

# **Verkehrsuntersuchung**

## **Projektentwicklung Longericher Straße in Köln-Bilderstöckchen**

Bericht

Stand: 18. Februar 2026

im Auftrag

Cube Asset XIII GmbH

LINDSCHULTE  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Graf-Adolf-Platz 6  
40213 Düsseldorf

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Hendrik Halbe

## Inhalt

|       |                                                   |    |
|-------|---------------------------------------------------|----|
| 1.    | Ausgangslage und Aufgabenstellung .....           | 1  |
| 2.    | Darstellung der Ist Situation.....                | 3  |
| 2.1   | Verkehrerschließung und Verkehrsführung MIV.....  | 3  |
| 2.2   | Nahverkehrsnetz .....                             | 5  |
| 2.3   | Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur .....      | 6  |
| 2.4   | Ruhender Verkehr.....                             | 8  |
| 2.5   | Fuß- und Radwegenetz .....                        | 8  |
| 2.6   | Derzeitige Verkehrsbelastungen.....               | 10 |
| 3.    | Beschreibung der Planungen .....                  | 11 |
| 3.1   | Planung im Rahmen des Bebauungsplanes .....       | 11 |
| 3.2   | Tangierende Planungen .....                       | 12 |
| 4.    | Verkehrserzeugungsberechnung im Kfz-Verkehr.....  | 14 |
| 4.1   | Vorgehen .....                                    | 14 |
| 4.2   | Verkehrserzeugung.....                            | 14 |
| 5.    | Darstellung der Prognosesituation.....            | 16 |
| 5.1   | Verkehrsverteilung.....                           | 16 |
| 5.2   | Zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen ..... | 17 |
| 5.3   | DTV-Werte/Schallkennwerte .....                   | 18 |
| 6.    | Bewertung der Leistungsfähigkeit.....             | 20 |
| 6.1   | Vorgehen .....                                    | 20 |
| 6.2   | Ergebnisse Leistungsfähigkeit .....               | 21 |
| 6.2.1 | Bestand .....                                     | 21 |
| 6.2.2 | Prognosenußfall .....                             | 22 |
| 6.2.3 | Prognoseplanfall .....                            | 23 |
| 7.    | Zusammenfassung .....                             | 25 |

## Anlagen

Anlage 1: Ergebnisse der Verkehrszählung

Anlage 2: Verkehrserzeugungsrechnung

Anlage 3: Verkehrsprognose

Anlage 4: DTV-Werte/Schallkennwerte

Anlage 5: Leistungsfähigkeitsnachweise

## Abbildungen

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Lage des Plangebietes .....                                             | 1  |
| Abbildung 2: weiträumige Verkehrserschließung des Plangebietes .....                 | 3  |
| Abbildung 3: nähräumige Verkehrserschließung des Plangebietes.....                   | 4  |
| Abbildung 4: Anbindung des Plangebietes an das Nahverkehrsnetz .....                 | 6  |
| Abbildung 5: Sharing Angebote und Ladeinfrastruktur im Umfeld des Plangebietes ..... | 7  |
| Abbildung 6: Ruhender Verkehr im Umfeld des Plangebiets .....                        | 8  |
| Abbildung 7: Radinfrastruktur im Umfeld des Plangebietes .....                       | 9  |
| Abbildung 8: Bebauungsplanvorentwurf.....                                            | 11 |
| Abbildung 9: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs des Plangebietes .....       | 15 |
| Abbildung 10: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs GE-Nutzung .....        | 16 |
| Abbildung 11: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs MU-Nutzung .....        | 17 |
| Abbildung 12: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Bestand .....                 | 21 |
| Abbildung 13: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognosenullfall .....        | 22 |
| Abbildung 14: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognoseplanfall .....        | 23 |

## Tabellen

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: ÖPNV-Angebot im Umfeld des Plangebiets .....                     | 5  |
| Tabelle 2: Sharing-Anbieter im Umfeld des Plangebiets.....                  | 7  |
| Tabelle 3: Übersicht Zählungen.....                                         | 10 |
| Tabelle 4: Quell- und Zielverkehr des Plangebietes.....                     | 15 |
| Tabelle 5: Vergleich Querschnittsbelastungen außerhalb des Plangebiets..... | 18 |
| Tabelle 6: Grenzwerte für die Qualitätsstufen .....                         | 20 |
| Tabelle 7: Vergleich Querschnittsbelastungen außerhalb des Plangebiets..... | 25 |

## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Auf einer Brachfläche in Köln-Bilderstöckchen, auf der der ehemalige Güter- und Rangierbahnhof Nippes lag, sollen Gewerbeflächen und Wohngebäude realisiert werden.

Das Plangebiet liegt in Köln-Bilderstöckchen im Stadtbezirk Nippes. Es wird in westlicher Richtung von der Longericher Straße sowie in nördlicher und in östlicher Richtung von Bahnanlagen begrenzt. Südlich des Plangebiets liegt eine Autowaschanlage und ein Discounter. In Abbildung 1 ist ein Luftbild des Plan- und Untersuchungsgebiets dargestellt.



Abbildung 1: Lage des Plangebietes

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Angebotsbebauungsplan „65490-05 Städtebauliche Entwicklung Longericher Straße in Köln-Nippes“ werden die durch das Bauvorhaben zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation dargestellt und die verkehrlichen Konsequenzen des Vorhabens abgeschätzt.

In Abstimmung mit der Stadt Köln sind neben den Zufahrten zum Plangebiet die folgenden Knotenpunkte zu betrachten:

- Longericher Straße / Etzelstraße (vorfahrtgeregelt)
- Longericher Straße / Am Bilderstöckchen (vorfahrtgeregelt)
- Escher Straße / Am Bilderstöckchen (vorfahrtgeregelt)

- Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße (vorfahrtgeregelt)
- Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße (LSA 5022)
- Longericher Straße / Schiefersburger Weg (vorfahrtgeregelt)
- Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße (LSA 5107)

## 2. Darstellung der Ist Situation

### 2.1 Verkehrserschließung und Verkehrsführung MIV

Süd-westlich des Plangebiets liegt Autobahn A57 und die Anschlussstelle Köln-Bickendorf. Nördlich der Anschlussstelle liegt das Autobahnkreuz Köln-Nord, über das die A57 mit der A1 verknüpft wird. Über die Straße Bilderstöckchen bzw. über die Longericher Straße, die Robert-Pethel-Straße und die innere Kanalstraße ist die Anschlussstelle und somit das Fernstraßennetz erreichbar.

Der benachbarte Stadtteil Longerich wird über die Longericher Straße in nördliche Richtung erreicht. Nach Weidenpesch nord-östlich der Bahnanlage gelangt man über die Etzelstraße an der Nordseite des Plangebiets, die durch eine Unterführung unter den Bahnanlagen geführt wird. Für die Fahrt nach Niehl, Nippes und Riehl, die ebenfalls östlich der Bahnanlagen liegen, bietet sich der Mauenheimer Gürtel an. Nach Köln Ehrenfeld gelangt man über die Longericher Straße in südliche Richtung und im weiteren Verlauf über den Parkgürtel sowie ins Kölner Zentrum über die Longericher Straße nach Süden und den Mauenheimer Gürtel. Alternativ bietet sich für beide Ziele auch die Anschlussstelle Köln-Bickendorf und im weiteren Verlauf der letzte Abschnitt der A57 an. Hierüber ist die innere Kanalstraße, die ringförmig entlang des Grüngürtels um das linksrheinische Köln geführt wird, erreichbar.

Die Lage des Plangebietes im übergeordneten Straßennetz ist in Abbildung 2 dargestellt.

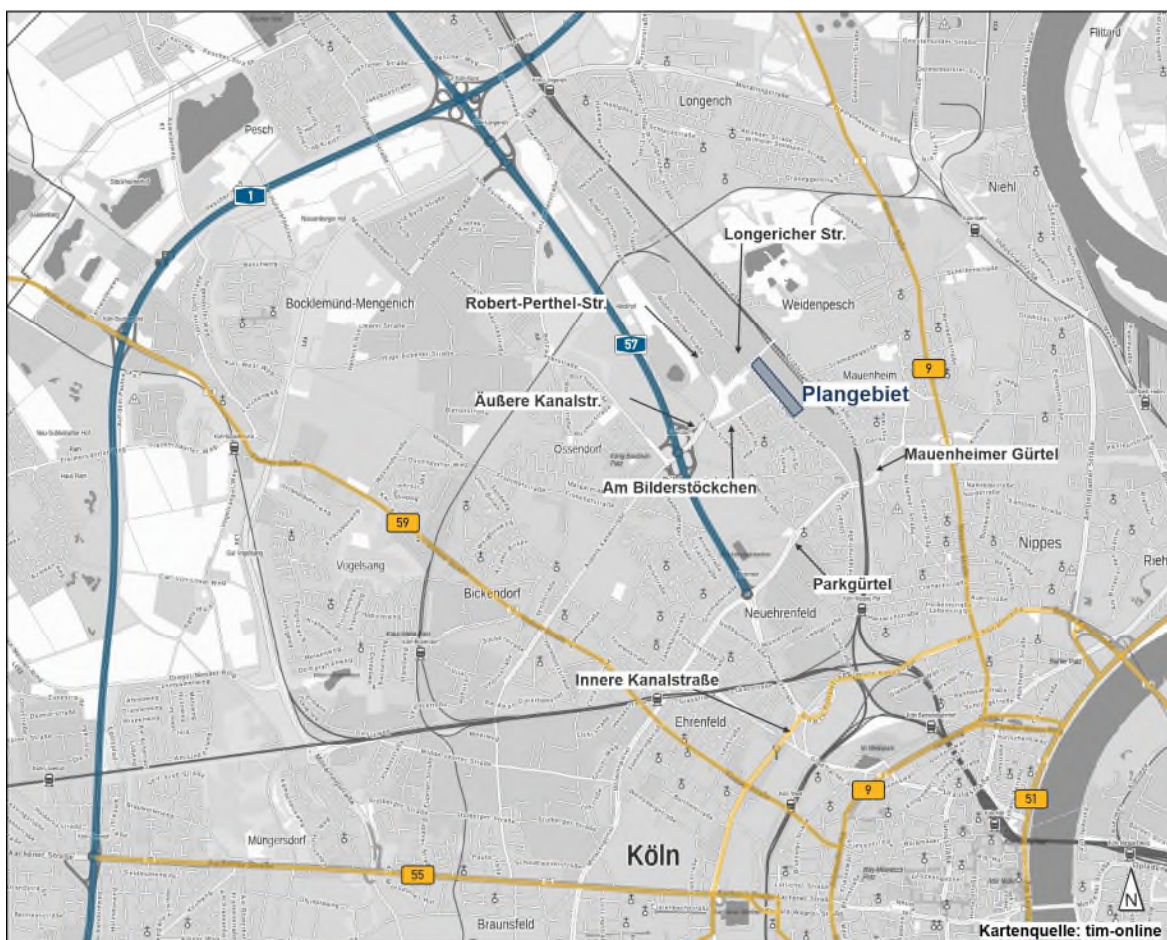


Abbildung 2: weiträumige Verkehrserschließung des Plangebietes

Das Plangebiet wird über die Longericher Straße erschlossen, die gegenüber den einmündenden Straßen im Umfeld des Plangebiets vorfahrtsberechtigt ist. Bis auf Ausnahmen im Abschnitt der Longericher Straße zwischen Am Bilderstöckchen und Kaiserslauterer Straße sowie einem Abschnitt der Straße Am Bilderstöckchen, auf denen Tempo 30 km/h ausgeschildert ist, gilt im Untersuchungsgebiet die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Mit Ausnahme des Linienverkehrs ist die Zufahrt zur Straße Am Bilderstöckchen für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t untersagt. Zusätzlich wird die Straße Am Bilderstöckchen durch Stoppschilder am Knotenpunkt mit der Longericher Straße und der Escher Straße untergeordnet angebunden.

Am Knotenpunkt Am Bilderstöckchen / Escher Straße sind Fußgängerüberwege eingerichtet.

Bei der Unterführung zwischen der Longericher Straße und der Etzelstraße ist das Maß der zulässigen Fahrzeughöhe auf 3,40 m begrenzt.

Die nähräumige Verkehrserschließung des Plangebietes ist in Abbildung 3 dargestellt.

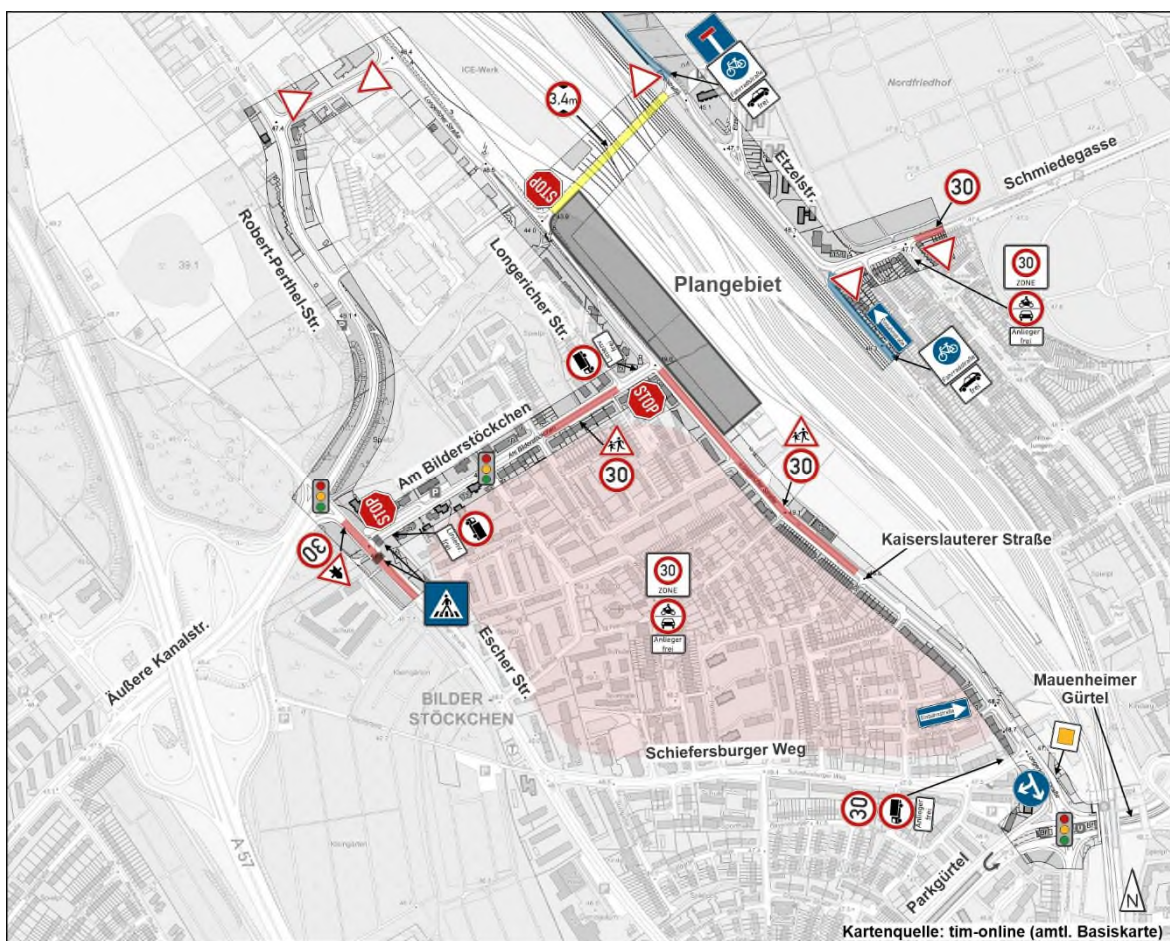


Abbildung 3: nähräumige Verkehrserschließung des Plangebietes

## 2.2 Nahverkehrsnetz

Die nächstgelegene Haltestelle ist die Haltestelle Mülhauser Straße, die sich innerhalb des im Nahverkehrsplan der Stadt Köln (2018) definierten Einzugsradius von 300 m zum Plangebiet befindet. Die Haltestelle liegt an der Straße Am Bilderstöckchen und bündelt die Buslinien 121 und 140, die sich im Anschluss daran in die unterschiedlichen Richtungen der Longericher Straße verzweigen. Darüber hinaus kann die Haltestelle Am Bilderstöckchen fußläufig erreicht werden, an der zusätzlich die Buslinien 127 und 147 verkehren. Die Fahrtenhäufigkeit sowie die Ziele der für die Erschließung des Plangebiets maßgeblichen Buslinien sind nachfolgend in Tabelle 1 dargestellt.

| Linie | Verlauf                        | Takt HVZ<br>Wochentags | Takt HVZ<br>Samstags | Takt HVZ<br>Sonntags |
|-------|--------------------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| 121   | Langel - Neusser Str.          | 20 min.                | 30 min.              | -                    |
| 127   | Ebertplatz - Longerich         | 10 min.                | 10 min.              | 15 min.              |
| 140   | Ebertplatz – Aachener Str.     | 20 min.                | 20 min.              | 30 min.              |
| 147   | Bilderstöckchen -<br>Nieh<br>I | 20 min.                | 30 min.              | 30 min.              |

**Tabelle 1: ÖPNV-Angebot im Umfeld des Plangebiets**

Das Nahverkehrsnetz im Umfeld des Plangebiets ist in Abbildung 4 dargestellt.

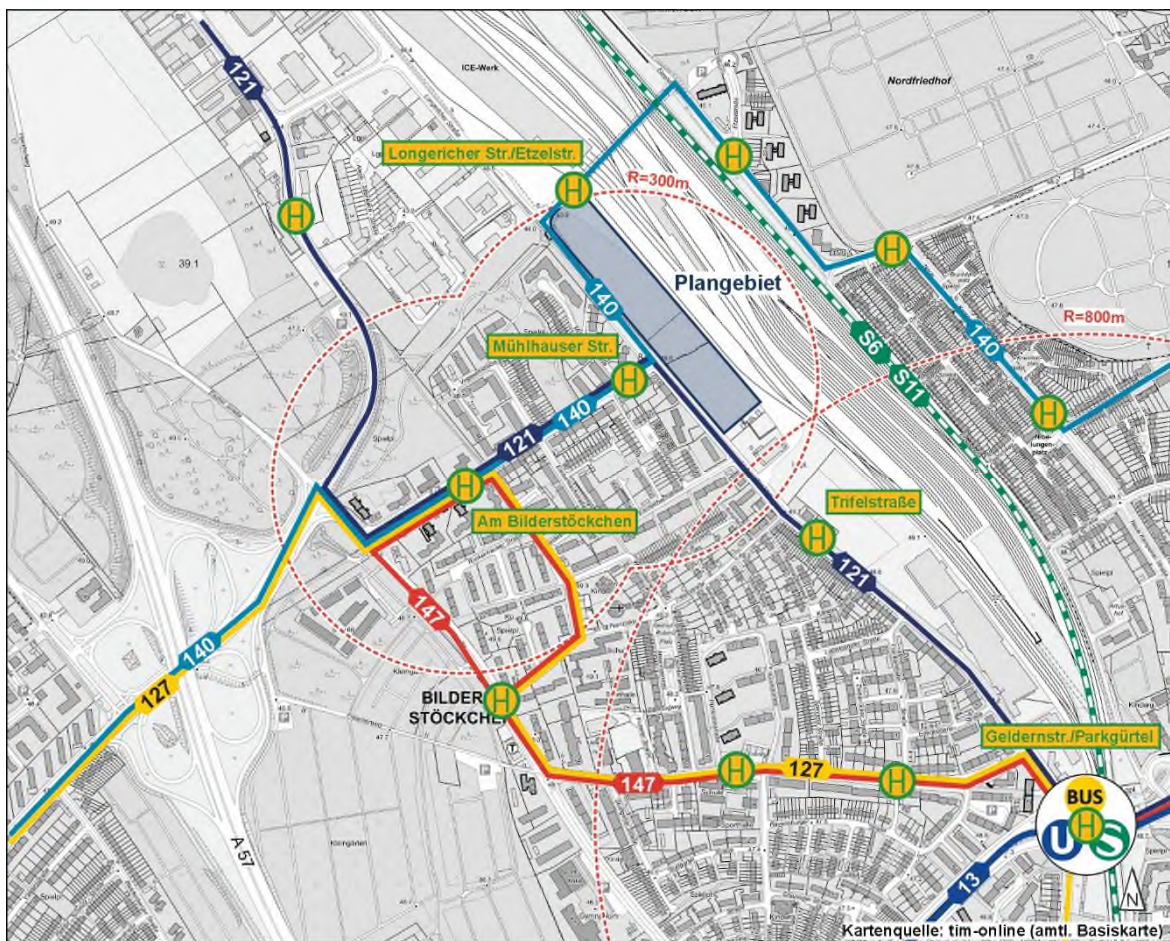


**Abbildung 4: Anbindung des Plangebietes an das Nahverkehrsnetz**

Die Haltestelle Geldernstraße/Parkgürtel süd-östlich des Plangebiets wird neben den Buslinien 121, 127 und 147 auch von der Stadtbahnlinie 13 und den S-Bahnlinien 6 und 11 angefahren. Gem. Nahverkehrsplan gilt für SPNV-Haltestellen ein Einzugsradius von 800 m. Das Plangebiet liegt somit außerhalb des Einzugsgebiets der Haltestelle. Es besteht aber eine direkte Verbindung mit der Buslinie 121 im 20-Minutentakt wochentags.

Die Anbindung des Plangebietes an den Nahverkehr wird aufgrund der derzeitigen Erschließungssituation als durchschnittlich bewertet.

### 2.3 Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur

Im Stadtteil Köln-Bilderstöckchen gibt es eine Vielzahl von Sharing-Angeboten. Insgesamt sind in der Umgebung mehrere Carsharing-Anbieter vertreten, die sowohl Fahrzeuge an festen Stationen anbieten als auch im Free-Floating-System. Neben den Carsharing-Anbietern sind auch diverse Anbieter von E-Scootern und Fahrrädern in der Umgebung vertreten. Für Elektrofahrzeuge stehen im Umfeld des Plangebiets an der Robert-Pethel-Straße 1 und an der Heinrich-Pesch-Straße 14 Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung.

Die Free-Floating-Zone, sowie die Standorte der stationsgebundenen Sharing-Anbieter und die Standorte von E-Ladesäulen im Umfeld des Plangebietes sind in Abbildung 5 dargestellt.

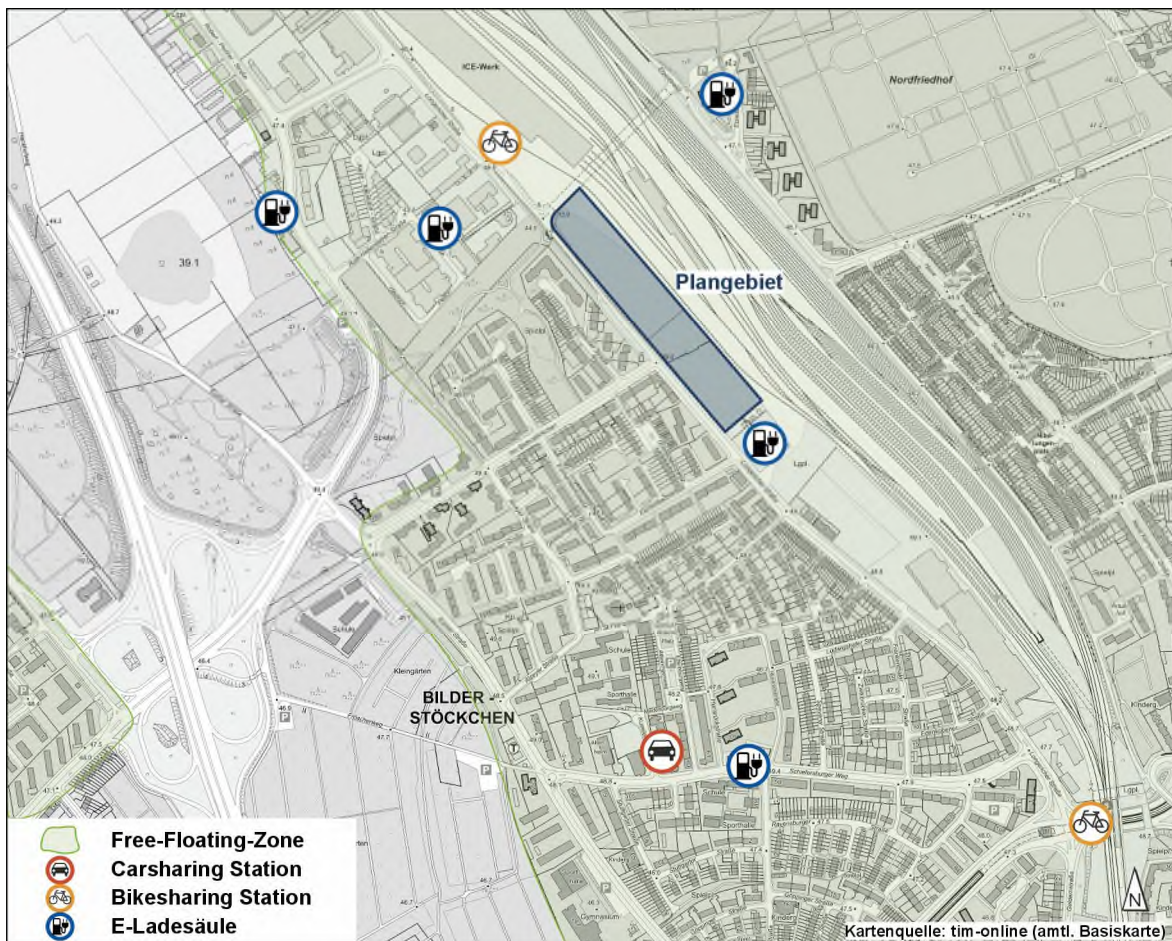


Abbildung 5: Sharing Angebote und Ladeinfrastruktur im Umfeld des Plangebietes

Die einzelnen Sharing-Anbieter im Umfeld des Plangebiets sind nachfolgend in Tabelle 2 dargestellt.

| Angebot        | Anbieter Free-Floating | Anbieter stationsgebunden |
|----------------|------------------------|---------------------------|
| Carsharing     | Miles, Free2Move       | Cambio                    |
| Bikesharing    | KVB-Rad                | Call a Bike               |
| Scootersharing | Tier, Lime, etc.       | -                         |

Tabelle 2: Sharing-Anbieter im Umfeld des Plangebiets

Insgesamt lässt sich feststellen, dass ein gutes Sharing-Angebot im Bereich des Plangebiets zur Verfügung steht, jedoch die Ladeinfrastruktur noch ausbaufähig ist.

## 2.4 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr stehen im Straßenraum im Umfeld des Plangebiets verschiedene öffentlichen Parkstände zur Verfügung. Die Longericher Straße besitzt im Abschnitt zwischen Am Bilderstöckchen und Parkgürtel einseitig Parkbuchten in Längsaufstellung. Gegenüber den Parkbuchten wird größtenteils straßenbegleitend geparkt. Auf der Straße Am Bilderstöckchen stehen beidseitig Parkbuchten zur Verfügung welche in Längs- und Schrägaufstellung angeordnet wurden.

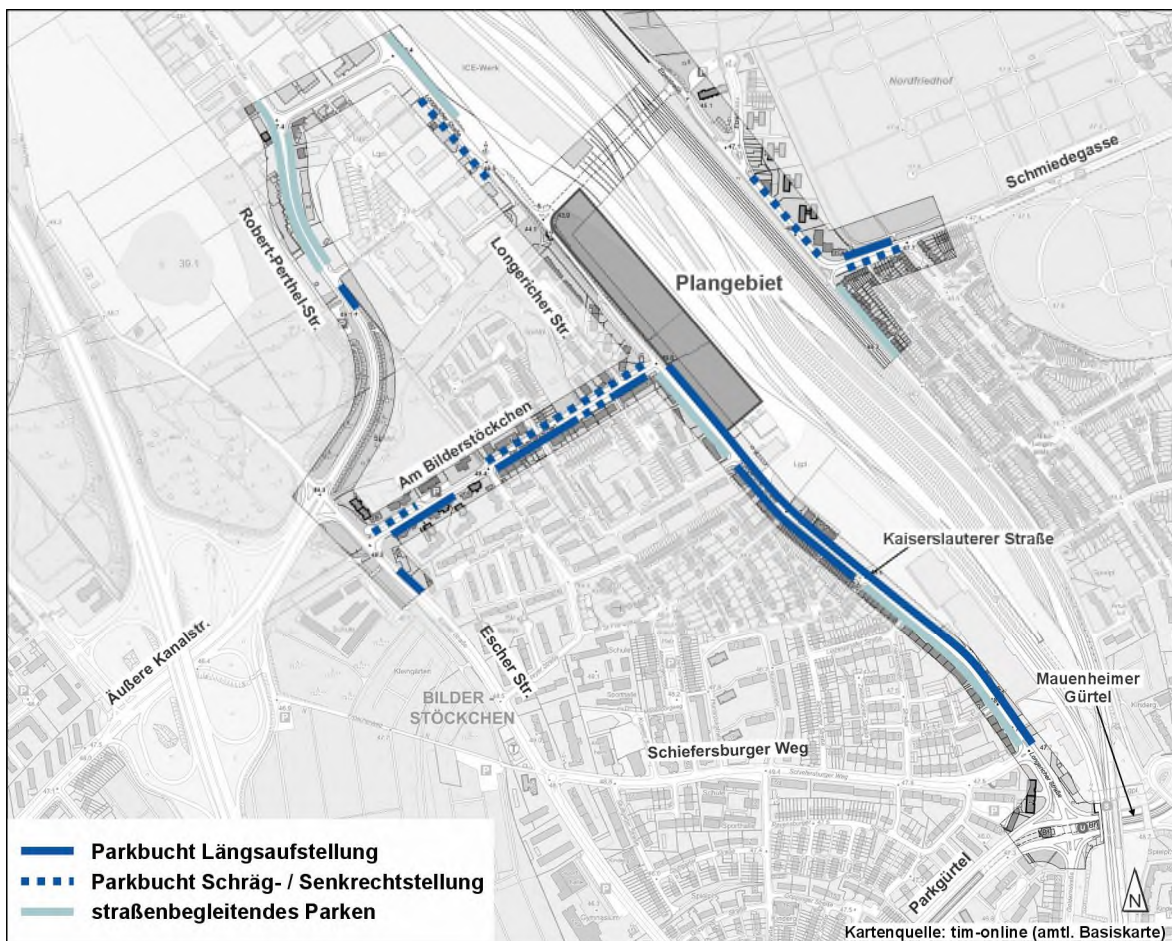


Abbildung 6: Ruhender Verkehr im Umfeld des Plangebiets

## 2.5 Fuß- und Radwegenetz

Bis auf den Rampenbereich der Longericher Straße im Abschnitt der Unterführung, besitzen alle Straßen im Umfeld des Plangebiets einen beidseitigen Gehweg.

Im Bereich des Plangebiets wird der Radverkehr entlang der Longericher Straße abschnittsweise als Zweirichtungsradweg und auf dem Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ geführt. Parallel zur Longericher Straße verläuft eine durch eine Bahnanlage getrennte Fahrradstraße. Westlich verläuft die Radroute NRW, welche jedoch nicht direkt über eine Radverkehrsanlage erschlossen wird.

Die zur Verfügung stehenden Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind größtenteils untermaßig.

Die Radinfrastruktur im Umfeld des Plangebiets ist in Abbildung 7 dargestellt.



Abbildung 7: Radinfrastruktur im Umfeld des Plangebietes

Die Longericher Straße ist gem. Radverkehrskonzept Nippes und gem. Fahrradstraßenkonzept Nippes Teil des Grünen Netzes, auf dem der Radverkehr entlang der großen MIV-Ströme im Mischverkehr geführt wird. Auf Grundlage der derzeitigen Verkehrsmenge und der angeordneten Geschwindigkeit von 50 km/h auf Höhe des Plangebiets bietet sich entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, EAR 2010, Bild 7) neben Schutzstreifen auch eine Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“ an. Nördlich der Straße Am Bilderstöckchen besteht für den Radverkehr die Möglichkeit abseits der Fahrbahn zu fahren. Um zur Unterführung der Etzelstraße und somit in Richtung Nippes zu fahren, muss die Longericher Straße im Trogbereich genutzt werden. Hier ist derzeit eine Lücke im Radnetz vorhanden, da die Longericher Straße im Trogbereich derzeit über keine gesonderte Radverkehrsführung verfügt. Die Radverkehrsführung ist in diesem Bereich daher als im Bestand unzureichend zu bewerten.

## 2.6 Derzeitige Verkehrsbelastungen

Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden an den für die Untersuchung relevanten Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt. Um eine Datenbasis für die schalltechnische Untersuchung zu schaffen, wurden einzelne Knotenpunkte über 24h an drei aufeinanderfolgenden Tagen gezählt. Die Knotenpunkte und die Zählzeitpunkte sind nachfolgend in Tabelle 3 aufgeführt:

| Knotenpunkt                                                       | Zähldatum    | Zähldauer |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|
| KP 01: Longericher Straße / Etzelstraße                           | Die 28.03.23 | 3x24h     |
| KP 02: Longericher Straße / Am Bilderstöckchen                    | Mi 29.03.23  |           |
| KP 03: Escher Straße / Am Bilderstöckchen                         | Do 30.03.23  |           |
| KP 04: Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße                 | Mi 29.03.23  | 2x4h      |
| KP 05: Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße |              |           |
| KP 06: Longericher Straße / Schiefersburger Weg                   |              |           |
| KP 07: Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße       |              |           |

**Tabelle 3: Übersicht Zählungen**

In Anlage 1 sind die Ergebnisse der Verkehrszählung für die Spitzenstunden sowie für den Tages- (06-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-06 Uhr) dargestellt.

### 3. Beschreibung der Planungen

#### 3.1 Planung im Rahmen des Bebauungsplanes

Das Plangebiet besteht aus vier Baufeldern. Auf den beiden nördlichen Baufeldern (BF 1 und 2) sind gewerbliche Nutzungen geplant und auf den beiden südlichen Baufeldern (BF 3 und BF 4) ist urbane Mischnutzung vorgesehen, also Wohnen sowie die Wohnnutzung nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe (z.B. Hotel, Gastronomie, Kita, Dienstleistungsbetriebe, Nahversorgungsstützpunkt).

Zwischen Baufeld 2 und 3 liegt eine Planstraße, die zur Bahntrasse hin mit einem Wendehammer ausgestattet ist. Die Planstraße wird einen gem. RAS06 konformen Querschnitt mit einer 6,50 m breiten Fahrbahn, einem 2,00 m breiten Parkstreifen und 2,50 m breiten Gehwegen erhalten. Im Baufeld 3 liegt ein sog. Mobility-Hub, der ebenfalls über die Planstraße angebunden wird. Unterhalb des Baufelds 4 liegt eine Tiefgarage, die über eine Grundstückszufahrt an der südlichen Plangebietsgrenze erschlossen wird. Der Ruhende Verkehr wird im Plangebiet ausschließlich im Mobility-Hub und in der Tiefgarage verortet. Zwischen Baufeld 3 und Baufeld 4 wird gegenüber der Einmündung Am Bilderstöckchen ein Quartiersplatz liegen. Der Quartiersplatz wird autofrei gestaltet und bildet ein neues Zentrum für Bilderstöckchen.

In Abbildung 8 ist der Bebauungsplanvorentwurf (Stand 02.03.2024) für das Bauvorhaben dargestellt.

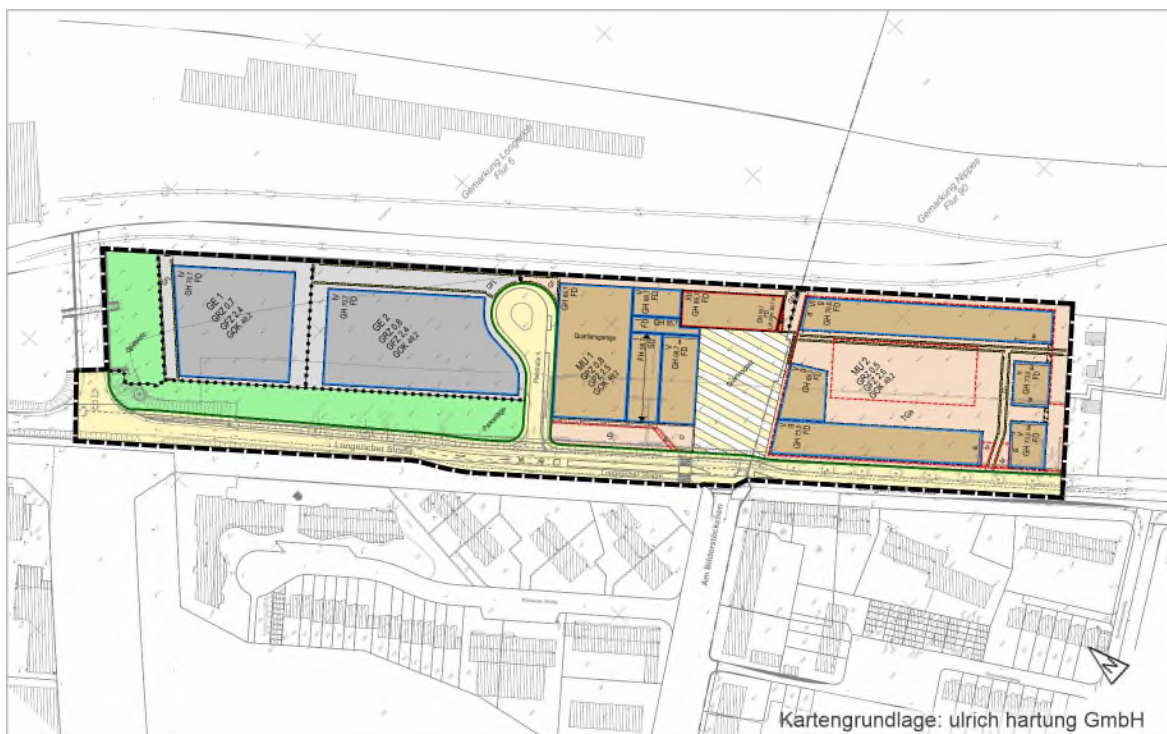


Abbildung 8: Bebauungsplanvorentwurf

Im Zuge der Projektentwicklung wird die fußläufige Erschließung des Gebiets verbessert, indem ein 2,50 m breiter Gehweg entlang der nord-östlichen Seite der Longericher Straße vorgesehen wird. Darüber hinaus werden Quermöglichkeiten für den Fußverkehr sowohl zum Quartiersplatz als auch zur Planstraße geschaffen. Im Schatten der Querungshilfe zur Planstraße ist ein Linksabbiegefahrstreifen vorgesehen, der die Erreichbarkeit des Plangebiets (Erschließung südliche Baufelder, Mobility-Hub, Anlieferung, Müllentsorgung) verbessern wird.

Die Erschließung der Tiefgarage unterhalb der südlichen Baufelder erfolgt über eine Grundstückszufahrt und eine private Straße.

### 3.2 Tangierende Planungen

Im Umfeld des Plangebiets sind folgende tangierende Planungen vorhanden:

- Neubauprojekt Bilderstöckchen

Auf einem Grundstück zwischen dem so genannten Klimapark und der Straße Am Bilderstöckchen plant Kölns kommunale Wohnungsbaugesellschaft GAG Immobilien AG fünf mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 95 WE (preisgedämpftes Wohnen) und einer Tiefgarage mit 110 Stellplätzen. Der Ruhende Verkehr wird auf dem Grundstück neu geordnet und es werden 40 der 50 derzeit auf dem Grundstück angeordneten Stellplätze in die Tiefgarage verlagert. Die Erschließung ist über Am Bilderstöckchen vorgesehen. Die entsprechende Neuverkehrsmenge und die Verteilung der Neuverkehre wurde durch das Büro, das die Verkehrsuntersuchung hierzu durchgeführt hat, übermittelt und wird in den Prognosefällen berücksichtigt.

- Schulplanung Gesamtschule Schmiedegasse

Für die Schulplanung einer Gesamtschule an der Schmiedegasse in Weidenpesch wird derzeit eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Mit einer Fertigstellung des Schulneubaus wird frühestens zum Schuljahr 2030/31 gerechnet. Aufgrund des geplanten Fertigstellungszeitpunkts sowie der Lage östlich der Bahngleise mit dem entsprechenden Einzugsgebiet wird die Planung als nicht bedeutsam für die zu untersuchenden Knotenpunkte angesehen und in Abstimmung mit der Stadt Köln nicht berücksichtigt.

Neben den o.g. tangierenden Planungen gibt es Ausbauplanungen der Infrastruktur:

- Radverkehrsplanung Longericher Straße und Etzelstraße

Die Stadt Köln plant die Situation für den Radverkehr auf der Etzelstraße und der Longericher Straße zu verbessern: Der vorhandene Straßenraum in der Etzelstraße soll innerhalb des Tunnels neu geordnet und je Fahrtrichtung ein Schutzstreifen realisiert werden. Die Anzahl der dem MIV zur Verfügung stehenden Fahrstreifen bleibt bestehen. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen am Knotenpunkt Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße) vorgesehen und es soll eine kurze Linksabbiegefahrstreifen in der Zufahrt Longericher Straße Nord realisiert werden. Der neue kurze Linksabbiegefahrstreifen wird in den Prognosefällen berücksichtigt. Auf der südlichen Seite der Longericher Straße soll der Radverkehr auf einem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr geführt werden. Auf Höhe der Einmündung Am Bilderstöckchen in Fahrtrichtung Etzelstraße wird der Radverkehr auf einem drei Meter breiten gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg im süd-westlichen Seitenraum geführt. Zur Verbesserung der Situation für den die Longericher Straße querenden Radverkehr ist eine Querungshilfe vorgesehen. Im Bereich des Trogas zur Etzelstraße sind hier beidseitig Schutzstreifen vorgesehen.

- Verlängerung Fahrradstraße Etzelstraße:

Maßnahme im Zusammenhang mit der Planung der RadPendlerRoute 8, die von der Innenstadt bis nach Chorweiler/Dormagen östlich der Bahnlinie Köln-Düsseldorf über die Etzelstraße, die Longericher Straße, die Mercatorstraße, den Dresenhofweg, die Bruchstraße, die Alte Straße, die Dornstraße und die Neusser Landstraße geführt wird.

- Umbau des Knotenpunkts Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße in einen Kreisverkehr (Ausführungsplanung 2024, Bau ab 2028 angestrebt) mit anschließender Verlängerung des Radfahrstreifens bis zum Heckweg
- Entfall freier Rechtsabbieger am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße

Am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße wurde der geplante Rückbau des freien Rechtsabbiegerfahrstreifens in der Zufahrt Parkgürtel berücksichtigt. Statt über den freien Rechtsabbiegefahrstreifen werden die Rechtsabbieger stattdessen über den Knotenpunkt geführt. Der freie Rechtsabbiegefahrstreifen in der Zufahrt Geldernstraße war schon zum Zeitpunkt der Bestandserfassung durch Poller abgetrennt.

## 4. Verkehrserzeugungsberechnung im Kfz-Verkehr

### 4.1 Vorgehen

Die Verkehrserzeugung wurde mit dem Programm „Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung - Ver\_Bau“ (Stand Januar 2025) ermittelt.

Das Programm bietet ein überschlägiges Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens, so dass sich die Anwendung eines EDV-gestützten Verkehrsmodells erübrigt. Das Programm ermöglicht es, das erzeugte Verkehrsaufkommen in einer integrierten Vorgehensweise, d.h. unter Beachtung aller Verkehrsmittel, abzuschätzen.

Zusätzlich zu den Tagesbelastungen können über die im Programm integrierten Ganglinien Stundenbelastungen ermittelt werden.

Insgesamt bieten die vorliegenden Ergebnisse einen belastbaren Rahmen für Aussagen zur künftigen Verkehrsstärke im Plangebiet. Prinzipiell gilt es zu berücksichtigen, dass Prognosen eines komplexen und dynamischen Untersuchungsgegenstands prinzipiell nur eine Orientierungsgrundlage darstellen können, da sie durch eine Vielzahl von Annahmen gesteuert werden, deren Ausprägung und Eintritt nicht sicher vorhersagbar sind.

### 4.2 Verkehrserzeugung

Die Berechnung der durch das Bauvorhaben zu erwartenden Neuverkehrsmenge erfolgte auf Grundlage der folgenden Bruttobaulandflächen (BBLFL) für die beiden Baufelder im GE-Gebiet entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans:

- Baufeld 1: 5.760 m<sup>2</sup> BBLFL (GE-Gebiet)
- Baufeld 2: 5.320 m<sup>2</sup> BBLFL (GE-Gebiet)

Die Neuverkehrsmenge des MU-Gebiets wurde auf Grundlage des aktuellen überarbeiteten Nutzungskonzepts berechnet. Dies setzt sich in den Baufeldern 3 und 4 wie folgt zusammen:

- Wohnen 354 Wohneinheiten (WE)
- Hotel: 5.043 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF)
- Gastronomie in Erdgeschosszone: 546 m<sup>2</sup> BGF
- Büro/Co-Working 1.166 m<sup>2</sup> BGF
- Einzelhandel 1.199 m<sup>2</sup> VKF
- Kita: 100 Plätze

Entsprechend dem Wunsch des Bauherrn eine entsprechende Dichte zu realisieren, wurden bei der Berechnung der Nutzermengen (Beschäftigte und Einwohner) für das GE-Gebiet die oberen Werte der Spannweite angesetzt. Beim MU-Gebiet wurde bei der Berechnung der Einwohneranzahl die Berechnungsformel aus dem kooperativen Baulandmodell der Stadt Köln angesetzt, entsprechend der eine Wohnung über 90 m<sup>2</sup> BGF und 2,3 Einwohner/WE verfügt. Bei den weiteren Kennwerten wurde auf Mittelwerte üblicher Spannweiten zurückgegriffen, die im Programm Ver\_Bau hinterlegt sind. Konkurrenz-, Verbund- und Mitnahmeeffekte wurden i.d.R. nicht berücksichtigt. Eine Ausnahme bildet die Gastronomie in der Erdgeschosszone: hier wurde ein Verbundeffekt von 80% angesetzt, weil die Gastronomie auf das Quartier ausgerichtet ist. Daher ist nicht mit einer nennenswerten Anzahl von Gästen zu rechnen, die ausschließlich wegen der Gastronomie mit dem Pkw

anreisen. Da nicht alle Einwohnerwege ihre Quelle oder Ziel im Plangebiet haben, ist die Wegehäufigkeit der Einwohner um den Anteil externer Wege zu mindern. Der Minderungsfaktor beträgt gemäß Vorgabe zwischen 10 % und 15 %. Die Anzahl der durch Einwohner zurückgelegten Wege pro Tag entspricht der des Mobilitätsberichts der Stadt Köln aus dem Jahr 2022. Ebenso wurde dem Mobilitätsbericht die wegespezifischen Modal-Split-Werte der Stadt Köln entnommen. Beim Berufsverkehr wurde der entsprechende Anteil pauschal zur Berücksichtigung von Pendlern erhöht.

Die ausführliche Verkehrserzeugung ist in Anlage 2 dargestellt.

Es werden insgesamt 2.418 Kfz-Fahrten pro Tag (alle Nutzergruppen) erzeugt.

Aus der prognostizierten Verkehrsbelastung wurde die Tagesganglinie für das Plangebiet ermittelt. Bei der Ermittlung der Stundenwerte wurde die prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stundenintervalle aus standardisierten Ganglinien angesetzt. Hierbei wurden für die unterschiedlichen Verkehrszwecke (Wohnen, Besucher und Wirtschafts- / Lieferverkehr) die jeweils spezifischen Anteile angenommen.

In Abbildung 9 sind die Ganglinien des Quell- und Zielverkehrs dargestellt.

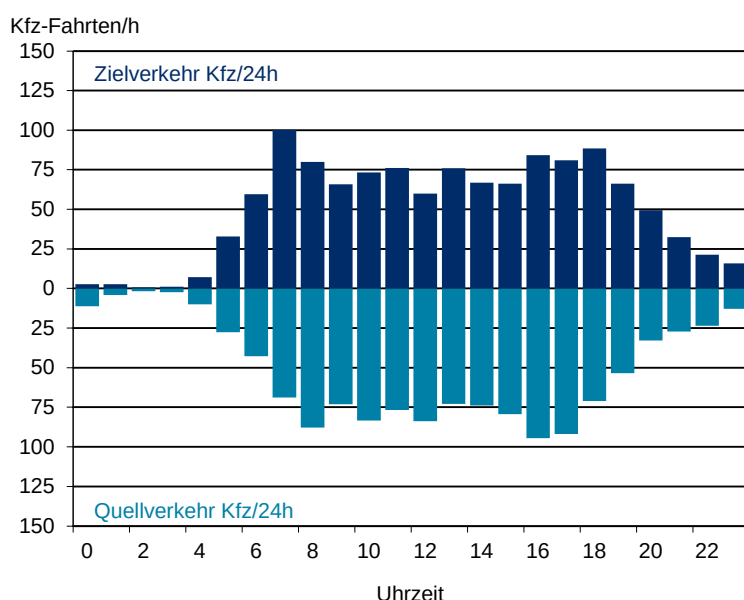


Abbildung 9: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs des Plangebietes

Als Spitzenstundenbelastung werden für das gesamte Plangebiet vormittags (07:00 – 08:00 Uhr) maximal 169 Kfz/h und nachmittags (17:00 – 18:00 Uhr) maximal 173 Kfz/h prognostiziert (vgl. Tabelle 4).

| Kfz-Fahrten   | am Tag<br>[Kfz/24h] | 06 - 10 Uhr<br>[Kfz/4h] | vormittägliche<br>Spitzenstunde<br>[Kfz/h] | 15 - 19 Uhr<br>[Kfz/4h] | nachmittägliche<br>Spitzenstunde<br>[Kfz/h] |
|---------------|---------------------|-------------------------|--------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------|
| Quellverkehr  | 1.209               | 273                     | 69                                         | 337                     | 92                                          |
| Zielverkehr   | 1.209               | 305                     | 100                                        | 320                     | 81                                          |
| <b>Summe*</b> | <b>2.418</b>        | <b>578</b>              | <b>169</b>                                 | <b>657</b>              | <b>173</b>                                  |

Tabelle 4: Quell- und Zielverkehr des Plangebietes

## 5. Darstellung der Prognosesituation

### 5.1 Verkehrsverteilung

Die räumliche Verteilung der Neuverkehrsmenge des Plangebiets erfolgte auf Grundlage und in Anlehnung von Netzspinnen des Analyse-Verkehrsmodells der Stadt Köln und der daraus abgeleiteten Quell- und Zielspinnen der im Modell hinterlegten Bezirke von Bilderstöckchen. Hierfür wurde an den wesentlichen Zielen/Quellen die entsprechenden Werte der Spinnen der beiden Bezirke addiert, Anteile des Quell- und Zielverkehrs berechnet und die Anteile beider Bezirke gemittelt. Da davon auszugehen ist, dass auch Binnenverkehre von Bilderstöckchen von Bedeutung sein werden, wurden pauschal 5% der Neuverkehre an der Straße Am Bilderstöckchen angesetzt, die von fünf größten Relationen abgezogen wurden. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die durch das MU-Gebiet hervorgerufenen Neuverkehre etwas mehr nach Süden hin ausgerichtet sind, als die Verkehre der beiden Baufelder mit GE-Nutzung, die tendenziell etwas mehr nach Norden ausgerichtet sind.

Die nördlichen drei Baufelder werden über die Planstraße nördlich der Straße am Bilderstöckchen und das südliche Baufeld wird über eine Grundstückszufahrt an der südlichen Plangebietsgrenze erschlossen. Der für die vorliegende Verkehrsuntersuchung und im Vorfeld mit der Stadt Köln abgestimmte Ansatz der Verkehrsverteilung ist für die GE-Nutzungen in Abbildung 10 und für die MU-Nutzung in Abbildung 11 dargestellt.

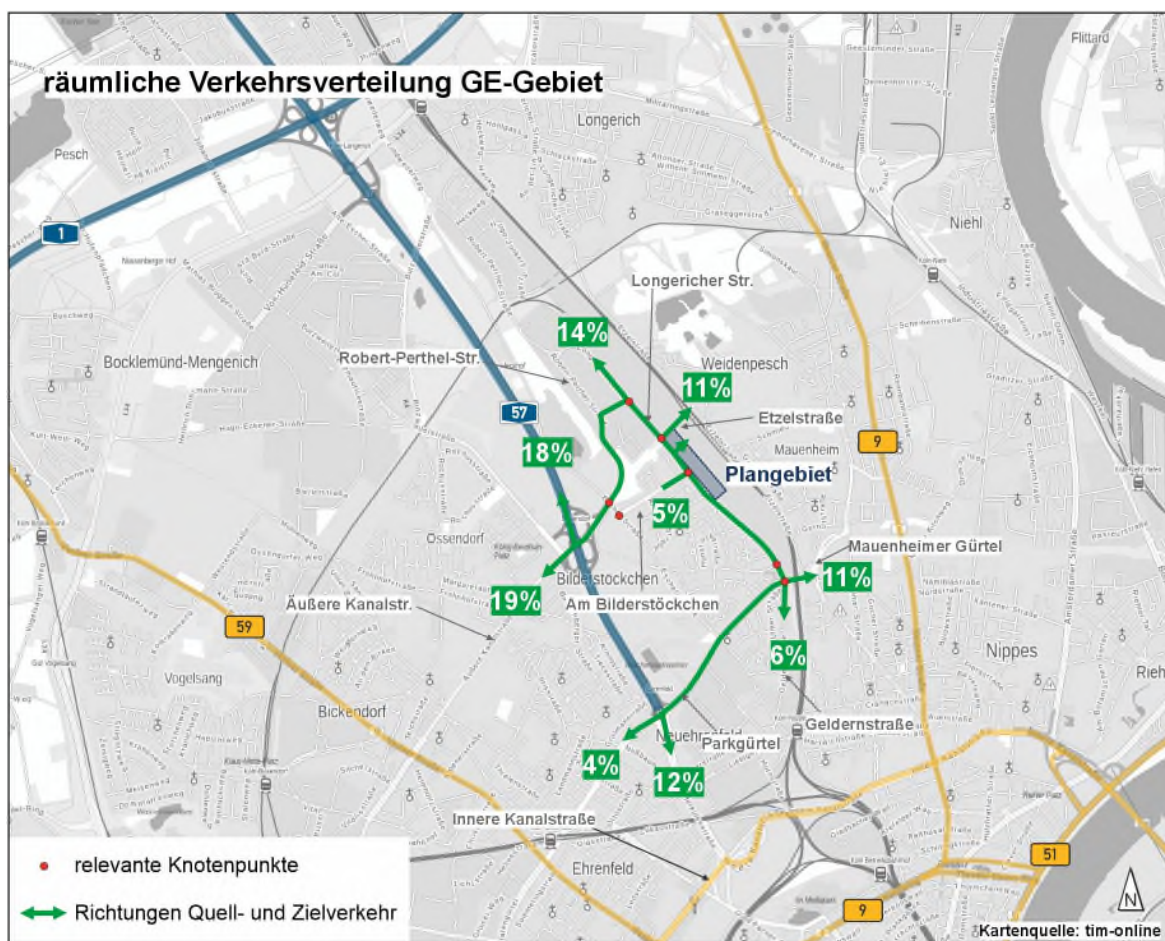


Abbildung 10: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs GE-Nutzung

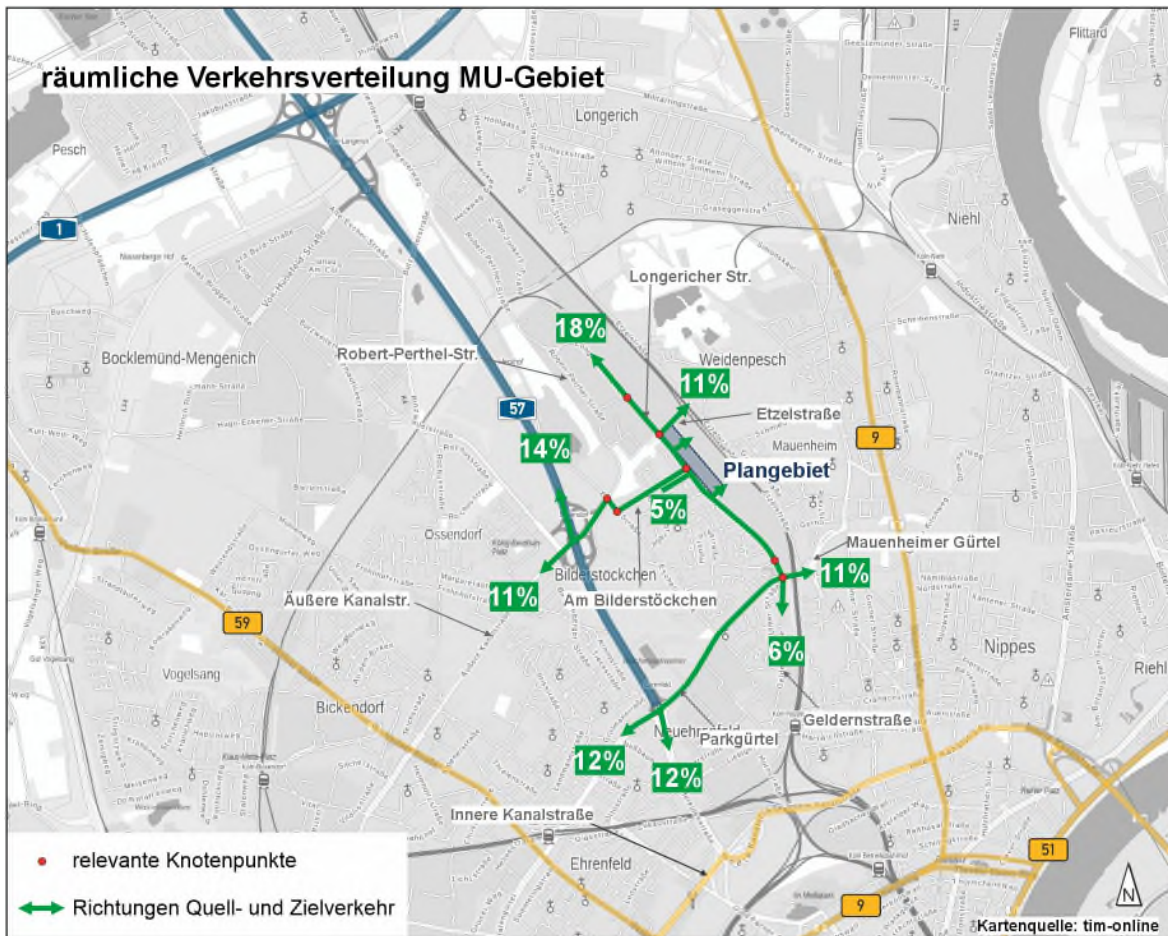


Abbildung 11: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs MU-Nutzung

Die Verteilung der Neuverkehre der tangierenden Planung der Wohnbebauung am Bilderstöckchen erfolgte entsprechend der in diesem Zusammenhang erstellten Verkehrsuntersuchung. Da die Knotenpunkte entlang der Longericher Straße in der entsprechenden Untersuchung nicht betrachtet wurden und infolgedessen für diese Knotenpunkte keine Verteilung übermittelt wurde, wurde an den relevanten Knotenpunkten entlang der Longericher Straße die Verteilung entsprechend der bestehenden Abbiegebeziehungen vorgenommen.

## 5.2 Zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen

Die mit Hilfe der Verkehrserzeugungsrechnung ermittelten Neuverkehrsmengen und auf Grundlage der angenommenen Verkehrsverteilung kann die im Straßennetz zu erwartenden Neuverkehrsmenge ermittelt und so eine Verkehrsprognose für die relevanten Knotenpunkte durchgeführt werden.

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden folgende Belastungszustände betrachtet:

- **Bestand** = Zähldaten 2023
- **Prognosenußfall**
  - aufbauend auf Bestand

- abzüglich einer allgemeinen Verkehrsreduktion bis zum Prognosejahr 2030 (gem. Angaben der Stadt Köln Modifizierungsfaktor 1,36%/Jahr)
- zuzüglich Neuverkehrsmenge der tangierenden Planung Neubauprojekt Bilderstöckchen
- **Prognoseplanfall**
  - aufbauend auf den Prognosenullfall
  - zuzüglich Neuverkehr Plangebiet

In den Prognosefällen ist neben der tangierenden Planung Neubauprojekt Bilderstöckchen die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen zu berücksichtigen. Gem. Angabe der Stadt Köln ist bis zum Jahr 2030 mit einer jährlichen Reduktion von 1,36%/Jahr zu rechnen. In den verbleibenden Jahren bis zum Prognosehorizont 2035 darf die keine Reduktion der Verkehrsbelastung vorgenommen werden.

An den Knotenpunkten, an denen an drei Tagen gezählt wurde (KP 01: Longericher Straße / Etzelstraße, KP 02: Longericher Straße / Am Bilderstöckchen, KP 03: Escher Straße / Am Bilderstöckchen) wurden die Zählzeiten des Tages verwendet, an denen die meisten Spitzenstunden Maximalwerte aufweisen (Dienstag 28.03.2023).

Die Verkehrsbelastungen an den relevanten Knotenpunkten sind für die einzelnen Verkehrsströme für die drei relevanten Belastungszustände in Anlage 3 dargestellt.

In Tabelle 5 sind die Querschnittsbelastungen (Kfz/h) beider Spitzenstunden an Querschnitten außerhalb des Plangebiets für den Bestand, den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall dargestellt.

| Querschnitt                                | vormittägliche Spitzenstunde |                   |                   | nachmittägliche Spitzenstunde |                   |                   |
|--------------------------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
|                                            | Bestand                      | Prognose-nullfall | Prognose-planfall | Bestand                       | Prognose-nullfall | Prognose-planfall |
| Longericher Straße nördlich Etzelstraße    | 754                          | 684               | 745               | 985                           | 893               | 953               |
| Am Bilderstöckchen                         | 279                          | 257               | 289               | 380                           | 348               | 385               |
| Longericher Straße südlich des Plangebiets | 495                          | 450               | 517               | 630                           | 572               | 643               |

**Tabelle 5: Vergleich Querschnittsbelastungen (Kfz/h) außerhalb des Plangebiets**

An den Querschnitten *Am Bilderstöckchen* und *Longericher Straße südlich des Plangebiets* die Querschnittsbelastungen im Prognoseplanfall geringfügig höher (1-4%), am Querschnitt *Longericher Straße nördlich Etzelstraße* sind im Prognoseplanfall geringfügig niedrigere (1-3%) Querschnittswerte zu verzeichnen.

