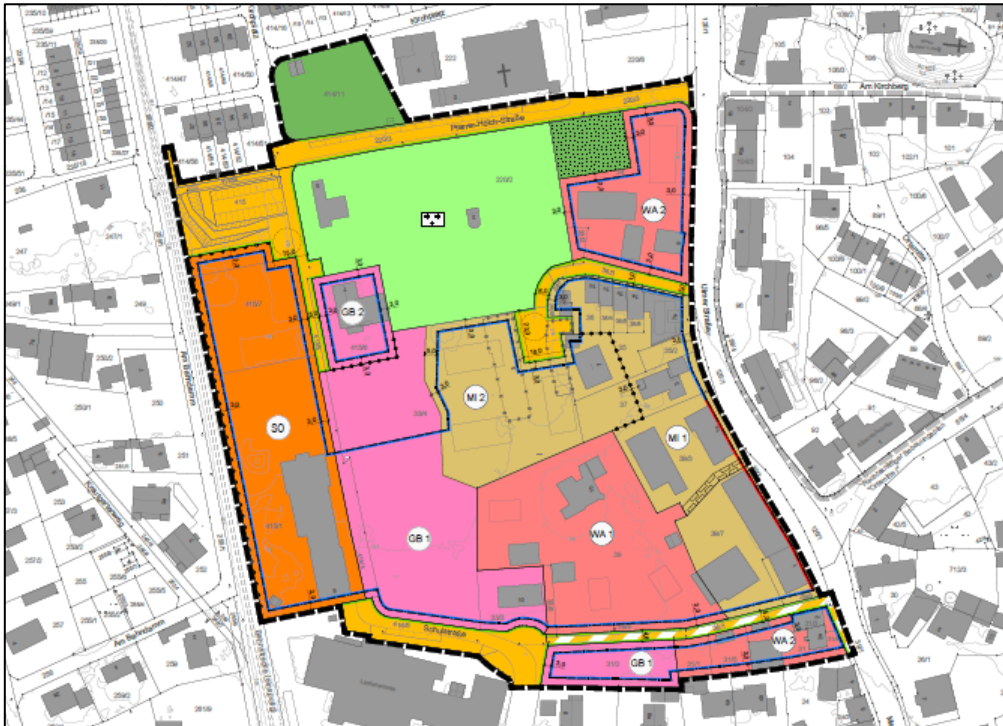


Gemeinde Bellenberg

Verkehrsuntersuchung

Bebauungsplan „Ortsmitte III“



Durchgeführt im Auftrag der Gemeinde Bellenberg

MODUS CONSULT ULM 
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/399494-0

05. August 2025

Inhalt

| | Seite |
|---|-----------|
| 1. Allgemeines | 1 |
| 1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation | 1 |
| 1.2 Grundlagen | 2 |
| 2. Verkehrserhebungen | 3 |
| 3. Ergebnisse der Knotenpunkterhebungen 2024 | 4 |
| 4. Verkehrsprognose | 5 |
| 4.1 Trendprognose 2040 | 5 |
| 4.2 Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen | 5 |
| 5. Straßenbelastungen | 6 |
| 5.1 Analyse-Nullfall 2024 | 6 |
| 5.2 Prognose-Nullfall 2040 | 6 |
| 5.3 Prognose-Planfall 2040 | 6 |
| 6. Leistungsfähigkeitsberechnungen | 8 |
| 6.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen | 8 |
| 6.1.1 Qualität des Verkehrsablaufs ohne Lichtsignalanlage | 8 |
| 6.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen | 9 |
| 6.2.1 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg | 9 |
| 6.2.2 Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße | 10 |
| 6.2.3 Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse | 10 |
| 7. Lärmrelevante Kenngrößen | 11 |
| 8. Diskussion der Ergebnisse und Empfehlungen | 12 |

Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: Untersuchungsraum mit Zählstellenübersicht
- Plan 2: Bestandsaufnahme
 Knotenpunktbelastungen 2024
 Gesamtverkehr
 Kfz / 24 Stunden
 Erhebungen vom Dienstag, 24. September 2024
- Plan 3: Bestandsaufnahme
 Knotenpunktbelastungen 2024
 Schwerverkehr
 SV / 24 Stunden
 Erhebungen vom Dienstag, 24. September 2024
- Plan 4: Bestandsaufnahme
 Knotenpunktbelastungen 2024
 Vormittägliche Spitzenstunde
 Kfz / Stunde
 Erhebungen vom Dienstag, 24. September 2024
- Plan 5: Bestandsaufnahme
 Knotenpunktbelastungen 2024
 Mittagsspitze
 Kfz / Stunde
 Erhebungen vom Dienstag, 24. September 2024
- Plan 6: Bestandsaufnahme
 Knotenpunktbelastungen 2024
 Abendliche Spitzenstunde
 Kfz / Stunde
 Erhebungen vom Dienstag, 24. September 2024
- Plan 7: Analyse-Nullfall
 Straßenbelastungen 2024
 Gesamtverkehr
 Kfz / 24 Stunden
- Plan 8: Analyse-Nullfall
 Straßenbelastungen 2024
 Schwerverkehr
 SV / 24 Stunden

- Plan 9: Prognose-Nullfall
 Straßenbelastungen 2040
 Gesamtverkehr
 Kfz / 24 Stunden
- Plan 10: Prognose-Nullfall
 Straßenbelastungen 2040
 Schwerverkehr
 SV / 24 Stunden
- Plan 11: Prognose-Planfall
 Straßenbelastungen 2040
 Gesamtverkehr
 Kfz / 24 Stunden
- Plan 12: Prognose-Planfall
 Straßenbelastungen 2040
 Schwerverkehr
 SV / 24 Stunden
- Plan 13: Definierte Querschnitte für Lärmkenngrößen
 zur Ermittlung der Kenngrößen von Lärm- und Schadstoffberechnungen

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Ergebnisse der Fußgänger- und Radfahrerzählungen
- Blatt 1: Fußgängerbewegungen über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Nord)
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 2: Radfahrerbewegungen über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Nord)
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 3: Fußgängerbewegungen über Am Kirchberg
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 4: Radfahrerbewegungen über Am Kirchberg
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 5: Fußgängerbewegungen über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Süd)
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 6: Radfahrerbewegungen über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Süd)
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 7: Fußgängerbewegungen über die Pfarrer-Hölch-Straße
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 8: Radfahrerbewegungen über die Pfarrer-Hölch-Straße
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
 - Blatt 9: Fußgängerbewegungen über die Schulstraße
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 10: Radfahrerbewegungen über die Schulstraße
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 11: Fußgängerbewegungen über die Bahnhofstraße (Ost)
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 12: Radfahrerbewegungen über die Bahnhofstraße (Ost)
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 13: Fußgängerbewegungen über die Werkstraße
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 14: Radfahrerbewegungen über die Werkstraße
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 15: Fußgängerbewegungen über die Bahnhofstraße (West)
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 16: Radfahrerbewegungen über die Bahnhofstraße (West)
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 - Blatt 17: Fußgängerbewegungen über die FSA Memminger Straße
Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse
 - Blatt 18: Radfahrerbewegungen über die FSA Memminger Straße
Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse
 - Blatt 19: Fußgängerbewegungen über die Furt Bauerngasse
Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse

- Blatt 20: Radfaherbewegungen über die Furt Bauerngasse
Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse
- Anlage 2: Knotenpunkt Pfarrer-Hölch-Straße / Kirchplatz
Knotenpunktbelastung 2024
Fußgängerverkehr
Fg / 24 Stunden
- Anlage 3: Trendprognose 2040
aus der Verflechtungsprognose
Landkreis Neu-Ulm
- Anlage 4: Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens
Blatt 1: Veränderungen des Verkehrsaufkommens gegenüber Bestand
Blatt 2: Tagesganglinie des zusätzlichen Verkehrsaufkommens
- Anlage 5: Leistungsfähigkeitsberechnung
Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2024
Blatt 2: HBS-Berechnung Morgenspitze 2024
Blatt 3: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2024
Blatt 4: HBS-Berechnung Abendspitze 2024
Blatt 5: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 6: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 7: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 8: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 9: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 10: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 11: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 12: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)
- Anlage 6: Leistungsfähigkeitsberechnung
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2024
Blatt 2: HBS-Berechnung Morgenspitze 2024
Blatt 3: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2024
Blatt 4: HBS-Berechnung Abendspitze 2024
Blatt 5: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 6: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 7: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 8: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 9: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 10: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 11: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 12: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)

- Anlage 7: Leistungsfähigkeitsberechnung
Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2024
Blatt 2: HBS-Berechnung Morgenspitze 2024
Blatt 3: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2024
Blatt 4: HBS-Berechnung Abendspitze 2024
Blatt 5: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 6: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 7: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 8: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Nullfall)
Blatt 9: Verkehrsfluss-Diagramm Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 10: HBS-Berechnung Morgenspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 11: Verkehrsfluss-Diagramm Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)
Blatt 12: HBS-Berechnung Abendspitze 2040 (Prognose-Planfall)
- Anlage 8: Lärmkenngrößen: Ermittlung der Tag- / Nachtanteile p im Schwerverkehr
Blatt 1: Analyse-Nullfall 2024
Blatt 2: Prognose-Nullfall 2040
Blatt 3: Prognose-Planfall 2040

1. Allgemeines

1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation

Für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „Ortsmitte III“ ist die Erstellung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Die Erschließung des Plangebietes an das übergeordnete Straßennetz erfolgt im Norden an die Pfarrer-Hölch-Straße sowie im Süden an die Schulstraße.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist in der Verkehrsuntersuchung der Nachweis der Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrserschließung zu erbringen (Bestandsituation = Analyse-Nullfall 2024 / Prognose-Nullfall 2040 / Prognose-Planfall 2040). Dabei ist auch eine Verkehrserzeugung für das geplante Nutzungskonzept durchzuführen.

Zur Beurteilung der Knotenpunkte St 2031 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße, St 2031 Ulmer Straße / Bauerngasse, Bahnhofstraße / Schulstraße und Schulstraße / Schulstraße sind aktuelle Daten der einzelnen Verkehrsströme zu den maßgebenden Spitzenstunden erforderlich (siehe **Plan 1** - Zählstellenplan).

Mittels Knotenpunktzählungen (Videotechnik) wurde die Verkehrsnachfrage an den vorgenannten Knotenpunkten erhoben. Als Zählintervall wurde 00:00 bis 24:00 Uhr gewählt.

Auf Grundlage der aktuellen Verkehrserhebungen sind für das vorgeschlagene Erschließungskonzept detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnungen durchzuführen. Darüber hinaus wird die Ermittlung der erforderlichen Lärmkenngrößen nach RLS-19 gefordert (jeweils Analyse- Nullfall, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall).

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen. Das Untersuchungsgebiet mit Zählstellenübersicht ist in **Plan 1** dargestellt.

1.2 Grundlagen

Grundlage der Untersuchung bilden nachfolgend aufgeführte Ergebnisse, Unterlagen und Annahmen:

- /1/ Kling Consult GmbH: Bebauungsplan „Ortsmitte III“, Gemeinde Bellenberg, Teil A Planzeichnung Vorentwurf, Vorabzug, Maßstab 1:1000, Stand: 09.07.2025
- /2/ Kling Consult GmbH: Bebauungsplan „Ortsmitte III“, Gemeinde Bellenberg, Teil B Textliche Festlegungen und Hinweise, Vorabzug, Stand: 09.07.2025
- /3/ Kling Consult GmbH: Bebauungsplan „Ortsmitte III“, Gemeinde Bellenberg, Lageplan Parzellierung, Maßstab 1:1000, Stand: 09.07.2025
- /4/ Kling Consult GmbH: Bebauungsplan „Ortsmitte III“, Gemeinde Bellenberg, Überlagerung Rahmenplan, ohne Maßstab, Stand: 09.07.2025
- /5/ Kling Consult GmbH: Städtebauliche Bestandserhebung, Lageplan, Maßstab 1:1000, Stand: 20. September 2024
- /6/ Sieber Consult GmbH: Gemeinde Bellenberg, Bebauungsplan „Ortsmitte III“, Artenschutzrechtliche Prüfung - Abschichtungstabelle, Stand: 29.11.2024
- /7/ Modus Consult Ulm GmbH: Gemeinde Bellenberg Ortsmitte III, Verkehrliche Stellungnahme zum städtebaulichen Rahmenplan, Stand: 24.10.2023
- /8/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, FGSV Verlag GmbH, Köln, Ausgabe 2019
- /9/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Ausgabe 2015
- /10/ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Stand: Juni 2014
- /11/ Dietmar Bosserhoff: Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Stand: 2023
- /12/ Veröffentlichung Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Wiesbaden 2000
- /13/ Landesbaudirektion Bayern, BAYSIS Bayerisches Straßeninformationssystem: SVZ 2023, <https://baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/zaehlstelle/index.html>

2. Verkehrserhebungen

Zur Ermittlung der Verkehrsstruktur 2024 wurden am Dienstag, 24. September 2024 folgende Erhebungen an den Knotenpunkten St 2031 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße, St 2031 Ulmer Straße / Bauerngasse, Bahnhofstraße / Schulstraße und Schulstraße / Schulstraße durchgeführt:

- Knotenpunktzählungen

| | |
|-------------|------------------------------|
| Zählstelle: | K 1 bis K 4 |
| Zähltag: | Dienstag, 24. September 2024 |
| Zählzeit: | 00 – 24 Uhr |

Die Fahrzeuge wurden getrennt nach Fahrtrichtung, unterteilt in Halbstundenintervallen und unterschieden nach Verkehrsmitteln Rad, Krad, Pkw, Bus, Lkw < 3.5t, Lkw > 3.5t und Lastzügen mit Ermittlung der Abbiegebeziehungen erfasst.

3. Ergebnisse der Knotenpunkterhebungen 2024

Für die im September 2024 erhobenen Knotenpunkte K 1 bis K 4 sind die ermittelten Verkehrsbelastungen (Abbiegeströme) in **Plan 2** für den Gesamtverkehr (Kfz/24h), in **Plan 3** für den Schwerverkehr (SV/24h) sowie in den **Plänen 4 bis 6** für die morgendliche, mittägliche bzw. abendliche Spitzenstunde (Kfz/h) dargestellt.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen als Summe aller zuführenden Straßen:

| Zählstelle Nr. | Bezeichnung | Kfz / 24 Stunden | SV / 24 Stunden | Kfz / Sp-h Morgenspitze | Kfz / Sp-h Abendspitze |
|----------------|---|------------------|-----------------|-------------------------|------------------------|
| K 4 | St 2031 Ulmer Straße / Bauerngasse | 16.919 | 654 (3,9%) | 1.141 (6,7%) | 1.627 (9,6%) |
| K 1 | St 2031 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße | 16.868 | 714 (4,2%) | 1.153 (6,8%) | 1.610 (9,5%) |
| K 2 | Bahnhofstraße / Schulstraße | 6.791 | 229 (3,4%) | 494 (7,3%) | 663 (9,8%) |
| K 3 | Pfarrer-Hölch-Straße / Kirchplatz | 183 | 4 (2,2%) | 23 (12,6%) | 16 (8,7%) |

Tabelle 1: Ergebnisse der Knotenpunktzahlungen am 24. September 2024

Darüber hinaus wurden an allen Ästen der gezählten Knotenpunkte die Fußgänger- und Radfahrbewegungen erhoben, ausgewertet und in der **Anlage 1** dargestellt. Die mit Abstand höchste Nachfrage war dabei am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße an der Querung der Bahnhofstraße (West) im Zuge der Schülerverkehre zwischen 7.15 Uhr und 7.30 Uhr mit 46 Fußgängerquerungen zu verzeichnen.

In der **Anlage 2** sind die Fußgängerströme am Knotenpunkt Pfarrer-Hölch-Straße / Kirchplatz dargestellt.

4. Verkehrsprognose

4.1 Trendprognose 2040

In Anlehnung an die Verflechtungsprognose 2030 (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, Stand: Juni 2014 /10/) wurden für den Landkreis Neu-Ulm die Entwicklungsfaktoren, getrennt für Personen- sowie Güterverkehr, von 2024 auf das Planjahr 2040 ermittelt.

Dabei wurde unterstellt, dass die jährlichen Entwicklungsfaktoren (hier: Personenverkehr + 1,13%, Güterverkehr + 1,22%) nicht linear bis zum Planjahr 2040 angesetzt werden können, sondern dass sich hinsichtlich der Verkehrsentwicklung eine zunehmende Sättigung der jährlichen Zuwachsraten einstellen wird.

Diese Vorgehensweise ist tabellarisch und grafisch in der **Anlage 3** dargestellt. Für die „gesättigte“ Verkehrsentwicklung resultiert daraus für den Personenverkehr eine Entwicklung von + 1,07% für die 16 Jahre von 2024 bis 2040 sowie von + 1,12% für den Güterverkehr.

4.2 Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen

Neben der Analyse der vorhandenen Verkehrsbelastungen ist natürlich das objektbezogene Verkehrsaufkommen infolge der geplanten Entwicklungen einschließlich der Verkehrsverteilung im Straßennetz im Einzugsbereich des Planungsgebietes von besonderem Interesse.

Eine wesentliche Grundlage für die überschlägige Ermittlung der notwendigen Kennwerte bildet dabei /11/ und /12/. Im vorliegenden Fall sind Abschätzungen für Gebiete mit Wohnnutzung sowie gewerblicher Nutzung vorzunehmen.

Die wesentlichen Ergebnisse der Veränderungen des Verkehrsaufkommens und zur Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens aus den geplanten Nutzungen (vgl. /4/) sind der **Anlage 4**, Blatt 1 zu entnehmen. Aus den Berechnungen resultiert insgesamt ein zusätzliches Tagesgesamtverkehrsaufkommen von rund 400 Kfz-Fahrten pro Werktag (davon jeweils hälftig beginnende bzw. endende Fahrten). Im Schwerverkehr werden aus den Berechnungen zusätzlich 32 SV-Fahrten pro Werktag generiert. Aus der **Anlage 4**, Blatt 2 kann der Tagesgang des Quell- (beginnende Fahrten) sowie des Zielverkehrs (endende Fahrten) für das zusätzliche Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen abgelesen werden. Die Ganglinie zeigt, dass durch das aktuelle Planvorhaben maximal 34 Fahrten (davon 13 beginnende und 21 endende) innerhalb einer Stunde generiert werden.

5. Straßenbelastungen

5.1 Analyse-Nullfall 2024

Die ermittelten Straßenbelastungen 2024 aus den durchgeführten Verkehrszählungen wurden auf das vorhandene Straßennetz abgebildet. Damit wurde zunächst der heutige Verkehrszustand nachvollzogen.

Das Ergebnis der aktuellen Verkehrsnachfrage – Analyse-Nullfall 2024 – ist als Straßenbelastung in Kfz / 24 Stunden in **Plan 7** dargestellt. Der **Plan 8** zeigt die Straßenbelastungen des Schwerverkehrs in SV-Fz / 24 Stunden.

Der Analyse-Nullfall bildet die Grundlage für die zu erstellende Verkehrsprognose. Dabei ist aufzuzeigen, inwieweit mögliche Verkehrskonzeptionen das örtliche Straßennetz beeinflussen.

5.2 Prognose-Nullfall 2040

Die vorliegende Potentialabschätzung einer Verkehrsprognose für das Planjahr 2040 setzt sich wie folgt zusammen:

- allgemeine Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum
- Verkehrserzeugung aus dem geplanten Vorhaben

Mit der Belastung des vorhandenen Straßennetzes im Untersuchungsraum mit dem für das Planjahr 2040 ermittelten Verkehrsumfang soll festgestellt werden, welche Mehrbelastungen auf den vorhandenen Straßen zu erwarten sind, wenn keine weiteren Netzergänzungen und Umbaumaßnahmen erfolgen. Das Ergebnis der prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf das derzeitige Netz ist als Prognose-Nullfall (Kfz / 24 Stunden) in **Plan 9** dargestellt.

Eine Darstellung der Straßenbelastungen des Schwerverkehrs in Lkw > 3.5t + Lz + Busse / 24 Stunden findet sich in **Plan 10**.

5.3 Prognose-Planfall 2040

Im Prognose-Planfall 2040 wird die Straßenbelastung aus dem Prognose-Nullfall mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus dem Planvorhaben überlagert. Das Ergebnis der prognostizierten Verkehrsbeziehungen ist als Straßenbelastung in Kfz/24 Stunden –

Verkehrsumfang 2040 – in **Plan 11** dargestellt. Eine Darstellung der Straßenbelastungen des Schwerverkehrs in SV-Fahrzeuge/24 Stunden findet sich in **Plan 12**.

Wie das Ergebnis zeigt, führt der Zuwachs aus allgemeiner Verkehrsentwicklung sowie aus siedlungsstruktureller Entwicklung zu weiteren Belastungszunahmen im Straßennetz.

6. Leistungsfähigkeitsberechnungen

Bei der Frage nach der verkehrlichen Leistungsfähigkeit kann zwischen der Leistungsfähigkeit auf Streckenabschnitten sowie der von Knotenpunkten (mit / ohne Lichtsignalanlage) differenziert werden. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit gibt Aufschlüsse über den potentiellen Handlungsbedarf an baulichen oder verkehrstechnischen Veränderungen.

Während sich die Leistungsfähigkeit und Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs auf Streckenabschnitten aus errechneten oder empirisch gemessenen Verkehrsstärke-Geschwindigkeits-Relationen ableiten und beurteilen lässt, kann für die Ermittlung der knotenpunktsbezogenen Leistungsfähigkeit als maßgebende Größe die Wartezeit herangezogen werden. In der vorliegenden Untersuchung sind insbesondere die Knotenpunktleistungsfähigkeiten von Belang.

6.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen

6.1.1 Qualität des Verkehrsablaufs ohne Lichtsignalanlage

Die Leistungsfähigkeiten der **Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage** werden nach den Formblättern des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /9/) ermittelt. Die Berechnungen werden für den Nachweis herangezogen, ob die vorhandene bzw. die zu erwartende Verkehrsnachfrage ohne Lichtsignalanlage abgewickelt werden kann.

Die Leistungsberechnungen erfolgen dabei EDV-gestützt mittels Programmsystem KNOBEL, Version 7.1.

Zur Beurteilung der Qualität der Verkehrsabläufe dieser Knotenpunkte wird die mittlere Wartezeit der einzelnen Verkehrsströme angesetzt. Das HBS nimmt dabei folgende Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) vor:

| QSV | Mittlere Wartezeit w [s] |
|-----|--------------------------|
| A | ≤ 10 |
| B | $10 < w \leq 20$ |
| C | $20 < w \leq 30$ |
| D | $30 < w \leq 45$ |
| E | > 45 |
| F | Sättigungsgrad > 1 |

Tabelle 2: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA (Kfz-Verkehr)

Die Bedeutung der einzelnen Qualitätsstufen stellt sich wie folgt dar:

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

6.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen

6.2.1 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise am Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg weisen aus, dass der Knotenpunkt während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden als hinreichend leistungsfähig eingestuft werden kann (vgl. **Anlage 5**). In allen drei Lastfällen (Bestand 2024, Prognose-Nullfall 2040, Prognose-Planfall 2040) errechnet zur morgendlichen Spitzenstunde jeweils die gute Verkehrsqualitätsstufe „B“ und zur abendlichen Spitzenstunde die ausreichende Verkehrsqualitätsstufe „D“.

6.2.2 Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße

Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße geht gemäß **Anlage 6** hervor, dass sowohl im Bestand 2024 als auch im Prognose-Nullfall 2040 und im Prognose-Planfall 2040 jeweils während der Morgen- und auch der Abendspitze die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe „A“ erreicht werden.

6.2.3 Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse

Analog zum Knotenpunkt Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg kann auch dem Knotenpunkt Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse zur morgendlichen Spitzenstunde jeweils die gute Verkehrsqualitätsstufe „B“ und zur abendlichen Spitzenstunde die ausreichende Verkehrsqualitätsstufe „D“ bescheinigt werden (vgl. **Anlage 7**).

