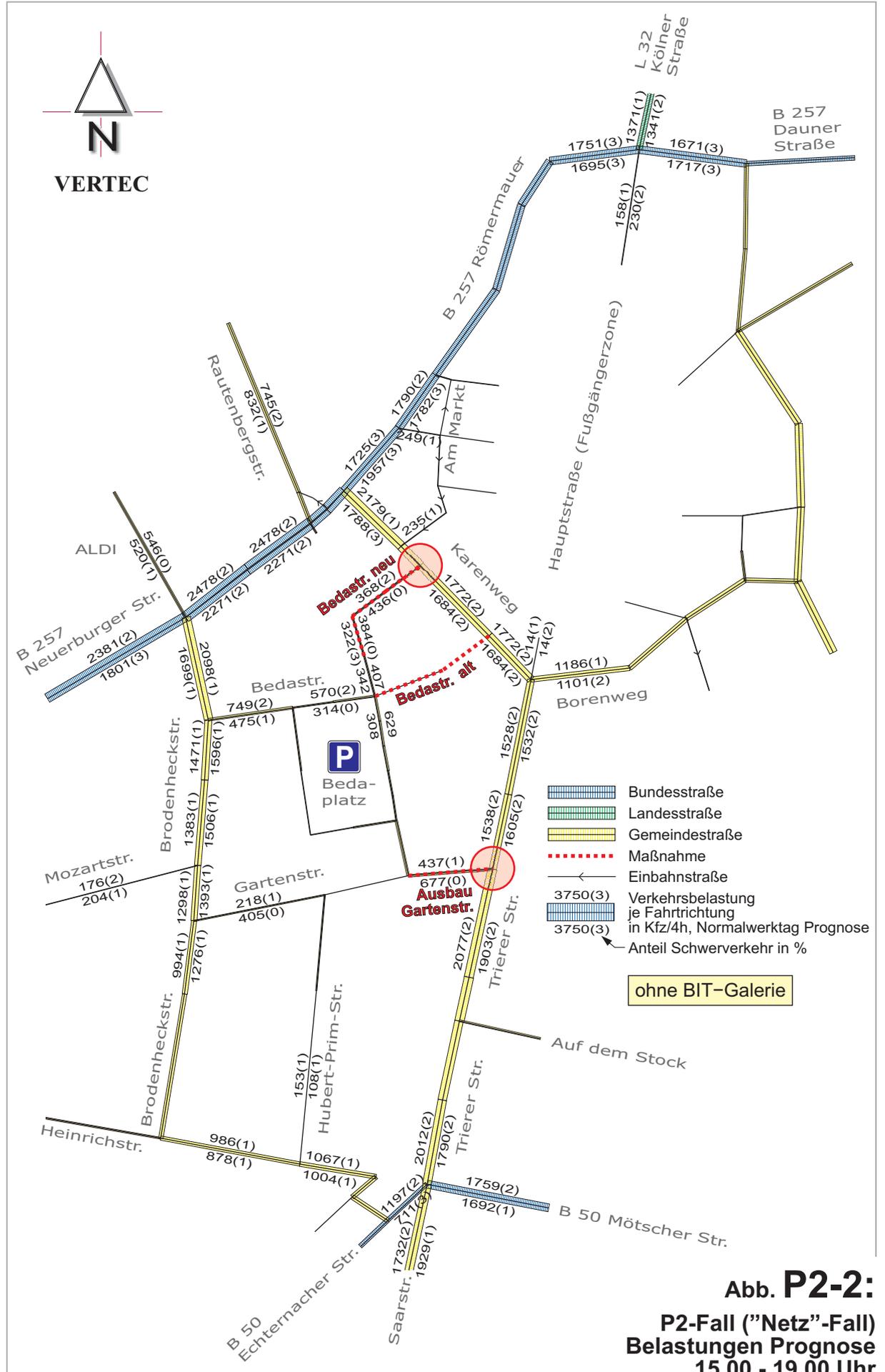
Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

0 50 100 150 200 m



Abb. **P2-1:**
P2-Fall
nur Netzmaßnahmen

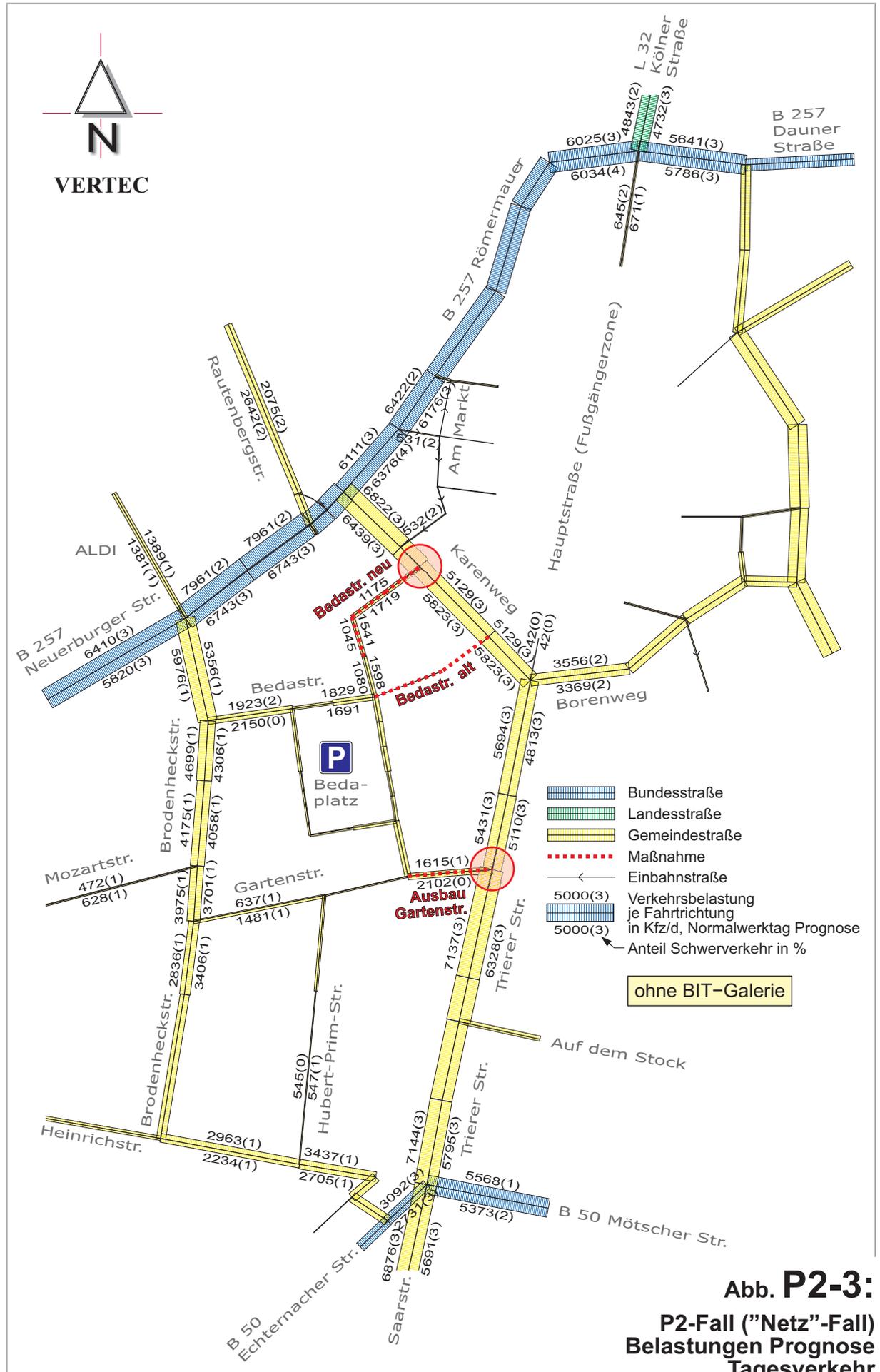
Zeit 14.15.48 Datum 12.07.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 7500

Abb. P2-2:
P2-Fall ("Netz"-Fall)
Belastungen Prognose
15.00 - 19.00 Uhr

Zeit 13.01.21 Datum 12.07.2011 11255 Vertec



Einheiten 0 10000

Abb. P2-3:
P2-Fall ("Netz"-Fall)
Belastungen Prognose
Tagesverkehr

Zeit 13.21.52 Datum 12.07.2011 11255 Vertec

Einheiten 0 10000

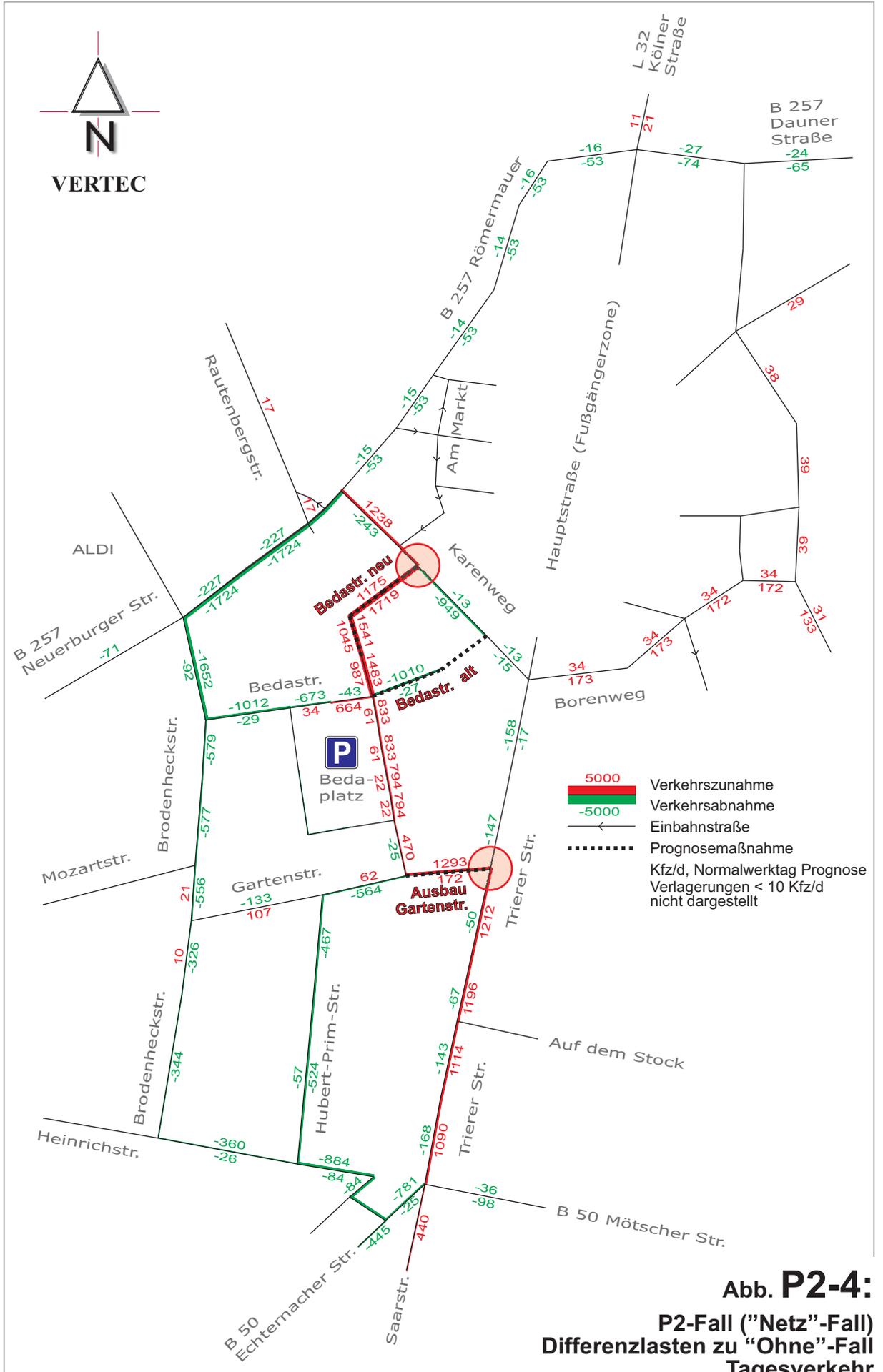


Abb. P2-4:
P2-Fall ("Netz"-Fall)
Differenzlasten zu "Ohne"-Fall
Tagesverkehr

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

2011

MATERIALIEN 4

AUSWERTUNG

GERÄTEZÄHLUNG

Trierer Straße

AUSWERTUNG
GERÄTEZÄHLUNG
BITBURG
"TRIERER STRASSE"
2011

1. ABLAUF

Standort: Trierer Straße zwischen Karenweg und Gartenstraße (Kreissparkasse)

Zeit: von Di. 10.05.2011 (15.00 Uhr) bis Do. 19.05.2011 (19.00 Uhr)

Witterung: jahreszeitgemäß, frühlingshaft, keine witterungsbedingte Beeinträchtigungen

Gerät: Zwei Viacount-Geräte für Richtungs-Erfassung. Saldierende Erfassung der Fahrzeuge als ½-Stundenwerte, Identifizierung Fahrzeugarten über Länge.

Besondere

Vorkommnisse: - keine -

2. ALLGEMEINE ERGEBNISSE

Anlage 1 Die **Wochenganglinie** ist gekennzeichnet durch relativ sehr hohen Werktagsverkehr, sehr hohen Samstagsverkehr und sehr niedrigen Sonntagsverkehr ("Typ A1"). Auch der Freitag steht deutlich über den anderen Arbeitstagen.

Anlage 2 Die **Tagesganglinie** ist weitestgehend ausgeglichen, die Spitzenstunden sind wenig ausgeprägt, Fluten ist kaum vorhanden (Klammerwerte: Anteile am Tagesverkehr):

Zeit	7.30 bis 8.30	17.00 bis 18.00
<u>Richtung:</u>		
Nord - Süd	396* (7,3 %)	399 (7,7 %)
Süd - Nord	302* (5,6 %)	415 (8,0 %)
<u>Querschnitt</u>	698* (6,4 %)	814 (7,8 %)

Kfz/h; * Stundenäquivalent aus ½-Stundenspitze

Die **Charakteristik** der Zählstelle entspricht einer innerstädtischen Hauptstraße. Die Belastungen sind weniger vom Pendeln als vom Einkaufen und allgemeiner Geschäftstätigkeit geprägt.

Anlage 4 Die **Einzelwerte** sind den Ergebnislisten der Anlage 4 zu entnehmen.

3. GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Es erfolgte keine Auswertung. Die Stelle (nahe dem Staubereich der LSA Borenweg / Karenweg) ist für aussagekräftige Messwerte nicht geeignet.

4. ERMITTLUNG DURCHSCHNITTLICHER JAHRESWERTE

Anlage 3

Es werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientypes (siehe Pos. 2) Jahresdurchschnittswerte berechnet. Dies geschieht in drei Arbeitsschritten (vgl. Anlage 3 - Teil 1 bis 3).

Teil 1: Wochenzählung (Gerätezahlungen)
enthält Hochrechnung ausschließlich mit Tagesgewichtung, keine Berücksichtigung einer Jahresganglinie

Teil 2: Vergleichszählstelle (Jahresganglinie)
enthält eine Vergleichswoche aus einer Jahresganglinie mit ähnlicher Charakteristik wie die Zählwoche. Quelle: Normganglinien zur Überbrückung von Zählausfällen bei automatischen Langzeitmessungen.

Teil 3: Berechnung DTV mit Jahresganglinie
enthält Hochrechnung der Gerätezahlungen (Wochenzählung) auf Jahreswerte mit Tagesgewichtung und Gewichtung der Zählwoche innerhalb eines Jahresablaufes.

Außer dem DTV (**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr aller Tages des Jahres) wird der DTV-Di/Do-N ("**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr der **D**ienstage und **D**onnerstage innerhalb von **N**ormalverkehrswochen") berechnet. Der DTV-Di/Do-N ist für Verkehrsuntersuchungen (z.B. Leistungsfähigkeitsberechnungen) maßgeblich, der DTV wird z.B. bei Lärmberechnungen herangezogen.

Kfz/d	Kfz	Schwerverkehr
Zähltag	10.640	389 (3,7 %)
DTV	9.301	271 (2,9 %)
DTV-Di/Do-N	10.260	377 (3,7 %)

Kfz/d; Klammerwerte: SV-Anteil

Die Abweichung zwischen dem Verkehr des Zähltages und dem DTV-Di/Do-N ist gering (3,6 %).