### 5.3 DTV-Werte/Schallkennwerte

Für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchung sind für folgende Knotenpunkte im Umfeld des Plangebiets Schallkennwerte und DTV-Werte zu bestimmen:

- KP 01: Longericher Straße / Etzelstraße
- KP 02: Longericher Straße / Am Bilderstöckchen
- KP 03: Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Die Schallkennwerte wurden entsprechend der Vorgaben der „Richtlinien für den Lärmschutz“ (RLS-19) bestimmt. Die DTV-Werte wurden entsprechend des Verfahrens „Hochrechnung von Kurzzeitzählungen an Innerortsstraßen“ (Arnold 2008) berechnet. Grundlage hierfür waren Zählungen an den o.g. Knotenpunkten an drei aufeinanderfolgenden Tagen im Zeitraum 28.-30.03.2023. Zur Anwendung kamen die Zähldaten vom 30.03.2023 mit maximaler Belastung am gesamten Knotenpunkt.

Die DTV-Werte sowie die Schallkennwerte sind in Anlage 4 dargestellt.

## 6. Bewertung der Leistungsfähigkeit

### 6.1 Vorgehen

Der Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufes erfolgt gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Ausgabe 2015. Das HBS enthält standardisierte Verfahren zu einer hinreichend zuverlässigen Beschreibung der Gesetzmäßigkeiten des Verkehrsablaufes. Mit diesen Methoden wird die Kapazität einer Straßenverkehrsanlage in Abhängigkeit von den verkehrlichen, aber auch entwurfstechnischen Randbedingungen bestimmt. Für die unterschiedlichen Ausbauformen von Straßenverkehrsanlagen werden unterhalb dieser Kapazität vergleichbare Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes definiert (Stufe A bis F).

Die **Stufe A** beschreibt einen Verkehrsablauf, bei dem sich die Verkehrsteilnehmer äußerst selten beeinflussen. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei. Die Stufe A stellt aus Sicht des Verkehrsablaufes die günstigste Bewertung dar.

Bei der **Stufe B** macht sich die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinflussung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Bei der **Stufe C** hängt die individuelle Bewegungsmöglichkeit vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt, der Verkehrszustand ist noch stabil.

Die **Stufe D** beschreibt einen Verkehrsablauf, der durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Bei der **Stufe E** treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Bei der **Stufe F** ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Im Rahmen von Leistungsfähigkeitsnachweisen wird üblicherweise die Qualitätsstufe D als Grenzstufe betrachtet, die noch eine akzeptable Qualität des Verkehrsablaufes, insbesondere in den Spitzenstunden, gewährleistet. Die Stufen E und F sollten möglichst vermieden werden.

| Regelung          | QSV                                | A      | B      | C      | D      | E      | F                          |
|-------------------|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------------|
| vorfahrt-geregelt | mittlere Wartezeit                 | ≤ 10 s | ≤ 20 s | ≤ 30 s | ≤ 45 s | > 45 s | Verkehrsstärke > Kapazität |
| LSA               | Kfz: mittlere Wartezeit            | ≤ 20 s | ≤ 35 s | ≤ 50 s | ≤ 70 s | > 70 s | Verkehrsstärke > Kapazität |
|                   | Fuß-/Radfurten: maximale Wartezeit | ≤ 30 s | ≤ 40 s | ≤ 55 s | ≤ 70 s | ≤ 85 s | > 85 s                     |

**Tabelle 6:** Grenzwerte für die Qualitätsstufen

Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes an den relevanten vorfahrtgeregelten Knotenpunkten erfolgt mit der Software „HBS-Rechenprogramm, Version 2016“ bei den vorfahrtgeregelten Knotenpunkten bzw. mit der Software Lisa 8 bei den durch LSA geregelten Knotenpunkten für die Lastfälle Bestand (Analysefall), Prognosenußfall und Prognoseplanfall am Normalwerktag.

Die entsprechenden Leistungsfähigkeitsnachweise für alle relevanten Knotenpunkte befinden sich in Anlage 5.

Der bereits heute abgepollerte Rechtsabbieger in der Zufahrt Geldernstraße wurde in der HBS-Berechnung im Bestand entsprechend im Mischfahrstreifen Gerade/Rechts berücksichtigt. Zusätzlich wurde der zukünftig geplante Rückbau des freien Rechtsabbiegers in der Zufahrt Parkgürtel in der HBS-Berechnung im Mischfahrstreifen Gerade/Rechts berücksichtigt.

## 6.2 Ergebnisse Leistungsfähigkeit

### 6.2.1 Bestand

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Bestand ist nachfolgend für die relevanten Knotenpunkte in Abbildung 12 dargestellt.

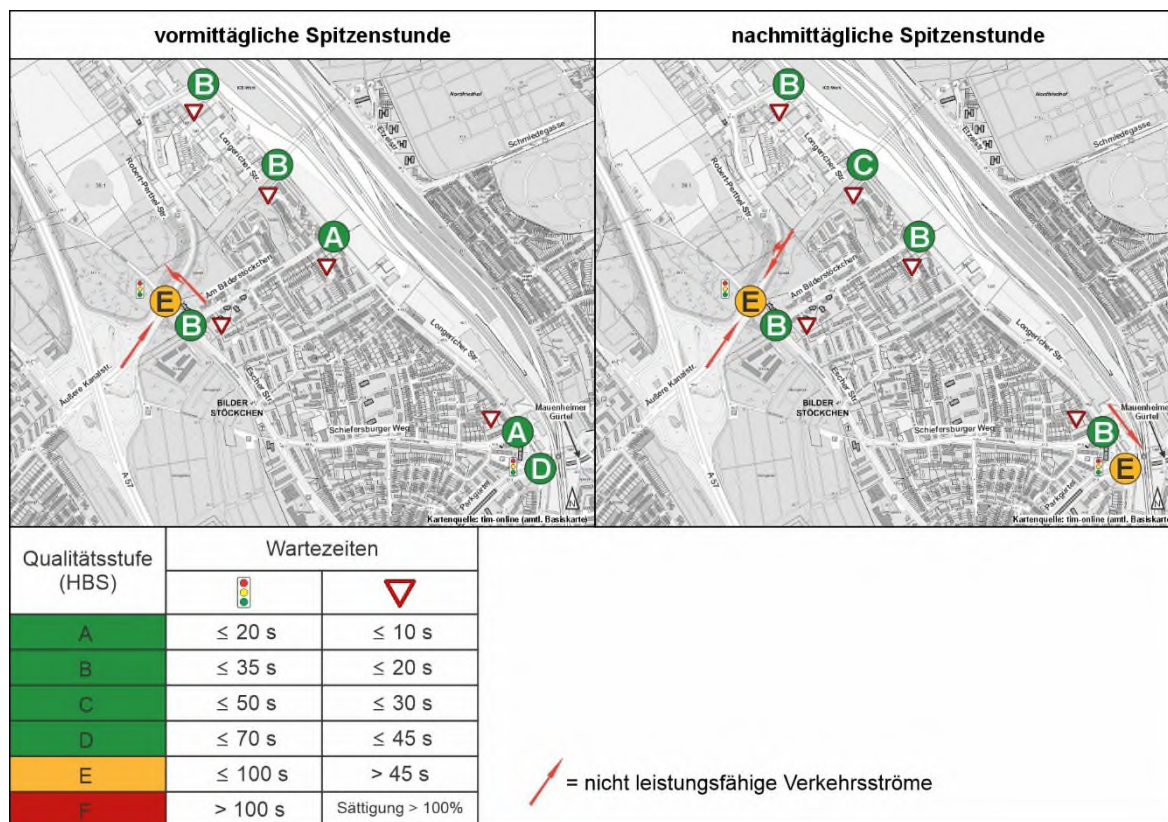


Abbildung 12: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Bestand

In der Abbildung sind jeweils die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt dargestellt (niedrigste Qualitätsstufe am Knotenpunkt) sowie im Falle nicht leistungsfähiger Verkehrsströme (Qualitätsstufe niedriger als D) die entsprechend nicht leistungsfähigen Verkehrsströme.

Die überwiegende Anzahl der relevanten Knotenpunkte wird derzeit in beiden Spitzenstunden leistungsfähig abgewickelt. Ausnahme sind:

- vormittags am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße der Geradeausstrom der Zufahrt Äußere Kanalstraße und der Linksabbiegestrom der Zufahrt Escher Straße (beide Qualitätsstufe E),
- nachmittags am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße der Geradeausstrom der Zufahrt Äußere Kanalstraße und der Mischstrom der Zufahrt Robert-Perthel-Straße (beide Qualitätsstufe E) sowie
- nachmittags am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauener Gürtel / Longericher Straße der Geradeausstrom der Zufahrt Longericher Straße (Qualitätsstufe E).

### 6.2.2 Prognosenullfall

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Prognosenullfall ist nachfolgend für die relevanten Knotenpunkte in Abbildung 13 dargestellt.

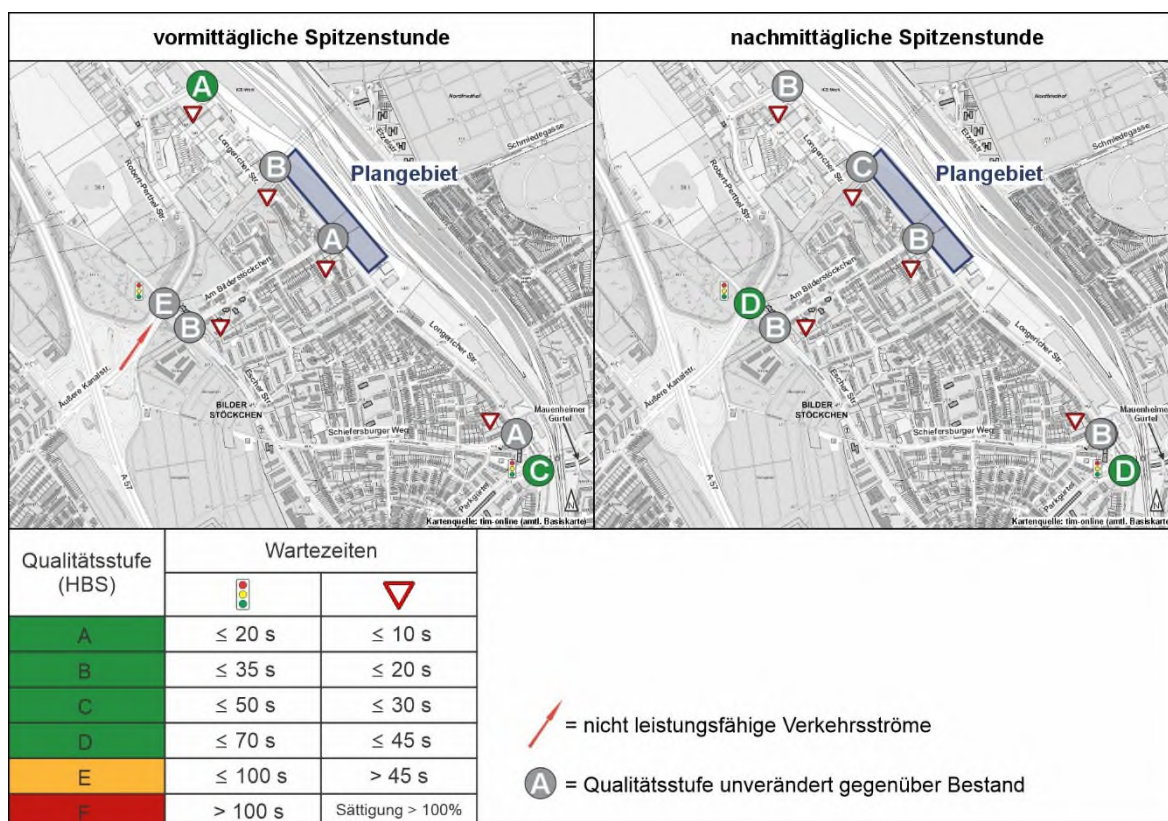


Abbildung 13: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognosenullfall

In der Abbildung sind jeweils die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt dargestellt (niedrigste Qualitätsstufe am Knotenpunkt) sowie im Falle nicht leistungsfähiger Verkehrsströme (Qualitätsstufe niedriger als D) die entsprechend nicht leistungsfähigen Verkehrsströme. Dabei sind die Qualitätsstufen, die sich gegenüber dem Bestand verändert haben, farbig dargestellt.

Aufgrund der bis zum Prognosehorizont zu erwartenden Verkehrsabnahme verbessern sich teilweise die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- vormittags am Knotenpunkt Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße von B auf A
- vormittags am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße der Linksabbieger in der Zufahrt Escher Straße von E auf D (Der Knotenpunkt wird vormittags weiterhin mit E bewertet, da der Geradeausstrom der Zufahrt Äußere Kanalstraße weiterhin mit E bewertet wird.)
- vormittags am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße von D auf C
- nachmittags am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße von E auf D
- nachmittags am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße von E auf D

Mit Ausnahme des Geradeausstroms der Zufahrt Äußere Kanalstraße (weiterhin Qualitätsstufe E in der vormittäglichen Spitzenstunde) ist im Prognoseplanfall von einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auszugehen.

### 6.2.3 Prognoseplanfall

Im Vergleich zu den beiden vorangegangenen Belastungszuständen werden im Prognoseplanfall zusätzlich die beiden Zufahrten zum Plangebiet berücksichtigt. Dabei wurde ein Minimalausbau, d.h. ein Ausbau ohne Linksabbiegefahrstreifen angenommen (worst-case-Betrachtung). Das entsprechende Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Prognoseplanfall ist nachfolgend für die relevanten Knotenpunkte in Abbildung 14 dargestellt.

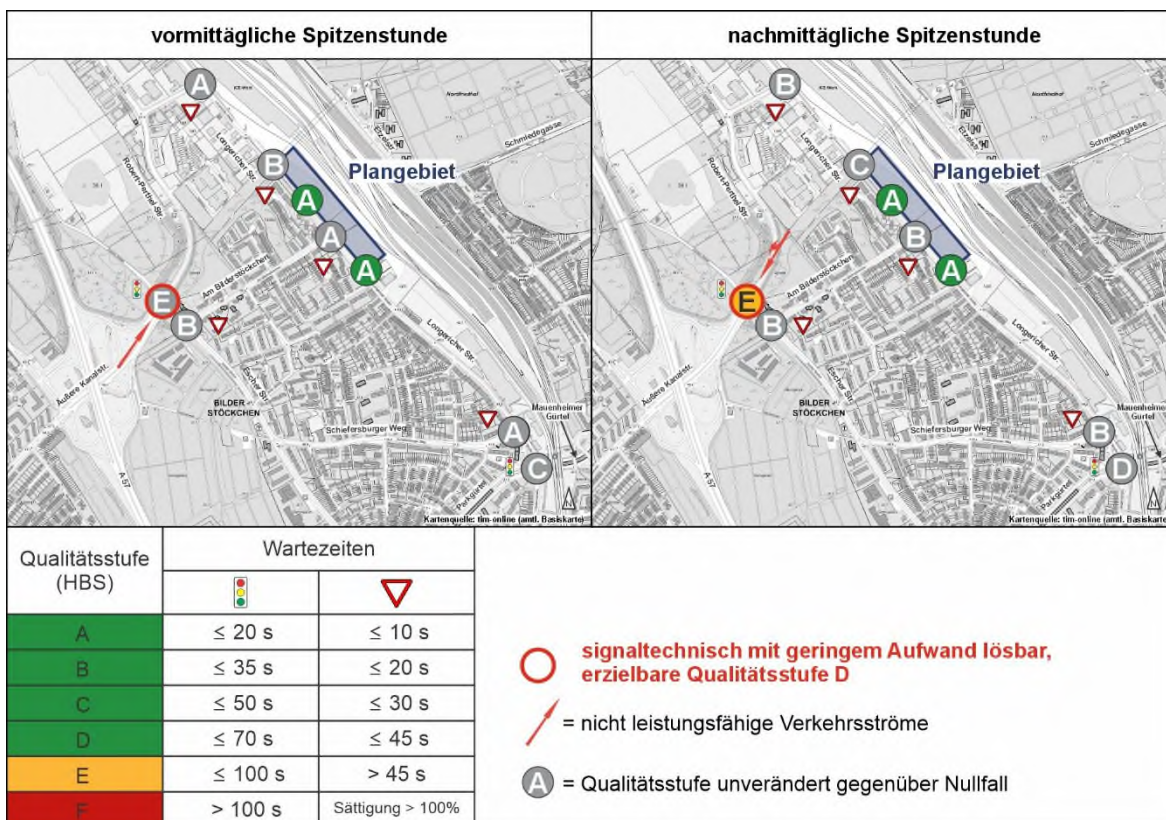


Abbildung 14: Ergebnis Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognoseplanfall

In der Abbildung sind jeweils die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt dargestellt (niedrigste Qualitätsstufe am Knotenpunkt) sowie im Falle nicht leistungsfähiger Verkehrsströme (Qualitätsstufe niedriger als D) die entsprechend nicht leistungsfähigen Verkehrsströme. Dabei sind die Qualitätsstufen, die sich gegenüber dem Prognosenullfall verändert haben, farbig dargestellt.

Der Verkehr an der Einmündung der Planstraße, über die der Mobility-Hub und die nördlichen Baufelder erschlossen werden, sowie an der Grundstückszufahrt an der südlichen Plangebietsgrenze, über die die Tiefgarage unterhalb der südlichen Baufelder angebunden ist, wird bei einem Minimalausbau (d.h. ohne Linksabbiegefahrstreifen) leistungsfähig abgewickelt.

An allen anderen betrachteten Knotenpunkten ist gegenüber dem Prognosenullfall mit unveränderten Qualitätsstufen und einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auszugehen.

Eine Ausnahme bildet am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escherstraße der Geradeausstrom in der Zufahrt Äußere Kanalstraße. Dieser wird im Prognoseplanfall in der vormittäglichen Spitzenstunde mit Qualitätsstufe E bewertet. In der nachmittäglichen Spitzenstunde erhält der Mischstrom der Zufahrt Robert-Perthel-Straße wieder die Qualitätsstufe E. Aufgrund der im Nullfall absinkenden Verkehrsbelastung zeigt sich im Prognoseplanfall an diesem Knotenpunkt auch eine im Vergleich zum Bestand bessere Situation, denn im Bestand wurde vormittags auch der Linksabbiegestrom in der Zufahrt Escher Straße mit der Qualitätsstufe E bewertet.

Schon geringe Änderungen am Signalprogramm führen zu einer Verbesserung der Qualität: durch Verlängerung der Freigabezeiten der Signalgruppen 3 und 4 um jeweils eine Sekunde hat rechnerisch eine Verbesserung der Qualitätsstufe auf D zur Folge. Die Verlängerung der entsprechenden Freigabezeiten ist zu Lasten der Freigabezeit der Signalgruppe 2 möglich, die auch bei Reduktion um 1s weiterhin mit Qualitätsstufe C bewertet wird.

## 7. Zusammenfassung

Auf dem Plangebiet entlang der Longericher Straße in Köln-Bilderstöckchen sollen auf einer Brachfläche ein Gebiet mit urbaner Mischnutzung sowie die Wohnnutzung nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe entstehen. Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über eine Stichstraße in der Mitte des Plangebiets und über eine Zufahrt an der südlichen Plangebietsgrenze.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden die durch das Bauvorhaben zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation dargestellt und die verkehrlichen Konsequenzen des Vorhabens mit Hilfe standardisierter Verfahren der Verkehrserzeugungsrechnung und der Leistungsfähigkeitsanalyse bestimmt und mit der Stadt Köln abgestimmt. Im Zentrum standen die Leistungsfähigkeitsbetrachtung an den Knotenpunkten Longericher Straße / Etzelstraße, Longericher Straße / Am Bilderstöckchen, Escher Straße / Am Bilderstöckchen, Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße, Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße, Longericher Straße / Schiefersburger Weg, Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße sowie an den beiden zukünftigen Zufahrten zum Plangebiet.

Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurde an den relevanten Knotenpunkten im März 2023 Verkehrszählungen durchgeführt.

Durch das Plangebiet sind 2.418 Kfz-Fahrten pro Tag zu erwarten. Für die vormittägliche Spitzenstunde (07:00 – 08:00 Uhr) werden 169 Kfz-Fahrten/h und für die nachmittägliche Spitzenstunde (17:00 – 18:00 Uhr) 173 Kfz-Fahrten/h prognostiziert.

Die räumliche Verteilung der Neuverkehrsmenge des Plangebiets erfolgte auf Grundlage und in Anlehnung von Netzspinnen des Analyse-Verkehrsmodells der Stadt Köln und der daraus abgeleiteten Quell- und Zielspinnen der im Modell hinterlegten Bezirke von Bilderstöckchen.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit an den relevanten Knotenpunkten und an den beiden zukünftigen Zufahrten wurde für den Bestand, den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall durchgeführt. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2035 vorgegeben. Im Nullfall wird eine allgemeine Verkehrsreduktion mit vorgegebenen Modifizierungsfaktor (1,36%/Jahr) bis zum Jahr 2030 sowie als tangierende Planung der Bau von Mehrfamilienhäusern mit 95 Wohneinheiten durch die GAG Immobilien AG an der Straße Am Bilderstöckchen berücksichtigt. Der Prognoseplanfall berücksichtigt die Umsetzung der Baumaßnahme auf dem Plangebiet. Im Sinne einer worst-case Betrachtung wurden die jeweiligen Spitzenstunden der bestehenden Verkehre sowie der Neuverkehre überlagert („Spitze auf Spitze“).

In Tabelle 7 sind die Querschnittsbelastungen beider Spitzenstunden an Querschnitten außerhalb des Plangebiets für den Bestand, den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall dargestellt.

| Querschnitt                                | vormittägliche Spitzenstunde |                   |                   | nachmittägliche Spitzenstunde |                   |                   |
|--------------------------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
|                                            | Bestand                      | Prognose-nullfall | Prognose-planfall | Bestand                       | Prognose-nullfall | Prognose-planfall |
| Longericher Straße nördlich Etzelstraße    | 754                          | 684               | 745               | 985                           | 893               | 953               |
| Am Bilderstöckchen                         | 279                          | 257               | 289               | 380                           | 348               | 385               |
| Longericher Straße südlich des Plangebiets | 495                          | 450               | 517               | 630                           | 572               | 643               |

**Tabelle 7: Vergleich Querschnittsbelastungen außerhalb des Plangebiets**

Es zeigt sich, dass an den o.g. Querschnitten im Prognoseplanfall mit einer ähnlich hohen Verkehrsbelastung wie im Bestand aufgrund der erwarteten Verminderung des allgemeinen Verkehrs bis zum Jahr 2030 zu rechnen ist.

Die Leistungsfähigkeitsanalyse, die bei den signalisierten Knotenpunkten auf Grundlage der zuvor übermittelten Signalsteuerungen in Festzeit durchgeführt wurde, hat ergeben, dass im Bestand am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße in beiden Spitzenstunden und nachmittags am Knotenpunkt Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße in der Zufahrt Longericher Straße Leistungsfähigkeitsdefizite bestehen. Die Bewertung des Verkehrsablaufs hat entsprechend an beiden Knotenpunkten nur die Qualitätsstufe E erreicht. An allen anderen Knotenpunkten wurde ein leistungsfähiger Verkehrsablauf festgestellt.

Im Prognosenußfall wurde aufgrund der erwarteten Reduktion der Verkehrsmenge mit Ausnahme des Geradeausstroms der Zufahrt Äußere Kanalstraße am Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße (weiterhin Qualitätsstufe E in der vormittäglichen Spitzenstunde) an allen übrigen relevanten Knotenpunkten ein leistungsfähiger Verkehrsablauf festgestellt.

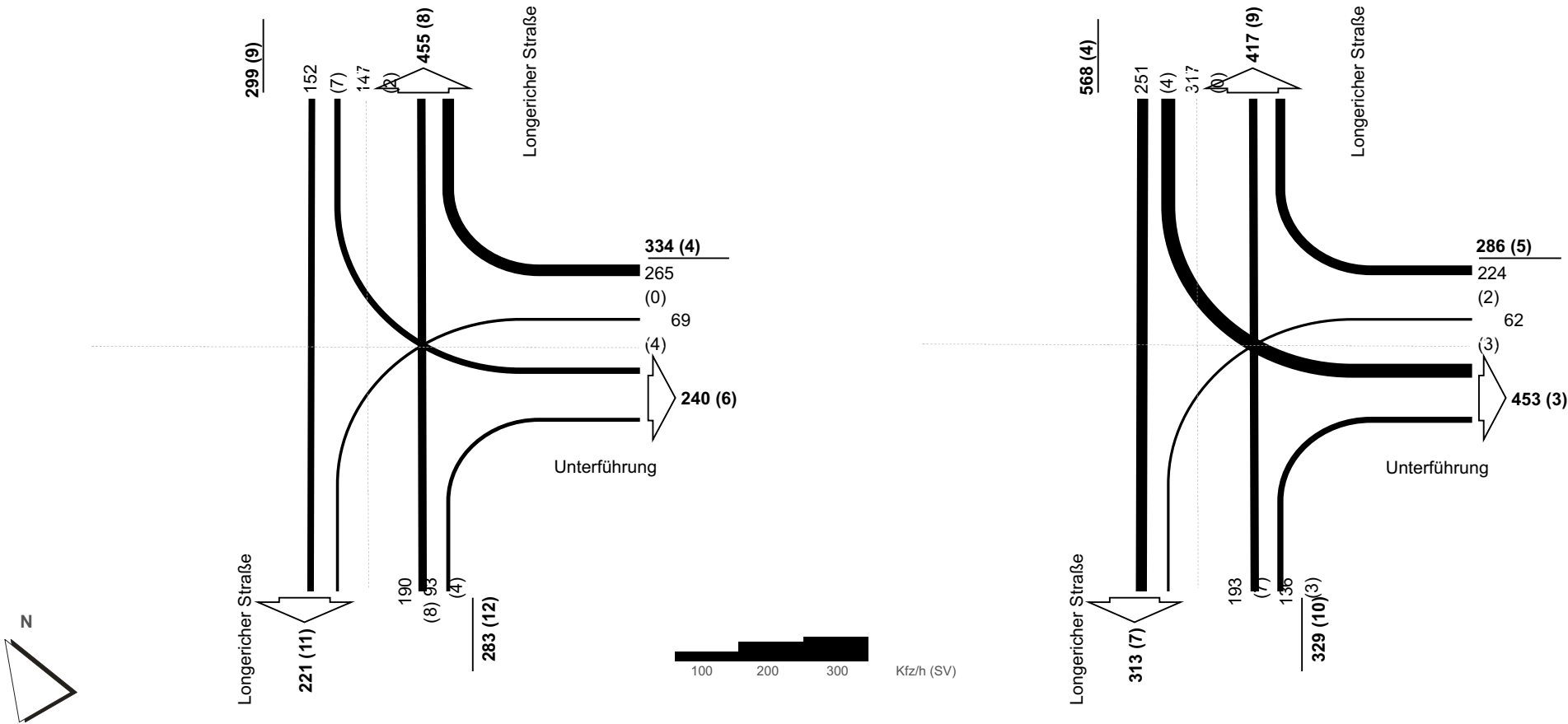
Auch im Prognoseplanfall führt die Bewertung des Verkehrsablaufs an fast allen Knotenpunkten sowie an den Zufahrten zum Plangebiet im Minimalausbau (d.h. Einmündungen ohne Linksabbiegefahrstreifen) zu einem leistungsfähigen Verkehrsablauf. Eine Ausnahme bildet der Knotenpunkt Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße: hier wird im Prognosefall der Verkehrsablauf wie im Bestand in beiden Spitzenstunden mit E bewertet. Aber schon minimale Anpassungen am Signalprogramm (Verlängerung der Freigabezeiten um nur eine Sekunde) führen schon zu einer Qualitätsstufe D, ohne dass die Qualität anderer Ströme sinkt. Vor diesem Hintergrund wird dies aus verkehrsplanerischer Sicht unkritisch bewertet.

## **Anlage 1: Ergebnisse der Verkehrszählung**

Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

Bestand am 28.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:45 - 08:45 Uhr

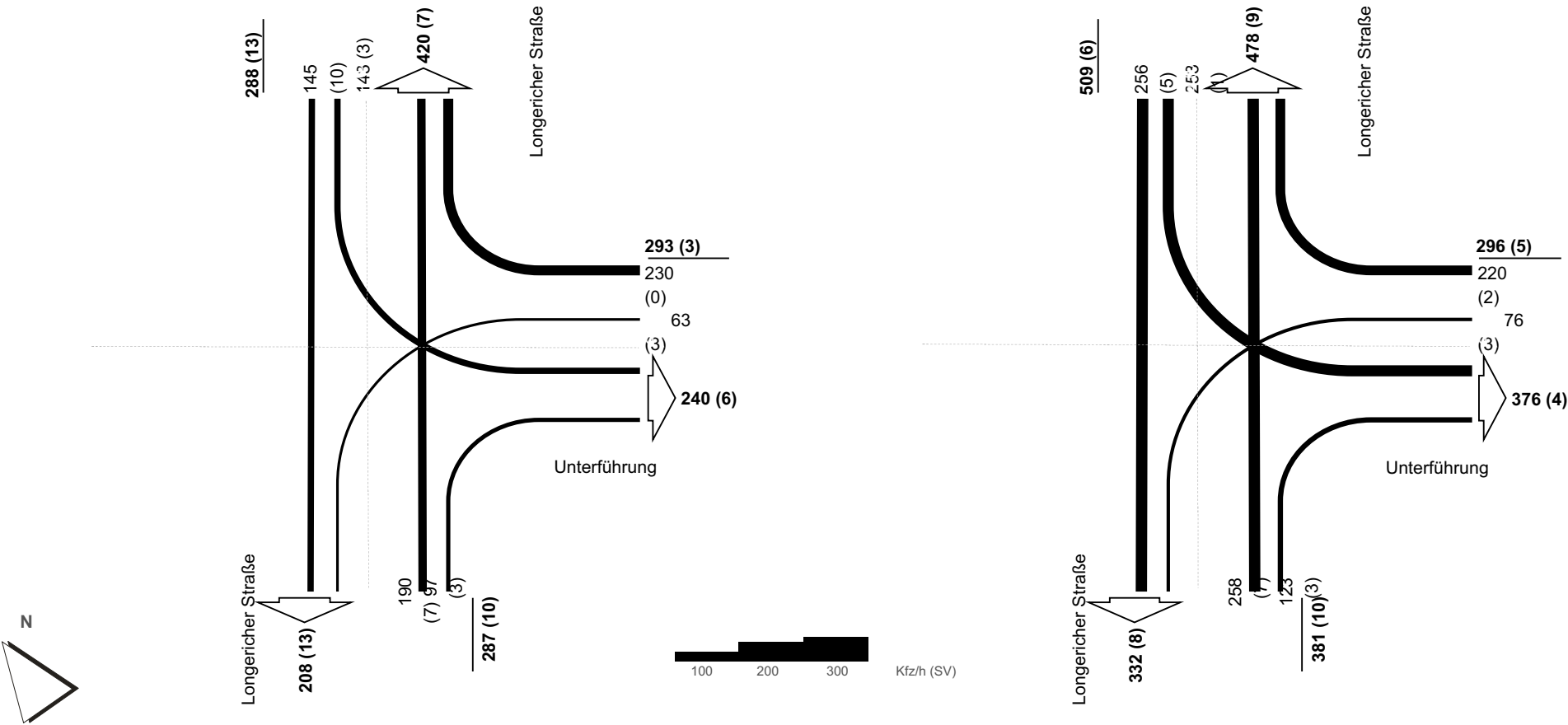
Bestand am 28.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:45 - 08:45 Uhr

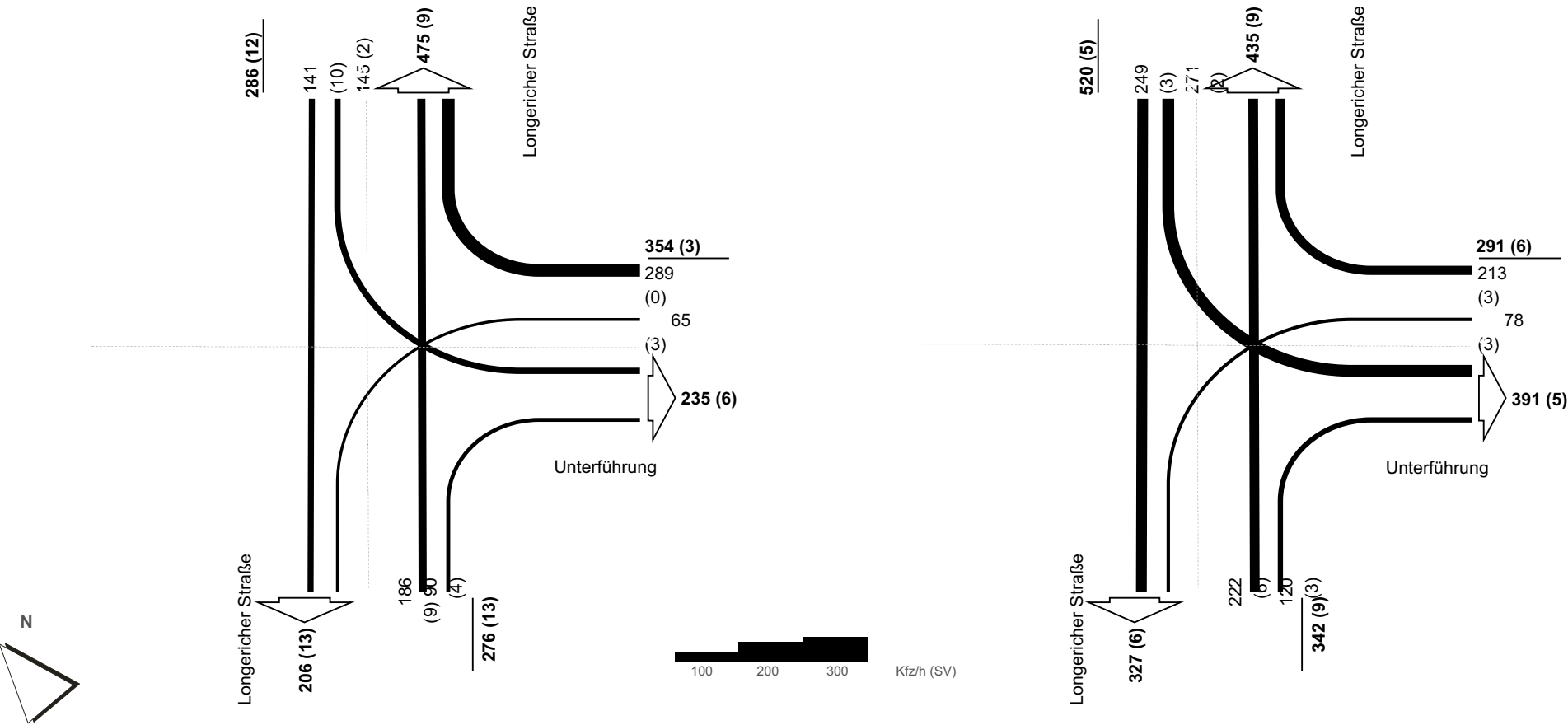
Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:30 - 16:30 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

Bestand am 30.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30    Uhr

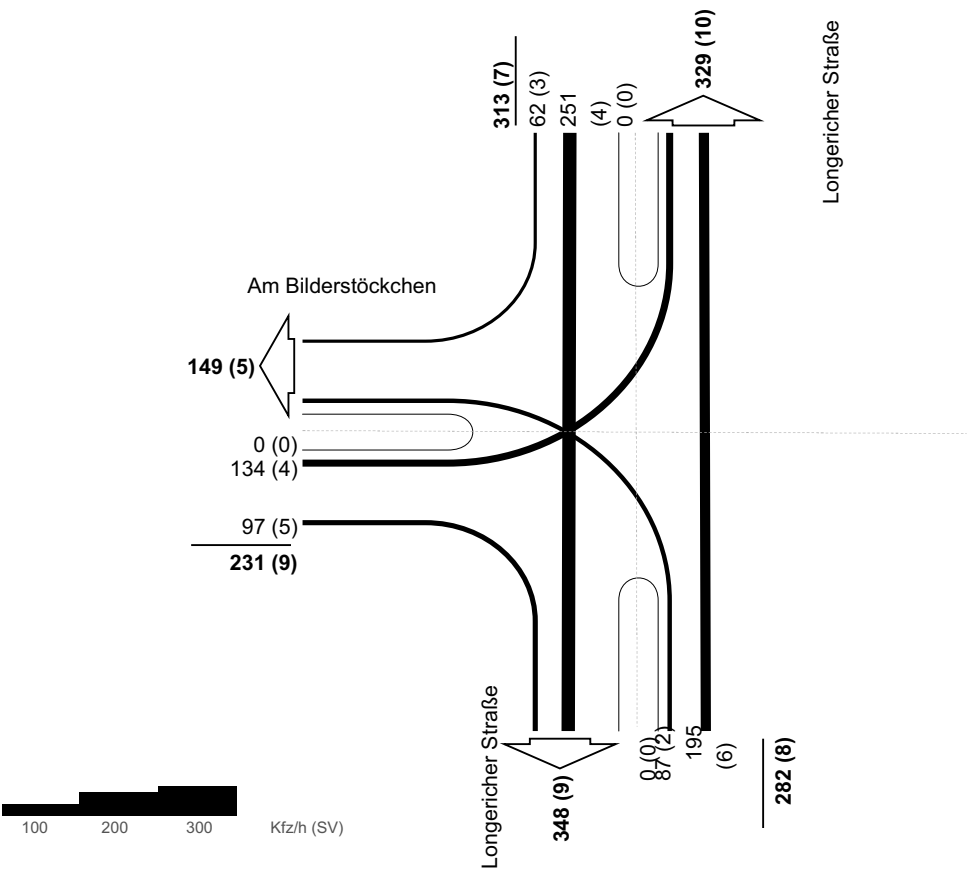
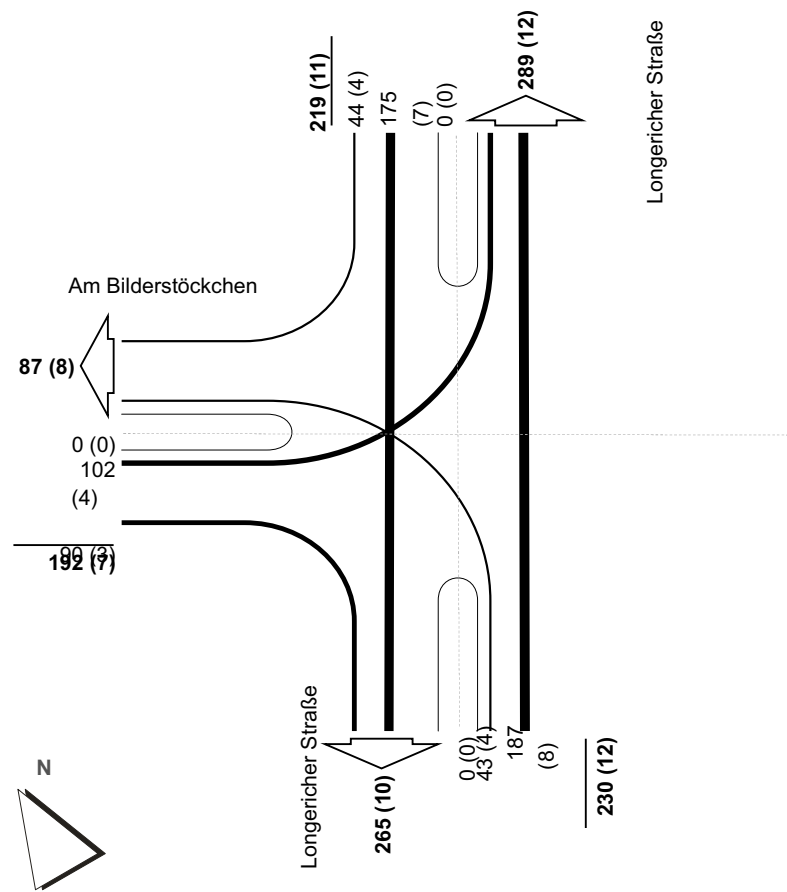
Bestand am 30.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:15 - 16:15    Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Am Bilderstöckchen

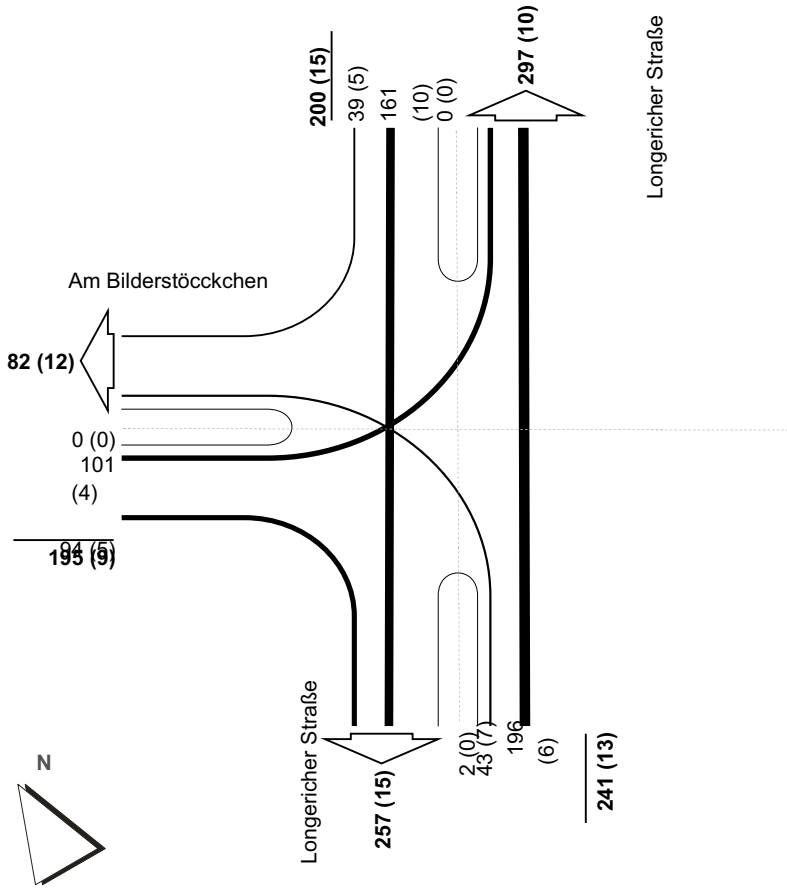
Bestand am 28.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:45 - 08:45 Uhr

Bestand am 28.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr

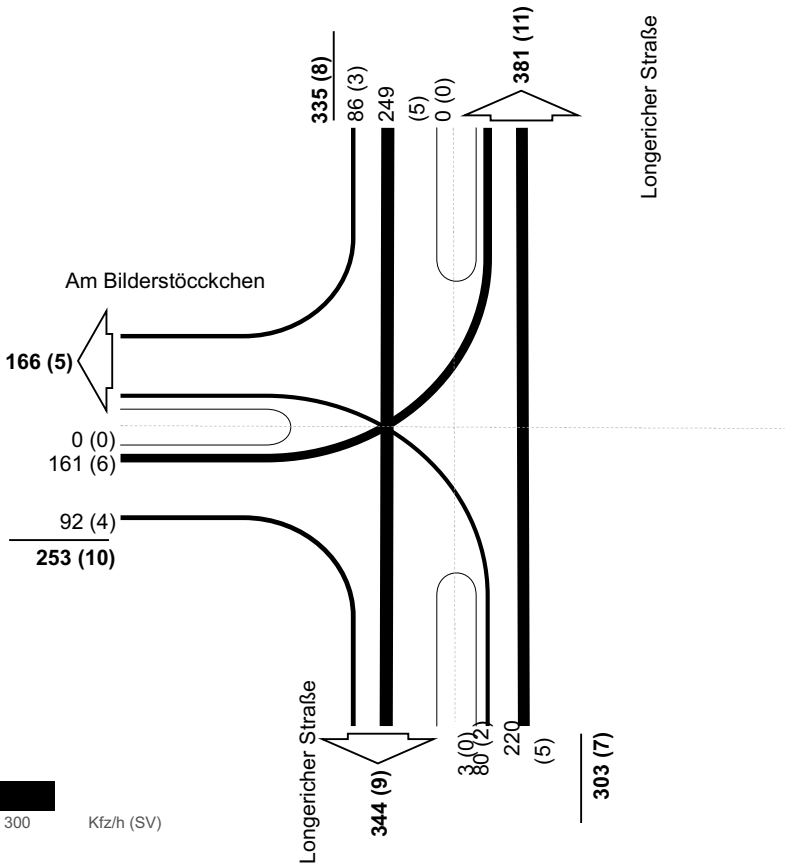


Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

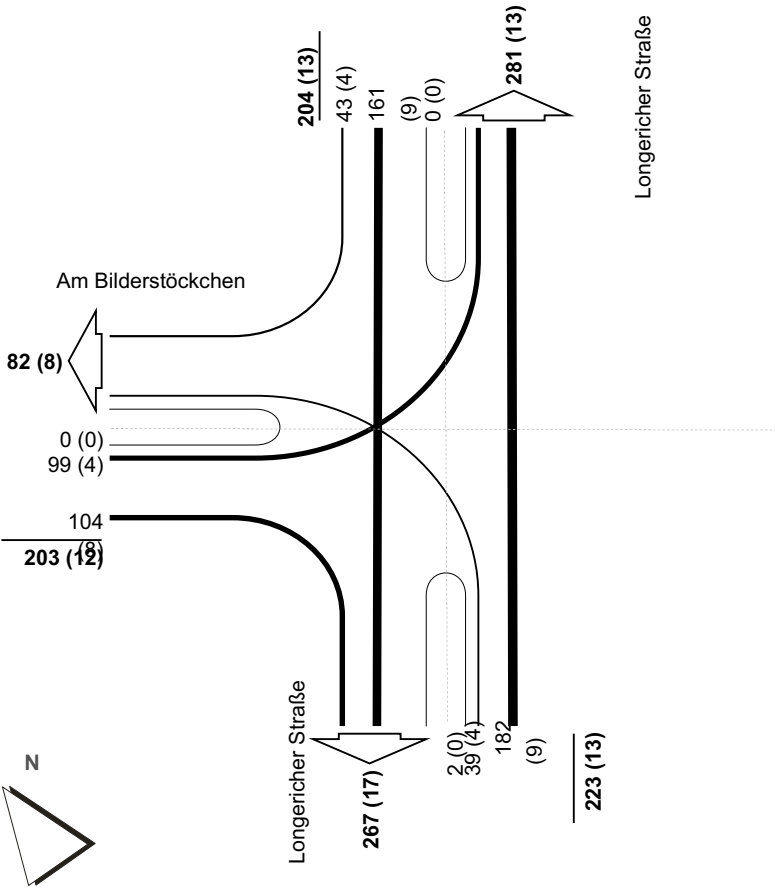


Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:30 - 16:30 Uhr

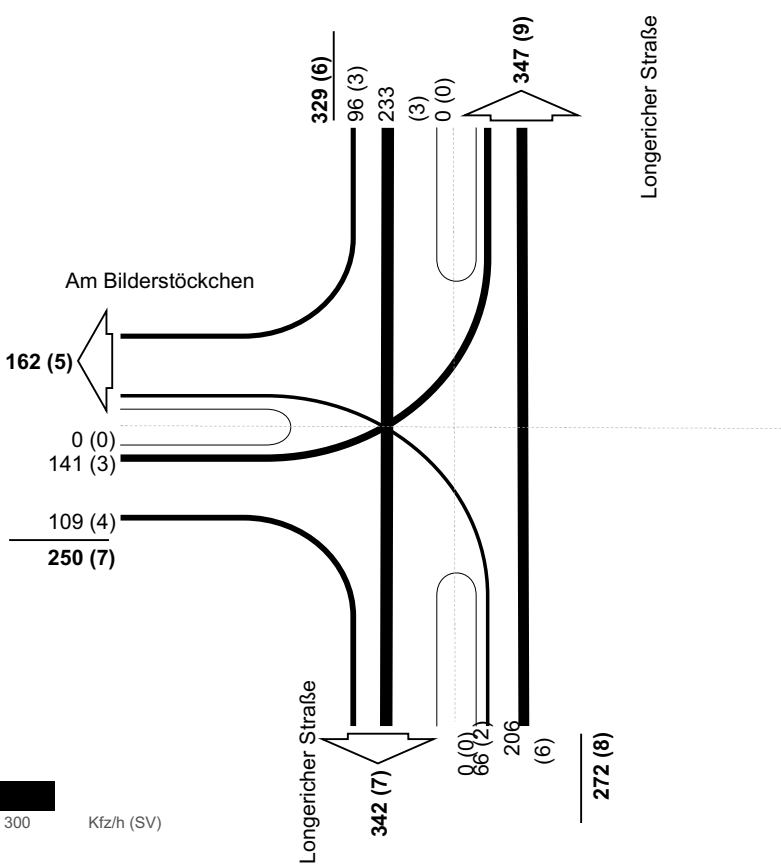


Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 30.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr



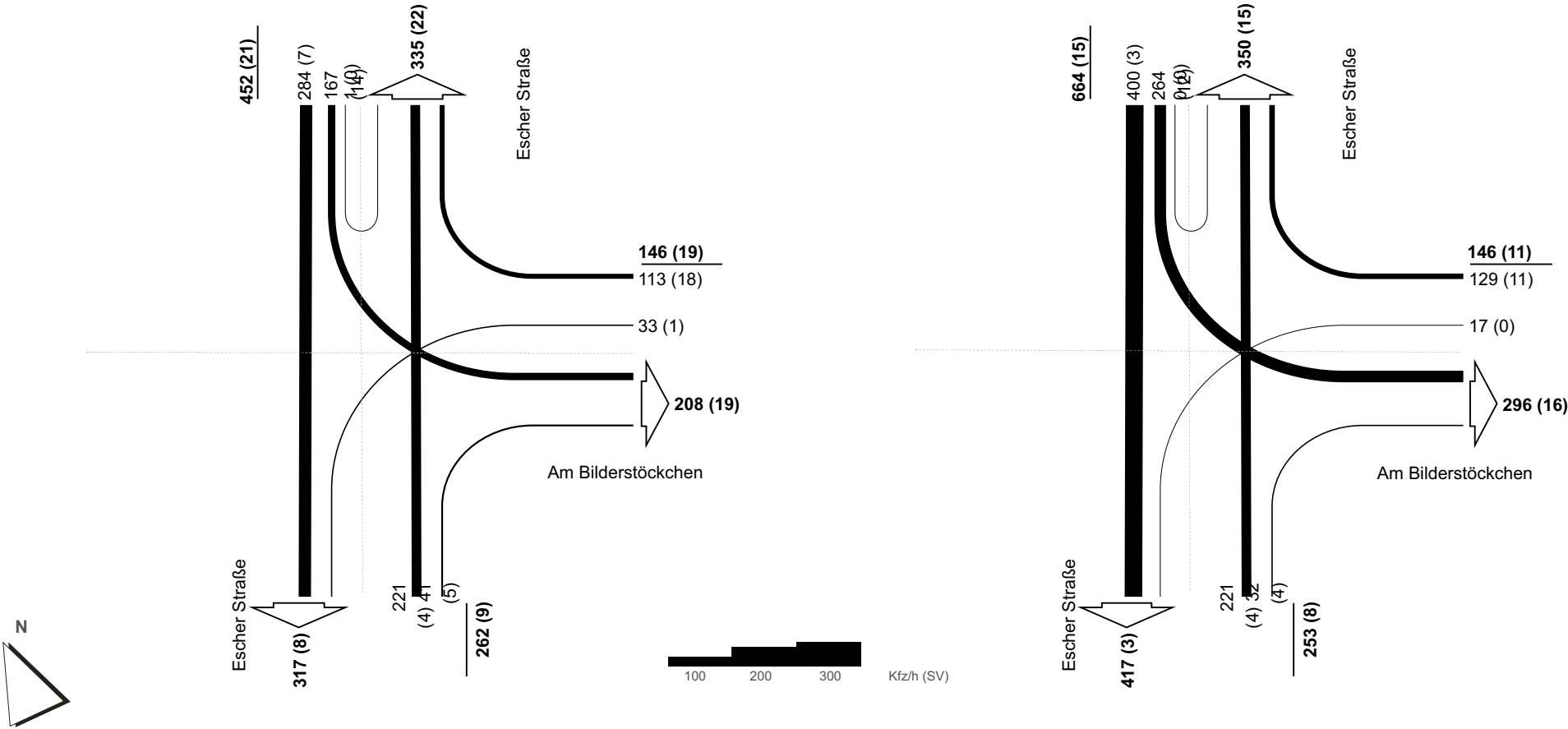
Bestand am 30.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:15 - 16:15 Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 28.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

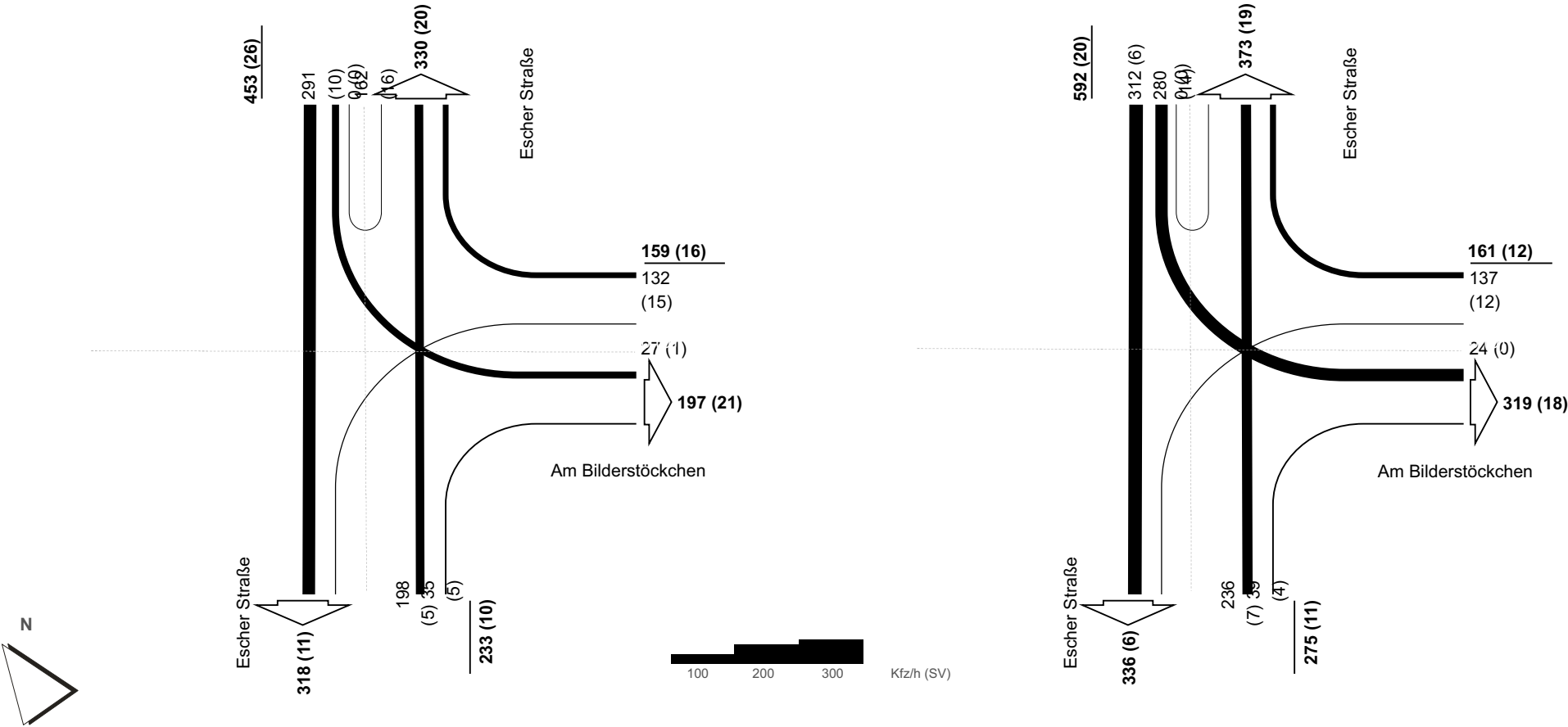
Bestand am 28.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

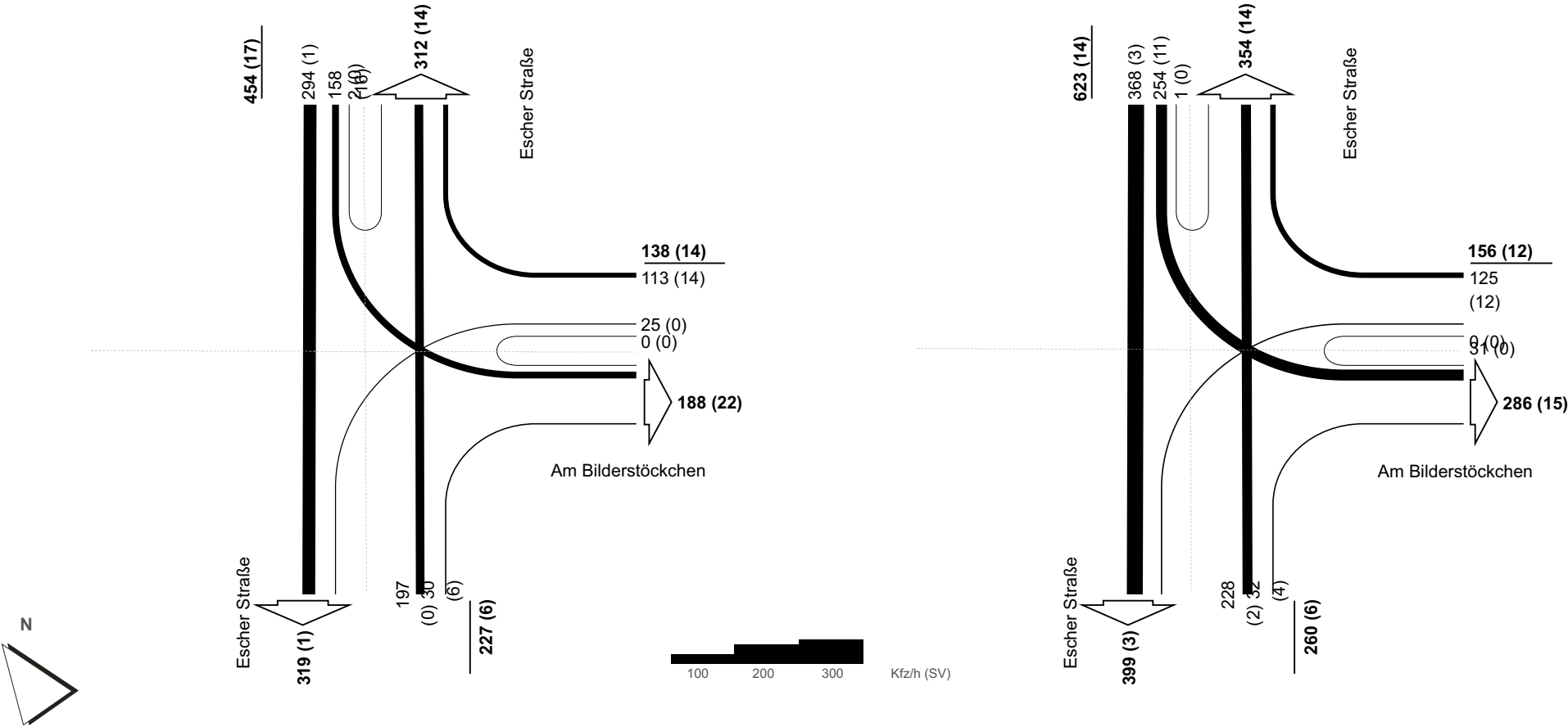
Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:15 - 16:15 Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 30.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

Bestand am 30.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:45 - 16:45 Uhr



### Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße

**Bestand am 29.03.2023**      **vormittägliche Spitzenstunde**

**Zählzeitraum:** 06:00 - 10:00 Uhr

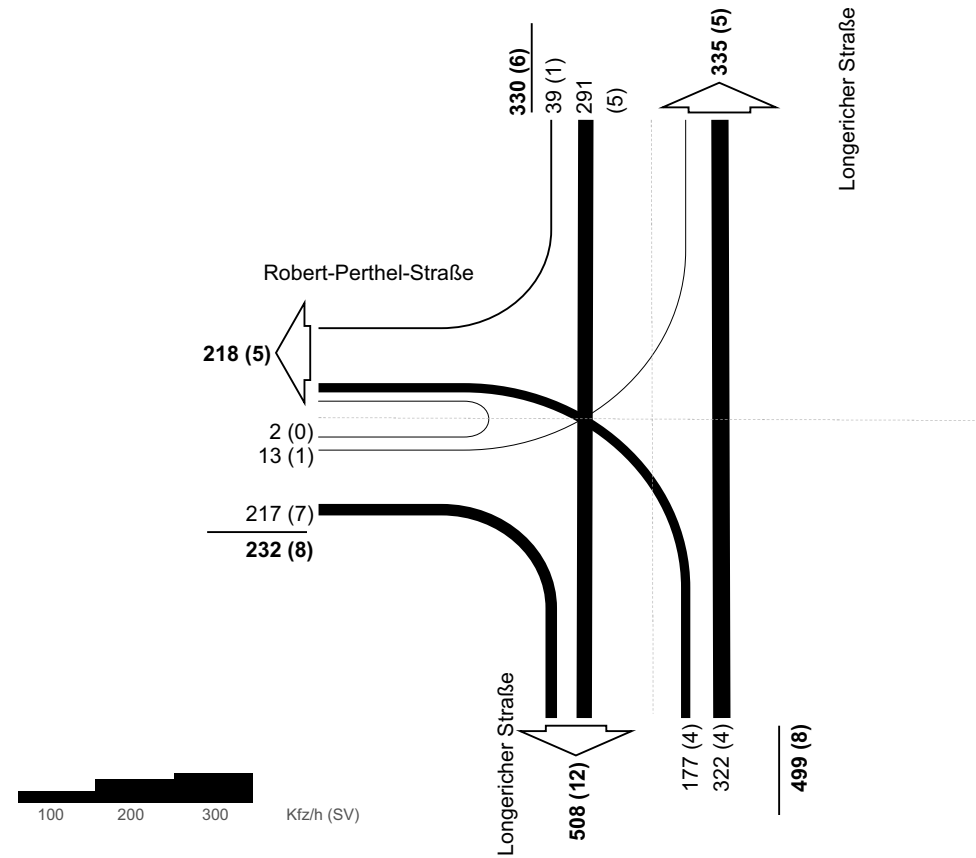
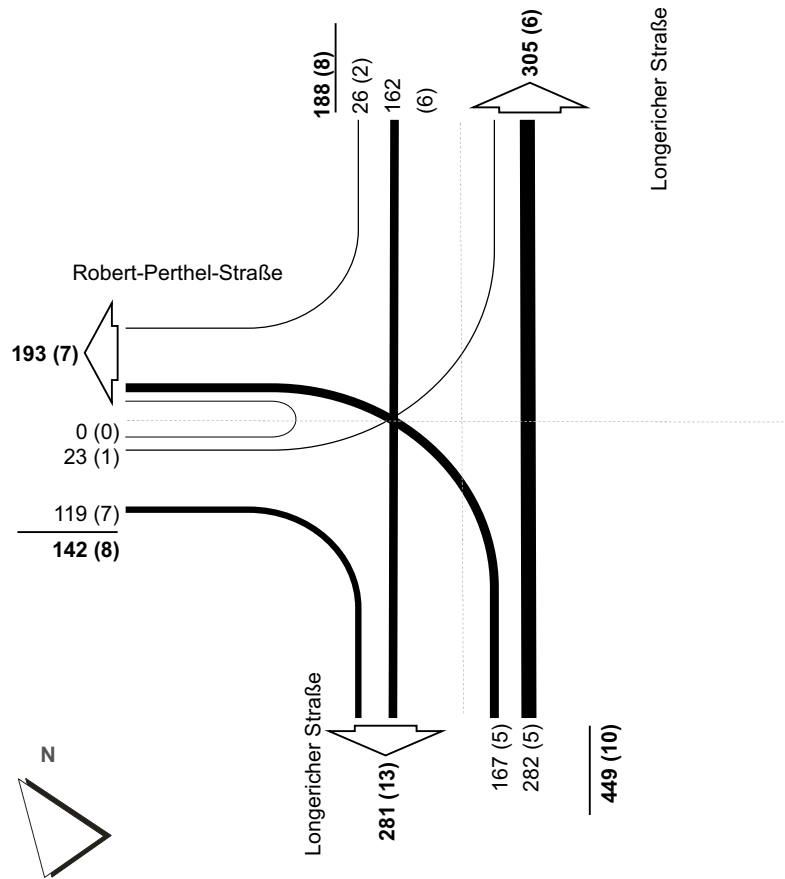
**dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr**

**Bestand am 29.03.2023**

**nachmittägliche Spitzenstunde**

**Zählzeitraum:** 15:00 - 19:00 Uhr

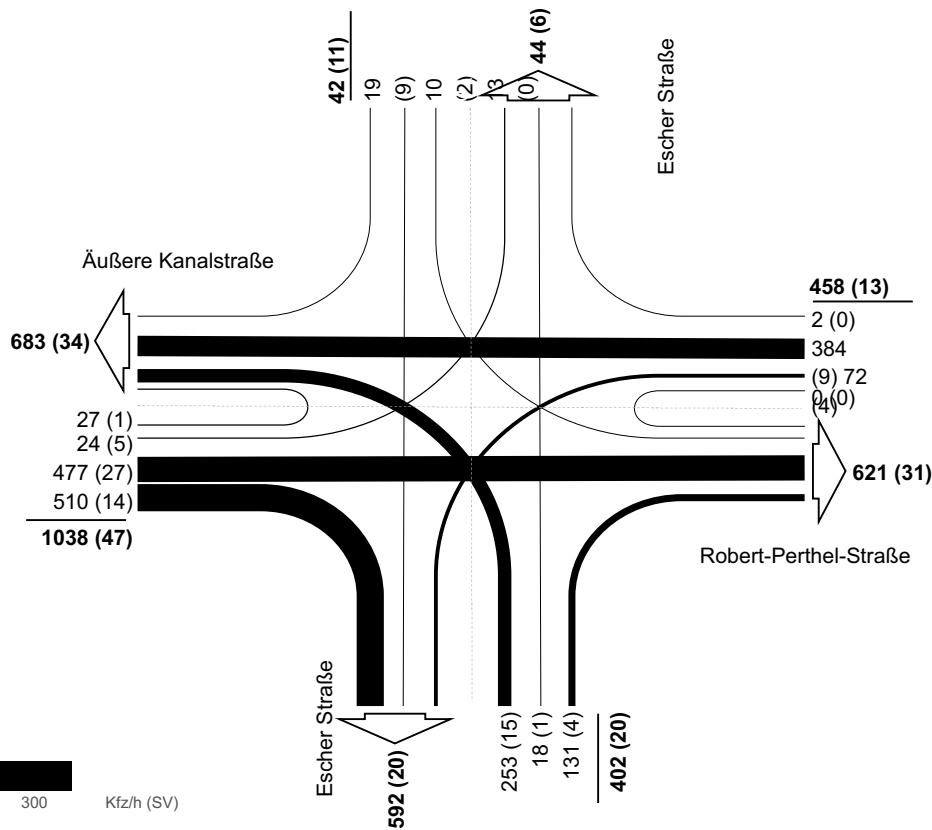
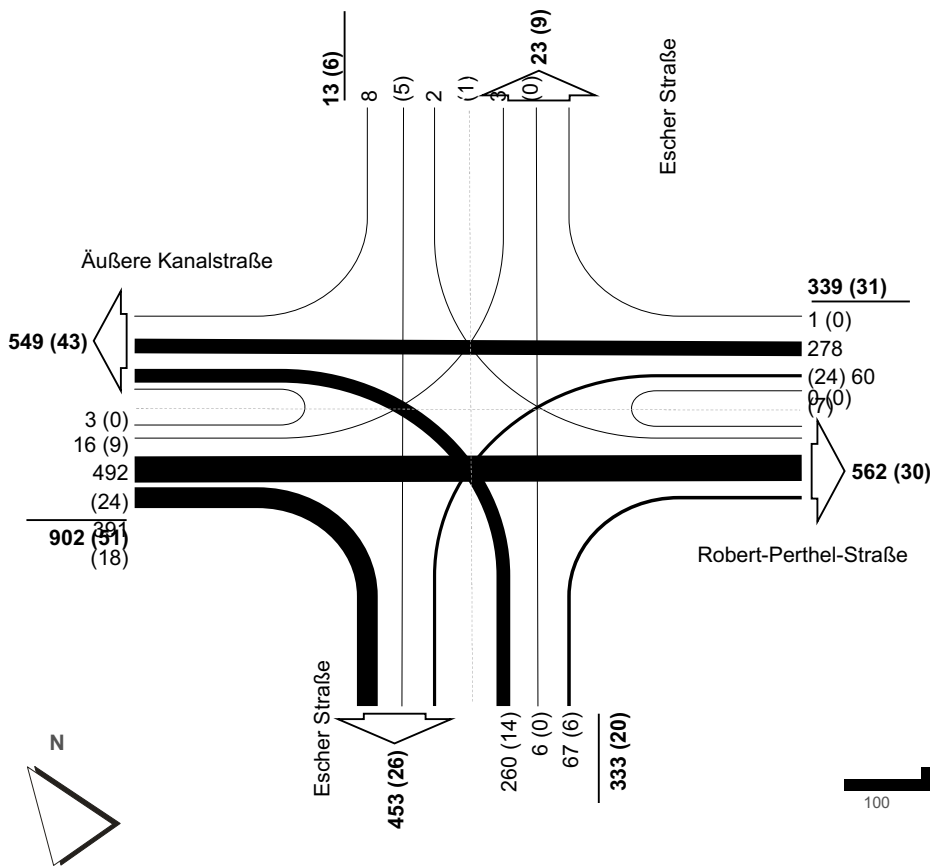
**dargestellte Belastungen: 15:30 - 16:30 Uhr**



Knotenstrombelastung - Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            06:00 - 10:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

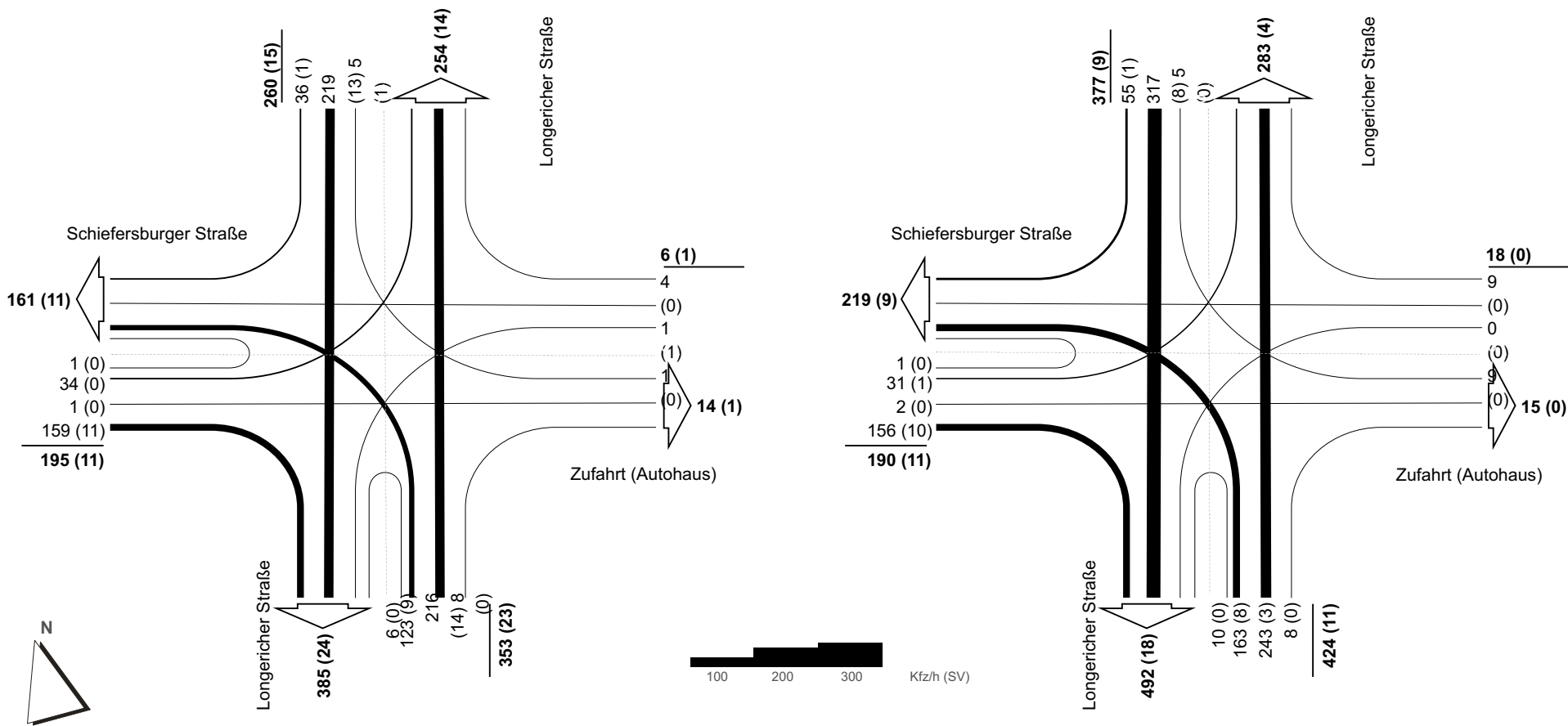
Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            15:00 - 19:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:15 - 16:15 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Schiefersburger Weg

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            06:00 - 10:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

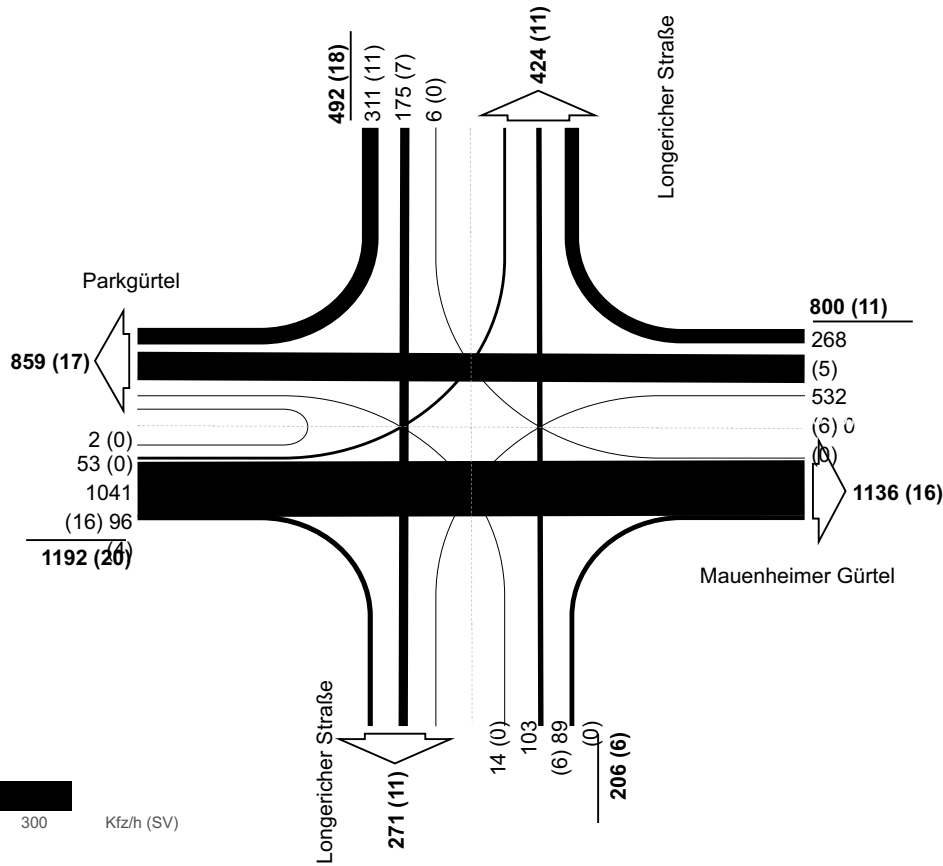
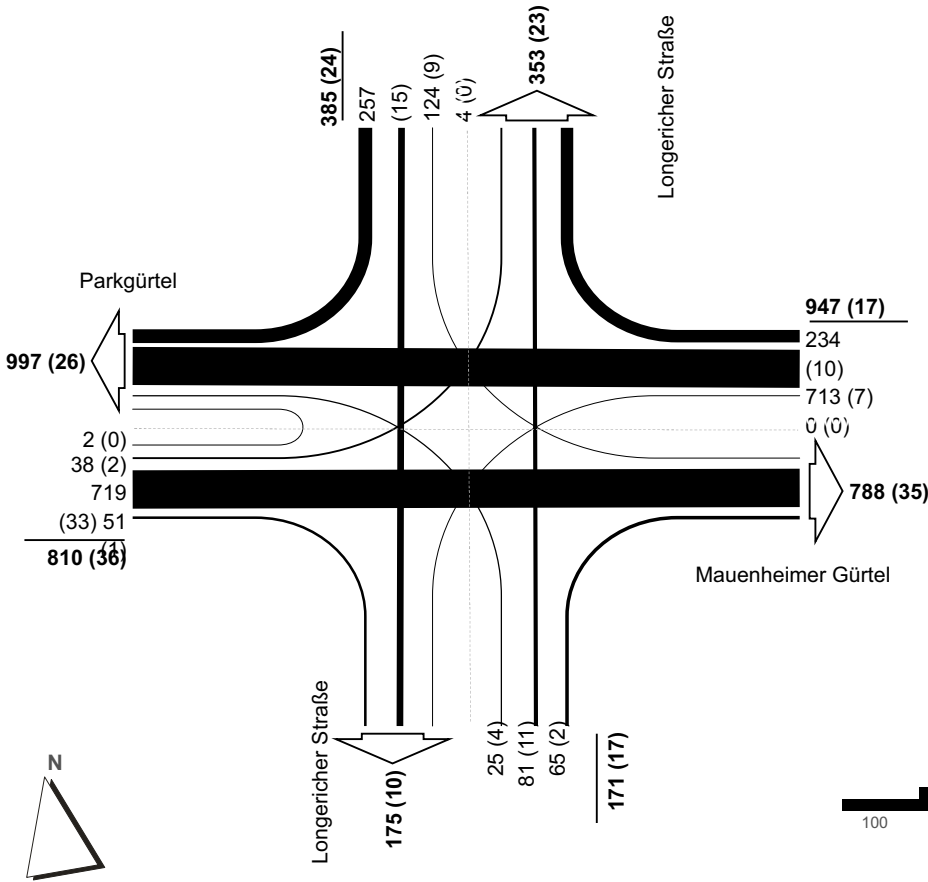
Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            15:00 - 19:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:45 - 16:45 Uhr



Knotenstrombelastung - Parkgürtel / Longericher Straße / Mauenheimer Gürtel

Bestand am 29.03.2023      vormittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            06:00 - 10:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 07:30 - 08:30 Uhr

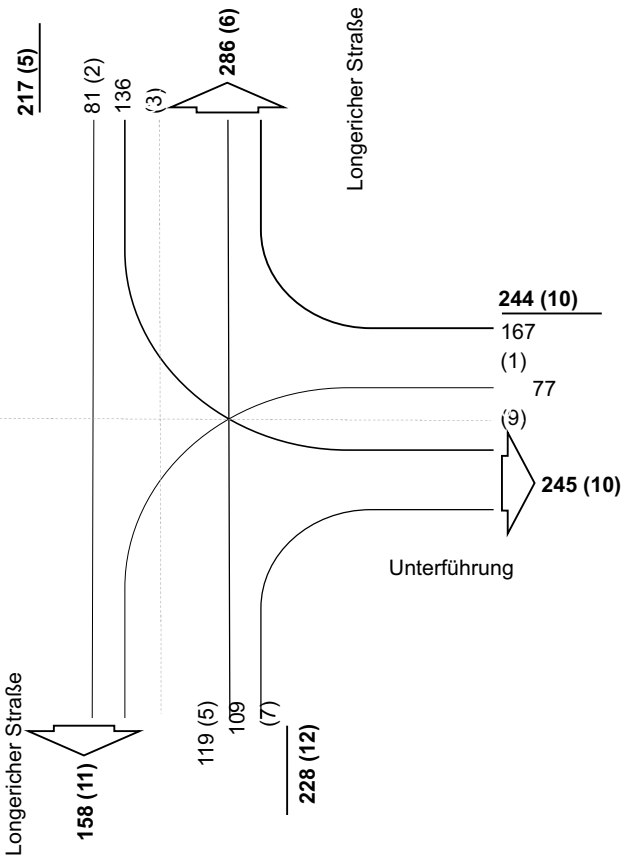
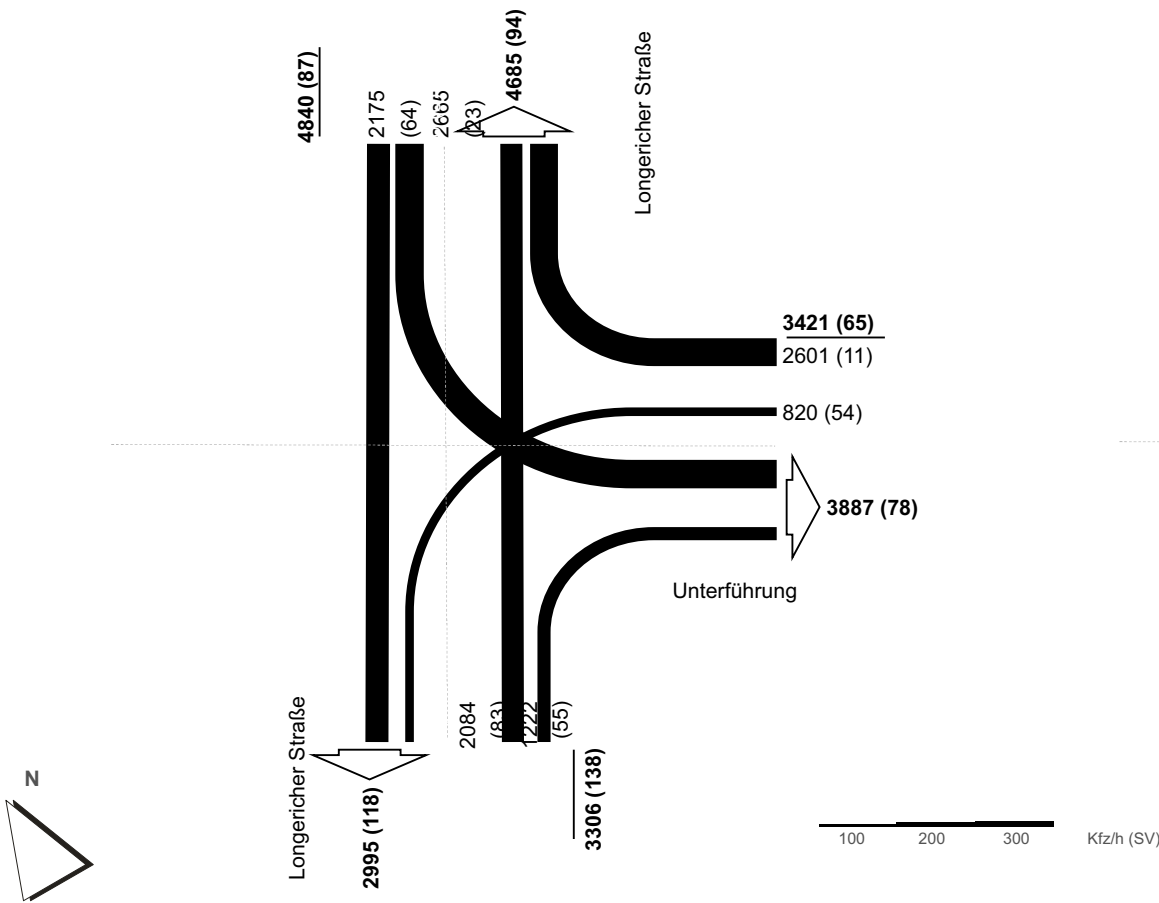
Bestand am 29.03.2023      nachmittägliche Spitzenstunde  
Zählzeitraum:            15:00 - 19:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 15:45 - 16:45 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

Bestand am 28.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr

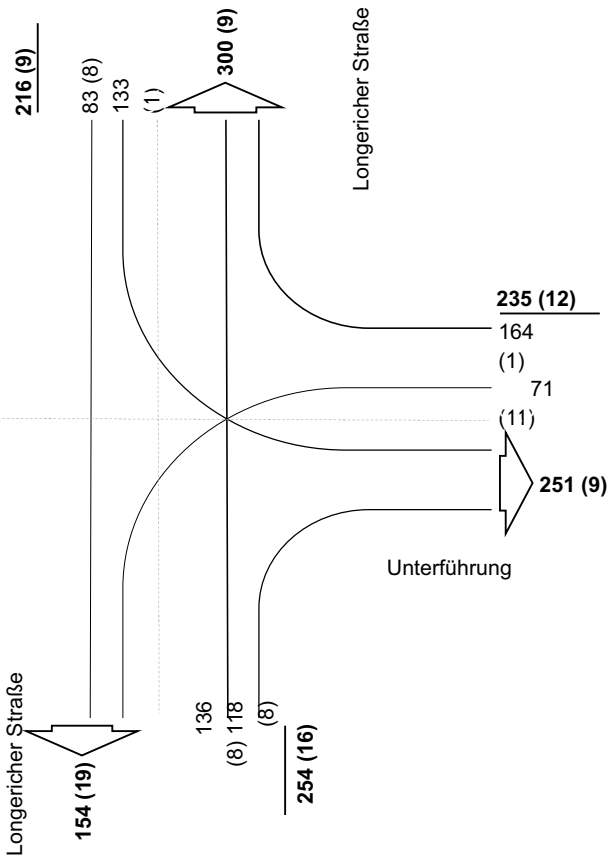
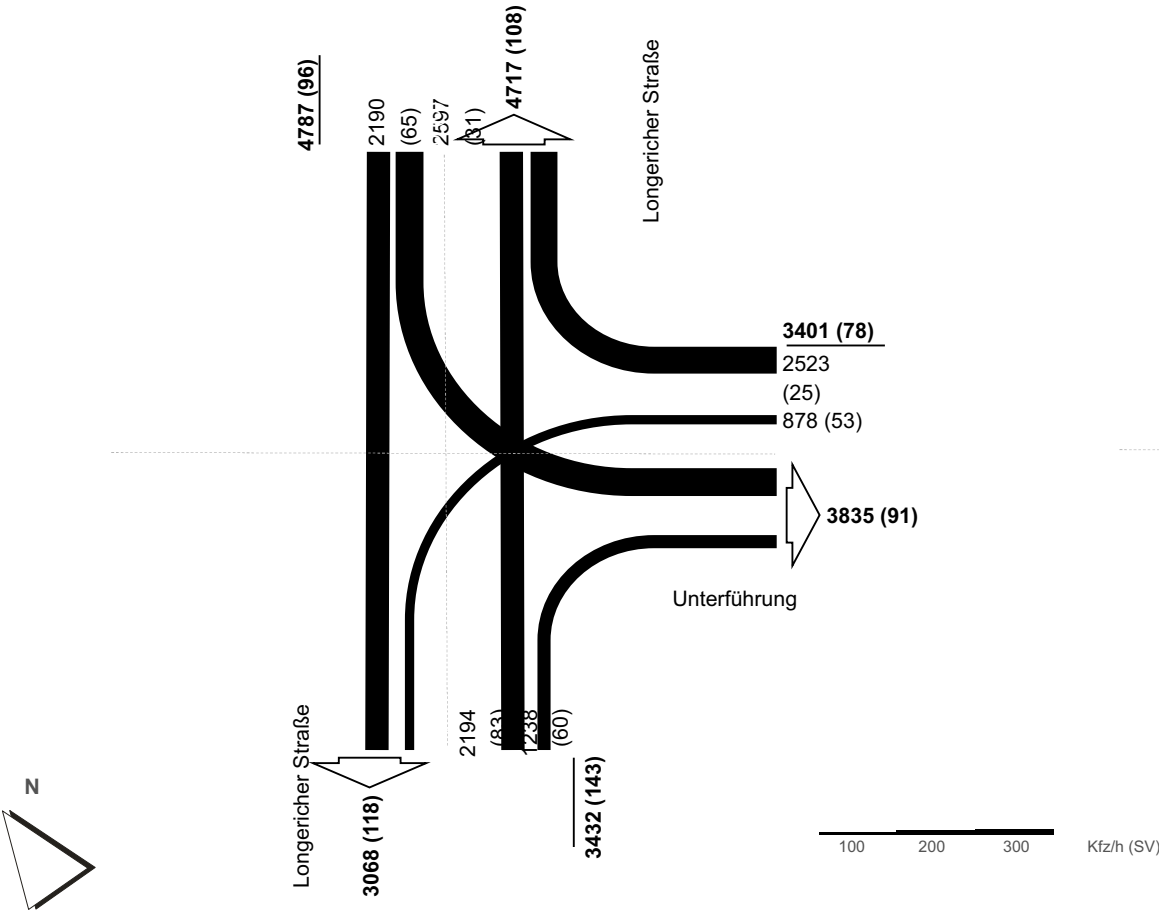
Bestand am 28.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

Bestand am 29.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr

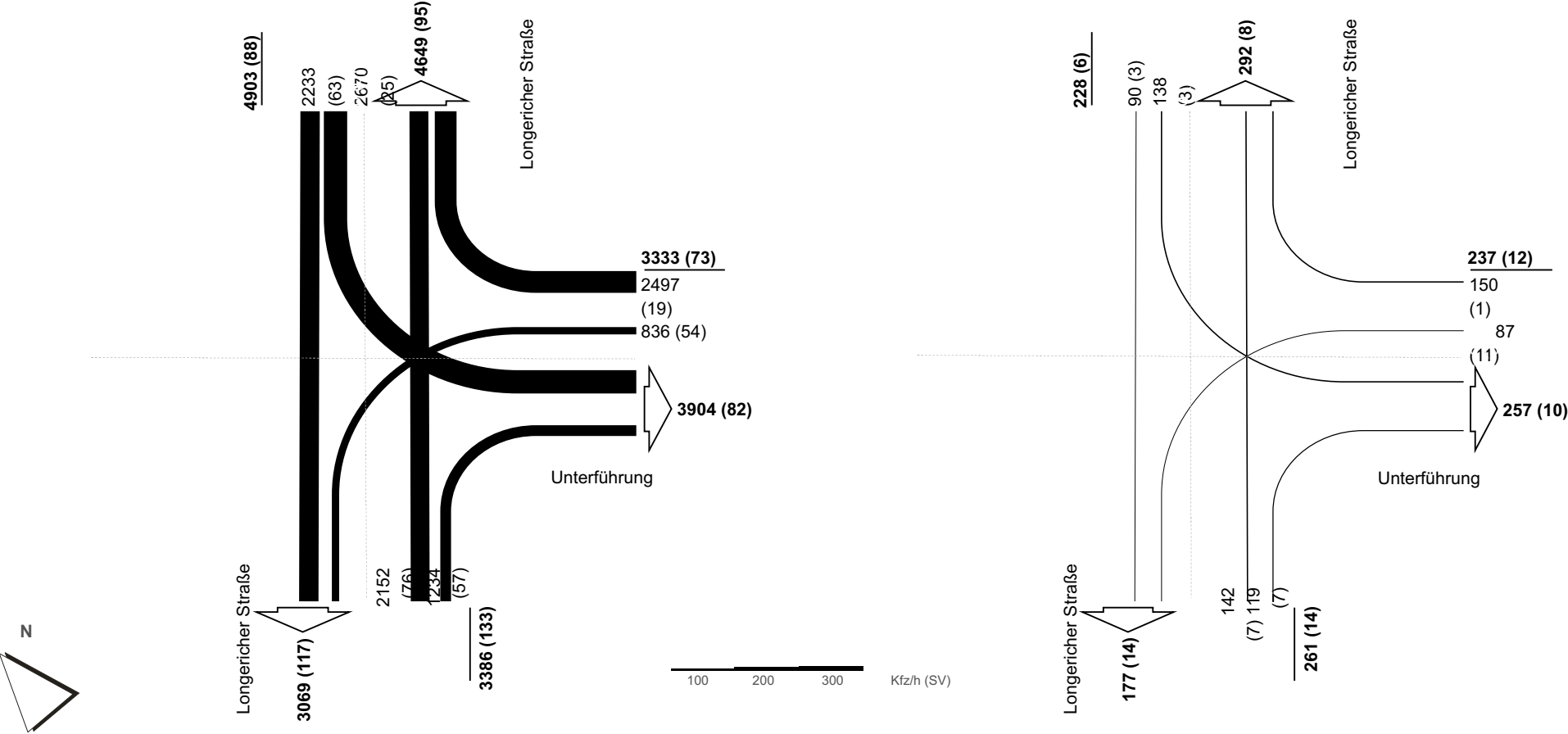
Bestand am 29.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Unterführung (Verbindung zur Etzelstraße)

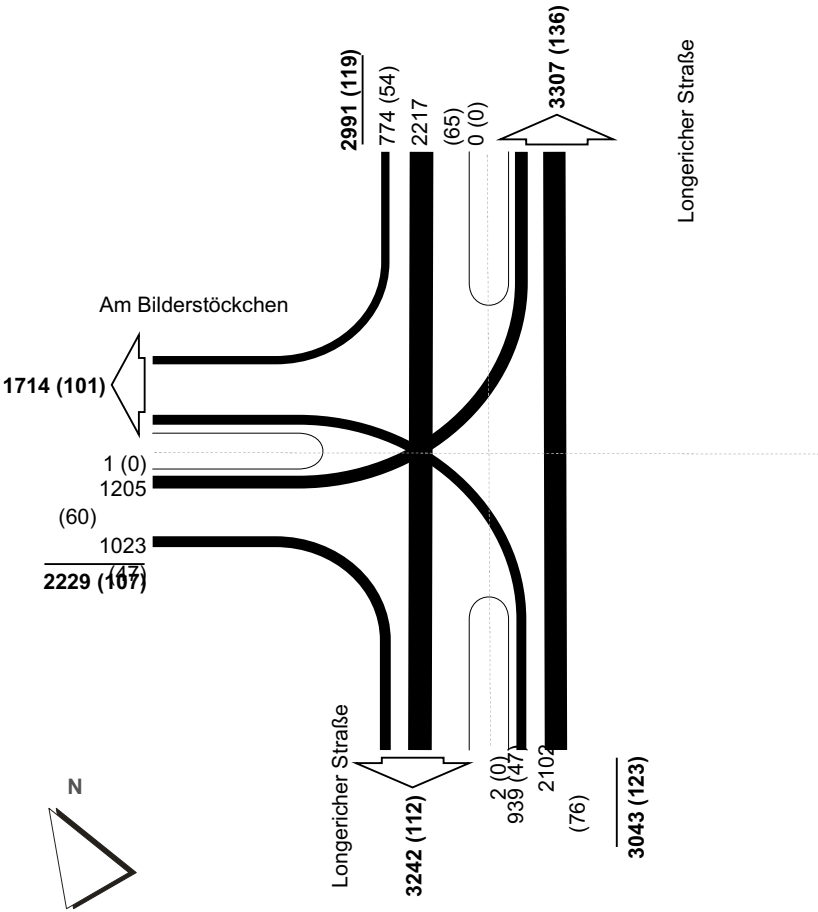
Bestand am 30.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr

Bestand am 30.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr

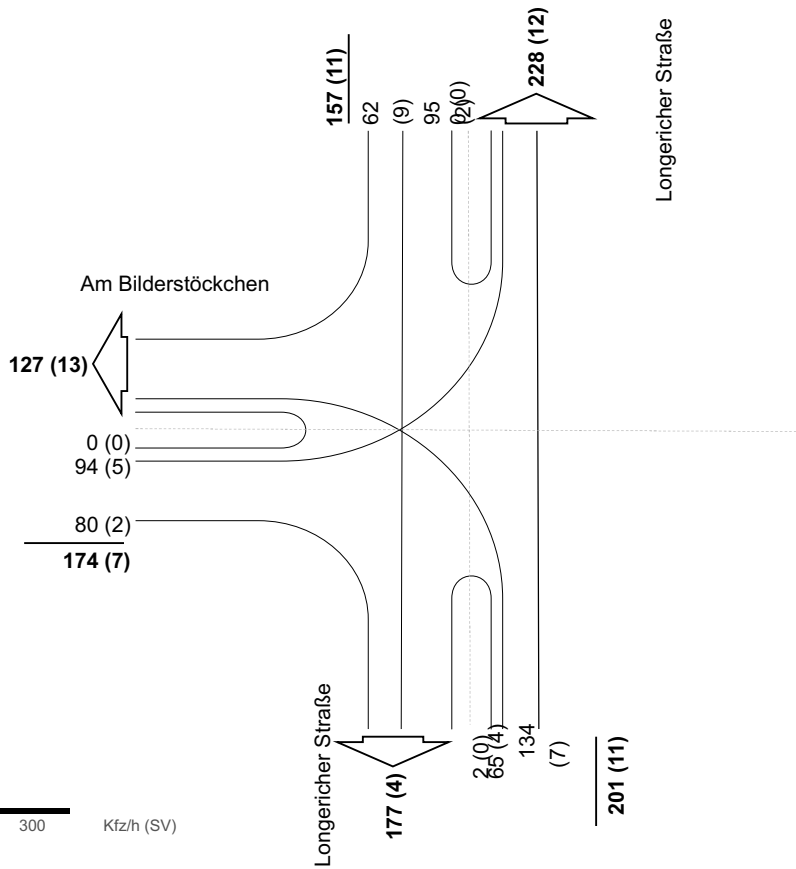


Knotenstrombelastung - Longericher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 28.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr



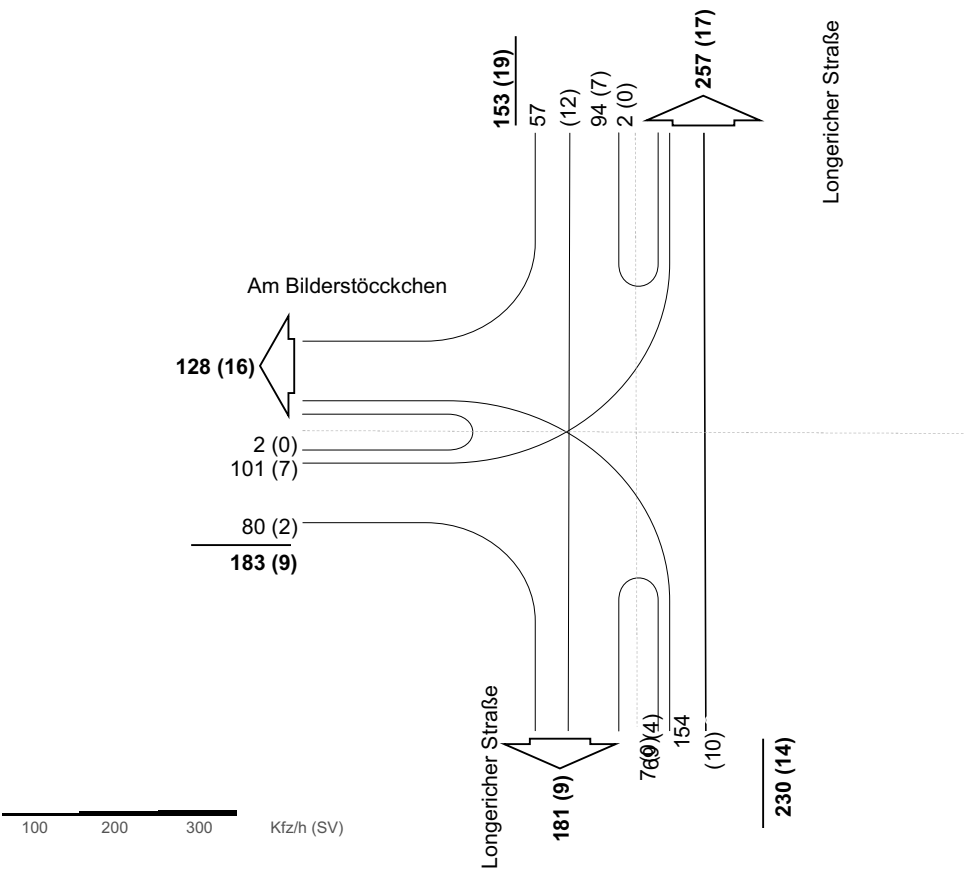
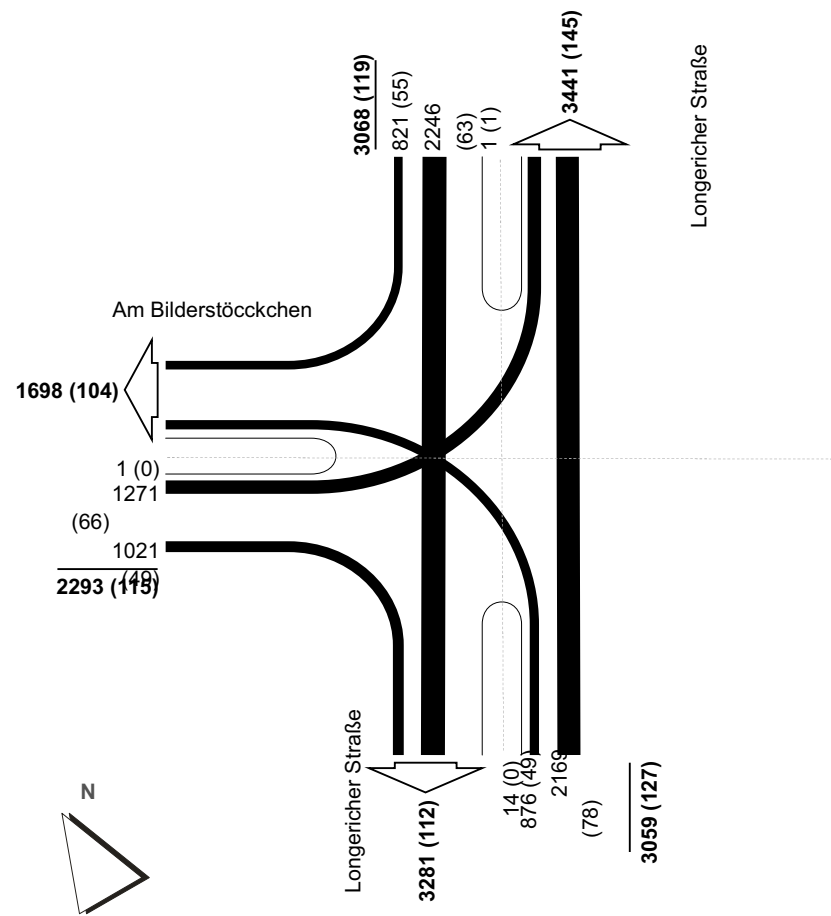
Bestand am 28.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Langericher Straße / Am Bilderstöckchen

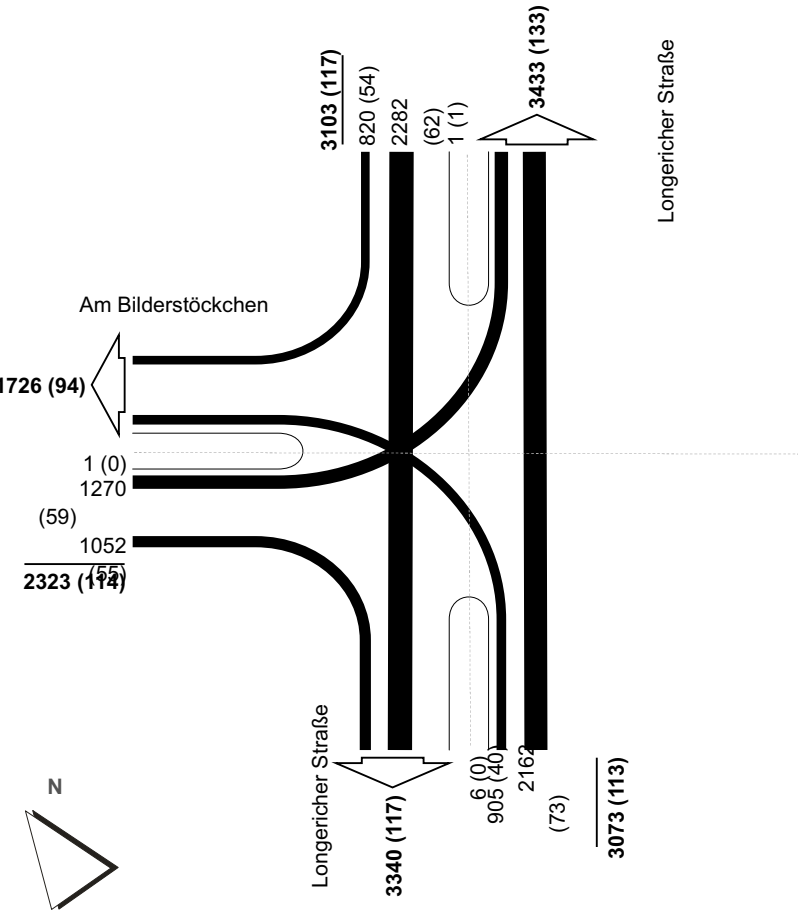
Bestand am 29.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr

Bestand am 29.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr

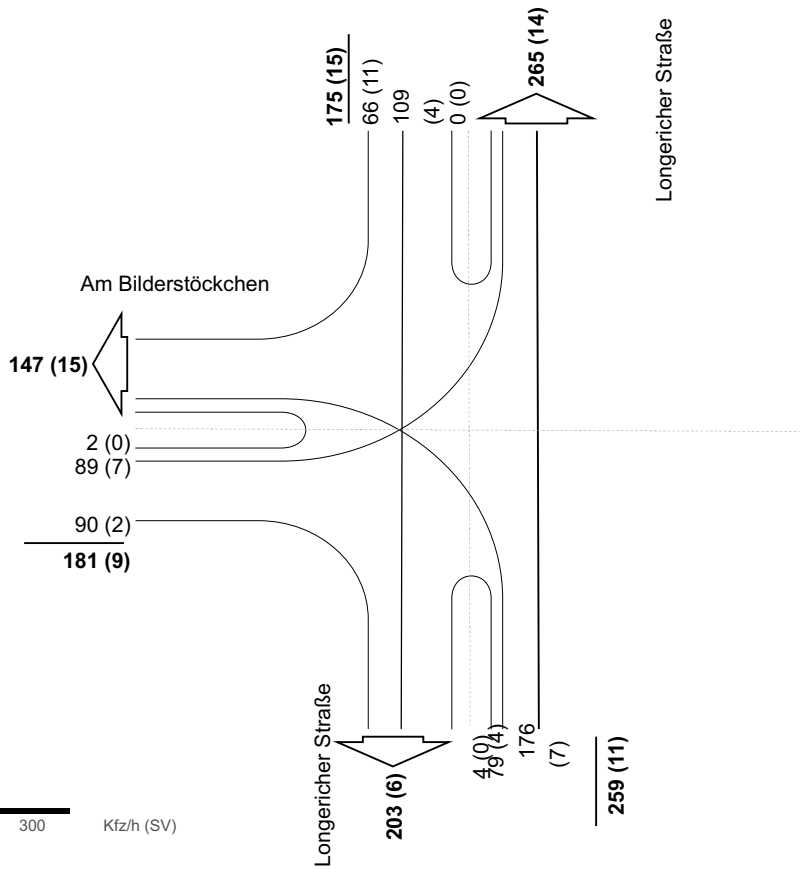


Knotenstrombelastung - Langericher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 30.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr



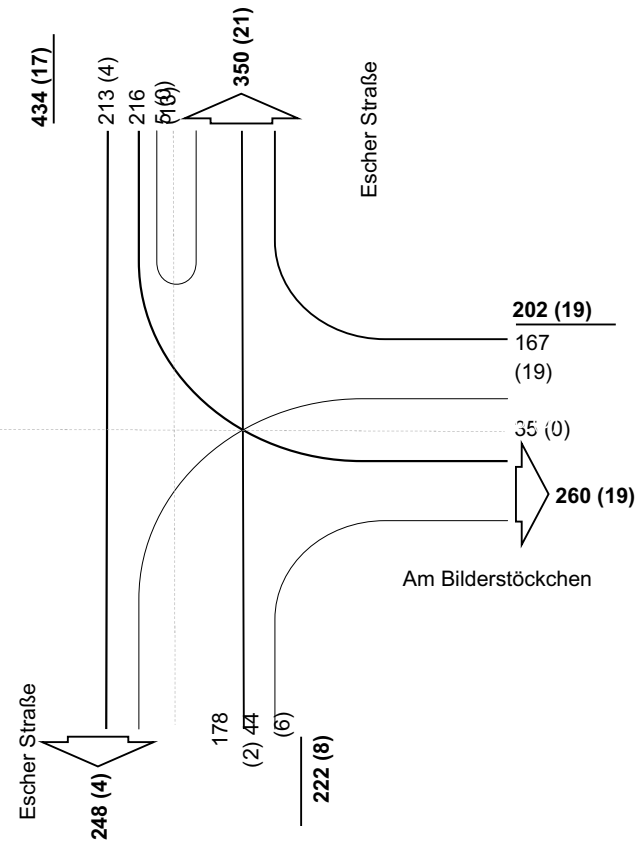
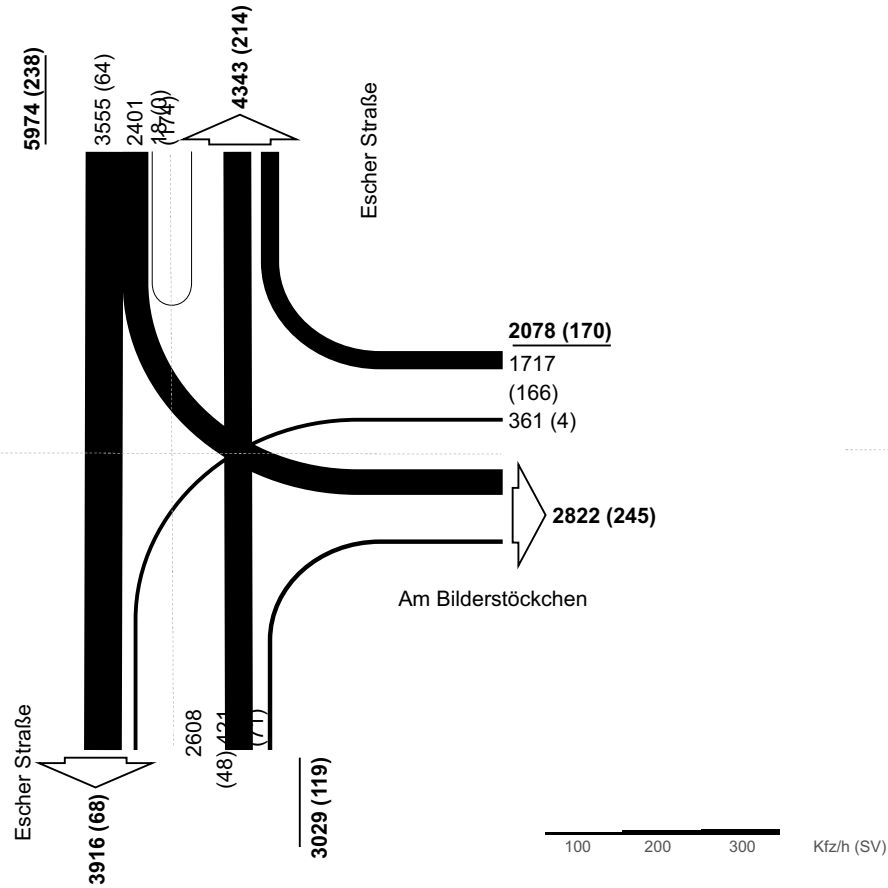
Bestand am 30.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 28.03.2023      Tag (06-22)  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00    Uhr

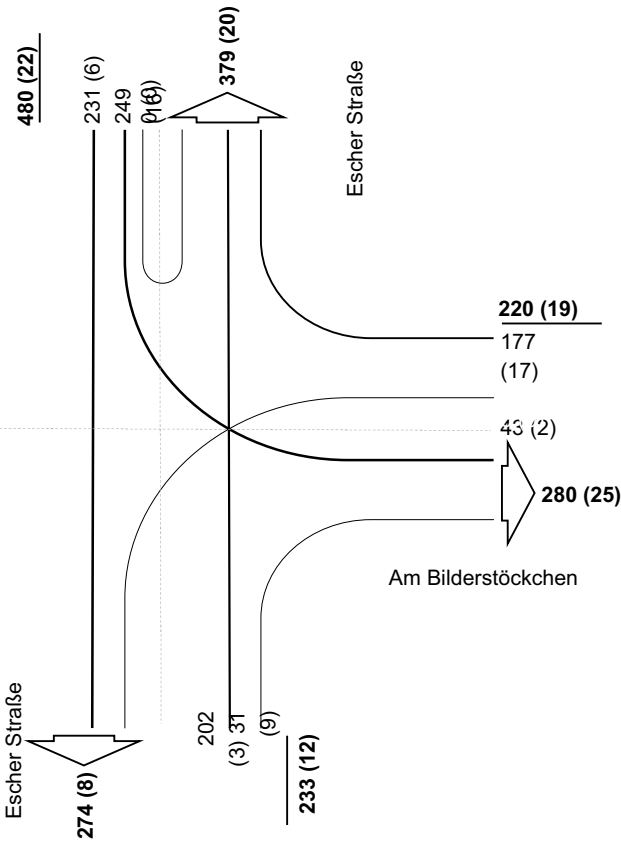
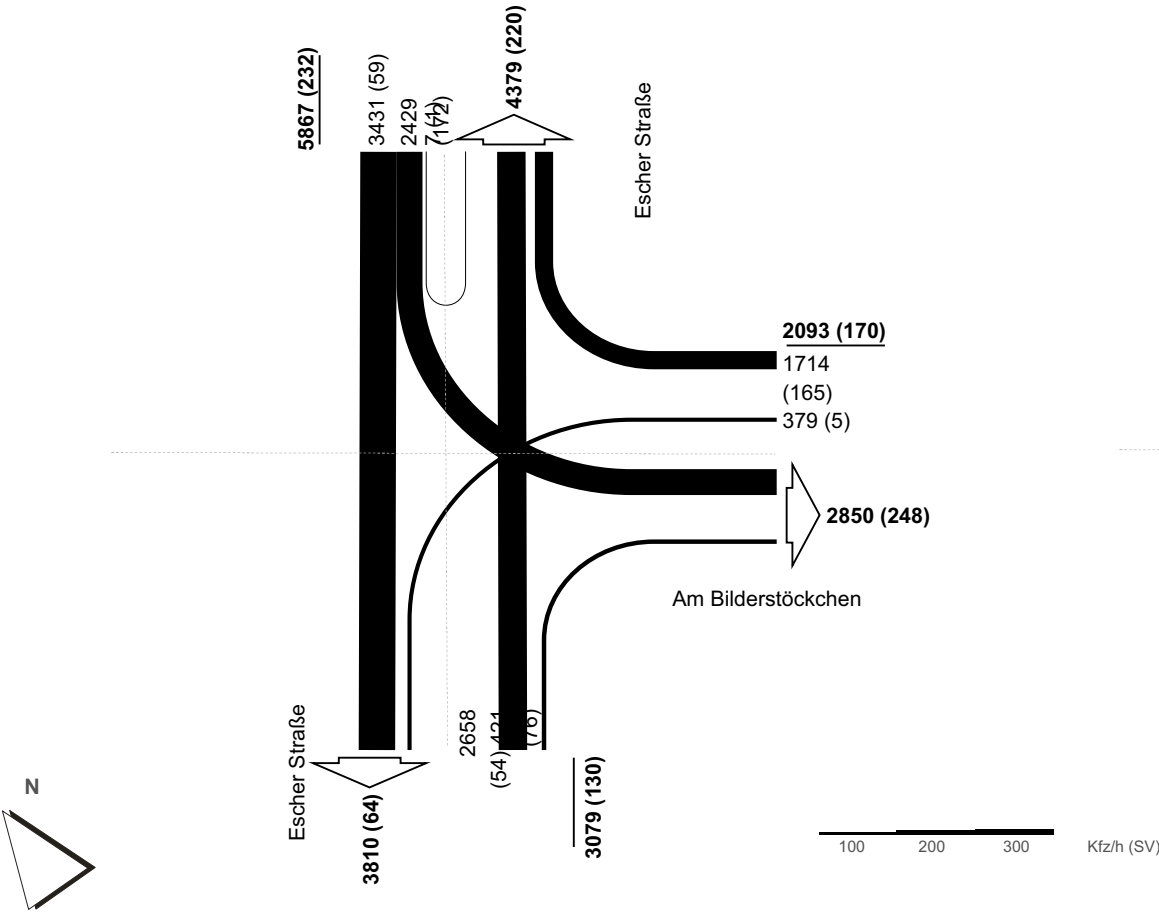
Bestand am 28.03.2023      Nacht (22-06)  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00    Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 29.03.2023      Tag (06-22)  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00    Uhr

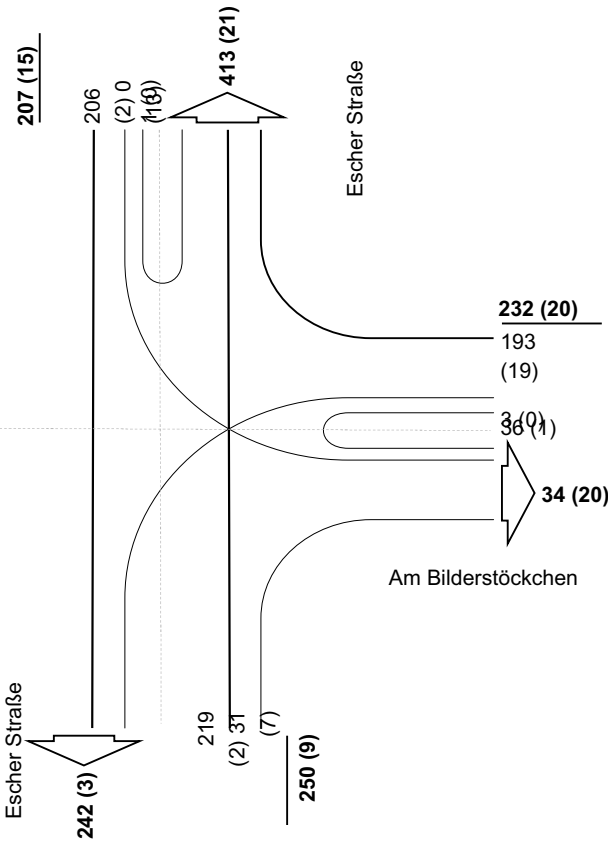
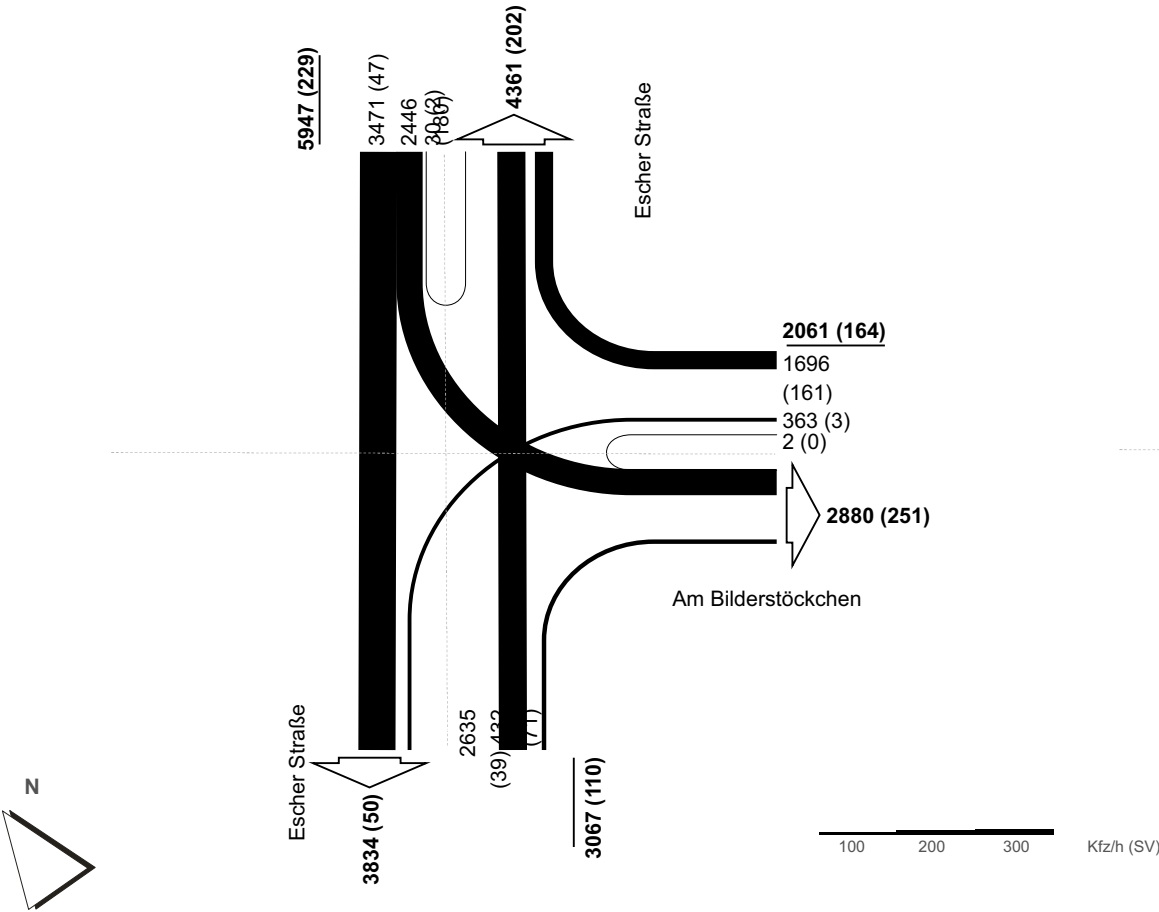
Bestand am 29.03.2023      Nacht (22-06)  
Zählzeitraum:            00:00 - 00:00    Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00    Uhr



Knotenstrombelastung - Escher Straße / Am Bilderstöckchen

Bestand am 30.03.2023 Tag (06-22)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 06:00 - 22:00 Uhr

Bestand am 30.03.2023 Nacht (22-06)  
Zählzeitraum: 00:00 - 00:00 Uhr  
dargestellte Belastungen: 22:00 - 06:00 Uhr