7. Lärmrelevante Kenngrößen

Die bisher dargestellten Verkehrszahlen entsprechen auf Grund des gewählten Erhebungszeitpunktes dem sogenannten normalwerktäglichen Verkehr (DTV_{w3}). Die Verkehrszahlen geben das durchschnittliche Verkehrsaufkommen an einem Werktag, im Speziellen an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag, wieder.

Diese Daten bilden zum einen die Grundlage zur Bewertung verkehrlicher Verlagerungen von geplanten Strecken- oder Mobilitätsmaßnahmen und um deren Wirksamkeit zu analysieren, zum anderen liefern diese die Grundlage für die Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten.

Für Lärmberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19./8/) ist der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV zu verwenden, welcher das über alle Tage des Jahres (einschl. Wochenenden, Ferien, Feiertage, etc.) gemittelte Verkehrsaufkommen beschreibt. Für ausgewählte Querschnitte im Untersuchungsgebiet wurde anhand einer Auswertung der benachbarten Zählstelle 77269301 des Verkehrsmonitorings /13/ der DTV aus dem bisher dargestellten DTV_{w3} berechnet.

Eine Zusammenfassung der lärmrelevanten Kenngrößen der einzelner Straßenabschnitte sind den Tabellen in **Anlage 8** zu entnehmen. Der **Plan 13** zeigt dabei die definierten Querschnitte für die Ausweisung der Lärmkenngrößen.

8. Diskussion der Ergebnisse und Empfehlungen

Für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „Ortsmitte III“ in Bellenberg ist die Erstellung der vorliegenden Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Die Erschließung des Plangebietes an das übergeordnete Straßennetz erfolgt im Norden an die Pfarrer-Hölch-Straße sowie im Süden an die Schulstraße. Die derzeitige Planung für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets sieht als künftige Nutzungen Wohnen und Gewerbe vor. Für das anstehende Bebauungsplanverfahren sind dazu die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen zu ermitteln und zu bewerten.

Zur Ermittlung der vorhandenen Verkehrsbelastungen 2024 wurden am Dienstag, 24. September 2024 Erhebungen an den Knotenpunkten St 2031 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße, St 2031 Ulmer Straße / Bauerngasse, Bahnhofstraße / Schulstraße und Schulstraße / Schulstraße durchgeführt.

Die ermittelten Straßenbelastungen 2024 eines Normalwerktages auf das vorhandene Straßennetz abgebildet und daraus der Analyse-Nullfall 2024 generiert. Anhand von Entwicklungsfaktoren für das Planjahr 2040 wurde der Prognose-Nullfall 2040 (ohne die Entwicklungen im Plangebiet) ermittelt und dargestellt.

Im Zuge der Verkehrserzeugung wurde mit der geplanten Entwicklung des Planvorhabens ein zusätzliches Neuverkehrsaufkommen von rd. 400 Kfz-Fahrten/24 Stunden (davon jeweils hälftig beginnende bzw. endende Fahrten) ermittelt. Der Prognose-Planfall 2040 sieht eine Überlagerung des Prognose-Nullfalls mit den Mehrbelastungen aus dem Plangebiet vor.

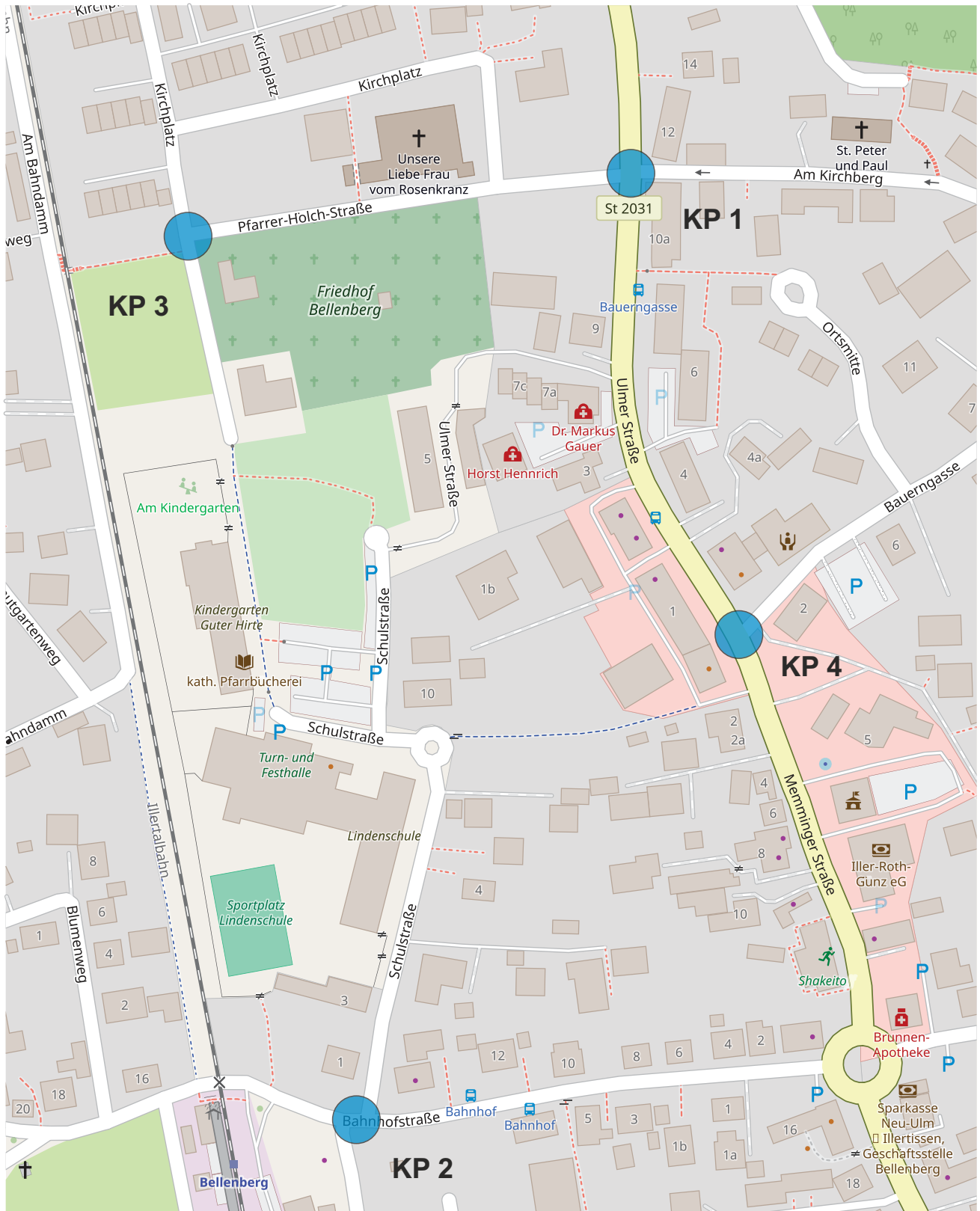
Für die maßgebenden Knotenpunkte wurden detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS 2015 (Bestand 2024, Prognose-Nullfall 2040 und Prognose-Planfall 2040) durchgeführt.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise an den Knotenpunkten St 2031 Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße, St 2031 Ulmer Straße / Bauerngasse, Bahnhofstraße / Schulstraße und Schulstraße / Schulstraße weisen aus, dass diese Knotenpunkte sowohl im Bestand als prognostisch als funktional und hinreichend leistungsfähig eingestuft werden können.

Zusammenfassend kann zunächst festgestellt werden, dass das vorhandene Straßennetz und die angrenzenden Knotenpunkte in der Lage sind, das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen aus dem hier behandelten Planvorhaben funktional abzuwickeln.

(Neumann)

Gemeinde Bellenberg
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“
Zählstellenplan: Bestandsaufnahme 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende

 Knotenpunktzählung von 0 - 24 Uhr



MODUS CONSULT ULM
GmbH

Gemeinde Bellenberg

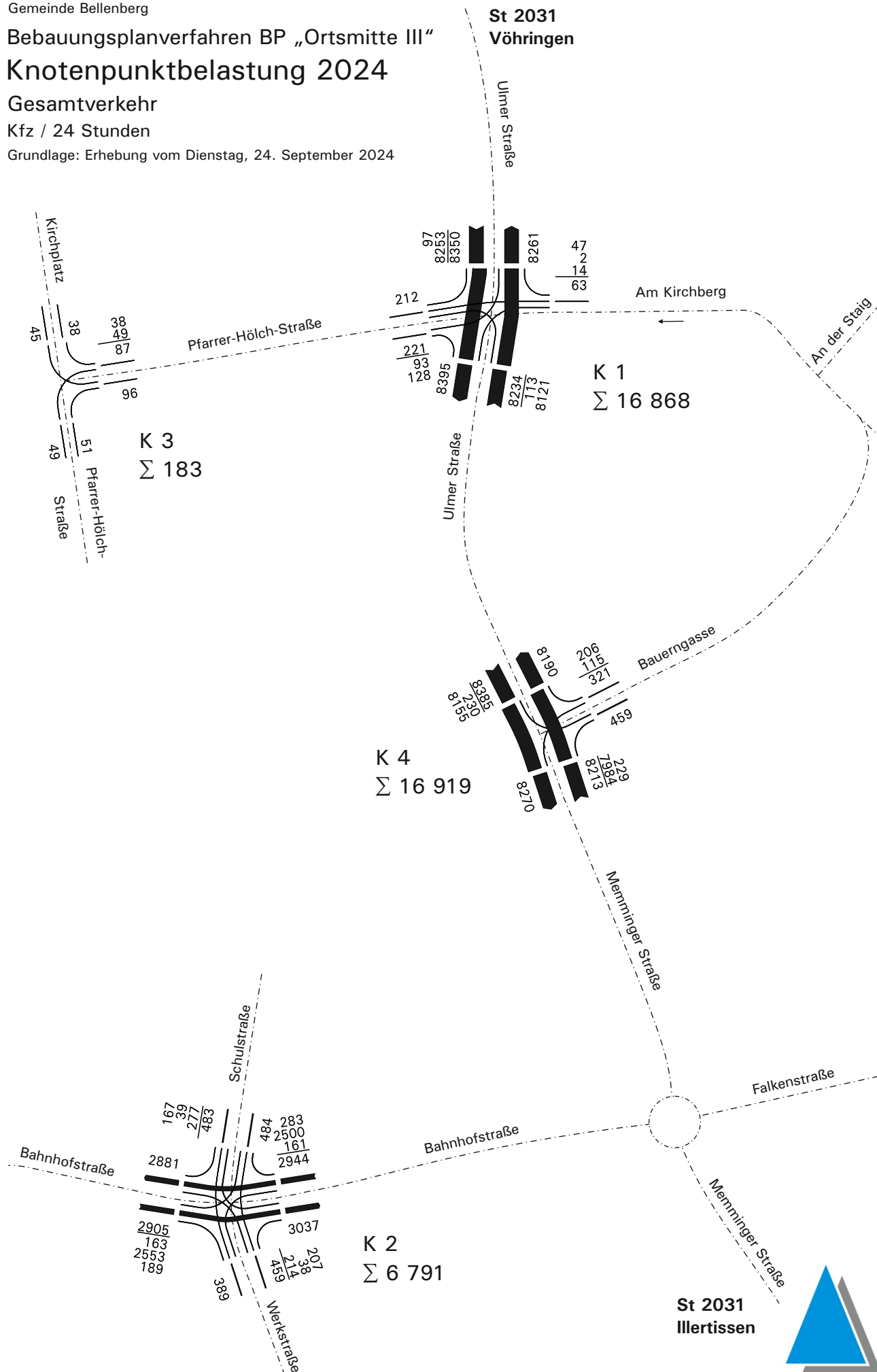
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“

Knotenpunktbelastung 2024

Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



Gemeinde Bellenberg

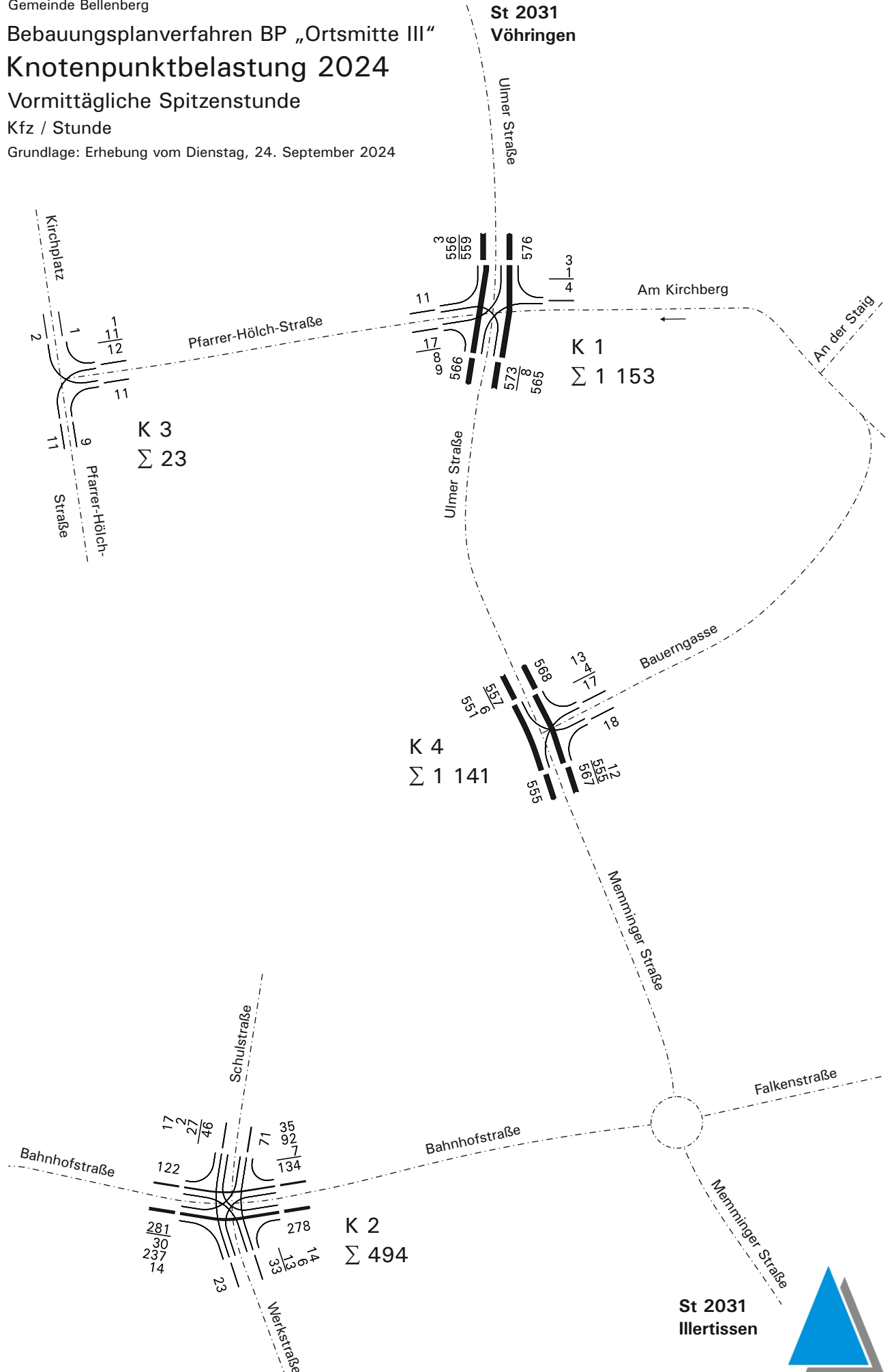
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“

Knotenpunktbelastung 2024

Vormittägliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



Gemeinde Bellenberg

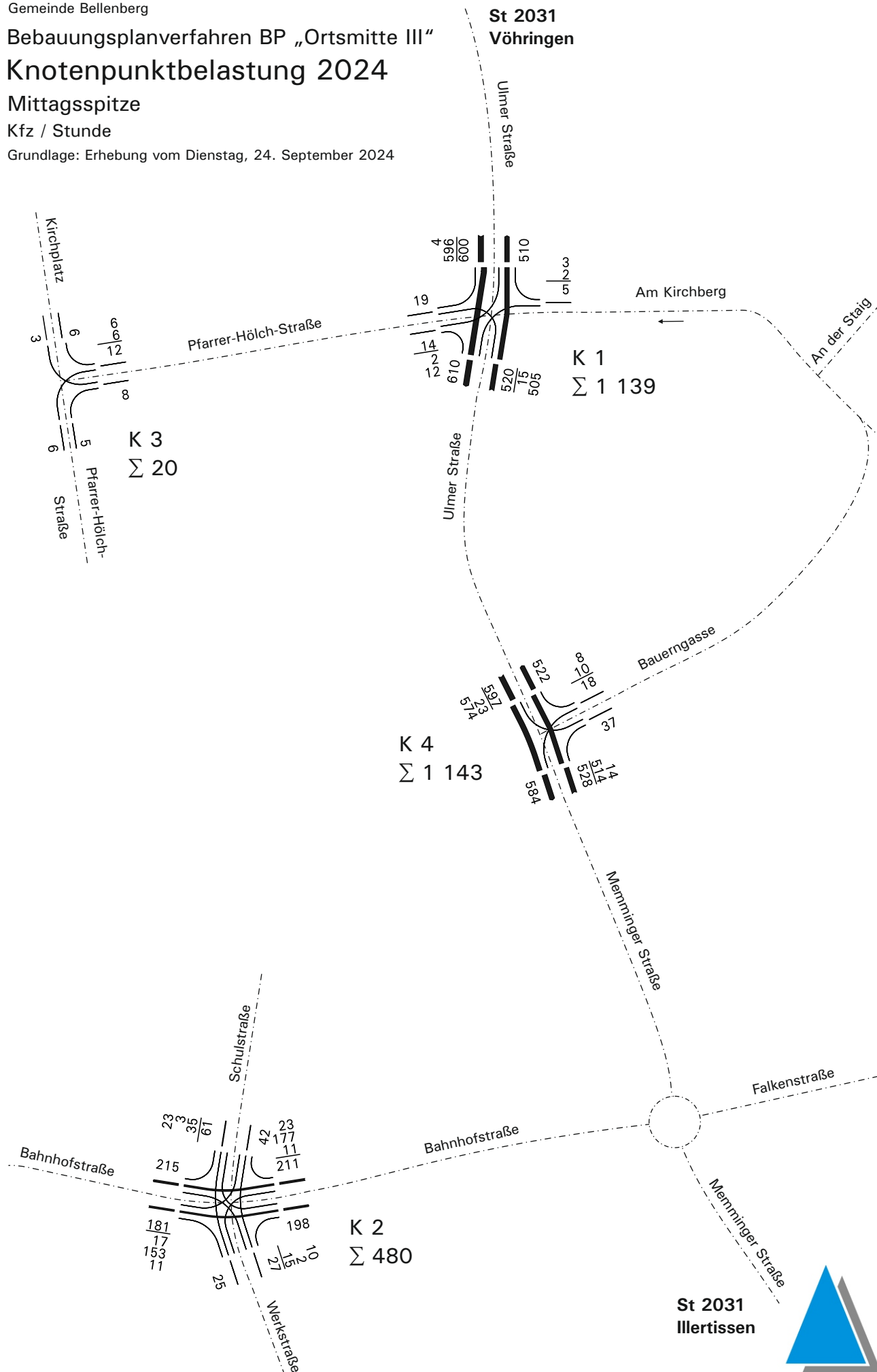
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“

Knotenpunktbelastung 2024

Mittagsspitze

Kfz / Stunde

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



Gemeinde Bellenberg

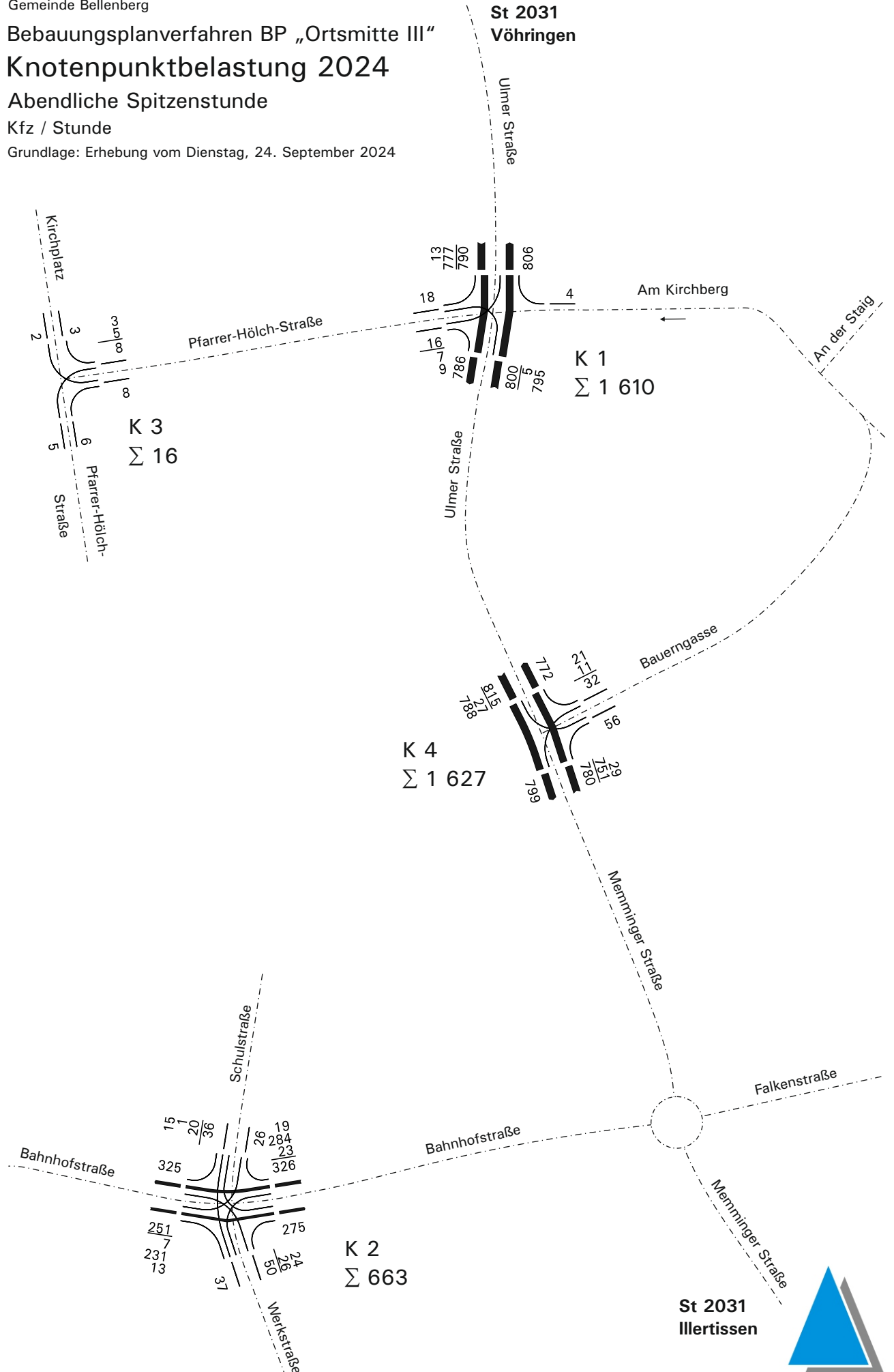
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“