Umrechnungsfaktoren

Umrechnung der in der Untersuchung dargestellten Querschnittsbelastungen (Tageswerte) auf DTV-Werte (Durchschnittlich Täglicher Verkehr):

- Kfz-Verkehr: 0,874
- Schwerverkehr: 0,697

5. ERGEBNISSE FÜR LÄRMBERECHNUNGEN

Anlage 3

Eingangsparameter für Lärmberechnungen sind ebenfalls in Anlage 3 hergeleitet:

Teil 4: Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung
enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zum Zähltag der Untersuchung für den Kfz- und Schwerverkehr.

Die Geräteauswertungen und deren Hochrechnung führen zu folgenden Eingangsparametern für Lärmberechnungen (gültig für Hauptstraßen im Kernbereich des Untersuchungsgebietes):

$$M_t = 0,051 \times Q_n$$

$$M_n = 0,008 \times Q_n$$

$$p_t = 0,82 \times s_n$$

$$p_n = 0,43 \times s_n$$

Erläuterungen:

- Q_n : **Q**uerschnittsbelastung an **N**ormalwerktagen
(z.B. Zähltag, Planfälle)
- s_n : **S**chwerverkehrsanteil an **N**ormalwerktagen
(z.B: Zähltag, Planfälle)
- M_t : **M**aßgebende stündliche Verkehrsstärke am **T**ag
(6.00 bis 22.00 Uhr)
- M_n : **M**aßgebende stündliche Verkehrsstärke in der **N**acht
(22.00 bis 6.00 Uhr)
- p_t : Maßgebender Schwerverkehrsanteil am **T**ag
(6.00 bis 22.00 Uhr)
- p_n : Maßgebender Schwerverkehrsanteil in der **N**acht
(22.00 bis 6.00 Uhr)

Hinweis zur RLS 90

Die berechneten Parameter beziehen sich auf die RLS 90, Blatt 10, wonach gelten soll:

"Auf die Anwendung der Tabelle 3 (Anmerkung: Faktoren für maßgebende Verkehrsstärken und Lkw-Anteile) ist zu verzichten, wenn **geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse** vorliegen, die zur Ermittlung

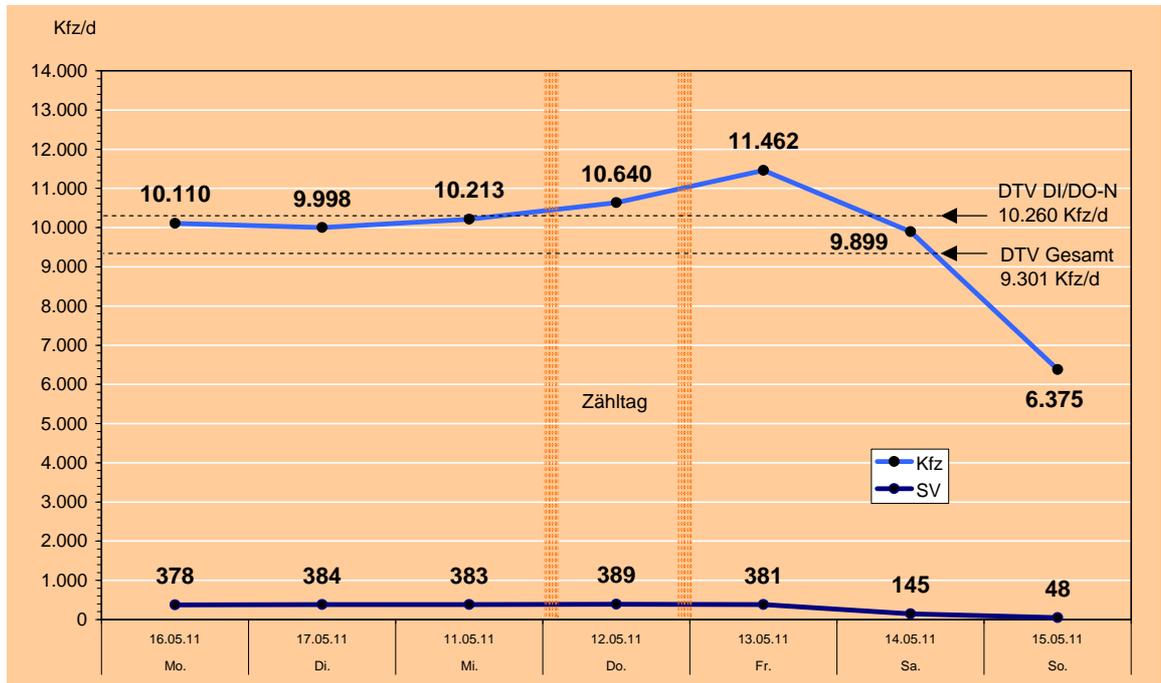
- der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und
- des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 6.00 - 22.00 Uhr bzw. 22.00 - 6.00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

Bei der Berechnung des Mittelungspegels ist zur Feststellung der Anspruchsvoraussetzung bei der Lärmvorsorge von der prognostizierten, bei der Lärmsanierung von der vorhandenen Verkehrsstärke auszugehen. Die Dimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen bei der Lärmsanierung erfolgt auch nach der prognostizierten Verkehrsstärke".

Hinweis zur 2,8 t-Grenze im Lkw-Verkehr

Nach Verfahren der BASt zur SVZ 2005 und entsprechender Feststellung der Bund-/Länder-Dienstbesprechung über technische und aktuelle Fragen des Immissionsschutzes sind Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t als Lärmtyp Pkw in die Berechnungen einzuführen. Die ehemals gehandhabte Korrektur für die **2,8 t-Grenze nach RLS-90** entfällt dadurch. Maßgeblich im Sinne der RLS-90 ist nicht die Tonnagegrenze, sondern die Zulässigkeit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.



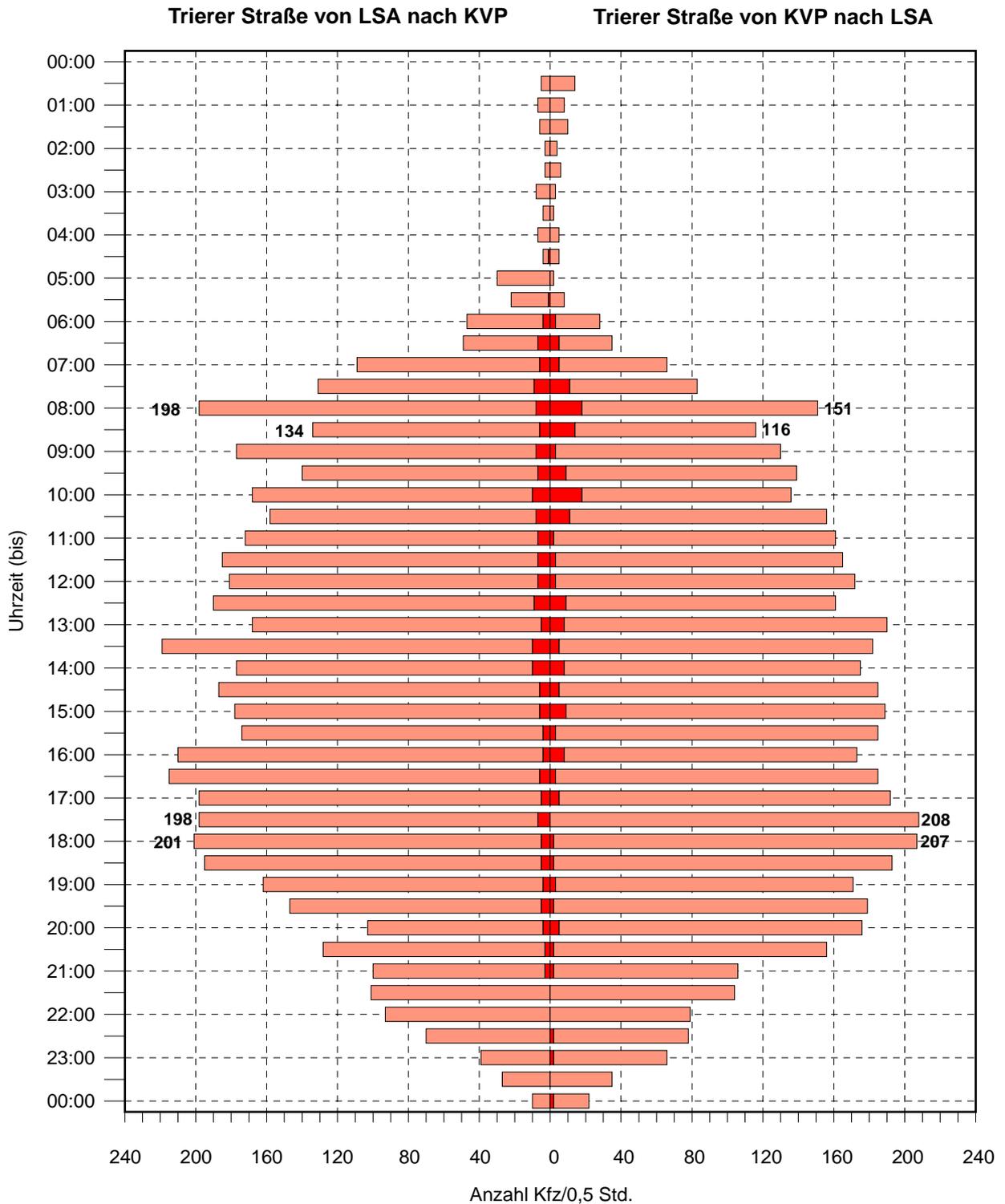
Zähltag	Zähltag	Trierer Str. von LSA nach KVP		Trierer Str. von KVP nach LSA		Querschnitt	
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
Mo.	16.05.11	5.168	201	4.942	177	10.110	378
Di.	17.05.11	5.128	203	4.870	181	9.998	384
Mi.	11.05.11	5.197	202	5.016	181	10.213	383
Do.	12.05.11	5.438	197	5.202	192	10.640	389
Fr.	13.05.11	5.965	210	5.497	171	11.462	381
Sa.	14.05.11	5.076	81	4.823	64	9.899	145
So.	15.05.11	3.120	26	3.255	22	6.375	48

DTV-Werte	KFZ	SV
DTV	9.301	271
DTV DI/DO-N	10.260	377

Anlage 1:

Wochenpegel Bitburg Trierer Straße Querschnittsbelastungen

Tagespegel Bitburg Trierer Straße



5.438 Kfz/d, Richtung
197 SV-Fz/d, Richtung

5.202 Kfz/d, Richtung
192 SV-Fz/d, Richtung

— Schwerverkehr
— Gesamtverkehr

Anlage 2:
Tagespegel
Bitburg Trierer Straße
(Do. 12.05.2011)

WOCHENZÄHLUNG (Gerätezahlungen)

Vertec GbR

mit DTV-Berechnung ohne Jahresganglinie (nur Tagesfaktoren)

Zählstelle: **Bitburg - Trierer Str.**

07.06.11

Tag	Datum	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
		gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
Mo	16.05.11	10110	7767	1875	9642	468	378	335	37	372	6
Di	17.05.11	9998	7423	2010	9433	565	384	341	29	370	14
Mi	11.05.11	10213	7538	2081	9619	594	383	333	41	374	9
Do	12.05.11	10640	7859	2193	10052	588	389	334	40	374	15
Fr	13.05.11	11462	8343	2292	10635	827	381	335	30	365	16
Sa	14.05.11	9899	7022	1902	8924	975	145	120	15	135	10
So	15.05.11	6375	3966	1672	5638	737	48	31	9	40	8
DTV (Kfz/d)		9700	7023	1991	9014	685	291	252	28	280	11
Mt/n/... (Kfz/h)			585	498	563	86		21	7	17	1
pt/n/... (%)							3,0	3,6	1,4	3,1	1,6
DTV-Di/Do-N		10319					387				
Anteil SV							3,7				
Mt,n,.../DiDo			0,057	0,048	0,055	0,008					
pt,n,.../DiDo								0,96	0,37	0,83	0,43
Fr/DTV		1,182					1,311				
Sa/DTV		1,021					0,499				
So/DTV		0,657					0,165				

Teil 2

VERGLEICHSZÄHLSTELLE (Jahresganglinie)Name: a1
bc

Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Schwerverkehr		
		Jahr-Mittel	Verg.woche	Faktor	Jahr-Mittel	Verg.woche	Faktor
Mo	21.04.08	1114	1146	0,972	1267	1397	0,907
Di	22.04.08	1106	1118	0,989	1356	1490	0,910
Mi	23.04.08	1082	1133	0,955	1349	1462	0,923
Do	24.04.08	1133	1161	0,976	1380	1455	0,948
Fr	25.04.08	1194	1241	0,962	1268	1367	0,928
Sa	26.04.08	909	965	0,942	432	485	0,891
So	27.04.08	568	634	0,896	143	152	0,941
DTV Mo-So		999	1042		989	1074	
DTV-ges.		1000		1,001	1000		1,011
DTV-Di/Do-N		1133	1140	0,994	1437	1473	0,976

Teil 3

BERECHNUNG DTV mit Jahresganglinie

	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
DTV (Kfz/d)	9301	6744	1905	8649	652	271	234	26	260	10
Mt/n/... (Kfz/h)		562	476	541	81		20	6	16	1
Anteil SV - pt/n (%)						2,9	3,5	1,4	3,0	1,6
DTV-Di/Do-N	10260					377				
Anteil SV (%)						3,7				

Teil 4

UMRECHNUNGSFAKTOREN

Bezug: Zähltag

	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
Bezugswerte	10640					389				
SV-Anteil (%)						3,7				
DTV / Bezug	0,874					0,696				
Mt,n,.../Bezug		0,053	0,045	0,051	0,008					
pt,n,.../Bezug							0,95	0,37	0,82	0,43

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
16.05.11									
Mo 00:30	9	0	9	6	0	6	15	0	15
Mo 01:00	7	0	7	13	0	13	20	0	20
Mo 01:30	4	0	4	6	0	6	10	0	10
Mo 02:00	7	0	7	6	0	6	13	0	13
Mo 02:30	6	0	6	3	0	3	9	0	9
Mo 03:00	2	0	2	4	0	4	6	0	6
Mo 03:30	4	0	4	5	0	5	9	0	9
Mo 04:00	7	0	7	1	0	1	8	0	8
Mo 04:30	4	0	4	5	0	5	9	0	9
Mo 05:00	24	0	24	3	0	3	27	0	27
Mo 05:30	23	0	23	16	0	16	39	0	39
Mo 06:00	39	1	40	25	2	27	64	3	67
Mo 06:30	56	5	61	29	6	35	85	11	96
Mo 07:00	114	4	118	45	3	48	159	7	166
Mo 07:30	122	4	126	68	12	80	190	16	206
Mo 08:00	168	17	185	150	20	170	318	37	355
Mo 08:30	149	6	155	112	9	121	261	15	276
Mo 09:00	156	2	158	126	14	140	282	16	298
Mo 09:30	147	4	151	140	15	155	287	19	306
Mo 10:00	161	4	165	137	5	142	298	9	307
Mo 10:30	146	3	149	139	11	150	285	14	299
Mo 11:00	167	12	179	161	3	164	328	15	343
Mo 11:30	190	9	199	167	6	173	357	15	372
Mo 12:00	153	5	158	173	5	178	326	10	336
Mo 12:30	192	6	198	170	11	181	362	17	379
Mo 13:00	165	3	168	164	2	166	329	5	334
Mo 13:30	189	18	207	159	8	167	348	26	374
Mo 14:00	163	8	171	172	3	175	335	11	346
Mo 14:30	174	6	180	153	8	161	327	14	341
Mo 15:00	175	11	186	183	2	185	358	13	371
Mo 15:30	187	2	189	169	0	169	356	2	358
Mo 16:00	183	5	188	181	2	183	364	7	371
Mo 16:30	188	14	202	193	0	193	381	14	395
Mo 17:00	189	13	202	180	0	180	369	13	382
Mo 17:30	178	13	191	184	3	187	362	16	378
Mo 18:00	171	8	179	194	5	199	365	13	378
Mo 18:30	155	6	161	194	2	196	349	8	357
Mo 19:00	166	5	171	163	3	166	329	8	337
Mo 19:30	118	1	119	133	6	139	251	7	258
Mo 20:00	103	3	106	137	3	140	240	6	246
Mo 20:30	85	1	86	107	2	109	192	3	195
Mo 21:00	95	1	96	86	2	88	181	3	184
Mo 21:30	68	0	68	91	0	91	159	0	159
Mo 22:00	60	0	60	77	2	79	137	2	139
Mo 22:30	38	0	38	62	0	62	100	0	100
Mo 23:00	36	0	36	35	0	35	71	0	71
Mo 23:30	14	0	14	22	0	22	36	0	36
Di 00:00	10	1	11	16	2	18	26	3	29
06 - 10 Uhr	1.073	46	1.119	807	84	891	1.880	130	2.010
15 - 19 Uhr	1.417	66	1.483	1.458	15	1.473	2.875	81	2.956
06 - 19 Uhr	4.204	193	4.397	3.906	158	4.064	8.110	351	8.461
06 - 20 Uhr	4.425	197	4.622	4.176	167	4.343	8.601	364	8.965
06 - 18 Uhr	3.883	182	4.065	3.549	153	3.702	7.432	335	7.767
18 - 22 Uhr	850	17	867	988	20	1.008	1.838	37	1.875
06 - 22 Uhr	4.733	199	4.932	4.537	173	4.710	9.270	372	9.642
22 - 06 Uhr	234	2	236	228	4	232	462	6	468
00 - 24 Uhr	4.967	201	5.168	4.765	177	4.942	9.732	378	10.110