## **Anlage 2: Verkehrserzeugungsrechnung**

Verkehrserzeugungsrechnung - Nutzer / 24h

| ÜBERSICHT NUTZUNGEN         |                 |           |           |           |           |
|-----------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nutzung                     | Gesamt-vorhaben | Bereich 1 | Bereich 2 | Bereich 3 | Bereich 4 |
| Baufeld 1 GE                |                 |           |           |           |           |
| Bruttobaulandfläche in ha   | 0,443           | 0,443     |           |           |           |
| Anteil am gesamten Vorhaben | 100%            | 100%      | 0%        | 0%        | 0%        |
| Baufeld 2 GE                |                 |           |           |           |           |
| Bruttobaulandfläche in ha   | 0,600           | 0,600     |           |           |           |
| Anteil am gesamten Vorhaben | 100%            | 100%      | 0%        | 0%        | 0%        |
| Baufeld 3 MU                |                 |           |           |           |           |
| Wohnen (WE)                 | 56              |           |           |           |           |
| Hotel (BGF)                 | 5.043           |           |           |           |           |
| Gastronomie (BGF)           | 387             |           |           |           |           |
| Büro/Co-Working (BGF)       | 1.166           |           |           |           |           |
| Einzelhandel (BGF)          | 1.825           |           |           |           |           |
| Einzelhandel (VKF)          | 1.199           |           |           |           |           |
| Baufeld 4 MU                |                 |           |           |           |           |
| Wohnen (WE)                 | 298             |           |           |           |           |
| Gastronomie (BGF)           | 159             |           |           |           |           |
| Kita (Plätze)               | 100             |           |           |           |           |

| NUTZERMENGEN - Berechnung Ver_Bau |                                               |                  |        |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|------------------|--------|
| Nutzung                           | Wertespektrum                                 | spez. Wert       | Anzahl |
| Baufeld 1 GE                      |                                               |                  |        |
| Beschäftigte                      | 30-150 Beschäftigte / ha <sup>1</sup>         | 300 <sup>2</sup> | 133    |
| Kunden                            | über Wege pro Beschäftigten                   | -                | -      |
| Baufeld 2 GE                      |                                               |                  |        |
| Beschäftigte                      | 30-150 Beschäftigte / ha <sup>1</sup>         | 300 <sup>4</sup> | 180    |
| Kunden                            | über Wege pro Beschäftigten                   | -                | -      |
| Baufeld 3 MU                      |                                               |                  |        |
| Bewohner                          | 2,3 Einwohner / WE <sup>3</sup>               | 2,3              | 129    |
| Besucher (Einwohner)              | über Wege pro Bewohner                        | -                | -      |
| Beschäftigte (Hotel)              | 50-100qm BGF / Beschäftigtem <sup>4</sup>     | 75               | 67     |
| Hotelgäste                        | 2 Pers./Zimmer; 50 m² BGF/Zimmer <sup>8</sup> | -                | 202    |
| Beschäftigte (Einzelhandel)       | 70-100 qm BGF / Beschäftigtem <sup>7</sup>    | 85               | 21     |
| Kunden (Einzelhandel)             | 0,40-0,60 Kunden/qm VKF <sup>9</sup>          | 0,60             | 719    |
| Beschäftigte (Gastro)             | 40-80 qm BGF / Beschäftigtem <sup>5</sup>     | 60               | 6      |
| Kunden (Gastro)                   | Berechnung über Beschäftigtenwege             | -                | -      |
| Beschäftigte (Büro/Co-Working)    | 20-40 qm BGF / Beschäftigtem <sup>6</sup>     | 30               | 39     |
| Kunden (Büro/Co-Working)          | Berechnung über Beschäftigtenwege             | -                | -      |
| Baufeld 4 MU                      |                                               |                  |        |
| Bewohner                          | 2,3 Einwohner / WE <sup>3</sup>               | 2,3              | 685    |
| Besucher (Einwohner)              | über Wege pro Bewohner                        | -                | -      |
| Beschäftigte (Kita)               | 0,22-0,26 Beschäftigte / Platz <sup>10</sup>  | 0,24             | 24     |
| Kinder                            | -                                             | -                | 100    |
| Beschäftigte (Gastro)             | 40-80 qm BGF / Beschäftigtem <sup>5</sup>     | 60               | 3      |
| Kunden (Gastro)                   | Berechnung über Beschäftigtenwege             | -                | -      |

Anmerkungen

Fußnote

- <sup>1</sup> Brutto-Beschäftigtendichte in Abhängigkeit vom Baugebietstyp GE-Gebiet (FGSV), Ansatz des oberen Wertes
- <sup>2</sup> Ansatz auf der sicheren Seite
- <sup>3</sup> entspr. Berechnungsformel aus dem kooperativen Baulandmodell der Stadt Köln. Eine Wohnung hat standardmäßig 90 m² BGF und die Erstbelegungsquote 2,3 Einwohner/WE
- <sup>4</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) je Beschäftigtem in Abhängigkeit von der Branche; Hotels (HSVV)
- <sup>5</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) je Beschäftigtem in Abhängigkeit von der Branche: Restaurants/Gastronomie (FGSV)
- <sup>6</sup> Büronutzung, Großraumbüros und Einzelzimmer (Quelle: FGSV)
- <sup>7</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) je Beschäftigtem in Abhängigkeit von der Branche: Verbrauchermarkt (FGSV)
- <sup>8</sup> Planungsansatz
- <sup>9</sup> Kunden- und Besucheraufkommen je qm Verkaufsfläche je mittlerem Werktag Verbrauchermarkt (FGSV)
- <sup>10</sup> Beschäftigtenzahl je Platz bei Kitas mit Kindern ab 4 Monaten (HSVV)

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / 24h

| TAGESVERKEHRSMENGEN (Bewohner / Beschäftigte & Besucher / Kunden) - Berechnung Ver_Bau |        |                   |                                              |                    |                |                      |            |                                    |            |                                   |                                    |                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------|----------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------------|------------|------------------------------------|------------|-----------------------------------|------------------------------------|----------------------|
| Nutzung                                                                                | Anzahl | Anwesen-<br>heit  | Wegehäufigkeit (externe Wege)                |                    | Anzahl<br>Wege | MIV-Anteil           |            | Besetzungsgrad                     |            | Minderung                         |                                    | Kfz-Fahrten<br>/ 24h |
|                                                                                        |        |                   | Wertespektrum                                | spez. Wert         |                | Wertespektrum        | spez. Wert | Wertespektrum                      | spez. Wert | Verbund-<br>effekte <sup>25</sup> | Mitnahme-<br>effekte <sup>26</sup> |                      |
| Baufeld 1 GE                                                                           |        |                   |                                              |                    |                |                      |            |                                    |            |                                   |                                    |                      |
| Beschäftigtenverkehr                                                                   | 133    | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,50               | 283            | 52% <sup>3</sup>     | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 134                  |
| Kundenverkehr                                                                          | -      |                   | 0,5-1,0 Wege/Beschäftigtem <sup>5</sup>      | 0,75               | 85             | 80-100% <sup>6</sup> | 90%        | 1,0-1,1 Personen/Pkw <sup>7</sup>  | 1,05       |                                   |                                    | 73                   |
| Baufeld 2 GE                                                                           |        |                   |                                              |                    |                |                      |            |                                    |            |                                   |                                    |                      |
| Beschäftigtenverkehr                                                                   | 180    | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,50               | 383            | 52% <sup>3</sup>     | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 181                  |
| Kundenverkehr                                                                          | -      |                   | 0,5-1,0 Wege/Beschäftigtem <sup>5</sup>      | 0,75               | 115            | 80-100% <sup>6</sup> | 90%        | 1,0-1,1 Personen/Pkw <sup>7</sup>  | 1,05       |                                   |                                    | 98                   |
| Baufeld 3 MU                                                                           |        |                   |                                              |                    |                |                      |            |                                    |            |                                   |                                    |                      |
| Bewohnerverkehr                                                                        | 129    | 90% <sup>11</sup> | 3,2 Wege/Einwohner <sup>12</sup>             | 3,20               | 372            | 24% <sup>13</sup>    | 24%        | 1,2-1,3 Personen/Pkw <sup>14</sup> | 1,25       |                                   |                                    | 71                   |
| Besucherverkehr (Wohnen)                                                               | -      |                   | 5% aller Einwohnerwege <sup>15</sup>         | 5%                 | 21             | 37% <sup>16</sup>    | 37%        | 1,2-1,3 Personen/Pkw <sup>17</sup> | 1,25       |                                   |                                    | 6                    |
| Beschäftigtenverkehr (Hotel)                                                           | 67     | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,25 <sup>30</sup> | 128            | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 61                   |
| Kundenverkehr (Hotel)                                                                  | 202    | 80% <sup>19</sup> | 3,2 Wege/Gast <sup>20</sup>                  | 3,20               | 517            | 30-80% <sup>21</sup> | 55%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>21</sup>     | 1,1        |                                   |                                    | 259                  |
| Beschäftigtenverkehr (Einzelhandel)                                                    | 21     | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,25 <sup>30</sup> | 40             | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 19                   |
| Kundenverkehr (Einzelhandel)                                                           | 719    |                   | 2 Wege pro Kunde                             | 2,00               | 1.438          | 20% <sup>22</sup>    | 20%        | 1,2-1,6 Personen/Pkw <sup>23</sup> | 1,25       |                                   |                                    | 230                  |
| Beschäftigtenverkehr (Gastronomie)                                                     | 6      | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,25 <sup>30</sup> | 11             | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 5                    |
| Kundenverkehr (Gastronomie)                                                            | -      |                   | 30-60 Wege pro Beschäftigtem <sup>24</sup>   | 45                 | 230            | 20% <sup>22</sup>    | 20%        | 1,2-1,6 Personen/Pkw <sup>23</sup> | 1,25       | 80% <sup>27</sup>                 |                                    | 7                    |
| Beschäftigtenverkehr (Büro/Co-Working)                                                 | 39     | 85% <sup>1</sup>  | 2,5-3,0 Wege / Beschäftigtem <sup>28</sup>   | 2,75               | 91             | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 43                   |
| Kundenverkehr (Büro/Co-Working)                                                        | -      |                   | 0,5-1,5 Wege pro Beschäftigtem <sup>29</sup> | 1,00               | 33             | 80-100% <sup>6</sup> | 90%        | 1,0-1,1 Personen/Pkw <sup>7</sup>  | 1,05       |                                   |                                    | 28                   |
| Baufeld 4 MU                                                                           |        |                   |                                              |                    |                |                      |            |                                    |            |                                   |                                    |                      |
| Bewohnerverkehr                                                                        | 685    | 90% <sup>11</sup> | 3,2 Wege/Einwohner <sup>12</sup>             | 3,20               | 1.973          | 24% <sup>13</sup>    | 24%        | 1,2-1,3 Personen/Pkw <sup>14</sup> | 1,25       |                                   |                                    | 379                  |
| Besucherverkehr                                                                        | -      |                   | 5% aller Einwohnerwege <sup>15</sup>         | 5%                 | 110            | 37% <sup>16</sup>    | 37%        | 1,2-1,3 Personen/Pkw <sup>17</sup> | 1,25       |                                   |                                    | 32                   |
| Beschäftigtenverkehr (Kita)                                                            | 24     | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,25 <sup>30</sup> | 46             | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 22                   |
| Bring- und Holverkehr (Kita)                                                           | 100    | 80% <sup>31</sup> | 6 Wege pro Kind <sup>32</sup>                | 6                  | 480            | 41% <sup>31</sup>    | 41%        | 2,0 Personen / Pkw <sup>33</sup>   | 2,0        |                                   |                                    | 98                   |
| Beschäftigtenverkehr (Gastronomie)                                                     | 3      | 85% <sup>1</sup>  | 2,0-3,0 Wege/Beschäftigten <sup>2</sup>      | 2,25 <sup>30</sup> | 6              | 52% <sup>18</sup>    | 52%        | 1,1 Personen/Pkw <sup>4</sup>      | 1,1        |                                   |                                    | 3                    |
| Kundenverkehr (Gastronomie)                                                            | -      |                   | 30-60 Wege pro Beschäftigtem <sup>24</sup>   | 45                 | 115            | 20% <sup>22</sup>    | 20%        | 1,2-1,6 Personen/Pkw <sup>23</sup> | 1,25       | 80% <sup>27</sup>                 |                                    | 4                    |

aufgerundet \*

| TAGESVERKEHRSMENGEN (Wirtschafts- / Lieferverkehr) - Berechnung Ver_Bau |                     |                          |                                                    |            |                 |                                                 |            |        |                   |                      |                    |  |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------------------------------------|------------|-----------------|-------------------------------------------------|------------|--------|-------------------|----------------------|--------------------|--|
| Nutzung                                                                 | WE / NF / BGF in m² | Beschäftigte / Einwohner | externer Wirtschaftsverkehr                        |            |                 | interner Wirtschaftsverkehr                     |            |        | Kfz-Fahrten / 24h | davon Schwerverkehr* | SV-Anteil*         |  |
|                                                                         |                     |                          | Wertespektrum                                      | spez. Wert | Anzahl          | Wertespektrum                                   | spez. Wert | Anzahl |                   |                      |                    |  |
| Baufeld 1 GE                                                            |                     |                          |                                                    |            |                 |                                                 |            |        |                   |                      |                    |  |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr                                            |                     | 133                      | + 5-30% der Fahrten der Beschäftigten <sup>8</sup> | 17,50%     | 53              | 0,5-2,0 Kfz-Fahrten/Beschäftigtem <sup>9</sup>  | 1,25       | 166    | 219               | 66                   | 30% <sup>10</sup>  |  |
| Baufeld 2 GE                                                            |                     |                          |                                                    |            |                 |                                                 |            |        |                   |                      |                    |  |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr                                            |                     | 180                      | + 5-30% der Fahrten der Beschäftigten <sup>8</sup> | 17,50%     | 71              | 0,5-2,0 Kfz-Fahrten/Beschäftigtem <sup>9</sup>  | 1,25       | 225    | 296               | 89                   | 30% <sup>10</sup>  |  |
| Baufeld 3 MU                                                            |                     |                          |                                                    |            |                 |                                                 |            |        |                   |                      |                    |  |
| Wohnen                                                                  | -                   | 129                      | 0,1 Kfz-Fahrten/Einwohner <sup>34</sup>            | 0,1        | 13              | nicht relevant                                  | -          | -      | 13                | 0                    | 2% <sup>35</sup>   |  |
| Hotel                                                                   | -                   | -                        | -                                                  | -          | 8 <sup>36</sup> | nicht relevant                                  | -          | -      | 8 <sup>36</sup>   | 8                    | 100% <sup>25</sup> |  |
| Einzelhandel                                                            | 1.199               | -                        | 0,50-1,10 Lkw-Fahrten / 100 qm VKF <sup>37</sup>   | 0,8        | 10              | nicht relevant                                  | -          | -      | 10                | 6                    | 60% <sup>38</sup>  |  |
| Gastro                                                                  | -                   | -                        | -                                                  | -          | 8 <sup>39</sup> | nicht relevant                                  | -          | -      | 8                 | 2                    | 20%                |  |
| Büro/Co-Working                                                         |                     | 39                       | 5 -30 % der Beschäftigtenfahrten <sup>40</sup>     | 10%        | 4               | 0,5-2,0 Kfz-Fahrten/Beschäftigtem <sup>41</sup> | 0,75       | 29     | 34                | 1                    | 2% <sup>35</sup>   |  |
| Baufeld 4 MU                                                            |                     |                          |                                                    |            |                 |                                                 |            |        |                   |                      |                    |  |
| Wohnen                                                                  | -                   | 685                      | 0,1 Kfz-Fahrten/Einwohner <sup>34</sup>            | 0,1        | 69              | nicht relevant                                  | -          | -      | 69                | 1                    | 2% <sup>35</sup>   |  |
| Kita                                                                    | -                   | -                        | -                                                  | -          | 4 <sup>42</sup> | nicht relevant                                  | -          | -      | 4                 | 0                    | 0%                 |  |
| Gastro                                                                  | -                   | -                        | -                                                  | -          | 4 <sup>43</sup> | nicht relevant                                  | -          | -      | 4                 | 1                    | 20%                |  |

\* Schwerverkehr: Kfz > 3,50 to zul. GG

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Anmerkungen

Fußnote

- <sup>1</sup> Anwesenheitsfaktor für gewerbliche Nutzung 80-90% (FGSV)
- <sup>2</sup> Spezifische Wegehäufigkeit im Beschäftigtenverkehr Produktionsbetriebe, Transportgewerbe, Einzelhandel, Handwerk und Dienstleistung, Büro (FGSV)
- <sup>3</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Arbeit/Dienstlich (Fahrer und Mitfahrer) +20% zur Berücksichtigung von Pendlern
- <sup>4</sup> Pkw-Besetzungsgrad im Beschäftigtenverkehr (FGSV)
- <sup>5</sup> Zahl der Wege von Kunden und Besuchern je Beschäftigtem, Trasport/Produktion
- <sup>6</sup> MIV-Anteil im Kundenverkehr, GE-/GI-Gebiete: (HSVV)
- <sup>7</sup> Pkw-Besetzungsgrad im Kunden- und Besucherverkehr, Übliche Gewerbenutzungen (FGSV)
- <sup>8</sup> Zuschlag für den externen Wirtschaftsverkehr, Regelfall
- <sup>9</sup> Kfz-Fahrtenhäufigkeit im Wirtschaftsverkehr der im Gebiet Beschäftigten (FGSV)
- <sup>10</sup> Anteil des Schwerverkehrs in Gewerbegebieten, Regelfall ≤ 50%
- <sup>11</sup> Anteile der Wege mit Quelle und Ziel außerhalb des Gebiets, Anteil externer Einwohnerwege 10-15%
- <sup>12</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022
- <sup>13</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: MIV-Anteil im Einwohnerverkehr (Fahrer und Mitfahrer) in Bezirk Köln-Nippes
- <sup>14</sup> Pkw-Besetzungsgrad für alle Fahrtzwecke (FGSV)
- <sup>15</sup> Anteil des Besucherverkehrs für Wohnnutzung (der Einwohnerwege innerhalb und außerhalb des Gebiets) (FGSV)
- <sup>16</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Freizeit (Fahrer und Mitfahrer) +20% zur Berücksichtigung von Pendlern
- <sup>17</sup> Pkw-Besetzungsgrad im Besucherverkehr der Einwohner (FGSV)
- <sup>18</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Arbeit/Dienstlich (Fahrer und Mitfahrer) +20% zur Berücksichtigung von Pendlern
- <sup>19</sup> Ansatz 80% Hotelauslastung
- <sup>20</sup> siehe Nebenrechnung Wege/Gast unten
- <sup>21</sup> Annahme: ähnlich wie Beschäftigtenverkehr
- <sup>22</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Einkauf (Fahrer und Mitfahrer)
- <sup>23</sup> Pkw-Besetzungsgrad im Kundenverkehr, Mischgebiete (FGSV)
- <sup>24</sup> Wegehäufigkeiten bei Restaurants/Gastronomie (HSVV)
- <sup>25</sup> Spannbreite im Verbundeffekt (integrierte Lage) 5-45%, Shops in größeren Einrichtung bis 100% (HSVV)
- <sup>26</sup> Spannbreite im Mitnahmeeffekt 5-45%, bis 50%
- <sup>27</sup> Gastronomie dient dem Quartier, daher nicht mit nennenswerten Neuverkehren zu rechnen
- <sup>28</sup> Spezifische Wegehäufigkeit im Beschäftigtenverkehr, Handwerk und Dienstleistung, Büro (FGSV)
- <sup>29</sup> Dienstleistung mit wenig Publikumsverkehr (FGSV)
- <sup>30</sup> Anteil unterhalb des Mittelwertes aufgrund erhöhtem Anteil an Aushilskräften/Teilzeitkräften
- <sup>31</sup> gem. Mobilitätsbericht Köln 2022: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Bringen / Holen von Personen (Fahrer und Mitfahrer)
- <sup>32</sup> Berücksichtigung Bringen und Holen ((Berücksichtigung Begleitperson: Bringen: hin mit Kind = 2 Wege, zurück ohne Kind = 1 Weg, gleiches Abholsituation)
- <sup>33</sup> Berücksichtigung von Fahrgemeinschaften/Geschwisterkinder (Besetzungsgrad mit 1,5 würde keine Fahrgemeinschaften berücksichtigen, Besetzungsgrad 2,0 bedeutet dass bei jedem 3. Fahrzeug 1 weiteres Kind mitfährt)
- <sup>34</sup> Kfz-Fahrten / Einwohner im Wirtschaftsverkehr (FGSV)
- <sup>35</sup> Anteil des Schwerverkehrs in Mischgebieten ≤ 25 % (FGSV), realistischer Ansatz
- <sup>36</sup> Annahme: 1x Wäschelieferung, 1x Essenslieferung, 2x sonst. Lieferung
- <sup>37</sup> Lkw-Fahrtenhäufigkeit je 100 qm Verkaufsfläche in Abhängigkeit der Branche (Mo-Fr), Verbrauchermarkt (FGSV)
- <sup>38</sup> kein Diskounter, ohne zentrales Anliefermanagement
- <sup>39</sup> Annahme: zwei Ladenlokale mit jeweils 2 Anlieferungen pro Tag (überwiegend Transporter)
- <sup>40</sup> Zuschlag für den externen Wirtschaftsverkehr, Gewerbe (FGSV)
- <sup>41</sup> Kfz-Fahrtenhäufigkeit im Wirtschaftsverkehr der im Gebiet Beschäftigten, Gewerbe (FGSV)
- <sup>42</sup> Annahme: 1x Essenslieferung, 1x sonst. Lieferung mit Transportern
- <sup>43</sup> Annahme: ein Ladenlokal 2 Anlieferungen pro Tag (überwiegend Transporter)

| Nebenrechnung Ermittlung Wege pro Gast                                      |  |           |       |
|-----------------------------------------------------------------------------|--|-----------|-------|
| 202 Betten                                                                  |  |           |       |
| 80% Auslastung                                                              |  |           |       |
| 162 Gäste                                                                   |  |           |       |
| 20% der Gäste bleiben mehr als eine Nacht und verursachen im Schnitt 4 Wege |  | Gäste     | Wege  |
|                                                                             |  | 32,4      | 129,6 |
| 80% der Gäste bleiben eine Nacht und verursachen im Schnitt 3 Wege          |  | 129,6     | 388,8 |
|                                                                             |  | <hr/>     |       |
|                                                                             |  | Summe     | 162   |
|                                                                             |  |           | 518,4 |
|                                                                             |  | Wege/Gast | 3,2   |

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / 24h

| TAGESVERKEHRSMENGEN - Zusammenfassung |                   |                           |
|---------------------------------------|-------------------|---------------------------|
| Nutzung                               | Kfz-Fahrten / 24h | davon Schwer-<br>verkehr* |
| Baufeld 1 GE                          |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 134               | -                         |
| Kundenverkehr                         | 73                | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 219               | 66                        |
| Baufeld 2 GE                          |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 181               | -                         |
| Kundenverkehr                         | 98                | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 296               | 89                        |
| Baufeld 3 MU (Wohnen)                 |                   |                           |
| Bewohnerverkehr                       | 71                | -                         |
| Besucherverkehr                       | 6                 | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 13                | 0                         |
| Baufeld 3 MU (Hotel)                  |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 61                | -                         |
| Besucherverkehr                       | 259               | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 8                 | 8                         |
| Baufeld 3 MU (Einzelhandel)           |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 19                | -                         |
| Kundenverkehr                         | 230               | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 10                | 6                         |
| Baufeld 3 MU (Gastronomie)            |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 5                 | -                         |
| Kundenverkehr                         | 7                 | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 8                 | 2                         |
| Baufeld 3 MU (Büro/Co-Working)        |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 43                | -                         |
| Kundenverkehr                         | 28                | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 34                | 1                         |
| Baufeld 4 MU (Wohnen)                 |                   |                           |
| Bewohnerverkehr                       | 379               | -                         |
| Besucherverkehr                       | 32                | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 69                | 1                         |
| Baufeld 4 MU (Kita)                   |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 22                | -                         |
| Bringverkehr                          | 98                | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 4                 | 0                         |
| Baufeld 4 MU (Gastronomie)            |                   |                           |
| Beschäftigtenverkehr                  | 3                 | -                         |
| Kundenverkehr                         | 4                 | -                         |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr          | 4                 | 1                         |

\* Schwerverkehr: Kfz > 3,50 to zul. GG

| Gesamtgebiet               |                   |                           |
|----------------------------|-------------------|---------------------------|
| Nutzung                    | Kfz-Fahrten / 24h | davon Schwer-<br>verkehr* |
| Baufeld 1 GE               | 426               | 66                        |
| Baufeld 2 GE               | 575               | 89                        |
| Baufeld 3 MU               | 801               | 17                        |
| Baufeld 4 MU               | 615               | 2                         |
| Neuverkehre im Straßennetz | 2.417             | 174                       |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

|                              |     |          |
|------------------------------|-----|----------|
| Baufeld 1 GE                 |     |          |
| Beschäftigtenverkehr         | 134 | Kfz/24 h |
| Kundenverkehr                | 73  | Kfz/24 h |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr | 219 | Kfz/24 h |
|                              | 0   | Kfz/24 h |
|                              | 426 | Kfz/24 h |

Quelle Ganglinien

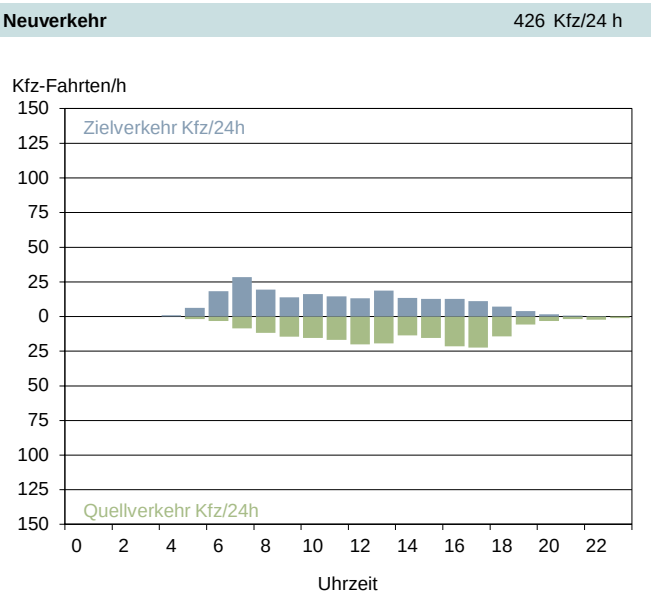
FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

|       | Beschäftigtenverkehr 134 |       |             |       | Kundenverkehr 73 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 219 |       |             |       |              |       |             |       |
|-------|--------------------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr             |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr     |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                     |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]               | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]       | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                       | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 |                          |       | 1,00        | 0,67  |                  |       |             |       |                                  |       | 0,25        | 0,27  |              |       |             |       |
| 05-06 | 1,00                     | 0,67  | 6,75        | 4,52  |                  |       |             |       | 1,00                             | 1,10  | 1,50        | 1,64  |              |       |             |       |
| 06-07 | 2,00                     | 1,34  | 22,20       | 14,87 |                  |       |             |       | 1,75                             | 1,92  | 3,00        | 3,29  |              |       |             |       |
| 07-08 | 4,50                     | 3,02  | 28,70       | 19,23 | 0,64             | 0,23  | 0,98        | 0,36  | 4,75                             | 5,20  | 8,00        | 8,76  |              |       |             |       |
| 08-09 | 5,25                     | 3,52  | 8,75        | 5,86  | 2,89             | 1,05  | 5,73        | 2,09  | 6,50                             | 7,12  | 10,40       | 11,39 |              |       |             |       |
| 09-10 | 3,50                     | 2,35  | 1,75        | 1,17  | 8,55             | 3,12  | 8,78        | 3,20  | 8,25                             | 9,03  | 8,75        | 9,58  |              |       |             |       |
| 10-11 | 3,25                     | 2,18  | 1,00        | 0,67  | 9,31             | 3,40  | 11,46       | 4,18  | 9,00                             | 9,86  | 10,25       | 11,22 |              |       |             |       |
| 11-12 | 2,50                     | 1,68  | 0,50        | 0,34  | 10,94            | 3,99  | 9,15        | 3,34  | 10,25                            | 11,22 | 9,90        | 10,84 |              |       |             |       |
| 12-13 | 13,00                    | 8,71  | 5,20        | 3,48  | 4,91             | 1,79  | 5,61        | 2,05  | 8,75                             | 9,58  | 7,00        | 7,67  |              |       |             |       |
| 13-14 | 11,75                    | 7,87  | 13,40       | 8,98  | 8,55             | 3,12  | 7,44        | 2,72  | 7,75                             | 8,49  | 6,50        | 7,12  |              |       |             |       |
| 14-15 | 6,00                     | 4,02  | 5,40        | 3,62  | 9,31             | 3,40  | 8,66        | 3,16  | 5,60                             | 6,13  | 6,00        | 6,57  |              |       |             |       |
| 15-16 | 7,00                     | 4,69  | 1,75        | 1,17  | 8,43             | 3,08  | 8,66        | 3,16  | 7,00                             | 7,67  | 7,75        | 8,49  |              |       |             |       |
| 16-17 | 11,75                    | 7,87  | 1,25        | 0,84  | 11,07            | 4,04  | 12,32       | 4,50  | 8,75                             | 9,58  | 6,75        | 7,39  |              |       |             |       |
| 17-18 | 13,75                    | 9,21  | 1,00        | 0,67  | 15,09            | 5,51  | 13,41       | 4,89  | 7,00                             | 7,67  | 5,00        | 5,48  |              |       |             |       |
| 18-19 | 7,00                     | 4,69  | 0,25        | 0,17  | 10,31            | 3,76  | 7,80        | 2,85  | 5,25                             | 5,75  | 3,75        | 4,11  |              |       |             |       |
| 19-20 | 2,50                     | 1,68  | 0,40        | 0,27  |                  |       |             |       | 3,75                             | 4,11  | 3,25        | 3,56  |              |       |             |       |
| 20-21 | 2,00                     | 1,34  |             |       |                  |       |             |       | 1,75                             | 1,92  | 1,45        | 1,59  |              |       |             |       |
| 21-22 | 1,25                     | 0,84  | 0,70        | 0,47  |                  |       |             |       | 1,00                             | 1,10  | 0,25        | 0,27  |              |       |             |       |
| 22-23 | 1,50                     | 1,01  |             |       |                  |       |             |       | 1,25                             | 1,37  | 0,25        | 0,27  |              |       |             |       |
| 23-24 | 0,50                     | 0,34  |             |       |                  |       |             |       | 0,65                             | 0,71  |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00                   | 67    | 100,00      | 67    | 100,00           | 37    | 100,00      | 37    | 100,00                           | 110   | 100,00      | 110   | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 05-06                                     | 2                            | 6                           | 8                             |
| 06-07                                     | 3                            | 18                          | 21                            |
| 07-08                                     | 8                            | 28                          | 37                            |
| 08-09                                     | 12                           | 19                          | 31                            |
| 09-10                                     | 14                           | 14                          | 28                            |
| 10-11                                     | 15                           | 16                          | 32                            |
| 11-12                                     | 17                           | 15                          | 31                            |
| 12-13                                     | 20                           | 13                          | 33                            |
| 13-14                                     | 19                           | 19                          | 38                            |
| 14-15                                     | 14                           | 13                          | 27                            |
| 15-16                                     | 15                           | 13                          | 28                            |
| 16-17                                     | 21                           | 13                          | 34                            |
| 17-18                                     | 22                           | 11                          | 33                            |
| 18-19                                     | 14                           | 7                           | 21                            |
| 19-20                                     | 6                            | 4                           | 10                            |
| 20-21                                     | 3                            | 2                           | 5                             |
| 21-22                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 22-23                                     | 2                            | 0                           | 3                             |
| 23-24                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| Σ                                         | 213                          | 213                         | 426                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 38                           | 80                          | 118                           |
| 15-19                                     | 74                           | 44                          | 117                           |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 37                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 34                            |
| Tag                                       | 208                          | 206                         | 413                           |
| Nacht                                     | 5                            | 7                           | 13                            |



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

|                              |     |          |
|------------------------------|-----|----------|
| Baufeld 2 GE                 |     |          |
| Beschäftigtenverkehr         | 181 | Kfz/24 h |
| Kundenverkehr                | 98  | Kfz/24 h |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr | 296 | Kfz/24 h |
| 575 Kfz/24 h                 |     |          |

Quelle Ganglinien

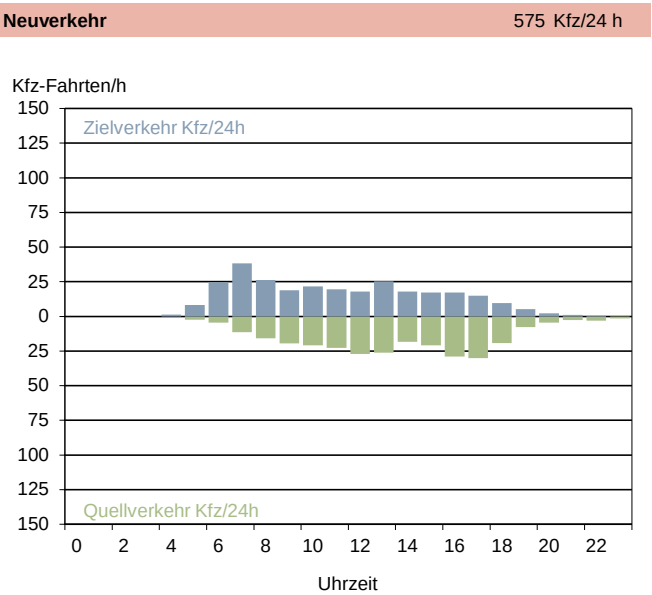
FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

FGSV: Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

|       | Beschäftigtenverkehr 181 |       |             |       | Kundenverkehr 98 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 296 |       |             |       |              |       |             |       |
|-------|--------------------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr             |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr     |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                     |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]               | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]       | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                       | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 |                          |       |             |       |                  |       |             |       |                                  |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 |                          |       | 1,00        | 0,91  |                  |       |             |       |                                  |       | 0,25        | 0,37  |              |       |             |       |
| 05-06 | 1,00                     | 0,91  | 6,75        | 6,11  |                  |       |             |       | 1,00                             | 1,48  | 1,50        | 2,22  |              |       |             |       |
| 06-07 | 2,00                     | 1,81  | 22,20       | 20,09 |                  |       |             |       | 1,75                             | 2,59  | 3,00        | 4,44  |              |       |             |       |
| 07-08 | 4,50                     | 4,07  | 28,70       | 25,97 | 0,64             | 0,31  | 0,98        | 0,48  | 4,75                             | 7,03  | 8,00        | 11,84 |              |       |             |       |
| 08-09 | 5,25                     | 4,75  | 8,75        | 7,92  | 2,89             | 1,42  | 5,73        | 2,81  | 6,50                             | 9,62  | 10,40       | 15,39 |              |       |             |       |
| 09-10 | 3,50                     | 3,17  | 1,75        | 1,58  | 8,55             | 4,19  | 8,78        | 4,30  | 8,25                             | 12,21 | 8,75        | 12,95 |              |       |             |       |
| 10-11 | 3,25                     | 2,94  | 1,00        | 0,91  | 9,31             | 4,56  | 11,46       | 5,62  | 9,00                             | 13,32 | 10,25       | 15,17 |              |       |             |       |
| 11-12 | 2,50                     | 2,26  | 0,50        | 0,45  | 10,94            | 5,36  | 9,15        | 4,48  | 10,25                            | 15,17 | 9,90        | 14,65 |              |       |             |       |
| 12-13 | 13,00                    | 11,77 | 5,20        | 4,71  | 4,91             | 2,41  | 5,61        | 2,75  | 8,75                             | 12,95 | 7,00        | 10,36 |              |       |             |       |
| 13-14 | 11,75                    | 10,63 | 13,40       | 12,13 | 8,55             | 4,19  | 7,44        | 3,65  | 7,75                             | 11,47 | 6,50        | 9,62  |              |       |             |       |
| 14-15 | 6,00                     | 5,43  | 5,40        | 4,89  | 9,31             | 4,56  | 8,66        | 4,24  | 5,60                             | 8,29  | 6,00        | 8,88  |              |       |             |       |
| 15-16 | 7,00                     | 6,34  | 1,75        | 1,58  | 8,43             | 4,13  | 8,66        | 4,24  | 7,00                             | 10,36 | 7,75        | 11,47 |              |       |             |       |
| 16-17 | 11,75                    | 10,63 | 1,25        | 1,13  | 11,07            | 5,42  | 12,32       | 6,04  | 8,75                             | 12,95 | 6,75        | 9,99  |              |       |             |       |
| 17-18 | 13,75                    | 12,44 | 1,00        | 0,91  | 15,09            | 7,39  | 13,41       | 6,57  | 7,00                             | 10,36 | 5,00        | 7,40  |              |       |             |       |
| 18-19 | 7,00                     | 6,34  | 0,25        | 0,23  | 10,31            | 5,05  | 7,80        | 3,82  | 5,25                             | 7,77  | 3,75        | 5,55  |              |       |             |       |
| 19-20 | 2,50                     | 2,26  | 0,40        | 0,36  |                  |       |             |       | 3,75                             | 5,55  | 3,25        | 4,81  |              |       |             |       |
| 20-21 | 2,00                     | 1,81  |             |       |                  |       |             |       | 1,75                             | 2,59  | 1,45        | 2,15  |              |       |             |       |
| 21-22 | 1,25                     | 1,13  | 0,70        | 0,63  |                  |       |             |       | 1,00                             | 1,48  | 0,25        | 0,37  |              |       |             |       |
| 22-23 | 1,50                     | 1,36  |             |       |                  |       |             |       | 1,25                             | 1,85  | 0,25        | 0,37  |              |       |             |       |
| 23-24 | 0,50                     | 0,45  |             |       |                  |       |             |       | 0,65                             | 0,96  |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00                   | 91    | 100,00      | 91    | 100,00           | 49    | 100,00      | 49    | 100,00                           | 148   | 100,00      | 148   | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 05-06                                     | 2                            | 8                           | 11                            |
| 06-07                                     | 4                            | 25                          | 29                            |
| 07-08                                     | 11                           | 38                          | 50                            |
| 08-09                                     | 16                           | 26                          | 42                            |
| 09-10                                     | 20                           | 19                          | 38                            |
| 10-11                                     | 21                           | 22                          | 43                            |
| 11-12                                     | 23                           | 20                          | 42                            |
| 12-13                                     | 27                           | 18                          | 45                            |
| 13-14                                     | 26                           | 25                          | 52                            |
| 14-15                                     | 18                           | 18                          | 36                            |
| 15-16                                     | 21                           | 17                          | 38                            |
| 16-17                                     | 29                           | 17                          | 46                            |
| 17-18                                     | 30                           | 15                          | 45                            |
| 18-19                                     | 19                           | 10                          | 29                            |
| 19-20                                     | 8                            | 5                           | 13                            |
| 20-21                                     | 4                            | 2                           | 7                             |
| 21-22                                     | 3                            | 1                           | 4                             |
| 22-23                                     | 3                            | 0                           | 4                             |
| 23-24                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| Σ                                         | 288                          | 288                         | 575                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 51                           | 108                         | 159                           |
| 15-19                                     | 99                           | 59                          | 158                           |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 50                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 46                            |
| Tag                                       | 280                          | 278                         | 558                           |
| Nacht                                     | 7                            | 10                          | 17                            |



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 3 MU (Wohnen) |                              |             |  |
|-----------------------|------------------------------|-------------|--|
|                       | Bewohnerverkehr              | 71 Kfz/24 h |  |
|                       | Besucherverkehr              | 6 Kfz/24 h  |  |
|                       | Wirtschafts- / Lieferverkehr | 13 Kfz/24 h |  |
|                       |                              | Kfz/24 h    |  |
|                       |                              | 90 Kfz/24 h |  |

Quelle Ganglinien

FGSV - Einwohnerbezogener Verkehr (Besucherund Einwohner)Stadtkerngebiete großer Oberzentren

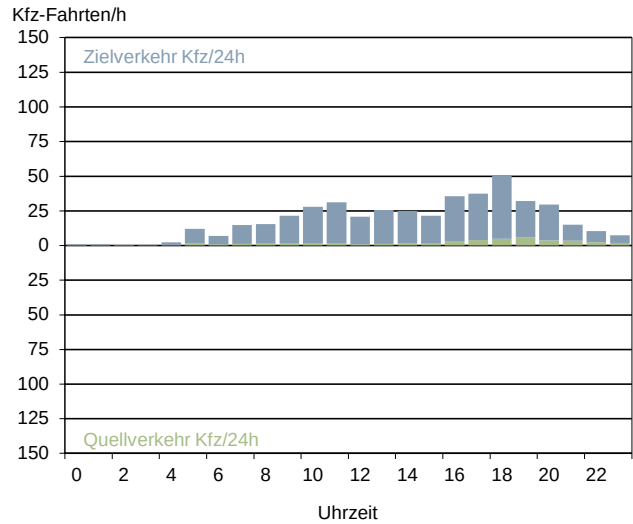
FGSV - Einwohnerbezogener Verkehr (Besucherund Einwohner)Stadtkerngebiete großer Oberzentren

FGSV - Wirtschaftsverkehr Wohnen

|       | Bewohnerverkehr 71 |       |             |       | Besucherverkehr 6 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 13 |       |             |       | 0            |       | 0           |       |
|-------|--------------------|-------|-------------|-------|-------------------|-------|-------------|-------|---------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr       |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr      |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                    |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]         | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]        | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                      | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 | 4,60               | 1,63  | 1,10        | 0,39  | 4,60              | 0,14  | 1,10        | 0,03  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 | 1,70               | 0,60  | 1,10        | 0,39  | 1,70              | 0,05  | 1,10        | 0,03  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 | 0,70               | 0,25  | 0,30        | 0,11  | 0,70              | 0,02  | 0,30        | 0,01  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 | 1,00               | 0,36  | 0,40        | 0,14  | 1,00              | 0,03  | 0,40        | 0,01  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 | 4,10               | 1,46  | 1,50        | 0,53  | 4,10              | 0,12  | 1,50        | 0,05  |                                 |       | 0,25        | 0,02  |              |       |             |       |
| 05-06 | 8,90               | 3,16  | 3,20        | 1,14  | 8,90              | 0,27  | 3,20        | 0,10  | 1,00                            | 0,07  | 1,50        | 0,10  |              |       |             |       |
| 06-07 | 9,60               | 3,41  | 2,00        | 0,71  | 9,60              | 0,29  | 2,00        | 0,06  | 1,75                            | 0,11  | 3,00        | 0,20  |              |       |             |       |
| 07-08 | 11,20              | 3,98  | 1,90        | 0,67  | 11,20             | 0,34  | 1,90        | 0,06  | 4,75                            | 0,31  | 8,00        | 0,52  |              |       |             |       |
| 08-09 | 11,60              | 4,12  | 2,00        | 0,71  | 11,60             | 0,35  | 2,00        | 0,06  | 6,50                            | 0,42  | 10,40       | 0,68  |              |       |             |       |
| 09-10 | 3,10               | 1,10  | 2,10        | 0,75  | 3,10              | 0,09  | 2,10        | 0,06  | 8,25                            | 0,54  | 8,75        | 0,57  |              |       |             |       |
| 10-11 | 3,50               | 1,24  | 1,90        | 0,67  | 3,50              | 0,11  | 1,90        | 0,06  | 9,00                            | 0,59  | 10,25       | 0,67  |              |       |             |       |
| 11-12 | 1,70               | 0,60  | 2,10        | 0,75  | 1,70              | 0,05  | 2,10        | 0,06  | 10,25                           | 0,67  | 9,90        | 0,64  |              |       |             |       |
| 12-13 | 1,90               | 0,67  | 1,30        | 0,46  | 1,90              | 0,06  | 1,30        | 0,04  | 8,75                            | 0,57  | 7,00        | 0,46  |              |       |             |       |
| 13-14 | 2,10               | 0,75  | 1,70        | 0,60  | 2,10              | 0,06  | 1,70        | 0,05  | 7,75                            | 0,50  | 6,50        | 0,42  |              |       |             |       |
| 14-15 | 1,30               | 0,46  | 2,70        | 0,96  | 1,30              | 0,04  | 2,70        | 0,08  | 5,60                            | 0,36  | 6,00        | 0,39  |              |       |             |       |
| 15-16 | 1,50               | 0,53  | 2,20        | 0,78  | 1,50              | 0,05  | 2,20        | 0,07  | 7,00                            | 0,46  | 7,75        | 0,50  |              |       |             |       |
| 16-17 | 1,50               | 0,53  | 7,20        | 2,56  | 1,50              | 0,05  | 7,20        | 0,22  | 8,75                            | 0,57  | 6,75        | 0,44  |              |       |             |       |
| 17-18 | 4,40               | 1,56  | 9,20        | 3,27  | 4,40              | 0,13  | 9,20        | 0,28  | 7,00                            | 0,46  | 5,00        | 0,33  |              |       |             |       |
| 18-19 | 4,40               | 1,56  | 11,90       | 4,22  | 4,40              | 0,13  | 11,90       | 0,36  | 5,25                            | 0,34  | 3,75        | 0,24  |              |       |             |       |
| 19-20 | 4,80               | 1,70  | 14,50       | 5,15  | 4,80              | 0,14  | 14,50       | 0,44  | 3,75                            | 0,24  | 3,25        | 0,21  |              |       |             |       |
| 20-21 | 4,10               | 1,46  | 9,30        | 3,30  | 4,10              | 0,12  | 9,30        | 0,28  | 1,75                            | 0,11  | 1,45        | 0,09  |              |       |             |       |
| 21-22 | 3,50               | 1,24  | 9,30        | 3,30  | 3,50              | 0,11  | 9,30        | 0,28  | 1,00                            | 0,07  | 0,25        | 0,02  |              |       |             |       |
| 22-23 | 5,60               | 1,99  | 6,10        | 2,17  | 5,60              | 0,17  | 6,10        | 0,18  | 1,25                            | 0,08  | 0,25        | 0,02  |              |       |             |       |
| 23-24 | 3,20               | 1,14  | 5,00        | 1,78  | 3,20              | 0,10  | 5,00        | 0,15  | 0,65                            | 0,04  |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00             | 36    | 100,00      | 36    | 100,00            | 3     | 100,00      | 3     | 100,00                          | 7     | 100,00      | 7     | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 2                            | 0                           | 2                             |
| 01-02                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 04-05                                     | 2                            | 1                           | 2                             |
| 05-06                                     | 3                            | 1                           | 5                             |
| 06-07                                     | 4                            | 1                           | 5                             |
| 07-08                                     | 5                            | 1                           | 6                             |
| 08-09                                     | 5                            | 1                           | 6                             |
| 09-10                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 10-11                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 11-12                                     | 1                            | 1                           | 3                             |
| 12-13                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 13-14                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 14-15                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 15-16                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 16-17                                     | 1                            | 3                           | 4                             |
| 17-18                                     | 2                            | 4                           | 6                             |
| 18-19                                     | 2                            | 5                           | 7                             |
| 19-20                                     | 2                            | 6                           | 8                             |
| 20-21                                     | 2                            | 4                           | 5                             |
| 21-22                                     | 1                            | 4                           | 5                             |
| 22-23                                     | 2                            | 2                           | 5                             |
| 23-24                                     | 1                            | 2                           | 3                             |
| Σ                                         | 45                           | 45                          | 90                            |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 15                           | 5                           | 20                            |
| 15-19                                     | 6                            | 13                          | 20                            |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 6                             |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 7                             |
| Tag                                       | 33                           | 38                          | 71                            |
| Nacht                                     | 12                           | 7                           | 19                            |

Neuverkehr Baufeld 3 MU (Wohnen) 90 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 3 MU (Hotel)         |  |              |  |
|------------------------------|--|--------------|--|
| Beschäftigtenverkehr         |  | 61 Kfz/24 h  |  |
| Besucherverkehr              |  | 259 Kfz/24 h |  |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr |  | 8 Kfz/24 h   |  |
|                              |  | Kfz/24 h     |  |
|                              |  | 328 Kfz/24 h |  |

Quelle Ganglinien

Ansatz 3-Schichtbetrieb

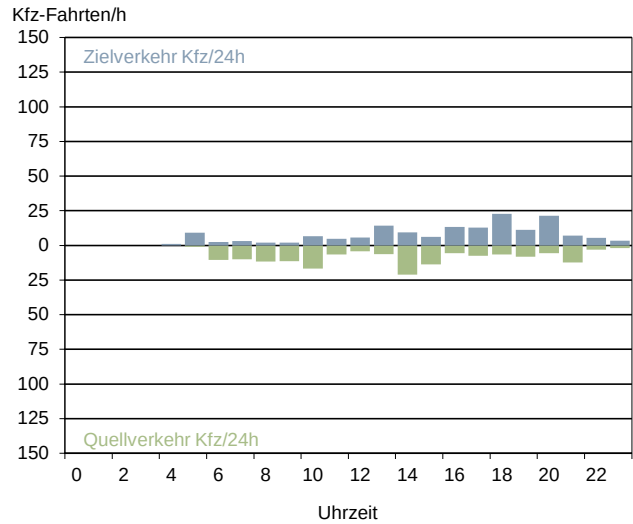
Ver\_Bau: Kunden Gewerbe Mittelwert (HSVV)

Annahme unter der Annahme, dass der Fokus der Anlieferung am Vormittag liegt (keine vergleichbaren Ganglinien in Ver\_Bau)

|       | Beschäftigtenverkehr 61 |       |             |       | Besucherverkehr 259 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 8 |       |             |       | 0            |       |             |       | 0            |       |             |       |
|-------|-------------------------|-------|-------------|-------|---------------------|-------|-------------|-------|--------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr            |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr        |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                   |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]              | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]          | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                     | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 |                         |       |             |       |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 |                         |       |             |       |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 |                         |       |             |       |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 |                         |       |             |       |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 |                         |       | 3,33        | 1,02  |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 05-06 | 3,33                    | 1,02  | 30,00       | 9,15  |                     |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 06-07 | 30,00                   | 9,15  |             |       | 0,93                | 1,20  | 1,53        | 1,98  | 5,00                           | 0,20  | 10,00       | 0,40  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 07-08 |                         |       |             |       | 7,47                | 9,67  | 2,05        | 2,65  | 10,00                          | 0,40  | 10,00       | 0,40  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 08-09 |                         |       |             |       | 8,62                | 11,16 | 1,21        | 1,57  | 12,50                          | 0,50  | 12,50       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 09-10 |                         |       |             |       | 8,36                | 10,83 | 1,19        | 1,54  | 12,50                          | 0,50  | 12,50       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 10-11 |                         |       |             |       | 12,47               | 16,15 | 4,71        | 6,10  | 12,50                          | 0,50  | 12,50       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 11-12 |                         |       |             |       | 4,71                | 6,10  | 3,21        | 4,16  | 12,50                          | 0,50  | 12,50       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 12-13 |                         |       | 3,33        | 1,02  | 2,97                | 3,85  | 3,45        | 4,47  | 10,00                          | 0,40  | 5,00        | 0,20  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 13-14 | 3,33                    | 1,02  | 30,00       | 9,15  | 3,93                | 5,09  | 3,66        | 4,74  | 5,00                           | 0,20  | 10,00       | 0,40  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 14-15 | 30,00                   | 9,15  |             |       | 8,92                | 11,55 | 6,96        | 9,01  | 10,00                          | 0,40  | 10,00       | 0,40  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 15-16 |                         |       |             |       | 10,27               | 13,30 | 4,60        | 5,96  | 10,00                          | 0,40  | 5,00        | 0,20  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 16-17 |                         |       |             |       | 4,35                | 5,63  | 10,22       | 13,23 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 17-18 |                         |       |             |       | 5,82                | 7,54  | 9,96        | 12,90 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 18-19 |                         |       |             |       | 5,12                | 6,63  | 17,61       | 22,80 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 19-20 |                         |       | 3,33        | 1,02  | 6,23                | 8,07  | 7,86        | 10,18 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 20-21 | 3,33                    | 1,02  | 30,00       | 9,15  | 3,48                | 4,51  | 9,47        | 12,26 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 21-22 | 30,00                   | 9,15  |             |       | 2,42                | 3,13  | 5,54        | 7,17  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 22-23 |                         |       |             |       | 2,39                | 3,10  | 4,14        | 5,36  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 23-24 |                         |       |             |       | 1,55                | 2,01  | 2,63        | 3,41  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00                  | 30    | 100,00      | 30    | 100,01              | 130   | 100,00      | 130   | 100,00                         | 4     | 100,00      | 4     | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |              |       |             |       |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 05-06                                     | 1                            | 9                           | 10                            |
| 06-07                                     | 11                           | 2                           | 13                            |
| 07-08                                     | 10                           | 3                           | 13                            |
| 08-09                                     | 12                           | 2                           | 14                            |
| 09-10                                     | 11                           | 2                           | 13                            |
| 10-11                                     | 17                           | 7                           | 23                            |
| 11-12                                     | 7                            | 5                           | 11                            |
| 12-13                                     | 4                            | 6                           | 10                            |
| 13-14                                     | 6                            | 14                          | 21                            |
| 14-15                                     | 21                           | 9                           | 31                            |
| 15-16                                     | 14                           | 6                           | 20                            |
| 16-17                                     | 6                            | 13                          | 19                            |
| 17-18                                     | 8                            | 13                          | 20                            |
| 18-19                                     | 7                            | 23                          | 29                            |
| 19-20                                     | 8                            | 11                          | 19                            |
| 20-21                                     | 6                            | 21                          | 27                            |
| 21-22                                     | 12                           | 7                           | 19                            |
| 22-23                                     | 3                            | 5                           | 8                             |
| 23-24                                     | 2                            | 3                           | 5                             |
| Σ                                         | 164                          | 164                         | 328                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 44                           | 10                          | 53                            |
| 15-19                                     | 34                           | 55                          | 89                            |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 14                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 29                            |
| Tag                                       | 158                          | 145                         | 303                           |
| Nacht                                     | 6                            | 19                          | 25                            |

Neuverkehr Baufeld 3 MU (Hotel) 328 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 3 MU (Einzelhandel)  |     |          |
|------------------------------|-----|----------|
| Beschäftigtenverkehr         | 19  | Kfz/24 h |
| Kundenverkehr                | 230 | Kfz/24 h |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr | 10  | Kfz/24 h |
|                              |     | Kfz/24 h |
|                              | 259 | Kfz/24 h |

Quelle Ganglinien

Ver\_Bau: Einzelhandel 2-Schicht (HSVV)

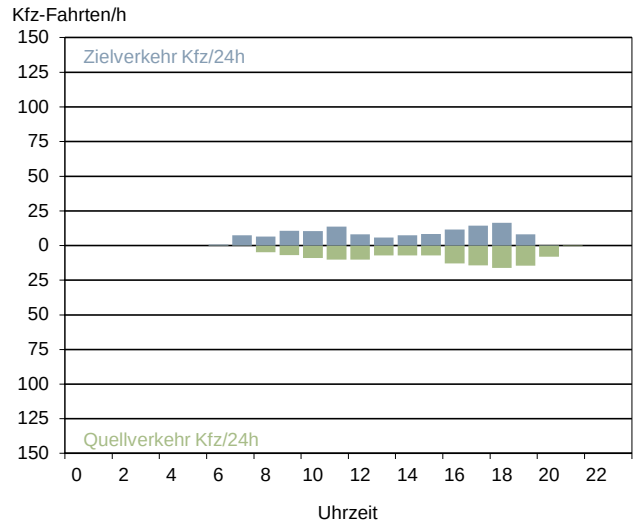
FGSV: EZH großflächig Verbrauchermarkt Ladenschluss 20 Uhr

Ver\_Bau: Güterverkehr, Vollsortimenter (neuste Ganlinie) (HSVV)

|       | Beschäftigtenverkehr 19 |       | Kundenverkehr 230 |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 10 |       | 0           |       | 0            |       |
|-------|-------------------------|-------|-------------------|-------|---------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|
|       | Quellverkehr            |       | Zielverkehr       |       | Quellverkehr                    |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       |
|       | Anteil [%]              | Kfz/h | Anteil [%]        | Kfz/h | Anteil [%]                      | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h |
| 00-01 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 01-02 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 02-03 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 03-04 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 04-05 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 05-06 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 06-07 |                         |       | 5,00              | 0,48  |                                 |       | 2,08        | 0,10  | 6,25         | 0,30  |
| 07-08 |                         |       | 45,00             | 4,28  |                                 |       | 2,70        | 3,11  | 4,17         | 0,20  |
| 08-09 |                         |       |                   |       | 3,50                            | 4,03  | 5,05        | 5,81  | 14,58        | 0,70  |
| 09-10 |                         |       |                   |       | 5,40                            | 6,21  | 8,65        | 9,95  | 14,58        | 0,70  |
| 10-11 |                         |       |                   |       | 7,60                            | 8,74  | 8,75        | 10,06 | 4,17         | 0,20  |
| 11-12 |                         |       | 50,00             | 4,75  | 8,60                            | 9,89  | 7,35        | 8,45  | 6,25         | 0,30  |
| 12-13 |                         |       |                   |       | 8,70                            | 10,01 | 6,75        | 7,76  | 4,17         | 0,20  |
| 13-14 |                         |       |                   |       | 5,90                            | 6,79  | 4,95        | 5,69  | 8,33         | 0,40  |
| 14-15 |                         |       |                   |       | 6,00                            | 6,90  | 6,05        | 6,96  | 6,25         | 0,30  |
| 15-16 |                         |       |                   |       | 5,90                            | 6,79  | 6,95        | 7,99  | 6,25         | 0,30  |
| 16-17 | 30,00                   | 2,85  |                   |       | 8,40                            | 9,66  | 9,65        | 11,10 | 6,25         | 0,30  |
| 17-18 | 20,00                   | 1,90  |                   |       | 10,60                           | 12,19 | 12,00       | 13,80 | 6,25         | 0,30  |
| 18-19 |                         |       |                   |       | 13,60                           | 15,64 | 14,10       | 16,22 | 12,50        | 0,60  |
| 19-20 |                         |       |                   |       | 12,60                           | 14,49 | 7,05        | 8,11  | 2,08         | 0,10  |
| 20-21 | 45,00                   | 4,28  |                   |       | 3,20                            | 3,68  |             |       | 2,08         | 0,10  |
| 21-22 | 5,00                    | 0,48  |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 22-23 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| 23-24 |                         |       |                   |       |                                 |       |             |       |              |       |
| Σ     | 100,00                  | 10    | 100,00            | 10    | 100,00                          | 115   | 100,00      | 115   | 100,00       | 5     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 05-06                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 06-07                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 07-08                                     | 0                            | 7                           | 8                             |
| 08-09                                     | 5                            | 7                           | 11                            |
| 09-10                                     | 7                            | 11                          | 18                            |
| 10-11                                     | 9                            | 10                          | 19                            |
| 11-12                                     | 10                           | 14                          | 24                            |
| 12-13                                     | 10                           | 8                           | 18                            |
| 13-14                                     | 7                            | 6                           | 13                            |
| 14-15                                     | 7                            | 7                           | 15                            |
| 15-16                                     | 7                            | 8                           | 15                            |
| 16-17                                     | 13                           | 11                          | 24                            |
| 17-18                                     | 14                           | 14                          | 29                            |
| 18-19                                     | 16                           | 17                          | 33                            |
| 19-20                                     | 15                           | 8                           | 23                            |
| 20-21                                     | 8                            | 0                           | 8                             |
| 21-22                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 22-23                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 23-24                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| Σ                                         | 129                          | 129                         | 259                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 12                           | 25                          | 37                            |
| 15-19                                     | 51                           | 51                          | 101                           |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 18                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 33                            |
| Tag                                       | 129                          | 129                         | 259                           |
| Nacht                                     | 0                            | 0                           | 0                             |

Neuverkehr Baufeld 3 MU (Einzelhandel) 259 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 3 MU (Gastronomie)   |    |          |
|------------------------------|----|----------|
| Beschäftigtenverkehr         | 5  | Kfz/24 h |
| Kundenverkehr                | 7  | Kfz/24 h |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr | 8  | Kfz/24 h |
|                              |    | Kfz/24 h |
|                              | 20 | Kfz/24 h |

Quelle Ganglinien

Annahme für Quartiersbezogene Gastronomie mit Orientierung der eigenen Öffnungszeiten an den Nahversorger

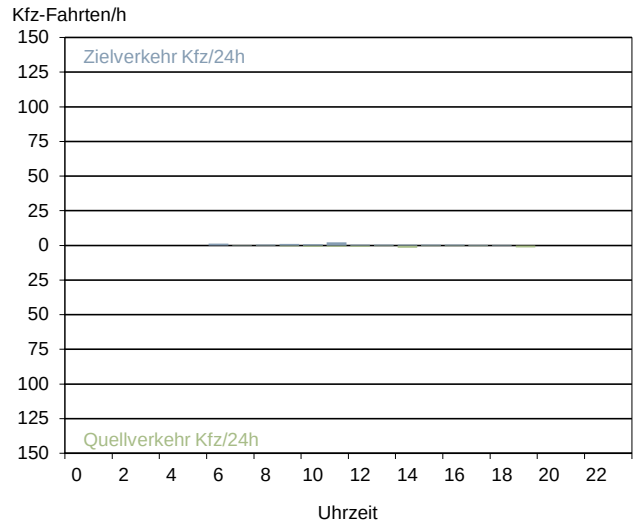
Annahme für Quartiersbezogene Gastronomie mit Orientierung der eigenen Öffnungszeiten an den Nahversorger

Ver\_Bau: Güterverkehr, Gastronomie (HSVV)

|       | Beschäftigtenverkehr |       | 5           |       | Kundenverkehr |       | 7           |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr |       | 8           |       | 0            |       | 0           |       |
|-------|----------------------|-------|-------------|-------|---------------|-------|-------------|-------|------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr         |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr  |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                 |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]           | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]    | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 05-06 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 06-07 |                      |       | 50,00       | 1,25  |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 07-08 |                      |       |             |       | 5,00          | 0,18  | 5,00        | 0,18  |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 08-09 |                      |       |             |       | 8,00          | 0,28  | 8,00        | 0,28  |                              |       | 10,00       | 0,40  |              |       |             |       |
| 09-10 |                      |       |             |       | 11,00         | 0,39  | 11,00       | 0,39  | 10,00                        | 0,40  | 15,00       | 0,60  |              |       |             |       |
| 10-11 |                      |       |             |       | 9,00          | 0,32  | 9,00        | 0,32  | 15,00                        | 0,60  | 15,00       | 0,60  |              |       |             |       |
| 11-12 |                      |       | 50,00       | 1,25  | 9,00          | 0,32  | 9,00        | 0,32  | 15,00                        | 0,60  | 15,00       | 0,60  |              |       |             |       |
| 12-13 |                      |       |             |       | 11,00         | 0,39  | 11,00       | 0,39  | 15,00                        | 0,60  | 6,00        | 0,24  |              |       |             |       |
| 13-14 |                      |       |             |       | 10,00         | 0,35  | 10,00       | 0,35  | 6,00                         | 0,24  | 6,00        | 0,24  |              |       |             |       |
| 14-15 | 50,00                | 1,25  |             |       | 9,00          | 0,32  | 9,00        | 0,32  | 6,00                         | 0,24  | 6,00        | 0,24  |              |       |             |       |
| 15-16 |                      |       |             |       | 10,00         | 0,35  | 10,00       | 0,35  | 6,00                         | 0,24  | 8,00        | 0,32  |              |       |             |       |
| 16-17 |                      |       |             |       | 7,00          | 0,25  | 7,00        | 0,25  | 8,00                         | 0,32  | 8,00        | 0,32  |              |       |             |       |
| 17-18 |                      |       |             |       | 6,00          | 0,21  | 6,00        | 0,21  | 8,00                         | 0,32  | 6,00        | 0,24  |              |       |             |       |
| 18-19 |                      |       |             |       | 5,00          | 0,18  | 5,00        | 0,18  | 6,00                         | 0,24  | 5,00        | 0,20  |              |       |             |       |
| 19-20 | 50,00                | 1,25  |             |       |               |       |             |       | 5,00                         | 0,20  |             |       |              |       |             |       |
| 20-21 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 21-22 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 22-23 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| 23-24 |                      |       |             |       |               |       |             |       |                              |       |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00               | 3     | 100,00      | 3     | 100,00        | 4     | 100,00      | 4     | 100,00                       | 4     | 100,00      | 4     | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 05-06                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 06-07                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 07-08                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 08-09                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 09-10                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 10-11                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 11-12                                     | 1                            | 2                           | 3                             |
| 12-13                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 13-14                                     | 1                            | 1                           | 1                             |
| 14-15                                     | 2                            | 1                           | 2                             |
| 15-16                                     | 1                            | 1                           | 1                             |
| 16-17                                     | 1                            | 1                           | 1                             |
| 17-18                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 18-19                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 19-20                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 20-21                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 21-22                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 22-23                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 23-24                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| Σ                                         | 10                           | 10                          | 20                            |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 1                            | 3                           | 4                             |
| 15-19                                     | 2                            | 2                           | 4                             |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 2                             |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 1                             |
| Tag                                       | 10                           | 10                          | 20                            |
| Nacht                                     | 0                            | 0                           | 0                             |