Knotenpunktbelastung 2024

Abendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



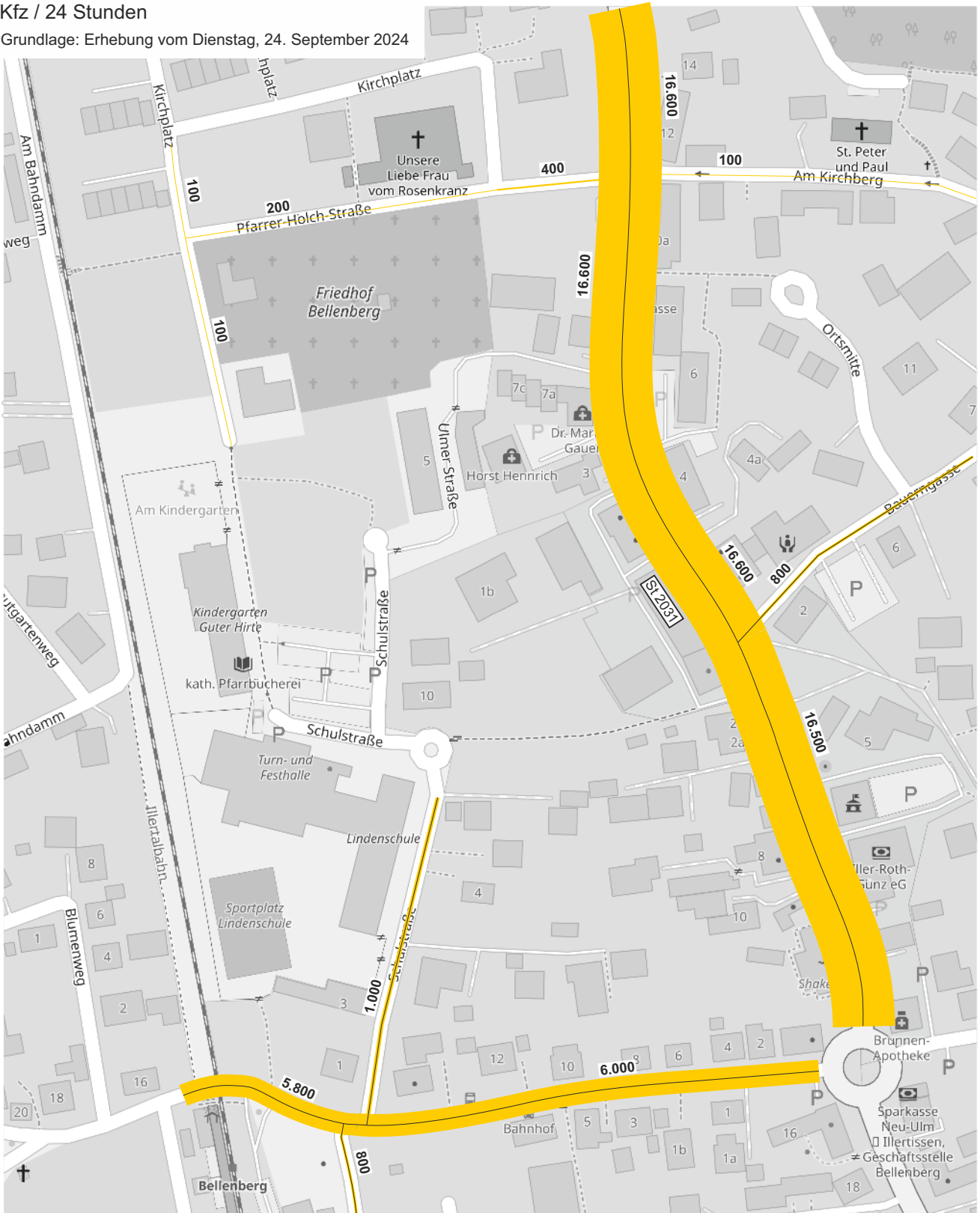
Straßenbelastungen 2024

Analyse-Nullfall

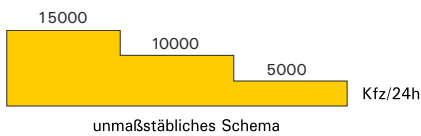
Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



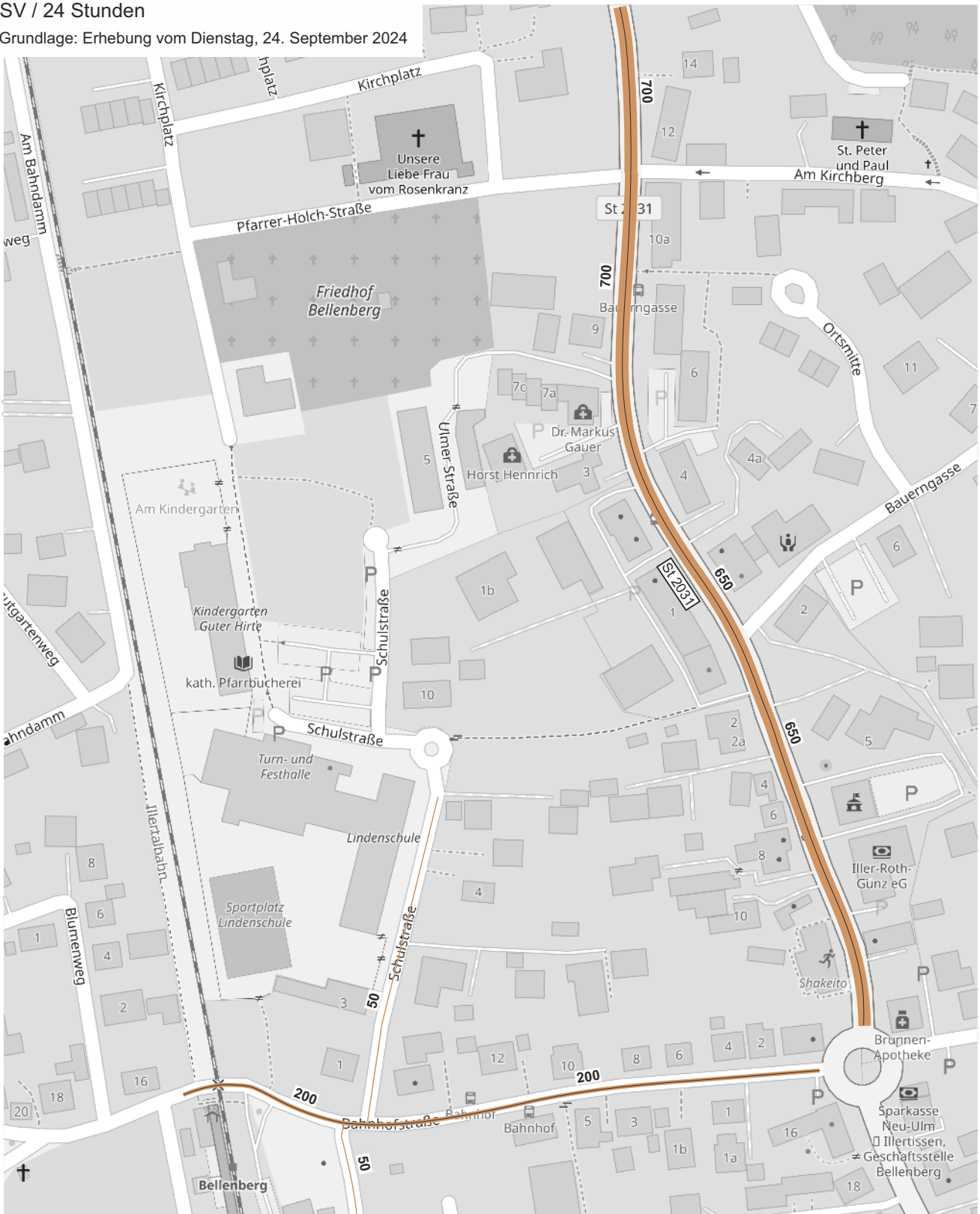
Straßenbelastungen 2024

Analyse-Nullfall

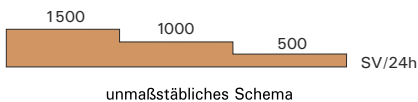
Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



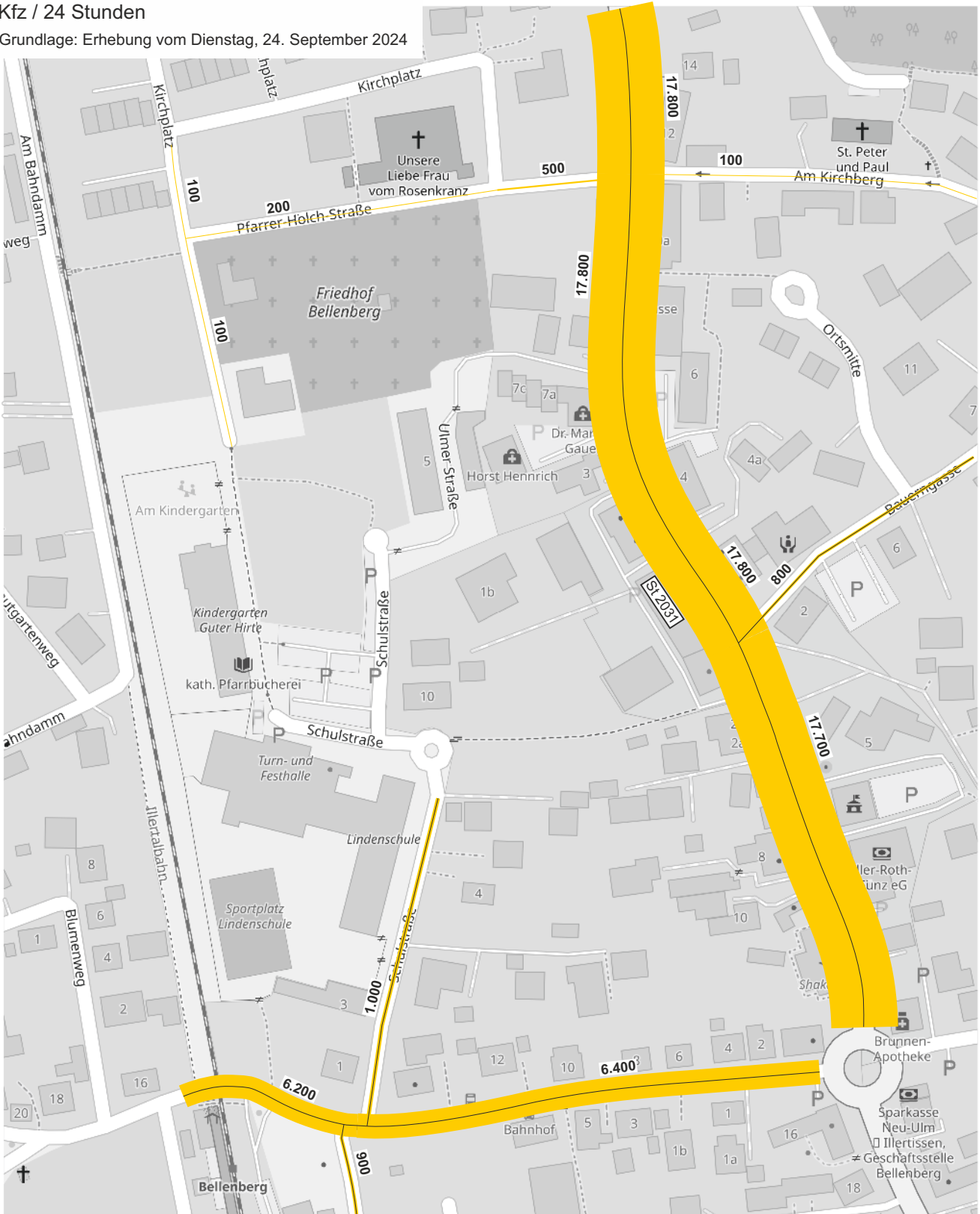
Straßenbelastungen 2040

Prognose-Nullfall

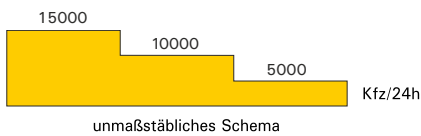
Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



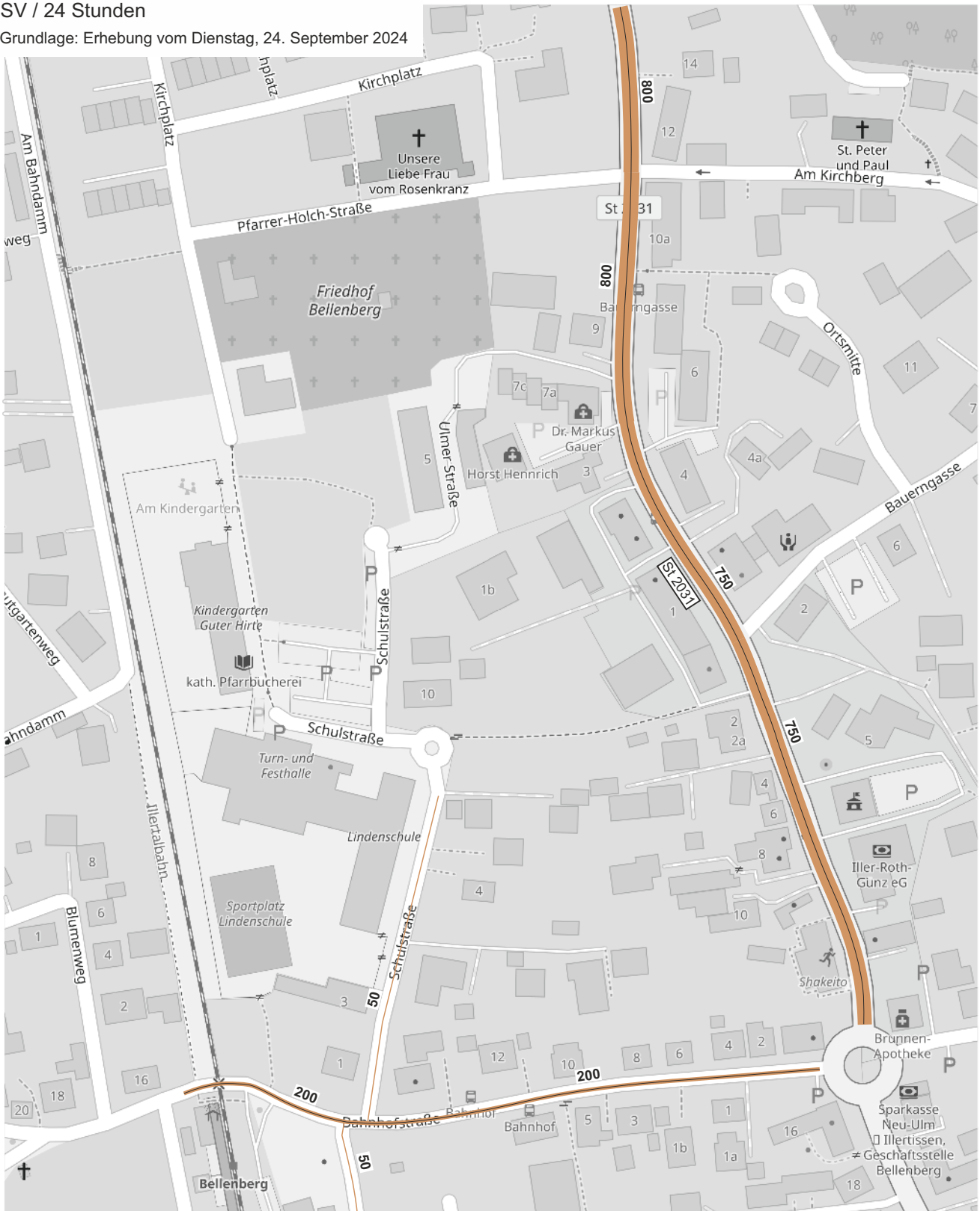
Straßenbelastungen 2040

Prognose-Nullfall

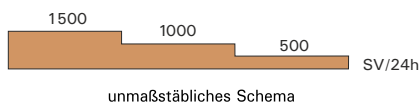
Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



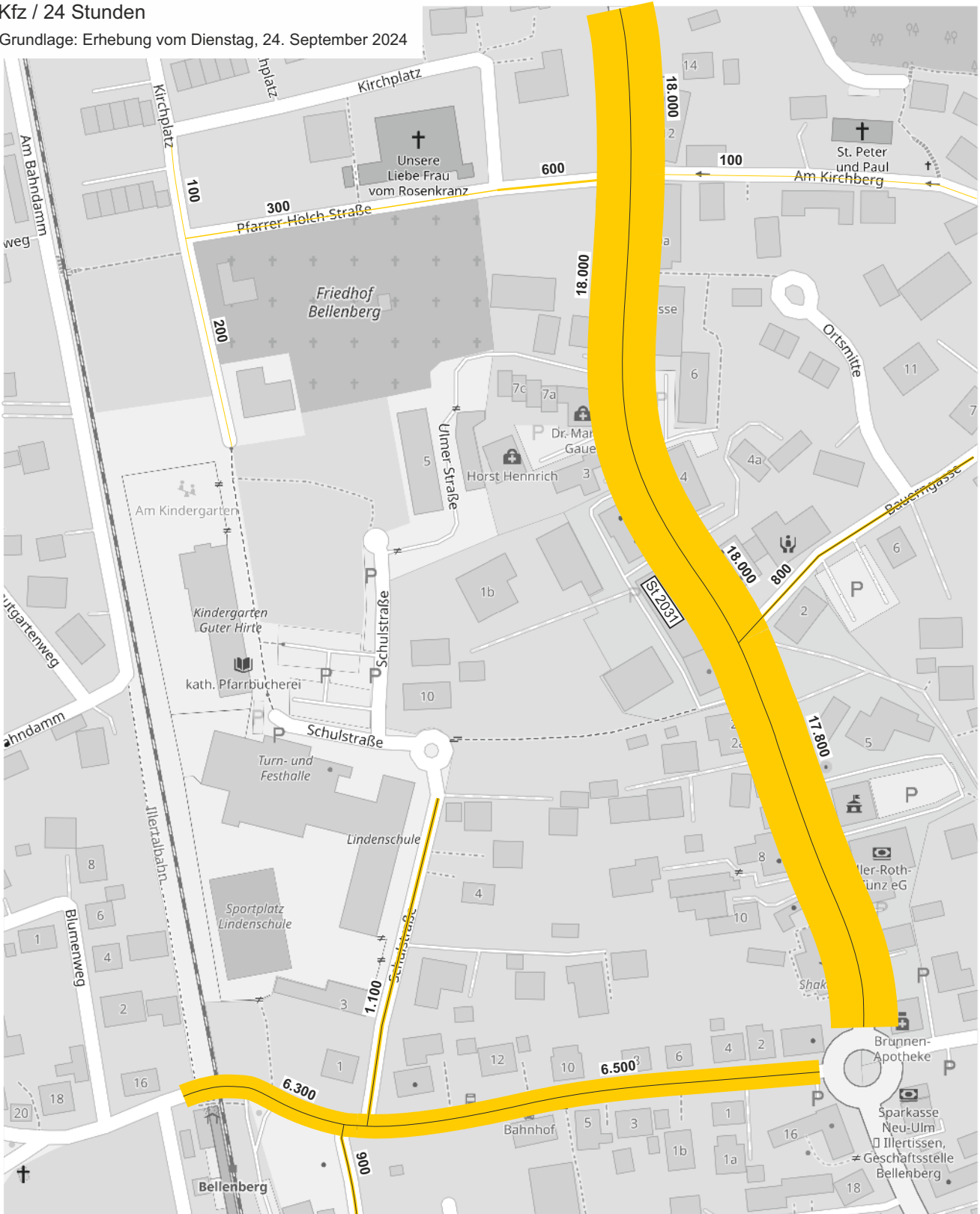
Straßenbelastungen 2040

Prognose-Planfall

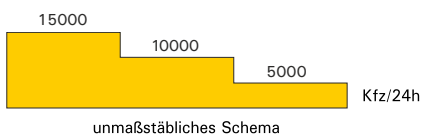
Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



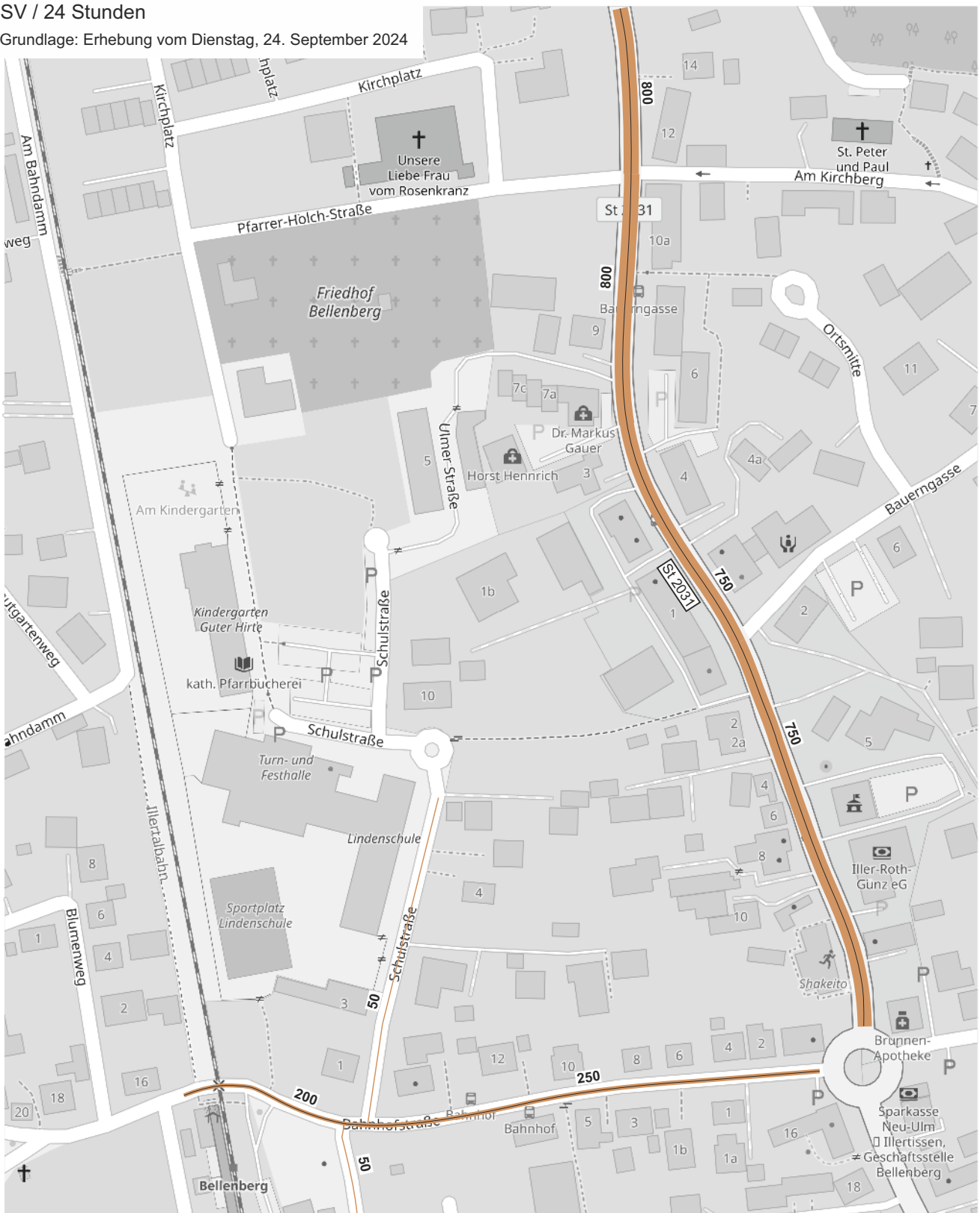
Straßenbelastungen 2040

Prognose-Planfall

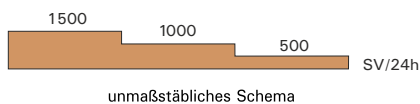
Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