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
17.05.11									
Di 00:30	13	0	13	15	0	15	28	0	28
Di 01:00	5	0	5	5	0	5	10	0	10
Di 01:30	5	0	5	5	0	5	10	0	10
Di 02:00	3	0	3	3	0	3	6	0	6
Di 02:30	1	0	1	4	0	4	5	0	5
Di 03:00	4	0	4	1	0	1	5	0	5
Di 03:30	4	1	5	5	0	5	9	1	10
Di 04:00	7	0	7	5	0	5	12	0	12
Di 04:30	4	0	4	1	0	1	5	0	5
Di 05:00	24	1	25	10	2	12	34	3	37
Di 05:30	30	0	30	15	3	18	45	3	48
Di 06:00	42	2	44	22	3	25	64	5	69
Di 06:30	60	5	65	29	5	34	89	10	99
Di 07:00	124	2	126	49	8	57	173	10	183
Di 07:30	100	11	111	66	11	77	166	22	188
Di 08:00	158	18	176	137	12	149	295	30	325
Di 08:30	115	7	122	93	14	107	208	21	229
Di 09:00	114	6	120	105	11	116	219	17	236
Di 09:30	151	7	158	135	9	144	286	16	302
Di 10:00	157	5	162	135	9	144	292	14	306
Di 10:30	167	9	176	154	8	162	321	17	338
Di 11:00	151	8	159	137	8	145	288	16	304
Di 11:30	153	9	162	151	11	162	304	20	324
Di 12:00	176	5	181	145	2	147	321	7	328
Di 12:30	159	15	174	145	6	151	304	21	325
Di 13:00	153	6	159	158	5	163	311	11	322
Di 13:30	166	10	176	174	9	183	340	19	359
Di 14:00	150	5	155	142	2	144	292	7	299
Di 14:30	186	5	191	162	6	168	348	11	359
Di 15:00	172	6	178	157	3	160	329	9	338
Di 15:30	160	5	165	175	5	180	335	10	345
Di 16:00	201	9	210	163	2	165	364	11	375
Di 16:30	179	7	186	171	2	173	350	9	359
Di 17:00	197	10	207	209	3	212	406	13	419
Di 17:30	179	12	191	183	0	183	362	12	374
Di 18:00	178	6	184	201	2	203	379	8	387
Di 18:30	163	3	166	197	2	199	360	5	365
Di 19:00	162	2	164	177	6	183	339	8	347
Di 19:30	140	2	142	146	3	149	286	5	291
Di 20:00	113	1	114	137	2	139	250	3	253
Di 20:30	114	0	114	104	5	109	218	5	223
Di 21:00	82	0	82	97	2	99	179	2	181
Di 21:30	95	1	96	97	0	97	192	1	193
Di 22:00	77	0	77	80	0	80	157	0	157
Di 22:30	51	0	51	76	0	76	127	0	127
Di 23:00	46	1	47	56	0	56	102	1	103
Di 23:30	22	0	22	34	0	34	56	0	56
Mi 00:00	12	1	13	21	0	21	33	1	34
06 - 10 Uhr	979	61	1.040	749	79	828	1.728	140	1.868
15 - 19 Uhr	1.419	54	1.473	1.476	22	1.498	2.895	76	2.971
06 - 19 Uhr	4.031	193	4.224	3.750	161	3.911	7.781	354	8.135
06 - 20 Uhr	4.284	196	4.480	4.033	166	4.199	8.317	362	8.679
06 - 18 Uhr	3.706	188	3.894	3.376	153	3.529	7.082	341	7.423
18 - 22 Uhr	946	9	955	1.035	20	1.055	1.981	29	2.010
06 - 22 Uhr	4.652	197	4.849	4.411	173	4.584	9.063	370	9.433
22 - 06 Uhr	273	6	279	278	8	286	551	14	565
00 - 24 Uhr	4.925	203	5.128	4.689	181	4.870	9.614	384	9.998

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
11.05.11									
Mi 00:30	16	0	16	21	0	21	37	0	37
Mi 01:00	4	0	4	15	0	15	19	0	19
Mi 01:30	10	0	10	4	0	4	14	0	14
Mi 02:00	3	0	3	2	0	2	5	0	5
Mi 02:30	4	0	4	5	0	5	9	0	9
Mi 03:00	3	0	3	4	0	4	7	0	7
Mi 03:30	1	1	2	2	0	2	3	1	4
Mi 04:00	8	0	8	1	0	1	9	0	9
Mi 04:30	6	0	6	5	0	5	11	0	11
Mi 05:00	30	1	31	5	0	5	35	1	36
Mi 05:30	26	0	26	9	0	9	35	0	35
Mi 06:00	42	3	45	27	3	30	69	6	75
Mi 06:30	45	9	54	32	6	38	77	15	92
Mi 07:00	105	5	110	66	8	74	171	13	184
Mi 07:30	113	8	121	70	14	84	183	22	205
Mi 08:00	197	11	208	132	11	143	329	22	351
Mi 08:30	126	12	138	122	17	139	248	29	277
Mi 09:00	140	5	145	133	6	139	273	11	284
Mi 09:30	145	8	153	118	3	121	263	11	274
Mi 10:00	149	7	156	165	8	173	314	15	329
Mi 10:30	154	5	159	159	6	165	313	11	324
Mi 11:00	172	8	180	145	6	151	317	14	331
Mi 11:30	153	5	158	112	11	123	265	16	281
Mi 12:00	168	8	176	158	6	164	326	14	340
Mi 12:30	157	6	163	161	9	170	318	15	333
Mi 13:00	162	5	167	172	5	177	334	10	344
Mi 13:30	174	6	180	150	5	155	324	11	335
Mi 14:00	160	8	168	152	5	157	312	13	325
Mi 14:30	164	6	170	154	9	163	318	15	333
Mi 15:00	135	5	140	159	5	164	294	10	304
Mi 15:30	166	8	174	149	6	155	315	14	329
Mi 16:00	183	5	188	175	2	177	358	7	365
Mi 16:30	167	10	177	197	3	200	364	13	377
Mi 17:00	207	9	216	201	3	204	408	12	420
Mi 17:30	185	9	194	208	0	208	393	9	402
Mi 18:00	184	5	189	204	6	210	388	11	399
Mi 18:30	174	6	180	176	3	179	350	9	359
Mi 19:00	150	4	154	160	3	163	310	7	317
Mi 19:30	138	5	143	146	6	152	284	11	295
Mi 20:00	115	5	120	136	0	136	251	5	256
Mi 20:30	137	3	140	145	6	151	282	9	291
Mi 21:00	111	0	111	108	0	108	219	0	219
Mi 21:30	90	0	90	98	0	98	188	0	188
Mi 22:00	77	0	77	79	0	79	156	0	156
Mi 22:30	66	0	66	79	0	79	145	0	145
Mi 23:00	32	1	33	61	0	61	93	1	94
Mi 23:30	20	0	20	26	0	26	46	0	46
Do 00:00	21	0	21	27	0	27	48	0	48
06 - 10 Uhr	1.020	65	1.085	838	73	911	1.858	138	1.996
15 - 19 Uhr	1.416	56	1.472	1.470	26	1.496	2.886	82	2.968
06 - 19 Uhr	4.035	183	4.218	3.830	166	3.996	7.865	349	8.214
06 - 20 Uhr	4.288	193	4.481	4.112	172	4.284	8.400	365	8.765
06 - 18 Uhr	3.711	173	3.884	3.494	160	3.654	7.205	333	7.538
18 - 22 Uhr	992	23	1.015	1.048	18	1.066	2.040	41	2.081
06 - 22 Uhr	4.703	196	4.899	4.542	178	4.720	9.245	374	9.619
22 - 06 Uhr	292	6	298	293	3	296	585	9	594
00 - 24 Uhr	4.995	202	5.197	4.835	181	5.016	9.830	383	10.213

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
12.05.11									
Do 00:30	5	0	5	14	0	14	19	0	19
Do 01:00	7	0	7	8	0	8	15	0	15
Do 01:30	6	0	6	10	0	10	16	0	16
Do 02:00	3	0	3	4	0	4	7	0	7
Do 02:30	3	0	3	6	0	6	9	0	9
Do 03:00	8	0	8	3	0	3	11	0	11
Do 03:30	4	0	4	2	0	2	6	0	6
Do 04:00	7	0	7	5	0	5	12	0	12
Do 04:30	3	1	4	5	0	5	8	1	9
Do 05:00	30	0	30	2	0	2	32	0	32
Do 05:30	21	1	22	8	0	8	29	1	30
Do 06:00	43	4	47	25	3	28	68	7	75
Do 06:30	42	7	49	30	5	35	72	12	84
Do 07:00	103	6	109	61	5	66	164	11	175
Do 07:30	122	9	131	72	11	83	194	20	214
Do 08:00	190	8	198	133	18	151	323	26	349
Do 08:30	128	6	134	102	14	116	230	20	250
Do 09:00	169	8	177	127	3	130	296	11	307
Do 09:30	133	7	140	130	9	139	263	16	279
Do 10:00	158	10	168	118	18	136	276	28	304
Do 10:30	150	8	158	145	11	156	295	19	314
Do 11:00	165	7	172	159	2	161	324	9	333
Do 11:30	178	7	185	162	3	165	340	10	350
Do 12:00	174	7	181	169	3	172	343	10	353
Do 12:30	181	9	190	152	9	161	333	18	351
Do 13:00	163	5	168	182	8	190	345	13	358
Do 13:30	209	10	219	177	5	182	386	15	401
Do 14:00	167	10	177	167	8	175	334	18	352
Do 14:30	181	6	187	180	5	185	361	11	372
Do 15:00	172	6	178	180	9	189	352	15	367
Do 15:30	170	4	174	182	3	185	352	7	359
Do 16:00	206	4	210	165	8	173	371	12	383
Do 16:30	209	6	215	182	3	185	391	9	400
Do 17:00	193	5	198	187	5	192	380	10	390
Do 17:30	191	7	198	208	0	208	399	7	406
Do 18:00	196	5	201	205	2	207	401	7	408
Do 18:30	190	5	195	191	2	193	381	7	388
Do 19:00	158	4	162	168	3	171	326	7	333
Do 19:30	142	5	147	177	2	179	319	7	326
Do 20:00	99	4	103	171	5	176	270	9	279
Do 20:30	125	3	128	154	2	156	279	5	284
Do 21:00	97	3	100	104	2	106	201	5	206
Do 21:30	101	0	101	104	0	104	205	0	205
Do 22:00	93	0	93	79	0	79	172	0	172
Do 22:30	70	0	70	76	2	78	146	2	148
Do 23:00	39	0	39	64	2	66	103	2	105
Do 23:30	27	0	27	35	0	35	62	0	62
Fr 00:00	10	0	10	20	2	22	30	2	32
06 - 10 Uhr	1.045	61	1.106	773	83	856	1.818	144	1.962
15 - 19 Uhr	1.513	40	1.553	1.488	26	1.514	3.001	66	3.067
06 - 19 Uhr	4.298	176	4.474	3.934	172	4.106	8.232	348	8.580
06 - 20 Uhr	4.539	185	4.724	4.282	179	4.461	8.821	364	9.185
06 - 18 Uhr	3.950	167	4.117	3.575	167	3.742	7.525	334	7.859
18 - 22 Uhr	1.005	24	1.029	1.148	16	1.164	2.153	40	2.193
06 - 22 Uhr	4.955	191	5.146	4.723	183	4.906	9.678	374	10.052
22 - 06 Uhr	286	6	292	287	9	296	573	15	588
00 - 24 Uhr	5.241	197	5.438	5.010	192	5.202	10.251	389	10.640

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
13.05.11									
Fr 00:30	13	0	13	23	0	23	36	0	36
Fr 01:00	5	0	5	12	0	12	17	0	17
Fr 01:30	4	0	4	5	0	5	9	0	9
Fr 02:00	2	0	2	3	0	3	5	0	5
Fr 02:30	6	0	6	5	0	5	11	0	11
Fr 03:00	4	0	4	5	0	5	9	0	9
Fr 03:30	4	0	4	1	0	1	5	0	5
Fr 04:00	9	0	9	3	0	3	12	0	12
Fr 04:30	5	0	5	4	0	4	9	0	9
Fr 05:00	29	1	30	3	0	3	32	1	33
Fr 05:30	22	0	22	11	3	14	33	3	36
Fr 06:00	47	1	48	26	3	29	73	4	77
Fr 06:30	60	5	65	30	6	36	90	11	101
Fr 07:00	108	5	113	59	5	64	167	10	177
Fr 07:30	115	7	122	62	11	73	177	18	195
Fr 08:00	185	10	195	128	15	143	313	25	338
Fr 08:30	140	4	144	117	12	129	257	16	273
Fr 09:00	173	5	178	147	15	162	320	20	340
Fr 09:30	167	10	177	148	5	153	315	15	330
Fr 10:00	193	5	198	161	6	167	354	11	365
Fr 10:30	177	13	190	167	5	172	344	18	362
Fr 11:00	199	15	214	172	5	177	371	20	391
Fr 11:30	198	8	206	140	2	142	338	10	348
Fr 12:00	208	10	218	170	5	175	378	15	393
Fr 12:30	175	5	180	196	8	204	371	13	384
Fr 13:00	194	6	200	172	14	186	366	20	386
Fr 13:30	193	18	211	189	5	194	382	23	405
Fr 14:00	181	11	192	167	2	169	348	13	361
Fr 14:30	210	5	215	167	3	170	377	8	385
Fr 15:00	165	4	169	172	0	172	337	4	341
Fr 15:30	182	9	191	196	3	199	378	12	390
Fr 16:00	214	4	218	193	2	195	407	6	413
Fr 16:30	199	10	209	193	2	195	392	12	404
Fr 17:00	232	6	238	207	5	212	439	11	450
Fr 17:30	203	10	213	197	3	200	400	13	413
Fr 18:00	179	5	184	208	6	214	387	11	398
Fr 18:30	179	3	182	162	3	165	341	6	347
Fr 19:00	157	2	159	205	6	211	362	8	370
Fr 19:30	153	3	156	169	0	169	322	3	325
Fr 20:00	127	2	129	153	3	156	280	5	285
Fr 20:30	113	1	114	148	3	151	261	4	265
Fr 21:00	136	0	136	127	2	129	263	2	265
Fr 21:30	129	0	129	104	0	104	233	0	233
Fr 22:00	105	2	107	95	0	95	200	2	202
Fr 22:30	88	0	88	104	3	107	192	3	195
Fr 23:00	77	3	80	87	0	87	164	3	167
Fr 23:30	46	2	48	57	0	57	103	2	105
Sa 00:00	45	0	45	56	0	56	101	0	101
06 - 10 Uhr	1.141	51	1.192	852	75	927	1.993	126	2.119
15 - 19 Uhr	1.545	49	1.594	1.561	30	1.591	3.106	79	3.185
06 - 19 Uhr	4.586	195	4.781	4.125	154	4.279	8.711	349	9.060
06 - 20 Uhr	4.866	200	5.066	4.447	157	4.604	9.313	357	9.670
06 - 18 Uhr	4.250	190	4.440	3.758	145	3.903	8.008	335	8.343
18 - 22 Uhr	1.099	13	1.112	1.163	17	1.180	2.262	30	2.292
06 - 22 Uhr	5.349	203	5.552	4.921	162	5.083	10.270	365	10.635
22 - 06 Uhr	406	7	413	405	9	414	811	16	827
00 - 24 Uhr	5.755	210	5.965	5.326	171	5.497	11.081	381	11.462