Neuverkehr Baufeld 3 MU (Gastronomie) 20 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

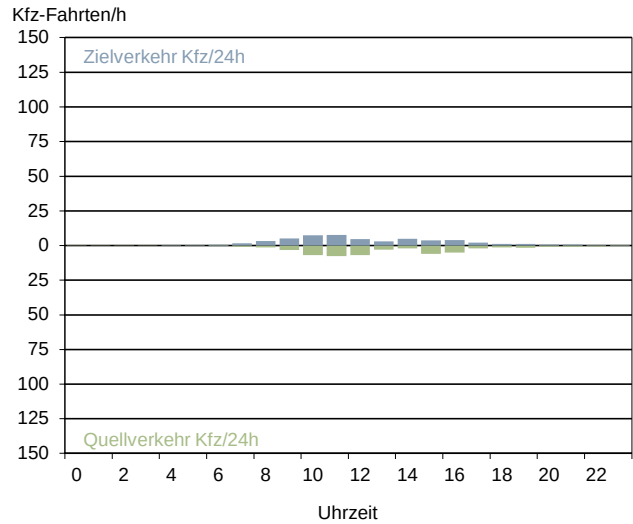
| Baufeld 3 MU (Büro/Co-Working) |  |              |  |
|--------------------------------|--|--------------|--|
| Beschäftigtenverkehr           |  | 43 Kfz/24 h  |  |
| Kundenverkehr                  |  | 28 Kfz/24 h  |  |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr   |  | 34 Kfz/24 h  |  |
|                                |  | Kfz/24 h     |  |
|                                |  | 105 Kfz/24 h |  |

Quelle Ganglinien  
FGSV - Beschäftigtenbezogener Verkehr Stadtkerngebiete großer Oberzentren  
HSVV - Ganglinie\_Kunden Gewerbe (nur Büro)  
HSVV - Ganglinie\_Kunden Gewerbe (nur Büro)

|       | Beschäftigtenverkehr 43 |       |             |       | Kundenverkehr 28 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 34 |       |             |       | 0            |       |             |       | 0            |       |             |       |
|-------|-------------------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|---------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr            |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr     |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                    |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]              | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]       | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                      | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 | 0,40                    | 0,09  |             |       |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 | 0,20                    | 0,04  |             |       |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 | 0,10                    | 0,02  |             |       |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 | 0,10                    | 0,02  |             |       |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 | 0,40                    | 0,09  | 0,20        | 0,04  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 05-06 | 1,40                    | 0,30  | 0,50        | 0,11  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 06-07 | 1,60                    | 0,34  | 2,50        | 0,54  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 07-08 | 4,10                    | 0,88  | 3,80        | 0,82  |                  |       | 2,46        | 0,34  |                                 |       | 2,46        | 0,41  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 08-09 | 5,40                    | 1,16  | 6,00        | 1,29  | 0,82             | 0,11  | 6,56        | 0,92  | 0,82                            | 0,14  | 6,56        | 1,10  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 09-10 | 4,30                    | 0,92  | 6,20        | 1,33  | 7,38             | 1,03  | 12,30       | 1,72  | 7,38                            | 1,24  | 12,30       | 2,06  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 10-11 | 5,40                    | 1,16  | 7,00        | 1,51  | 18,85            | 2,64  | 18,85       | 2,64  | 18,85                           | 3,16  | 18,85       | 3,16  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 11-12 | 5,10                    | 1,10  | 5,60        | 1,20  | 21,31            | 2,98  | 21,31       | 2,98  | 21,31                           | 3,58  | 21,31       | 3,58  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 12-13 | 5,00                    | 1,08  | 6,30        | 1,35  | 18,85            | 2,64  | 10,66       | 1,49  | 18,85                           | 3,16  | 10,66       | 1,79  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 13-14 | 7,00                    | 1,51  | 8,00        | 1,72  | 4,92             | 0,69  | 4,10        | 0,57  | 4,92                            | 0,83  | 4,10        | 0,69  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 14-15 | 6,50                    | 1,40  | 8,40        | 1,81  | 2,46             | 0,34  | 9,84        | 1,38  | 2,46                            | 0,41  | 9,84        | 1,65  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 15-16 | 9,20                    | 1,98  | 9,20        | 1,98  | 13,11            | 1,84  | 5,74        | 0,80  | 13,11                           | 2,20  | 5,74        | 0,96  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 16-17 | 8,00                    | 1,72  | 7,70        | 1,66  | 10,66            | 1,49  | 7,38        | 1,03  | 10,66                           | 1,79  | 7,38        | 1,24  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 17-18 | 7,30                    | 1,57  | 8,50        | 1,83  | 1,64             | 0,23  | 0,82        | 0,11  | 1,64                            | 0,28  | 0,82        | 0,14  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 18-19 | 6,70                    | 1,44  | 6,00        | 1,29  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 19-20 | 7,60                    | 1,63  | 5,70        | 1,23  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 20-21 | 4,30                    | 0,92  | 3,50        | 0,75  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 21-22 | 4,60                    | 0,99  | 3,10        | 0,67  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 22-23 | 3,50                    | 0,75  | 1,20        | 0,26  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 23-24 | 1,80                    | 0,39  | 0,60        | 0,13  |                  |       |             |       |                                 |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00                  | 22    | 100,00      | 22    | 100,00           | 14    | 100,00      | 14    | 100,00                          | 17    | 100,00      | 17    | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |              |       |             |       |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 05-06                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 06-07                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 07-08                                     | 1                            | 2                           | 2                             |
| 08-09                                     | 1                            | 3                           | 5                             |
| 09-10                                     | 3                            | 5                           | 8                             |
| 10-11                                     | 7                            | 7                           | 14                            |
| 11-12                                     | 8                            | 8                           | 15                            |
| 12-13                                     | 7                            | 5                           | 12                            |
| 13-14                                     | 3                            | 3                           | 6                             |
| 14-15                                     | 2                            | 5                           | 7                             |
| 15-16                                     | 6                            | 4                           | 10                            |
| 16-17                                     | 5                            | 4                           | 9                             |
| 17-18                                     | 2                            | 2                           | 4                             |
| 18-19                                     | 1                            | 1                           | 3                             |
| 19-20                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 20-21                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 21-22                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 22-23                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 23-24                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| Σ                                         | 52                           | 52                          | 105                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 6                            | 11                          | 16                            |
| 15-19                                     | 15                           | 11                          | 26                            |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 8                             |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 10                            |
| Tag                                       | 51                           | 52                          | 102                           |
| Nacht                                     | 2                            | 1                           | 2                             |

Neuverkehr Baufeld 3 MU (Büro/Co-Working) 105 Kfz/24 h



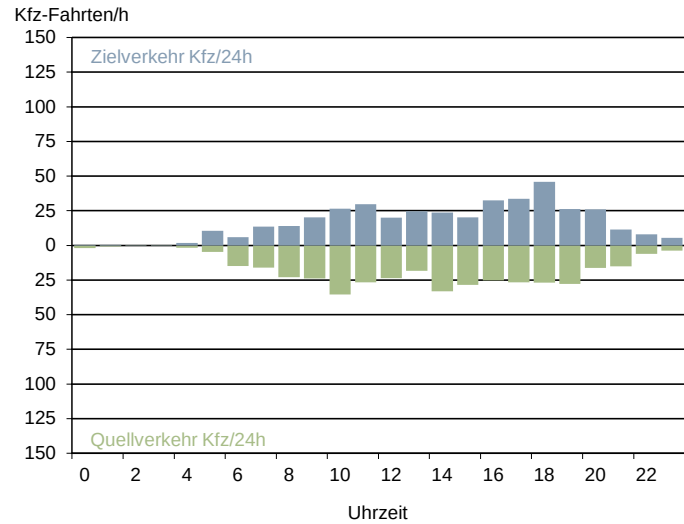
Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

Gesamtverkehr Baufeld 3 MU

| Stunde                             | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                              | 2                            | 0                           | 2                             |
| 01-02                              | 1                            | 0                           | 1                             |
| 02-03                              | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                              | 0                            | 0                           | 1                             |
| 04-05                              | 2                            | 2                           | 3                             |
| 05-06                              | 5                            | 11                          | 15                            |
| 06-07                              | 15                           | 6                           | 21                            |
| 07-08                              | 16                           | 14                          | 29                            |
| 08-09                              | 23                           | 14                          | 37                            |
| 09-10                              | 24                           | 20                          | 44                            |
| 10-11                              | 35                           | 27                          | 62                            |
| 11-12                              | 27                           | 30                          | 56                            |
| 12-13                              | 24                           | 20                          | 44                            |
| 13-14                              | 18                           | 25                          | 43                            |
| 14-15                              | 33                           | 24                          | 57                            |
| 15-16                              | 28                           | 20                          | 49                            |
| 16-17                              | 25                           | 32                          | 58                            |
| 17-18                              | 27                           | 34                          | 60                            |
| 18-19                              | 27                           | 46                          | 73                            |
| 19-20                              | 28                           | 26                          | 54                            |
| 20-21                              | 16                           | 26                          | 42                            |
| 21-22                              | 15                           | 11                          | 27                            |
| 22-23                              | 6                            | 8                           | 14                            |
| 23-24                              | 4                            | 5                           | 9                             |
| Σ                                  | 401                          | 401                         | 801                           |
| 4-h-Belastung                      |                              |                             |                               |
| 06-10                              | 78                           | 54                          | 131                           |
| 15-19                              | 107                          | 132                         | 239                           |
| tägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr) |                              |                             | 44                            |
| tägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 73                            |
| Tag                                | 381                          | 374                         | 755                           |
| Nacht                              | 19                           | 27                          | 46                            |

Neuverkehr Gesamtverkehr Baufeld 3 MU801 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

|                       |                              |              |
|-----------------------|------------------------------|--------------|
| Baufeld 4 MU (Wohnen) |                              |              |
|                       | Bewohnerverkehr              | 379 Kfz/24 h |
|                       | Besucherverkehr              | 32 Kfz/24 h  |
|                       | Wirtschafts- / Lieferverkehr | 69 Kfz/24 h  |
|                       |                              | Kfz/24 h     |
|                       |                              | 480 Kfz/24 h |

Quelle Ganglinien

FGSV - Einwohnerbezogener Verkehr (Besucherund Einwohner)Stadtkerngebiete großer Oberzentren

FGSV - Einwohnerbezogener Verkehr (Besucherund Einwohner)Stadtkerngebiete großer Oberzentren

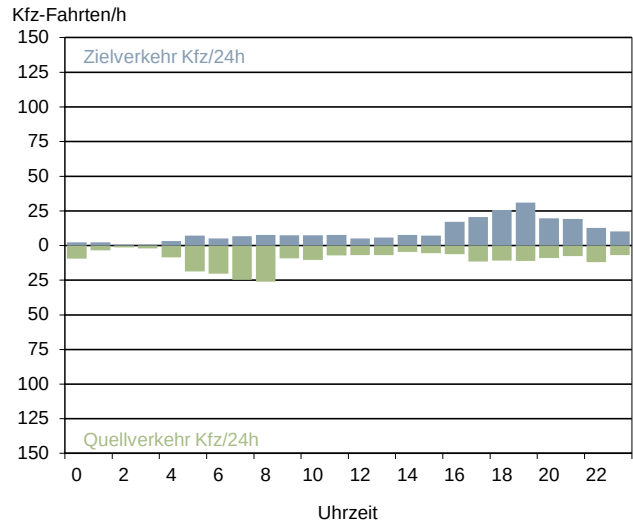
FGSV - Wirtschaftsverkehr Wohnen

0

|       | Bewohnerverkehr 379 |       |             |       | Besucherverkehr 32 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 69 |       |             |       | 0            |       | 0           |       |
|-------|---------------------|-------|-------------|-------|--------------------|-------|-------------|-------|---------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr        |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr       |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                    |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]          | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]         | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                      | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 | 4,60                | 8,72  | 1,10        | 2,08  | 4,60               | 0,74  | 1,10        | 0,18  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 | 1,70                | 3,22  | 1,10        | 2,08  | 1,70               | 0,27  | 1,10        | 0,18  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 | 0,70                | 1,33  | 0,30        | 0,57  | 0,70               | 0,11  | 0,30        | 0,05  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 | 1,00                | 1,90  | 0,40        | 0,76  | 1,00               | 0,16  | 0,40        | 0,06  |                                 |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 | 4,10                | 7,77  | 1,50        | 2,84  | 4,10               | 0,66  | 1,50        | 0,24  |                                 |       | 0,25        | 0,09  |              |       |             |       |
| 05-06 | 8,90                | 16,87 | 3,20        | 6,06  | 8,90               | 1,42  | 3,20        | 0,51  | 1,00                            | 0,35  | 1,50        | 0,52  |              |       |             |       |
| 06-07 | 9,60                | 18,19 | 2,00        | 3,79  | 9,60               | 1,54  | 2,00        | 0,32  | 1,75                            | 0,60  | 3,00        | 1,04  |              |       |             |       |
| 07-08 | 11,20               | 21,22 | 1,90        | 3,60  | 11,20              | 1,79  | 1,90        | 0,30  | 4,75                            | 1,64  | 8,00        | 2,76  |              |       |             |       |
| 08-09 | 11,60               | 21,98 | 2,00        | 3,79  | 11,60              | 1,86  | 2,00        | 0,32  | 6,50                            | 2,24  | 10,40       | 3,59  |              |       |             |       |
| 09-10 | 3,10                | 5,87  | 2,10        | 3,98  | 3,10               | 0,50  | 2,10        | 0,34  | 8,25                            | 2,85  | 8,75        | 3,02  |              |       |             |       |
| 10-11 | 3,50                | 6,63  | 1,90        | 3,60  | 3,50               | 0,56  | 1,90        | 0,30  | 9,00                            | 3,11  | 10,25       | 3,54  |              |       |             |       |
| 11-12 | 1,70                | 3,22  | 2,10        | 3,98  | 1,70               | 0,27  | 2,10        | 0,34  | 10,25                           | 3,54  | 9,90        | 3,42  |              |       |             |       |
| 12-13 | 1,90                | 3,60  | 1,30        | 2,46  | 1,90               | 0,30  | 1,30        | 0,21  | 8,75                            | 3,02  | 7,00        | 2,42  |              |       |             |       |
| 13-14 | 2,10                | 3,98  | 1,70        | 3,22  | 2,10               | 0,34  | 1,70        | 0,27  | 7,75                            | 2,67  | 6,50        | 2,24  |              |       |             |       |
| 14-15 | 1,30                | 2,46  | 2,70        | 5,12  | 1,30               | 0,21  | 2,70        | 0,43  | 5,60                            | 1,93  | 6,00        | 2,07  |              |       |             |       |
| 15-16 | 1,50                | 2,84  | 2,20        | 4,17  | 1,50               | 0,24  | 2,20        | 0,35  | 7,00                            | 2,42  | 7,75        | 2,67  |              |       |             |       |
| 16-17 | 1,50                | 2,84  | 7,20        | 13,64 | 1,50               | 0,24  | 7,20        | 1,15  | 8,75                            | 3,02  | 6,75        | 2,33  |              |       |             |       |
| 17-18 | 4,40                | 8,34  | 9,20        | 17,43 | 4,40               | 0,70  | 9,20        | 1,47  | 7,00                            | 2,42  | 5,00        | 1,73  |              |       |             |       |
| 18-19 | 4,40                | 8,34  | 11,90       | 22,55 | 4,40               | 0,70  | 11,90       | 1,90  | 5,25                            | 1,81  | 3,75        | 1,29  |              |       |             |       |
| 19-20 | 4,80                | 9,10  | 14,50       | 27,48 | 4,80               | 0,77  | 14,50       | 2,32  | 3,75                            | 1,29  | 3,25        | 1,12  |              |       |             |       |
| 20-21 | 4,10                | 7,77  | 9,30        | 17,62 | 4,10               | 0,66  | 9,30        | 1,49  | 1,75                            | 0,60  | 1,45        | 0,50  |              |       |             |       |
| 21-22 | 3,50                | 6,63  | 9,30        | 17,62 | 3,50               | 0,56  | 9,30        | 1,49  | 1,00                            | 0,35  | 0,25        | 0,09  |              |       |             |       |
| 22-23 | 5,60                | 10,61 | 6,10        | 11,56 | 5,60               | 0,90  | 6,10        | 0,98  | 1,25                            | 0,43  | 0,25        | 0,09  |              |       |             |       |
| 23-24 | 3,20                | 6,06  | 5,00        | 9,48  | 3,20               | 0,51  | 5,00        | 0,80  | 0,65                            | 0,22  |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00              | 190   | 100,00      | 190   | 100,00             | 16    | 100,00      | 16    | 100,00                          | 35    | 100,00      | 35    | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 9                            | 2                           | 12                            |
| 01-02                                     | 3                            | 2                           | 6                             |
| 02-03                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 03-04                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 04-05                                     | 8                            | 3                           | 12                            |
| 05-06                                     | 19                           | 7                           | 26                            |
| 06-07                                     | 20                           | 5                           | 25                            |
| 07-08                                     | 25                           | 7                           | 31                            |
| 08-09                                     | 26                           | 8                           | 34                            |
| 09-10                                     | 9                            | 7                           | 17                            |
| 10-11                                     | 10                           | 7                           | 18                            |
| 11-12                                     | 7                            | 8                           | 15                            |
| 12-13                                     | 7                            | 5                           | 12                            |
| 13-14                                     | 7                            | 6                           | 13                            |
| 14-15                                     | 5                            | 8                           | 12                            |
| 15-16                                     | 5                            | 7                           | 13                            |
| 16-17                                     | 6                            | 17                          | 23                            |
| 17-18                                     | 11                           | 21                          | 32                            |
| 18-19                                     | 11                           | 26                          | 37                            |
| 19-20                                     | 11                           | 31                          | 42                            |
| 20-21                                     | 9                            | 20                          | 29                            |
| 21-22                                     | 8                            | 19                          | 27                            |
| 22-23                                     | 12                           | 13                          | 25                            |
| 23-24                                     | 7                            | 10                          | 17                            |
| Σ                                         | 240                          | 240                         | 480                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 80                           | 27                          | 107                           |
| 15-19                                     | 34                           | 71                          | 105                           |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 34                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 37                            |
| Tag                                       | 178                          | 201                         | 379                           |
| Nacht                                     | 62                           | 39                          | 101                           |

Neuverkehr Baufeld 4 MU (Wohnen) 480 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

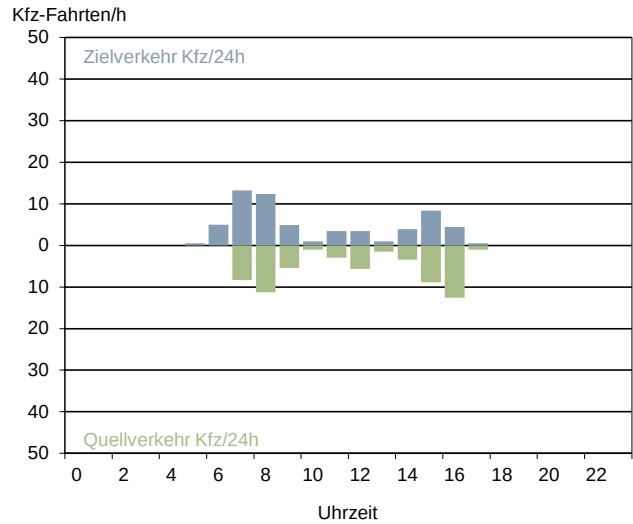
Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 4 MU (Kita) |                              |              | Quelle Ganglinien              |  |
|---------------------|------------------------------|--------------|--------------------------------|--|
|                     | Beschäftigtenverkehr         | 22 Kfz/24 h  | Annahme                        |  |
|                     | Bringverkehr                 | 98 Kfz/24 h  | Erfahrungswerte/eigene Annahme |  |
|                     | Wirtschafts- / Lieferverkehr | 4 Kfz/24 h   | Annahme                        |  |
|                     |                              | Kfz/24 h     |                                |  |
|                     |                              | 124 Kfz/24 h |                                |  |

|       | Beschäftigtenverkehr 22 |       |             |       | Bringverkehr 98 |       |             |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 4 |       |             |       | 0            |       |             |       | 0            |       |             |       |
|-------|-------------------------|-------|-------------|-------|-----------------|-------|-------------|-------|--------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|-------------|-------|
|       | Quellverkehr            |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr    |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr                   |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       | Zielverkehr |       |
|       | Anteil [%]              | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]      | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]                     | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h |
| 00-01 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 01-02 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 02-03 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 03-04 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 04-05 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 05-06 |                         |       | 5,00        | 0,55  |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 06-07 |                         |       | 45,00       | 4,95  |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 07-08 |                         |       | 40,00       | 4,40  | 17,00           | 8,33  | 18,00       | 8,82  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 08-09 |                         |       | 10,00       | 1,10  | 23,00           | 11,27 | 23,00       | 11,27 |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 09-10 |                         |       |             |       | 10,00           | 4,90  | 9,00        | 4,41  | 25,00                          | 0,50  | 25,00       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 10-11 |                         |       |             |       |                 |       |             |       | 50,00                          | 1,00  | 50,00       | 1,00  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 11-12 |                         |       |             |       | 6,00            | 2,94  | 7,00        | 3,43  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 12-13 | 20,00                   | 2,20  |             |       | 7,00            | 3,43  | 7,00        | 3,43  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 13-14 |                         |       |             |       | 2,00            | 0,98  | 1,00        | 0,49  | 25,00                          | 0,50  | 25,00       | 0,50  |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 14-15 |                         |       |             |       | 7,00            | 3,43  | 8,00        | 3,92  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 15-16 | 5,00                    | 0,55  |             |       | 17,00           | 8,33  | 17,00       | 8,33  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 16-17 | 70,00                   | 7,70  |             |       | 10,00           | 4,90  | 9,00        | 4,41  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 17-18 | 5,00                    | 0,55  |             |       | 1,00            | 0,49  | 1,00        | 0,49  |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 18-19 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 19-20 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 20-21 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 21-22 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 22-23 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| 23-24 |                         |       |             |       |                 |       |             |       |                                |       |             |       |              |       |             |       |              |       |             |       |
| Σ     | 100,00                  | 11    | 100,00      | 11    | 100,00          | 49    | 100,00      | 49    | 100,00                         | 2     | 100,00      | 2     | 0,00         | 0     | 0,00        | 0     | 0,00         | 0     |             |       |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 05-06                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 06-07                                     | 0                            | 5                           | 5                             |
| 07-08                                     | 8                            | 13                          | 22                            |
| 08-09                                     | 11                           | 12                          | 24                            |
| 09-10                                     | 5                            | 5                           | 10                            |
| 10-11                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 11-12                                     | 3                            | 3                           | 6                             |
| 12-13                                     | 6                            | 3                           | 9                             |
| 13-14                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| 14-15                                     | 3                            | 4                           | 7                             |
| 15-16                                     | 9                            | 8                           | 17                            |
| 16-17                                     | 13                           | 4                           | 17                            |
| 17-18                                     | 1                            | 0                           | 2                             |
| 18-19                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 19-20                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 20-21                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 21-22                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 22-23                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 23-24                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| Σ                                         | 62                           | 62                          | 124                           |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 25                           | 35                          | 60                            |
| 15-19                                     | 23                           | 13                          | 36                            |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 24                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 17                            |
| Tag                                       | 62                           | 61                          | 123                           |
| Nacht                                     | 0                            | 1                           | 1                             |

Neuverkehr Baufeld 4 MU (Kita) 124 Kfz/24 h



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Baufeld 4 MU (Gastronomie)   |             |  |
|------------------------------|-------------|--|
| Beschäftigtenverkehr         | 3 Kfz/24 h  |  |
| Kundenverkehr                | 4 Kfz/24 h  |  |
| Wirtschafts- / Lieferverkehr | 4 Kfz/24 h  |  |
|                              | Kfz/24 h    |  |
|                              | 11 Kfz/24 h |  |

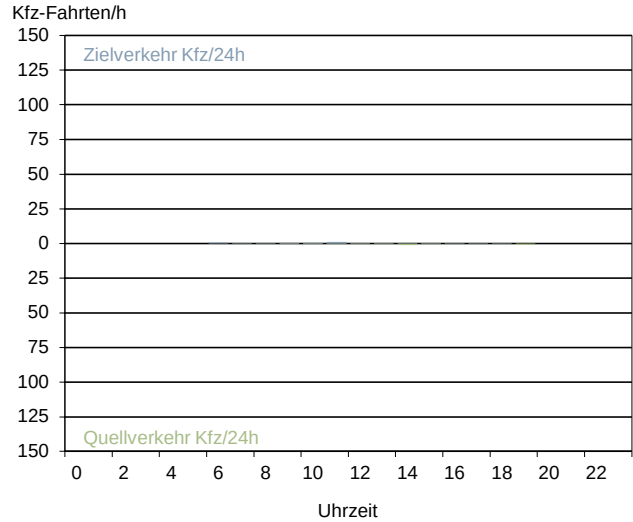
Quelle Ganglinien

Annahme für Quartiersbezogene Gastronomie mit Orientierung der eigenen Öffnungszeiten an den Nahversorger  
Annahme für Quartiersbezogene Gastronomie mit Orientierung der eigenen Öffnungszeiten an den Nahversorger  
Ver\_Bau: Güterverkehr, Gastronomie (HSVV)

|       | Beschäftigtenverkehr 3 |       | Kundenverkehr 4 |       | Wirtschafts- / Lieferverkehr 4 |       | 0           |       | 0            |       |
|-------|------------------------|-------|-----------------|-------|--------------------------------|-------|-------------|-------|--------------|-------|
|       | Quellverkehr           |       | Zielverkehr     |       | Quellverkehr                   |       | Zielverkehr |       | Quellverkehr |       |
|       | Anteil [%]             | Kfz/h | Anteil [%]      | Kfz/h | Anteil [%]                     | Kfz/h | Anteil [%]  | Kfz/h | Anteil [%]   | Kfz/h |
| 00-01 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 01-02 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 02-03 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 03-04 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 04-05 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 05-06 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 06-07 |                        |       | 50,00           | 0,75  |                                |       |             |       |              |       |
| 07-08 |                        |       |                 |       | 5,00                           | 0,10  | 5,00        | 0,10  |              |       |
| 08-09 |                        |       |                 |       | 8,00                           | 0,16  | 8,00        | 0,16  |              |       |
| 09-10 |                        |       |                 |       | 11,00                          | 0,22  | 11,00       | 0,22  | 10,00        | 0,20  |
| 10-11 |                        |       |                 |       | 9,00                           | 0,18  | 9,00        | 0,18  | 15,00        | 0,30  |
| 11-12 |                        |       | 50,00           | 0,75  | 9,00                           | 0,18  | 9,00        | 0,18  | 15,00        | 0,30  |
| 12-13 |                        |       |                 |       | 11,00                          | 0,22  | 11,00       | 0,22  | 15,00        | 0,30  |
| 13-14 |                        |       |                 |       | 10,00                          | 0,20  | 10,00       | 0,20  | 6,00         | 0,12  |
| 14-15 | 50,00                  | 0,75  |                 |       | 9,00                           | 0,18  | 9,00        | 0,18  | 6,00         | 0,12  |
| 15-16 |                        |       |                 |       | 10,00                          | 0,20  | 10,00       | 0,20  | 6,00         | 0,12  |
| 16-17 |                        |       |                 |       | 7,00                           | 0,14  | 7,00        | 0,14  | 8,00         | 0,16  |
| 17-18 |                        |       |                 |       | 6,00                           | 0,12  | 6,00        | 0,12  | 8,00         | 0,16  |
| 18-19 |                        |       |                 |       | 5,00                           | 0,10  | 5,00        | 0,10  | 6,00         | 0,12  |
| 19-20 | 50,00                  | 0,75  |                 |       |                                |       |             |       | 5,00         | 0,10  |
| 20-21 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 21-22 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 22-23 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| 23-24 |                        |       |                 |       |                                |       |             |       |              |       |
| Σ     | 100,00                 | 2     | 100,00          | 2     | 100,00                         | 2     | 100,00      | 2     | 0,00         | 0     |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 05-06                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 06-07                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 07-08                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 08-09                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 09-10                                     | 0                            | 1                           | 1                             |
| 10-11                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 11-12                                     | 0                            | 1                           | 2                             |
| 12-13                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 13-14                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 14-15                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 15-16                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 16-17                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 17-18                                     | 0                            | 0                           | 1                             |
| 18-19                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 19-20                                     | 1                            | 0                           | 1                             |
| 20-21                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 21-22                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 22-23                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| 23-24                                     | 0                            | 0                           | 0                             |
| Σ                                         | 6                            | 6                           | 11                            |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 1                            | 2                           | 2                             |
| 15-19                                     | 1                            | 1                           | 2                             |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 1                             |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 1                             |
| Tag                                       | 6                            | 6                           | 11                            |
| Nacht                                     | 0                            | 0                           | 0                             |

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Neuverkehr Baufeld 4 MU (Gastronomie) | 11 Kfz/24 h |
|---------------------------------------|-------------|



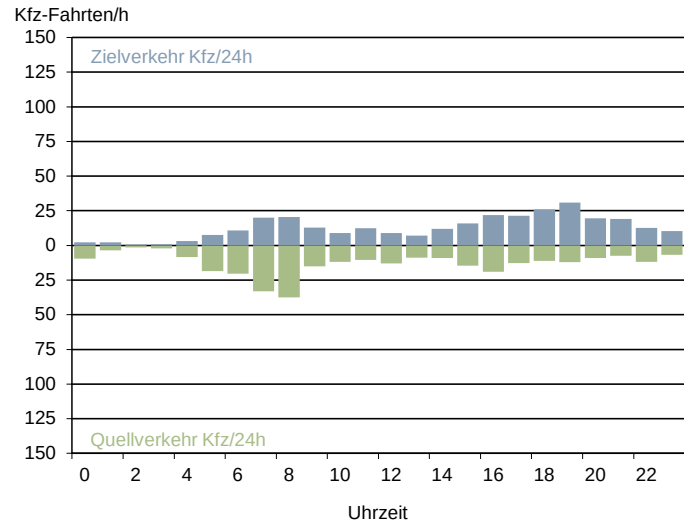
Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

Gesamtverkehr Baufeld 4 MU

| Stunde                             | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                              | 9                            | 2                           | 12                            |
| 01-02                              | 3                            | 2                           | 6                             |
| 02-03                              | 1                            | 1                           | 2                             |
| 03-04                              | 2                            | 1                           | 3                             |
| 04-05                              | 8                            | 3                           | 12                            |
| 05-06                              | 19                           | 8                           | 26                            |
| 06-07                              | 20                           | 11                          | 31                            |
| 07-08                              | 33                           | 20                          | 53                            |
| 08-09                              | 38                           | 20                          | 58                            |
| 09-10                              | 15                           | 13                          | 28                            |
| 10-11                              | 12                           | 9                           | 21                            |
| 11-12                              | 10                           | 12                          | 23                            |
| 12-13                              | 13                           | 9                           | 22                            |
| 13-14                              | 9                            | 7                           | 16                            |
| 14-15                              | 9                            | 12                          | 21                            |
| 15-16                              | 15                           | 16                          | 31                            |
| 16-17                              | 19                           | 22                          | 41                            |
| 17-18                              | 13                           | 21                          | 34                            |
| 18-19                              | 11                           | 26                          | 37                            |
| 19-20                              | 12                           | 31                          | 43                            |
| 20-21                              | 9                            | 20                          | 29                            |
| 21-22                              | 8                            | 19                          | 27                            |
| 22-23                              | 12                           | 13                          | 25                            |
| 23-24                              | 7                            | 10                          | 17                            |
| Σ                                  | 308                          | 308                         | 615                           |
| 4-h-Belastung                      |                              |                             |                               |
| 06-10                              | 106                          | 64                          | 170                           |
| 15-19                              | 58                           | 85                          | 143                           |
| tägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr) |                              |                             | 58                            |
| tägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 41                            |
| Tag                                | 245                          | 268                         | 513                           |
| Nacht                              | 62                           | 40                          | 102                           |

Gesamtverkehr Baufeld 4 MU615 Kfz/24 h

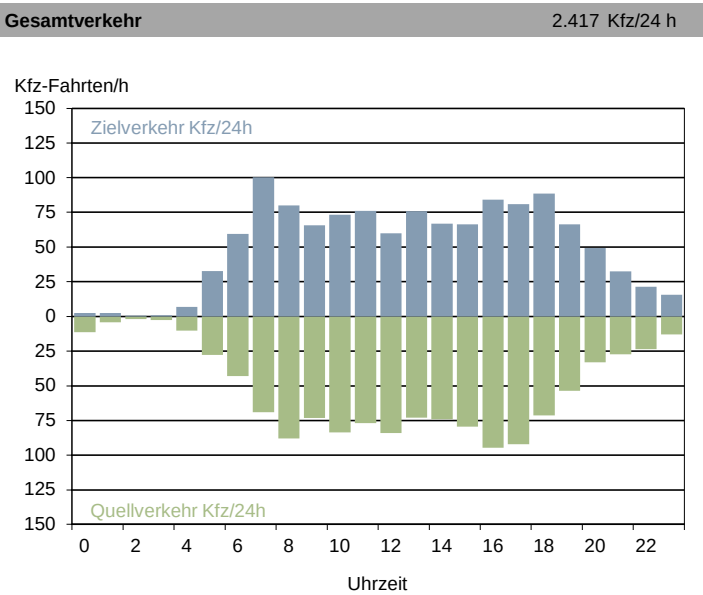


Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Gesamtverkehr |              |                |
|---------------|--------------|----------------|
|               | Baufeld 1 GE | 426 Kfz/24 h   |
|               | Baufeld 2 GE | 575 Kfz/24 h   |
|               | Baufeld 3 MU | 801 Kfz/24 h   |
|               | Baufeld 4 MU | 615 Kfz/24 h   |
|               |              | 2.417 Kfz/24 h |

| Stunde                             | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                              | 11                           | 3                           | 14                            |
| 01-02                              | 4                            | 3                           | 7                             |
| 02-03                              | 2                            | 1                           | 2                             |
| 03-04                              | 2                            | 1                           | 3                             |
| 04-05                              | 10                           | 7                           | 17                            |
| 05-06                              | 28                           | 33                          | 60                            |
| 06-07                              | 43                           | 59                          | 102                           |
| 07-08                              | 69                           | 100                         | 169                           |
| 08-09                              | 88                           | 80                          | 168                           |
| 09-10                              | 73                           | 66                          | 139                           |
| 10-11                              | 83                           | 73                          | 157                           |
| 11-12                              | 77                           | 76                          | 153                           |
| 12-13                              | 84                           | 60                          | 144                           |
| 13-14                              | 73                           | 76                          | 149                           |
| 14-15                              | 74                           | 67                          | 141                           |
| 15-16                              | 79                           | 66                          | 146                           |
| 16-17                              | 95                           | 84                          | 179                           |
| 17-18                              | 92                           | 81                          | 173                           |
| 18-19                              | 71                           | 88                          | 160                           |
| 19-20                              | 53                           | 66                          | 120                           |
| 20-21                              | 33                           | 49                          | 82                            |
| 21-22                              | 27                           | 32                          | 60                            |
| 22-23                              | 24                           | 21                          | 45                            |
| 23-24                              | 13                           | 16                          | 29                            |
| Σ                                  | 1.209                        | 1.209                       | 2.417                         |
| 4-h-Belastung                      |                              |                             |                               |
| 06-10                              | 273                          | 305                         | 578                           |
| 15-19                              | 337                          | 320                         | 657                           |
| tägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr) |                              |                             | 169                           |
| tägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 179                           |
| Tag                                | 1.115                        | 1.125                       | 2.239                         |
| Nacht                              | 94                           | 84                          | 178                           |



Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße-Köln

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

| Gesamtverkehr GE 1+2 |              |                |
|----------------------|--------------|----------------|
|                      | Baufeld 1 GE | 426 Kfz/24 h   |
|                      | Baufeld 2 GE | 575 Kfz/24 h   |
|                      |              | Kfz/24 h       |
|                      |              | Kfz/24 h       |
|                      |              | 1.001 Kfz/24 h |

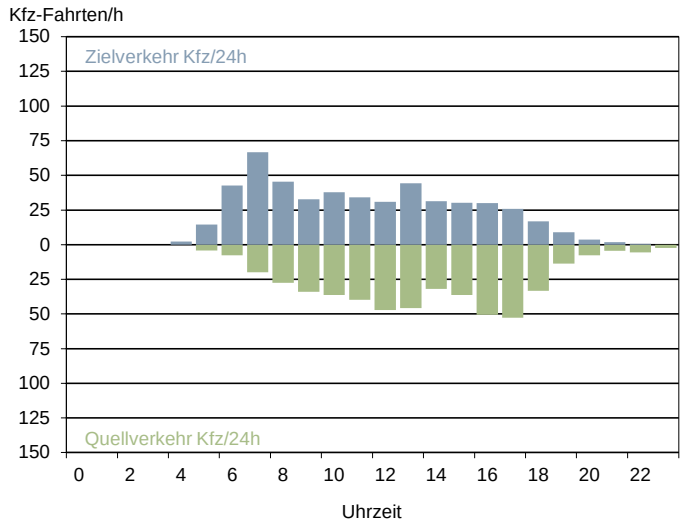
| Stunde                          | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                           | 0                            | 0                           | 0                             |
| 01-02                           | 0                            | 0                           | 0                             |
| 02-03                           | 0                            | 0                           | 0                             |
| 03-04                           | 0                            | 0                           | 0                             |
| 04-05                           | 0                            | 2                           | 2                             |
| 05-06                           | 4                            | 14                          | 19                            |
| 06-07                           | 8                            | 43                          | 50                            |
| 07-08                           | 20                           | 67                          | 87                            |
| 08-09                           | 27                           | 45                          | 73                            |
| 09-10                           | 34                           | 33                          | 67                            |
| 10-11                           | 36                           | 38                          | 74                            |
| 11-12                           | 40                           | 34                          | 74                            |
| 12-13                           | 47                           | 31                          | 78                            |
| 13-14                           | 46                           | 44                          | 90                            |
| 14-15                           | 32                           | 31                          | 63                            |
| 15-16                           | 36                           | 30                          | 66                            |
| 16-17                           | 51                           | 30                          | 80                            |
| 17-18                           | 53                           | 26                          | 78                            |
| 18-19                           | 33                           | 17                          | 50                            |
| 19-20                           | 14                           | 9                           | 23                            |
| 20-21                           | 8                            | 4                           | 11                            |
| 21-22                           | 5                            | 2                           | 6                             |
| 22-23                           | 6                            | 1                           | 6                             |
| 23-24                           | 2                            | 0                           | 2                             |
| Σ                               | 501                          | 501                         | 1.001                         |
| 4-h-Belastung                   |                              |                             |                               |
| 06-10                           | 89                           | 188                         | 277                           |
| 15-19                           | 173                          | 103                         | 275                           |
| liche Spitzenstunde (06-10 Uhr) |                              |                             | 87                            |
| liche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 80                            |
| Tag                             | 488                          | 483                         | 971                           |
| Nacht                           | 12                           | 17                          | 30                            |

Verkehrserzeugungsrechnung - Kfz / h

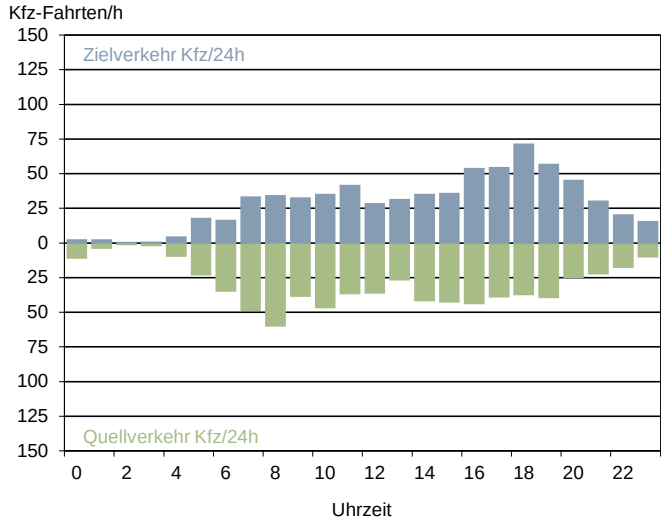
| Gesamtverkehr MU 1+2 |              |                |
|----------------------|--------------|----------------|
|                      |              | Kfz/24 h       |
|                      |              | Kfz/24 h       |
|                      | Baufeld 3 MU | 801 Kfz/24 h   |
|                      | Baufeld 4 MU | 615 Kfz/24 h   |
|                      |              | 1.416 Kfz/24 h |

| Stunde                                    | Quell-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Ziel-<br>verkehr<br>[Kfz/h] | Gesamt-<br>verkehr<br>[Kfz/h] |
|-------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 00-01                                     | 11                           | 3                           | 14                            |
| 01-02                                     | 4                            | 3                           | 7                             |
| 02-03                                     | 2                            | 1                           | 2                             |
| 03-04                                     | 2                            | 1                           | 3                             |
| 04-05                                     | 10                           | 5                           | 15                            |
| 05-06                                     | 23                           | 18                          | 42                            |
| 06-07                                     | 35                           | 17                          | 52                            |
| 07-08                                     | 49                           | 34                          | 83                            |
| 08-09                                     | 60                           | 34                          | 95                            |
| 09-10                                     | 39                           | 33                          | 72                            |
| 10-11                                     | 47                           | 36                          | 83                            |
| 11-12                                     | 37                           | 42                          | 79                            |
| 12-13                                     | 37                           | 29                          | 66                            |
| 13-14                                     | 27                           | 32                          | 59                            |
| 14-15                                     | 42                           | 35                          | 78                            |
| 15-16                                     | 43                           | 36                          | 79                            |
| 16-17                                     | 44                           | 54                          | 98                            |
| 17-18                                     | 39                           | 55                          | 94                            |
| 18-19                                     | 38                           | 72                          | 110                           |
| 19-20                                     | 40                           | 57                          | 97                            |
| 20-21                                     | 25                           | 46                          | 71                            |
| 21-22                                     | 23                           | 31                          | 53                            |
| 22-23                                     | 18                           | 21                          | 39                            |
| 23-24                                     | 10                           | 16                          | 26                            |
| Σ                                         | 708                          | 708                         | 1.416                         |
| 4-h-Belastung                             |                              |                             |                               |
| 06-10                                     | 184                          | 118                         | 301                           |
| 15-19                                     | 165                          | 217                         | 382                           |
| vormittägliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)  |                              |                             | 95                            |
| nachmittägliche Spitzenstunde (15-19 Uhr) |                              |                             | 110                           |
| Tag                                       | 626                          | 642                         | 1.268                         |
| Nacht                                     | 82                           | 66                          | 148                           |

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Gesamtverkehr GE 1+2 | 1.001 Kfz/24 h |
|----------------------|----------------|



|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Gesamtverkehr MU 1+2 | 1.416 Kfz/24 h |
|----------------------|----------------|