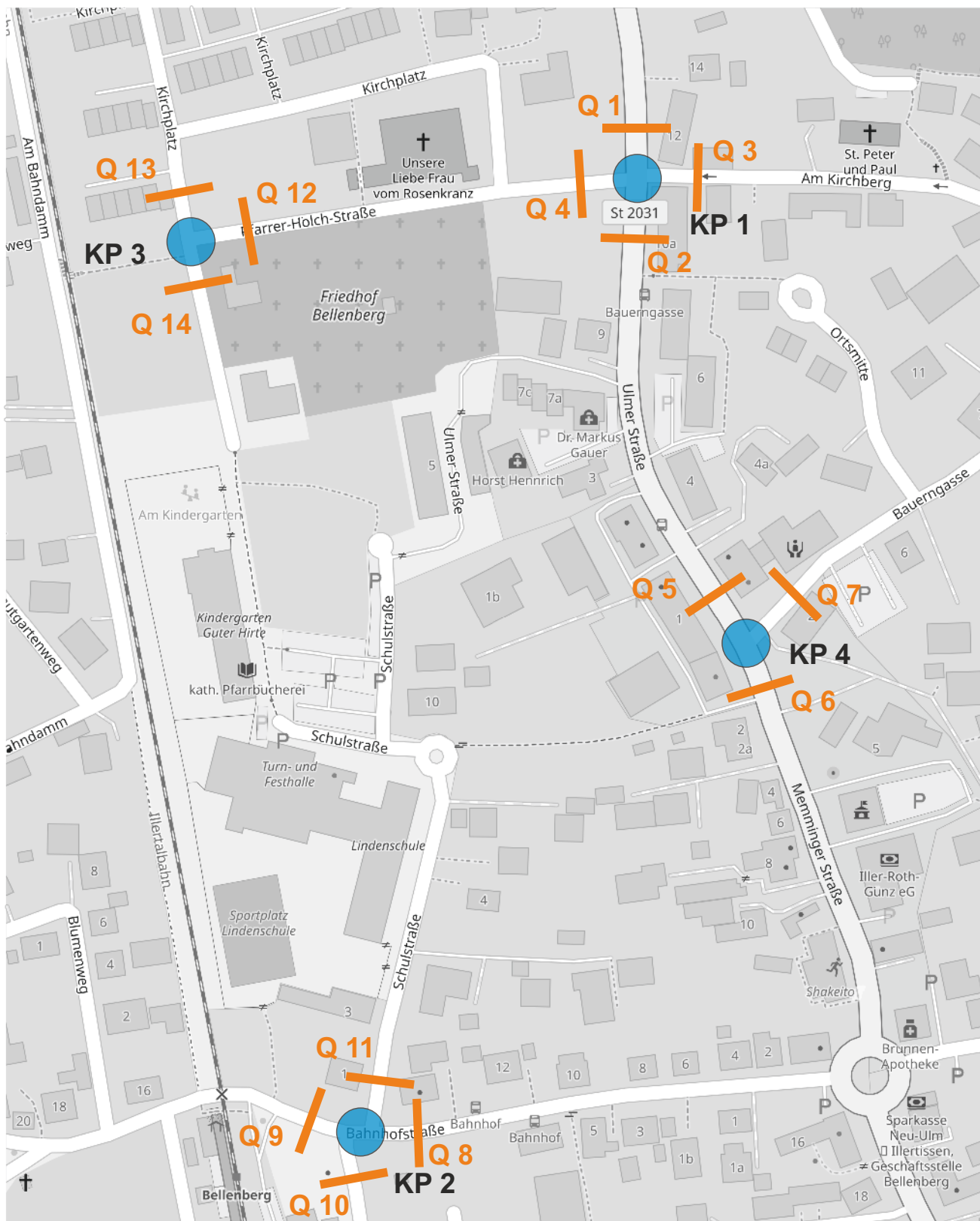
Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



© OpenStreetMap-Mitwirkende



Gemeinde Bellenberg
 Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“
 Definierte Querschnitte für die Ausweisung der Lärmkenngrößen

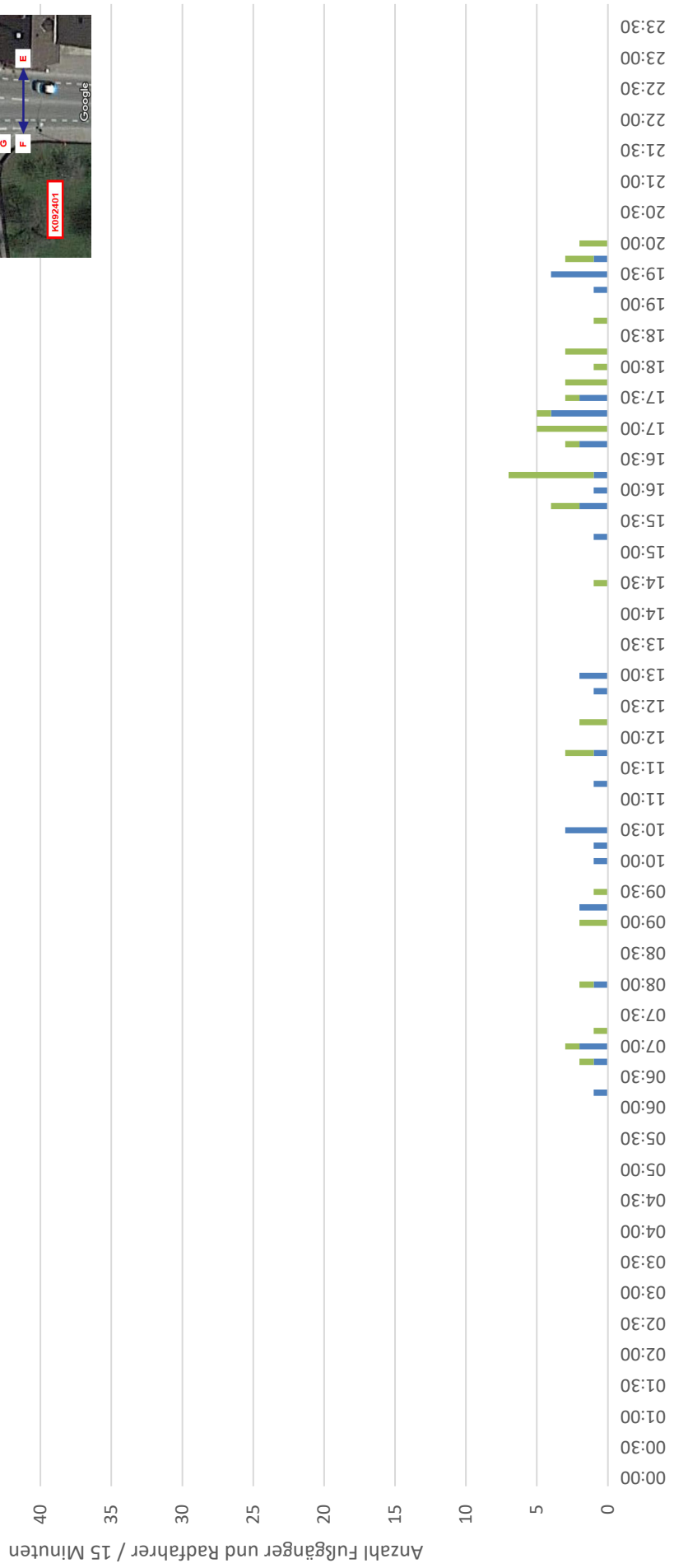


© OpenStreetMap-Mitwirkende

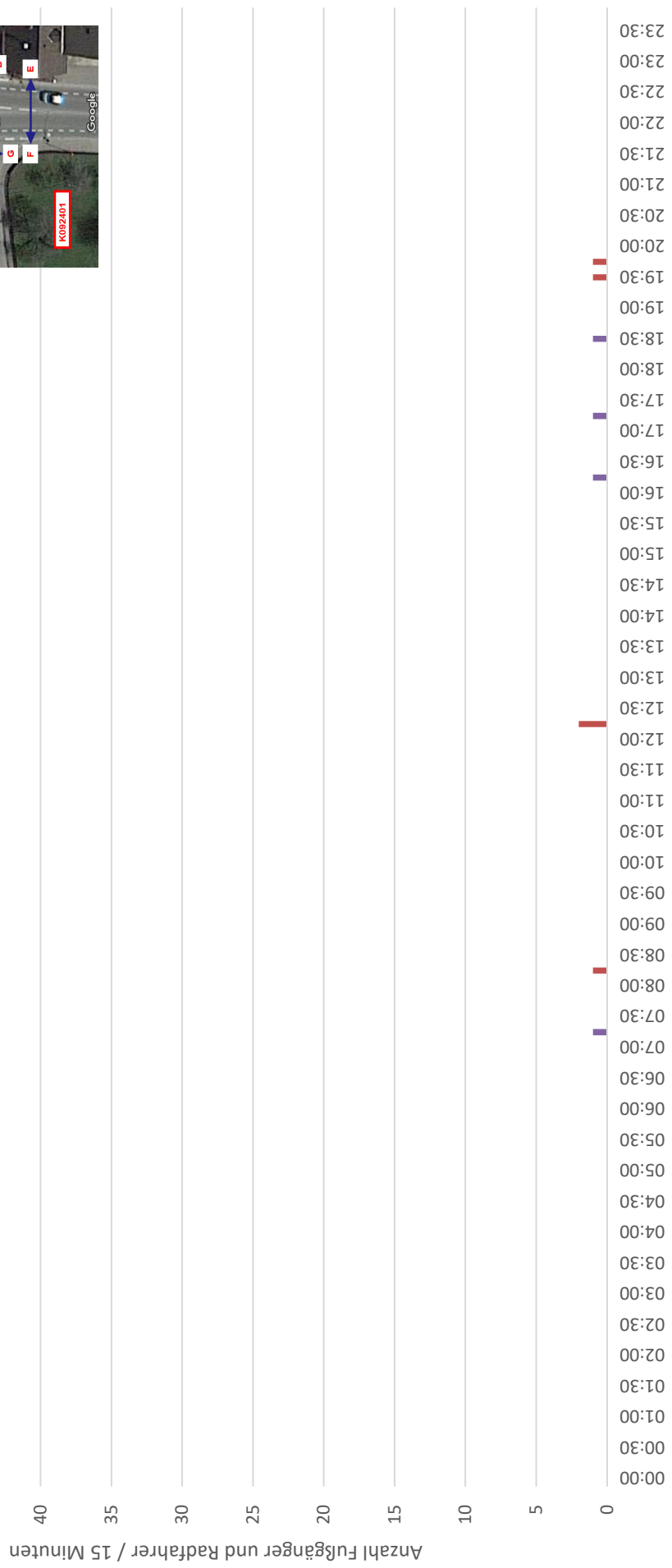
- Knotenpunktzählung von 0 - 24 Uhr
- Querschnitt



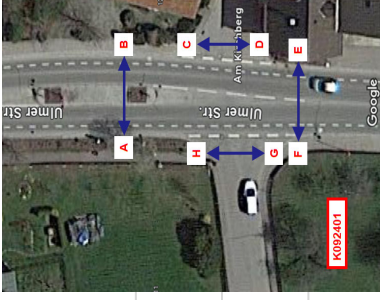
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölich-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Fußgängerbewegungen
 über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Nord) am 24.09.2024



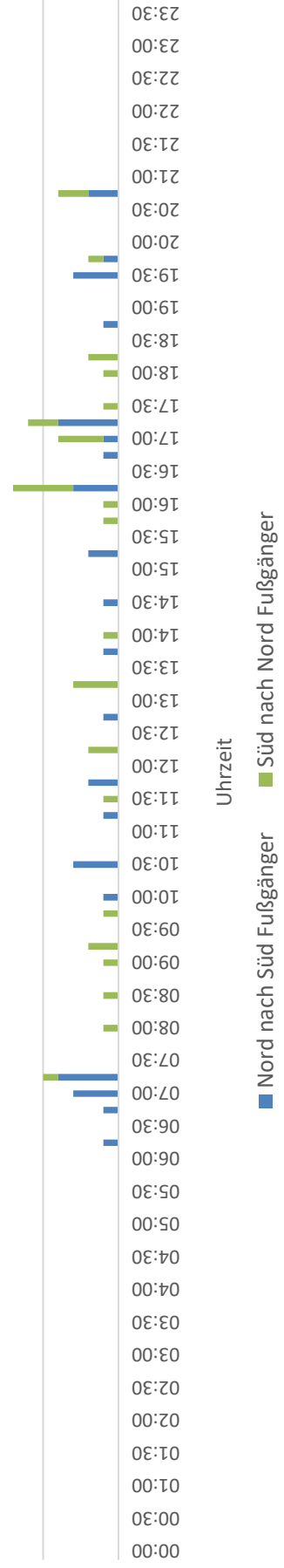
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Nord) am 24.09.2024



Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über Am Kirchberg am 24.09.2024



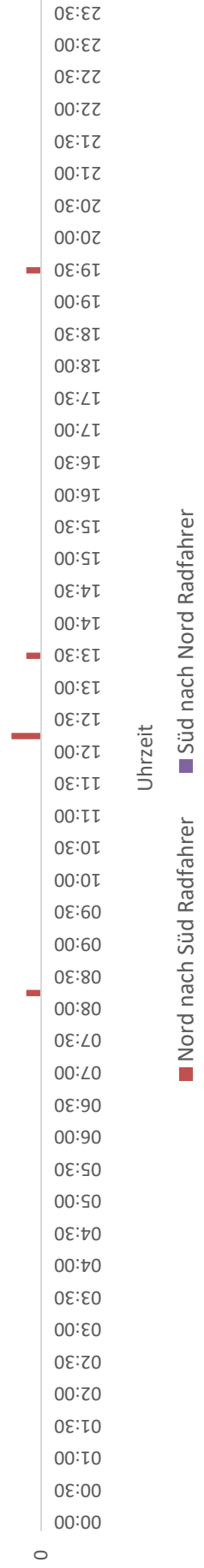
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



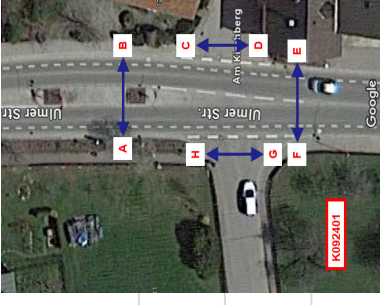
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölich-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Radfahrbewegungen
 über Am Kirchberg am 24.09.2024



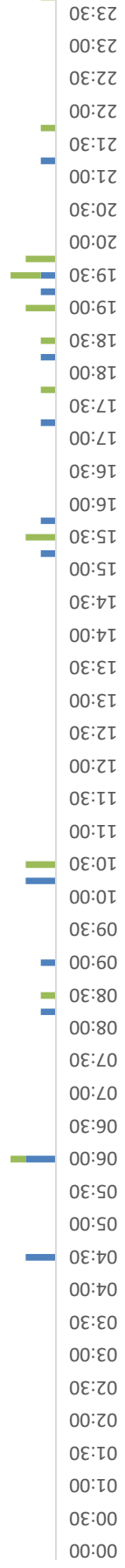
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



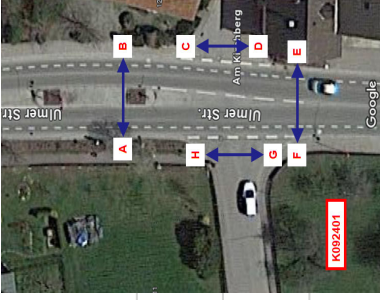
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölich-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Süd) am 24.09.2024



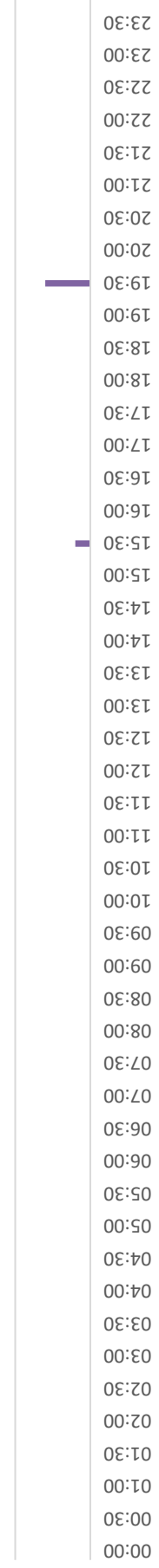
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



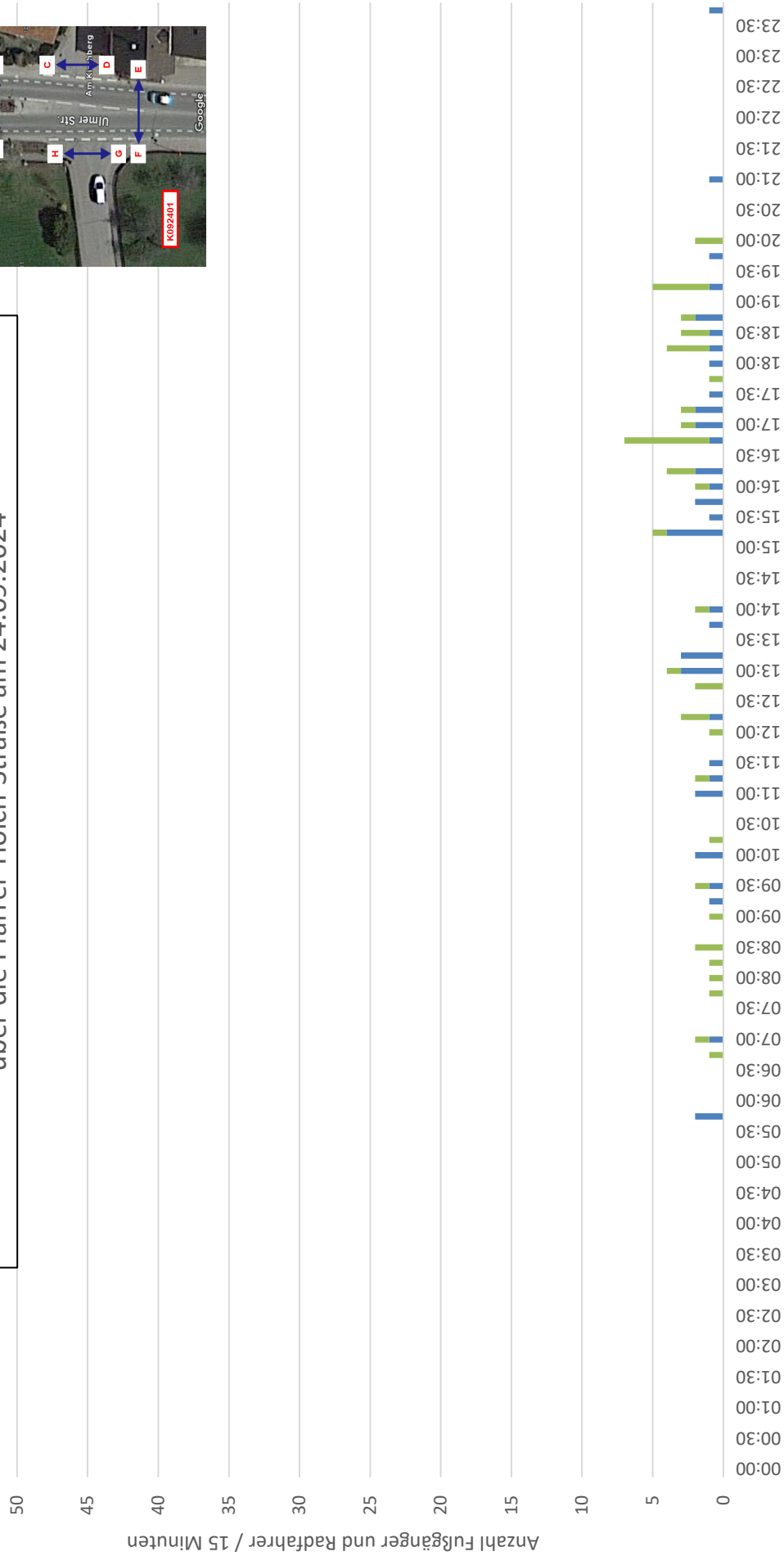
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Furt St 2031 Ulmer Straße (Süd) am 24.09.2024



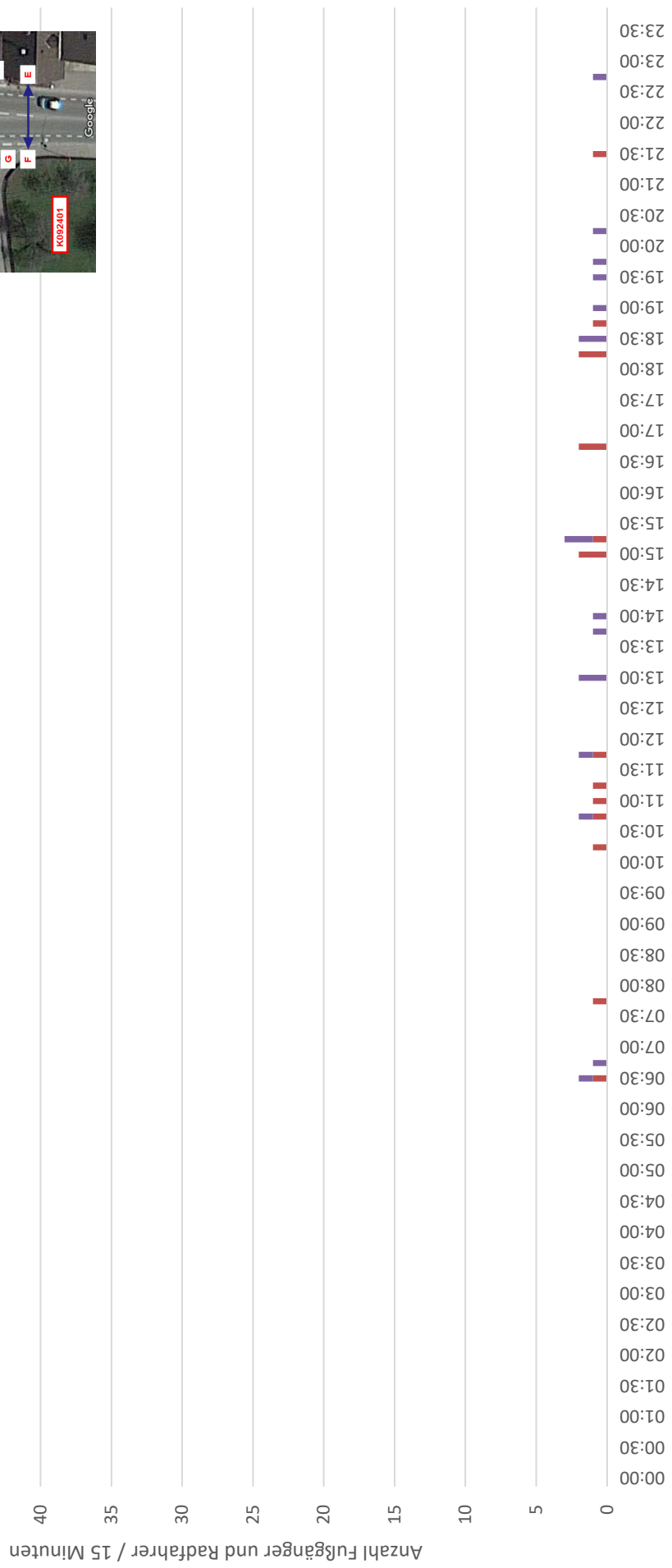
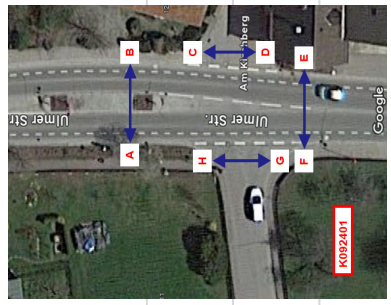
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



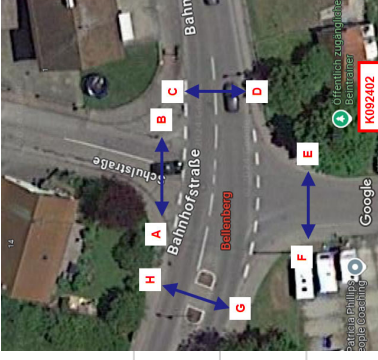
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Fußgängerbewegungen
 über die Pfarrer-Hölch-Straße am 24.09.2024