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
14.05.11									
Sa 00:30	32	1	33	52	0	52	84	1	85
Sa 01:00	19	0	19	35	0	35	54	0	54
Sa 01:30	21	0	21	25	0	25	46	0	46
Sa 02:00	16	0	16	16	0	16	32	0	32
Sa 02:30	13	0	13	15	0	15	28	0	28
Sa 03:00	11	0	11	17	0	17	28	0	28
Sa 03:30	12	0	12	10	0	10	22	0	22
Sa 04:00	26	0	26	24	0	24	50	0	50
Sa 04:30	12	2	14	5	0	5	17	2	19
Sa 05:00	28	1	29	16	0	16	44	1	45
Sa 05:30	15	1	16	19	3	22	34	4	38
Sa 06:00	33	0	33	22	0	22	55	0	55
Sa 06:30	25	1	26	26	9	35	51	10	61
Sa 07:00	32	3	35	23	0	23	55	3	58
Sa 07:30	54	1	55	41	5	46	95	6	101
Sa 08:00	82	3	85	66	3	69	148	6	154
Sa 08:30	102	2	104	58	0	58	160	2	162
Sa 09:00	131	3	134	106	6	112	237	9	246
Sa 09:30	137	0	137	127	5	132	264	5	269
Sa 10:00	165	4	169	105	3	108	270	7	277
Sa 10:30	189	2	191	153	3	156	342	5	347
Sa 11:00	193	0	193	178	3	181	371	3	374
Sa 11:30	176	1	177	182	0	182	358	1	359
Sa 12:00	211	4	215	199	0	199	410	4	414
Sa 12:30	218	4	222	177	2	179	395	6	401
Sa 13:00	185	5	190	188	0	188	373	5	378
Sa 13:30	208	4	212	163	2	165	371	6	377
Sa 14:00	179	5	184	172	2	174	351	7	358
Sa 14:30	185	3	188	173	0	173	358	3	361
Sa 15:00	178	11	189	168	2	170	346	13	359
Sa 15:30	195	1	196	196	0	196	391	1	392
Sa 16:00	176	8	184	157	0	157	333	8	341
Sa 16:30	153	1	154	150	2	152	303	3	306
Sa 17:00	151	1	152	158	3	161	309	4	313
Sa 17:30	147	2	149	149	0	149	296	2	298
Sa 18:00	132	1	133	183	0	183	315	1	316
Sa 18:30	142	0	142	150	2	152	292	2	294
Sa 19:00	134	1	135	135	2	137	269	3	272
Sa 19:30	122	1	123	126	3	129	248	4	252
Sa 20:00	126	0	126	124	0	124	250	0	250
Sa 20:30	121	1	122	126	0	126	247	1	248
Sa 21:00	101	0	101	115	2	117	216	2	218
Sa 21:30	97	1	98	97	2	99	194	3	197
Sa 22:00	75	0	75	96	0	96	171	0	171
Sa 22:30	91	0	91	69	0	69	160	0	160
Sa 23:00	56	0	56	62	0	62	118	0	118
Sa 23:30	51	1	52	71	0	71	122	1	123
So 00:00	37	1	38	34	0	34	71	1	72
06 - 10 Uhr	728	17	745	552	31	583	1.280	48	1.328
15 - 19 Uhr	1.230	15	1.245	1.278	9	1.287	2.508	24	2.532
06 - 19 Uhr	3.880	71	3.951	3.583	54	3.637	7.463	125	7.588
06 - 20 Uhr	4.128	72	4.200	3.833	57	3.890	7.961	129	8.090
06 - 18 Uhr	3.604	70	3.674	3.298	50	3.348	6.902	120	7.022
18 - 22 Uhr	918	4	922	969	11	980	1.887	15	1.902
06 - 22 Uhr	4.522	74	4.596	4.267	61	4.328	8.789	135	8.924
22 - 06 Uhr	473	7	480	492	3	495	965	10	975
00 - 24 Uhr	4.995	81	5.076	4.759	64	4.823	9.754	145	9.899

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Trierer Str. von LSA nach KVP			Trierer Str. von KVP nach LSA			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
15.05.11									
So 00:30	36	1	37	46	0	46	82	1	83
So 01:00	32	0	32	35	0	35	67	0	67
So 01:30	21	0	21	36	0	36	57	0	57
So 02:00	14	0	14	25	0	25	39	0	39
So 02:30	13	0	13	40	0	40	53	0	53
So 03:00	13	0	13	20	0	20	33	0	33
So 03:30	11	0	11	18	0	18	29	0	29
So 04:00	7	0	7	11	0	11	18	0	18
So 04:30	7	0	7	11	0	11	18	0	18
So 05:00	9	0	9	13	0	13	22	0	22
So 05:30	10	0	10	12	3	15	22	3	25
So 06:00	11	1	12	15	0	15	26	1	27
So 06:30	5	0	5	7	0	7	12	0	12
So 07:00	12	0	12	15	0	15	27	0	27
So 07:30	15	0	15	12	0	12	27	0	27
So 08:00	35	0	35	28	0	28	63	0	63
So 08:30	30	1	31	31	0	31	61	1	62
So 09:00	34	0	34	33	0	33	67	0	67
So 09:30	61	1	62	52	2	54	113	3	116
So 10:00	62	0	62	66	0	66	128	0	128
So 10:30	56	1	57	63	0	63	119	1	120
So 11:00	61	1	62	97	0	97	158	1	159
So 11:30	81	1	82	76	2	78	157	3	160
So 12:00	85	0	85	71	0	71	156	0	156
So 12:30	103	2	105	101	2	103	204	4	208
So 13:00	94	0	94	77	3	80	171	3	174
So 13:30	111	0	111	86	0	86	197	0	197
So 14:00	113	1	114	124	0	124	237	1	238
So 14:30	112	3	115	129	0	129	241	3	244
So 15:00	140	2	142	129	2	131	269	4	273
So 15:30	141	1	142	116	2	118	257	3	260
So 16:00	136	0	136	130	0	130	266	0	266
So 16:30	120	0	120	116	0	116	236	0	236
So 17:00	133	2	135	137	2	139	270	4	274
So 17:30	109	0	109	130	0	130	239	0	239
So 18:00	119	0	119	141	0	141	260	0	260
So 18:30	139	2	141	149	0	149	288	2	290
So 19:00	129	1	130	114	2	116	243	3	246
So 19:30	115	0	115	121	0	121	236	0	236
So 20:00	113	0	113	136	0	136	249	0	249
So 20:30	98	0	98	85	0	85	183	0	183
So 21:00	97	0	97	93	2	95	190	2	192
So 21:30	80	1	81	67	0	67	147	1	148
So 22:00	61	1	62	66	0	66	127	1	128
So 22:30	47	1	48	58	0	58	105	1	106
So 23:00	29	0	29	46	0	46	75	0	75
So 23:30	23	0	23	25	0	25	48	0	48
Mo 00:00	11	2	13	24	0	24	35	2	37
06 - 10 Uhr	254	2	256	244	2	246	498	4	502
15 - 19 Uhr	1.026	6	1.032	1.033	6	1.039	2.059	12	2.071
06 - 19 Uhr	2.236	19	2.255	2.230	17	2.247	4.466	36	4.502
06 - 20 Uhr	2.464	19	2.483	2.487	17	2.504	4.951	36	4.987
06 - 18 Uhr	1.968	16	1.984	1.967	15	1.982	3.935	31	3.966
18 - 22 Uhr	832	5	837	831	4	835	1.663	9	1.672
06 - 22 Uhr	2.800	21	2.821	2.798	19	2.817	5.598	40	5.638
22 - 06 Uhr	294	5	299	435	3	438	729	8	737
00 - 24 Uhr	3.094	26	3.120	3.233	22	3.255	6.327	48	6.375

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

2011

MATERIALIEN 5

AUSWERTUNG

GERÄTEZÄHLUNG

Gartenstraße

AUSWERTUNG
GERÄTEZÄHLUNG
BITBURG
"GARTENSTRASSE"
2011

1. ABLAUF

Standort: Gartenstraße zwischen Trierer Str. und Abzweig Bedaplatz

Zeit: von Di. 10.05.2011 (15.30 Uhr) bis Mi. 18.05.2011 (19.30 Uhr)

Witterung: jahreszeitgemäß, frühlingshaft, keine witterungsbedingte Beeinträchtigungen

Gerät: Viacount-Gerät für Zwei-Richtungs-Erfassung. Einzelerfassung der Fahrzeuge, Saldierung ½-Stundenwerte, Identifizierung Fahrzeugarten über Länge.

Besondere

Vorkommnisse: - keine -

2. ALLGEMEINE ERGEBNISSE

Anlage 1

Die **Wochenganglinie** ist gekennzeichnet durch relativ sehr hohen Werktagsverkehr, überdurchschnittlichen Samstagsverkehr und sehr niedrigen Sonntagsverkehr ("Typ A1"). Durch Verbot des Linkseinbiegens und des Linksabbiegens an der Einmündung Trierer Straße sind die Richtungsbelastungen der Gartenstraße stark unsymmetrisch.

Anlage 2

Die **Tagesganglinie** besitzt zwei Spitzen, die jedoch am Vormittag nur als Halbstunde ausgeprägt ist. Die Stundenäquivalente betragen (Klammerwerte: Anteile am Tagesverkehr):

Zeit	7.30 bis 8.00	17.00 bis 18.00
<u>Richtung:</u>		
von Trierer Str.	38 (11,9 %)	41 (12,9 %)
nach Trierer Str.	160 (7,9 %)	192 (9,3 %)
<u>Querschnitt</u>	198 (8,3 %)	233 (9,4 %)

Kfz/h

Die **Charakteristik** der Zählstelle entspricht einer innerstädtischen Nebenstraße. Die Belastungen sind gering, Schwerverkehr ist sehr selten.

Anlage 4

Die **Einzelwerte** sind den Ergebnislisten der Anlage 4 zu entnehmen.

3. GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Es erfolgte keine Auswertung. Die Stelle (nur wenige Meter vom Einmündungsbereich entfernt) ist für aussagekräftige Messwerte nicht geeignet.

4. ERMITTLUNG DURCHSCHNITTLICHER JAHRESWERTE

Anlage 3

Es werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientypes (siehe Pos. 2) Jahresdurchschnittswerte berechnet. Dies geschieht in drei Arbeitsschritten (vgl. Anlage 3 - Teil 1 bis 3).

Teil 1: Wochenzählung (Gerätezahlungen)
enthält Hochrechnung ausschließlich mit Tagesgewichtung, keine Berücksichtigung einer Jahresganglinie

Teil 2: Vergleichszählstelle (Jahresganglinie)
enthält eine Vergleichswoche aus einer Jahresganglinie mit ähnlicher Charakteristik wie die Zählwoche. Quelle: Normganglinien zur Überbrückung von Zählausfällen bei automatischen Langzeitmessungen.

Teil 3: Berechnung DTV mit Jahresganglinie
enthält Hochrechnung der Gerätezahlungen (Wochenzählung) auf Jahreswerte mit Tagesgewichtung und Gewichtung der Zählwoche innerhalb eines Jahresablaufes.

Außer dem DTV (**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr aller Tages des Jahres) wird der DTV-Di/Do-N ("**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr der **D**ienstage und **D**onnerstage innerhalb von **N**ormalverkehrswochen") berechnet. Der DTV-Di/Do-N ist für Verkehrsuntersuchungen (z.B. Leistungsfähigkeitsberechnungen) maßgeblich, der DTV wird z.B. bei Lärmberechnungen herangezogen.

Kfz/d	Kfz	Schwerverkehr
Zähltag	2.376	9 (0,4 %)
DTV	1.828	4 (0,2 %)
DTV-Di/Do-N	2.195	6 (0,3 %)

Kfz/d; Klammerwerte: SV-Anteil

Umrechnungsfaktoren

Umrechnung der in der Untersuchung dargestellten Querschnittsbelastungen (Tageswerte) auf DTV-Werte (Durchschnittlich Täglicher Verkehr):

- Kfz-Verkehr: 0,769
- Schwerverkehr: 0,444

5. ERGEBNISSE FÜR LÄRMBERECHNUNGEN

Anlage 3

Eingangsparameter für Lärmberechnungen sind ebenfalls in Anlage 3 hergeleitet:

Teil 4: Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zum DTV-Di/Do-N der Untersuchung für den Kfz- und Schwerverkehr.

Die Geräteauswertungen und deren Hochrechnung führen zu folgenden Eingangsparametern für Lärmberechnungen (gültig für Nebenstraßen im Kernbereich des Untersuchungsgebietes):

$$M_t = 0,046 \times Q_n$$

$$M_n = 0,005 \times Q_n$$

$$p_t = 0,59 \times s_n$$

$$p_n = 0,00 \times s_n$$

Erläuterungen:

- Q_n : **Q**uerschnittsbelastung an **N**ormalwerktagen
(z.B. Zähltag, Planfälle)
- s_n : **S**chwerverkehrsanteil an **N**ormalwerktagen
(z.B: Zähltag, Planfälle)
- M_t : **M**aßgebende stündliche Verkehrsstärke am **T**ag
(6.00 bis 22.00 Uhr)
- M_n : **M**aßgebende stündliche Verkehrsstärke in der **N**acht
(22.00 bis 6.00 Uhr)
- p_t : Maßgebender Schwerverkehrsanteil am **T**ag
(6.00 bis 22.00 Uhr)
- p_n : Maßgebender Schwerverkehrsanteil in der **N**acht
(22.00 bis 6.00 Uhr)

Hinweis zur RLS 90

Die berechneten Parameter beziehen sich auf die RLS 90, Blatt 10, wonach gelten soll:

"Auf die Anwendung der Tabelle 3 (Anmerkung: Faktoren für maßgebende Verkehrsstärken und Lkw-Anteile) ist zu verzichten, wenn **geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse** vorliegen, die zur Ermittlung

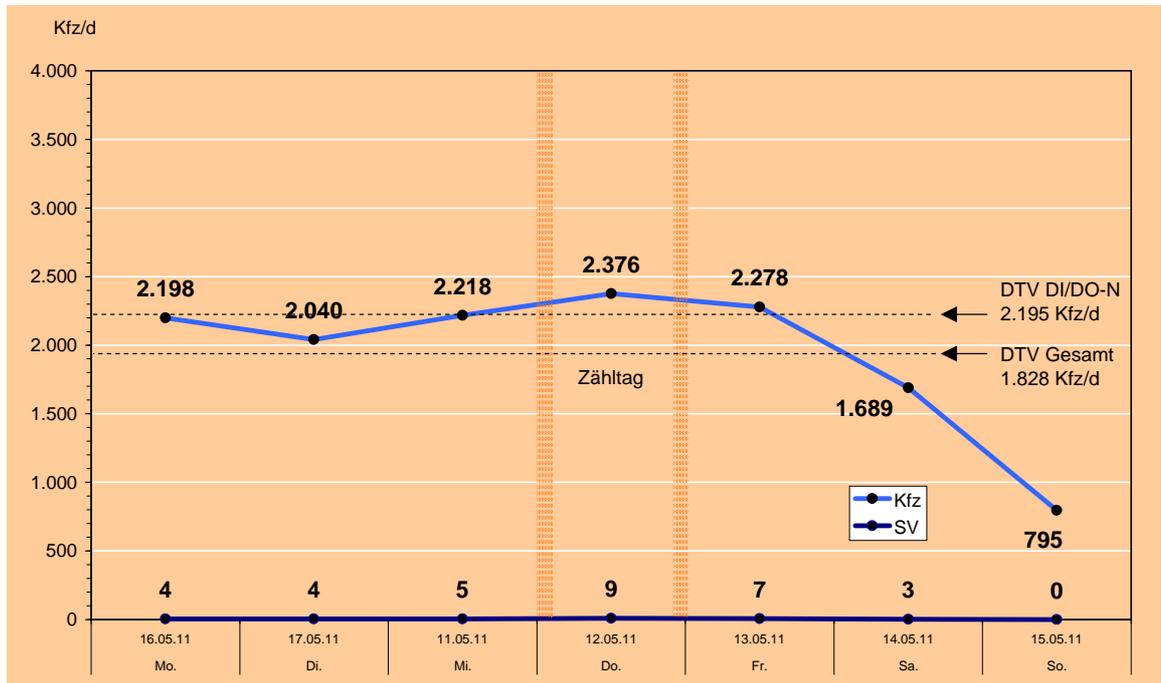
- der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und
- des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 6.00 - 22.00 Uhr bzw. 22.00 - 6.00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

Bei der Berechnung des Mittelungspegels ist zur Feststellung der Anspruchsvoraussetzung bei der Lärmvorsorge von der prognostizierten, bei der Lärmsanierung von der vorhandenen Verkehrsstärke auszugehen. Die Dimensionierung der Lärmschutzeinrichtungen bei der Lärmsanierung erfolgt auch nach der prognostizierten Verkehrsstärke".