## **Anlage 3: Verkehrsprognose**

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP1: Longericher Straße/Etzelstraße                |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
|----------------------------------------------------|-----------|-----|------------------------------------|----|------------------------------|----|---------------------------------------|------|-----|----------|-----|-----------------------------------|------|------|-----------------------------------|----|------|----------------------------------|-----|----|---------------------------------|------|-----|------------------|-----|-----|-----|----|--|--|
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                       |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Zufahrt                                            | Strom     | Bez | Zählung 28.03.2023<br>07:45-08:45  |    | llgemeine Verkehrssteigerung |    | kehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |    |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     | Prognoseplanfall |     |     |     |    |  |  |
|                                                    |           |     | Kfz                                | SV | Kfz                          | SV | % QV                                  | % ZV | Kfz | SV       | Kfz | SV                                | % QV | % ZV | Kfz                               | SV | % QV | % ZV                             | Kfz | SV | % QV                            | % ZV | Kfz | SV               | Kfz | SV  |     |    |  |  |
| Longericher Straße<br>(Süd)                        | 2         | GF  | 190                                | 8  | -18                          | -1 | 12%                                   |      | 1   | 0        | 173 | 7                                 | 51%  |      | 4                                 | 1  | 51%  |                                  | 6   | 1  | 18%                             |      | 4   | 0                | 18% |     | 194 | 9  |  |  |
|                                                    | 3         | RA  | 93                                 | 4  | -9                           | 0  | 6%                                    |      | 1   | 0        | 85  | 4                                 | 11%  |      | 1                                 | 0  | 11%  |                                  | 1   | 0  | 11%                             |      | 3   | 0                | 11% |     | 94  | 4  |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 283                                | 12 | -27                          | -1 |                                       |      | 2   | 0        | 258 | 11                                |      |      | 5                                 | 1  |      |                                  | 7   | 1  |                                 |      | 7   | 0                |     |     | 288 | 13 |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 221                                | 11 | -21                          | -1 |                                       |      | 1   | 0        | 200 | 10                                |      |      | 18                                | 2  |      |                                  | 24  | 2  |                                 |      | 4   | 0                |     |     | 252 | 14 |  |  |
|                                                    | 4w        | W   | 0                                  | 0  |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Etzelstraße                                        | 4         | LA  | 69                                 | 4  | -7                           | 0  | 6%                                    |      | 0   | 0        | 63  | 4                                 | 11%  |      | 3                                 | 0  | 11%  |                                  | 4   | 0  | 11%                             |      | 2   | 0                | 11% |     | 74  | 4  |  |  |
|                                                    | 6         | RA  | 265                                | 0  | -25                          |    |                                       |      |     |          | 240 |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     | 240 |    |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 334                                | 4  | -32                          | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 302 | 4                                 |      |      | 3                                 | 0  |      |                                  | 4   | 0  |                                 |      | 2   | 0                |     |     | 313 | 4  |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 240                                | 6  | -23                          | -1 |                                       |      | 1   | 0        | 218 | 5                                 |      |      | 1                                 | 0  |      |                                  | 1   | 0  |                                 |      | 3   | 0                |     |     | 227 | 6  |  |  |
|                                                    | 7w        | W   | 0                                  | 0  |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Longericher Straße<br>(Nord)                       | 7         | LA  | 147                                | 2  | -14                          | 0  |                                       |      |     |          | 133 | 2                                 |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     | 133 | 2   |    |  |  |
|                                                    | 8         | GF  | 152                                | 7  | -14                          | -1 | 12%                                   |      | 0   | 0        | 138 | 6                                 | 51%  |      | 14                                | 1  | 51%  |                                  | 20  | 2  | 18%                             |      | 3   | 0                | 18% |     | 178 | 10 |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 299                                | 9  | -28                          | -1 |                                       |      | 0   | 0        | 271 | 8                                 |      |      | 14                                | 1  |      |                                  | 20  | 2  |                                 |      | 3   | 0                |     |     | 311 | 12 |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 455                                | 8  | -43                          | -1 |                                       |      | 1   | 0        | 413 | 7                                 |      |      | 4                                 | 1  |      |                                  | 6   | 1  |                                 |      | 4   | 0                |     |     | 434 | 9  |  |  |
|                                                    |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Summe ein                                          |           |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 0                                 | 0  |      |                                  | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                |     |     | 0   | 0  |  |  |
| Summe aus                                          |           |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 0                                 | 0  |      |                                  | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                |     |     | 0   | 0  |  |  |
| Gesamtsumme                                        |           |     | 916                                | 25 | -87                          | -2 |                                       |      | 2   | 0        | 831 | 23                                |      |      | 23                                | 3  |      |                                  | 31  | 4  |                                 |      | 11  | 1                |     |     | 912 | 29 |  |  |
| KPN1: Longericher Straße/Planstraße (Zufahrt Nord) |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                       |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Zufahrt                                            | Strom     | Bez | abgeleitet aus Zählung am<br>KP 01 |    | llgemeine Verkehrssteigerung |    | kehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |    |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     | Prognoseplanfall |     |     |     |    |  |  |
|                                                    |           |     | Kfz                                | SV | Kfz                          | SV | % QV                                  | % ZV | Kfz | SV       | Kfz | SV                                | % QV | % ZV | Kfz                               | SV | % QV | % ZV                             | Kfz | SV | % QV                            | % ZV | Kfz | SV               | Kfz | SV  |     |    |  |  |
| Longericher Straße<br>(Süd)                        | 2         | GF  | 283                                | 12 | -27                          | -1 | 19%                                   |      | 2   | 0        | 258 | 11                                |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    | 29%                             |      | 11  | 0                |     |     | 269 | 11 |  |  |
|                                                    | 3         | RA  |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   | 38%  |      | 11                                | 1  | 38%  |                                  | 15  | 1  | 71%                             |      | 10  | 1                |     |     | 35  | 3  |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 283                                | 12 | -27                          | -1 |                                       |      | 2   | 0        | 258 | 11                                |      |      | 11                                | 1  |      |                                  | 15  | 1  |                                 |      | 10  | 1                |     |     | 304 | 14 |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 221                                | 11 | -21                          | -1 |                                       |      | 1   | 0        | 200 | 10                                |      |      | 3                                 | 1  |      |                                  | 4   | 1  |                                 |      | 16  | 1                |     |     | 230 | 12 |  |  |
|                                                    | 4w        | W   |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Planstraße (Zufahrt<br>Nord)                       | 4         | LA  |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   | 38%  |      | 3                                 | 1  | 38%  |                                  | 4   | 1  | 71%                             |      | 16  | 1                |     |     | 24  | 2  |  |  |
|                                                    | 6         | RA  |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   | 62%  |      | 5                                 | 1  | 62%  |                                  | 7   | 1  | 29%                             |      | 7   | 0                |     |     | 19  | 3  |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 8                                 | 2  |      |                                  | 11  | 2  |                                 |      | 23  | 1                |     |     | 43  | 5  |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 28                                | 3  |      |                                  | 38  | 4  |                                 |      | 14  | 1                |     |     | 81  | 7  |  |  |
|                                                    | 7w        | W   |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Longericher Straße<br>(Nord)                       | 7         | LA  |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   | 62%  |      | 18                                | 2  | 62%  |                                  | 24  | 2  | 29%                             |      | 4   | 0                |     |     | 45  | 4  |  |  |
|                                                    | 8         | GF  | 221                                | 11 | -21                          | -1 | 18%                                   |      | 1   | 0        | 200 | 10                                |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    | 29%                             |      | 6   | 0                |     |     | 206 | 10 |  |  |
|                                                    | Summe ein |     | 221                                | 11 | -21                          | -1 |                                       |      | 1   | 0        | 200 | 10                                |      |      | 18                                | 2  |      |                                  | 24  | 2  |                                 |      | 4   | 0                |     |     | 252 | 14 |  |  |
|                                                    | Summe aus |     | 283                                | 12 | -27                          | -1 |                                       |      | 2   | 0        | 258 | 11                                |      |      | 5                                 | 1  |      |                                  | 7   | 1  |                                 |      | 7   | 0                |     |     | 288 | 13 |  |  |
|                                                    |           |     |                                    |    |                              |    |                                       |      |     |          |     |                                   |      |      |                                   |    |      |                                  |     |    |                                 |      |     |                  |     |     |     |    |  |  |
| Summe ein                                          |           |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 0                                 | 0  |      |                                  | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                |     |     | 0   | 0  |  |  |
| Summe aus                                          |           |     | 0                                  | 0  | 0                            | 0  |                                       |      | 0   | 0        | 0   | 0                                 |      |      | 0                                 | 0  |      |                                  | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                |     |     | 0   | 0  |  |  |
| Gesamtsumme                                        |           |     | 504                                | 23 | -48                          | -2 |                                       |      | 2   | 0        | 458 | 21                                |      |      | 37                                | 4  |      |                                  | 50  | 6  |                                 |      | 37  | 2                |     |     | 599 | 33 |  |  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP2: Longericher Straße/Am Bilderstöckchen |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
|--------------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------------------------|------|----------|-----|-----------------------------------|-----|-----------------------------------|------|----------------------------------|----|---------------------------------|------|------------------|-----|------|------|-----|-----|-----|----|--|--|--|
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE               |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Zufahrt                                    | Strom     | Bez | Zählung 28.03.2023<br>07:45-08:45 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      | Prognoseplanfall |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                           | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV | % QV                            | % ZV | Kfz              | SV  | % QV | % ZV | Kfz | SV  | Kfz | SV |  |  |  |
| Longericher Straße (Nord)                  | 2         | GF  | 175                               | 7   | -17                           | -1  |                                                |      | 158      | 6   | 33%                               | 3   | 1                                 | 33%  | 4                                | 1  | 41%                             | 9    | 0                | 29% | 6    | 0    | 180 | 8   |     |    |  |  |  |
|                                            | 3         | RA  | 44                                | 4   | -4                            | 0   | 18%                                            | 1    | 0        | 40  | 4                                 | 5%  | 0                                 | 0    | 5%                               | 1  | 0                               | 30%  | 7                | 0   |      |      | 48  | 4   |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 219                               | 11  | -21                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 199 | 10                                |     | 3                                 | 1    |                                  | 4  | 1                               |      | 16               | 1   |      | 6    | 0   | 228 | 12  |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 289                               | 12  | -28                           | -1  |                                                | 2    | 0        | 263 | 11                                |     | 11                                | 1    |                                  | 15 | 1                               |      | 10               | 1   |      | 11   | 0   | 309 | 14  |    |  |  |  |
|                                            | 4w        | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Am Bilderstöckchen                         | 4         | LA  | 102                               | 4   | -10                           | 0   | 19%                                            | 2    | 0        | 94  | 4                                 | 5%  | 1                                 | 0    | 5%                               | 2  | 0                               | 30%  | 4                | 0   |      |      | 101 | 4   |     |    |  |  |  |
|                                            | 6         | RA  | 90                                | 3   | -9                            | 0   | 16%                                            | 1    | 0        | 83  | 3                                 |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 30%  | 6                | 0   |      |      | 89  | 3   |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 192                               | 7   | -18                           | -1  |                                                | 3    | 0        | 177 | 6                                 |     | 1                                 | 0    |                                  | 2  | 0                               |      | 4                | 0   |      | 6    | 0   | 191 | 7   |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 87                                | 8   | -8                            | -1  |                                                | 1    | 0        | 80  | 7                                 |     | 0                                 | 0    |                                  | 1  | 0                               |      | 7                | 0   |      | 11   | 0   | 99  | 8   |    |  |  |  |
|                                            | 7w        | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Longericher Straße (Süd)                   | 7         | LA  | 43                                | 4   | -4                            | 0   | 17%                                            | 1    | 0        | 39  | 4                                 |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 30%  | 11               | 0   |      |      | 51  | 4   |     |    |  |  |  |
|                                            | 8         | GF  | 187                               | 8   | -18                           | -1  |                                                |      |          | 169 | 7                                 | 33% | 9                                 | 1    | 33%                              | 13 | 1                               | 41%  | 6                | 0   | 29%  | 11   | 0   | 208 | 10  |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 230                               | 12  | -22                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 209 | 11                                |     | 9                                 | 1    |                                  | 13 | 1                               |      | 6                | 0   |      | 22   | 0   | 258 | 13  |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 265                               | 10  | -25                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 241 | 9                                 |     | 3                                 | 1    |                                  | 4  | 1                               |      | 9                | 0   |      | 12   | 0   | 269 | 11  |    |  |  |  |
|                                            |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Summe ein                         | 0   | 0                             | 0   | 0                                              |      | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 0                | 0   | 0    | 0    | 0   | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Summe aus                         | 0   | 0                             | 0   | 0                                              |      | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 0                | 0   | 0    | 0    | 0   | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Gesamtsumme                       | 641 | 30                            | -61 | -3                                             |      | 4        | 0   | 584                               | 27  |                                   | 14   | 2                                |    | 19                              | 2    |                  | 26  | 1    |      | 34  | 0   | 677 | 33 |  |  |  |
| KPN2: Longericher Straße/Zufahrt Süd       |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE               |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Zufahrt                                    | Strom     | Bez | abgeleitet aus Zählung am KP 03   |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      | Prognoseplanfall |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                           | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV | % QV                            | % ZV | Kfz              | SV  | % QV | % ZV | Kfz | SV  | Kfz | SV |  |  |  |
| Longericher Straße (Süd)                   | 2         | GF  | 230                               | 12  | -22                           | -1  | 17%                                            | 1    | 0        | 209 | 11                                | 33% | 9                                 | 1    | 33%                              | 13 | 1                               | 41%  | 6                | 0   |      |      | 236 | 13  |     |    |  |  |  |
|                                            | 3         | RA  |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 41%  | 8                | 0   |      |      | 8   | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 230                               | 12  | -22                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 209 | 11                                |     | 9                                 | 1    |                                  | 13 | 1                               |      | 6                | 0   |      | 8    | 0   | 245 | 13  |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 265                               | 10  | -25                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 241 | 9                                 |     | 3                                 | 1    |                                  | 4  | 1                               |      | 9                | 0   |      | 15   | 0   | 273 | 11  |    |  |  |  |
|                                            | 4w        | W   |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Planstraße (Zufahrt Süd)                   | 4         | LA  |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 41%  | 15               | 0   |      |      | 15  | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            | 6         | RA  |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 59%  | 22               | 0   |      |      | 22  | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 0                                 | 0   | 0                             | 0   |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 38               | 0   |      | 38   | 0   |     |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 0                                 | 0   | 0                             | 0   |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 20               | 0   |      | 20   | 0   |     |     |    |  |  |  |
|                                            | 7w        | W   |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
| Longericher Straße (Nord)                  | 7         | LA  |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 | 59%  | 12               | 0   |      |      | 12  | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            | 8         | GF  | 265                               | 10  | -25                           | -1  | 16%                                            | 1    | 0        | 241 | 9                                 | 33% | 3                                 | 1    | 33%                              | 4  | 1                               | 41%  | 9                | 0   |      |      | 257 | 11  |     |    |  |  |  |
|                                            | Summe ein |     | 265                               | 10  | -25                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 241 | 9                                 |     | 3                                 | 1    |                                  | 4  | 1                               |      | 9                | 0   |      | 12   | 0   | 269 | 11  |    |  |  |  |
|                                            | Summe aus |     | 230                               | 12  | -22                           | -1  |                                                | 1    | 0        | 209 | 11                                |     | 9                                 | 1    |                                  | 13 | 1                               |      | 6                | 0   |      | 22   | 0   | 258 | 13  |    |  |  |  |
|                                            |           |     |                                   |     |                               |     |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |    |                                 |      |                  |     |      |      |     |     |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Summe ein                         | 0   | 0                             | 0   | 0                                              |      | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 0                | 0   | 0    | 0    | 0   | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Summe aus                         | 0   | 0                             | 0   | 0                                              |      | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0  | 0                               | 0    | 0                | 0   | 0    | 0    | 0   | 0   |     |    |  |  |  |
|                                            |           |     | Gesamtsumme                       | 495 | 22                            | -47 | -2                                             |      | 2        | 0   | 450                               | 20  |                                   | 12   | 1                                |    | 16                              | 2    |                  | 15  | 1    |      | 58  | 0   | 552 | 24 |  |  |  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP3: Escher Straße / Am Bilderstöckchen         |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|-------------------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|--------------------------------------------|------|-----|----|----------|-----|-----------------------------------|------|-----|------|-----------------------------------|------|------|-----|----------------------------------|------|-----|-----|---------------------------------|------|-----|----|------------------|----|
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                    |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Zufahrt                                         | Strom       | Bez         | Zählung 28.03.2024<br>07:30-08:30 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |      |     | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    | Prognoseplanfall |    |
|                                                 |             |             | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV   | % QV                              | % ZV | Kfz  | SV  | % QV                             | % ZV | Kfz | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV | Kfz              | SV |
| Escher Straße (Süd)                             | 2           | GF          | 221                               | 4   | -21                           | 0   |                                            |      |     |    | 200      | 4   |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 | 200  | 4   |    |                  |    |
|                                                 | 3           | RA          | 41                                | 5   | -4                            | 0   | 10%                                        |      | 0   | 0  | 37       | 5   | 2,5%                              | 1    | 0   | 2,5% | 1                                 | 0    | 2,5% | 0   | 0                                | 2,5% | 1   | 0   | 40                              | 5    |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 262                               | 9   | -25                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 237      | 8   |                                   | 1    | 0   |      | 1                                 | 0    |      | 0   | 0                                |      | 1   | 0   | 240                             | 8    |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 317                               | 8   | -30                           | -1  |                                            |      | 1   | 0  | 288      | 7   |                                   | 0    | 0   |      | 0                                 | 0    |      | 1   | 0                                |      | 1   | 0   | 290                             | 7    |     |    |                  |    |
|                                                 | 4w          | W           | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Am Bilderstöckchen                              | 4           | LA          | 33                                | 1   | -3                            | 0   | 10%                                        |      | 1   | 0  | 31       | 1   | 2,5%                              | 0    | 0   | 2,5% | 0                                 | 0    | 2,5% | 1   | 0                                | 2,5% | 1   | 0   | 33                              | 1    |     |    |                  |    |
|                                                 | 6           | RA          | 113                               | 18  | -11                           | -2  | 55%                                        |      | 5   | 0  | 107      | 16  |                                   |      |     |      | 25%                               | 6    | 0    | 25% | 9                                | 0    | 122 | 17  |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 146                               | 19  | -14                           | -2  |                                            |      | 6   | 0  | 138      | 17  |                                   | 0    | 0   |      | 0                                 | 0    |      | 6   | 0                                |      | 10  | 0   | 155                             | 18   |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 208                               | 19  | -20                           | -2  |                                            |      | 2   | 0  | 190      | 17  |                                   | 1    | 0   |      | 1                                 | 0    |      | 4   | 0                                |      | 6   | 0   | 201                             | 18   |     |    |                  |    |
|                                                 | 7w          | W           | 1                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 1        |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     | 1   |                                 |      |     |    |                  |    |
| Escher Straße (Nord)                            | 7           | LA          | 167                               | 14  | -16                           | -1  | 55%                                        |      | 2   | 0  | 153      | 13  |                                   |      |     |      | 25%                               | 4    | 0    | 25% | 5                                | 0    | 161 | 13  |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                 | 8           | GF          | 284                               | 7   | -27                           | -1  |                                            |      |     |    | 257      | 6   |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     | 257 | 6                               |      |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 452                               | 21  | -43                           | -2  |                                            |      | 2   | 0  | 411      | 19  |                                   | 0    | 0   |      | 0                                 | 0    |      | 4   | 0                                |      | 5   | 0   | 419                             | 19   |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 335                               | 22  | -32                           | -2  |                                            |      | 5   | 0  | 308      | 20  |                                   | 0    | 0   |      | 0                                 | 0    |      | 6   | 0                                |      | 9   | 0   | 323                             | 20   |     |    |                  |    |
|                                                 | Gesamtsumme |             | 860                               | 49  | -82                           | -5  |                                            |      | 8   | 0  | 786      | 45  |                                   | 1    | 0   |      | 1                                 | 0    |      | 10  | 1                                |      | 16  | 0   | 814                             | 45   |     |    |                  |    |
| KP4: Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| 0                                               |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Zufahrt                                         | Strom       | Bez         | Zählung 29.03.2023<br>07:30-08:30 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |      |     | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    | Prognoseplanfall |    |
|                                                 |             |             | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV   | % QV                              | % ZV | Kfz  | SV  | % QV                             | % ZV | Kfz | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV | Kfz              | SV |
| Longericher Straße (Nord)                       | 2           | GF          | 162                               | 6   | -15                           | -1  | 12%                                        |      | 0   | 0  | 147      | 5   | 14%                               | 4    | 0   | 14%  | 5                                 | 0    | 18%  | 3   | 0                                | 18%  | 4   | 0   | 162                             | 7    |     |    |                  |    |
|                                                 | 3           | RA          | 26                                | 2   | -2                            | 0   |                                            |      |     |    | 24       | 2   |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     | 24  | 2                               |      |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 188                               | 8   | -18                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 170      | 7   |                                   | 4    | 0   |      | 5                                 | 0    |      | 3   | 0                                |      | 4   | 0   | 186                             | 8    |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 305                               | 6   | -29                           | -1  |                                            |      | 1   | 0  | 277      | 5   |                                   | 1    | 0   |      | 2                                 | 0    |      | 4   | 0                                |      | 7   | 0   | 291                             | 6    |     |    |                  |    |
|                                                 | 4w          | W           | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Robert-Perthel-Straße                           | 4           | LA          | 23                                | 1   | -2                            | 0   |                                            |      |     |    | 21       | 1   |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     | 21                              | 1    |     |    |                  |    |
|                                                 | 6           | RA          | 119                               | 7   | -11                           | -1  |                                            |      |     |    | 108      | 6   | 37%                               | 10   | 1   | 37%  | 14                                | 1    |      |     |                                  |      |     |     | 132                             | 9    |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 142                               | 8   | -14                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 128      | 7   |                                   | 10   | 1   |      | 14                                | 1    |      | 0   | 0                                |      | 0   | 0   | 153                             | 10   |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 193                               | 7   | -18                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 175      | 6   |                                   | 3    | 1   |      | 4                                 | 1    |      | 0   | 0                                |      | 0   | 0   | 182                             | 8    |     |    |                  |    |
|                                                 | 7w          | W           | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Longericher Straße (Süd)                        | 7           | LA          | 167                               | 5   | -16                           | 0   |                                            |      |     |    | 151      | 5   | 37%                               | 3    | 1   | 37%  | 4                                 | 1    |      |     |                                  |      |     |     | 158                             | 6    |     |    |                  |    |
|                                                 | 8           | GF          | 282                               | 5   | -27                           | 0   | 12%                                        |      | 1   | 0  | 256      | 5   | 14%                               | 1    | 0   | 14%  | 2                                 | 0    | 18%  | 4   | 0                                | 18%  | 7   | 0   | 270                             | 5    |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe ein   |             | 449                               | 10  | -43                           | -1  |                                            |      | 1   | 0  | 407      | 9   |                                   | 4    | 1   |      | 6                                 | 1    |      | 4   | 0                                |      | 7   | 0   | 428                             | 11   |     |    |                  |    |
|                                                 | Summe aus   |             | 281                               | 13  | -27                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 255      | 12  |                                   | 14   | 1   |      | 20                                | 2    |      | 3   | 0                                |      | 4   | 0   | 295                             | 15   |     |    |                  |    |
|                                                 | Gesamtsumme |             | 779                               | 26  | -74                           | -2  |                                            |      | 1   | 0  | 706      | 24  |                                   | 19   | 2   |      | 25                                | 3    |      | 0   | 0                                |      | 10  | 0   | 768                             | 29   |     |    |                  |    |
|                                                 |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                 |             |             |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |     |                                   |      |     |      |                                   |      |      |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                 |             | Summe ein   |                                   | 0   | 0                             | 0   | 0                                          |      |     | 0  | 0        | 0   | 0                                 | 0    | 0   | 0    | 0                                 | 0    | 0    | 0   | 0                                | 0    | 0   | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0  |                  |    |
|                                                 |             | Summe aus   |                                   | 0   | 0                             | 0   | 0                                          |      |     | 0  | 0        | 0   | 0                                 | 0    | 0   | 0    | 0                                 | 0    | 0    | 0   | 0                                | 0    | 0   | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0  |                  |    |
|                                                 |             | Gesamtsumme |                                   | 779 | 26                            | -74 | -2                                         |      |     | 1  | 0        | 706 | 24                                |      | 19  | 2    |                                   | 25   | 3    |     | 0                                | 0    |     | 10  | 0                               | 768  | 29  |    |                  |    |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP5: Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße |           |     |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|--------------------------------------------|------|-----|----|----------|----|-----------------------------------|------|-----|-----------------------------------|------|------|----------------------------------|----|------|---------------------------------|-----|----|------------------|-----|-----|----|
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                                    |           |     |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
| Zufahrt                                                         | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>07:30-08:30 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |    | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |    |      | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |     |    | Prognoseplanfall |     |     |    |
|                                                                 |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV                                | % QV | % ZV | Kfz                              | SV | % QV | % ZV                            | Kfz | SV | Kfz              | SV  |     |    |
| Äußere Kanalstraße                                              | 1w        | W   | 3                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 3        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     | 3  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 1         | LA  | 16                                | 9   | -2                            | -1  |                                            |      |     |    | 14       | 8  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 14  | 8  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 2         | GF  | 492                               | 24  | -47                           | -2  |                                            |      |     |    | 445      | 22 | 37%                               |      | 10  | 1                                 | 37%  |      | 14                               | 1  |      |                                 | 470 | 24 |                  |     |     |    |
|                                                                 | 3         | RA  | 391                               | 18  | -37                           | -2  | 40%                                        |      | 1   | 0  | 355      | 16 |                                   |      |     |                                   | 25%  |      | 4                                | 0  | 25%  |                                 | 5   | 0  | 364              | 17  |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 902                               | 51  | -86                           | -5  |                                            |      | 1   | 0  | 817      | 46 |                                   |      | 10  | 1                                 |      |      | 14                               | 1  |      |                                 | 4   | 0  | 851              | 49  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 549                               | 43  | -52                           | -4  |                                            |      | 4   | 0  | 500      | 39 |                                   |      | 3   | 1                                 |      |      | 4                                | 1  |      |                                 | 6   | 0  | 523              | 41  |     |    |
| Escher Straße (Süd)                                             | 4w        | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 4         | LA  | 260                               | 14  | -25                           | -1  | 40%                                        |      | 4   | 0  | 239      | 13 |                                   |      |     |                                   | 25%  |      | 6                                | 0  | 25%  |                                 | 9   | 0  | 254              | 13  |     |    |
|                                                                 | 5         | GF  | 6                                 | 0   | -1                            |     |                                            |      |     |    | 5        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 5   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 6         | RA  | 67                                | 6   | -6                            | -1  | 15%                                        |      | 1   | 0  | 62       | 5  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 62  | 5  |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 333                               | 20  | -32                           | -2  |                                            |      | 5   | 0  | 306      | 18 |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 6   | 0  | 321              | 18  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 453                               | 26  | -43                           | -2  |                                            |      | 2   | 0  | 412      | 24 |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 4   | 0  | 420              | 24  |     |    |
| Robert-Perthel-Straße                                           | 7w        | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 7         | LA  | 60                                | 7   | -6                            | -1  | 15%                                        |      | 0   | 0  | 55       | 6  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 55  | 6  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 8         | GF  | 278                               | 24  | -26                           | -2  |                                            |      |     |    | 252      | 22 | 37%                               |      | 3   | 1                                 | 37%  |      | 4                                | 1  |      |                                 | 259 | 23 |                  |     |     |    |
|                                                                 | 9         | RA  | 1                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 1        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 1   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 339                               | 31  | -32                           | -3  |                                            |      | 0   | 0  | 307      | 28 |                                   |      | 3   | 1                                 |      |      | 4                                | 1  |      |                                 | 0   | 0  | 315              | 29  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 562                               | 30  | -54                           | -3  |                                            |      | 1   | 0  | 510      | 27 |                                   |      | 10  | 1                                 |      |      | 14                               | 1  |      |                                 | 0   | 0  | 535              | 29  |     |    |
| Escher Straße (Nord)                                            | 10w       | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 10        | LA  | 3                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 3        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 3   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 11        | GF  | 2                                 | 1   | 0                             | 0   |                                            |      |     |    | 2        | 1  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 2   | 1  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 12        | RA  | 8                                 | 5   | -1                            | 0   |                                            |      |     |    | 7        | 5  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 7   | 5  |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 13                                | 6   | -1                            | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 12       | 5  |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 12               | 5   |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 23                                | 9   | -2                            | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 21       | 8  |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 21               | 8   |     |    |
| Gesamtsumme                                                     |           |     | 1.587                             | 108 | -151                          | -10 |                                            |      | 7   | 0  | 1.443    | 98 |                                   |      | 14  | 2                                 |      |      | 18                               | 2  |      |                                 | 9   | 0  | 1.498            | 102 |     |    |
| KP6: Longericher Straße / Schiefersburger Weg                   |           |     |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
| VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                                    |           |     |                                   |     |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
| Zufahrt                                                         | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>07:30-08:30 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |     | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |    | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |    |      | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |     |    | Prognoseplanfall |     |     |    |
|                                                                 |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV  | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV                                | % QV | % ZV | Kfz                              | SV | % QV | % ZV                            | Kfz | SV | Kfz              | SV  |     |    |
| Longericher Straße (Nord)                                       | 1w        | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 1         | LA  | 5                                 | 1   | 0                             | 0   |                                            |      |     |    | 5        | 1  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 5   | 1  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 2         | GF  | 219                               | 13  | -21                           | -1  | 16%                                        |      | 1   | 0  | 200      | 12 | 33%                               |      | 3   | 1                                 | 33%  |      | 4                                | 1  | 41%  |                                 | 9   | 0  | 41%              |     | 231 | 13 |
|                                                                 | 3         | RA  | 36                                | 1   | -3                            | 0   |                                            |      |     |    | 33       | 1  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 33  | 1  |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 260                               | 15  | -25                           | -1  |                                            |      | 1   | 0  | 237      | 14 |                                   |      | 3   | 1                                 |      |      | 4                                | 1  |      |                                 | 9   | 0  | 268              | 15  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 254                               | 14  | -24                           | -1  |                                            |      | 1   | 0  | 230      | 13 |                                   |      | 9   | 1                                 |      |      | 13                               | 1  |      |                                 | 6   | 0  | 266              | 15  |     |    |
| Schiefersburger Weg                                             | 4w        | W   | 1                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 1        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 1   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 4         | LA  | 34                                | 0   | -3                            |     |                                            |      |     |    | 31       |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 31  |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 5         | GF  | 1                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 1        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 1   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 6         | RA  | 159                               | 11  | -15                           | -1  |                                            |      |     |    | 144      | 10 |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 144 | 10 |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 195                               | 11  | -19                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 176      | 10 |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 176              | 10  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 161                               | 11  | -15                           | -1  |                                            |      | 0   | 0  | 146      | 10 |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 146              | 10  |     |    |
| Longericher Straße (Süd)                                        | 7w        | W   | 6                                 | 0   | -1                            |     |                                            |      |     |    | 5        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 5   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 7         | LA  | 123                               | 9   | -12                           | -1  |                                            |      |     |    | 111      | 8  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 111 | 8  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 8         | GF  | 216                               | 14  | -21                           | -1  | 17%                                        |      | 1   | 0  | 196      | 13 | 33%                               |      | 9   | 1                                 | 33%  |      | 13                               | 1  | 41%  |                                 | 6   | 0  | 41%              |     | 232 | 15 |
|                                                                 | 9         | RA  | 8                                 | 0   | -1                            |     |                                            |      |     |    | 7        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 7   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 353                               | 23  | -34                           | -2  |                                            |      | 1   | 0  | 320      | 21 |                                   |      | 9   | 1                                 |      |      | 13                               | 1  |      |                                 | 6   | 0  | 356              | 23  |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 385                               | 24  | -37                           | -2  |                                            |      | 1   | 0  | 350      | 22 |                                   |      | 3   | 1                                 |      |      | 4                                | 1  |      |                                 | 9   | 0  | 381              | 23  |     |    |
| Zufahrt Autohaus                                                | 10w       | W   | 0                                 | 0   |                               |     |                                            |      |     |    |          |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 |     |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 10        | LA  | 1                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 1        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 1   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | 11        | GF  | 1                                 | 1   | 0                             | 0   |                                            |      |     |    | 1        | 1  |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 1   | 1  |                  |     |     |    |
|                                                                 | 12        | RA  | 4                                 | 0   | 0                             |     |                                            |      |     |    | 4        |    |                                   |      |     |                                   |      |      |                                  |    |      |                                 | 4   |    |                  |     |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 6                                 | 1   | -1                            | 0   |                                            |      | 0   | 0  | 5        | 1  |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 5                | 1   |     |    |
|                                                                 | Summe aus |     | 14                                | 1   | -1                            | 0   |                                            |      | 0   | 0  | 13       | 1  |                                   |      | 0   | 0                                 |      |      | 0                                | 0  |      |                                 | 0   | 0  | 13               | 1   |     |    |
| Gesamtsumme                                                     |           |     | 814                               | 50  | -77                           | -5  |                                            |      | 2   | 0  | 739      | 45 |                                   |      | 12  | 1                                 |      |      | 16                               | 2  |      |                                 | 15  | 1  | 806              | 49  |     |    |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP7: Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |           |     |                                   |    |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|-----------------------------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|----|-------------------------------|----|---------------------------------------|------|-----|----|----------|-----|-----------------------------------|------|-----|-----|-----------------------------------|------|-----|-----|----------------------------------|------|-----|-----|---------------------------------|------|-----|----|------------------|----|
| KP7: Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel                      |           |     | VORMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE      |    |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
| Zufahrt                                                   | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>07:30-08:30 |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | kehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |     | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    | Prognoseplanfall |    |
|                                                           |           |     | Kfz                               | SV | Kfz                           | SV | % QV                                  | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV  | % QV                             | % ZV | Kfz | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV | Kfz              | SV |
| Parkgürtel                                                | 1w        | W   | 2                                 | 0  | 0                             |    |                                       |      |     | 2  |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      | 2   |    |                  |    |
|                                                           | 1         | LA  | 38                                | 2  | -4                            | 0  |                                       |      | 34  | 2  | 16%      |     | 5                                 | 0    | 16% |     | 6                                 | 1    | 24% |     | 3                                | 0    | 24% |     | 5                               | 0    | 53  | 3  |                  |    |
|                                                           | 2         | GF  | 719                               | 33 | -68                           | -3 |                                       |      | 651 | 30 |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 | 651  | 30  |    |                  |    |
|                                                           | 3         | RA  | 51                                | 1  | -5                            | 0  |                                       |      | 46  | 1  |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 | 46   | 1   |    |                  |    |
|                                                           | Summe ein |     | 810                               | 36 | -77                           | -3 |                                       |      | 0   | 0  | 733      | 33  |                                   |      | 5   | 0   |                                   |      | 6   | 1   |                                  |      | 3   | 0   |                                 |      | 5   | 0  | 752              | 34 |
|                                                           | Summe aus |     | 997                               | 26 | -95                           | -2 |                                       |      | 0   | 0  | 902      | 24  |                                   |      | 1   | 0   |                                   |      | 2   | 0   |                                  |      | 6   | 0   |                                 |      | 9   | 0  | 920              | 24 |
| Geldernstraße                                             | 4w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                           | 4         | LA  | 25                                | 4  | -2                            | 0  |                                       |      | 23  | 4  |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 | 23   | 4   |    |                  |    |
|                                                           | 5         | GF  | 81                                | 11 | -8                            | -1 | 4%                                    |      | 0   | 0  | 73       | 10  | 6%                                |      | 2   | 0   | 6%                                |      | 2   | 0   | 6%                               |      | 1   | 0   | 6%                              |      | 1   | 0  | 79               | 10 |
|                                                           | 6         | RA  | 65                                | 2  | -6                            | 0  |                                       |      | 59  | 2  |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 | 59   | 2   |    |                  |    |
|                                                           | Summe ein |     | 171                               | 17 | -16                           | -2 |                                       |      | 0   | 0  | 155      | 15  |                                   |      | 2   | 0   |                                   |      | 2   | 0   |                                  |      | 1   | 0   |                                 |      | 1   | 0  | 161              | 16 |
|                                                           | Summe aus |     | 175                               | 10 | -17                           | -1 |                                       |      | 1   | 0  | 160      | 9   |                                   |      | 1   | 0   |                                   |      | 1   | 0   |                                  |      | 1   | 0   |                                 |      | 2   | 0  | 165              | 9  |
| Mauenheimer Gürtel                                        | 7w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                           | 7         | LA  | 0                                 | 0  |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                           | 8         | GF  | 713                               | 7  | -68                           | -1 |                                       |      | 645 | 6  |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 | 645  | 6   |    |                  |    |
|                                                           | 9         | RA  | 234                               | 10 | -22                           | -1 | 13%                                   |      | 0   | 0  | 212      | 9   | 11%                               |      | 3   | 0   | 11%                               |      | 4   | 0   | 11%                              |      | 2   | 0   | 11%                             |      | 2   | 0  | 223              | 10 |
|                                                           | Summe ein |     | 947                               | 17 | -90                           | -2 |                                       |      | 0   | 0  | 857      | 15  |                                   |      | 3   | 0   |                                   |      | 4   | 0   |                                  |      | 2   | 0   |                                 |      | 2   | 0  | 868              | 16 |
|                                                           | Summe aus |     | 788                               | 35 | -75                           | -3 |                                       |      | 0   | 0  | 713      | 32  |                                   |      | 1   | 0   |                                   |      | 1   | 0   |                                  |      | 3   | 0   |                                 |      | 4   | 0  | 722              | 32 |
| Longericher Straße                                        | 10w       | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                       |      |     |    |          |     |                                   |      |     |     |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |                  |    |
|                                                           | 10        | LA  | 4                                 | 0  | 0                             | 1% |                                       | 0    | 0   | 4  | 0        | 11% |                                   | 1    | 0   | 11% |                                   | 1    | 0   | 11% |                                  | 3    | 0   | 11% |                                 | 4    | 0   | 13 | 1                |    |
|                                                           | 11        | GF  | 124                               | 9  | -12                           | -1 | 16%                                   |      | 1   | 0  | 114      | 8   | 6%                                |      | 1   | 0   | 6%                                |      | 1   | 0   | 6%                               |      | 1   | 0   | 6%                              |      | 2   | 0  | 118              | 8  |
|                                                           | 12        | RA  | 257                               | 15 | -24                           | -1 |                                       |      | 233 | 14 | 16%      |     | 1                                 | 0    | 16% |     | 2                                 | 0    | 24% |     | 6                                | 0    | 24% |     | 9                               | 0    | 250 | 14 |                  |    |
|                                                           | Summe ein |     | 385                               | 24 | -37                           | -2 |                                       |      | 1   | 0  | 350      | 22  |                                   |      | 3   | 1   |                                   |      | 4   | 1   |                                  |      | 9   | 0   |                                 |      | 15  | 0  | 381              | 23 |
|                                                           | Summe aus |     | 353                               | 23 | -34                           | -2 |                                       |      | 1   | 0  | 320      | 21  |                                   |      | 9   | 1   |                                   |      | 13  | 1   |                                  |      | 6   | 0   |                                 |      | 8   | 0  | 356              | 23 |
| Gesamtsumme                                               |           |     | 2.313                             | 94 | -220                          | -9 |                                       |      | 2   | 0  | 2.095    | 85  |                                   |      | 12  | 1   |                                   |      | 16  | 2   |                                  |      | 15  | 1   |                                 |      | 24  | 0  | 2.162            | 89 |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP1: Longericher Straße/Etzelstraße |           |     |                                   |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |       |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     | NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|----|-------------------------------|----|------------------------------------------|------|-----|----|----------|-------|-----------------------------------|------|-----|----|-----------------------------------|------|-----|----|----------------------------------|------|-----|----|---------------------------------|------|-----|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Zufahrt                             | Strom     | Bez | Zählung 28.03.2023<br>16:00-17:00 |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |       | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     |           |     | Kfz                               | SV | Kfz                           | SV | % QV                                     | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV    | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                             | % ZV | Kfz | SV | % QV                            | % ZV | Kfz | SV                            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Longericher Straße<br>(Süd)         | 2         | GF  | 193                               | 7  | -18                           | -1 | 12%                                      |      | 1   | 0  | 176      | 6     | 51%                               |      | 11  | 1  | 51%                               |      | 15  | 2  | 18%                              |      | 5   | 0  | 18%                             |      | 2   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 3         | RA  | 136                               | 3  | -13                           | 0  | 8%                                       |      | 1   | 0  | 124      | 3     | 11%                               |      | 2   | 0  | 11%                               |      | 3   | 0  | 11%                              |      | 3   | 0  | 11%                             |      | 1   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein |     | 329                               | 10 | -31                           | -1 |                                          |      | 2   | 0  | 299      | 9     |                                   |      | 13  | 2  |                                   |      | 18  | 2  |                                  |      | 8   | 0  |                                 |      | 3   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus |     | 313                               | 7  | -30                           | -1 |                                          |      | 1   | 0  | 284      | 6     |                                   |      | 8   | 1  |                                   |      | 11  | 2  |                                  |      | 13  | 0  |                                 |      | 8   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 4w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                          |      |     |    |          |       |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Etzelstraße                         | 4         | LA  | 62                                | 3  | -6                            | 0  | 3%                                       |      | 0   | 0  | 56       | 3     | 11%                               |      | 1   | 0  | 11%                               |      | 2   | 0  | 11%                              |      | 5   | 0  | 11%                             |      | 3   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 6         | RA  | 224                               | 2  | -21                           | 0  |                                          |      |     |    | 203      | 2     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein |     | 286                               | 5  | -27                           | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 259      | 5     |                                   |      | 1   | 0  |                                   |      | 2   | 0  |                                  |      | 5   | 0  |                                 |      | 3   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus |     | 453                               | 3  | -43                           | 0  |                                          |      | 1   | 0  | 410      | 3     |                                   |      | 2   | 0  |                                   |      | 3   | 0  |                                  |      | 3   | 0  |                                 |      | 1   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 7w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                          |      |     |    |          |       |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Longericher Straße<br>(Nord)        | 7         | LA  | 317                               | 0  | -30                           |    |                                          |      |     |    | 287      |       |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |                               |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 8         | GF  | 251                               | 4  | -24                           | 0  | 12%                                      |      | 0   | 0  | 227      | 4     | 51%                               |      | 6   | 1  | 51%                               |      | 9   | 2  | 18%                              |      | 8   | 0  | 18%                             |      | 5   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein |     | 568                               | 4  | -54                           | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 514      | 4     |                                   |      | 6   | 1  |                                   |      | 9   | 2  |                                  |      | 8   | 0  |                                 |      | 5   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus |     | 417                               | 9  | -40                           | -1 |                                          |      | 1   | 0  | 378      | 8     |                                   |      | 11  | 1  |                                   |      | 15  | 2  |                                  |      | 5   | 0  |                                 |      | 2   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     |           |     | Summe ein                         |    | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  |          | 0     | 0                                 |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0  |                                  |      | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     |           |     | Summe aus                         |    | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  |          | 0     | 0                                 |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0  |                                  |      | 0   | 0  |                                 |      | 0   | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                     |           |     | Gesamtsumme                       |    | 1.183                         | 19 | -113                                     | -2   |     | 2  | 0        | 1.073 | 17                                |      | 21  | 3  |                                   |      | 29  | 4  |                                  |      | 21  | 0  |                                 |      | 11  | 0                             |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

KPN1: Longericher Straße/Planstraße (Zufahrt Nord)

| KPN1: Longericher Straße/Planstraße |             |     |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    | NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE   |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------|-------------|-----|---------------------------------|----|-------------------------------|----|------------------------------------------|------|-----|----|----------|----|-----------------------------------|------|-----|-----|-----------------------------------|------|-----|----|----------------------------------|------|-----|----|---------------------------------|------|-----|----|--|--|--|--|--|--|
| Zufahrt                             | Strom       | Bez | abgeleitet aus Zählung am KP 01 |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |    | Nullfall |    | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     |             |     | Kfz                             | SV | Kfz                           | SV | % QV                                     | % ZV | Kfz | SV | Kfz      | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                             | % ZV | Kfz | SV | % QV                            | % ZV | Kfz | SV |  |  |  |  |  |  |
| Longericher Straße (Süd)            | 2           | GF  | 329                             | 10 | -31                           | -1 | 20%                                      |      | 2   | 0  | 299      | 9  |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  |      | 29% |    | 3                               | 0    |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 3           | RA  |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    | 38%                               | 5    | 1   | 38% | 7                                 | 1    | 71% | 33 | 0                                |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein   |     | 329                             | 10 | -31                           | -1 |                                          |      | 2   | 0  | 299      | 9  |                                   | 5    | 1   |     | 7                                 | 1    |     | 33 | 0                                |      |     | 3  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus   |     | 313                             | 7  | -30                           | -1 |                                          |      | 1   | 0  | 284      | 6  |                                   | 8    | 1   |     | 11                                | 1    |     | 19 | 0                                |      |     | 8  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 4w          | W   |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
| Planstraße (Zufahrt Nord)           | 4           | LA  |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    | 38%                               | 8    | 1   | 38% | 11                                | 1    | 71% | 19 | 0                                |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 6           | RA  |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    | 62%                               | 13   | 2   | 62% | 18                                | 2    | 29% | 8  | 0                                |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein   |     | 0                               | 0  | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 0        | 0  |                                   | 21   | 3   |     | 29                                | 4    |     | 27 | 0                                |      |     | 0  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus   |     | 0                               | 0  | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 0        | 0  |                                   | 13   | 2   |     | 17                                | 3    |     | 46 | 0                                |      |     | 0  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 7w          | W   |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
| Longericher Straße (Nord)           | 7           | LA  |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    | 62%                               | 8    | 1   | 62% | 11                                | 2    | 29% | 13 | 0                                |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | 8           | GF  | 313                             | 7  | -30                           | -1 | 15%                                      |      | 1   | 0  | 284      | 6  |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  | 29%  |     | 8  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein   |     | 313                             | 7  | -30                           | -1 |                                          |      | 1   | 0  | 284      | 6  |                                   | 8    | 1   |     | 11                                | 2    |     | 13 | 0                                |      |     | 8  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus   |     | 329                             | 10 | -31                           | -1 |                                          |      | 2   | 0  | 299      | 9  |                                   | 13   | 2   |     | 18                                | 2    |     | 8  | 0                                |      |     | 3  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     |             |     |                                 |    |                               |    |                                          |      |     |    |          |    |                                   |      |     |     |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe ein   |     | 0                               | 0  | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 0        | 0  |                                   | 0    | 0   |     | 0                                 | 0    |     | 0  | 0                                |      |     | 0  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Summe aus   |     | 0                               | 0  | 0                             | 0  |                                          |      | 0   | 0  | 0        | 0  |                                   | 0    | 0   |     | 0                                 | 0    |     | 0  | 0                                |      |     | 0  | 0                               |      |     |    |  |  |  |  |  |  |
|                                     | Gesamtsumme |     | 642                             | 17 | -61                           | -2 |                                          |      | 2   | 0  | 583      | 15 |                                   | 34   | 5   |     | 46                                | 7    |     | 73 | 1                                |      |     | 11 |                                 |      |     |    |  |  |  |  |  |  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP2: Longericher Straße/Am Bilderstöckchen |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
|--------------------------------------------|-------|-------------|-----------------------------------|----|-------------------------------|----|------------------------------------------------|------|----------|-----|-----------------------------------|-----|-----------------------------------|------|----------------------------------|-----|---------------------------------|------|-----|-----|------|------|-----|----|--|
| NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE              |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Zufahrt                                    | Strom | Bez         | Zählung 28.03.2023<br>16:00-17:00 |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |     |      |      |     |    |  |
|                                            |       |             | Kfz                               | SV | Kfz                           | SV | % QV                                           | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV  | % QV | % ZV | Kfz | SV |  |
| Longericher Straße (Nord)                  | 2     | GF          | 251                               | 4  | -24                           | 0  |                                                |      |          |     | 227                               | 4   | 33%                               | 7    | 1                                | 33% | 10                              | 1    | 41% | 11  | 0    | 29%  | 8   | 0  |  |
|                                            | 3     | RA          | 62                                | 3  | -6                            | 0  | 15%                                            | 1    | 0        | 57  | 3                                 | 5%  | 1                                 | 0    | 5%                               | 1   | 0                               | 30%  | 8   | 0   |      |      |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 313                               | 7  | -30                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 284 | 6                                 |     | 8                                 | 1    |                                  | 11  | 1                               |      | 19  | 0   |      | 8    | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 329                               | 10 | -31                           | -1 |                                                | 2    | 0        | 299 | 9                                 |     | 5                                 | 1    |                                  | 7   | 1                               |      | 33  | 0   |      | 3    | 0   |    |  |
|                                            | 4w    | W           | 0                                 | 0  |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Am Bilderstöckchen                         | 4     | LA          | 134                               | 4  | -13                           | 0  | 20%                                            | 2    | 0        | 123 | 4                                 | 5%  | 1                                 | 0    | 5%                               | 1   | 0                               | 30%  | 14  | 0   |      |      |     |    |  |
|                                            | 6     | RA          | 97                                | 5  | -9                            | 0  | 15%                                            | 1    | 0        | 89  | 5                                 |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     | 30% | 8    | 0    |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 231                               | 9  | -22                           | -1 |                                                | 3    | 0        | 212 | 8                                 |     | 1                                 | 0    |                                  | 14  | 0                               |      |     |     | 8    | 0    |     |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 149                               | 5  | -14                           | 0  |                                                | 1    | 0        | 136 | 5                                 |     | 1                                 | 0    |                                  | 8   | 0                               |      |     |     | 3    | 0    |     |    |  |
|                                            | 7w    | W           | 0                                 | 0  |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Longericher Straße (Süd)                   | 7     | LA          | 87                                | 2  | -8                            | 0  | 20%                                            | 1    | 0        | 79  | 2                                 |     |                                   |      |                                  |     |                                 | 30%  |     |     | 3    | 0    |     |    |  |
|                                            | 8     | GF          | 195                               | 6  | -19                           | -1 |                                                |      |          | 176 | 5                                 | 33% | 4                                 | 1    | 33%                              | 6   | 1                               | 41%  | 19  | 0   | 29%  | 3    | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 282                               | 8  | -27                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 256 | 7                                 |     | 4                                 | 1    |                                  | 6   | 1                               |      | 19  | 0   |      | 7    | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 348                               | 9  | -33                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 316 | 8                                 |     | 7                                 | 1    |                                  | 10  | 1                               |      | 11  | 0   |      | 15   | 0   |    |  |
|                                            |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 0    | 0    | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 0    | 0    | 0   |    |  |
|                                            |       | Gesamtsumme | 826                               | 24 | -79                           | -2 |                                                | 4    | 0        | 752 | 22                                |     | 13                                | 2    |                                  | 18  | 3                               |      | 52  | 0   |      | 22   | 0   |    |  |
| KPN2: Longericher Straße/Zufahrt Süd       |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE              |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Zufahrt                                    | Strom | Bez         | abgeleitet aus Zählung am KP 03   |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Verkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |     | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |     |      |      |     |    |  |
|                                            |       |             | Kfz                               | SV | Kfz                           | SV | % QV                                           | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV  | % QV | % ZV | Kfz | SV |  |
| Longericher Straße (Süd)                   | 2     | GF          | 282                               | 8  | -27                           | -1 | 20%                                            | 1    | 0        | 256 | 7                                 | 33% | 4                                 | 1    | 33%                              | 6   | 1                               | 41%  | 19  | 0   |      |      |     |    |  |
|                                            | 3     | RA          |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 | 41%  |     |     | 11   | 0    |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 282                               | 8  | -27                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 256 | 7                                 |     | 4                                 | 1    |                                  | 6   | 1                               |      | 19  | 0   |      | 11   | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 348                               | 9  | -33                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 316 | 8                                 |     | 7                                 | 1    |                                  | 10  | 1                               |      | 11  | 0   |      | 5    | 0   |    |  |
|                                            | 4w    | W           |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Planstraße (Zufahrt Süd)                   | 4     | LA          |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 | 41%  |     |     | 5    | 0    |     |    |  |
|                                            | 6     | RA          |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 | 59%  |     |     | 7    | 0    |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 11   | 0    |     |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 26   | 0    |     |    |  |
|                                            | 7w    | W           |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
| Longericher Straße (Nord)                  | 7     | LA          |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 | 59%  |     |     | 15   | 0    |     |    |  |
|                                            | 8     | GF          | 348                               | 9  | -33                           | -1 | 15%                                            | 1    | 0        | 316 | 8                                 | 33% | 7                                 | 1    | 33%                              | 10  | 1                               | 41%  | 11  | 0   |      |      |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 348                               | 9  | -33                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 316 | 8                                 |     | 7                                 | 1    |                                  | 10  | 1                               |      | 11  | 0   |      | 15   | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 282                               | 8  | -27                           | -1 |                                                | 1    | 0        | 256 | 7                                 |     | 4                                 | 1    |                                  | 6   | 1                               |      | 19  | 0   |      | 7    | 0   |    |  |
|                                            |       |             |                                   |    |                               |    |                                                |      |          |     |                                   |     |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |     |      |      |     |    |  |
|                                            |       | Summe ein   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 0    | 0    | 0   |    |  |
|                                            |       | Summe aus   | 0                                 | 0  | 0                             | 0  |                                                | 0    | 0        | 0   | 0                                 | 0   | 0                                 | 0    | 0                                | 0   | 0                               | 0    | 0   | 0   | 0    | 0    | 0   |    |  |
|                                            |       | Gesamtsumme | 630                               | 17 | -60                           | -2 |                                                | 2    | 0        | 572 | 15                                |     | 11                                | 2    |                                  | 15  | 2                               |      | 30  | 0   |      | 37   | 0   |    |  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP3: Escher Straße / Am Bilderstöckchen         |           |       |                                   |      |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|-------------------------------------------------|-----------|-------|-----------------------------------|------|-------------------------------|----|--------------------------------------------------|------|----------|-----|-----------------------------------|------|-----------------------------------|------|----------------------------------|-----|---------------------------------|------|-----|----|------|------|-----|----|--|
| NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                   |           |       |                                   |      |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
| Zufahrt                                         | Strom     | Bez   | Zählung 28.03.2024<br>16:00-17:00 |      | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 |           |       | Kfz                               | SV   | Kfz                           | SV | % QV                                             | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV   | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV | % QV | % ZV | Kfz | SV |  |
| Escher Straße (Süd)                             | 2         | GF    | 221                               | 4    | -21                           | 0  |                                                  |      |          | 200 | 4                                 |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 3         | RA    | 32                                | 4    | -3                            | 0  | 10%                                              | 0    | 0        | 29  | 4                                 | 2,5% | 0                                 | 0    | 2,5%                             | 0   | 0                               | 2,5% | 1   | 0  | 2,5% | 1    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 253                               | 8    | -24                           | -1 |                                                  | 0    | 0        | 229 | 7                                 |      | 0                                 | 0    |                                  | 0   | 0                               |      | 1   | 0  |      | 1    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe aus |       | 417                               | 3    | -40                           | 0  |                                                  | 1    | 0        | 378 | 3                                 |      | 1                                 | 0    |                                  | 1   | 0                               |      | 1   | 0  |      | 0    | 0   |    |  |
|                                                 | 4w        | W     | 0                                 | 0    |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
| Am Bilderstöckchen                              | 4         | LA    | 17                                | 0    | -2                            |    | 10%                                              | 1    | 0        | 16  | 0                                 | 2,5% | 1                                 | 0    | 2,5%                             | 1   | 0                               | 2,5% | 1   | 0  | 2,5% | 0    | 0   |    |  |
|                                                 | 6         | RA    | 129                               | 11   | -12                           | -1 | 55%                                              | 5    | 0        | 122 | 10                                |      |                                   |      |                                  | 25% | 7                               | 0    | 25% | 3  | 0    |      |     |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 146                               | 11   | -14                           | -1 |                                                  | 6    | 0        | 138 | 10                                |      | 1                                 | 0    |                                  | 1   | 0                               |      | 7   | 0  |      | 3    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe aus |       | 296                               | 16   | -28                           | -2 |                                                  | 2    | 0        | 270 | 15                                |      | 0                                 | 0    |                                  | 0   | 0                               |      | 13  | 0  |      | 7    | 0   |    |  |
| Escher Straße (Nord)                            | 7w        | W     | 0                                 | 0    |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 7         | LA    | 264                               | 12   | -25                           | -1 | 55%                                              | 2    | 0        | 241 | 11                                |      |                                   |      |                                  | 25% | 11                              | 0    | 25% | 6  | 0    |      |     |    |  |
|                                                 | 8         | GF    | 400                               | 3    | -38                           | 0  |                                                  |      |          | 362 | 3                                 |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 664                               | 15   | -63                           | -1 |                                                  | 2    | 0        | 602 | 14                                |      | 0                                 | 0    |                                  | 0   | 0                               |      | 11  | 0  |      | 6    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe aus |       | 350                               | 15   | -33                           | -1 |                                                  | 5    | 0        | 322 | 14                                |      | 0                                 | 0    |                                  | 0   | 0                               |      | 7   | 0  |      | 3    | 0   |    |  |
| Summe ein                                       |           | 0     | 0                                 | 0    | 0                             |    | 0                                                | 0    | 0        | 0   |                                   | 0    | 0                                 |      | 0                                | 0   |                                 | 0    | 0   |    | 0    | 0    |     |    |  |
| Summe aus                                       |           | 0     | 0                                 | 0    | 0                             |    | 0                                                | 0    | 0        | 0   |                                   | 0    | 0                                 |      | 0                                | 0   |                                 | 0    | 0   |    | 0    | 0    |     |    |  |
| Gesamtsumme                                     |           | 1.063 | 34                                | -101 | -3                            |    | 8                                                | 0    | 970      | 31  |                                   | 1    | 0                                 |      | 1                                | 0   |                                 | 20   | 0   |    | 10   | 0    |     |    |  |
| KP4: Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße |           |       |                                   |      |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
| NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE                   |           |       |                                   |      |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
| Zufahrt                                         | Strom     | Bez   | Zählung 29.03.2023<br>15:30-16:30 |      | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstöckchen |      | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 |           |       | Kfz                               | SV   | Kfz                           | SV | % QV                                             | % ZV | Kfz      | SV  | Kfz                               | SV   | % QV                              | % ZV | Kfz                              | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV | % QV | % ZV | Kfz | SV |  |
| Longericher Straße (Nord)                       | 2         | GF    | 291                               | 5    | -28                           | 0  | 12%                                              | 0    | 0        | 264 | 5                                 | 14%  | 2                                 | 0    | 14%                              | 2   | 0                               | 18%  | 8   | 0  | 18%  | 5    | 0   |    |  |
|                                                 | 3         | RA    | 39                                | 1    | -4                            | 0  |                                                  |      | 35       | 1   |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 330                               | 6    | -31                           | -1 |                                                  | 0    | 0        | 299 | 5                                 |      | 2                                 | 0    |                                  | 2   | 0                               |      | 8   | 0  |      | 5    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe aus |       | 335                               | 5    | -32                           | 0  |                                                  | 1    | 0        | 304 | 5                                 |      | 3                                 | 0    |                                  | 4   | 1                               |      | 5   | 0  |      | 2    | 0   |    |  |
| Robert-Perthel-Straße                           | 4w        | W     | 2                                 | 0    | 0                             |    |                                                  |      | 2        |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 4         | LA    | 13                                | 1    | -1                            | 0  |                                                  |      | 12       | 1   |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 6         | RA    | 217                               | 7    | -21                           | -1 |                                                  |      | 196      | 6   | 37%                               | 5    | 1                                 | 37%  | 6                                | 1   |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 232                               | 8    | -22                           | -1 |                                                  | 0    | 0        | 210 | 7                                 |      | 5                                 | 1    |                                  | 6   | 1                               |      | 0   | 0  |      | 0    | 0   |    |  |
| Longericher Straße (Süd)                        | Summe aus |       | 218                               | 5    | -21                           | 0  |                                                  | 0    | 0        | 197 | 5                                 |      | 8                                 | 1    |                                  | 11  | 1                               |      | 0   | 0  |      | 0    | 0   |    |  |
|                                                 | 7w        | W     | 0                                 | 0    |                               |    |                                                  |      |          |     |                                   |      |                                   |      |                                  |     |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 7         | LA    | 177                               | 4    | -17                           | 0  |                                                  |      | 160      | 4   | 37%                               | 8    | 1                                 | 37%  | 11                               | 1   |                                 |      |     |    |      |      |     |    |  |
|                                                 | 8         | GF    | 322                               | 4    | -31                           | 0  | 12%                                              | 1    | 0        | 292 | 4                                 | 14%  | 3                                 | 0    | 14%                              | 4   | 1                               | 18%  | 5   | 0  | 18%  | 2    | 0   |    |  |
|                                                 | Summe ein |       | 499                               | 8    | -48                           | -1 |                                                  | 1    | 0        | 453 | 7                                 |      | 11                                | 1    |                                  | 15  | 2                               |      | 5   | 0  |      | 2    | 0   |    |  |
| Summe aus                                       |           | 508   | 12                                | -48  | -1                            |    | 0                                                | 0    | 460      | 11  |                                   | 6    | 1                                 |      | 9                                | 2   |                                 | 8    | 0   |    | 5    | 0    |     |    |  |
| Summe ein                                       |           | 0     | 0                                 | 0    | 0                             |    | 0                                                | 0    | 0        | 0   |                                   | 0    | 0                                 |      | 0                                | 0   |                                 | 0    | 0   |    | 0    | 0    |     |    |  |
| Summe aus                                       |           | 0     | 0                                 | 0    | 0                             |    | 0                                                | 0    | 0        | 0   |                                   | 0    | 0                                 |      | 0                                | 0   |                                 | 0    | 0   |    | 0    | 0    |     |    |  |
| Gesamtsumme                                     |           | 1.061 | 22                                | -101 | -2                            |    | 1                                                | 0    | 961      | 20  |                                   | 17   | 3                                 |      | 24                               | 4   |                                 | 0    | 0   |    | 7    | 0    |     |    |  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP5: Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße |           |     |                                   |     |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|-----|-------------------------------|----|--------------------------------------------|------|-----|-----|----------|----|-----------------------------------|------|-----|----|-----------------------------------|------|-----|-----|----------------------------------|------|-----|-----|---------------------------------|------|-----|----|
| KP5: Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße |           |     |                                   |     |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
| Zufahrt                                                         | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>15:15-16:15 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |     | Nullfall |    | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |     | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |
|                                                                 |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV  | Kfz      | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV  | % QV                             | % ZV | Kfz | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV |
| Äußere Kanalstraße                                              | 1w        | W   | 27                                | 1   | -3                            | 0  |                                            |      |     |     | 24       | 1  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 1         | LA  | 24                                | 5   | -2                            | 0  |                                            |      |     |     | 22       | 5  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 2         | GF  | 477                               | 27  | -45                           | -3 |                                            |      |     |     | 432      | 24 | 37%                               |      | 5   | 1  | 37%                               |      | 6   | 1   |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 3         | RA  | 510                               | 14  | -49                           | -1 | 40%                                        |      | 1   | 0   | 463      | 13 |                                   |      |     |    |                                   |      |     | 25% |                                  | 11   | 0   | 25% |                                 | 6    | 0   |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 1.038                             | 47  | -99                           | -4 |                                            |      | 1   | 0   | 940      | 43 |                                   |      | 5   | 1  |                                   |      | 6   | 1   |                                  |      | 11  | 0   |                                 |      | 6   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 683 | 34                                | -65 | -3                            |    |                                            | 4    | 0   | 622 | 31       |    |                                   | 8    | 1   |    |                                   | 11   | 1   |     |                                  | 7    | 0   |     |                                 | 3    | 0   |    |
| Escher Straße (Süd)                                             | 4w        | W   | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 4         | LA  | 253                               | 15  | -24                           | -1 | 40%                                        |      | 4   | 0   | 233      | 14 |                                   |      |     |    |                                   |      | 25% |     | 7                                | 0    | 25% |     | 3                               | 0    |     |    |
|                                                                 | 5         | GF  | 18                                | 1   | -2                            | 0  |                                            |      |     |     | 16       | 1  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 6         | RA  | 131                               | 4   | -12                           | 0  | 15%                                        |      | 1   | 0   | 120      | 4  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 402                               | 20  | -38                           | -2 |                                            |      | 5   | 0   | 369      | 18 |                                   |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0   |                                  |      | 7   | 0   |                                 |      | 3   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 592 | 20                                | -56 | -2                            |    |                                            | 2    | 0   | 537 | 18       |    |                                   | 0    | 0   |    |                                   | 0    | 0   |     |                                  | 11   | 0   |     |                                 | 6    | 0   |    |
| Robert-Perthel-Straße                                           | 7w        | W   | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 7         | LA  | 72                                | 4   | -7                            | 0  | 15%                                        |      | 0   | 0   | 66       | 4  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 8         | GF  | 384                               | 9   | -37                           | -1 |                                            |      |     |     | 347      | 8  | 37%                               |      | 8   | 1  | 37%                               |      | 11  | 1   |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 9         | RA  | 2                                 | 0   | 0                             |    |                                            |      |     |     | 2        |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 458                               | 13  | -44                           | -1 |                                            |      | 0   | 0   | 415      | 12 |                                   |      | 8   | 1  |                                   |      | 11  | 1   |                                  |      | 0   | 0   |                                 |      | 0   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 621 | 31                                | -59 | -3                            |    |                                            | 1    | 0   | 563 | 28       |    |                                   | 5    | 1   |    |                                   | 6    | 1   |     |                                  | 0    | 0   |     |                                 | 0    | 0   |    |
| Escher Straße (Nord)                                            | 10w       | W   | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 10        | LA  | 13                                | 0   | -1                            |    |                                            |      |     | 12  |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 11        | GF  | 10                                | 2   | -1                            | 0  |                                            |      |     |     | 9        | 2  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 12        | RA  | 19                                | 9   | -2                            | -1 |                                            |      |     |     | 17       | 8  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 42                                | 11  | -4                            | -1 |                                            |      | 0   | 0   | 38       | 10 |                                   |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0   |                                  |      | 0   | 0   |                                 |      | 0   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 44  | 6                                 | -4  | -1                            |    |                                            | 0    | 0   | 40  | 5        |    |                                   | 0    | 0   |    |                                   | 0    | 0   |     |                                  | 0    | 0   |     |                                 | 0    | 0   |    |
| Gesamtsumme                                                     |           |     | 1.940                             | 91  | -185                          | -9 |                                            |      | 7   | 0   | 1.762    | 83 |                                   |      | 13  | 2  |                                   |      | 17  | 3   |                                  |      | 18  | 0   |                                 |      | 9   | 0  |
| KP6: Longericher Straße / Schiefersburger Weg                   |           |     |                                   |     |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
| KP6: Longericher Straße / Schiefersburger Weg                   |           |     |                                   |     |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
| Zufahrt                                                         | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>15:45-16:45 |     | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Neuerkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |     | Nullfall |    | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |     | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |     | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |
|                                                                 |           |     | Kfz                               | SV  | Kfz                           | SV | % QV                                       | % ZV | Kfz | SV  | Kfz      | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV  | % QV                             | % ZV | Kfz | SV  | % QV                            | % ZV | Kfz | SV |
| Longericher Straße (Nord)                                       | 1w        | W   | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 1         | LA  | 5                                 | 0   | 0                             |    |                                            |      |     | 5   |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 2         | GF  | 317                               | 8   | -30                           | -1 | 15%                                        |      | 1   | 0   | 288      | 7  | 33%                               |      | 7   | 1  | 33%                               |      | 10  | 1   | 41%                              |      | 11  | 0   | 41%                             |      | 5   | 0  |
|                                                                 | 3         | RA  | 55                                | 1   | -5                            | 0  |                                            |      |     |     | 50       | 1  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 377                               | 9   | -36                           | -1 |                                            |      | 1   | 0   | 343      | 8  |                                   |      | 7   | 1  |                                   |      | 10  | 1   |                                  |      | 11  | 0   |                                 |      | 5   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 283 | 4                                 | -27 | 0                             |    |                                            | 1    | 0   | 257 | 4        |    |                                   | 4    | 1   |    |                                   | 6    | 1   |     |                                  | 19   | 0   |     |                                 | 11   | 0   |    |
| Schiefersburger Weg                                             | 4w        | W   | 1                                 | 0   | 0                             |    |                                            |      |     | 1   |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 4         | LA  | 31                                | 1   | -3                            | 0  |                                            |      |     |     | 28       | 1  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 5         | GF  | 2                                 | 0   | 0                             |    |                                            |      |     | 2   |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 6         | RA  | 156                               | 10  | -15                           | -1 |                                            |      |     |     | 141      | 9  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 190                               | 11  | -18                           | -1 |                                            |      | 0   | 0   | 172      | 10 |                                   |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0   |                                  |      | 0   | 0   |                                 |      | 0   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 219 | 9                                 | -21 | -1                            |    |                                            | 0    | 0   | 198 | 8        |    |                                   | 0    | 0   |    |                                   | 0    | 0   |     |                                  | 0    | 0   |     |                                 | 0    | 0   |    |
| Longericher Straße (Süd)                                        | 7w        | W   | 10                                | 0   | -1                            |    |                                            |      |     | 9   |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 7         | LA  | 163                               | 8   | -16                           | -1 |                                            |      |     |     | 147      | 7  |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 8         | GF  | 243                               | 3   | -23                           | 0  | 20%                                        |      | 1   | 0   | 220      | 3  | 33%                               |      | 4   | 1  | 33%                               |      | 6   | 1   | 41%                              |      | 19  | 0   | 41%                             |      | 11  | 0  |
|                                                                 | 9         | RA  | 8                                 | 0   | -1                            |    |                                            |      |     |     | 7        |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 424                               | 11  | -40                           | -1 |                                            |      | 1   | 0   | 384      | 10 |                                   |      | 4   | 1  |                                   |      | 6   | 1   |                                  |      | 19  | 0   |                                 |      | 11  | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 492 | 18                                | -47 | -2                            |    |                                            | 1    | 0   | 447 | 16       |    |                                   | 7    | 1   |    |                                   | 10   | 1   |     |                                  | 11   | 0   |     |                                 | 5    | 0   |    |
| Zufahrt Autohaus                                                | 10w       | W   | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 10        | LA  | 9                                 | 0   | -1                            |    |                                            |      |     | 8   |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 11        | GF  | 0                                 | 0   |                               |    |                                            |      |     |     |          |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | 12        | RA  | 9                                 | 0   | -1                            |    |                                            |      |     |     | 8        |    |                                   |      |     |    |                                   |      |     |     |                                  |      |     |     |                                 |      |     |    |
|                                                                 | Summe ein |     | 18                                | 0   | -2                            | 0  |                                            |      | 0   | 0   | 16       | 0  |                                   |      | 0   | 0  |                                   |      | 0   | 0   |                                  |      | 0   | 0   |                                 |      | 0   | 0  |
| Summe aus                                                       |           | 15  | 0                                 | -1  | 0                             |    |                                            | 0    | 0   | 14  | 0        |    |                                   | 0    | 0   |    |                                   | 0    | 0   |     |                                  | 0    | 0   |     |                                 | 0    | 0   |    |
| Gesamtsumme                                                     |           |     | 1.009                             | 31  | -96                           | -3 |                                            |      | 2   | 0   | 915      | 28 |                                   |      | 11  | 2  |                                   |      | 15  | 2   |                                  |      | 30  | 0   |                                 |      | 15  | 0  |

Verkehrsuntersuchung BV Longericher Straße Köln

| KP7: Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |           |     |                                   |    |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|-----------------------------------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|----|-------------------------------|----|---------------------------------------------|------|-----|-----|----------|-----|-----------------------------------|------|-----|----|-----------------------------------|------|-----|----|----------------------------------|------|-----|----|---------------------------------|------|-----|----|
| KP7: Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel                      |           |     | NACHMITTÄGLICHE SPITZENSTUNDE     |    |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
| Zufahrt                                                   | Strom     | Bez | Zählung 29.03.2023<br>15:30-16:30 |    | Allgemeine Verkehrssteigerung |    | Neuverkehr tangierende Planung Am Bilderstö |      |     |     | Nullfall |     | Neuverkehr BF 1 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 2 - Anb. N1 - VV GE |      |     |    | Neuverkehr BF 3 - Anb N1 - VV MU |      |     |    | Neuverkehr BF 4 -Anb N2 - VV MU |      |     |    |
|                                                           |           |     | Kfz                               | SV | Kfz                           | SV | % QV                                        | % ZV | Kfz | SV  | Kfz      | SV  | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                              | % ZV | Kfz | SV | % QV                             | % ZV | Kfz | SV | % QV                            | % ZV | Kfz | SV |
| Parkgürtel                                                | 1w        | W   | 2                                 | 0  | 0                             |    |                                             |      |     | 2   |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 1         | LA  | 53                                | 0  | -5                            |    |                                             |      |     | 48  |          | 16% | 2                                 | 0    | 16% | 3  | 0                                 | 24%  | 11  | 0  | 24%                              | 6    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 2         | GF  | 1.041                             | 16 | -99                           | -2 |                                             |      |     | 942 | 14       |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 3         | RA  | 96                                | 4  | -9                            | 0  |                                             |      |     | 87  | 4        |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe ein |     | 1.192                             | 20 | -113                          | -2 |                                             |      | 0   | 0   | 1.079    | 18  |                                   | 2    | 0   |    | 3                                 | 0    |     | 11 | 0                                |      | 6   | 0  |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe aus |     | 859                               | 17 | -82                           | -2 |                                             |      | 0   | 0   | 777      | 15  |                                   | 3    | 0   |    | 5                                 | 1    |     | 6  | 0                                |      | 3   | 0  |                                 |      |     |    |
| Geldernstraße                                             | 4w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 4         | LA  | 14                                | 0  | -1                            |    |                                             |      |     | 13  |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 5         | GF  | 103                               | 6  | -10                           | -1 | 6%                                          | 0    | 0   | 93  | 5        | 6%  | 1                                 | 0    | 6%  | 1  | 0                                 | 6%   | 3   | 0  | 6%                               | 2    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 6         | RA  | 89                                | 0  | -8                            |    |                                             |      |     | 81  |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe ein |     | 206                               | 6  | -20                           | -1 |                                             |      | 0   | 0   | 187      | 5   |                                   | 1    | 0   |    | 1                                 | 0    |     | 3  | 0                                |      | 2   | 0  |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe aus |     | 271                               | 11 | -26                           | -1 |                                             |      | 1   | 0   | 247      | 10  |                                   | 1    | 0   |    | 2                                 | 0    |     | 2  | 0                                |      | 1   | 0  |                                 |      |     |    |
| Mauenheimer Gürtel                                        | 7w        | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 7         | LA  | 0                                 | 0  |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 8         | GF  | 532                               | 6  | -51                           | -1 |                                             |      |     | 481 | 5        |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 9         | RA  | 268                               | 5  | -26                           | 0  | 15%                                         | 0    | 0   | 243 | 5        | 11% | 1                                 | 0    | 11% | 2  | 0                                 | 11%  | 5   | 0  | 11%                              | 3    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe ein |     | 800                               | 11 | -76                           | -1 |                                             |      | 0   | 0   | 724      | 10  |                                   | 1    | 0   |    | 2                                 | 0    |     | 5  | 0                                |      | 3   | 0  |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe aus |     | 1.136                             | 16 | -108                          | -2 |                                             |      | 0   | 0   | 1.028    | 14  |                                   | 2    | 0   |    | 3                                 | 0    |     | 3  | 0                                |      | 1   | 0  |                                 |      |     |    |
| Longericher Straße                                        | 10w       | W   | 0                                 | 0  |                               |    |                                             |      |     |     |          |     |                                   |      |     |    |                                   |      |     |    |                                  |      |     |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 10        | LA  | 6                                 | 0  | -1                            |    | 0%                                          | 0    | 0   | 5   | 0        | 11% | 2                                 | 0    | 11% | 3  | 0                                 | 11%  | 3   | 0  | 11%                              | 1    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 11        | GF  | 175                               | 7  | -17                           | -1 | 14%                                         | 1    | 0   | 160 | 6        | 6%  | 1                                 | 0    | 6%  | 2  | 0                                 | 6%   | 2   | 0  | 6%                               | 1    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | 12        | RA  | 311                               | 11 | -30                           | -1 |                                             |      |     | 281 | 10       | 16% | 3                                 | 0    | 16% | 5  | 1                                 | 24%  | 6   | 0  | 24%                              | 3    | 0   |    |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe ein |     | 492                               | 18 | -47                           | -2 |                                             |      | 1   | 0   | 447      | 16  |                                   | 7    | 1   |    | 10                                | 1    |     | 11 | 0                                |      | 5   | 0  |                                 |      |     |    |
|                                                           | Summe aus |     | 424                               | 11 | -40                           | -1 |                                             |      | 1   | 0   | 384      | 10  |                                   | 4    | 1   |    | 6                                 | 1    |     | 19 | 0                                |      | 11  | 0  |                                 |      |     |    |
| Gesamtsumme                                               |           |     | 2.690                             | 55 | -256                          | -5 |                                             |      | 2   | 0   | 2.436    | 50  |                                   | 11   | 2   |    | 15                                | 2    |     | 30 | 0                                |      | 15  | 0  |                                 |      |     |    |