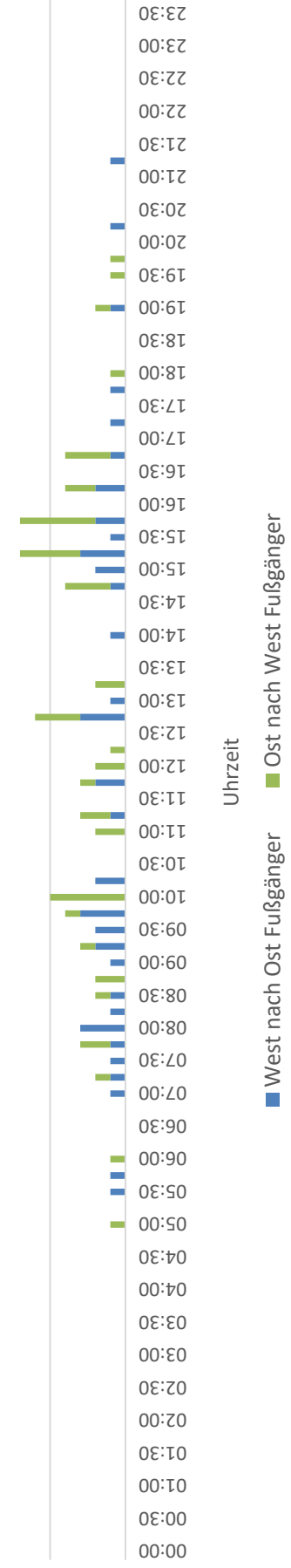
Kreuzung Ulmer Straße / Pfarrer-Hölch-Straße / Am Kirchberg in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Pfarrer-Hölch-Straße am 24.09.2024



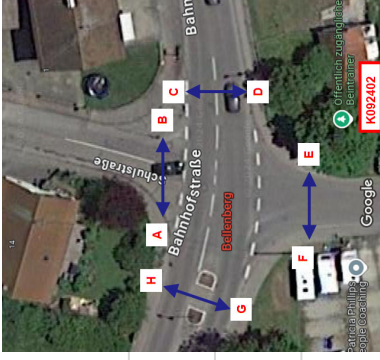
Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Schulstraße am 24.09.2024



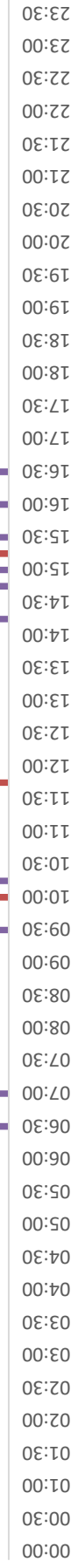
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



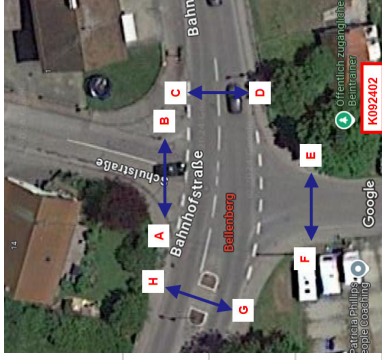
Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Schulstraße am 24.09.2024



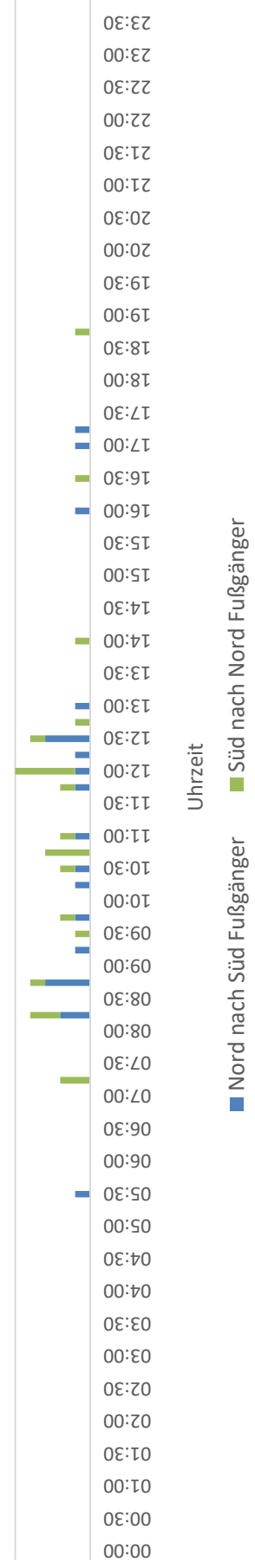
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



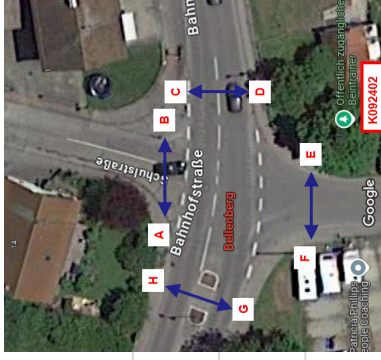
Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Bahnhofstraße (Ost) am 24.09.2024



Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten



Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Bahnhofstraße (Ost) am 24.09.2024



50

45

Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten

35

30

25

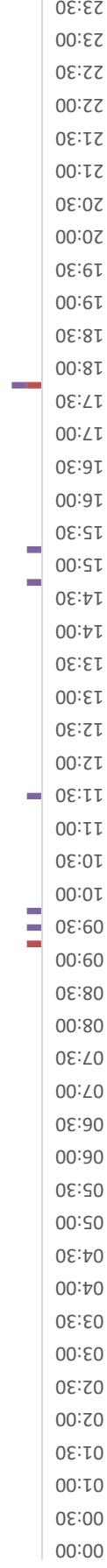
20

15

10

5

0

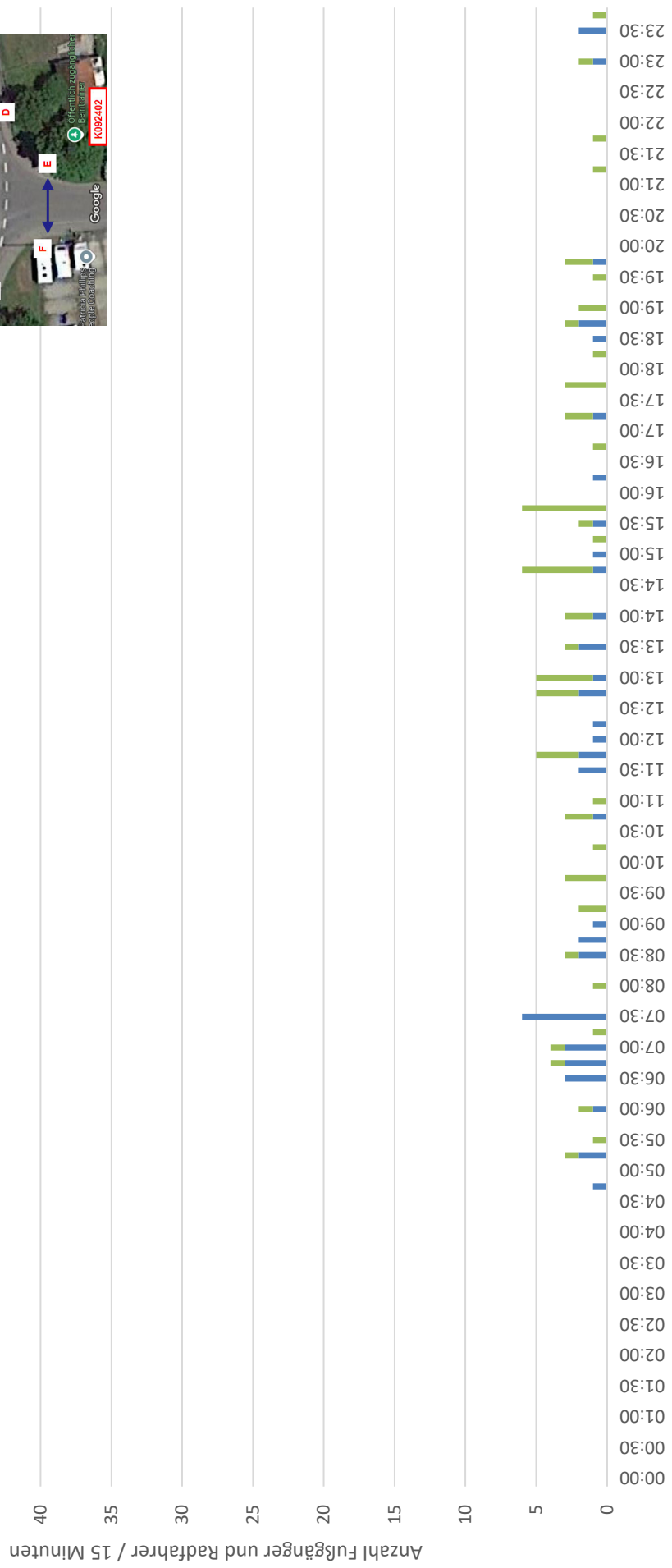
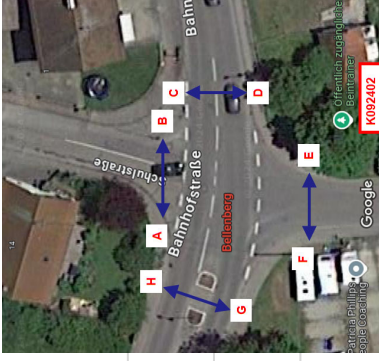


Uhrzeit

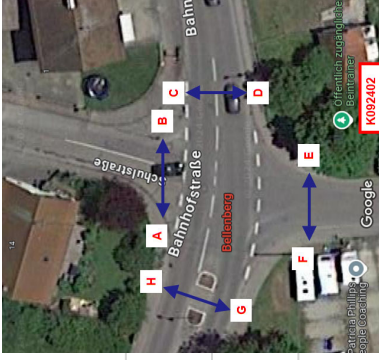
■ Nord nach Süd Radfahrer

■ Süd nach Nord Radfahrer

Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Werkstraße am 24.09.2024



Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Werkstraße am 24.09.2024



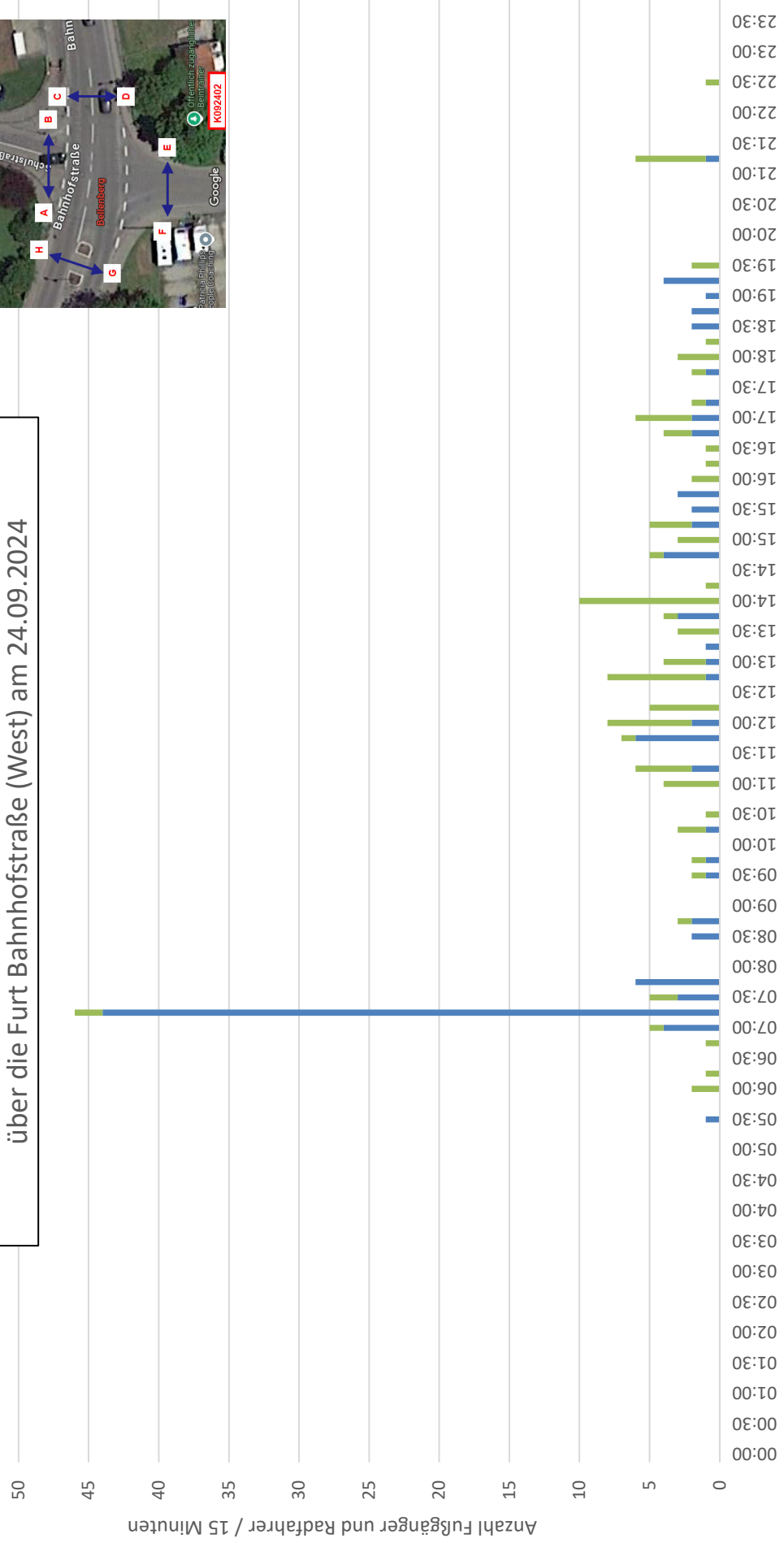
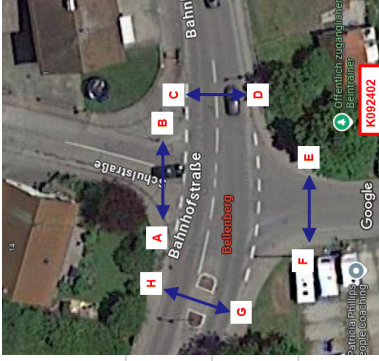
Anzahl Fußgänger und Radfahrer / 15 Minuten

23:30
23:00
22:30
22:00
21:30
21:00
20:30
20:00
19:30
19:00
18:30
18:00
17:30
17:00
16:30
16:00
15:30
15:00
14:30
14:00
13:30
13:00
12:30
12:00
11:30
11:00
10:30
10:00
09:30
09:00
08:30
08:00
07:30
07:00
06:30
06:00
05:30
05:00
04:30
04:00
03:30
03:00
02:30
02:00
01:30
01:00
00:30
00:00

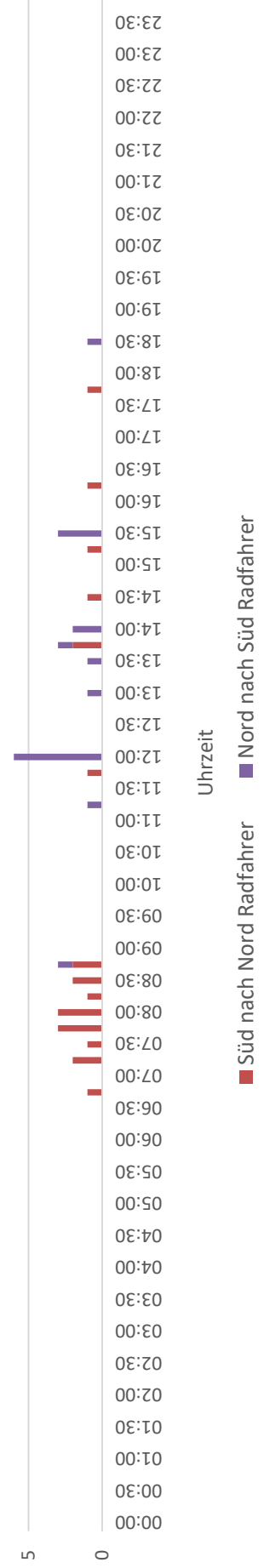
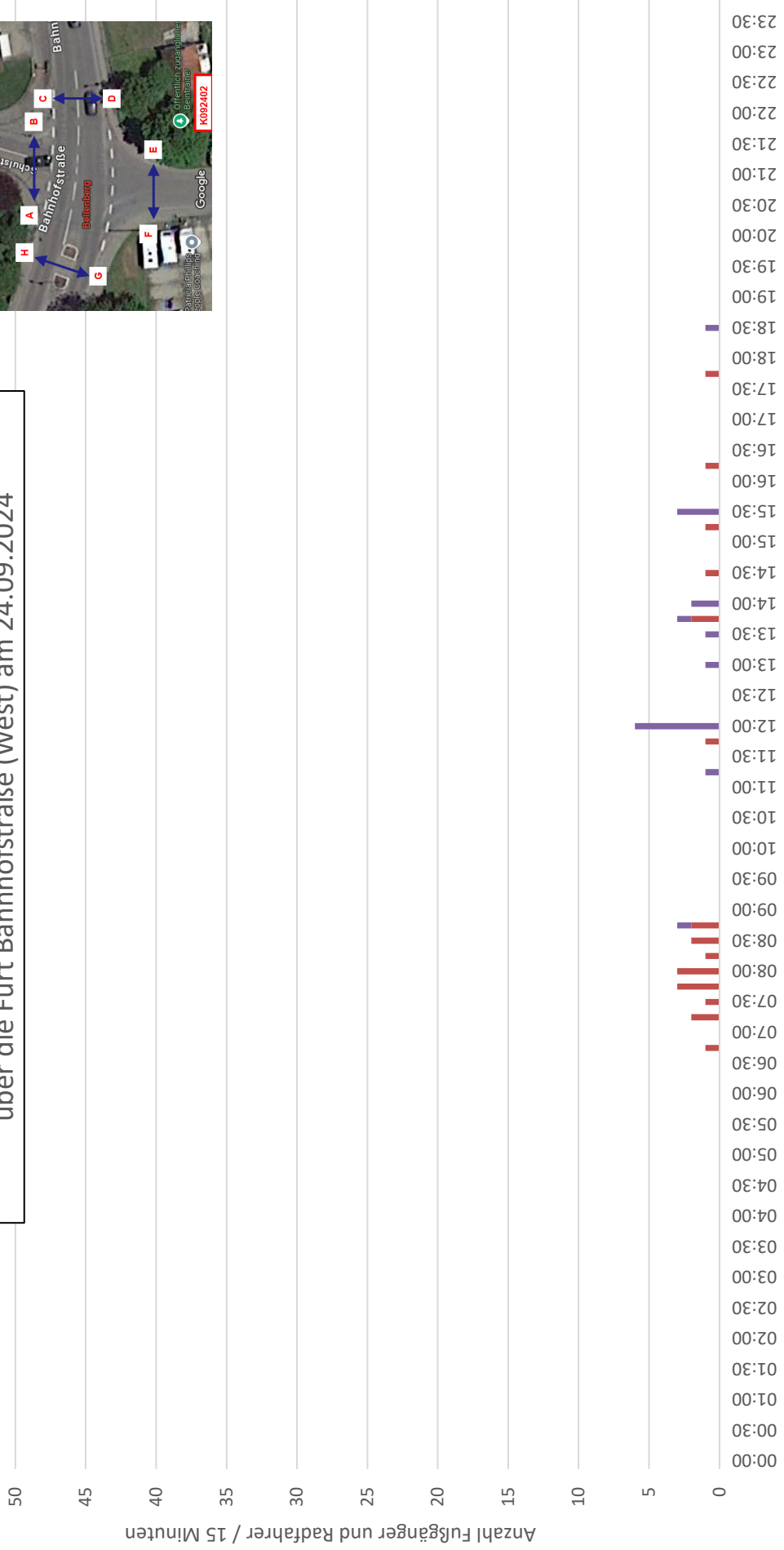
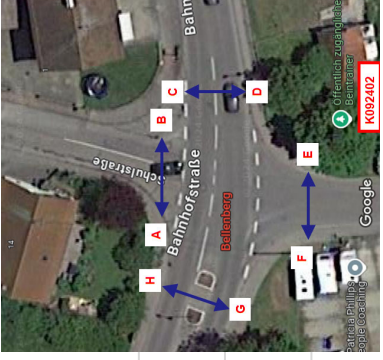
Uhrzeit

■ Ost nach West Radfahrer ■ West nach Ost Radfahrer

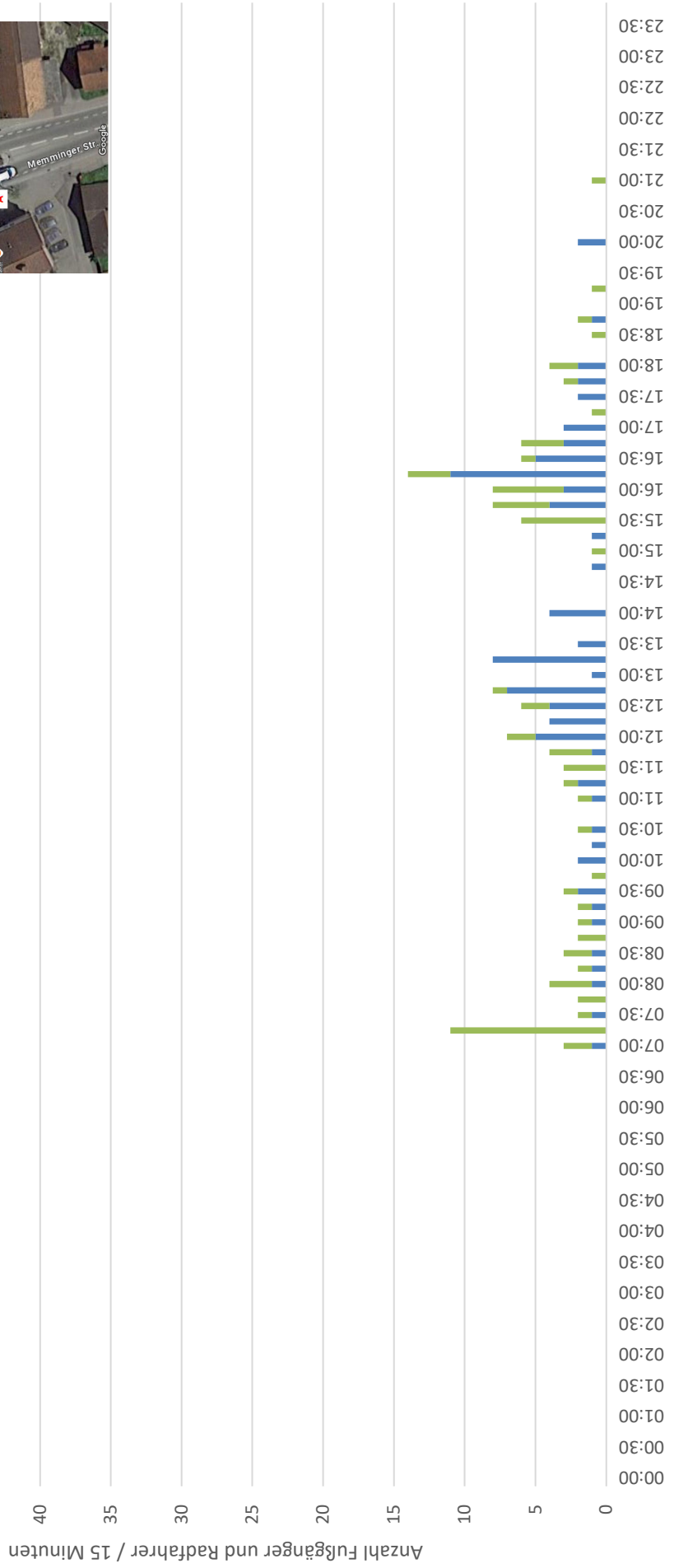
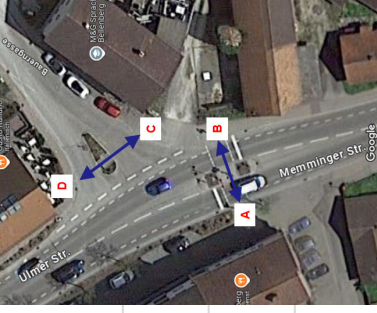
Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Furt Bahnhofstraße (West) am 24.09.2024