Hinweis zur 2,8 t-Grenze im Lkw-Verkehr

Nach Verfahren der BASt zur SVZ 2005 und entsprechender Feststellung der Bund-/Länder-Dienstbesprechung über technische und aktuelle Fragen des Immissionsschutzes sind Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t als Lärmtyp Pkw in die Berechnungen einzuführen. Die ehemals gehandhabte Korrektur für die **2,8 t-Grenze nach RLS-90** entfällt dadurch. Maßgeblich im Sinne der RLS-90 ist nicht die Tonnagegrenze, sondern die Zulässigkeit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.



Zähltag	Zähltag	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.		Gartenstraße in Richt. Trierer Str.		Querschnitt	
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
Mo.	16.05.11	317	1	1.881	3	2.198	4
Di.	17.05.11	305	1	1.735	3	2.040	4
Mi.	11.05.11	328	1	1.890	4	2.218	5
Do. (Zähltag)	12.05.11	318	1	2.058	8	2.376	9
Fr.	13.05.11	394	3	1.884	4	2.278	7
Sa.	14.05.11	252	0	1.437	3	1.689	3
So.	15.05.11	144	0	651	0	795	0

DTV-Werte	KFZ	SV
DTV	1.828	4
DTV DI/DO-N	2.195	6

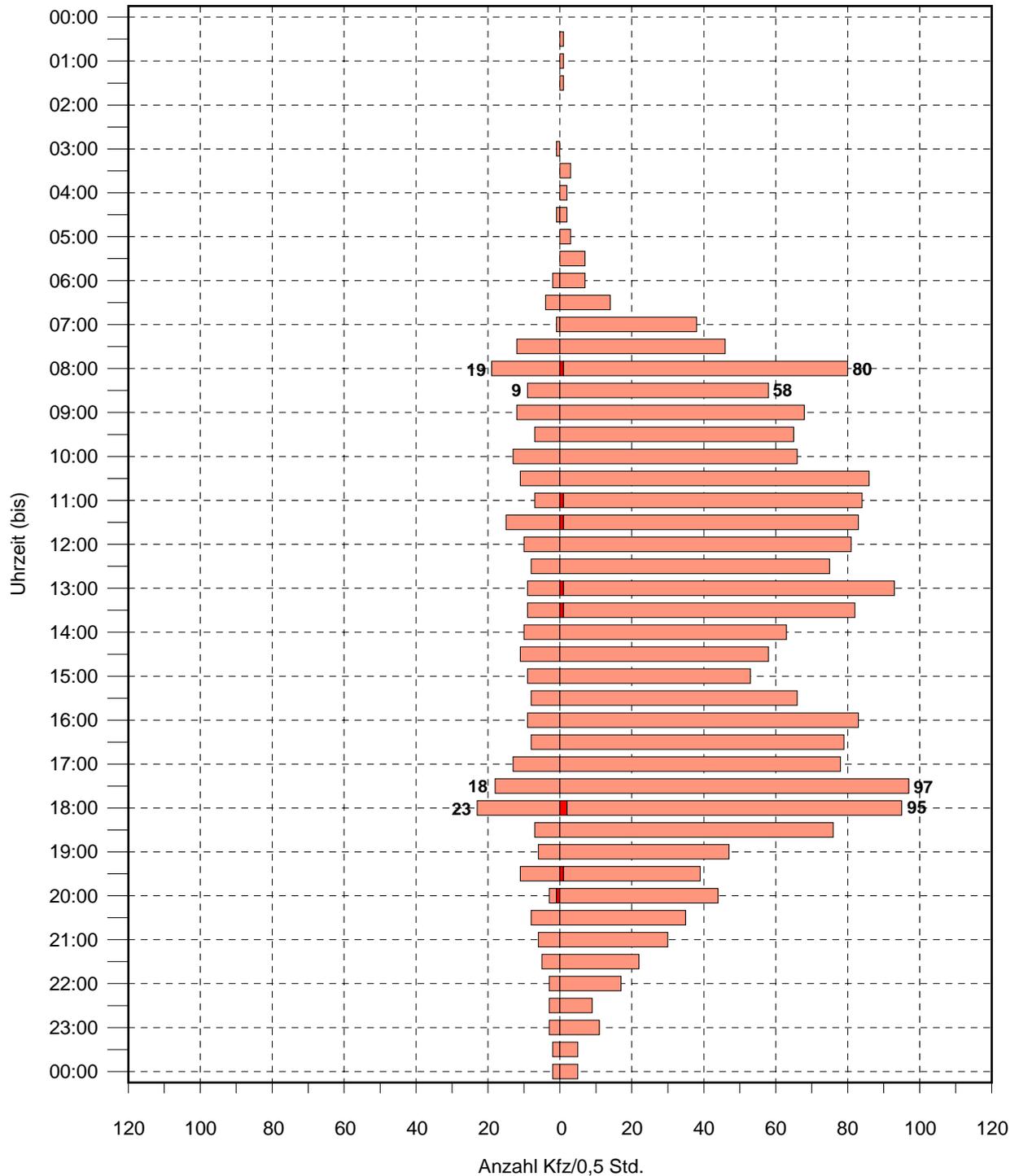
Anlage 1:

Wochenpegel Bitburg Gartenstraße Querschnittsbelastungen

Tagespiegel Bitburg Gartenstraße

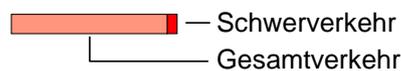
Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.

Gartenstraße in Richt. Trierer Str.



318 Kfz/d, Richtung
1 SV-Fz/d, Richtung

2.058 Kfz/d, Richtung
8 SV-Fz/d, Richtung



Anlage 2:
Tagespiegel
Bitburg Gartenstraße
(Do. 12.05.2011)

Tag		Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tag	Datum	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
Mo	16.05.11	2198	1855	281	2136	62	4	4	0	4	0
Di	17.05.11	2040	1679	279	1958	82	4	3	1	4	0
Mi	11.05.11	2218	1796	341	2137	81	5	5	0	5	0
Do	12.05.11	2376	1946	359	2305	71	9	7	2	9	0
Fr	13.05.11	2278	1851	320	2171	107	7	7	0	7	0
Sa	14.05.11	1689	1286	245	1531	158	3	3	0	3	0
So	15.05.11	795	518	208	726	69	0	0	0	0	0
DTV (Kfz/d)		1899	1522	287	1809	90	4	4	0	4	0
Mt/n/... (Kfz/h)			127	72	113	11		0	0	0	0
pt/n/... (%)							0,2	0,3	0,1	0,2	0,0
DTV-Di/Do-N		2208					7				
Anteil SV							0,3				
Mt,n,.../DiDo			0,057	0,032	0,051	0,005		0,89	0,47	0,82	0,00
pt,n,.../DiDo											
Fr/DTV		1,200					1,595				
Sa/DTV		0,890					0,684				
So/DTV		0,419					0,000				

Tag		Kfz-Verkehr			Schwerverkehr		
13	14	15	16	17	18	19	20
Tag	Datum	Jahr-Mittel	Verg.woche	Faktor	Jahr-Mittel	Verg.woche	Faktor
Mo	21.04.08	1114	1146	0,972	1227	1364	0,900
Di	22.04.08	1106	1118	0,989	1324	1499	0,883
Mi	23.04.08	1082	1133	0,955	1338	1545	0,866
Do	24.04.08	1133	1161	0,976	1345	1500	0,897
Fr	25.04.08	1194	1241	0,962	1253	1450	0,864
Sa	26.04.08	909	965	0,942	491	581	0,845
So	27.04.08	568	634	0,896	200	241	0,830
DTV Mo-So		999	1042		990	1128	
DTV-ges.		1000		1,001	1000		1,011
DTV-Di/Do-N		1133	1140	0,994	1380	1500	0,920

Tag		Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Tag	Datum	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
DTV (Kfz/d)		1828	1467	275	1742	86	4	4	0	4	0
Mt/n/... (Kfz/h)			122	69	109	11		0	0	0	0
Anteil SV - pt/n (%)							0,2	0,2	0,1	0,2	0,0
DTV-Di/Do-N		2195					6				
Anteil SV (%)							0,3				

Tag		Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	
Bezugswerte	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	
Bezugswerte	2376					9					
SV-Anteil (%)						0,4					
DTV / Bezug	0,769					0,433					
Mt,n,.../Bezug		0,051	0,029	0,046	0,005		0,64	0,34	0,59	0,00	
pt,n,.../Bezug											

Geräteauswertung

Zeit	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
16.05.11									
Mo 00:30	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Mo 01:00	0	0	0	5	0	5	5	0	5
Mo 01:30	2	0	2	1	0	1	3	0	3
Mo 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mo 02:30	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Mo 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mo 03:30	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Mo 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mo 04:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Mo 05:00	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Mo 05:30	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Mo 06:00	2	0	2	11	0	11	13	0	13
Mo 06:30	3	0	3	10	0	10	13	0	13
Mo 07:00	7	0	7	24	0	24	31	0	31
Mo 07:30	10	0	10	52	0	52	62	0	62
Mo 08:00	16	0	16	87	1	88	103	1	104
Mo 08:30	9	0	9	58	0	58	67	0	67
Mo 09:00	13	1	14	74	0	74	87	1	88
Mo 09:30	8	0	8	66	0	66	74	0	74
Mo 10:00	10	0	10	40	0	40	50	0	50
Mo 10:30	8	0	8	61	0	61	69	0	69
Mo 11:00	9	0	9	88	0	88	97	0	97
Mo 11:30	13	0	13	71	0	71	84	0	84
Mo 12:00	12	0	12	72	1	73	84	1	85
Mo 12:30	18	0	18	72	1	73	90	1	91
Mo 13:00	7	0	7	76	0	76	83	0	83
Mo 13:30	14	0	14	67	0	67	81	0	81
Mo 14:00	15	0	15	75	0	75	90	0	90
Mo 14:30	13	0	13	61	0	61	74	0	74
Mo 15:00	9	0	9	77	0	77	86	0	86
Mo 15:30	7	0	7	75	0	75	82	0	82
Mo 16:00	16	0	16	76	0	76	92	0	92
Mo 16:30	17	0	17	83	0	83	100	0	100
Mo 17:00	12	0	12	80	0	80	92	0	92
Mo 17:30	11	0	11	75	0	75	86	0	86
Mo 18:00	9	0	9	65	0	65	74	0	74
Mo 18:30	10	0	10	63	0	63	73	0	73
Mo 19:00	11	0	11	46	0	46	57	0	57
Mo 19:30	2	0	2	39	0	39	41	0	41
Mo 20:00	4	0	4	25	0	25	29	0	29
Mo 20:30	3	0	3	22	0	22	25	0	25
Mo 21:00	2	0	2	24	0	24	26	0	26
Mo 21:30	2	0	2	12	0	12	14	0	14
Mo 22:00	4	0	4	12	0	12	16	0	16
Mo 22:30	2	0	2	8	0	8	10	0	10
Mo 23:00	4	0	4	6	0	6	10	0	10
Mo 23:30	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Di 00:00	1	0	1	4	0	4	5	0	5
06 - 10 Uhr	76	1	77	411	1	412	487	2	489
15 - 19 Uhr	93	0	93	563	0	563	656	0	656
06 - 19 Uhr	287	1	288	1.694	3	1.697	1.981	4	1.985
06 - 20 Uhr	293	1	294	1.758	3	1.761	2.051	4	2.055
06 - 18 Uhr	266	1	267	1.585	3	1.588	1.851	4	1.855
18 - 22 Uhr	38	0	38	243	0	243	281	0	281
06 - 22 Uhr	304	1	305	1.828	3	1.831	2.132	4	2.136
22 - 06 Uhr	12	0	12	50	0	50	62	0	62
00 - 24 Uhr	316	1	317	1.878	3	1.881	2.194	4	2.198

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
17.05.11									
Di 00:30	1	0	1	2	0	2	3	0	3
Di 01:00	2	0	2	2	0	2	4	0	4
Di 01:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Di 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 02:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Di 03:00	2	0	2	1	0	1	3	0	3
Di 03:30	1	0	1	3	0	3	4	0	4
Di 04:00	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Di 04:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Di 05:00	1	0	1	3	0	3	4	0	4
Di 05:30	0	0	0	4	0	4	4	0	4
Di 06:00	1	0	1	9	0	9	10	0	10
Di 06:30	6	0	6	11	0	11	17	0	17
Di 07:00	4	0	4	27	0	27	31	0	31
Di 07:30	12	0	12	36	0	36	48	0	48
Di 08:00	16	0	16	80	0	80	96	0	96
Di 08:30	8	0	8	52	0	52	60	0	60
Di 09:00	13	1	14	49	0	49	62	1	63
Di 09:30	19	0	19	60	0	60	79	0	79
Di 10:00	14	0	14	76	0	76	90	0	90
Di 10:30	12	0	12	81	0	81	93	0	93
Di 11:00	6	0	6	61	0	61	67	0	67
Di 11:30	12	0	12	79	0	79	91	0	91
Di 12:00	9	0	9	42	0	42	51	0	51
Di 12:30	9	0	9	70	0	70	79	0	79
Di 13:00	11	0	11	65	0	65	76	0	76
Di 13:30	9	0	9	60	0	60	69	0	69
Di 14:00	11	0	11	52	0	52	63	0	63
Di 14:30	9	0	9	62	1	63	71	1	72
Di 15:00	5	0	5	61	0	61	66	0	66
Di 15:30	5	0	5	64	1	65	69	1	70
Di 16:00	7	0	7	76	0	76	83	0	83
Di 16:30	11	0	11	79	0	79	90	0	90
Di 17:00	11	0	11	78	0	78	89	0	89
Di 17:30	16	0	16	68	0	68	84	0	84
Di 18:00	6	0	6	46	0	46	52	0	52
Di 18:30	5	0	5	59	0	59	64	0	64
Di 19:00	8	0	8	48	0	48	56	0	56
Di 19:30	3	0	3	37	0	37	40	0	40
Di 20:00	6	0	6	23	0	23	29	0	29
Di 20:30	5	0	5	15	1	16	20	1	21
Di 21:00	4	0	4	25	0	25	29	0	29
Di 21:30	11	0	11	15	0	15	26	0	26
Di 22:00	3	0	3	11	0	11	14	0	14
Di 22:30	2	0	2	13	0	13	15	0	15
Di 23:00	6	0	6	12	0	12	18	0	18
Di 23:30	2	0	2	4	0	4	6	0	6
Mi 00:00	0	0	0	5	0	5	5	0	5
06 - 10 Uhr	92	1	93	391	0	391	483	1	484
15 - 19 Uhr	69	0	69	518	1	519	587	1	588
06 - 19 Uhr	254	1	255	1.542	2	1.544	1.796	3	1.799
06 - 20 Uhr	263	1	264	1.602	2	1.604	1.865	3	1.868
06 - 18 Uhr	241	1	242	1.435	2	1.437	1.676	3	1.679
18 - 22 Uhr	45	0	45	233	1	234	278	1	279
06 - 22 Uhr	286	1	287	1.668	3	1.671	1.954	4	1.958
22 - 06 Uhr	18	0	18	64	0	64	82	0	82
00 - 24 Uhr	304	1	305	1.732	3	1.735	2.036	4	2.040