## **Anlage 4: DTV-Werte/Schallkennwerte**

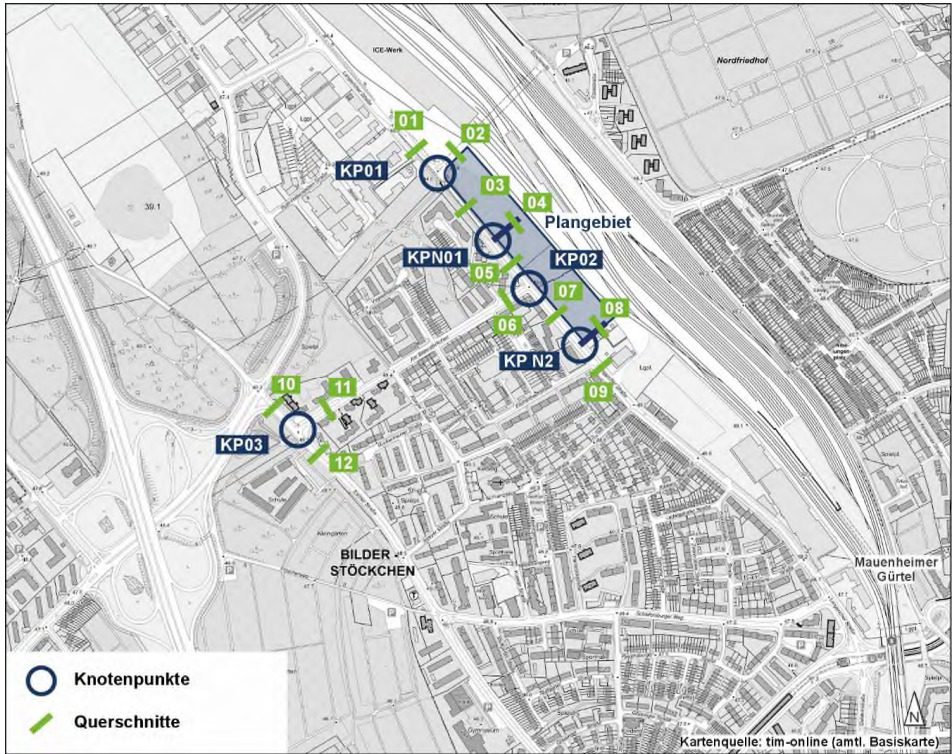
SCHALLKENNWERTE (zweite Überarbeitung)

| Knotenpunkt                                        | Zufahrt                   | Querschnitt | DTV Bestand |       |          |          |          |          |  | Nullfall (Basis DTV) |       |          |          |          |          |  | Planfall (Basis DTV) |       |          |          |          |          |
|----------------------------------------------------|---------------------------|-------------|-------------|-------|----------|----------|----------|----------|--|----------------------|-------|----------|----------|----------|----------|--|----------------------|-------|----------|----------|----------|----------|
|                                                    |                           |             | $M_T$       | $M_N$ | $p_{1T}$ | $p_{1N}$ | $p_{2T}$ | $p_{2N}$ |  | $M_T$                | $M_N$ | $p_{1T}$ | $p_{1N}$ | $p_{2T}$ | $p_{2N}$ |  | $M_T$                | $M_N$ | $p_{1T}$ | $p_{1N}$ | $p_{2T}$ | $p_{2N}$ |
| KP1: Longericher Straße/Etzelstraße                | Longericher Straße (Nord) | 1           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 510         | 55    | 1,4%     | 1,7%     | 1,6%     | 2,0%     |  | 441                  | 48    | 1,4%     | 1,7%     | 1,6%     | 2,0%     |  | 481                  | 53    | 1,8%     | 1,8%     | 2,0%     | 2,1%     |
|                                                    | Etzelstraße               | 2           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 386         | 53    | 1,8%     | 3,8%     | 1,5%     | 1,9%     |  | 333                  | 44    | 1,8%     | 4,0%     | 1,5%     | 2,0%     |  | 347                  | 47    | 1,9%     | 3,8%     | 1,6%     | 1,9%     |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 3           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 344         | 47    | 2,9%     | 4,7%     | 1,5%     | 2,2%     |  | 294                  | 39    | 3,0%     | 5,0%     | 1,5%     | 2,3%     |  | 349                  | 46    | 3,5%     | 4,5%     | 2,1%     | 2,2%     |
| KPN1: Longericher Straße/Planstraße (Zufahrt Nord) | Planstraße (Zufahrt Nord) | 4           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | -           | -     | -        | -        | -        | -        |  | -                    | -     | -        | -        | -        | -        |  | 97                   | 9     | 5,8%     | 2,6%     | 4,9%     | 2,6%     |
| KP2: Longericher Straße/Am Bilderstöckchen         | Longericher Straße (Nord) | 5           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 349         | 47    | 2,9%     | 5,1%     | 1,4%     | 1,2%     |  | 298                  | 39    | 3,0%     | 5,3%     | 1,4%     | 1,2%     |  | 360                  | 48    | 3,2%     | 4,5%     | 1,7%     | 1,2%     |
|                                                    | Am Bilderstöckchen        | 6           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 223         | 36    | 4,5%     | 6,5%     | 1,2%     | 0,5%     |  | 192                  | 31    | 4,7%     | 6,9%     | 1,3%     | 0,6%     |  | 218                  | 36    | 4,4%     | 5,8%     | 1,2%     | 0,5%     |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 7           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 342         | 49    | 2,7%     | 2,6%     | 1,1%     | 1,1%     |  | 294                  | 42    | 2,8%     | 2,7%     | 1,1%     | 1,1%     |  | 349                  | 53    | 2,9%     | 2,3%     | 1,4%     | 1,1%     |
| KPN2: Longericher Straße/Zufahrt Süd               | Planstraße (Zufahrt Süd)  | 8           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | -           | -     | -        | -        | -        | -        |  | -                    | -     | -        | -        | -        | -        |  | 32                   | 13    | 0,4%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%     |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 9           |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 342         | 49    | 2,7%     | 2,6%     | 1,1%     | 1,1%     |  | 294                  | 42    | 2,8%     | 2,7%     | 1,1%     | 1,1%     |  | 343                  | 51    | 3,0%     | 2,4%     | 1,4%     | 1,1%     |
| KP3: Escher Straße / Am Bilderstöckchen            | Escher Straße (Nord)      | 10          |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 562         | 95    | 3,5%     | 3,6%     | 1,3%     | 1,1%     |  | 483                  | 82    | 3,6%     | 3,7%     | 1,4%     | 1,1%     |  | 503                  | 86    | 3,5%     | 3,5%     | 1,3%     | 1,1%     |
|                                                    | Am Bilderstöckchen        | 11          |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 264         | 55    | 7,2%     | 6,7%     | 1,2%     | 0,8%     |  | 221                  | 46    | 7,6%     | 7,1%     | 1,2%     | 0,9%     |  | 244                  | 52    | 7,1%     | 6,4%     | 1,2%     | 0,8%     |
|                                                    | Escher Straße (Süd)       | 12          |             |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |  |                      |       |          |          |          |          |
|                                                    |                           |             | 368         | 52    | 1,9%     | 2,1%     | 1,2%     | 1,1%     |  | 318                  | 45    | 1,9%     | 2,1%     | 1,3%     | 1,1%     |  | 321                  | 46    | 1,9%     | 2,1%     | 1,3%     | 1,1%     |

DTV (aktualisiertes Nutzungskonzept)

| Knotenpunkt                                        | Zufahrt                   | Querschnitt | Tag (06-22 Uhr) |     |                      |     |                      |     | Nacht (22-06 Uhr) |    |                      |    |                      |    |
|----------------------------------------------------|---------------------------|-------------|-----------------|-----|----------------------|-----|----------------------|-----|-------------------|----|----------------------|----|----------------------|----|
|                                                    |                           |             | DTV Bestand     |     | Nullfall (Basis DTV) |     | Planfall (Basis DTV) |     | DTV Bestand       |    | Nullfall (Basis DTV) |    | Planfall (Basis DTV) |    |
|                                                    |                           |             | Kfz             | SV  | Kfz                  | SV  | Kfz                  | SV  | Kfz               | SV | Kfz                  | SV | Kfz                  | SV |
| KP1: Longericher Straße/Etzelstraße                | Longericher Straße (Nord) | 1           | 8.154           | 240 | 7.265                | 210 | 7.989                | 290 | 444               | 16 | 396                  | 14 | 438                  | 16 |
|                                                    | Etzelstraße               | 2           | 6.178           | 200 | 5.498                | 175 | 5.745                | 193 | 422               | 24 | 375                  | 21 | 395                  | 22 |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 3           | 5.510           | 244 | 4.926                | 214 | 5.896                | 313 | 374               | 26 | 335                  | 23 | 396                  | 25 |
| KPN1: Longericher Straße/Planstraße (Zufahrt Nord) | Planstraße (Zufahrt Nord) | 4           | -               | -   | -                    | -   | 1.726                | 167 | -                 | -  | -                    | -  | 76                   | 4  |
| KP2: Longericher Straße/Am Bilderstöckchen         | Longericher Straße (Nord) | 5           | 5.577           | 240 | 4.986                | 210 | 6.040                | 280 | 376               | 24 | 336                  | 21 | 410                  | 22 |
|                                                    | Am Bilderstöckchen        | 6           | 3.574           | 205 | 3.248                | 183 | 3.677                | 196 | 290               | 20 | 263                  | 18 | 309                  | 18 |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 7           | 5.474           | 208 | 4.893                | 182 | 5.826                | 240 | 394               | 15 | 353                  | 13 | 442                  | 14 |
| KPN2: Longericher Straße/Zufahrt Süd               | Planstraße (Zufahrt Süd)  | 8           | -               | -   | -                    | -   | 513                  | 2   | -                 | -  | -                    | -  | 102                  | 0  |
|                                                    | Longericher Straße (Süd)  | 9           | 5.474           | 208 | 4.893                | 182 | 5.733                | 240 | 394               | 15 | 353                  | 13 | 423                  | 14 |
| KP3: Escher Straße / Am Bilderstöckchen            | Escher Straße (Nord)      | 10          | 8.999           | 432 | 8.111                | 382 | 8.428                | 387 | 760               | 35 | 685                  | 32 | 722                  | 32 |
|                                                    | Am Bilderstöckchen        | 11          | 4.218           | 354 | 3.858                | 314 | 4.231                | 323 | 441               | 33 | 401                  | 29 | 443                  | 30 |
|                                                    | Escher Straße (Süd)       | 12          | 5.891           | 183 | 5.251                | 160 | 5.307                | 165 | 420               | 13 | 375                  | 12 | 379                  | 12 |

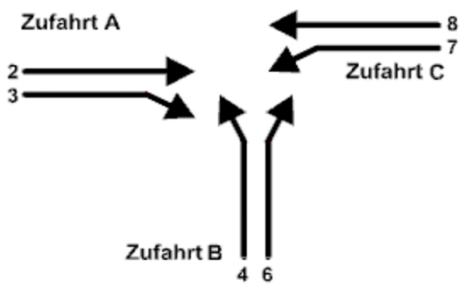
Querschnitte



## **Anlage 5: Leistungsfähigkeitsnachweise**

**Formblätter  
Longericher Straße / Etzelstraße**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 916 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,109                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,060                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 536                                | 478                             | 1,000                                | 395                                  | 0,182                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 237                                | 712                             | 1,000                                | 712                                  | 0,372                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 283                                | 931                             | 1,000                                | 931                                  | 0,159                             | 0,825                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,087                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 190                               | 1,029                         | 1800                                 | 1748                         | 0,109                             | 1558                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 3     | 93                                | 1,030                         | 1600                                 | 1553                         | 0,060                             | 1460                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4     | 69                                | 1,041                         | 395                                  | 379                          | 0,182                             | 310                                    | 11,6                             | <b>B</b>                   |
|                                                  | 6     | 265                               | 1,000                         | 712                                  | 712                          | 0,372                             | 447                                    | 8,0                              | <b>A</b>                   |
| C                                                | 7     | 147                               | 1,010                         | 931                                  | 923                          | 0,159                             | 776                                    | 4,6                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 8     | 152                               | 1,032                         | 1800                                 | 1744                         | 0,087                             | 1592                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                                | 2+3   | 283                               | 1,030                         | 1729                                 | 1679                         | 0,169                             | 1396                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| C                                                | 7+8   | 299                               | 1,021                         | 1749                                 | 1713                         | 0,175                             | 1414                                   | 2,5                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 283                               | 1,03                          | 1679                         | 95       | 0,61          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 69                                | 1,041                         | 379                          | 95       | 0,66          | 7                |
|         | 6     | 265                               | 1                             | 712                          | 95       | 1,76          | 12               |
| C       | 7+8   | 299                               | 1,02                          | 1713                         | 95       | 0,63          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

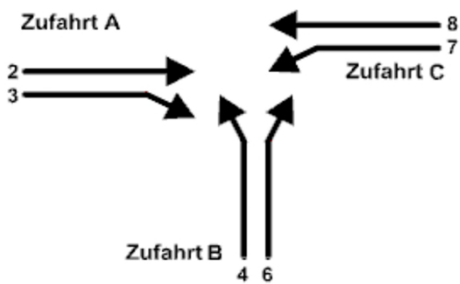
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                           | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                      | nein             | F1                      | 152                                | 435                                | 3,4                            | 3,4                                    | <b>A</b>                   |
|                                                        |                  | F2                      | 283                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                        |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                      | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 2,3                                    | <b>A</b>                   |
|                                                        |                  | F3                      | 0                                  | 69                                 | 0,4                            |                                        |                            |
|                                                        |                  | F4                      | 69                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                        |                  | F45                     | 265                                | 265                                | 1,8                            |                                        |                            |
| C                                                      | nein             | F45                     | 265                                | 265                                | 1,8                            | 5,8                                    | <b>B</b>                   |
|                                                        |                  | F5                      | 190                                | 489                                | 3,9                            |                                        |                            |
|                                                        |                  | F6                      | 299                                |                                    |                                |                                        |                            |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fg,ges</sub></b> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | <b>B</b>                   |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelsstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Knotenverkehrsstärke:** 831,728105278269 Fz/h

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,099                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,055                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 486                                | 509                             | 1,000                                | 431                                  | 0,152                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 215                                | 729                             | 1,000                                | 729                                  | 0,329                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 258                                | 959                             | 1,000                                | 959                                  | 0,140                             | 0,848                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,079                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 173                               | 1,027                         | 1800                                 | 1752                         | 0,099                             | 1579                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 85                                | 1,033                         | 1600                                 | 1549                         | 0,055                             | 1464                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 63                                | 1,044                         | 431                                  | 413                          | 0,152                             | 350                                    | 10,3                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 240                               | 1,000                         | 729                                  | 729                          | 0,329                             | 489                                    | 7,4                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 133                               | 1,011                         | 959                                  | 949                          | 0,140                             | 816                                    | 4,4                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 138                               | 1,030                         | 1800                                 | 1747                         | 0,079                             | 1609                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 258                               | 1,029                         | 1728                                 | 1680                         | 0,153                             | 1422                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| C                                         | 7+8   | 271                               | 1,021                         | 1800                                 | 1764                         | 0,154                             | 1493                                   | 2,4                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 258                               | 1,029                         | 1680                         | 95       | 0,54          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 63                                | 1,044                         | 413                          | 95       | 0,54          | 7                |
|         | 6     | 240                               | 1                             | 729                          | 95       | 1,46          | 12               |
| C       | 7+8   | 271                               | 1,021                         | 1764                         | 95       | 0,54          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

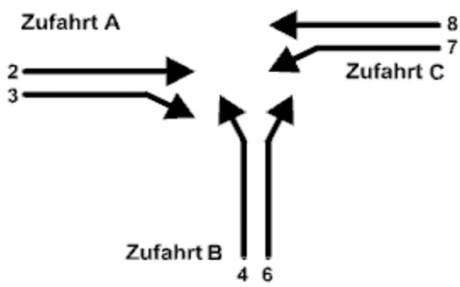
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 138                                | 396                                | 3,0                            | 3,0                                    | <b>A</b>                   |
|                                                  |                  | F2                      | 258                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 2,0                                    | <b>A</b>                   |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 63                                 | 0,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 63                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | 240                                | 240                                | 1,6                            |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | 240                                | 240                                | 1,6                            | 5,1                                    | <b>B</b>                   |
|                                                  |                  | F5                      | 173                                | 444                                | 3,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 271                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | <b>B</b>                   |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 911 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,111                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,060                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 552                                | 468                             | 1,000                                | 393                                  | 0,193                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 241                                | 709                             | 1,000                                | 709                                  | 0,339                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 287                                | 927                             | 1,000                                | 927                                  | 0,145                             | 0,838                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,103                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 287                               | 1,032                         | 1677                         | 95       | 0,62          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 73                                | 1,038                         | 378                          | 95       | 0,71          | 7                |
|         | 6     | 240                               | 1                             | 709                          | 95       | 1,52          | 12               |
| C       | 7+8   | 311                               | 1,027                         | 1753                         | 95       | 0,65          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

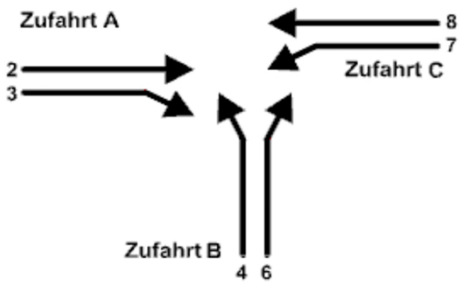
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 178                                | 465                                | 3,7                            | 3,7                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 287                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 2,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 73                                 | 0,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 73                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | 240                                | 240                                | 1,6                            |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | 240                                | 240                                | 1,6                            | 5,7                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 194                                | 505                                | 4,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 311                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1183 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,110                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,086                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 829                                | 328                             | 1,000                                | 191                                  | 0,335                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 261                                | 693                             | 1,000                                | 693                                  | 0,325                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 329                                | 884                             | 1,000                                | 884                                  | 0,359                             | 0,583                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,141                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 329                               | 1,021                         | 1676                         | 95       | 0,73          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 62                                | 1,034                         | 185                          | 95       | 1,47          | 13               |
|         | 6     | 224                               | 1,006                         | 689                          | 95       | 1,43          | 13               |
| C       | 7+8   | 568                               | 1,005                         | 1361                         | 95       | 2,13          | 19               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

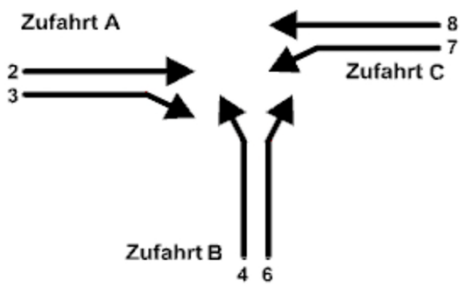
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 251                                | 580                                | 5,0                            | 5,0                                    | <b>A</b>                   |
|                                                  |                  | F2                      | 329                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 1,9                                    | <b>A</b>                   |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 62                                 | 0,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 62                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | 224                                | 224                                | 1,5                            |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | 224                                | 224                                | 1,5                            | 9,0                                    | <b>B</b>                   |
|                                                  |                  | F5                      | 193                                | 761                                | 7,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 568                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | <b>B</b>                   |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1074 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,100                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,079                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 752                                | 362                             | 1,000                                | 232                                  | 0,255                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 237                                | 712                             | 1,000                                | 712                                  | 0,287                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 299                                | 915                             | 1,000                                | 915                                  | 0,314                             | 0,640                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,128                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 175                               | 1,024                         | 1800                                 | 1758                         | 0,100                             | 1583                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 3     | 124                               | 1,017                         | 1600                                 | 1573                         | 0,079                             | 1449                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4     | 57                                | 1,037                         | 232                                  | 224                          | 0,255                             | 167                                    | 21,6                             | <b>C</b>                   |
|                                                  | 6     | 203                               | 1,007                         | 712                                  | 707                          | 0,287                             | 504                                    | 7,1                              | <b>A</b>                   |
| C                                                | 7     | 287                               | 1,000                         | 915                                  | 915                          | 0,314                             | 628                                    | 5,7                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 8     | 228                               | 1,012                         | 1800                                 | 1778                         | 0,128                             | 1550                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                                | 2+3   | 299                               | 1,021                         | 1712                                 | 1676                         | 0,178                             | 1377                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | <b>---</b>                 |
| C                                                | 7+8   | 515                               | 1,005                         | 1439                                 | 1431                         | 0,360                             | 916                                    | 3,9                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>C</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 299                               | 1,021                         | 1676                         | 95       | 0,65          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 57                                | 1,037                         | 224                          | 95       | 1,01          | 13               |
|         | 6     | 203                               | 1,007                         | 707                          | 95       | 1,20          | 13               |
| C       | 7+8   | 515                               | 1,005                         | 1431                         | 95       | 1,68          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

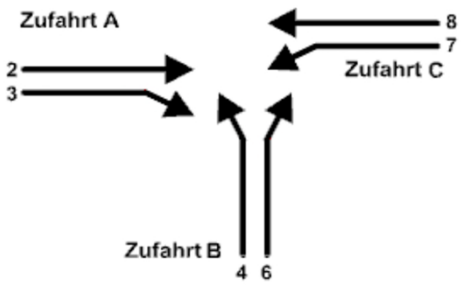
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittelinsel | Fußgänger-teilstrom | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe QSV |
|--------------------------------------------------|-------------|---------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------|
| A                                                | nein        | F1                  | 228                          | 527                          | 4,4                      | 4,4                            | A                  |
|                                                  |             | F2                  | 299                          |                              |                          |                                |                    |
|                                                  |             | F23                 | ---                          | ---                          | ---                      |                                |                    |
| B                                                | nein        | F23                 | ---                          | ---                          | ---                      | 1,7                            | A                  |
|                                                  |             | F3                  | 0                            | 57                           | 0,3                      |                                |                    |
|                                                  |             | F4                  | 57                           |                              |                          |                                |                    |
|                                                  |             | F45                 | 203                          | 203                          | 1,4                      |                                |                    |
| C                                                | nein        | F45                 | 203                          | 203                          | 1,4                      | 7,8                            | B                  |
|                                                  |             | F5                  | 175                          | 690                          | 6,4                      |                                |                    |
|                                                  |             | F6                  | 515                          |                              |                          |                                |                    |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |             |                     |                              |                              |                          |                                | B                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1154 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Etzelstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,119                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,086                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 817                                | 334                             | 1,000                                | 205                                  | 0,337                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 275                                | 683                             | 1,000                                | 683                                  | 0,299                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 342                                | 871                             | 1,000                                | 871                                  | 0,330                             | 0,615                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,144                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 342                               | 1,029                         | 1669                         | 95       | 0,77          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 67                                | 1,031                         | 199                          | 95       | 1,49          | 13               |
|         | 6     | 203                               | 1,007                         | 678                          | 95       | 1,27          | 13               |
| C       | 7+8   | 542                               | 1,008                         | 1408                         | 95       | 1,87          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

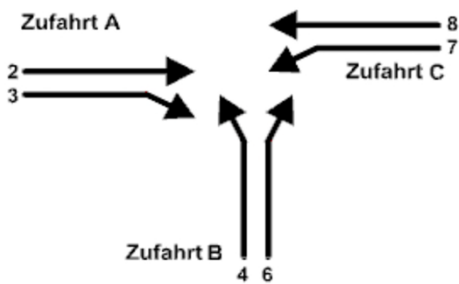
| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 255                                | 597                                | 5,2                            | 5,2                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 342                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 1,8                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 67                                 | 0,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 67                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | 203                                | 203                                | 1,4                            |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | 203                                | 203                                | 1,4                            | 8,6                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 208                                | 750                                | 7,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 542                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## **Formblätter Longericher Straße / Planstraße**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 598 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Planstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,153                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 0,958                                | 1533                                 | 0,024                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 538                                | 541                             | 0,979                                | 498                                  | 0,050                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 287                                | 845                             | 0,979                                | 828                                  | 0,025                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 304                                | 909                             | 0,958                                | 872                                  | 0,054                             | 0,939                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,117                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 269                               | 1,020                         | 1800                                 | 1764                         | 0,153                             | 1495                                   | 0,0                            | A                          |
|                                                  | 3     | 35                                | 1,043                         | 1533                                 | 1470                         | 0,024                             | 1435                                   | 2,5                            | A                          |
| B                                                | 4     | 24                                | 1,042                         | 498                                  | 478                          | 0,050                             | 454                                    | 7,9                            | A                          |
|                                                  | 6     | 19                                | 1,079                         | 828                                  | 767                          | 0,025                             | 748                                    | 4,8                            | A                          |
| C                                                | 7     | 45                                | 1,044                         | 872                                  | 835                          | 0,054                             | 790                                    | 4,6                            | A                          |
|                                                  | 8     | 206                               | 1,024                         | 1800                                 | 1757                         | 0,117                             | 1551                                   | 0,0                            | A                          |
| A                                                | 2+3   | 304                               | 1,023                         | 1764                                 | 1724                         | 0,176                             | 1420                                   | 2,5                            | A                          |
| B                                                | 4+6   | 43                                | 1,058                         | 812                                  | 768                          | 0,056                             | 725                                    | 5,0                            | A                          |
| C                                                | 7+8   | 251                               | 1,028                         | 1800                                 | 1751                         | 0,143                             | 1500                                   | 2,4                            | A                          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                | A                          |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 304                               | 1,023                         | 1724                         | 95       | 0,64          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 43                                | 1,058                         | 768                          | 95       | 0,18          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 251                               | 1,028                         | 1751                         | 95       | 0,50          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

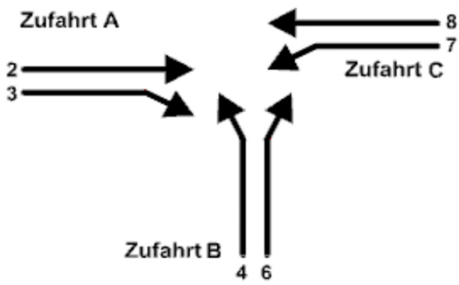
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 206                                       | 510                                | 4,2                            | 4,2                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 304                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 43                                 | 0,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 43                                        |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 4,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 269                                       | 520                                | 4,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 251                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 746 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Planstraße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,170                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 0,958                                | 1533                                 | 0,029                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 647                                | 466                             | 0,979                                | 435                                  | 0,091                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 324                                | 808                             | 0,979                                | 791                                  | 0,052                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 346                                | 867                             | 0,958                                | 831                                  | 0,040                             | 0,952                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,163                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 302                               | 1,015                         | 1800                                 | 1774                         | 0,170                             | 1472                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 44                                | 1,023                         | 1533                                 | 1499                         | 0,029                             | 1455                                   | 2,5                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 38                                | 1,039                         | 435                                  | 418                          | 0,091                             | 380                                    | 9,5                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 6     | 39                                | 1,051                         | 791                                  | 752                          | 0,052                             | 713                                    | 5,0                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 32                                | 1,047                         | 831                                  | 794                          | 0,040                             | 762                                    | 4,7                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 291                               | 1,010                         | 1800                                 | 1782                         | 0,163                             | 1491                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 346                               | 1,016                         | 1761                                 | 1733                         | 0,200                             | 1387                                   | 2,6                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 77                                | 1,045                         | 769                                  | 736                          | 0,105                             | 659                                    | 5,5                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | 323                               | 1,014                         | 1800                                 | 1775                         | 0,182                             | 1452                                   | 2,5                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>A</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 346                               | 1,016                         | 1733                         | 95       | 0,75          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 77                                | 1,045                         | 736                          | 95       | 0,35          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 323                               | 1,014                         | 1775                         | 95       | 0,67          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

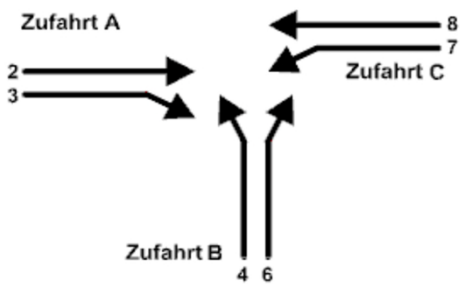
| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 291                                       | 637                                | 5,7                            | 5,7                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 346                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,5                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 77                                 | 0,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 77                                        |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 5,5                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 302                                       | 625                                | 5,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 323                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Longericher Straße / Am Bilderstöckchen**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 641 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,100                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,029                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 427                                | 549                             | 1,000                                | 521                                  | 0,201                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 197                                | 744                             | 1,000                                | 744                                  | 0,124                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 219                                | 1002                            | 1,000                                | 1002                                 | 0,046                             | 0,949                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,107                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 219                               | 1,035                         | 1695                         | 95       | 0,44          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 192                               | 1,026                         | 813                          | 95       | 0,92          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 230                               | 1,037                         | 1737                         | 95       | 0,46          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

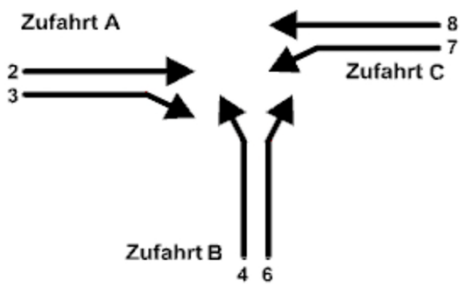
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 187                                       | 406                                | 3,1                            | 3,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 219                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 192                                | 1,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 192                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 3,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 175                                       | 405                                | 3,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 230                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 585 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,090                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,027                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 388                                | 577                             | 1,000                                | 551                                  | 0,176                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 179                                | 759                             | 1,000                                | 759                                  | 0,112                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 199                                | 1025                            | 1,000                                | 1025                                 | 0,042                             | 0,954                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,097                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 199                               | 1,035                         | 1694                         | 95       | 0,40          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 177                               | 1,028                         | 849                          | 95       | 0,79          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 209                               | 1,037                         | 1736                         | 95       | 0,41          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

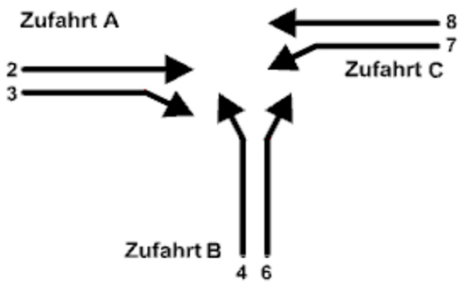
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 169                                       | 368                                | 2,7                            | 2,7                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 199                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,2                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 177                                | 1,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 177                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 2,7                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 158                                       | 367                                | 2,7                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 209                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 677 Fz/h

A-C  
Knotenpunkt: *Longericher Straße*

/B  
Am Bilderstöckchen

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$P_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,103                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,032                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 463                                | 524                             | 1,000                                | 492                                  | 0,211                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 204                                | 738                             | 1,000                                | 738                                  | 0,123                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 228                                | 992                             | 1,000                                | 992                                  | 0,054                             | 0,938                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,119                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 28                                | 1,037                         | 1691                         | 95       | 0,05          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 190                               | 1,026                         | 777                          | 95       | 0,97          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 259                               | 1,038                         | 1734                         | 95       | 0,53          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

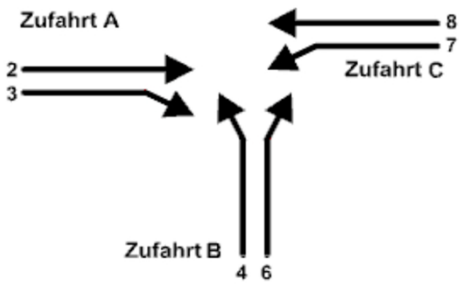
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 208                                       | 436                                | 3,4                            | 3,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 228                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 190                                | 1,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 190                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 3,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 180                                       | 439                                | 3,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 259                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 826 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,141                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,040                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 564                                | 461                             | 1,000                                | 410                                  | 0,334                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 282                                | 677                             | 1,000                                | 677                                  | 0,148                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 313                                | 900                             | 1,000                                | 900                                  | 0,098                             | 0,890                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,111                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 251                               | 1,011                         | 1800                                 | 1780                         | 0,141                             | 1529                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 62                                | 1,034                         | 1600                                 | 1548                         | 0,040                             | 1486                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 134                               | 1,021                         | 410                                  | 402                          | 0,334                             | 268                                    | 13,4                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 97                                | 1,036                         | 677                                  | 654                          | 0,148                             | 557                                    | 6,5                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 87                                | 1,016                         | 900                                  | 886                          | 0,098                             | 799                                    | 4,5                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 195                               | 1,022                         | 1800                                 | 1762                         | 0,111                             | 1567                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 313                               | 1,016                         | 1756                                 | 1729                         | 0,181                             | 1416                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 231                               | 1,027                         | 650                                  | 633                          | 0,365                             | 402                                    | 9,0                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | 282                               | 1,020                         | 1800                                 | 1765                         | 0,160                             | 1483                                   | 2,4                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 313                               | 1,016                         | 1729                         | 95       | 0,66          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 231                               | 1,027                         | 633                          | 95       | 1,71          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 282                               | 1,02                          | 1765                         | 95       | 0,57          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

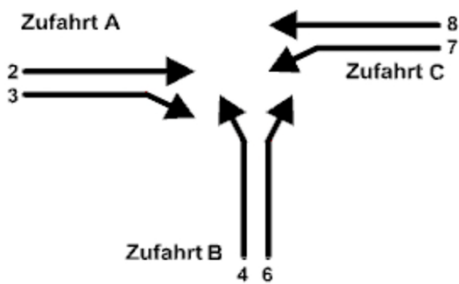
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 195                                       | 508                                | 4,1                            | 4,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 313                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 231                                | 1,6                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 231                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 4,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 251                                       | 533                                | 4,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 282                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 752 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,128                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,037                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 511                                | 493                             | 1,000                                | 446                                  | 0,282                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 256                                | 697                             | 1,000                                | 697                                  | 0,134                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 284                                | 930                             | 1,000                                | 930                                  | 0,086                             | 0,904                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,100                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 227                               | 1,012                         | 1800                                 | 1778                         | 0,128                             | 1551                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 57                                | 1,037                         | 1600                                 | 1543                         | 0,037                             | 1486                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 123                               | 1,023                         | 446                                  | 436                          | 0,282                             | 313                                    | 11,5                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 90                                | 1,039                         | 697                                  | 671                          | 0,134                             | 581                                    | 6,2                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 79                                | 1,018                         | 930                                  | 914                          | 0,086                             | 835                                    | 4,3                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 176                               | 1,020                         | 1800                                 | 1765                         | 0,100                             | 1589                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 284                               | 1,017                         | 1755                                 | 1725                         | 0,165                             | 1441                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 213                               | 1,030                         | 702                                  | 682                          | 0,312                             | 469                                    | 7,7                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | 255                               | 1,019                         | 1800                                 | 1766                         | 0,144                             | 1511                                   | 2,4                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 284                               | 1,017                         | 1725                         | 95       | 0,59          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 213                               | 1,03                          | 682                          | 95       | 1,35          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 255                               | 1,019                         | 1766                         | 95       | 0,51          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

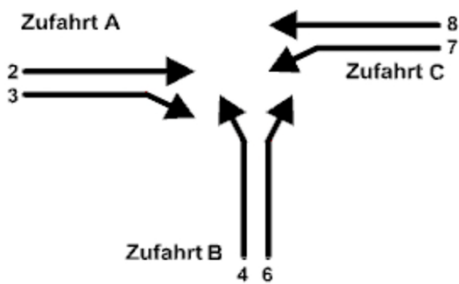
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 176                                       | 460                                | 3,6                            | 3,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 284                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 213                                | 1,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 213                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 3,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 227                                       | 482                                | 3,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 255                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 855 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,148                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,043                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 587                                | 448                             | 1,000                                | 399                                  | 0,353                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 296                                | 667                             | 1,000                                | 667                                  | 0,151                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 329                                | 884                             | 1,000                                | 884                                  | 0,095                             | 0,892                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,118                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 262                               | 1,016                         | 1800                                 | 1772                         | 0,148                             | 1510                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 67                                | 1,031                         | 1600                                 | 1551                         | 0,043                             | 1484                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 138                               | 1,020                         | 399                                  | 391                          | 0,353                             | 253                                    | 14,2                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 97                                | 1,036                         | 667                                  | 644                          | 0,151                             | 547                                    | 6,6                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 83                                | 1,017                         | 884                                  | 869                          | 0,095                             | 786                                    | 4,6                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 208                               | 1,024                         | 1800                                 | 1759                         | 0,118                             | 1551                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 329                               | 1,019                         | 1755                                 | 1722                         | 0,191                             | 1393                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 235                               | 1,027                         | 629                                  | 613                          | 0,383                             | 378                                    | 9,5                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | 291                               | 1,022                         | 1800                                 | 1762                         | 0,165                             | 1471                                   | 2,4                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 329                               | 1,019                         | 1722                         | 95       | 0,71          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 235                               | 1,027                         | 613                          | 95       | 1,84          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 291                               | 1,022                         | 1762                         | 95       | 0,59          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

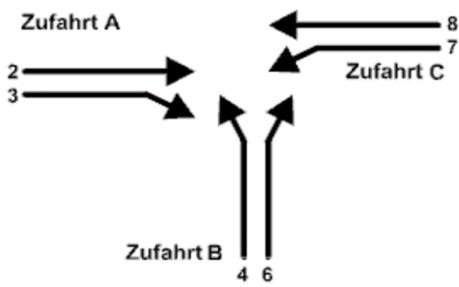
| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 208                                       | 537                                | 4,5                            | 4,5                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 329                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 235                                | 1,6                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 235                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 4,7                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 262                                       | 553                                | 4,7                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 291                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Longericher Straße / südliche Plangebietszufahrt**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 551 Fz/h

A-C /B  
Knotenpunkt: *Longericher Straße* Zufahrt Süd

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,135                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 0,958                                | 1533                                 | 0,005                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 510                                | 562                             | 0,979                                | 542                                  | 0,028                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 240                                | 895                             | 0,979                                | 876                                  | 0,025                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 244                                | 974                             | 0,958                                | 933                                  | 0,013                             | 0,985                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,146                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$\varphi_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| <b>A</b>                                         | 2     | 236                                     | 1,028                         | 1800                                 | 1752                         | 0,135                             | 1516                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
|                                                  | 3     | 8                                       | 1,000                         | 1533                                 | 1533                         | 0,005                             | 1525                                   | 2,4                            | <b>A</b>                   |
| <b>B</b>                                         | 4     | 15                                      | 1,000                         | 542                                  | 542                          | 0,028                             | 527                                    | 6,8                            | <b>A</b>                   |
|                                                  | 6     | 22                                      | 1,000                         | 876                                  | 876                          | 0,025                             | 854                                    | 4,2                            | <b>A</b>                   |
| <b>C</b>                                         | 7     | 12                                      | 1,000                         | 933                                  | 933                          | 0,013                             | 921                                    | 3,9                            | <b>A</b>                   |
|                                                  | 8     | 258                                     | 1,021                         | 1800                                 | 1762                         | 0,146                             | 1504                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
| <b>A</b>                                         | 2+3   | 244                                     | 1,027                         | 1790                                 | 1744                         | 0,140                             | 1500                                   | 2,4                            | <b>A</b>                   |
| <b>B</b>                                         | 4+6   | 37                                      | 1,000                         | 990                                  | 990                          | 0,037                             | 953                                    | 3,8                            | <b>A</b>                   |
| <b>C</b>                                         | 7+8   | 270                                     | 1,020                         | 1800                                 | 1764                         | 0,153                             | 1494                                   | 2,4                            | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                         |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                | <b>A</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 244                               | 1,027                         | 1744                         | 95       | 0,49          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 37                                | 1                             | 990                          | 95       | 0,12          | 6                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 270                               | 1,02                          | 1764                         | 95       | 0,54          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

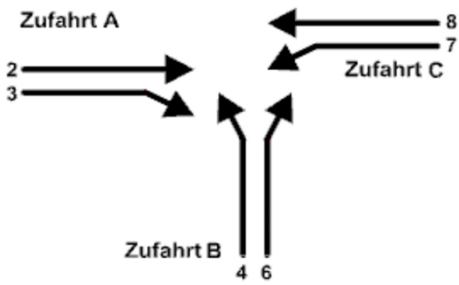
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 258                                       | 502                                | 4,1                            | 4,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 244                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,2                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 37                                 | 0,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 37                                        |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 4,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 236                                       | 506                                | 4,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 270                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 665 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Zufahrt Süd*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Prognose* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,160                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 0,958                                | 1533                                 | 0,007                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 649                                | 465                             | 0,979                                | 446                                  | 0,011                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 290                                | 842                             | 0,979                                | 825                                  | 0,007                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 295                                | 919                             | 0,958                                | 881                                  | 0,017                             | 0,979                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,194                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 284                               | 1,016                         | 1800                                 | 1772                         | 0,160                             | 1488                                   | 0,0                            | A                          |
|                                                  | 3     | 11                                | 1,000                         | 1533                                 | 1533                         | 0,007                             | 1522                                   | 2,4                            | A                          |
| B                                                | 4     | 5                                 | 1,000                         | 446                                  | 446                          | 0,011                             | 441                                    | 8,2                            | A                          |
|                                                  | 6     | 6                                 | 1,000                         | 825                                  | 825                          | 0,007                             | 819                                    | 4,4                            | A                          |
| C                                                | 7     | 15                                | 1,000                         | 881                                  | 881                          | 0,017                             | 866                                    | 4,2                            | A                          |
|                                                  | 8     | 344                               | 1,016                         | 1800                                 | 1772                         | 0,194                             | 1428                                   | 0,0                            | A                          |
| A                                                | 2+3   | 295                               | 1,015                         | 1789                                 | 1762                         | 0,167                             | 1467                                   | 2,5                            | A                          |
| B                                                | 4+6   | 11                                | 1,000                         | 823                                  | 823                          | 0,013                             | 812                                    | 4,4                            | A                          |
| C                                                | 7+8   | 359                               | 1,015                         | 1800                                 | 1773                         | 0,203                             | 1414                                   | 2,5                            | A                          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                | A                          |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 295                               | 1,015                         | 1762                         | 95       | 0,60          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 11                                | 1                             | 823                          | 95       | 0,04          | 6                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7+8   | 359                               | 1,015                         | 1773                         | 95       | 0,76          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

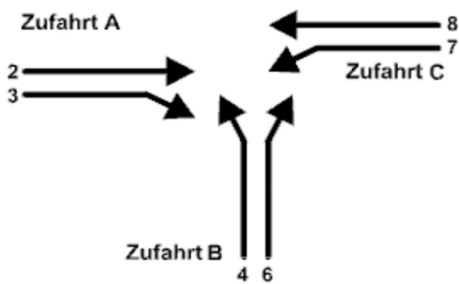
| über Zufahrt                              | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                         | nein             | F1                      | 344                                | 639                                | 5,7                            | 5,7                                    | B                          |
|                                           |                  | F2                      | 295                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                           |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                         | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 0,1                                    | A                          |
|                                           |                  | F3                      | 0                                  | 11                                 | 0,1                            |                                        |                            |
|                                           |                  | F4                      | 11                                 |                                    |                                |                                        |                            |
|                                           |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                         | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 5,8                                    | B                          |
|                                           |                  | F5                      | 284                                | 643                                | 5,8                            |                                        |                            |
|                                           |                  | F6                      | 359                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$ |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Escher Straße / Am Bilderstöckchen**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 860 Fz/h

A-C  
Knotenpunkt: *Escher Straße*

/B  
Am Bilderstöckchen

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,124                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,028                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 694                                | 391                             | 1,000                                | 318                                  | 0,106                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 242                                | 708                             | 1,000                                | 708                                  | 0,177                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 262                                | 954                             | 1,000                                | 954                                  | 0,186                             | 0,814                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,161                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 221                               | 1,013                         | 1800                                 | 1777                         | 0,124                             | 1556                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 3     | 41                                | 1,085                         | 1600                                 | 1474                         | 0,028                             | 1433                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4     | 33                                | 1,021                         | 318                                  | 311                          | 0,106                             | 278                                    | 12,9                             | <b>B</b>                   |
|                                                  | 6     | 113                               | 1,112                         | 708                                  | 637                          | 0,177                             | 524                                    | 6,9                              | <b>A</b>                   |
| C                                                | 7     | 168                               | 1,058                         | 954                                  | 901                          | 0,186                             | 733                                    | 4,9                              | <b>A</b>                   |
|                                                  | 8     | 284                               | 1,017                         | 1800                                 | 1769                         | 0,161                             | 1485                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                                | 2+3   | 262                               | 1,024                         | 1763                                 | 1722                         | 0,152                             | 1460                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                                | 4+6   | 146                               | 1,091                         | 562                                  | 515                          | 0,283                             | 369                                    | 9,7                              | <b>A</b>                   |
| C                                                | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 262                               | 1,024                         | 1722                         | 95       | 0,54          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 146                               | 1,091                         | 515                          | 95       | 1,18          | 14               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 168                               | 1,058                         | 901                          | 95       | 0,69          | 7                |
|         | 8     | 284                               | 1,017                         | 1769                         | 95       | 0,57          | 7                |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 284                                       | 546                                | 4,6                            | 4,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 262                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 146                                | 0,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 146                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 6,2                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 221                                       | 673                                | 6,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 452                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

**Knotenpunkt:** Escher Straße  
/B  
Am Bilderstöckchen

**Verkehrsdaten:** Datum: Nullfall  
Uhrzeit: vorm Sph  
Planung

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B:

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Knotenverkehrsstärke:** 787 Fz/h

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |                 |                                    |                                 |                                      |                                      |                                   |                                |
|------------------------------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Zufahrt                      | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
| A                            | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,113                             | ---                            |
|                              | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,026                             | ---                            |
| B                            | 4 (3)           | 630                                | 424                             | 1,000                                | 353                                  | 0,090                             | ---                            |
|                              | 6 (2)           | 219                                | 726                             | 1,000                                | 726                                  | 0,163                             | ---                            |
| C                            | 7 (2)           | 238                                | 980                             | 1,000                                | 980                                  | 0,166                             | 0,834                          |
|                              | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,145                             | ---                            |

| Qualität der Einzel- und Mischströme      |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  |                            |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                         | 2     | 200                               | 1,014                         | 1800                                 | 1775                         | 0,113                             | 1575                                   | 0,0                              | A                          |
|                                           | 3     | 38                                | 1,092                         | 1600                                 | 1465                         | 0,026                             | 1427                                   | 0,0                              | A                          |
| B                                         | 4     | 31                                | 1,023                         | 353                                  | 345                          | 0,090                             | 314                                    | 11,5                             | B                          |
|                                           | 6     | 107                               | 1,105                         | 726                                  | 657                          | 0,163                             | 550                                    | 6,5                              | A                          |
| C                                         | 7     | 154                               | 1,059                         | 980                                  | 926                          | 0,166                             | 772                                    | 4,7                              | A                          |
|                                           | 8     | 257                               | 1,016                         | 1800                                 | 1771                         | 0,145                             | 1514                                   | 0,0                              | A                          |
| A                                         | 2+3   | 238                               | 1,026                         | 1763                                 | 1717                         | 0,139                             | 1479                                   | 0,0                              | A                          |
| B                                         | 4+6   | 138                               | 1,086                         | 593                                  | 546                          | 0,253                             | 408                                    | 8,8                              | A                          |
| C                                         | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | B                          |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 238                               | 1,026                         | 1717                         | 95       | 0,48          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 138                               | 1,086                         | 546                          | 95       | 1,01          | 14               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 154                               | 1,059                         | 926                          | 95       | 0,60          | 7                |
|         | 8     | 257                               | 1,086                         | 1771                         | 95       | 0,51          | 7                |

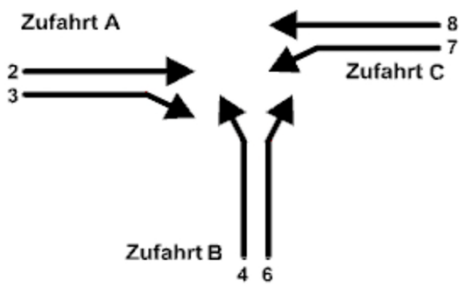
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 257                                       | 495                                | 4,0                            | 4,0                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 238                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 138                                | 0,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 138                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 5,4                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 200                                       | 611                                | 5,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 411                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 815 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Escher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,113                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,027                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 639                                | 419                             | 1,000                                | 345                                  | 0,098                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 220                                | 725                             | 1,000                                | 725                                  | 0,186                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 240                                | 978                             | 1,000                                | 978                                  | 0,175                             | 0,825                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,145                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 240                               | 1,026                         | 1716                         | 95       | 0,49          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 156                               | 1,081                         | 550                          | 95       | 1,18          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 162                               | 1,056                         | 926                          | 95       | 0,63          | 7                |
|         | 8     | 257                               | 1,016                         | 1771                         | 95       | 0,51          | 7                |

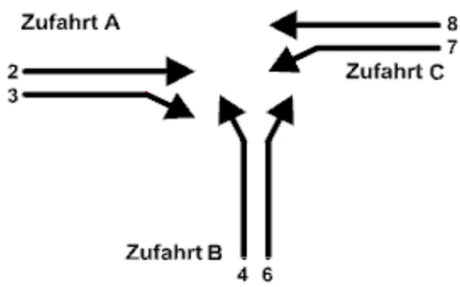
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 257                                       | 497                                | 4,0                            | 4,0                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 240                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,0                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 156                                | 1,0                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 156                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 5,5                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 200                                       | 619                                | 5,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 419                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1063 Fz/h

A-C  
Knotenpunkt: *Escher Straße*

/B  
Am Bilderstöckchen

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,124                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,022                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 901                                | 300                             | 1,000                                | 215                                  | 0,079                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 237                                | 712                             | 1,000                                | 712                                  | 0,192                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 253                                | 964                             | 1,000                                | 964                                  | 0,283                             | 0,717                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,223                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 253                               | 1,022                         | 1732                         | 95       | 0,51          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 146                               | 1,053                         | 538                          | 95       | 1,11          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 264                               | 1,032                         | 934                          | 95       | 1,18          | 13               |
|         | 8     | 400                               | 1,005                         | 1791                         | 95       | 0,86          | 7                |

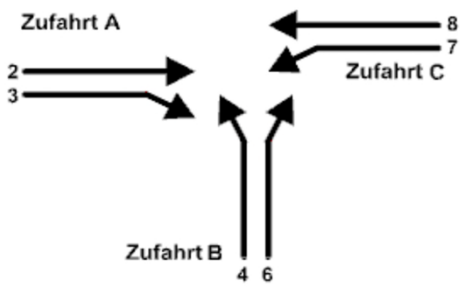
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 400                                | 653                                | 5,9                            | 5,9                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 253                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 0,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 146                                | 0,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 146                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 9,5                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 221                                | 885                                | 9,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 664                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 971 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Escher Straße* *Am Bilderstöckchen*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,113                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,021                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 818                                | 333                             | 1,000                                | 249                                  | 0,064                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 215                                | 729                             | 1,000                                | 729                                  | 0,177                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 230                                | 989                             | 1,000                                | 989                                  | 0,251                             | 0,749                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,202                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 200                               | 1,014                         | 1800                                 | 1775                         | 0,113                             | 1575                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 30                                | 1,093                         | 1600                                 | 1463                         | 0,021                             | 1433                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 16                                | 1,000                         | 249                                  | 249                          | 0,064                             | 233                                    | 15,4                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 122                               | 1,057                         | 729                                  | 690                          | 0,177                             | 568                                    | 6,3                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 241                               | 1,032                         | 989                                  | 959                          | 0,251                             | 718                                    | 5,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 362                               | 1,006                         | 1800                                 | 1790                         | 0,202                             | 1428                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 230                               | 1,024                         | 1769                                 | 1727                         | 0,133                             | 1497                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 138                               | 1,051                         | 601                                  | 572                          | 0,241                             | 434                                    | 8,3                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 230                               | 1,024                         | 1727                         | 95       | 0,46          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 138                               | 1,051                         | 572                          | 95       | 0,95          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 241                               | 1,032                         | 959                          | 95       | 1,00          | 13               |
|         | 8     | 362                               | 1,006                         | 1790                         | 95       | 0,76          | 7                |

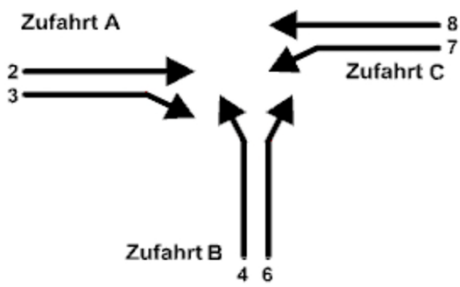
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 362                                       | 592                                | 5,1                            | 5,1                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 230                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 0,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 138                                | 0,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 138                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 8,1                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 200                                       | 803                                | 8,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 603                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1001 Fz/h

A-C  
Knotenpunkt: *Escher Straße*

/B  
Am Bilderstöckchen

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$\rho_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$\rho_0$ |
|---------|-----------------|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                   | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,113                             | ---                               |
|         | 3 (1)           | 0                                     | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,022                             | ---                               |
| B       | 4 (3)           | 836                                   | 326                             | 1,000                                | 238                                  | 0,076                             | ---                               |
|         | 6 (2)           | 216                                   | 728                             | 1,000                                | 728                                  | 0,189                             | ---                               |
| C       | 7 (2)           | 232                                   | 987                             | 1,000                                | 987                                  | 0,269                             | 0,731                             |
|         | 8 (1)           | ---                                   | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,202                             | ---                               |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 232                               | 1,024                         | 1726                         | 95       | 0,46          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 149                               | 1,047                         | 562                          | 95       | 1,08          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 258                               | 1,03                          | 959                          | 95       | 1,10          | 13               |
|         | 8     | 362                               | 1,006                         | 1790                         | 95       | 0,76          | 7                |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

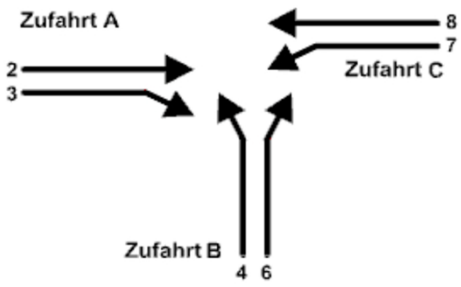
| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 362                                       | 594                                | 5,2                            | 5,2                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 232                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,0                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 149                                | 1,0                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 149                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 8,4                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 200                                       | 820                                | 8,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 620                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Longericher Straße / Robert-Perthel-Straße**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 779 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$P_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,092                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,017                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 624                                | 481                             | 1,000                                | 387                                  | 0,061                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 175                                | 969                             | 1,000                                | 969                                  | 0,128                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 188                                | 1038                            | 1,000                                | 1038                                 | 0,164                             | 0,805                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,159                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 188                               | 1,03                          | 1718                         | 95       | 0,37          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 23                                | 1,03                          | 376                          | 95       | 0,19          | 7                |
|         | 6     | 119                               | 1,041                         | 931                          | 95       | 0,44          | 7                |
| C       | 7+8   | 449                               | 1,016                         | 1772                         | 95       | 1,02          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

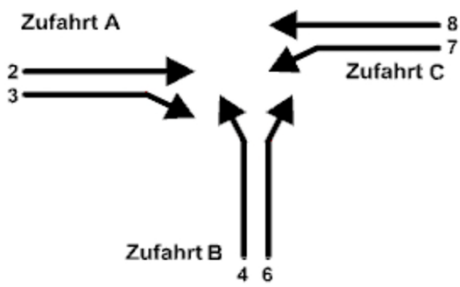
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                              | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                         | nein             | F1                      | 282                                | 470                                | 3,7                            | 3,7                                    | A                          |
|                                           |                  | F2                      | 188                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                           |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                         | ja               | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 0,9                                    | A                          |
|                                           |                  | F3                      | 0                                  | 142                                | 0,9                            |                                        |                            |
|                                           |                  | F4                      | 142                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                           |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                         | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 5,4                                    | B                          |
|                                           |                  | F5                      | 162                                | 611                                | 5,4                            |                                        |                            |
|                                           |                  | F6                      | 449                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$ |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 708 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,084                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,016                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 568                                | 519                             | 1,000                                | 430                                  | 0,050                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 159                                | 988                             | 1,000                                | 988                                  | 0,113                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 171                                | 1058                            | 1,000                                | 1058                                 | 0,147                             | 0,828                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,145                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 147                               | 1,024                         | 1800                                 | 1758                         | 0,084                             | 1611                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 24                                | 1,058                         | 1600                                 | 1512                         | 0,016                             | 1488                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 21                                | 1,033                         | 430                                  | 416                          | 0,050                             | 395                                    | 9,1                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 6     | 107                               | 1,039                         | 988                                  | 951                          | 0,113                             | 844                                    | 4,3                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 152                               | 1,023                         | 1058                                 | 1034                         | 0,147                             | 882                                    | 4,1                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 257                               | 1,014                         | 1800                                 | 1776                         | 0,145                             | 1519                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 171                               | 1,029                         | 1768                                 | 1719                         | 0,099                             | 1548                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| C                                         | 7+8   | 409                               | 1,017                         | 1800                                 | 1770                         | 0,231                             | 1361                                   | 2,6                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>A</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_s$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 171                               | 1,029                         | 1719                         | 95       | 0,33          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 21                                | 1,033                         | 416                          | 95       | 0,16          | 7                |
|         | 6     | 107                               | 1,039                         | 951                          | 95       | 0,38          | 7                |
| C       | 7+8   | 409                               | 1,017                         | 1770                         | 95       | 0,90          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

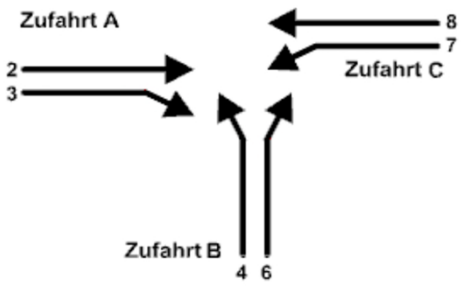
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 257                                | 428                                | 3,3                            | 3,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 171                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| B                                                | ja               | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 0,8                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 128                                | 0,8                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 128                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 4,7                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 147                                | 556                                | 4,7                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 409                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 770 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$P_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,093                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,016                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 604                                | 494                             | 1,000                                | 403                                  | 0,054                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 175                                | 969                             | 1,000                                | 969                                  | 0,144                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 187                                | 1039                            | 1,000                                | 1039                                 | 0,157                             | 0,815                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,152                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                                | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| A                                                      | 2     | 163                               | 1,030                         | 1800                                 | 1747                         | 0,093                             | 1584                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
|                                                        | 3     | 24                                | 1,058                         | 1600                                 | 1512                         | 0,016                             | 1488                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
| B                                                      | 4     | 21                                | 1,033                         | 403                                  | 390                          | 0,054                             | 369                                    | 9,8                            | <b>A</b>                   |
|                                                        | 6     | 133                               | 1,047                         | 969                                  | 925                          | 0,144                             | 792                                    | 4,5                            | <b>A</b>                   |
| C                                                      | 7     | 159                               | 1,026                         | 1039                                 | 1012                         | 0,157                             | 853                                    | 4,2                            | <b>A</b>                   |
|                                                        | 8     | 270                               | 1,013                         | 1800                                 | 1777                         | 0,152                             | 1507                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
| A                                                      | 2+3   | 187                               | 1,034                         | 1771                                 | 1713                         | 0,109                             | 1526                                   | 0,0                            | <b>A</b>                   |
| B                                                      | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                            | ---                        |
| C                                                      | 7+8   | 429                               | 1,018                         | 1800                                 | 1768                         | 0,243                             | 1339                                   | 2,7                            | <b>A</b>                   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                | <b>A</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 187                               | 1,034                         | 1713                         | 95       | 0,37          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 21                                | 1,033                         | 390                          | 95       | 0,17          | 7                |
|         | 6     | 133                               | 1,047                         | 925                          | 95       | 0,50          | 7                |
| C       | 7+8   | 429                               | 1,018                         | 1768                         | 95       | 0,96          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

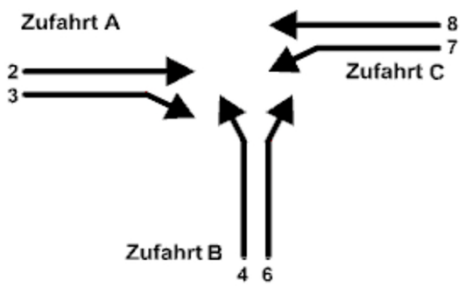
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 270                                       | 457                                | 3,6                            | 3,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 187                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | ja               | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,0                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 154                                | 1,0                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 154                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 5,1                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 163                                       | 592                                | 5,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 429                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1061 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,164                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,025                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 810                                | 374                             | 1,000                                | 281                                  | 0,056                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 311                                | 821                             | 1,000                                | 821                                  | 0,270                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 330                                | 883                             | 1,000                                | 883                                  | 0,204                             | 0,752                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,180                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 330                               | 1,013                         | 1751                         | 95       | 0,70          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 15                                | 1,047                         | 268                          | 95       | 0,18          | 7                |
|         | 6     | 217                               | 1,023                         | 803                          | 95       | 1,11          | 13               |
| C       | 7+8   | 499                               | 1,011                         | 1780                         | 95       | 1,16          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

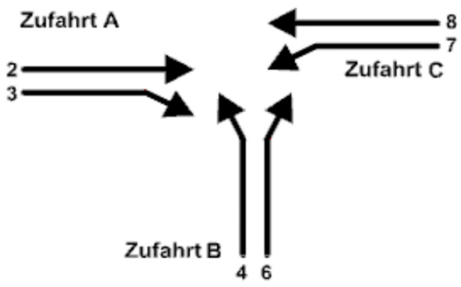
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 322                                | 652                                | 5,9                            | 5,9                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 330                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| B                                                | ja               | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 1,6                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 232                                | 1,6                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 232                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 7,9                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 291                                | 790                                | 7,9                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 499                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 963 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$P_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,149                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,022                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 736                                | 413                             | 1,000                                | 325                                  | 0,045                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 282                                | 851                             | 1,000                                | 851                                  | 0,235                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 299                                | 915                             | 1,000                                | 915                                  | 0,179                             | 0,786                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,164                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 299                               | 1,014                         | 1749                         | 95       | 0,62          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 14                                | 1,05                          | 309                          | 95       | 0,14          | 7                |
|         | 6     | 196                               | 1,021                         | 833                          | 95       | 0,92          | 7                |
| C       | 7+8   | 454                               | 1,012                         | 1778                         | 95       | 1,03          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

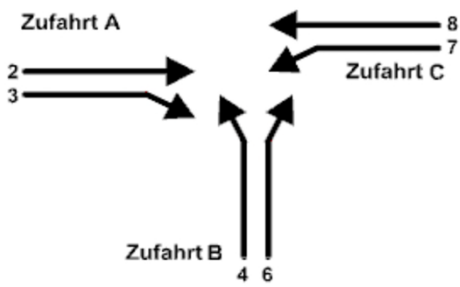
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 293                                       | 592                                | 5,1                            | 5,1                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 299                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | ja               | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 210                                | 1,4                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 210                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 6,8                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 264                                       | 718                                | 6,8                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 454                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 1022 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Robert-Pethel-Straße*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$\rho_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,158                             | ---                               |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,022                             | ---                               |
| B       | 4 (3)           | 784                                | 387                             | 1,000                                | 292                                  | 0,050                             | ---                               |
|         | 6 (2)           | 298                                | 834                             | 1,000                                | 834                                  | 0,255                             | ---                               |
| C       | 7 (2)           | 315                                | 898                             | 1,000                                | 898                                  | 0,204                             | 0,754                             |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,173                             | ---                               |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 280                               | 1,013                         | 1800                                 | 1778                         | 0,158                             | 1498                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 35                                | 1,020                         | 1600                                 | 1569                         | 0,022                             | 1534                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 14                                | 1,050                         | 292                                  | 278                          | 0,050                             | 264                                    | 13,6                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 207                               | 1,027                         | 834                                  | 812                          | 0,255                             | 605                                    | 5,9                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 179                               | 1,023                         | 898                                  | 878                          | 0,204                             | 699                                    | 5,2                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 307                               | 1,011                         | 1800                                 | 1780                         | 0,173                             | 1473                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 315                               | 1,013                         | 1775                                 | 1752                         | 0,180                             | 1437                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| C                                         | 7+8   | 486                               | 1,016                         | 1800                                 | 1772                         | 0,274                             | 1286                                   | 2,8                              | <b>A</b>                   |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 315                               | 1,013                         | 1752                         | 95       | 0,66          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4     | 14                                | 1,05                          | 278                          | 95       | 0,16          | 7                |
|         | 6     | 207                               | 1,027                         | 812                          | 95       | 1,02          | 13               |
| C       | 7+8   | 486                               | 1,016                         | 1752                         | 95       | 1,15          | 13               |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 307                                       | 622                                | 5,5                            | 5,5                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 315                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | ja               | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,5                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 221                                | 1,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 221                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 7,5                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 280                                       | 766                                | 7,5                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 486                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Äußere Kanalstraße / Robert-Perthel-Straße / Escher Straße**