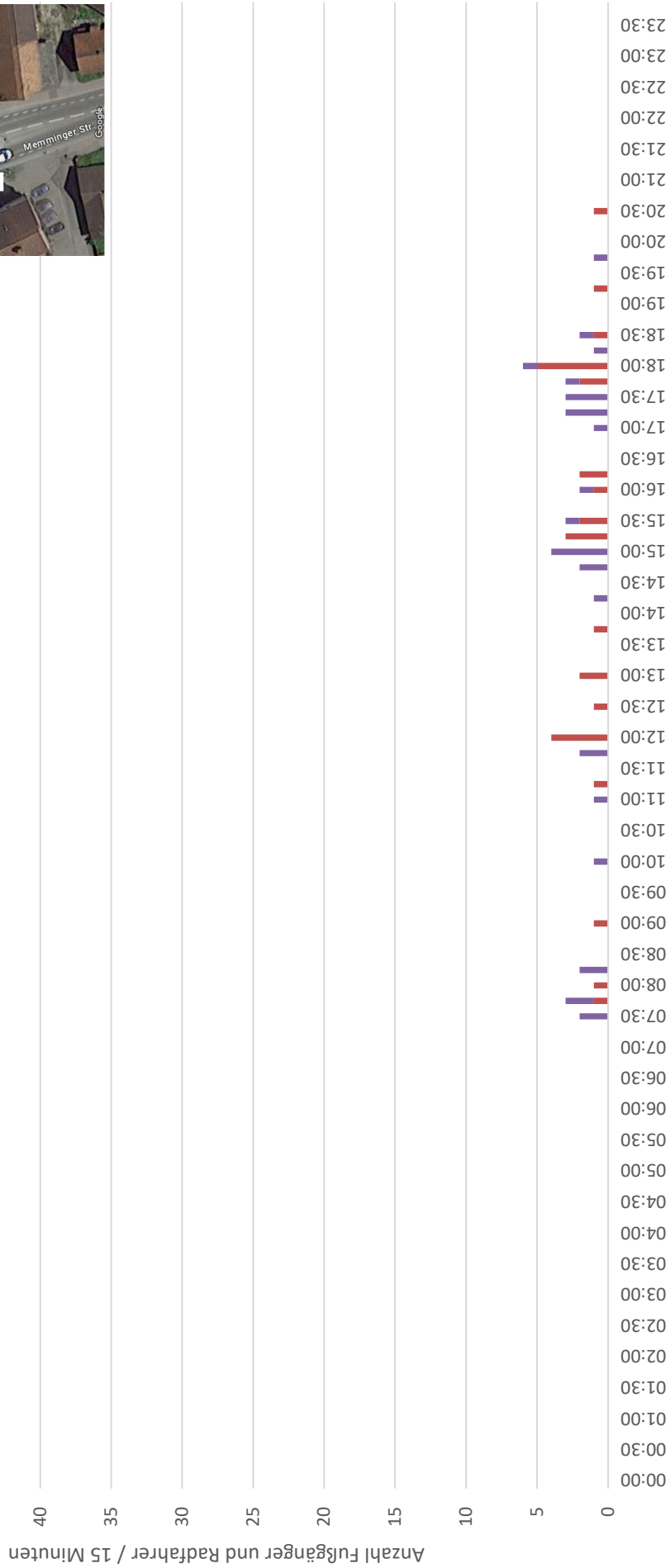
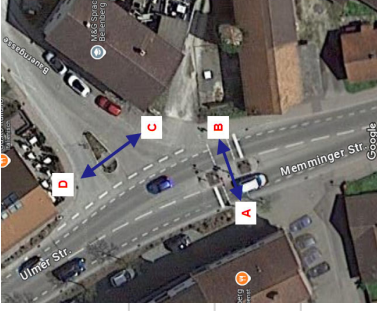
Kreuzung Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Furt Bahnhofstraße (West) am 24.09.2024



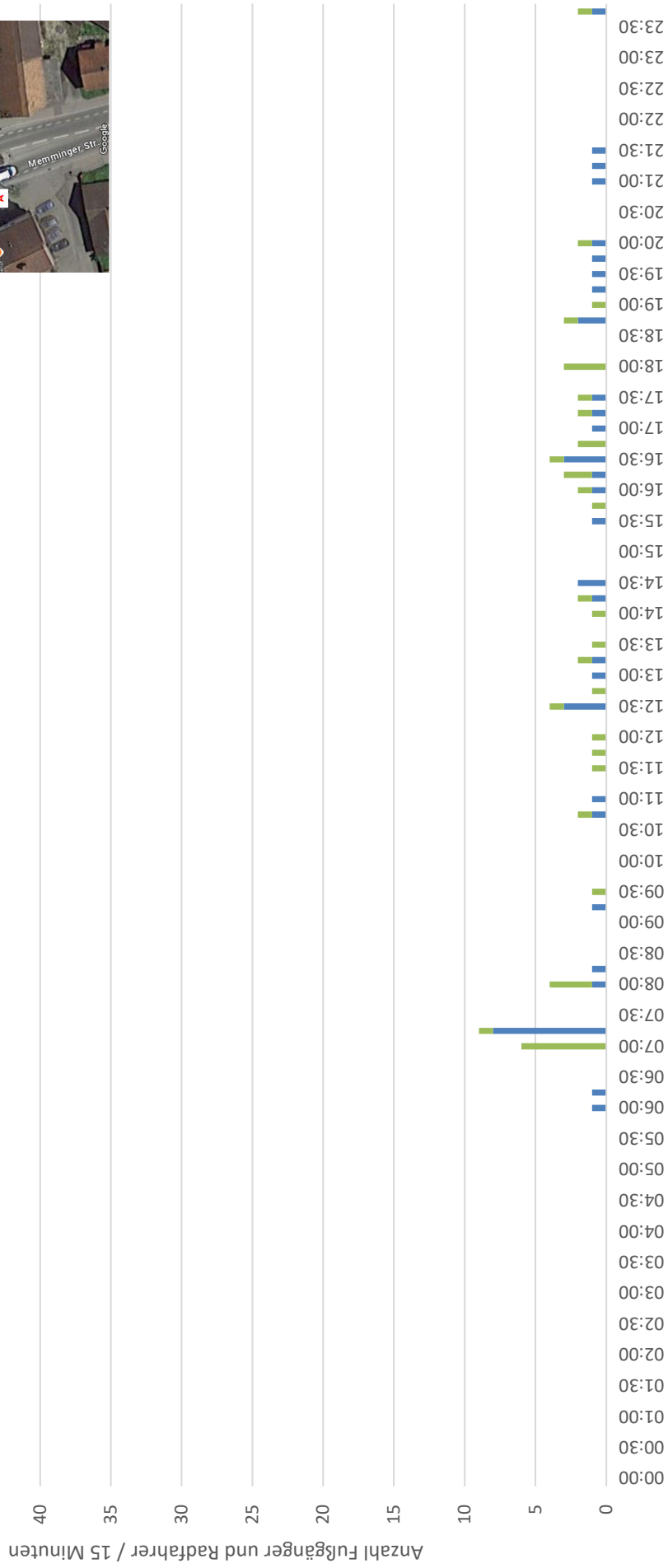
Einmündung Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse in Bellenberg:
 Fußgängerbewegungen
 über die FSA Memminger Straße am 24.09.2024



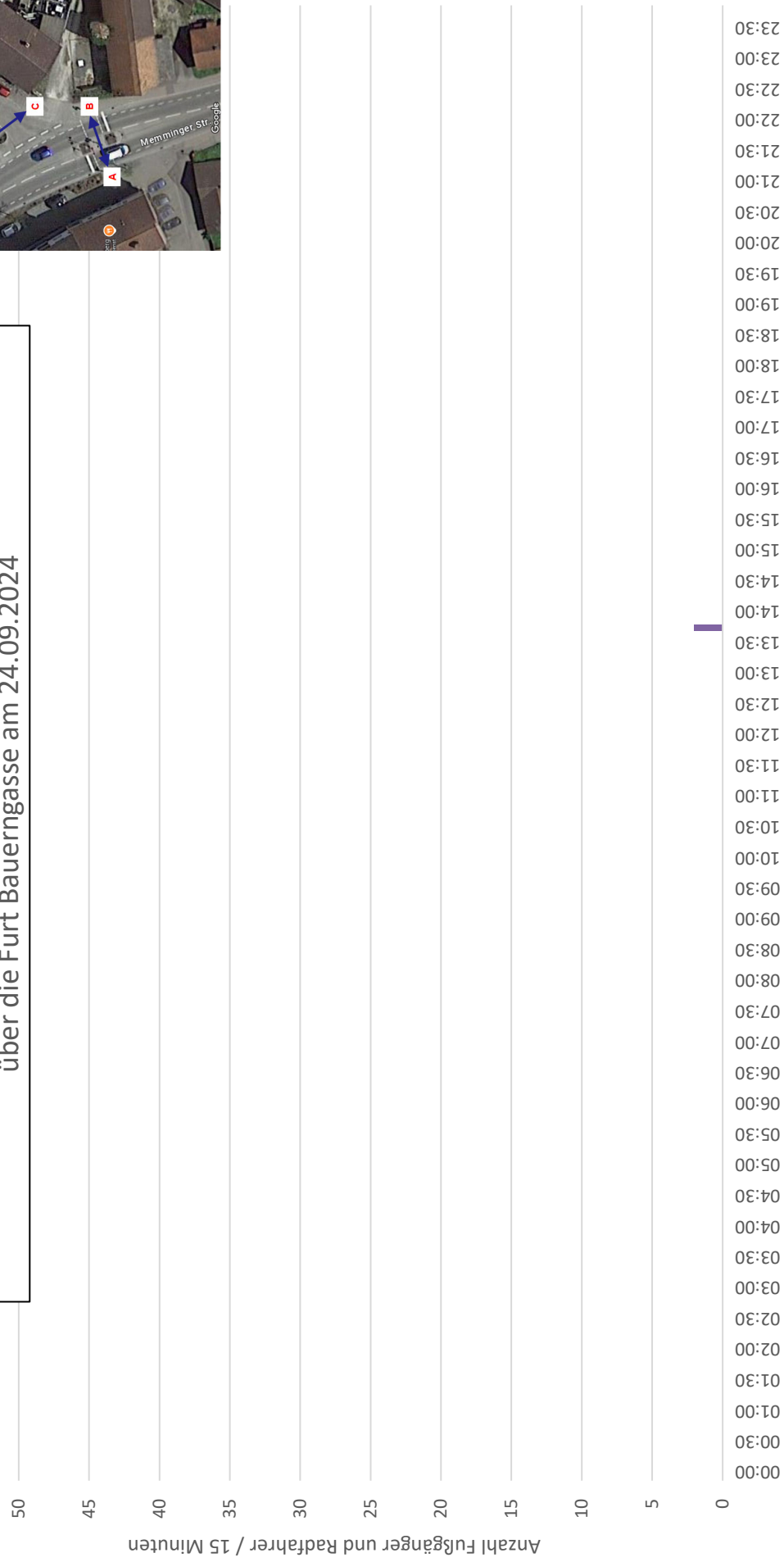
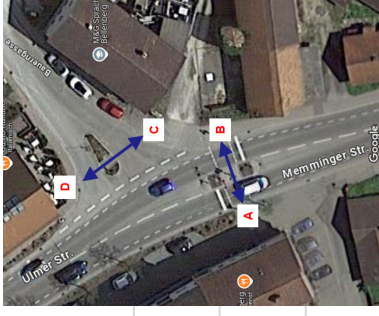
Einmündung Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die FSA Memminger Straße am 24.09.2024



Einmündung Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse in Bellenberg:
Fußgängerbewegungen
über die Furt Bauerngasse am 24.09.2024



Einmündung Ulmer Straße / Memminger Straße / Bauerngasse in Bellenberg:
 Radfahrerbewegungen
 über die Furt Bauerngasse am 24.09.2024



Gemeinde Bellenberg

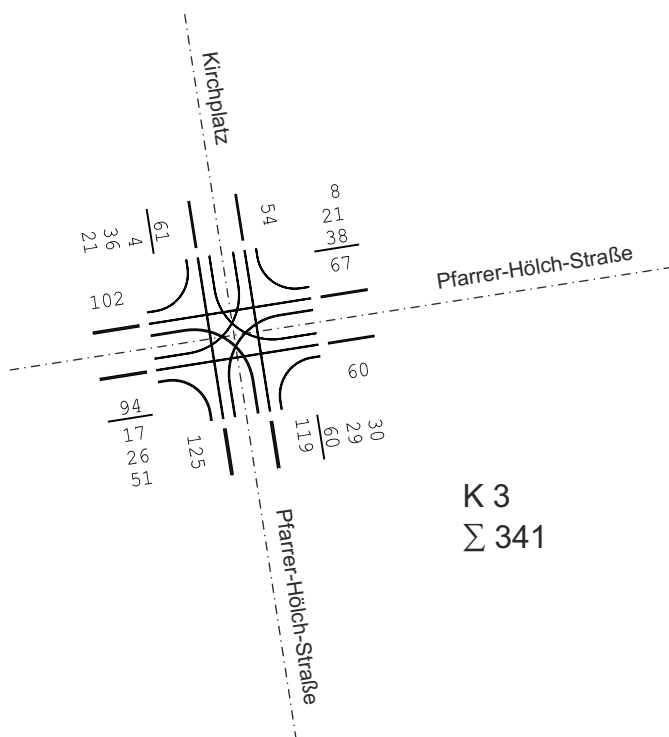
Bebauungsplanverfahren BP „Ortsmitte III“

Knotenpunktbelastung 2024

Fußgängerverkehr

Fg / 24 Stunden

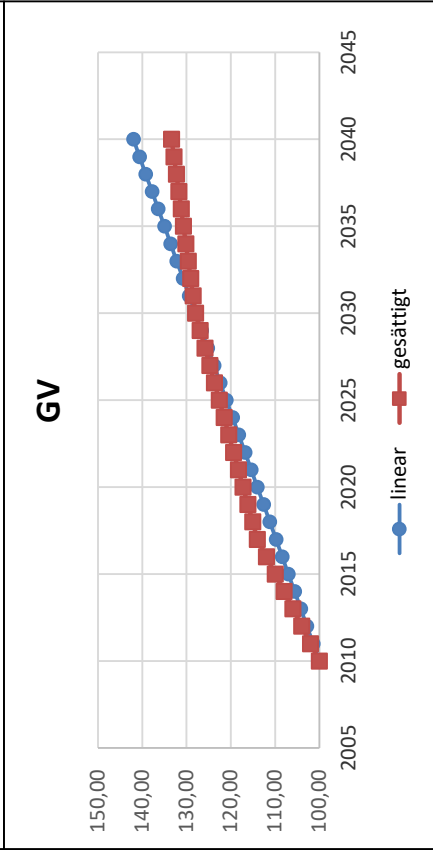
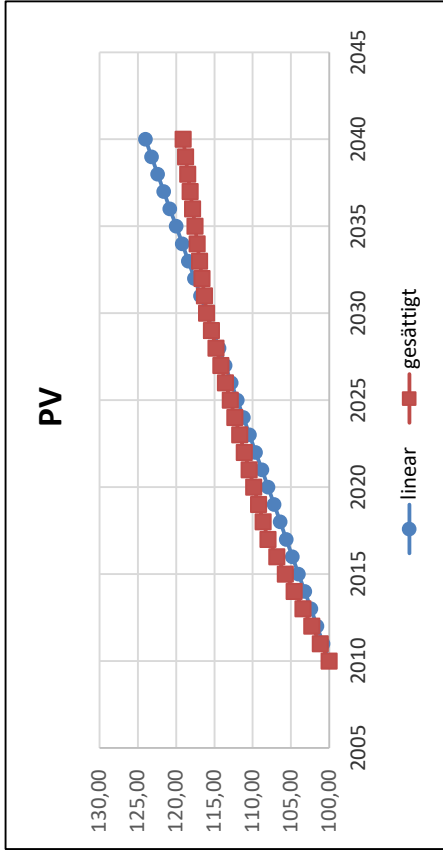
Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 24. September 2024



336 Neu-Ulm, Landkreis

Trendprognose 2040 aus der Verflechtungsprognose 2030

| | linear | | gesättigt | |
|---------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | Personenverkehr | Güterverkehr | Personenverkehr | Güterverkehr |
| 2010 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 2011 | 100,80 | 101,40 | 101,14 | 102,00 |
| 2012 | 101,60 | 102,80 | 102,29 | 104,00 |
| 2013 | 102,40 | 104,20 | 103,43 | 106,00 |
| 2014 | 103,20 | 105,60 | 104,57 | 108,00 |
| 2015 | 104,00 | 107,00 | 105,71 | 110,00 |
| 2016 | 104,80 | 108,40 | 106,86 | 112,00 |
| 2017 | 105,60 | 109,80 | 108,00 | 114,00 |
| 2018 | 106,40 | 111,20 | 108,62 | 115,08 |
| 2019 | 107,20 | 112,60 | 109,23 | 116,15 |
| 2020 | 108,00 | 114,00 | 109,85 | 117,23 |
| 2021 | 108,80 | 115,40 | 110,46 | 118,31 |
| 2022 | 109,60 | 116,80 | 111,08 | 119,38 |
| 2023 | 110,40 | 118,20 | 111,69 | 120,46 |
| 2024 | 111,20 | 119,60 | 112,31 | 121,54 |
| 2025 | 112,00 | 121,00 | 112,92 | 122,62 |
| 2026 | 112,80 | 122,40 | 113,54 | 123,69 |
| 2027 | 113,60 | 123,80 | 114,15 | 124,77 |
| 2028 | 114,40 | 125,20 | 114,77 | 125,85 |
| 2029 | 115,20 | 126,60 | 115,38 | 126,92 |
| 2030 | 116,00 | 128,00 | 116,00 | 128,00 |
| 2031 | 116,80 | 129,40 | 116,31 | 128,54 |
| 2032 | 117,60 | 130,80 | 116,62 | 129,08 |
| 2033 | 118,40 | 132,20 | 116,92 | 129,62 |
| 2034 | 119,20 | 133,60 | 117,23 | 130,15 |
| 2035 | 120,00 | 135,00 | 117,54 | 130,69 |
| 2036 | 120,80 | 136,40 | 117,85 | 131,23 |
| 2037 | 121,60 | 137,80 | 118,15 | 131,77 |
| 2038 | 122,40 | 139,20 | 118,46 | 132,31 |
| 2039 | 123,20 | 140,60 | 118,77 | 132,85 |
| 2040 | 124,00 | 142,00 | 119,08 | 133,38 |
| | | | | |
| 2010 bis 2030 | 1,16 | 1,28 | 1,16 | 1,28 |
| 2017 bis 2040 | 1,18 | 1,32 | 1,11 | 1,19 |
| 2024 bis 2040 | 1,13 | 1,22 | 1,07 | 1,12 |
| 2030 bis 2040 | 1,08 | 1,14 | 1,03 | 1,05 |



Grundlage: Verkehrsverflechtungsprognose 2030
 LOS 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 Datum: 11. Juni 2014

VU Bellenberg - Ortsmitte III

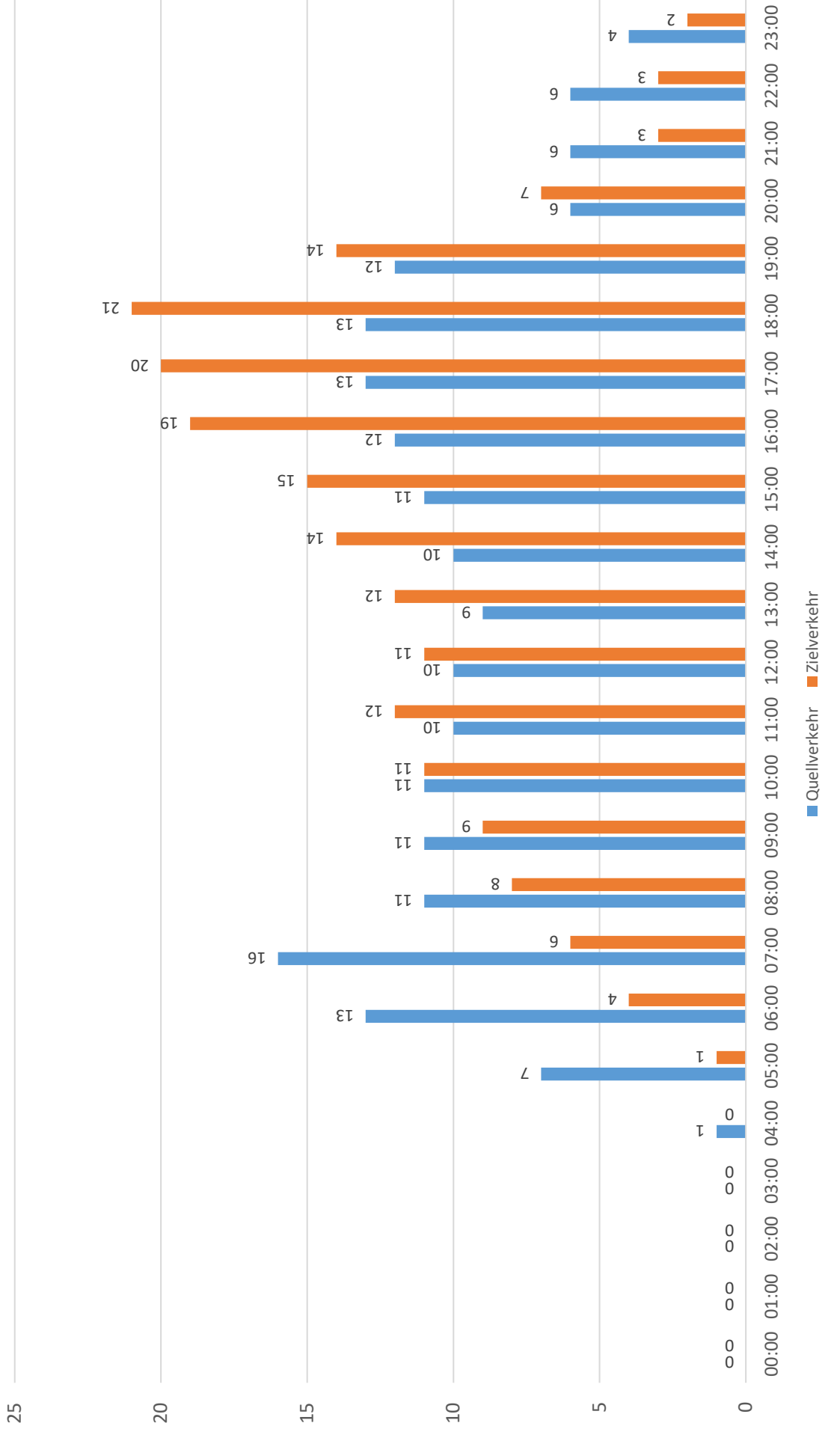
Veränderungen des Verkehrsaufkommens

Stand: 25.07.2025

| Bereich | Gesamtverkehr in Kfz / 24h | Schwerverkehr in SV / 24h |
|----------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| WA 1 | 54 | 6 |
| WA 2 (Nord) | 98 | 9 |
| WA 2 (Süd) | 169 | 9 |
| nördlich WA 2 | 30 | 3 |
| MI 1 | 30 | 3 |
| MI 2 | -17 | -1 |
| GB 1 | -15 | -1 |
| GB 2* | 0 | 0 |
| SO | 35 | 4 |
| Summe | 384 | 32 |