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
11.05.11									
Mi 00:30	1	0	1	6	0	6	7	0	7
Mi 01:00	1	0	1	2	0	2	3	0	3
Mi 01:30	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Mi 02:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Mi 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mi 03:00	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Mi 03:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Mi 04:00	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Mi 04:30	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Mi 05:00	0	0	0	6	0	6	6	0	6
Mi 05:30	1	0	1	5	0	5	6	0	6
Mi 06:00	5	0	5	5	0	5	10	0	10
Mi 06:30	2	0	2	16	0	16	18	0	18
Mi 07:00	4	0	4	34	0	34	38	0	38
Mi 07:30	6	0	6	46	0	46	52	0	52
Mi 08:00	16	0	16	76	0	76	92	0	92
Mi 08:30	14	0	14	48	0	48	62	0	62
Mi 09:00	16	1	17	61	0	61	77	1	78
Mi 09:30	10	0	10	58	0	58	68	0	68
Mi 10:00	12	0	12	74	0	74	86	0	86
Mi 10:30	14	0	14	77	0	77	91	0	91
Mi 11:00	8	0	8	63	0	63	71	0	71
Mi 11:30	10	0	10	61	1	62	71	1	72
Mi 12:00	13	0	13	79	1	80	92	1	93
Mi 12:30	7	0	7	69	0	69	76	0	76
Mi 13:00	6	0	6	68	0	68	74	0	74
Mi 13:30	11	0	11	72	0	72	83	0	83
Mi 14:00	4	0	4	65	0	65	69	0	69
Mi 14:30	9	0	9	72	0	72	81	0	81
Mi 15:00	11	0	11	54	0	54	65	0	65
Mi 15:30	9	0	9	57	0	57	66	0	66
Mi 16:00	15	0	15	91	0	91	106	0	106
Mi 16:30	16	0	16	80	0	80	96	0	96
Mi 17:00	13	0	13	75	0	75	88	0	88
Mi 17:30	16	0	16	62	0	62	78	0	78
Mi 18:00	19	0	19	72	2	74	91	2	93
Mi 18:30	6	0	6	76	0	76	82	0	82
Mi 19:00	7	0	7	48	0	48	55	0	55
Mi 19:30	8	0	8	46	0	46	54	0	54
Mi 20:00	5	0	5	29	0	29	34	0	34
Mi 20:30	2	0	2	34	0	34	36	0	36
Mi 21:00	8	0	8	21	0	21	29	0	29
Mi 21:30	7	0	7	16	0	16	23	0	23
Mi 22:00	2	0	2	26	0	26	28	0	28
Mi 22:30	4	0	4	17	0	17	21	0	21
Mi 23:00	3	0	3	8	0	8	11	0	11
Mi 23:30	0	0	0	4	0	4	4	0	4
Do 00:00	3	0	3	2	0	2	5	0	5
06 - 10 Uhr	80	1	81	413	0	413	493	1	494
15 - 19 Uhr	101	0	101	561	2	563	662	2	664
06 - 19 Uhr	274	1	275	1.654	4	1.658	1.928	5	1.933
06 - 20 Uhr	287	1	288	1.729	4	1.733	2.016	5	2.021
06 - 18 Uhr	261	1	262	1.530	4	1.534	1.791	5	1.796
18 - 22 Uhr	45	0	45	296	0	296	341	0	341
06 - 22 Uhr	306	1	307	1.826	4	1.830	2.132	5	2.137
22 - 06 Uhr	21	0	21	60	0	60	81	0	81
00 - 24 Uhr	327	1	328	1.886	4	1.890	2.213	5	2.218

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
12.05.11									
Do 00:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Do 01:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Do 01:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Do 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Do 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Do 03:00	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Do 03:30	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Do 04:00	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Do 04:30	1	0	1	2	0	2	3	0	3
Do 05:00	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Do 05:30	0	0	0	7	0	7	7	0	7
Do 06:00	2	0	2	7	0	7	9	0	9
Do 06:30	4	0	4	14	0	14	18	0	18
Do 07:00	1	0	1	38	0	38	39	0	39
Do 07:30	12	0	12	46	0	46	58	0	58
Do 08:00	19	0	19	79	1	80	98	1	99
Do 08:30	9	0	9	58	0	58	67	0	67
Do 09:00	12	0	12	68	0	68	80	0	80
Do 09:30	7	0	7	65	0	65	72	0	72
Do 10:00	13	0	13	66	0	66	79	0	79
Do 10:30	11	0	11	86	0	86	97	0	97
Do 11:00	7	0	7	83	1	84	90	1	91
Do 11:30	15	0	15	82	1	83	97	1	98
Do 12:00	10	0	10	81	0	81	91	0	91
Do 12:30	8	0	8	75	0	75	83	0	83
Do 13:00	9	0	9	92	1	93	101	1	102
Do 13:30	9	0	9	81	1	82	90	1	91
Do 14:00	10	0	10	63	0	63	73	0	73
Do 14:30	11	0	11	58	0	58	69	0	69
Do 15:00	9	0	9	53	0	53	62	0	62
Do 15:30	8	0	8	66	0	66	74	0	74
Do 16:00	9	0	9	83	0	83	92	0	92
Do 16:30	8	0	8	79	0	79	87	0	87
Do 17:00	13	0	13	78	0	78	91	0	91
Do 17:30	18	0	18	97	0	97	115	0	115
Do 18:00	23	0	23	93	2	95	116	2	118
Do 18:30	7	0	7	76	0	76	83	0	83
Do 19:00	6	0	6	47	0	47	53	0	53
Do 19:30	11	0	11	38	1	39	49	1	50
Do 20:00	2	1	3	44	0	44	46	1	47
Do 20:30	8	0	8	35	0	35	43	0	43
Do 21:00	6	0	6	30	0	30	36	0	36
Do 21:30	5	0	5	22	0	22	27	0	27
Do 22:00	3	0	3	17	0	17	20	0	20
Do 22:30	3	0	3	9	0	9	12	0	12
Do 23:00	3	0	3	11	0	11	14	0	14
Do 23:30	2	0	2	5	0	5	7	0	7
Fr 00:00	2	0	2	5	0	5	7	0	7
06 - 10 Uhr	77	0	77	434	1	435	511	1	512
15 - 19 Uhr	92	0	92	619	2	621	711	2	713
06 - 19 Uhr	268	0	268	1.807	7	1.814	2.075	7	2.082
06 - 20 Uhr	281	1	282	1.889	8	1.897	2.170	9	2.179
06 - 18 Uhr	255	0	255	1.684	7	1.691	1.939	7	1.946
18 - 22 Uhr	48	1	49	309	1	310	357	2	359
06 - 22 Uhr	303	1	304	1.993	8	2.001	2.296	9	2.305
22 - 06 Uhr	14	0	14	57	0	57	71	0	71
00 - 24 Uhr	317	1	318	2.050	8	2.058	2.367	9	2.376

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit 13.05.11	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
Fr 00:30	1	0	1	7	0	7	8	0	8
Fr 01:00	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Fr 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fr 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fr 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fr 03:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Fr 03:30	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Fr 04:00	0	0	0	2	0	2	2	0	2
Fr 04:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Fr 05:00	1	0	1	3	0	3	4	0	4
Fr 05:30	1	0	1	4	0	4	5	0	5
Fr 06:00	2	0	2	5	0	5	7	0	7
Fr 06:30	6	0	6	11	0	11	17	0	17
Fr 07:00	5	0	5	27	0	27	32	0	32
Fr 07:30	6	0	6	51	0	51	57	0	57
Fr 08:00	17	0	17	86	1	87	103	1	104
Fr 08:30	16	0	16	72	0	72	88	0	88
Fr 09:00	12	2	14	79	1	80	91	3	94
Fr 09:30	16	0	16	79	0	79	95	0	95
Fr 10:00	21	0	21	68	1	69	89	1	90
Fr 10:30	18	0	18	74	0	74	92	0	92
Fr 11:00	14	0	14	74	0	74	88	0	88
Fr 11:30	13	0	13	82	0	82	95	0	95
Fr 12:00	18	0	18	60	1	61	78	1	79
Fr 12:30	15	1	16	58	0	58	73	1	74
Fr 13:00	9	0	9	63	0	63	72	0	72
Fr 13:30	13	0	13	66	0	66	79	0	79
Fr 14:00	13	0	13	51	0	51	64	0	64
Fr 14:30	13	0	13	56	0	56	69	0	69
Fr 15:00	15	0	15	71	0	71	86	0	86
Fr 15:30	18	0	18	53	0	53	71	0	71
Fr 16:00	17	0	17	57	0	57	74	0	74
Fr 16:30	12	0	12	72	0	72	84	0	84
Fr 17:00	12	0	12	83	0	83	95	0	95
Fr 17:30	18	0	18	64	0	64	82	0	82
Fr 18:00	9	0	9	61	0	61	70	0	70
Fr 18:30	13	0	13	59	0	59	72	0	72
Fr 19:00	5	0	5	40	0	40	45	0	45
Fr 19:30	6	0	6	36	0	36	42	0	42
Fr 20:00	5	0	5	30	0	30	35	0	35
Fr 20:30	8	0	8	32	0	32	40	0	40
Fr 21:00	5	0	5	25	0	25	30	0	30
Fr 21:30	3	0	3	29	0	29	32	0	32
Fr 22:00	4	0	4	20	0	20	24	0	24
Fr 22:30	4	0	4	22	0	22	26	0	26
Fr 23:00	1	0	1	19	0	19	20	0	20
Fr 23:30	3	0	3	14	0	14	17	0	17
Sa 00:00	2	0	2	10	0	10	12	0	12
06 - 10 Uhr	99	2	101	473	3	476	572	5	577
15 - 19 Uhr	104	0	104	489	0	489	593	0	593
06 - 19 Uhr	344	3	347	1.617	4	1.621	1.961	7	1.968
06 - 20 Uhr	355	3	358	1.683	4	1.687	2.038	7	2.045
06 - 18 Uhr	326	3	329	1.518	4	1.522	1.844	7	1.851
18 - 22 Uhr	49	0	49	271	0	271	320	0	320
06 - 22 Uhr	375	3	378	1.789	4	1.793	2.164	7	2.171
22 - 06 Uhr	16	0	16	91	0	91	107	0	107
00 - 24 Uhr	391	3	394	1.880	4	1.884	2.271	7	2.278

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit 14.05.11	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
Sa 00:30	1	0	1	9	0	9	10	0	10
Sa 01:00	1	0	1	8	0	8	9	0	9
Sa 01:30	0	0	0	6	0	6	6	0	6
Sa 02:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Sa 02:30	1	0	1	2	0	2	3	0	3
Sa 03:00	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Sa 03:30	2	0	2	2	0	2	4	0	4
Sa 04:00	1	0	1	3	0	3	4	0	4
Sa 04:30	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Sa 05:00	1	0	1	2	0	2	3	0	3
Sa 05:30	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Sa 06:00	2	0	2	4	0	4	6	0	6
Sa 06:30	0	0	0	3	0	3	3	0	3
Sa 07:00	0	0	0	4	0	4	4	0	4
Sa 07:30	4	0	4	18	0	18	22	0	22
Sa 08:00	6	0	6	38	0	38	44	0	44
Sa 08:30	5	0	5	28	0	28	33	0	33
Sa 09:00	8	0	8	35	0	35	43	0	43
Sa 09:30	7	0	7	54	2	56	61	2	63
Sa 10:00	16	0	16	75	0	75	91	0	91
Sa 10:30	11	0	11	71	0	71	82	0	82
Sa 11:00	7	0	7	68	0	68	75	0	75
Sa 11:30	13	0	13	72	0	72	85	0	85
Sa 12:00	13	0	13	72	0	72	85	0	85
Sa 12:30	11	0	11	71	0	71	82	0	82
Sa 13:00	8	0	8	68	1	69	76	1	77
Sa 13:30	11	0	11	64	0	64	75	0	75
Sa 14:00	11	0	11	62	0	62	73	0	73
Sa 14:30	4	0	4	41	0	41	45	0	45
Sa 15:00	11	0	11	44	0	44	55	0	55
Sa 15:30	11	0	11	45	0	45	56	0	56
Sa 16:00	11	0	11	30	0	30	41	0	41
Sa 16:30	5	0	5	35	0	35	40	0	40
Sa 17:00	5	0	5	35	0	35	40	0	40
Sa 17:30	2	0	2	31	0	31	33	0	33
Sa 18:00	2	0	2	37	0	37	39	0	39
Sa 18:30	10	0	10	24	0	24	34	0	34
Sa 19:00	7	0	7	27	0	27	34	0	34
Sa 19:30	6	0	6	20	0	20	26	0	26
Sa 20:00	10	0	10	27	0	27	37	0	37
Sa 20:30	3	0	3	18	0	18	21	0	21
Sa 21:00	7	0	7	40	0	40	47	0	47
Sa 21:30	1	0	1	20	0	20	21	0	21
Sa 22:00	3	0	3	22	0	22	25	0	25
Sa 22:30	3	0	3	27	0	27	30	0	30
Sa 23:00	3	0	3	38	0	38	41	0	41
Sa 23:30	5	0	5	23	0	23	28	0	28
So 00:00	1	0	1	5	0	5	6	0	6
06 - 10 Uhr	46	0	46	255	2	257	301	2	303
15 - 19 Uhr	53	0	53	264	0	264	317	0	317
06 - 19 Uhr	199	0	199	1.152	3	1.155	1.351	3	1.354
06 - 20 Uhr	215	0	215	1.199	3	1.202	1.414	3	1.417
06 - 18 Uhr	182	0	182	1.101	3	1.104	1.283	3	1.286
18 - 22 Uhr	47	0	47	198	0	198	245	0	245
06 - 22 Uhr	229	0	229	1.299	3	1.302	1.528	3	1.531
22 - 06 Uhr	23	0	23	135	0	135	158	0	158
00 - 24 Uhr	252	0	252	1.434	3	1.437	1.686	3	1.689

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

Geräteauswertung

Zeit	Gartenstraße aus Richt. Trierer Str.			Gartenstraße in Richt. Trierer Str.			Querschnitt		
	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt	LV	SV	Gesamt
15.05.11									
So 00:30	3	0	3	8	0	8	11	0	11
So 01:00	2	0	2	5	0	5	7	0	7
So 01:30	0	0	0	7	0	7	7	0	7
So 02:00	0	0	0	2	0	2	2	0	2
So 02:30	0	0	0	4	0	4	4	0	4
So 03:00	1	0	1	0	0	0	1	0	1
So 03:30	1	0	1	3	0	3	4	0	4
So 04:00	1	0	1	1	0	1	2	0	2
So 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
So 05:00	0	0	0	3	0	3	3	0	3
So 05:30	0	0	0	1	0	1	1	0	1
So 06:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
So 06:30	0	0	0	2	0	2	2	0	2
So 07:00	1	0	1	3	0	3	4	0	4
So 07:30	0	0	0	7	0	7	7	0	7
So 08:00	0	0	0	9	0	9	9	0	9
So 08:30	0	0	0	8	0	8	8	0	8
So 09:00	0	0	0	5	0	5	5	0	5
So 09:30	6	0	6	12	0	12	18	0	18
So 10:00	7	0	7	12	0	12	19	0	19
So 10:30	2	0	2	19	0	19	21	0	21
So 11:00	5	0	5	20	0	20	25	0	25
So 11:30	3	0	3	21	0	21	24	0	24
So 12:00	3	0	3	16	0	16	19	0	19
So 12:30	5	0	5	24	0	24	29	0	29
So 13:00	6	0	6	23	0	23	29	0	29
So 13:30	6	0	6	23	0	23	29	0	29
So 14:00	2	0	2	16	0	16	18	0	18
So 14:30	5	0	5	29	0	29	34	0	34
So 15:00	6	0	6	28	0	28	34	0	34
So 15:30	2	0	2	28	0	28	30	0	30
So 16:00	9	0	9	29	0	29	38	0	38
So 16:30	7	0	7	21	0	21	28	0	28
So 17:00	5	0	5	28	0	28	33	0	33
So 17:30	1	0	1	24	0	24	25	0	25
So 18:00	5	0	5	25	0	25	30	0	30
So 18:30	3	0	3	25	0	25	28	0	28
So 19:00	8	0	8	27	0	27	35	0	35
So 19:30	6	0	6	28	0	28	34	0	34
So 20:00	10	0	10	25	0	25	35	0	35
So 20:30	3	0	3	20	0	20	23	0	23
So 21:00	5	0	5	15	0	15	20	0	20
So 21:30	5	0	5	17	0	17	22	0	22
So 22:00	4	0	4	7	0	7	11	0	11
So 22:30	0	0	0	7	0	7	7	0	7
So 23:00	4	0	4	6	0	6	10	0	10
So 23:30	0	0	0	4	0	4	4	0	4
Mo 00:00	2	0	2	3	0	3	5	0	5
06 - 10 Uhr	14	0	14	58	0	58	72	0	72
15 - 19 Uhr	40	0	40	207	0	207	247	0	247
06 - 19 Uhr	97	0	97	484	0	484	581	0	581
06 - 20 Uhr	113	0	113	537	0	537	650	0	650
06 - 18 Uhr	86	0	86	432	0	432	518	0	518
18 - 22 Uhr	44	0	44	164	0	164	208	0	208
06 - 22 Uhr	130	0	130	596	0	596	726	0	726
22 - 06 Uhr	14	0	14	55	0	55	69	0	69
00 - 24 Uhr	144	0	144	651	0	651	795	0	795