## MIV - SP2-Morgenprogramm (TU=110) - Bestand vormittägliche Spitzenstunde

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>F</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 3        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 19           | 0,581        | 2,567                     | 1402                      | 383          | 12                        | 0,029                    | 0,457                    | 1,600                       | 13,690                |           | -                                          | 0,050 | 29,744                | B          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 492          | 15,033       | 1,879                     | 1916                      | 523          | 16                        | 11,913                   | 26,620                   | 35,346                      | 221,407               |           | -                                          | 0,941 | 121,120               | E          |           |
|                         | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 73           | 2,231        | 1,934                     | 1861                      | 355          | 11                        | 0,146                    | 2,024                    | 4,430                       | 28,733                |           | -                                          | 0,206 | 38,952                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 260          | 7,944        | 2,056                     | 1751                      | 327          | 10                        | 2,817                    | 10,404                   | 15,859                      | 99,721                |           | -                                          | 0,795 | 73,715                | E          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 279          | 8,525        | 1,940                     | 1856                      | 490          | 15                        | 0,824                    | 8,208                    | 13,053                      | 84,427                |           | -                                          | 0,569 | 41,114                | C          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 60           | 1,833        | 1,989                     | 1810                      | 478          | 15                        | 0,080                    | 1,476                    | 3,531                       | 23,411                |           | -                                          | 0,126 | 31,421                | B          |           |
| 4                       | 2        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 3            | 0,092        | 2,016                     | 1786                      | 210          | 6                         | 0,008                    | 0,089                    | 0,594                       | 3,564                 |           | -                                          | 0,014 | 42,994                | C          |           |
|                         | 1        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 10           | 0,306        | 3,245                     | 1109                      | 131          | 4                         | 0,046                    | 0,318                    | 1,272                       | 11,929                |           | -                                          | 0,076 | 44,437                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1196         |              |                           |                           | 2897         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,713 | 80,347                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>F</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | Kfz/U   |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | Kfz/U   |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. |                                                        | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 17.05.2023 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP2-Morgenprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung      | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|--------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | 2 (1), 1 (1) | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 83          | 0,000              | 75          | 0,000              | 83,000        | E   |           |
| 2   | 2 (2)        | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 81          |                    |             |                    | 81,000        | E   |           |
| 3   | 4 (3), 3 (3) | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 75          | 0,000              | 78          | 0,026              | 78,026        | E   |           |
| 4   | 2 (4)        | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 82          |                    |             |                    | 82,000        | E   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. |                                                        | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 17.05.2023 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP2-Morgenprogramm (TU=110) - NF (2. Überarbeitung) vorm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 445          | 13,597       | 1,879                     | 1916                      | 523          | 16                        | 4,874                    | 17,751                   | 24,876                      | 155,823               |           | -                                          | 0,851 | 71,416                | E          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 17           | 0,519        | 2,563                     | 1405                      | 384          | 12                        | 0,025                    | 0,407                    | 1,486                       | 12,696                |           | -                                          | 0,044 | 29,657                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 67           | 2,047        | 1,921                     | 1874                      | 358          | 11                        | 0,129                    | 1,847                    | 4,145                       | 26,686                |           | -                                          | 0,187 | 38,627                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 239          | 7,303        | 2,058                     | 1749                      | 328          | 10                        | 1,844                    | 8,716                    | 13,709                      | 86,284                |           | -                                          | 0,729 | 62,262                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 253          | 7,731        | 1,942                     | 1854                      | 489          | 15                        | 0,652                    | 7,241                    | 11,792                      | 76,341                |           | -                                          | 0,517 | 39,302                | C          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 55           | 1,681        | 1,976                     | 1822                      | 481          | 15                        | 0,072                    | 1,347                    | 3,310                       | 21,806                |           | -                                          | 0,114 | 31,257                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 9            | 0,275        | 3,363                     | 1070                      | 127          | 4                         | 0,042                    | 0,286                    | 1,190                       | 11,731                |           | -                                          | 0,071 | 44,244                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 3            | 0,092        | 2,016                     | 1786                      | 211          | 6                         | 0,008                    | 0,089                    | 0,594                       | 3,564                 |           | -                                          | 0,014 | 42,993                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1088         |              |                           |                           | 2901         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,647 | 56,933                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP2-Morgenprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 83          | 0,000              | 75          | 0,000              | 83,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 81          |                    |             |                    | 81,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 75          | 0,000              | 78          | 0,026              | 78,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 82          |                    |             |                    | 82,000        | E   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP2-Morgenprogramm (TU=110) - PF (2. Überarbeitung) vorm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 470          | 14,361       | 1,883                     | 1912                      | 522          | 16                        | 7,933                    | 21,774                   | 29,666                      | 186,184               |           | -                                          | 0,900 | 93,248                | E          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 29                                                     | 30                    | 81                    | 0,273                 | 17           | 0,519        | 2,563                     | 1405                      | 384          | 12                        | 0,025                    | 0,407                    | 1,486                       | 12,696                |           | -                                          | 0,044 | 29,657                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 67           | 2,047        | 1,921                     | 1874                      | 358          | 11                        | 0,129                    | 1,847                    | 4,145                       | 26,686                |           | -                                          | 0,187 | 38,627                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 254          | 7,761        | 2,052                     | 1754                      | 329          | 10                        | 2,411                    | 9,783                    | 15,073                      | 94,598                |           | -                                          | 0,772 | 68,803                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 260          | 7,944        | 1,944                     | 1852                      | 489          | 15                        | 0,697                    | 7,500                    | 12,132                      | 78,615                |           | -                                          | 0,532 | 39,792                | C          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 28                                                     | 29                    | 82                    | 0,264                 | 55           | 1,681        | 1,976                     | 1822                      | 481          | 15                        | 0,072                    | 1,347                    | 3,310                       | 21,806                |           | -                                          | 0,114 | 31,257                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 9            | 0,275        | 3,363                     | 1070                      | 127          | 4                         | 0,042                    | 0,286                    | 1,190                       | 11,731                |           | -                                          | 0,071 | 44,244                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 3            | 0,092        | 2,016                     | 1786                      | 211          | 6                         | 0,008                    | 0,089                    | 0,594                       | 3,564                 |           | -                                          | 0,014 | 42,993                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1135         |              |                           |                           | 2901         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,685 | 67,830                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP2-Morgenprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 83          | 0,000              | 75          | 0,000              | 83,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 81          |                    |             |                    | 81,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 75          | 0,000              | 78          | 0,026              | 78,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 82          |                    |             |                    | 82,000        | E   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP2-Morgenprogramm angepasst (TU=110) - PF (2. Überarbeitung) vorm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 32                                                     | 33                    | 78                    | 0,300                 | 470          | 14,361       | 1,883                     | 1912                      | 574          | 18                        | 3,711                    | 17,038                   | 24,019                      | 150,743               |           | -                                          | 0,819 | 59,003                | D          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 32                                                     | 33                    | 78                    | 0,300                 | 17           | 0,519        | 2,563                     | 1405                      | 422          | 13                        | 0,023                    | 0,391                    | 1,449                       | 12,380                |           | -                                          | 0,040 | 27,473                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 67           | 2,047        | 1,921                     | 1874                      | 358          | 11                        | 0,129                    | 1,847                    | 4,145                       | 26,686                |           | -                                          | 0,187 | 38,627                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 20                                                     | 21                    | 90                    | 0,191                 | 254          | 7,761        | 2,052                     | 1754                      | 329          | 10                        | 2,411                    | 9,783                    | 15,073                      | 94,598                |           | -                                          | 0,772 | 68,803                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 25                                                     | 26                    | 85                    | 0,236                 | 260          | 7,944        | 1,944                     | 1852                      | 437          | 13                        | 0,928                    | 7,989                    | 12,769                      | 82,743                |           | -                                          | 0,595 | 44,993                | C          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 25                                                     | 26                    | 85                    | 0,236                 | 55           | 1,681        | 1,976                     | 1822                      | 430          | 13                        | 0,082                    | 1,406                    | 3,411                       | 22,472                |           | -                                          | 0,128 | 33,790                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 9            | 0,275        | 3,363                     | 1070                      | 127          | 4                         | 0,042                    | 0,286                    | 1,190                       | 11,731                |           | -                                          | 0,071 | 44,244                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 12                                                     | 13                    | 98                    | 0,118                 | 3            | 0,092        | 2,016                     | 1786                      | 211          | 6                         | 0,008                    | 0,089                    | 0,594                       | 3,564                 |           | -                                          | 0,014 | 42,993                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1135         |              |                           |                           | 2888         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,667 | 54,931                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP2-Morgenprogramm angepasst (TU=110)

| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 83          | 0,000              | 75          | 0,000              | 83,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 81          |                    |             |                    | 81,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 75          | 0,000              | 78          | 0,026              | 78,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 82          |                    |             |                    | 82,000        | E   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP4-Abendprogramm (TU=110) - Bestand nachmittägliche Spitzenstunde

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 3        |        | 3   | 30                                                     | 31                    | 80                    | 0,282                 | 51           | 1,558        | 1,991                     | 1808                      | 510          | 16                        | 0,062                    | 1,213                    | 3,076                       | 20,412                |           | -                                          | 0,100 | 29,615                | B          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 30                                                     | 31                    | 80                    | 0,282                 | 477          | 14,575       | 1,892                     | 1903                      | 537          | 16                        | 7,100                    | 21,061                   | 28,822                      | 181,752               |           | -                                          | 0,888 | 85,424                | E          |           |
|                         | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 23                                                     | 24                    | 87                    | 0,218                 | 149          | 4,553        | 1,854                     | 1942                      | 423          | 13                        | 0,315                    | 4,171                    | 7,625                       | 46,985                |           | -                                          | 0,352 | 39,110                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 23                                                     | 24                    | 87                    | 0,218                 | 253          | 7,731        | 2,066                     | 1742                      | 340          | 10                        | 2,024                    | 9,303                    | 14,461                      | 91,365                |           | -                                          | 0,744 | 63,121                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 24                                                     | 25                    | 86                    | 0,227                 | 386          | 11,794       | 1,839                     | 1958                      | 445          | 14                        | 5,407                    | 16,758                   | 23,681                      | 145,070               |           | -                                          | 0,867 | 84,659                | E          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 24                                                     | 25                    | 86                    | 0,227                 | 72           | 2,200        | 1,890                     | 1905                      | 432          | 13                        | 0,112                    | 1,880                    | 4,199                       | 26,454                |           | -                                          | 0,167 | 35,092                | C          |           |
| 4                       | 2        |        | 2   | 15                                                     | 16                    | 95                    | 0,145                 | 13           | 0,397        | 2,016                     | 1786                      | 197          | 6                         | 0,039                    | 0,395                    | 1,458                       | 8,748                 |           | -                                          | 0,066 | 44,597                | C          |           |
|                         | 1        |        | 2   | 15                                                     | 16                    | 95                    | 0,145                 | 29           | 0,886        | 2,767                     | 1301                      | 189          | 6                         | 0,101                    | 0,876                    | 2,459                       | 21,039                |           | -                                          | 0,153 | 43,043                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1430         |              |                           |                           | 3073         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,714 | 70,691                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. |                                                        | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 17.05.2023 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP4-Abendprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung      | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|--------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | 2 (1), 1 (1) | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 80          | 0,000              | 72          | 0,000              | 80,000        | E   |           |
| 2   | 2 (2)        | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 80          |                    |             |                    | 80,000        | E   |           |
| 3   | 4 (3), 3 (3) | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 72          | 0,000              | 75          | 0,026              | 75,026        | E   |           |
| 4   | 2 (4)        | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 86          |                    |             |                    | 86,000        | F   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. |                                                        | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 17.05.2023 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP4-Abendprogramm (TU=110) - NF (2. Überarbeitung) nachm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                   | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 30                                                      | 31                    | 80                    | 0,282                 | 432          | 13,200       | 1,890                     | 1905                      | 537          | 16                        | 3,242                    | 15,498                   | 22,156                      | 139,583               |           | -                                          | 0,804 | 58,401                | D          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 30                                                      | 31                    | 80                    | 0,282                 | 46           | 1,406        | 1,976                     | 1822                      | 514          | 16                        | 0,054                    | 1,089                    | 2,854                       | 18,802                |           | -                                          | 0,089 | 29,462                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 23                                                      | 24                    | 87                    | 0,218                 | 136          | 4,156        | 1,860                     | 1935                      | 422          | 13                        | 0,273                    | 3,768                    | 7,051                       | 43,575                |           | -                                          | 0,322 | 38,502                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 23                                                      | 24                    | 87                    | 0,218                 | 233          | 7,119        | 2,068                     | 1741                      | 343          | 10                        | 1,398                    | 7,998                    | 12,781                      | 80,827                |           | -                                          | 0,679 | 55,614                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 24                                                      | 25                    | 86                    | 0,227                 | 349          | 10,664       | 1,839                     | 1958                      | 445          | 14                        | 2,718                    | 12,746                   | 18,784                      | 115,071               |           | -                                          | 0,784 | 61,967                | D          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 24                                                      | 25                    | 86                    | 0,227                 | 66           | 2,017        | 1,899                     | 1896                      | 430          | 13                        | 0,101                    | 1,716                    | 3,931                       | 24,883                |           | -                                          | 0,153 | 34,893                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 15                                                      | 16                    | 95                    | 0,145                 | 26           | 0,794        | 2,775                     | 1297                      | 188          | 6                         | 0,089                    | 0,782                    | 2,278                       | 19,463                |           | -                                          | 0,138 | 42,731                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 15                                                      | 16                    | 95                    | 0,145                 | 12           | 0,367        | 2,016                     | 1786                      | 204          | 6                         | 0,035                    | 0,362                    | 1,380                       | 8,280                 |           | -                                          | 0,059 | 44,085                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                         |                       |                       |                       | 1300         |              |                           |                           | 3083         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,647 | 54,114                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationsaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP4-Abendprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 80          | 0,000              | 72          | 0,000              | 80,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 80          |                    |             |                    | 80,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 72          | 0,000              | 75          | 0,026              | 75,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 86          |                    |             |                    | 86,000        | F   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP4-Abendprogramm (TU=110) - PF (2. Überarbeitung) nachm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 30                                                     | 31                    | 80                    | 0,282                 | 443          | 13,536       | 1,895                     | 1900                      | 536          | 16                        | 3,900                    | 16,570                   | 23,454                      | 148,182               |           | -                                          | 0,826 | 63,158                | D          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 30                                                     | 31                    | 80                    | 0,282                 | 46           | 1,406        | 1,976                     | 1822                      | 514          | 16                        | 0,054                    | 1,089                    | 2,854                       | 18,802                |           | -                                          | 0,089 | 29,462                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 23                                                     | 24                    | 87                    | 0,218                 | 136          | 4,156        | 1,860                     | 1935                      | 422          | 13                        | 0,273                    | 3,768                    | 7,051                       | 43,575                |           | -                                          | 0,322 | 38,502                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 23                                                     | 24                    | 87                    | 0,218                 | 242          | 7,394        | 2,064                     | 1744                      | 344          | 11                        | 1,593                    | 8,485                    | 13,411                      | 84,650                |           | -                                          | 0,703 | 57,837                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 24                                                     | 25                    | 86                    | 0,227                 | 368          | 11,244       | 1,850                     | 1946                      | 442          | 14                        | 3,990                    | 14,709                   | 21,195                      | 130,604               |           | -                                          | 0,833 | 73,025                | E          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 24                                                     | 25                    | 86                    | 0,227                 | 66           | 2,017        | 1,899                     | 1896                      | 430          | 13                        | 0,101                    | 1,716                    | 3,931                       | 24,883                |           | -                                          | 0,153 | 34,893                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 15                                                     | 16                    | 95                    | 0,145                 | 26           | 0,794        | 2,775                     | 1297                      | 188          | 6                         | 0,089                    | 0,782                    | 2,278                       | 19,463                |           | -                                          | 0,138 | 42,731                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 15                                                     | 16                    | 95                    | 0,145                 | 12           | 0,367        | 2,016                     | 1786                      | 204          | 6                         | 0,035                    | 0,362                    | 1,380                       | 8,280                 |           | -                                          | 0,059 | 44,085                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1339         |              |                           |                           | 3080         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,676 | 59,285                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP4-Abendprogramm (TU=110)

| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 80          | 0,000              | 72          | 0,000              | 80,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 80          |                    |             |                    | 80,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 72          | 0,000              | 75          | 0,026              | 75,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 86          |                    |             |                    | 86,000        | F   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## MIV - SP4-Abendprogramm angepasst (TU=110) - PF (2. Überarbeitung) nachm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                                  | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 1        |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
|                         | 2        |        | 3   | 31                                                     | 32                    | 79                    | 0,291                 | 443          | 13,536       | 1,895                     | 1900                      | 553          | 17                        | 3,176                    | 15,690                   | 22,389                      | 141,454               |           | -                                          | 0,801 | 56,727                | D          |           |
|                         | 3        |        | 3   | 31                                                     | 32                    | 79                    | 0,291                 | 46           | 1,406        | 1,976                     | 1822                      | 530          | 16                        | 0,053                    | 1,075                    | 2,829                       | 18,637                |           | -                                          | 0,087 | 28,726                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 1   | 21                                                     | 22                    | 89                    | 0,200                 | 136          | 4,156        | 1,860                     | 1935                      | 387          | 12                        | 0,313                    | 3,888                    | 7,223                       | 44,638                |           | -                                          | 0,351 | 40,770                | C          |           |
|                         | 2        |        | 1   | 21                                                     | 22                    | 89                    | 0,200                 | 242          | 7,394        | 2,064                     | 1744                      | 322          | 10                        | 2,116                    | 9,116                    | 14,222                      | 89,769                |           | -                                          | 0,752 | 66,093                | D          |           |
| 3                       | 1        |        | 4   | 25                                                     | 26                    | 85                    | 0,236                 | 368          | 11,244       | 1,850                     | 1946                      | 459          | 14                        | 3,123                    | 13,719                   | 19,983                      | 123,135               |           | -                                          | 0,802 | 64,092                | D          |           |
|                         | 2        |        | 4   | 25                                                     | 26                    | 85                    | 0,236                 | 66           | 2,017        | 1,899                     | 1896                      | 447          | 14                        | 0,097                    | 1,693                    | 3,894                       | 24,649                |           | -                                          | 0,148 | 34,046                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 2   | 14                                                     | 15                    | 96                    | 0,136                 | 26           | 0,794        | 2,775                     | 1297                      | 177          | 5                         | 0,096                    | 0,796                    | 2,305                       | 19,694                |           | -                                          | 0,147 | 43,848                | C          |           |
|                         | 2        |        | 2   | 14                                                     | 15                    | 96                    | 0,136                 | 12           | 0,367        | 2,016                     | 1786                      | 193          | 6                         | 0,037                    | 0,366                    | 1,389                       | 8,334                 |           | -                                          | 0,062 | 44,747                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       | 1339         |              |                           |                           | 3068         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                        |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,671 | 56,386                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 110 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP4-Abendprogramm angepasst (TU=110)

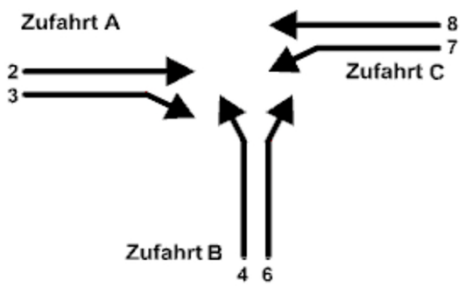
| Zuf | Querung        | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|----------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1 | FR3/3.1, FR4.2/4.2 | Geteilte Furt | -          | 80          | 0,000              | 72          | 0,000              | 80,000        | E   |           |
|     | Furt 6         |                    | Dreiecksinsel | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 2   | Furt 2         | FR1/1.1            | Einzelne Furt | -          | 80          |                    |             |                    | 80,000        | E   |           |
| 3   | Furt 4, Furt 3 | FR3.2/3.3, FR4/4.1 | Geteilte Furt | -          | 72          | 0,000              | 75          | 0,026              | 75,026        | E   |           |
| 4   | Furt 2         | FR2/2.2            | Einzelne Furt | -          | 86          |                    |             |                    | 86,000        | F   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                       |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                       |       |            |
| Knotenpunkt | Äußere Kanalstraße/Escher Straße/Robert-Perthel-Straße |             |                       |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                       | Blatt |            |

**Formblätter**  
**Longericher Straße / Schiefersburger Weg**

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 808 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,130                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,023                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 596                                | 500                             | 1,000                                | 428                                  | 0,079                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 242                                | 893                             | 1,000                                | 893                                  | 0,188                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 260                                | 956                             | 1,000                                | 956                                  | 0,143                             | 0,857                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,130                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 260                               | 1,04                          | 1701                         | 95       | 0,54          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 194                               | 1,04                          | 1008                         | 95       | 0,71          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 130                               | 1,054                         | 907                          | 95       | 0,50          | 7                |
|         | 8     | 224                               | 1,044                         | 1725                         | 95       | 0,45          | 7                |

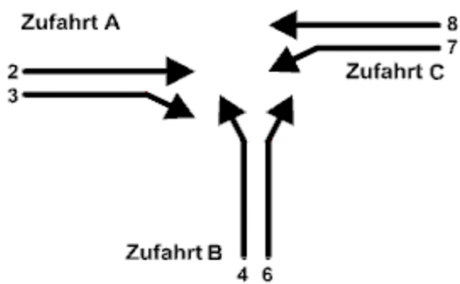
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittelinsel | Fußgänger-teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------------|---------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                | nein        | F1                  | 224                                | 484                             | 3,9                         | 3,9                            | A                     |
|                                                  |             | F2                  | 260                                |                                 |                             |                                |                       |
|                                                  |             | F23                 | ---                                | ---                             | ---                         |                                |                       |
| B                                                | nein        | F23                 | ---                                | ---                             | ---                         | 1,3                            | A                     |
|                                                  |             | F3                  | 0                                  | 194                             | 1,3                         |                                |                       |
|                                                  |             | F4                  | 194                                |                                 |                             |                                |                       |
|                                                  |             | F45                 | ---                                |                                 |                             |                                |                       |
| C                                                | nein        | F45                 | ---                                | ---                             | ---                         | 5,0                            | A                     |
|                                                  |             | F5                  | 224                                | 578                             | 5,0                         |                                |                       |
|                                                  |             | F6                  | 354                                |                                 |                             |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |             |                     |                                    |                                 |                             |                                | A                     |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 734 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,119                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,021                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 541                                | 539                             | 1,000                                | 472                                  | 0,068                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 222                                | 915                             | 1,000                                | 915                                  | 0,166                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 238                                | 980                             | 1,000                                | 980                                  | 0,124                             | 0,876                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,118                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 238                               | 1,041                         | 1700                         | 95       | 0,49          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 177                               | 1,04                          | 1043                         | 95       | 0,61          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 116                               | 1,048                         | 935                          | 95       | 0,42          | 7                |
|         | 8     | 203                               | 1,045                         | 1723                         | 95       | 0,40          | 7                |

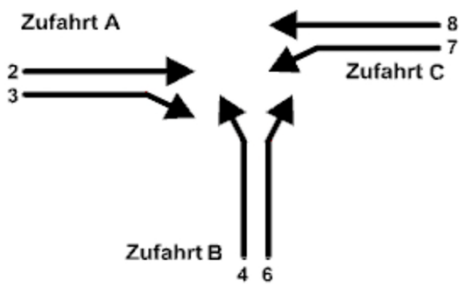
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 203                                       | 441                                | 3,4                            | 3,4                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 238                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,2                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 177                                | 1,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 177                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 4,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F5                      | 205                                       | 524                                | 4,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 319                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | A                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                          |                              | ---                      |                                | ---                |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                          |                              | ---                      |                                |                    |
| B                                                    |              | R2                     | ---                          |                              | ---                      |                                | ---                |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                          |                              | ---                      |                                | ---                |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                          |                              | ---                      |                                |                    |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                              |                              |                          |                                | ---                |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 801 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *vorm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,137                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,021                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 608                                | 492                             | 1,000                                | 429                                  | 0,075                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 253                                | 881                             | 1,000                                | 881                                  | 0,172                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 269                                | 946                             | 1,000                                | 946                                  | 0,128                             | 0,872                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,139                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 236                               | 1,042                         | 1800                                 | 1728                         | 0,137                             | 1492                                   | 0,0                              | A                          |
|                                           | 3     | 33                                | 1,021                         | 1600                                 | 1567                         | 0,021                             | 1534                                   | 0,0                              | A                          |
| B                                         | 4     | 32                                | 1,000                         | 429                                  | 429                          | 0,075                             | 397                                    | 9,1                              | A                          |
|                                           | 6     | 145                               | 1,048                         | 881                                  | 841                          | 0,172                             | 696                                    | 5,2                              | A                          |
| C                                         | 7     | 116                               | 1,048                         | 946                                  | 903                          | 0,128                             | 787                                    | 4,6                              | A                          |
|                                           | 8     | 239                               | 1,044                         | 1800                                 | 1724                         | 0,139                             | 1485                                   | 0,0                              | A                          |
| A                                         | 2+3   | 269                               | 1,039                         | 1773                                 | 1707                         | 0,158                             | 1438                                   | 0,0                              | A                          |
| B                                         | 4+6   | 177                               | 1,040                         | 1040                                 | 1000                         | 0,177                             | 823                                    | 4,4                              | A                          |
| C                                         | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | A                          |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 269                               | 1,039                         | 1707                         | 95       | 0,56          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 177                               | 1,04                          | 1000                         | 95       | 0,64          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 116                               | 1,048                         | 903                          | 95       | 0,44          | 7                |
|         | 8     | 239                               | 1,044                         | 1724                         | 95       | 0,48          | 7                |

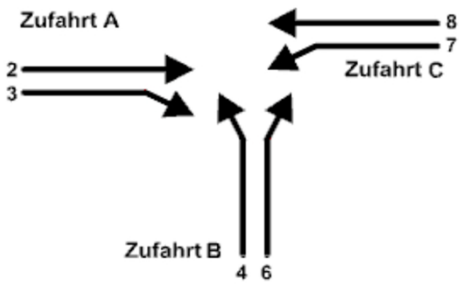
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 239                                       | 508                                | 4,1                            | 4,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 269                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,2                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 177                                | 1,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 177                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 5,1                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 236                                       | 591                                | 5,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 355                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittelinsel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|-------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja          | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |             | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |             | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein        | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |             | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |             |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 991 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Bestand* *Analyse*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,182                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,035                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 774                                | 393                             | 1,000                                | 309                                  | 0,106                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 350                                | 783                             | 1,000                                | 783                                  | 0,211                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 377                                | 837                             | 1,000                                | 837                                  | 0,213                             | 0,787                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,141                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

[illegible]

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 377                               | 1,017                         | 1739                         | 95       | 0,83          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 190                               | 1,041                         | 866                          | 95       | 0,84          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 173                               | 1,032                         | 811                          | 95       | 0,81          | 7                |
|         | 8     | 251                               | 1,008                         | 1785                         | 95       | 0,49          | 7                |

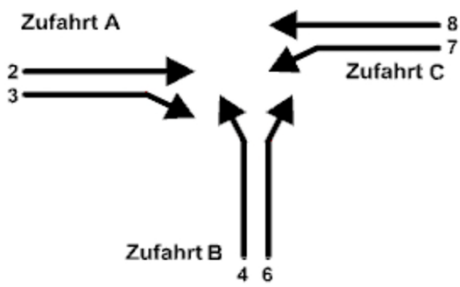
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 251                                | 628                                | 5,6                            | 5,6                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 377                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 1,3                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 190                                | 1,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 190                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 7,2                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 322                                | 746                                | 7,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 424                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 899 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Nullfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_f$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,166                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,032                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 702                                | 433                             | 1,000                                | 353                                  | 0,084                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 318                                | 814                             | 1,000                                | 814                                  | 0,184                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 343                                | 870                             | 1,000                                | 870                                  | 0,185                             | 0,815                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,128                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                   | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|-------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| A                                         | 2     | 293                               | 1,017                         | 1800                                 | 1770                         | 0,166                             | 1477                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 3     | 50                                | 1,014                         | 1600                                 | 1578                         | 0,032                             | 1528                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4     | 29                                | 1,024                         | 353                                  | 344                          | 0,084                             | 315                                    | 11,4                             | <b>B</b>                   |
|                                           | 6     | 143                               | 1,044                         | 814                                  | 779                          | 0,184                             | 636                                    | 5,7                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7     | 156                               | 1,031                         | 870                                  | 843                          | 0,185                             | 687                                    | 5,2                              | <b>A</b>                   |
|                                           | 8     | 228                               | 1,009                         | 1800                                 | 1784                         | 0,128                             | 1556                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                         | 2+3   | 343                               | 1,016                         | 1768                                 | 1739                         | 0,197                             | 1396                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| B                                         | 4+6   | 172                               | 1,041                         | 946                                  | 909                          | 0,189                             | 737                                    | 4,9                              | <b>A</b>                   |
| C                                         | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$ |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 343                               | 1,016                         | 1739                         | 95       | 0,74          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 172                               | 1,041                         | 909                          | 95       | 0,70          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 156                               | 1,031                         | 843                          | 95       | 0,68          | 7                |
|         | 8     | 228                               | 1,009                         | 1784                         | 95       | 0,44          | 7                |

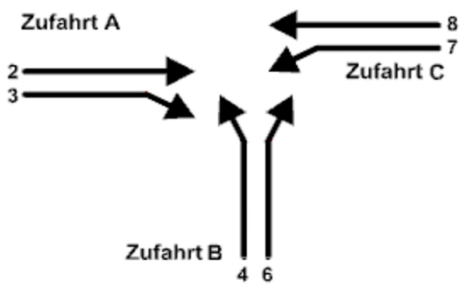
## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>q <sub>p,i</sub><br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 228                                       | 571                                | 4,9                            | 4,9                                    | A                          |
|                                                  |                  | F2                      | 343                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 1,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                         | 172                                | 1,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 172                                       |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                       | ---                                | ---                            | 6,2                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 293                                       | 677                                | 6,2                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 384                                       |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                           |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



**Knotenverkehrsstärke:** 971 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** *Longericher Straße* *Schiefersburger Weg*

**Verkehrsdaten:** Datum: *Planfall* *Planung*  
Uhrzeit: *nachm Sph*

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: 

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_w =$   
Qualitätsstufe:

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

## Kapazitäten der Einzelströme

| Zufahrt | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ |
|---------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| A       | 2 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,185                             | ---                            |
|         | 3 (1)           | 0                                  | 1600                            | 1,000                                | 1600                                 | 0,032                             | ---                            |
| B       | 4 (3)           | 774                                | 392                             | 1,000                                | 317                                  | 0,094                             | ---                            |
|         | 6 (2)           | 351                                | 781                             | 1,000                                | 781                                  | 0,191                             | ---                            |
| C       | 7 (2)           | 376                                | 838                             | 1,000                                | 838                                  | 0,192                             | 0,808                          |
|         | 8 (1)           | ---                                | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,150                             | ---                            |

## Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| A                                                | 2     | 326                               | 1,021                         | 1800                                 | 1762                         | 0,185                             | 1436                                   | 0,0                            | A                          |
|                                                  | 3     | 50                                | 1,014                         | 1600                                 | 1578                         | 0,032                             | 1528                                   | 0,0                            | A                          |
| B                                                | 4     | 29                                | 1,024                         | 317                                  | 309                          | 0,094                             | 280                                    | 12,8                           | B                          |
|                                                  | 6     | 143                               | 1,044                         | 781                                  | 748                          | 0,191                             | 605                                    | 5,9                            | A                          |
| C                                                | 7     | 156                               | 1,031                         | 838                                  | 812                          | 0,192                             | 656                                    | 5,5                            | A                          |
|                                                  | 8     | 267                               | 1,013                         | 1800                                 | 1777                         | 0,150                             | 1510                                   | 0,0                            | A                          |
| A                                                | 2+3   | 376                               | 1,020                         | 1771                                 | 1735                         | 0,217                             | 1359                                   | 0,0                            | A                          |
| B                                                | 4+6   | 172                               | 1,041                         | 903                                  | 867                          | 0,198                             | 695                                    | 5,2                            | A                          |
| C                                                | 7+8   | ---                               | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                            | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub> |       |                                   |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                | B                          |

## Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | $N_S$<br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|------------------|
| A       | 2+3   | 376                               | 1,02                          | 1735                         | 95       | 0,83          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| B       | 4+6   | 172                               | 1,041                         | 867                          | 95       | 0,74          | 7                |
|         |       |                                   |                               |                              |          |               |                  |
| C       | 7     | 156                               | 1,031                         | 812                          | 95       | 0,71          | 7                |
|         | 8     | 267                               | 1,013                         | 1777                         | 95       | 0,53          | 7                |

## Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme

| über Zufahrt                                     | Mittel-<br>insel | Fußgänger-<br>teilstrom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der<br>Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit w<br>[s] | Summe der<br>mittl. Warte-<br>zeit [s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|--------------------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|
| A                                                | nein             | F1                      | 267                                | 643                                | 5,8                            | 5,8                                    | B                          |
|                                                  |                  | F2                      | 376                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            |                                        |                            |
| B                                                | nein             | F23                     | ---                                | ---                                | ---                            | 1,1                                    | A                          |
|                                                  |                  | F3                      | 0                                  | 172                                | 1,1                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F4                      | 172                                |                                    |                                |                                        |                            |
|                                                  |                  | F45                     | ---                                |                                    |                                |                                        |                            |
| C                                                | nein             | F45                     | ---                                | ---                                | ---                            | 7,3                                    | B                          |
|                                                  |                  | F5                      | 326                                | 749                                | 7,3                            |                                        |                            |
|                                                  |                  | F6                      | 423                                |                                    |                                |                                        |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg,ges</sub> |                  |                         |                                    |                                    |                                |                                        | B                          |

## Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme

| über Zufahrt                                         | Mittel-insel | Radfahrer-(teil-)strom | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>[Fz/h] | mittlere Wartezeit w<br>[s] | Summe der mittl. Wartezeit [s] | Qualitätsstufe<br>QSV |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| A                                                    | ja           | R11 - 1                | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R11 - 2                | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| B                                                    |              | R2                     | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
| C                                                    | nein         | R5 - 1                 | ---                                |                                 | ---                         |                                | ---                   |
|                                                      |              | R5 - 2                 | ---                                |                                 | ---                         |                                |                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fg/Rad,ges</sub> |              |                        |                                    |                                 |                             |                                | ---                   |

**Formblätter**  
**Parkgürtel / Mauener Gürtel / Longericher Straße**

## MIV - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86) - Bestand vormittägliche Spitzenstunde

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol                                                                            | SGR | t <sub>F</sub><br>[s]                                   | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | L <sub>K</sub><br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 4        |  | 5   | 10                                                      | 11                    | 76                    | 0,128                 | 40           | 0,956        | 1,937                     | 1859                      | 238          | 6                         | 0,113                    | 0,965                    | 2,626                       | 16,465                | 58,000                | -                                          | 0,168 | 35,124                | C          |           |
|                         | 3        |  | 2   | 49                                                      | 50                    | 37                    | 0,581                 | 385          | 9,197        | 1,876                     | 1919                      | 1116         | 27                        | 0,305                    | 5,125                    | 8,954                       | 55,980                |                       | -                                          | 0,345 | 10,426                | A          |           |
|                         | 2        |  | 2   | 49                                                      | 50                    | 37                    | 0,581                 | 385          | 9,197        | 1,867                     | 1928                      | 1119         | 27                        | 0,304                    | 5,120                    | 8,947                       | 55,829                |                       | -                                          | 0,344 | 10,413                | A          |           |
| 2                       | 2        |  | 7   | 7                                                       | 8                     | 79                    | 0,093                 | 25           | 0,597        | 2,121                     | 1697                      | 158          | 4                         | 0,105                    | 0,655                    | 2,024                       | 13,893                | 33,000                | -                                          | 0,158 | 38,293                | C          |           |
|                         | 1        |  | 4   | 25                                                      | 26                    | 61                    | 0,302                 | 146          | 3,488        | 2,093                     | 1720                      | 519          | 12                        | 0,223                    | 2,883                    | 5,755                       | 38,743                |                       | -                                          | 0,281 | 24,439                | B          |           |
| 3                       | 1        |  |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |  | 1   | 32                                                      | 33                    | 54                    | 0,384                 | 357          | 8,528        | 1,814                     | 1985                      | 761          | 18                        | 0,530                    | 6,937                    | 11,391                      | 68,893                |                       | -                                          | 0,469 | 22,408                | B          |           |
|                         | 3        |  | 1   | 32                                                      | 33                    | 54                    | 0,384                 | 356          | 8,504        | 1,814                     | 1985                      | 761          | 18                        | 0,528                    | 6,914                    | 11,361                      | 68,711                |                       | -                                          | 0,468 | 22,389                | B          |           |
| 4                       | 1        |  | 6   | 40                                                      | 41                    | 46                    | 0,477                 | 257          | 6,139        | 1,895                     | 1900                      | 906          | 22                        | 0,227                    | 3,941                    | 7,298                       | 46,109                |                       | -                                          | 0,284 | 14,507                | A          |           |
|                         | 2        |  | 3   | 9                                                       | 10                    | 77                    | 0,116                 | 128          | 3,058        | 1,913                     | 1882                      | 218          | 5                         | 0,877                    | 3,778                    | 7,065                       | 45,061                |                       | -                                          | 0,587 | 50,541                | D          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |                                                                                   |     |                                                         |                       |                       |                       | 2079         |              |                           |                           | 5796         |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |                                                                                   |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       | 0,383                 | 19,359     |           |
|                         |          |                                                                                   |     | TU = 86 s    T = 3600 s    Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahrstreifen-Nummer                                                                       | [-]     |
| Symbol                              | Fahrstreifen-Symbol                                                                       | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>F</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahrstreifens                                                               | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| L <sub>K</sub>                      | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>W</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                      |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                      |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                      |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straß | Datum | 10.09.2024 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                      | Blatt |            |

**Fußgängerverkehr - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86)**

| Zuf | Querung             | SGR                | Typ           | Progressiv | t <sub>s 1</sub><br>[s] | t <sub>w 1, Insel</sub><br>[s] | t <sub>s 2</sub><br>[s] | t <sub>w 2, Insel</sub><br>[s] | t <sub>w max</sub><br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|---------------------|--------------------|---------------|------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----|-----------|
| 1   | 2 (1), 1 (1)        | FR1.2/1.3, FR2.2/1 | Geteilte Furt | -          | 65                      | 12,445                         | 45                      | 59,947                         | 104,947                   | F   |           |
| 2   | 3 (2)               | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42                      |                                |                         |                                | 42,000                    | C   |           |
| 3   | 3 (3), 6 (3), 1 (3) | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |                         |                                |                         |                                |                           |     |           |
| 4   | 3 (4)               | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62                      |                                |                         |                                | 62,000                    | D   |           |
|     | 1 (4)               | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51                      |                                |                         |                                | 51,000                    | C   |           |

|                         |                                    |     |
|-------------------------|------------------------------------|-----|
| Zuf                     | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.                | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol                  | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv              | Progressiv                         | [-] |
| t <sub>s 1</sub>        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| t <sub>w 1, Insel</sub> | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| t <sub>s 2</sub>        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| t <sub>w 2, Insel</sub> | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| t <sub>w max</sub>      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV                     | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                      |             |                      |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                      |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                      |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straß | Datum | 10.09.2024 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                      | Blatt |            |

## MIV - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86) - NF (2. Überarbeitung) vorm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                             | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 2        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 349          | 8,337        | 1,871                     | 1924                      | 1119         | 27                        | 0,261                    | 4,528                    | 8,127                       | 50,810                |           | -                                          | 0,312 | 10,061                | A          |           |
|                         | 3        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 348          | 8,313        | 1,874                     | 1921                      | 1116         | 27                        | 0,261                    | 4,516                    | 8,110                       | 50,655                |           | -                                          | 0,312 | 10,063                | A          |           |
|                         | 4        |        | 5   | 10                                                | 11                    | 76                    | 0,128                 | 36           | 0,860        | 1,947                     | 1849                      | 237          | 6                         | 0,100                    | 0,865                    | 2,438                       | 15,359                | 58,000    | -                                          | 0,152 | 34,864                | B          |           |
| 2                       | 1        |        | 4   | 25                                                | 26                    | 61                    | 0,302                 | 132          | 3,153        | 2,097                     | 1717                      | 518          | 12                        | 0,195                    | 2,580                    | 5,297                       | 35,691                |           | -                                          | 0,255 | 24,053                | B          |           |
|                         | 2        |        | 7   | 7                                                 | 8                     | 79                    | 0,093                 | 23           | 0,549        | 2,145                     | 1678                      | 156          | 4                         | 0,096                    | 0,601                    | 1,912                       | 13,273                | 33,000    | -                                          | 0,147 | 38,079                | C          |           |
| 3                       | 1        |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 322          | 7,692        | 1,831                     | 1966                      | 755          | 18                        | 0,439                    | 6,104                    | 10,282                      | 62,741                |           | -                                          | 0,426 | 21,601                | B          |           |
|                         | 3        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 323          | 7,716        | 1,831                     | 1966                      | 755          | 18                        | 0,443                    | 6,131                    | 10,319                      | 62,967                |           | -                                          | 0,428 | 21,638                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 6   | 40                                                | 41                    | 46                    | 0,477                 | 233          | 5,566        | 1,897                     | 1898                      | 905          | 22                        | 0,197                    | 3,515                    | 6,686                       | 42,282                |           | -                                          | 0,257 | 14,189                | A          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 9                                                 | 10                    | 77                    | 0,116                 | 114          | 2,723        | 1,913                     | 1882                      | 218          | 5                         | 0,661                    | 3,224                    | 6,261                       | 39,933                |           | -                                          | 0,523 | 46,689                | C          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       | 1880         |              |                           |                           | 5779         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,348 | 18,560                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 86 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                         |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86)

| Zuf | Querung                | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|------------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1         | FR1.2/1.3, FR2/2.1 | Geteilte Furt | -          | 65          | 12,445             | 45          | 59,947             | 104,947       | F   |           |
| 2   | Furt 3                 | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42          |                    |             |                    | 42,000        | C   |           |
| 3   | Furt 3, Furt 6, Furt 1 | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 4   | Furt 3                 | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62          |                    |             |                    | 62,000        | D   |           |
|     | Furt 1                 | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51          |                    |             |                    | 51,000        | C   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                         |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenerheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## MIV - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86) - PF (2. Überarbeitung) vorm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                             | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 2        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 349          | 8,337        | 1,871                     | 1924                      | 1119         | 27                        | 0,261                    | 4,528                    | 8,127                       | 50,810                |           | -                                          | 0,312 | 10,061                | A          |           |
|                         | 3        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 348          | 8,313        | 1,874                     | 1921                      | 1116         | 27                        | 0,261                    | 4,516                    | 8,110                       | 50,655                |           | -                                          | 0,312 | 10,063                | A          |           |
|                         | 4        |        | 5   | 10                                                | 11                    | 76                    | 0,128                 | 55           | 1,314        | 1,945                     | 1851                      | 237          | 6                         | 0,171                    | 1,352                    | 3,318                       | 20,883                | 58,000    | -                                          | 0,232 | 36,294                | C          |           |
| 2                       | 1        |        | 4   | 25                                                | 26                    | 61                    | 0,302                 | 138          | 3,297        | 2,084                     | 1727                      | 521          | 12                        | 0,205                    | 2,706                    | 5,488                       | 36,682                |           | -                                          | 0,265 | 24,189                | B          |           |
|                         | 2        |        | 7   | 7                                                 | 8                     | 79                    | 0,093                 | 23           | 0,549        | 2,145                     | 1678                      | 156          | 4                         | 0,096                    | 0,601                    | 1,912                       | 13,273                | 33,000    | -                                          | 0,147 | 38,079                | C          |           |
| 3                       | 1        |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 322          | 7,692        | 1,831                     | 1966                      | 755          | 18                        | 0,439                    | 6,104                    | 10,282                      | 62,741                |           | -                                          | 0,426 | 21,601                | B          |           |
|                         | 3        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 323          | 7,716        | 1,831                     | 1966                      | 755          | 18                        | 0,443                    | 6,131                    | 10,319                      | 62,967                |           | -                                          | 0,428 | 21,638                | B          |           |
| 4                       | 1        |        | 6   | 40                                                | 41                    | 46                    | 0,477                 | 250          | 5,972        | 1,890                     | 1905                      | 909          | 22                        | 0,217                    | 3,812                    | 7,114                       | 44,818                |           | -                                          | 0,275 | 14,397                | A          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 9                                                 | 10                    | 77                    | 0,116                 | 118          | 2,819        | 1,910                     | 1885                      | 219          | 5                         | 0,709                    | 3,367                    | 6,470                       | 41,188                |           | -                                          | 0,539 | 47,499                | C          |           |
| Knotenpunktsummen:      |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       | 1926         |              |                           |                           | 5787         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,352 | 18,885                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 86 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                         |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP1 vormittägliche Spitzenstunde (TU=86)

| Zuf | Querung                | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|------------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1         | FR1.2/1.3, FR2/2.1 | Geteilte Furt | -          | 65          | 12,445             | 45          | 59,947             | 104,947       | F   |           |
| 2   | Furt 3                 | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42          |                    |             |                    | 42,000        | C   |           |
| 3   | Furt 3, Furt 6, Furt 1 | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 4   | Furt 3                 | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62          |                    |             |                    | 62,000        | D   |           |
|     | Furt 1                 | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51          |                    |             |                    | 51,000        | C   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                        |             |                         |       |            |
|-------------|--------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                        |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenerheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                              | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                        | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## MIV - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86) - Bestand nachmittägliche Spitzenstunde

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol                                                                            | SGR | t <sub>F</sub><br>[s]                                   | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | L <sub>K</sub><br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>W</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 4        |  | 5   | 10                                                      | 11                    | 76                    | 0,128                 | 55           | 1,314        | 1,854                     | 1942                      | 249          | 6                         | 0,160                    | 1,339                    | 3,296                       | 19,776                | 58,000                | -                                          | 0,221 | 35,961                | C          |           |
|                         | 3        |  | 2   | 49                                                      | 50                    | 37                    | 0,581                 | 570          | 13,617       | 1,825                     | 1973                      | 1146         | 27                        | 0,601                    | 8,623                    | 13,589                      | 82,675                |                       | -                                          | 0,497 | 12,502                | A          |           |
|                         | 2        |  | 2   | 49                                                      | 50                    | 37                    | 0,581                 | 567          | 13,545       | 1,830                     | 1967                      | 1142         | 27                        | 0,598                    | 8,571                    | 13,522                      | 82,187                |                       | -                                          | 0,496 | 12,490                | A          |           |
| 2                       | 2        |  | 7   | 7                                                       | 8                     | 79                    | 0,093                 | 14           | 0,334        | 1,854                     | 1942                      | 181          | 4                         | 0,046                    | 0,352                    | 1,355                       | 8,130                 | 33,000                | -                                          | 0,077 | 36,544                | C          |           |
|                         | 1        |  | 4   | 25                                                      | 26                    | 61                    | 0,302                 | 192          | 4,587        | 2,001                     | 1799                      | 543          | 13                        | 0,318                    | 3,903                    | 7,244                       | 45,724                |                       | -                                          | 0,354 | 25,566                | B          |           |
| 3                       | 1        |  |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |  | 1   | 32                                                      | 33                    | 54                    | 0,384                 | 266          | 6,354        | 1,818                     | 1980                      | 760          | 18                        | 0,312                    | 4,834                    | 8,552                       | 51,825                |                       | -                                          | 0,350 | 20,328                | B          |           |
|                         | 3        |  | 1   | 32                                                      | 33                    | 54                    | 0,384                 | 266          | 6,354        | 1,818                     | 1980                      | 760          | 18                        | 0,312                    | 4,834                    | 8,552                       | 51,825                |                       | -                                          | 0,350 | 20,328                | B          |           |
| 4                       | 1        |  | 6   | 40                                                      | 41                    | 46                    | 0,477                 | 311          | 7,429        | 1,858                     | 1938                      | 924          | 22                        | 0,294                    | 4,924                    | 8,677                       | 53,728                |                       | -                                          | 0,337 | 15,160                | A          |           |
|                         | 2        |  | 3   | 9                                                       | 10                    | 77                    | 0,116                 | 181          | 4,324        | 1,863                     | 1932                      | 224          | 5                         | 2,862                    | 7,080                    | 11,580                      | 71,912                |                       | -                                          | 0,808 | 83,074                | E          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |                                                                                   |     |                                                         |                       |                       |                       | 2422         |              |                           |                           | 5929         |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |                                                                                   |     |                                                         |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            | 0,447 | 21,564                |            |           |
|                         |          |                                                                                   |     | TU = 86 s    T = 3600 s    Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |                       |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahrstreifen-Nummer                                                                       | [-]     |
| Symbol                              | Fahrstreifen-Symbol                                                                       | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>F</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahrstreifens                                                               | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| L <sub>K</sub>                      | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>W</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                      |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                      |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                      |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straß | Datum | 10.09.2024 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                      | Blatt |            |

**Fußgängerverkehr - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86)**

| Zuf | Querung             | SGR                | Typ           | Progressiv | t <sub>s 1</sub><br>[s] | t <sub>w 1, Insel</sub><br>[s] | t <sub>s 2</sub><br>[s] | t <sub>w 2, Insel</sub><br>[s] | t <sub>w max</sub><br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|---------------------|--------------------|---------------|------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----|-----------|
| 1   | 2 (1), 1 (1)        | FR1.2/1.3, FR2.2/1 | Geteilte Furt | -          | 65                      | 12,445                         | 45                      | 59,947                         | 104,947                   | F   |           |
| 2   | 3 (2)               | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42                      |                                |                         |                                | 42,000                    | C   |           |
| 3   | 3 (3), 6 (3), 1 (3) | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |                         |                                |                         |                                |                           |     |           |
| 4   | 3 (4)               | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62                      |                                |                         |                                | 62,000                    | D   |           |
|     | 1 (4)               | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51                      |                                |                         |                                | 51,000                    | C   |           |

|                         |                                    |     |
|-------------------------|------------------------------------|-----|
| Zuf                     | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.                | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol                  | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv              | Progressiv                         | [-] |
| t <sub>s 1</sub>        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| t <sub>w 1, Insel</sub> | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| t <sub>s 2</sub>        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| t <sub>w 2, Insel</sub> | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| t <sub>w max</sub>      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV                     | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                      |             |                      |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|----------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                      |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                      |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straß | Datum | 10.09.2024 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                      | Blatt |            |

## MIV - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86) - NF (2. Überarbeitung) nachm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                             | t <sub>A</sub><br>[s] | t <sub>S</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>S</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;nK</sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|---------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 2        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 514          | 12,279       | 1,832                     | 1965                      | 1142         | 27                        | 0,489                    | 7,455                    | 12,073                      | 73,380                |           | -                               | 0,450 | 11,764                | A          |           |
|                         | 3        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 515          | 12,303       | 1,825                     | 1973                      | 1147         | 27                        | 0,487                    | 7,461                    | 12,081                      | 73,501                |           | -                               | 0,449 | 11,743                | A          |           |
|                         | 4        |        | 5   | 10                                                | 11                    | 76                    | 0,128                 | 50           | 1,194        | 1,854                     | 1942                      | 249          | 6                         | 0,142                    | 1,211                    | 3,072                       | 18,432                | 58,000    | -                               | 0,201 | 35,613                | C          |           |
| 2                       | 1        |        | 4   | 25                                                | 26                    | 61                    | 0,302                 | 174          | 4,157        | 1,997                     | 1803                      | 545          | 13                        | 0,270                    | 3,481                    | 6,636                       | 41,727                |           | -                               | 0,319 | 24,966                | B          |           |
|                         | 2        |        | 7   | 7                                                 | 8                     | 79                    | 0,093                 | 13           | 0,311        | 1,854                     | 1942                      | 181          | 4                         | 0,043                    | 0,327                    | 1,294                       | 7,764                 | 33,000    | -                               | 0,072 | 36,467                | C          |           |
| 3                       | 1        |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                 |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 241          | 5,757        | 1,834                     | 1963                      | 754          | 18                        | 0,271                    | 4,314                    | 7,827                       | 47,854                |           | -                               | 0,320 | 19,896                | A          |           |
|                         | 3        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 240          | 5,733        | 1,834                     | 1963                      | 754          | 18                        | 0,268                    | 4,291                    | 7,794                       | 47,653                |           | -                               | 0,318 | 19,866                | A          |           |
| 4                       | 1        |        | 6   | 40                                                | 41                    | 46                    | 0,477                 | 281          | 6,713        | 1,858                     | 1938                      | 924          | 22                        | 0,251                    | 4,357                    | 7,887                       | 48,836                |           | -                               | 0,304 | 14,735                | A          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 9                                                 | 10                    | 77                    | 0,116                 | 160          | 3,822        | 1,861                     | 1934                      | 224          | 5                         | 1,638                    | 5,322                    | 9,224                       | 57,226                |           | -                               | 0,714 | 62,962                | D          |           |
| Knotenpunktsummen:      |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       | 2188         |              |                           |                           | 5920         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                 |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                 | 0,403 | 19,411                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 86 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                 |       |                       |            |           |

|                          |                                                                                           |         |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                      | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                 | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                   | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                      | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>           | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>A</sub>           | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>S</sub>           | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>           | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                        | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                        | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>B</sub>           | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>S</sub>           | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                        | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>           | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>          | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>          | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>       | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>           | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                       | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;nK</sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                        | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>           | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                      | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                         |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86)

| Zuf | Querung                | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|------------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1         | FR1.2/1.3, FR2.2/1 | Geteilte Furt | -          | 65          | 12,445             | 45          | 59,947             | 104,947       | F   |           |
| 2   | Furt 3                 | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42          |                    |             |                    | 42,000        | C   |           |
| 3   | Furt 3, Furt 6, Furt 1 | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 4   | Furt 3                 | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62          |                    |             |                    | 62,000        | D   |           |
|     | Furt 1                 | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51          |                    |             |                    | 51,000        | C   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                       |             |                         |       |            |
|-------------|-------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                       |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenhheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                             | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                       | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## MIV - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86) - PF (2. Überarbeitung) nachm

| Zuf                     | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t <sub>f</sub><br>[s]                             | t <sub>a</sub><br>[s] | t <sub>s</sub><br>[s] | f <sub>A</sub><br>[-] | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz/U] | t <sub>b</sub><br>[s/Kfz] | q <sub>s</sub><br>[Kfz/h] | C<br>[Kfz/h] | n <sub>C</sub><br>[Kfz/U] | N <sub>GE</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS</sub><br>[Kfz] | N <sub>MS,95</sub><br>[Kfz] | L <sub>x</sub><br>[m] | LK<br>[m] | N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub><br>[-] | x     | t <sub>w</sub><br>[s] | QSV<br>[-] | Bemerkung |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|
| 1                       | 2        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 514          | 12,279       | 1,832                     | 1965                      | 1142         | 27                        | 0,489                    | 7,455                    | 12,073                      | 73,380                |           | -                                          | 0,450 | 11,764                | A          |           |
|                         | 3        |        | 2   | 49                                                | 50                    | 37                    | 0,581                 | 515          | 12,303       | 1,825                     | 1973                      | 1147         | 27                        | 0,487                    | 7,461                    | 12,081                      | 73,501                |           | -                                          | 0,449 | 11,743                | A          |           |
|                         | 4        |        | 5   | 10                                                | 11                    | 76                    | 0,128                 | 72           | 1,720        | 1,878                     | 1917                      | 245          | 6                         | 0,238                    | 1,796                    | 4,063                       | 24,695                | 58,000    | -                                          | 0,294 | 37,472                | C          |           |
| 2                       | 1        |        | 4   | 25                                                | 26                    | 61                    | 0,302                 | 180          | 4,300        | 2,000                     | 1800                      | 544          | 13                        | 0,285                    | 3,620                    | 6,838                       | 43,285                |           | -                                          | 0,331 | 25,163                | B          |           |
|                         | 2        |        | 7   | 7                                                 | 8                     | 79                    | 0,093                 | 13           | 0,311        | 1,854                     | 1942                      | 181          | 4                         | 0,043                    | 0,327                    | 1,294                       | 7,764                 | 33,000    | -                                          | 0,072 | 36,467                | C          |           |
| 3                       | 1        |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            | freier RA |
|                         | 2        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 241          | 5,757        | 1,834                     | 1963                      | 754          | 18                        | 0,271                    | 4,314                    | 7,827                       | 47,854                |           | -                                          | 0,320 | 19,896                | A          |           |
|                         | 3        |        | 1   | 32                                                | 33                    | 54                    | 0,384                 | 240          | 5,733        | 1,834                     | 1963                      | 754          | 18                        | 0,268                    | 4,291                    | 7,794                       | 47,653                |           | -                                          | 0,318 | 19,866                | A          |           |
| 4                       | 1        |        | 6   | 40                                                | 41                    | 46                    | 0,477                 | 299          | 7,143        | 1,859                     | 1937                      | 924          | 22                        | 0,276                    | 4,695                    | 8,360                       | 51,815                |           | -                                          | 0,324 | 14,987                | A          |           |
|                         | 2        |        | 3   | 9                                                 | 10                    | 77                    | 0,116                 | 165          | 3,942        | 1,868                     | 1927                      | 224          | 5                         | 1,860                    | 5,670                    | 9,697                       | 60,393                |           | -                                          | 0,737 | 66,637                | D          |           |
| Knotenpunktssummen:     |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       | 2239         |              |                           |                           | 5915         |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |
| Gewichtete Mittelwerte: |          |        |     |                                                   |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            | 0,409 | 20,024                |            |           |
|                         |          |        |     | TU = 86 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 |                       |                       |                       |              |              |                           |                           |              |                           |                          |                          |                             |                       |           |                                            |       |                       |            |           |

|                                     |                                                                                           |         |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Zuf                                 | Zufahrt                                                                                   | [-]     |
| Fstr.Nr.                            | Fahstreifen-Nummer                                                                        | [-]     |
| Symbol                              | Fahstreifen-Symbol                                                                        | [-]     |
| SGR                                 | Signalgruppe                                                                              | [-]     |
| t <sub>f</sub>                      | Freigabezeit                                                                              | [s]     |
| t <sub>a</sub>                      | Abflusszeit                                                                               | [s]     |
| t <sub>s</sub>                      | Sperrzeit                                                                                 | [s]     |
| f <sub>A</sub>                      | Abflusszeitanteil                                                                         | [-]     |
| q                                   | Belastung                                                                                 | [Kfz/h] |
| m                                   | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf                                              | [Kfz/U] |
| t <sub>b</sub>                      | Mittlerer Zeitbedarfswert                                                                 | [s/Kfz] |
| q <sub>s</sub>                      | Sättigungsverkehrsstärke                                                                  | [Kfz/h] |
| C                                   | Kapazität des Fahstreifens                                                                | [Kfz/h] |
| n <sub>C</sub>                      | Abflusskapazität pro Umlauf                                                               | [Kfz/U] |
| N <sub>GE</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende                                                   | [Kfz]   |
| N <sub>MS</sub>                     | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau                                                    | [Kfz]   |
| N <sub>MS,95</sub>                  | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz]   |
| L <sub>x</sub>                      | Erforderliche Stauraumlänge                                                               | [m]     |
| LK                                  | Länge des kurzen Aufstellstreifens                                                        | [m]     |
| N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden                                                         | [-]     |
| x                                   | Auslastungsgrad                                                                           | [-]     |
| t <sub>w</sub>                      | Mittlere Wartezeit                                                                        | [s]     |
| QSV                                 | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs                                                        | [-]     |

|             |                                                      |             |                         |       |            |
|-------------|------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                      |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                            | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                      | Abzeichnung |                         | Blatt |            |

## Fußgängerverkehr - SP1 nachmittägliche Spitzenstund (TU=86)

| Zuf | Querung                | SGR                | Typ           | Progressiv | ts 1<br>[s] | tw 1, Insel<br>[s] | ts 2<br>[s] | tw 2, Insel<br>[s] | tw max<br>[s] | QSV | Bemerkung |
|-----|------------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|---------------|-----|-----------|
| 1   | Furt 2, Furt 1         | FR1.2/1.3, FR2/2.1 | Geteilte Furt | -          | 65          | 12,445             | 45          | 59,947             | 104,947       | F   |           |
| 2   | Furt 3                 | FR4/4.1            | Einzelne Furt | -          | 42          |                    |             |                    | 42,000        | C   |           |
| 3   | Furt 3, Furt 6, Furt 1 | FR1/1.1, FR2.2/2.3 |               | -          |             |                    |             |                    |               |     |           |
| 4   | Furt 3                 | FR3/3.1            | Einzelne Furt | -          | 62          |                    |             |                    | 62,000        | D   |           |
|     | Furt 1                 | FR6/6.1            | Dreiecksinsel | -          | 51          |                    |             |                    | 51,000        | C   |           |

|             |                                    |     |
|-------------|------------------------------------|-----|
| Zuf         | Zufahrt                            | [-] |
| Fstr.Nr.    | Fahrstreifen-Nummer                | [-] |
| Symbol      | Fahrstreifen-Symbol                | [-] |
| Progressiv  | Progressiv                         | [-] |
| ts 1        | Sperrzeit 1                        | [s] |
| tw 1, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1  | [s] |
| ts 2        | Sperrzeit 2                        | [s] |
| tw 2, Insel | Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2  | [s] |
| tw max      | Max. Wartezeit                     | [s] |
| QSV         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

|             |                                                       |             |                         |       |            |
|-------------|-------------------------------------------------------|-------------|-------------------------|-------|------------|
| Projekt     |                                                       |             |                         |       |            |
| Knotenpunkt | Parkgürtel / Mauenhheimer Gürtel / Longericher Straße |             |                         |       |            |
| Auftragsnr. | 7-23-1092                                             | Variante    | VU Longericher Straße ( | Datum | 21.01.2026 |
| Bearbeiter  |                                                       | Abzeichnung |                         | Blatt |            |