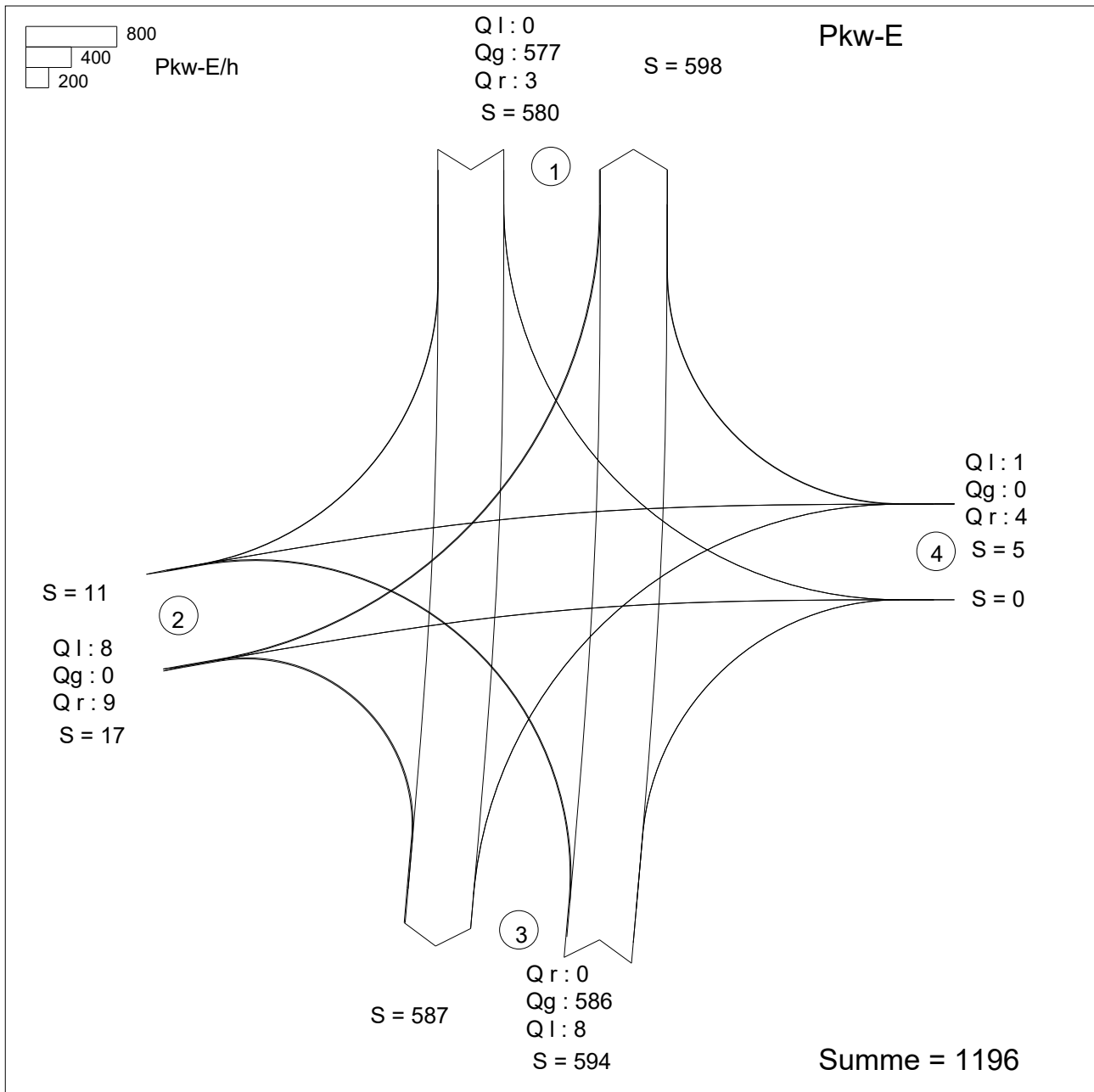
*GB 2: zunächst keine Änderungen (Bestand Kita); langfristig Jugendhaus

VU Bellenberg, B-Plan Ortsmitte III
zusätzliches Verkehrsaufkommen gegenüber Bestand



Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

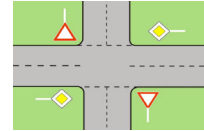
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K1_ANF_MS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K1_ANF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 586 | 660 | | | | | |
| 2 | | 577 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 3 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 580 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,0 | 2 | 3 | A |
| 4 | | 8 | 6,5 | 3,2 | 1177 | 221 | | 16,9 | 1 | 1 | B |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1173 | 207 | | | | | |
| 6 | | 9 | 5,9 | 3,0 | 579 | 592 | | 6,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 17 | | | | 331 | 4 + 5 + 6 | 11,5 | 1 | 1 | B |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 586 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 8 | 5,5 | 2,8 | 580 | 664 | | 5,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 594 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,0 | 2 | 3 | A |
| 10 | | 1 | 6,5 | 3,2 | 1182 | 218 | | 16,6 | 1 | 1 | B |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1174 | 206 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 586 | 586 | | 6,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

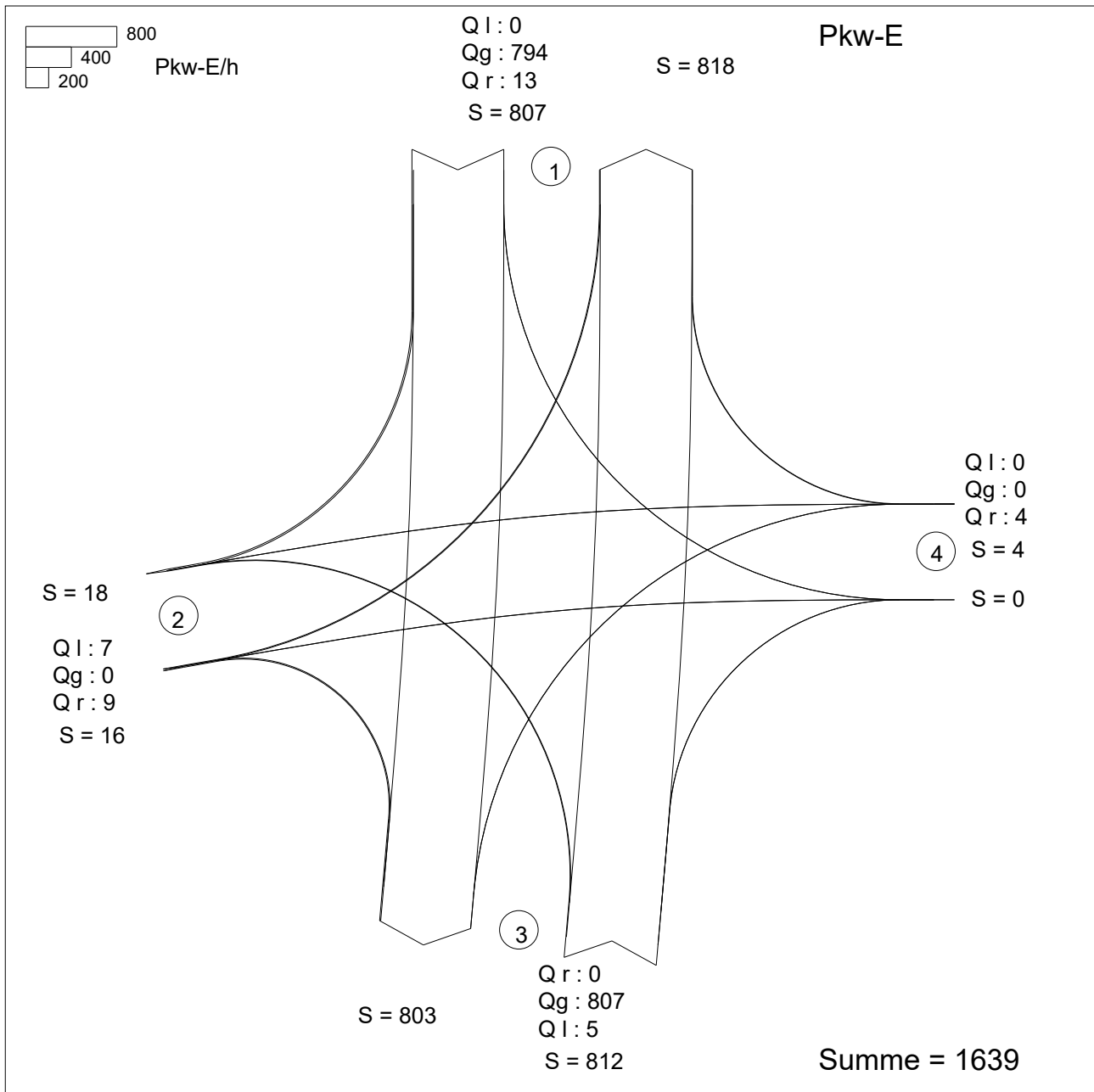
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

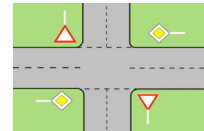
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K1_ANF_AS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K1_ANF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 807 | 513 | | | | | |
| 2 | | 794 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 13 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 807 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,6 | 3 | 4 | A |
| 4 | | 7 | 6,5 | 3,2 | 1617 | 121 | | 31,6 | 1 | 1 | D |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1613 | 112 | | | | | |
| 6 | | 9 | 5,9 | 3,0 | 801 | 451 | | 8,1 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 16 | | | | 206 | 4 + 5 + 6 | 18,9 | 1 | 1 | B |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 807 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 5 | 5,5 | 2,8 | 807 | 513 | | 7,1 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 812 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,6 | 3 | 4 | A |
| 10 | | 0 | 6,5 | 3,2 | 1622 | 119 | | | | | |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1619 | 111 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 807 | 448 | | 8,1 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

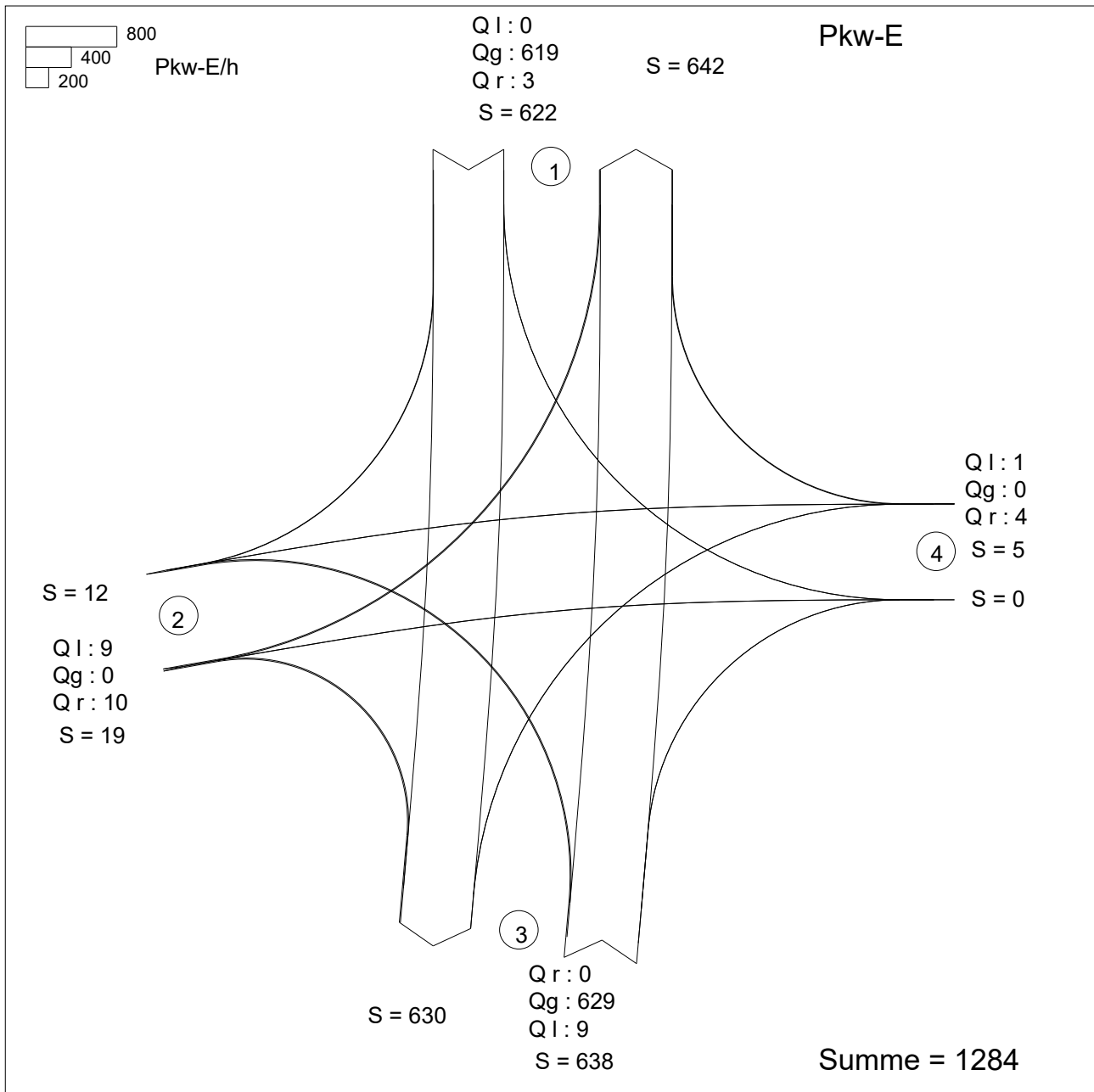
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

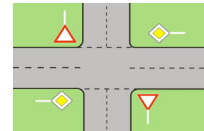
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PNF_MS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PNF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 629 | 628 | | | | | |
| 2 | | 619 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 3 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 622 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,1 | 2 | 3 | A |
| 4 | | 9 | 6,5 | 3,2 | 1263 | 196 | | 19,3 | 1 | 1 | B |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1259 | 183 | | | | | |
| 6 | | 10 | 5,9 | 3,0 | 621 | 562 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 19 | | | | 298 | 4 + 5 + 6 | 12,9 | 1 | 1 | B |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 629 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 9 | 5,5 | 2,8 | 622 | 633 | | 5,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 638 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,1 | 2 | 3 | A |
| 10 | | 1 | 6,5 | 3,2 | 1269 | 192 | | 18,8 | 1 | 1 | B |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1260 | 182 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 629 | 556 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

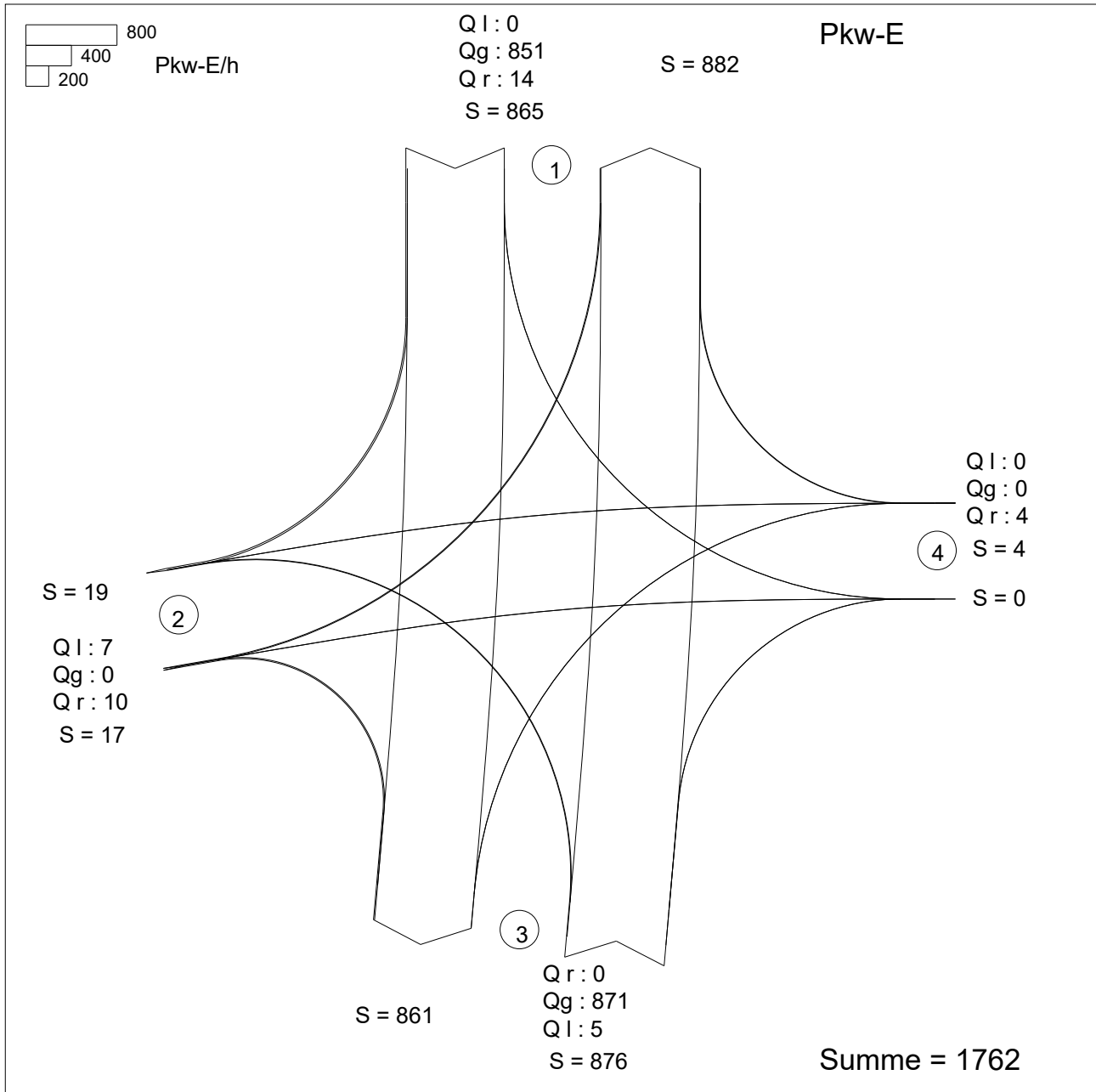
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

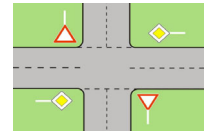
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PNF_AS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Hölch-Straße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PNF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 871 | 477 | | | | | |
| 2 | | 851 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 14 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 865 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,8 | 3 | 5 | A |
| 4 | | 7 | 6,5 | 3,2 | 1738 | 102 | | 37,9 | 1 | 1 | D |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1734 | 94 | | | | | |
| 6 | | 10 | 5,9 | 3,0 | 858 | 420 | | 8,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 17 | | | | 185 | 4 + 5 + 6 | 21,4 | 1 | 1 | C |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 871 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 5 | 5,5 | 2,8 | 865 | 480 | | 7,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 876 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,9 | 3 | 5 | A |
| 10 | | 0 | 6,5 | 3,2 | 1744 | 100 | | | | | |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1741 | 93 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 871 | 414 | | 8,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

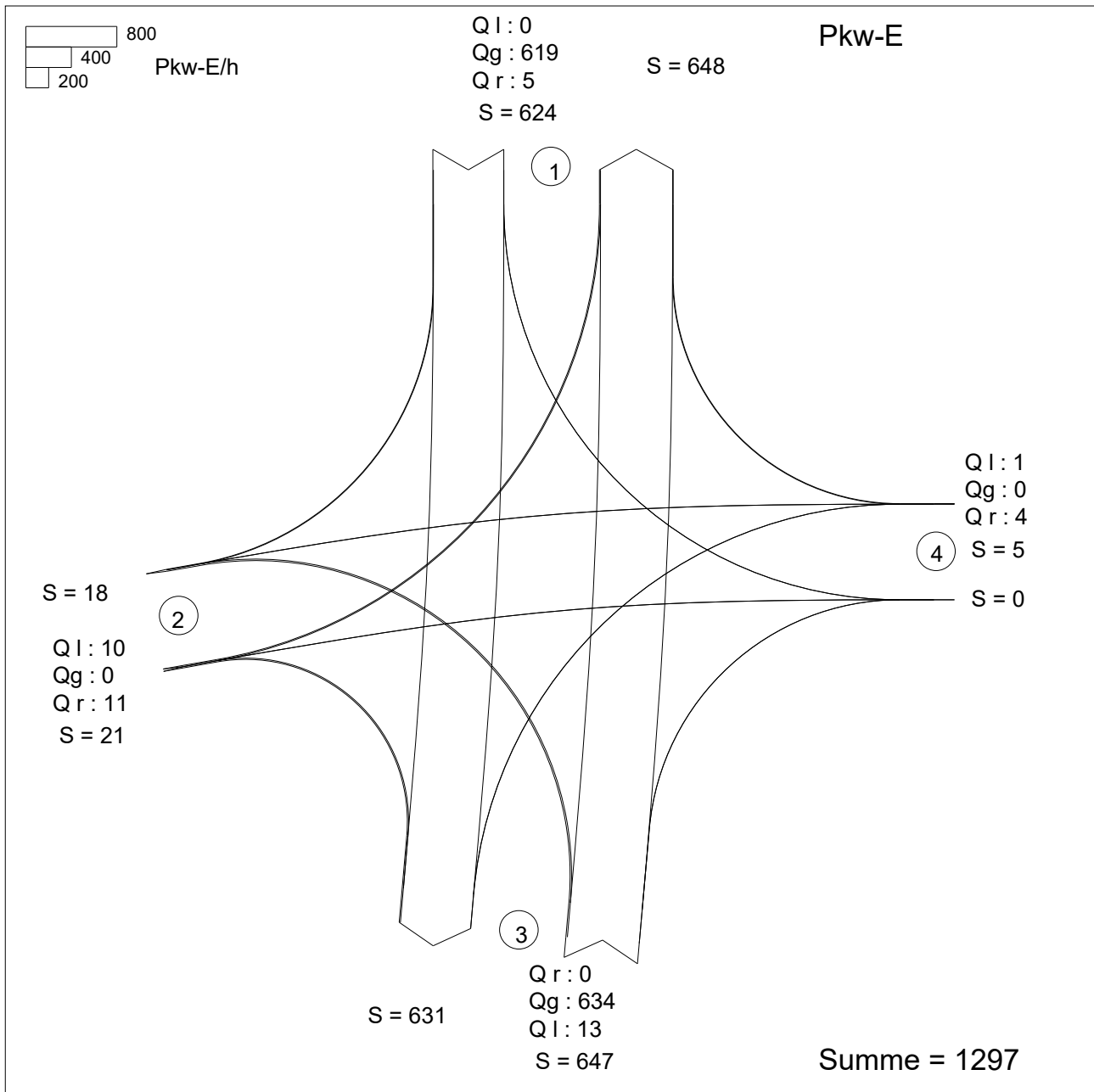
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

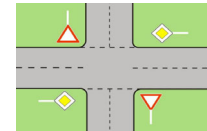
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Holch-Straße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PPF_MS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Holch-Straße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PPF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 634 | 625 | | | | | |
| 2 | | 619 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 5 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 624 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,1 | 2 | 3 | A |
| 4 | | 10 | 6,5 | 3,2 | 1273 | 191 | | 19,9 | 1 | 1 | B |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1269 | 178 | | | | | |
| 6 | | 11 | 5,9 | 3,0 | 622 | 561 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 21 | | | | 292 | 4 + 5 + 6 | 13,3 | 1 | 1 | B |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 634 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 13 | 5,5 | 2,8 | 624 | 632 | | 5,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 647 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,1 | 2 | 3 | A |
| 10 | | 1 | 6,5 | 3,2 | 1280 | 187 | | 19,4 | 1 | 1 | B |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1271 | 178 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 634 | 553 | | 6,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