LV = Leichtverkehr

SV = Schwerverkehr

BIT - GALERIE

BITBURG

Verkehrsplanerische Begleituntersuchung

2011

MATERIALIEN 6

Ergebnisse

der

Knotenstromzählungen (15.00 - 19.00 Uhr)

- wegen Umfangs nicht allen Exemplaren beigegeben -

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 1

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 12 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von L 32 Kölner Str. nach B 257 Dauner Str.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.27 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	1	0	0	48	1	4	1	0	0	0	54	.3	7.7	8.0	*****		
15.15	0	0	0	38	0	3	1	0	0	0	42	.1	6.1	6.2	*****		
15.30	1	0	1	48	1	0	0	0	0	0	50	.1	7.2	7.4	*****		
15.45	0	0	0	52	0	1	1	0	0	0	54	.1	7.8	8.0	*****		
16.00	1	0	0	48	0	0	1	0	0	0	49	.1	7.1	7.2	*****		
16.15	0	0	0	46	0	3	2	0	0	0	51	.3	7.2	7.5	*****		
16.30	1	0	1	31	0	0	0	0	0	0	32	.0	4.7	4.7	*****		
16.45	0	0	12	44	0	3	0	0	0	0	59	.0	8.7	8.7	*****		
17.00	0	0	1	38	1	0	0	0	0	0	40	.1	5.8	5.9	*****		
17.15	0	0	0	37	0	0	2	0	0	0	39	.3	5.5	5.8	*****		
17.30	0	0	0	38	0	2	0	0	0	0	40	.0	5.9	5.9	*****		
17.45	1	0	0	35	0	2	0	0	0	0	37	.0	5.5	5.5	*****		
18.00	0	0	0	24	0	2	0	0	0	0	26	.0	3.8	3.8	*****		
18.15	0	0	1	30	0	1	0	0	0	0	32	.0	4.7	4.7	*****		
18.30	0	0	0	46	0	0	0	0	0	0	46	.0	6.8	6.8	*****		
18.45	0	0	2	24	0	0	0	0	0	0	26	.0	3.8	3.8	*****		
SUMME	5		18		3		8		0		677	1.62	98.38	100.00			
		0		627		21		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.30 BIS 16.30																
	2		1		1		4		0		204	2.45	97.55	100.00			
		0		194		4		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 2

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 13 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von L 32 Kölner Str. nach Hauptstr.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.42 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	.0	2.2	2.2	*****		
15.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.30	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	6	.0	13.3	13.3	*****		
15.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	8.9	8.9	*****		
16.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	4.4	4.4	*****		
16.15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	6.7	6.7	*****		
16.30	1	0	0	4	0	1	0	0	0	0	5	.0	11.1	11.1	*****		
16.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	8.9	8.9	*****		
17.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.2	2.2	*****		
17.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	13.3	13.3	*****		
17.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	4.4	4.4	*****		
17.45	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	6	.0	13.3	13.3	*****		
18.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	4.4	4.4	*****		
18.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.2	2.2	*****		
18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.45	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	4.4	4.4	*****		
SUMME	1		1	41	0	3	0	0	0	0	45	.00	100.00	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.30 BIS 17.30																
	1		0	15	0	1	0	0	0	0	16	.00	100.00	100.00			
		0						0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 3

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 14 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von L 32 Kölner Str. nach B 257 Römermauer

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.32 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	2	67	0	1	1	0	0	0	71	.1	10.1	10.2	*****		
15.15	0	0	1	38	1	1	1	0	0	0	42	.3	5.7	6.0	+*****		
15.30	0	0	2	52	0	2	0	0	0	0	56	.0	8.0	8.0	*****		
15.45	0	0	0	39	0	3	1	0	0	0	43	.1	6.0	6.2	*****		
16.00	0	0	1	37	0	1	0	0	0	0	39	.0	5.6	5.6	*****		
16.15	0	0	0	51	0	5	1	0	0	0	57	.1	8.0	8.2	*****		
16.30	1	0	1	36	0	1	1	1	0	0	40	.3	5.5	5.7	+*****		
16.45	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0	43	.0	6.2	6.2	*****		
17.00	0	0	0	40	0	4	1	0	0	0	45	.1	6.3	6.5	*****		
17.15	0	0	1	40	0	1	0	0	0	0	42	.0	6.0	6.0	*****		
17.30	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0	31	.0	4.5	4.5	*****		
17.45	0	0	0	45	0	1	0	0	0	0	46	.0	6.6	6.6	*****		
18.00	0	0	1	36	0	4	0	0	0	0	41	.0	5.9	5.9	*****		
18.15	0	0	0	34	0	1	1	0	0	0	36	.1	5.0	5.2	*****		
18.30	0	0	0	29	0	1	0	0	0	0	30	.0	4.3	4.3	*****		
18.45	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	34	.0	4.9	4.9	*****		
SUMME	1		9		1		7		0		696	1.29	98.71	100.00			
		0		652		26		1		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.00 BIS 16.00																
	0		5		1		3		0		212	1.89	98.11	100.00			
		0		196		7		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 4

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 21 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von B 257 Dauner Str. nach L 32 Kölner Str.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.26 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	26	0	1	0	0	0	0	27	.0	3.9	3.9	*****		
15.15	0	0	0	42	1	0	0	0	0	0	43	.1	6.0	6.2	*****		
15.30	0	0	1	46	0	0	0	0	0	0	47	.0	6.8	6.8	*****		
15.45	0	0	0	51	0	2	0	0	0	0	53	.0	7.6	7.6	*****		
16.00	0	0	0	42	0	2	0	0	0	0	44	.0	6.3	6.3	*****		
16.15	0	0	0	41	0	3	0	0	0	0	44	.0	6.3	6.3	*****		
16.30	0	0	0	43	0	3	1	0	0	0	47	.1	6.6	6.8	*****		
16.45	0	0	0	33	0	2	1	0	0	0	36	.1	5.0	5.2	*****		
17.00	0	0	1	46	0	1	0	0	0	0	48	.0	6.9	6.9	*****		
17.15	0	0	0	51	0	2	1	0	0	0	54	.1	7.6	7.8	*****		
17.30	1	0	0	39	1	1	1	0	0	0	42	.3	5.8	6.0	*****		
17.45	0	0	1	45	0	1	0	0	0	0	47	.0	6.8	6.8	*****		
18.00	0	0	1	55	0	2	0	0	0	0	58	.0	8.3	8.3	*****		
18.15	0	0	0	40	0	1	0	0	0	0	41	.0	5.9	5.9	*****		
18.30	1	0	0	31	0	0	0	0	0	0	31	.0	4.5	4.5	*****		
18.45	0	0	0	30	0	3	0	0	0	0	33	.0	4.7	4.7	*****		
SUMME	2		4		2		4		0		695	.86	99.14	100.00			
		0		661		24		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.15 BIS 18.15																
	1		2		1		2		0		201	1.49	98.51	100.00			
		0		190		6		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 5

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 23 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von B 257 Dauner Str. nach Hauptstr.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	1.56 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	25.0	25.0	*****		
17.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	50.0	50.0	*****		
17.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	25.0	25.0	*****		
18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
SUMME		0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.00	100.00	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.00 BIS 18.00																
		0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.00	100.00	100.00			
		0		4	0			0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 7

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 31 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von Hauptstr. nach L 32 Kölner Str.

ZEIT	RAD		KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME Σ	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* - + -	.37 PROZENT .37 PROZENT	L - VERKEHR S - VERKEHR
	LE	ME	LE	LE	SE	LE	SE	SE	S-VER S	L-VER L		GESAMT Σ					
15.00	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	4	1.7	5.1	6.8	+++++*****		
15.15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
15.30	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
15.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	6.8	6.8	*****		
16.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	3.4	3.4	*****		
16.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	10.2	10.2	*****		
16.30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
16.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	6.8	6.8	*****		
17.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
17.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	1.7	1.7	*****		
17.30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
17.45	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	4	.0	6.8	6.8	*****		
18.00	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	.0	11.9	11.9	*****		
18.15	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	.0	5.1	5.1	*****		
18.30	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	.0	3.4	3.4	*****		
18.45	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	.0	11.9	11.9	*****		
SUMME	1		1		0		1		0		59	1.69	98.31	100.00			
		0		54		3		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 18.00 BIS 19.00																
	1		1		0		0		0		19	.00	100.00	100.00			
		0		17		1		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 8

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 32 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von Hauptstr. nach B 257 Dauner Str.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.38 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
15.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	1.5	1.5	****		
15.30	1	0	0	5	0	0	1	0	0	0	6	1.5	7.6	9.1	++++*****		
15.45	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
16.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
16.15	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	7.6	7.6	*****		
16.30	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	.0	12.1	12.1	*****		
16.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	6.1	6.1	*****		
17.00	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	6	.0	9.1	9.1	*****		
17.15	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
17.30	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	8	.0	12.1	12.1	*****		
17.45	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
18.00	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	7.6	7.6	*****		
18.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	3.0	3.0	*****		
18.30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
18.45	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	.0	4.5	4.5	*****		
SUMME	1		2		0		1		0		66	1.52	98.48	100.00			
		0		60		3		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.15 BIS 17.15										23	.00	100.00	100.00			
	0		0		0		0		0								
		0		22		1		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 9

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 34 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von Hauptstr. nach B 257 Römermauer

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.39 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
											Σ	S	L				
15.00	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	4.8	4.8	*****		
15.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	5.7	5.7	*****		
15.30	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	4.8	4.8	*****		
15.45	0	0	0	6	0	1	1	0	0	0	8	1.0	6.7	7.6	*****		
16.00	0	0	0	6	0	0	1	0	0	0	7	1.0	5.7	6.7	*****		
16.15	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	10	.0	9.5	9.5	*****		
16.30	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	6	.0	5.7	5.7	*****		
16.45	0	0	0	9	0	2	0	0	0	0	11	.0	10.5	10.5	*****		
17.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	2.9	2.9	*****		
17.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	5.7	5.7	*****		
17.30	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	4.8	4.8	*****		
17.45	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	5.7	5.7	*****		
18.00	0	0	0	12	0	1	0	0	0	0	13	.0	12.4	12.4	*****		
18.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	5.7	5.7	*****		
18.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	3.8	3.8	*****		
18.45	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	3.8	3.8	*****		
SUMME	0	0	0	97	0	6	2	0	0	0	105	1.90	98.10	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.00 BIS 17.00																
	0	0	0	29	0	4	1	0	0	0	34	2.94	97.06	100.00			

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 10

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 41 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von B 257 Römermauer nach L 32 Kölner Str.

ZEIT	RAD		KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME Σ	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* - + -	.26 PROZENT .26 PROZENT	L - VERKEHR S - VERKEHR
	LE	ME	LE	LE	SE	LE	SE	SE	S-VER S	L-VER L		GESAMT					
15.00	0	0	0	34	0	4	0	0	0	0	38	.0	6.0	6.0	*****		
15.15	0	0	0	27	2	2	0	0	0	0	31	.3	4.6	4.9	*****		
15.30	0	0	0	36	0	3	1	0	0	0	40	.2	6.2	6.3	*****		
15.45	0	0	0	17	1	2	0	0	0	0	20	.2	3.0	3.2	*****		
16.00	0	0	0	40	1	2	0	0	0	0	43	.2	6.6	6.8	*****		
16.15	0	0	0	34	0	2	1	0	0	0	37	.2	5.7	5.9	*****		
16.30	0	0	1	47	0	1	1	0	0	0	50	.2	7.8	7.9	*****		
16.45	1	0	0	49	0	1	1	0	0	0	51	.2	7.9	8.1	*****		
17.00	0	0	0	47	0	3	0	0	0	0	50	.0	7.9	7.9	*****		
17.15	0	0	0	43	0	2	1	0	0	0	46	.2	7.1	7.3	*****		
17.30	0	0	1	51	0	1	0	0	0	0	53	.0	8.4	8.4	*****		
17.45	0	0	2	47	0	1	0	0	0	0	50	.0	7.9	7.9	*****		
18.00	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	35	.0	5.5	5.5	*****		
18.15	0	0	0	31	0	0	0	0	0	0	31	.0	4.9	4.9	*****		
18.30	0	0	0	25	0	1	0	0	0	0	26	.0	4.1	4.1	*****		
18.45	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	31	.0	4.9	4.9	*****		
SUMME	1		5		4		5		0		632	1.42	98.58	100.00			
		0		593		25		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.45 BIS 17.45																
	1		1		0		2		0		200	1.00	99.00	100.00			
		0		190		7		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 11

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 42 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr
von B 257 Römermauer
nach B 257 Dauner Str.

ZEIT	RAD		KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME Σ	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* - + -	.23 PROZENT .23 PROZENT	L - VERKEHR S - VERKEHR
	LE	ME	LE	LE	SE	LE	SE	SE	S-VER S	L-VER L		GESAMT					
15.00	0	0	1	44	2	1	4	1	0	0	53	.7	4.4	5.0	+++++		
15.15	0	0	3	51	0	2	3	0	0	0	59	.3	5.3	5.6	+++++		
15.30	0	0	0	42	0	3	0	0	0	0	45	.0	4.3	4.3	*****		
15.45	0	0	0	64	2	3	1	0	0	0	70	.3	6.4	6.7	+++++		
16.00	0	0	0	48	2	0	2	1	0	0	53	.5	4.6	5.0	+++++		
16.15	0	0	0	60	0	3	1	0	0	0	64	.1	6.0	6.1	*****		
16.30	0	0	5	60	2	3	2	0	0	0	72	.4	6.5	6.8	+++++		
16.45	0	0	1	57	1	7	2	0	0	0	68	.3	6.2	6.5	+++++		
17.00	2	0	2	67	3	3	1	0	0	0	76	.4	6.8	7.2	+++++		
17.15	0	0	1	73	1	3	1	0	0	0	79	.2	7.3	7.5	+++++		
17.30	1	0	0	74	1	4	0	0	0	0	79	.1	7.4	7.5	*****		
17.45	1	0	0	65	6	1	0	0	0	0	72	.6	6.3	6.8	+++++		
18.00	0	0	1	70	2	0	1	0	0	0	74	.3	6.7	7.0	+++++		
18.15	0	0	0	66	2	2	0	1	0	0	71	.3	6.5	6.7	+++++		
18.30	0	0	0	62	1	3	0	0	0	0	66	.1	6.2	6.3	*****		
18.45	4	0	1	48	0	1	1	0	0	0	51	.1	4.8	4.8	*****		
SUMME	8		15		25		19		0		1052	4.47	95.53	100.00			
		0		951		39		3		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.00 BIS 18.00																
	4		3		11		2		0		306	4.25	95.75	100.00			
		0		279		11		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 12

ERHEBUNGSDATUM 19.05.2011 ZÄHLSTELLE K1 RICHTUNG 43 B 257 Römermauer / Dauner Str. / L 32 Kölner Str. / Hauptstr von B 257 Römermauer nach Hauptstr.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.36 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	.0	2.7	2.7	*****		
15.15	0	0	1	5	0	1	0	0	0	0	7	.0	6.3	6.3	*****		
15.30	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	4.5	4.5	*****		
15.45	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	.0	10.7	10.7	*****		
16.00	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	.0	7.1	7.1	*****		
16.15	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	.0	6.3	6.3	*****		
16.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	3.6	3.6	*****		
16.45	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	.0	8.0	8.0	*****		
17.00	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	5.4	5.4	*****		
17.15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	2.7	2.7	*****		
17.30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	2.7	2.7	*****		
17.45	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	.0	10.7	10.7	*****		
18.00	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	.0	8.0	8.0	*****		
18.15	0	0	1	12	0	0	0	0	0	0	13	.0	11.6	11.6	*****		
18.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	3.6	3.6	*****		
18.45	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	.0	6.3	6.3	*****		
SUMME	0		2		0		0		0		112	.00	100.00	100.00			
		0		108		2		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.45 BIS 18.45																
	0		1		0		0		0		38	.00	100.00	100.00			
		0		37		0		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 13

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K2 RICHTUNG 13 Karenweg / Bedastr.
von Karenweg (Römermauer)
nach Karenweg (Stadtmitte)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.22 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	1	0	1	107	1	9	2	0	0	0	120	.2	6.9	7.1	*****		
15.15	0	0	0	87	0	5	1	0	0	0	93	.1	5.4	5.5	*****		
15.30	0	0	4	90	1	10	3	0	0	0	108	.2	6.1	6.4	*****		
15.45	1	0	9	87	1	9	2	0	0	0	108	.2	6.2	6.4	*****		
16.00	0	0	0	102	2	3	1	1	0	0	109	.2	6.2	6.4	*****		
16.15	0	0	3	105	3	6	1	0	0	0	118	.2	6.7	7.0	*****		
16.30	0	0	0	89	3	5	0	0	0	0	97	.2	5.6	5.7	*****		
16.45	0	0	3	101	2	6	2	0	0	0	114	.2	6.5	6.7	*****		
17.00	0	0	0	91	2	7	1	0	0	0	101	.2	5.8	6.0	*****		
17.15	1	0	3	102	3	5	1	0	0	0	114	.2	6.5	6.7	*****		
17.30	0	0	2	111	0	2	1	0	0	0	116	.1	6.8	6.9	*****		
17.45	1	0	1	95	0	5	0	0	0	0	101	.0	6.0	6.0	*****		
18.00	0	0	4	109	0	3	0	0	0	0	116	.0	6.9	6.9	*****		
18.15	0	0	2	93	2	0	0	0	0	0	97	.1	5.6	5.7	*****		
18.30	0	0	5	85	0	1	1	0	0	0	92	.1	5.4	5.4	*****		
18.45	0	0	2	84	1	0	1	0	0	0	88	.1	5.1	5.2	*****		
SUMME	4		39		21		17		0		1692	2.30	97.70	100.00			
		0		1538		76		1		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.15 BIS 18.15																
	2		10		3		2		0		447	1.12	98.88	100.00			
		0		417		15		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 15

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K2 RICHTUNG 31 Karenweg / Bedastr.
von Karenweg (Stadtmitte)
nach Karenweg (Römermauer)

ZEIT	RAD		KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME Σ	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* - + -	.24 PROZENT .24 PROZENT	L - VERKEHR S - VERKEHR
	LE	ME	LE	LE	SE	LE	SE	SE	S-VER S	L-VER L		GESAMT Σ					
15.00	0	0	0	89	1	3	1	0	0	0	94	.1	5.1	5.2	*****		
15.15	0	0	0	111	0	2	0	0	0	0	113	.0	6.3	6.3	*****		
15.30	0	0	1	97	1	5	1	0	0	0	105	.1	5.7	5.8	*****		
15.45	0	0	2	79	2	8	1	0	0	0	92	.2	4.9	5.1	*****		
16.00	1	0	4	94	3	3	2	0	0	0	106	.3	5.6	5.9	*****		
16.15	0	0	2	106	1	3	0	0	0	0	112	.1	6.1	6.2	*****		
16.30	1	0	5	98	1	1	1	0	0	0	106	.1	5.8	5.9	*****		
16.45	1	0	4	119	0	5	4	0	0	0	132	.2	7.1	7.3	*****		
17.00	1	0	3	127	2	5	0	0	0	0	137	.1	7.5	7.6	*****		
17.15	1	0	4	120	2	4	2	0	0	0	132	.2	7.1	7.3	*****		
17.30	0	0	5	107	1	3	1	0	0	0	117	.1	6.4	6.5	*****		
17.45	1	0	1	107	1	1	1	0	0	0	111	.1	6.0	6.1	*****		
18.00	0	0	1	125	1	1	0	0	0	0	128	.1	7.0	7.1	*****		
18.15	0	0	4	97	1	4	0	0	0	0	106	.1	5.8	5.9	*****		
18.30	2	0	1	96	1	3	0	0	0	0	101	.1	5.5	5.6	*****		
18.45	0	0	0	111	0	1	1	0	0	0	113	.1	6.2	6.3	*****		
SUMME	8		37		18		15		0		1805	1.83	98.17	100.00			
		0		1683		52		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.45 BIS 17.45																
	3		16		5		7		0		518	2.32	97.68	100.00			
		0		473		17		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 16

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K2 RICHTUNG 34 Karenweg / Bedastr.
von Karenweg (Stadtmitte)
nach Bedastr. (Einbahnstr.)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.78 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	8.3	8.3	*****		
15.15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	12.5	12.5	*****		
15.30	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	12.5	12.5	*****		
15.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.00	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	25.0	25.0	*****		
16.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
16.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
16.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	12.5	12.5	*****		
17.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
17.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
18.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	4.2	4.2	*****		
SUMME	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24	.00	100.00	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.15 BIS 16.15																
	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	.00	100.00	100.00			

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 18

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K3 RICHTUNG 14 Trierer Str. / Gartenstr. von Trierer Str. (Stadtmitte) nach Gartenstr.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.58 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
15.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
15.45	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
16.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
16.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
16.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	10.5	10.5	*****		
16.45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	7.9	7.9	*****		
17.15	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	15.8	15.8	*****		
17.30	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	.0	18.4	18.4	*****		
17.45	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	7.9	7.9	*****		
18.00	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
18.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.6	2.6	*****		
18.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.3	5.3	*****		
18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
SUMME	1		0		0		0		0		38	.00	100.00	100.00			
		0		38		0		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.00 BIS 18.00																
	0		0		0		0		0		19	.00	100.00	100.00			
		0		19		0		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 19

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K3 RICHTUNG 31 Trierer Str. / Gartenstr. von Trierer Str. (Süd) nach Trierer Str. (Stadtmitte)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.26 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	1	0	0	75	1	2	1	0	0	0	79	.1	5.1	5.3	*****		
15.15	0	0	0	88	0	6	0	0	0	0	94	.0	6.3	6.3	*****		
15.30	0	0	1	75	0	5	0	0	0	0	81	.0	5.4	5.4	*****		
15.45	0	0	0	72	0	6	3	0	0	0	81	.2	5.2	5.4	*****		
16.00	0	0	2	87	1	2	2	0	0	0	94	.2	6.1	6.3	*****		
16.15	0	0	2	85	1	4	0	0	0	0	92	.1	6.1	6.1	*****		
16.30	0	0	5	85	1	5	0	0	0	0	96	.1	6.3	6.4	*****		
16.45	1	0	3	90	0	7	3	0	0	0	103	.2	6.7	6.9	*****		
17.00	0	0	5	109	2	7	1	0	0	0	124	.2	8.1	8.3	*****		
17.15	0	0	1	83	0	2	0	0	0	0	86	.0	5.7	5.7	*****		
17.30	0	0	3	94	1	0	1	0	0	0	99	.1	6.5	6.6	*****		
17.45	0	0	2	106	1	2	1	0	0	0	112	.1	7.3	7.5	*****		
18.00	0	0	1	101	2	1	0	0	0	0	105	.1	6.9	7.0	*****		
18.15	0	0	1	77	0	3	0	0	0	0	81	.0	5.4	5.4	*****		
18.30	2	0	0	69	1	3	0	0	0	0	73	.1	4.8	4.9	*****		
18.45	0	0	1	96	0	1	1	0	0	0	99	.1	6.5	6.6	*****		
SUMME	4		27		11		13		0		1499	1.60	98.40	100.00			
		0		1392		56		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.00 BIS 18.00																
	0		11		4		3		0		421	1.66	98.34	100.00			
		0		392		11		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 20

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K3 RICHTUNG 34 Trierer Str. / Gartenstr. von Trierer Str. (Süd) nach Gartenstr.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.52 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
15.30	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	6	.0	16.7	16.7	*****		
15.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
16.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
16.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	11.1	11.1	*****		
16.45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
17.00	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	.0	16.7	16.7	*****		
17.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.6	5.6	*****		
17.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.6	5.6	*****		
17.45	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	13.9	13.9	*****		
18.00	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	8.3	8.3	*****		
18.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
18.30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	5.6	5.6	*****		
18.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	2.8	2.8	*****		
SUMME		0	2		0		0		0		36	.00	100.00	100.00			
		0		34		0		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 17.00 BIS 18.00				0		0		0		15	.00	100.00	100.00			
		0	0			0		0		0							
		0		15		0		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 21

ERHEBUNGSDATUM 12.05.2011 ZÄHLSTELLE K3 RICHTUNG 41 Trierer Str. / Gartenstr.
von Gartenstr.
nach Trierer Str. (Stadtmitte)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.69 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	22.2	22.2	*****		
15.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
15.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
16.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
16.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
16.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
17.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
18.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	11.1	11.1	*****		
SUMME	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	9	.00	100.00	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.00 BIS 16.00																
	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.00	100.00	100.00			

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 24

ERHEBUNGSDATUM 17.05.2011 ZÄHLSTELLE K5 RICHTUNG 14 Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str.
von Hubert-Prim-Str.
nach Heinrichstr. (West)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.57 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	9.1	9.1	*****		
15.15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	9.1	9.1	*****		
15.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	9.1	9.1	*****		
15.45	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	.0	18.2	18.2	*****		
16.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	9.1	9.1	*****		
16.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.45	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	18.2	18.2	*****		
18.00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	9.1	9.1	*****		
18.15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.45	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	18.2	18.2	*****		
SUMME	1		0		0		0		0		11	.00	100.00	100.00			
		0		10		1		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.00 BIS 16.00																
	0		0		0		0		0		5	.00	100.00	100.00			
		0		4		1		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 25

ERHEBUNGSDATUM 17.05.2011 ZÄHLSTELLE K5 RICHTUNG 21 Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str.
von Heinrichstr. (Echternacher Str.)
nach Hubert-Prim-Str.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.36 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
		LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	29	0	2	0	0	0	0	31	.0	11.0	11.0	*****		
15.15	1	0	0	13	0	1	0	0	0	0	14	.0	4.9	4.9	*****		
15.30	0	0	0	21	0	1	1	0	0	0	23	.4	7.8	8.1	+*****		
15.45	0	0	0	31	0	2	0	0	0	0	33	.0	11.7	11.7	*****		
16.00	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	17	.0	6.0	6.0	*****		
16.15	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	20	.0	7.1	7.1	*****		
16.30	0	0	0	21	0	1	0	0	0	0	22	.0	7.8	7.8	*****		
16.45	0	0	0	14	0	1	0	0	0	0	15	.0	5.3	5.3	*****		
17.00	1	0	0	24	0	1	0	0	0	0	25	.0	8.8	8.8	*****		
17.15	0	0	0	18	0	0	1	0	0	0	19	.4	6.4	6.7	+*****		
17.30	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	.0	3.5	3.5	*****		
17.45	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	.0	4.9	4.9	*****		
18.00	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	.0	3.5	3.5	*****		
18.15	0	0	0	15	0	1	0	0	0	0	16	.0	5.7	5.7	*****		
18.30	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	.0	3.2	3.2	*****		
18.45	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	.0	1.8	1.8	*****		
SUMME	2		1		0		2		0		283	.71	99.29	100.00			
		0		270		10		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.00 BIS 16.00																
	1		0		0		1		0		101	.99	99.01	100.00			
		0		94		6		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 26

ERHEBUNGSDATUM 17.05.2011 ZÄHLSTELLE K5 RICHTUNG 24 Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str.
von Heinrichstr. (Echternacher Str.)
nach Heinrichstr. (West)

ZEIT	RAD MOPED		KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME Σ	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* - + -	.25 PROZENT .25 PROZENT	L - VERKEHR S - VERKEHR
	LΣ	LΣ	LΣ	LΣ	SΣ	LΣ	SΣ	SΣ	S-VER S	L-VER L		GESAMT GESAMT					
15.00	0	0	1	49	1	0	0	0	0	0	51	.1	4.4	4.5	*****		
15.15	0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	53	.0	4.7	4.7	*****		
15.30	1	0	2	53	0	2	0	0	0	0	57	.0	5.0	5.0	*****		
15.45	0	0	2	60	2	4	0	0	0	0	68	.2	5.8	6.0	*****		
16.00	0	0	0	58	1	3	0	0	0	0	62	.1	5.4	5.5	*****		
16.15	0	0	0	65	0	3	0	0	0	0	68	.0	6.0	6.0	*****		
16.30	0	0	2	78	0	2	0	0	0	0	82	.0	7.3	7.3	*****		
16.45	1	0	2	85	0	4	1	0	0	0	92	.1	8.1	8.1	*****		
17.00	1	0	2	83	1	1	1	0	0	0	88	.2	7.6	7.8	*****		
17.15	1	0	1	76	0	5	1	0	0	0	83	.1	7.3	7.4	*****		
17.30	0	0	2	84	1	4	0	0	0	0	91	.1	8.0	8.1	*****		
17.45	0	0	1	69	0	0	0	1	0	0	71	.1	6.2	6.3	*****		
18.00	0	0	4	82	0	0	1	0	0	0	87	.1	7.6	7.7	*****		
18.15	0	0	1	60	0	1	0	0	0	0	62	.0	5.5	5.5	*****		
18.30	1	0	1	56	0	2	0	0	0	0	59	.0	5.2	5.2	*****		
18.45	0	0	0	54	0	1	0	0	0	0	55	.0	4.9	4.9	*****		
SUMME	5		21		6		4		0		1129	.97	99.03	100.00			
		0		1065		32		1		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.45 BIS 17.45																
	3		7		2		3		0		354	1.41	98.59	100.00			
		0		328		14		0		0							

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 27

ERHEBUNGSDATUM 17.05.2011 ZÄHLSTELLE K5 RICHTUNG 41 Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str.
von Heinrichstr. (West)
nach Hubert-Prim-Str.

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.78 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
15.15	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	.0	12.5	12.5	*****		
15.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
15.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
16.00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
16.15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	.0	18.8	18.8	*****		
16.30	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	.0	25.0	25.0	*****		
16.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
17.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
17.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	.0	.0	.0			
18.30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
18.45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	.0	6.3	6.3	*****		
SUMME	1	0	0	15	0	1	0	0	0	0	16	.00	100.00	100.00			
SUMME	SPITZENBEREICH VON 15.45 BIS 16.45																
	1	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	.00	100.00	100.00			

VERTEC

Verkehrsnetzbaukasten VERTEC-EDV

DATUM 22. 6.2011 ZEIT 13.24. 1

PROJEKT 11255 Bitburg BIT-Galerie

PLANFALL AN KNOTENSTROMZÄHLUNG

BLATT 28

ERHEBUNGSDATUM 17.05.2011 ZÄHLSTELLE K5 RICHTUNG 42 Heinrichstr. / Hubert-Prim-Str.
von Heinrichstr. (West)
nach Heinrichstr. (Echternacher Str.)

ZEIT	RAD	MOPED	KRAD	PKW	BUS	LW	LKW	LZ	SF	SNF	SUMME	RELATIVE HÄUFIGKEIT			* -	.28 PROZENT	L - VERKEHR
												S-VER	L-VER	GESAMT			
	LE	LE	LE	LE	SE	LE	SE	SE			Σ	S	L				
15.00	1	0	0	45	0	1	0	0	0	0	46	.0	5.3	5.3	*****		
15.15	0	0	0	43	1	2	0	0	0	0	46	.1	5.2	5.3	*****		
15.30	0	0	0	43	0	1	0	0	0	0	44	.0	5.1	5.1	*****		
15.45	0	0	0	52	0	4	1	0	0	0	57	.1	6.5	6.6	*****		
16.00	0	0	1	51	0	1	1	0	0	0	54	.1	6.1	6.2	*****		
16.15	0	0	0	62	0	3	0	0	0	0	65	.0	7.5	7.5	*****		
16.30	1	0	0	64	0	0	2	0	0	0	66	.2	7.4	7.6	*****		
16.45	0	0	0	46	0	2	0	0	0	0	48	.0	5.5	5.5	*****		
17.00	1	0	1	64	0	1	1	0	0	0	67	.1	7.6	7.7	*****		
17.15	1	0	1	76	0	0	0	0	0	0	77	.0	8.9	8.9	*****		
17.30	1	0	1	51	0	2	0	0	0	0	54	.0	6.2	6.2	*****		
17.45	0	0	2	55	0	1	0	0	0	0	58	.0	6.7	6.7	*****		
18.00	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	48	.0	5.5	5.5	*****		
18.15	0	0	4	51	0	0	0	0	0	0	55	.0	6.3	6.3	*****		
18.30	2	0	1	42	0	2	1	0	0	0	46	.1	5.2	5.3	*****		
18.45	0	0	1	36	0	0	0	0	0	0	37	.0	4.3	4.3	*****		
SUMME	7		12		1		6		0		868	.81	99.19	100.00			
		0		829		20		0		0							
SUMME	SPITZENBEREICH VON 16.30 BIS 17.30																
	3		2		0		3		0		258	1.16	98.84	100.00			
		0		250		3		0		0							