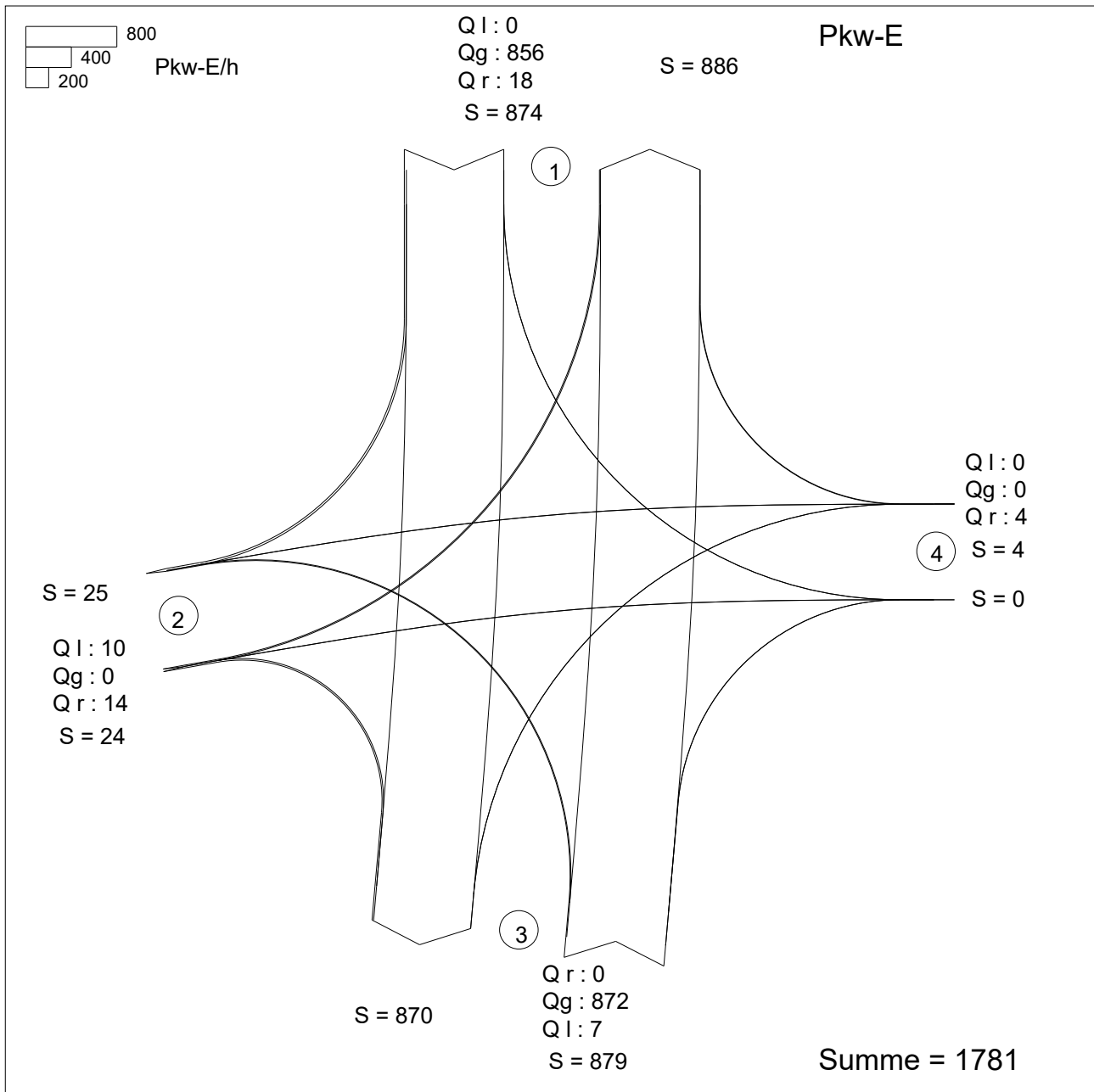
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

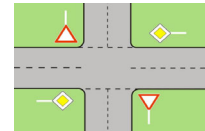
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Holch-Straße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PPF_AS.kob



Zufahrt 1: Ulmer Straße (Nord)
 Zufahrt 2: Pfarrer-Hölch-Straße
 Zufahrt 3: Ulmer Straße (Süd)
 Zufahrt 4: Am Kirchberg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 1: Ulmer Str. (St 2031) / Am Kirchberg / Pfarrer-Holch-Straße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K1_PPF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 872 | 476 | | | | | |
| 2 | | 856 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 18 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 874 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 3,9 | 3 | 5 | A |
| 4 | | 10 | 6,5 | 3,2 | 1748 | 100 | | 40,0 | 1 | 1 | D |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1744 | 92 | | | | | |
| 6 | | 14 | 5,9 | 3,0 | 865 | 417 | | 8,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 24 | | | | 180 | 4 + 5 + 6 | 23,1 | 1 | 1 | C |
| 9 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| 8 | | 872 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 874 | 475 | | 7,7 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 879 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 3,9 | 3 | 5 | A |
| 10 | | 0 | 6,5 | 3,2 | 1758 | 97 | | | | | |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1753 | 91 | | | | | |
| 12 | | 4 | 5,9 | 3,0 | 872 | 413 | | 8,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ulmer Straße (Nord)
 Ulmer Straße (Süd)

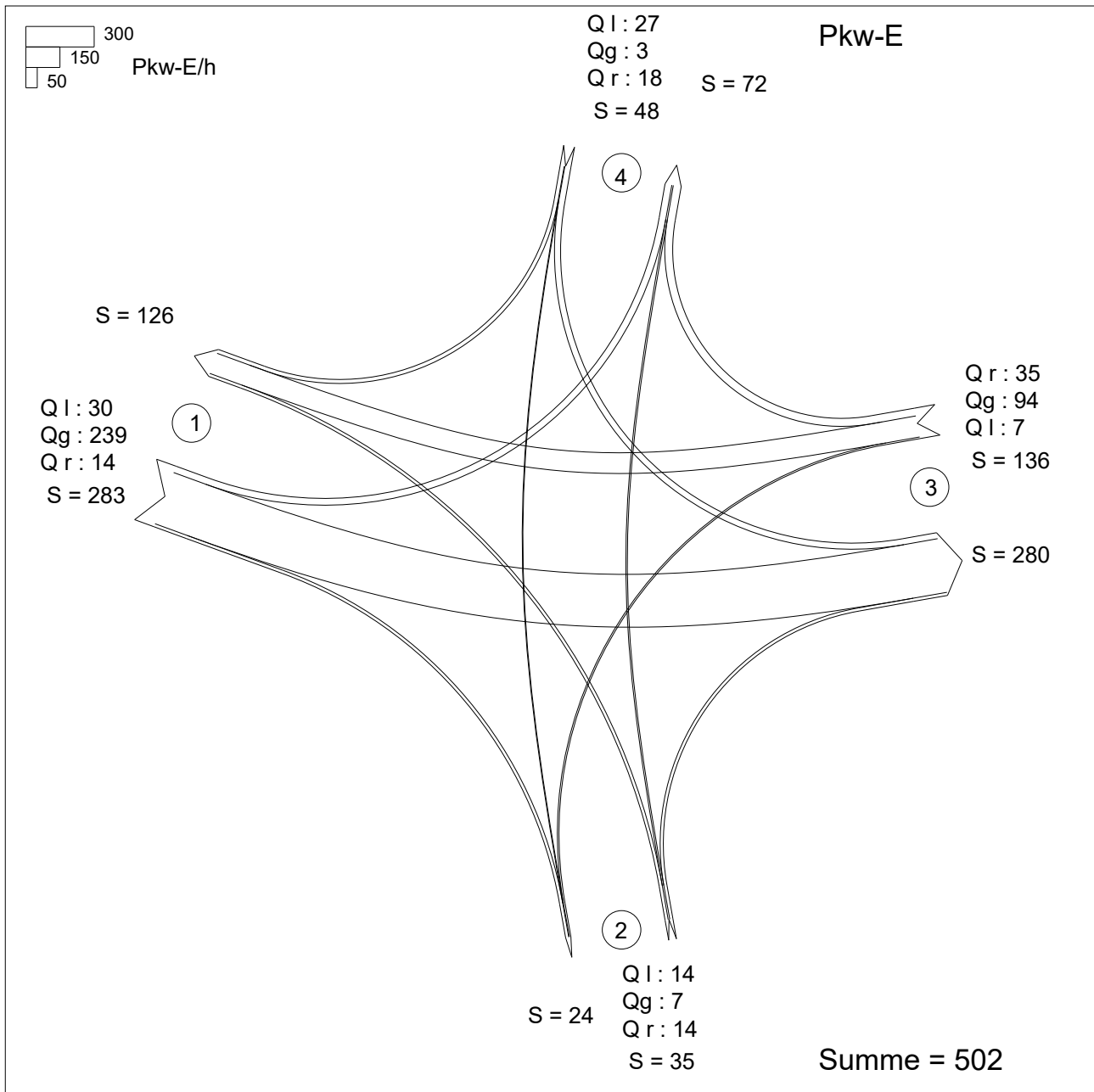
Nebenstrasse : Pfarrer-Hölch-Straße
 Am Kirchberg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

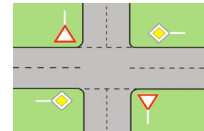
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K2_ANF_MS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K2_ANF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 30 | 5,5 | 2,8 | 129 | 1110 | | 3,3 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 239 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 14 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 283 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,4 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 14 | 6,5 | 3,2 | 416 | 601 | | 6,1 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 7 | 6,7 | 3,3 | 412 | 588 | | 6,2 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 14 | 5,9 | 3,0 | 246 | 888 | | 4,1 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 35 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 94 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 253 | 964 | | 3,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 136 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,2 | 1 | 1 | A |
| 10 | | 27 | 6,5 | 3,2 | 416 | 597 | | 6,3 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 3 | 6,7 | 3,3 | 402 | 597 | | 6,1 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 18 | 5,9 | 3,0 | 112 | 1047 | | 3,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 48 | | | | 712 | 10+11+12 | 5,4 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

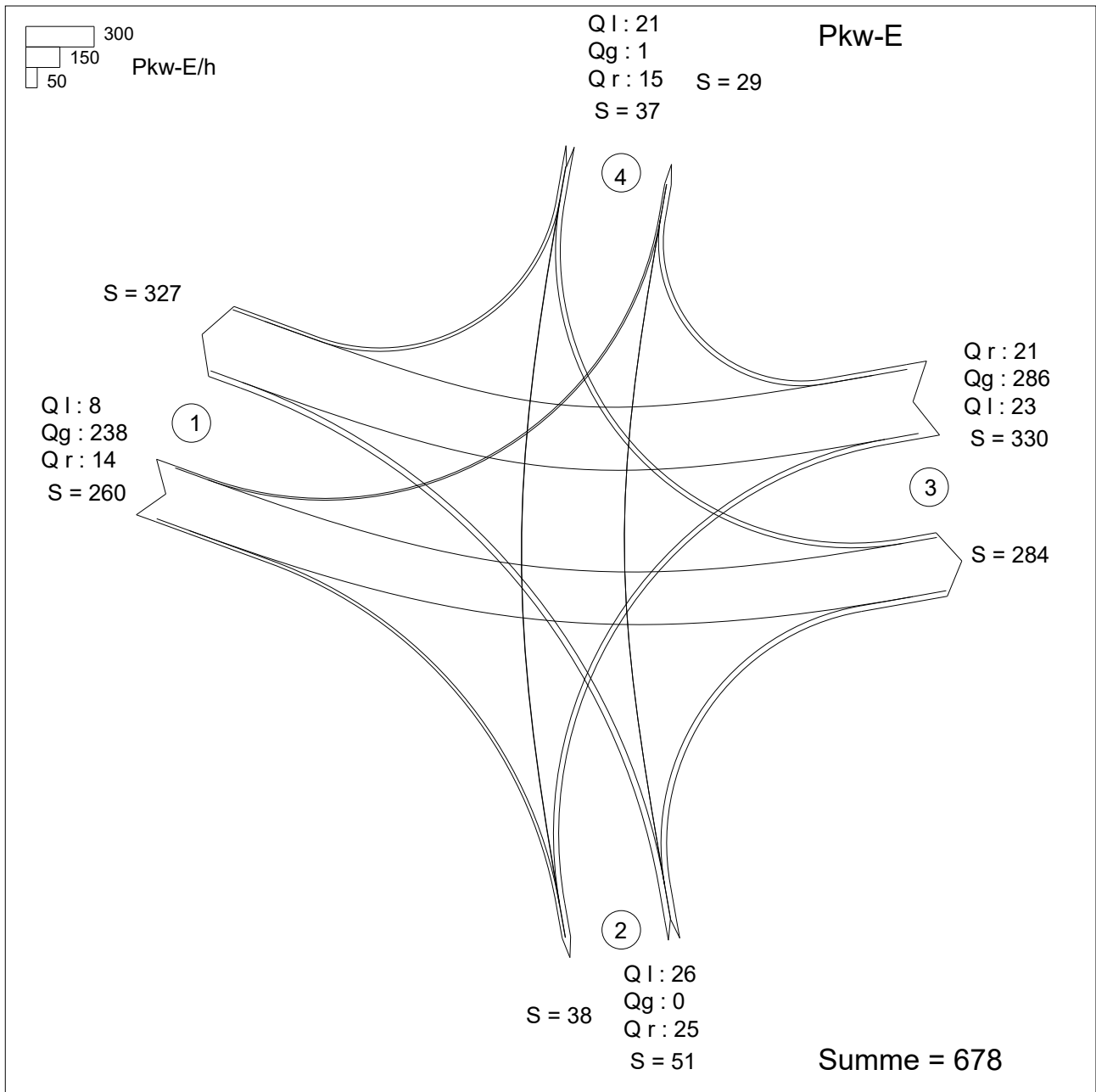
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

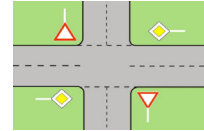
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K2_ANF_AS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K2_ANF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 8 | 5,5 | 2,8 | 307 | 906 | | 4,0 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 238 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 14 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 260 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,3 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 26 | 6,5 | 3,2 | 589 | 476 | | 8,0 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 583 | 463 | | | | | |
| 6 | | 25 | 5,9 | 3,0 | 245 | 889 | | 4,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 21 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 286 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 23 | 5,5 | 2,8 | 252 | 965 | | 3,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 330 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,4 | 1 | 2 | A |
| 10 | | 21 | 6,5 | 3,2 | 598 | 466 | | 8,1 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 1 | 6,7 | 3,3 | 580 | 465 | | 7,8 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 15 | 5,9 | 3,0 | 297 | 835 | | 4,4 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 37 | | | | 568 | 10+11+12 | 6,8 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

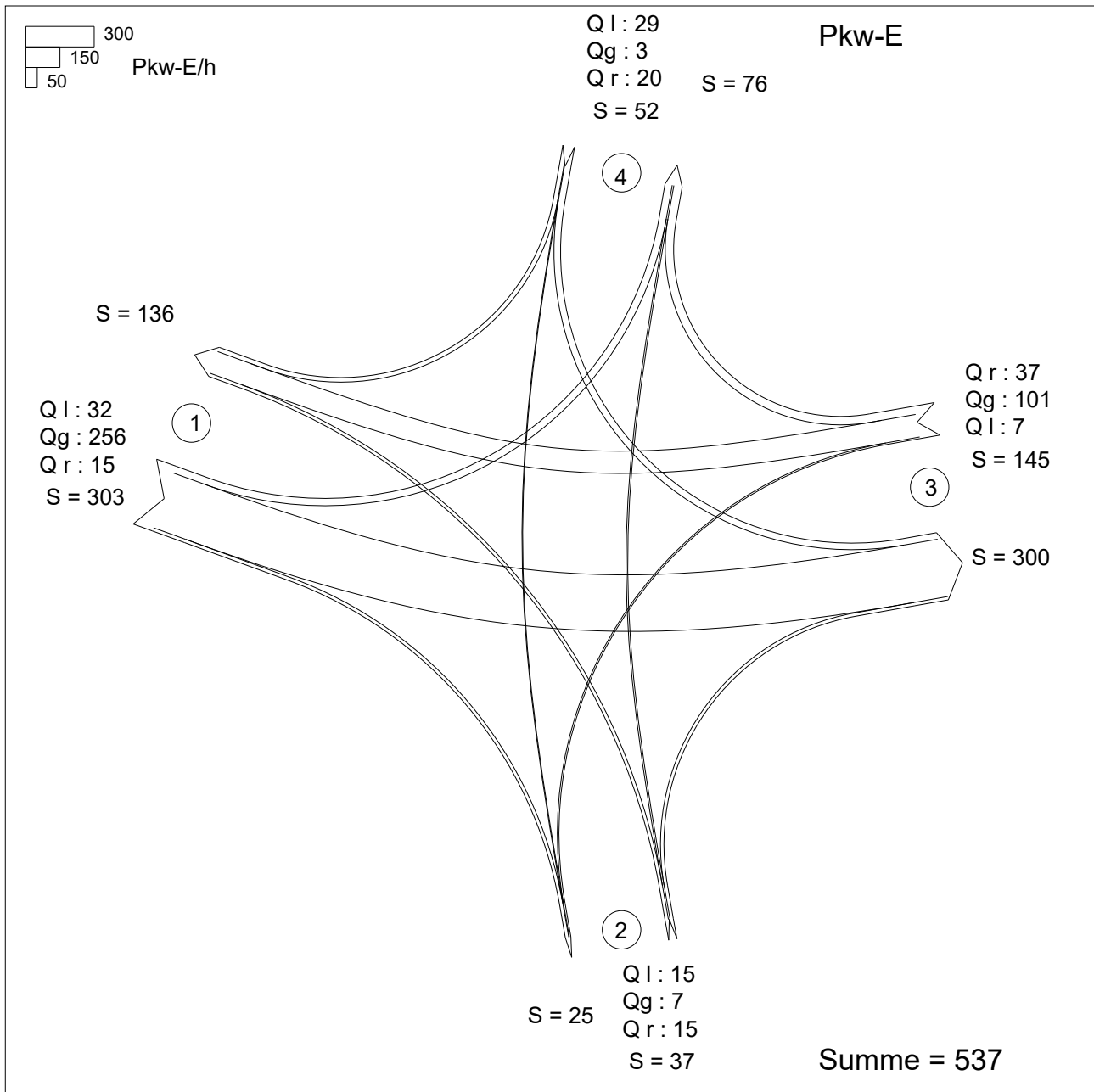
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

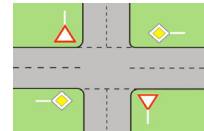
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PNF_MS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PNF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 32 | 5,5 | 2,8 | 138 | 1099 | | 3,4 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 256 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 15 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 303 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,4 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 15 | 6,5 | 3,2 | 445 | 574 | | 6,4 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 7 | 6,7 | 3,3 | 441 | 563 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 15 | 5,9 | 3,0 | 264 | 870 | | 4,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 37 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 101 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 271 | 944 | | 3,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 145 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,2 | 1 | 1 | A |
| 10 | | 29 | 6,5 | 3,2 | 444 | 572 | | 6,6 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 3 | 6,7 | 3,3 | 430 | 572 | | 6,3 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 20 | 5,9 | 3,0 | 120 | 1037 | | 3,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 52 | | | | 691 | 10+11+12 | 5,6 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

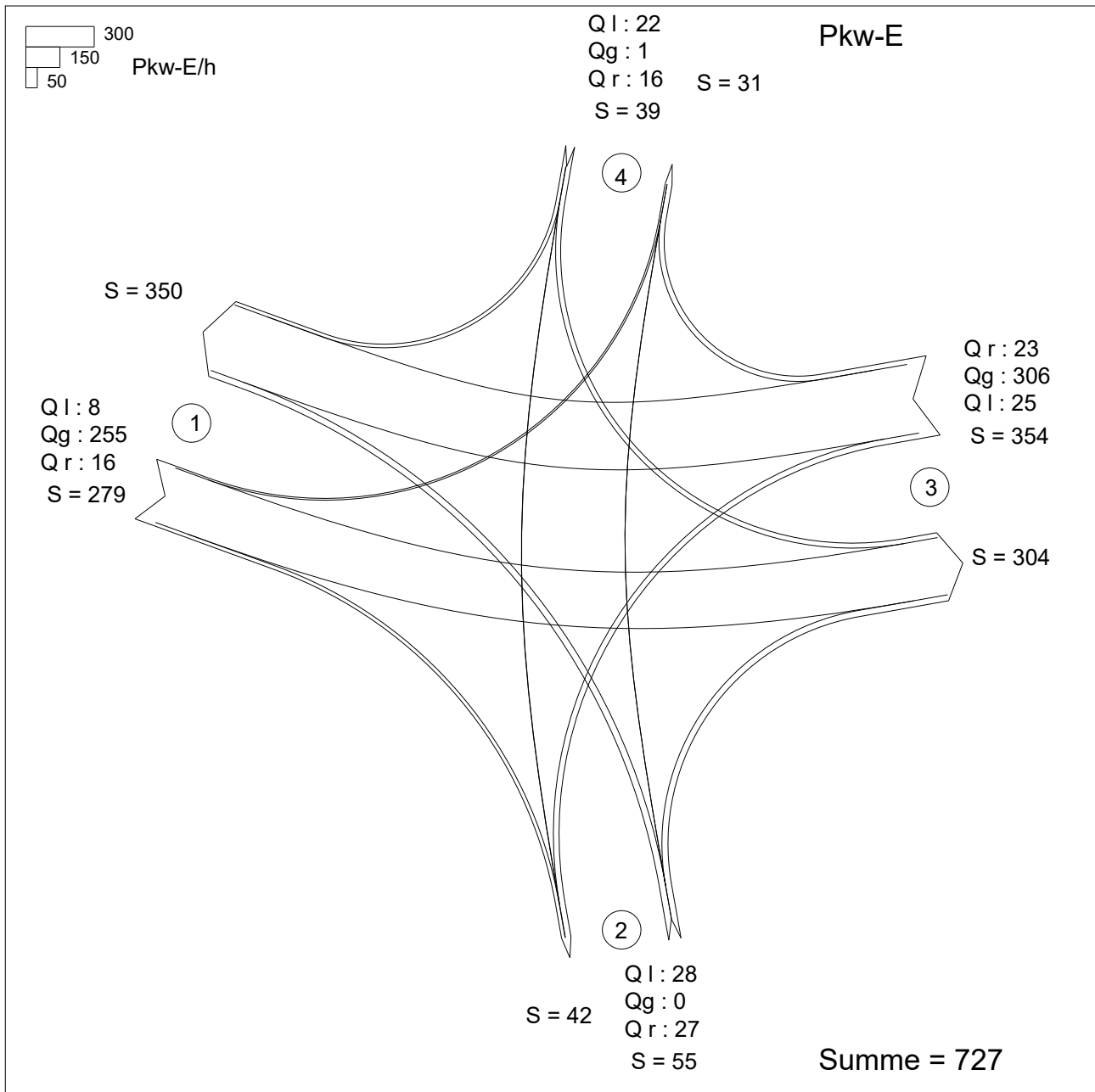
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

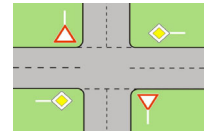
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PNF_AS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PNF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 8 | 5,5 | 2,8 | 329 | 884 | | 4,1 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 255 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 16 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 279 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,4 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 28 | 6,5 | 3,2 | 631 | 447 | | 8,6 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 625 | 435 | | | | | |
| 6 | | 27 | 5,9 | 3,0 | 263 | 870 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 23 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 306 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 25 | 5,5 | 2,8 | 271 | 944 | | 3,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 354 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,5 | 1 | 2 | A |
| 10 | | 22 | 6,5 | 3,2 | 641 | 436 | | 8,7 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 1 | 6,7 | 3,3 | 622 | 437 | | 8,3 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 16 | 5,9 | 3,0 | 318 | 814 | | 4,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 39 | | | | 539 | 10+11+12 | 7,2 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

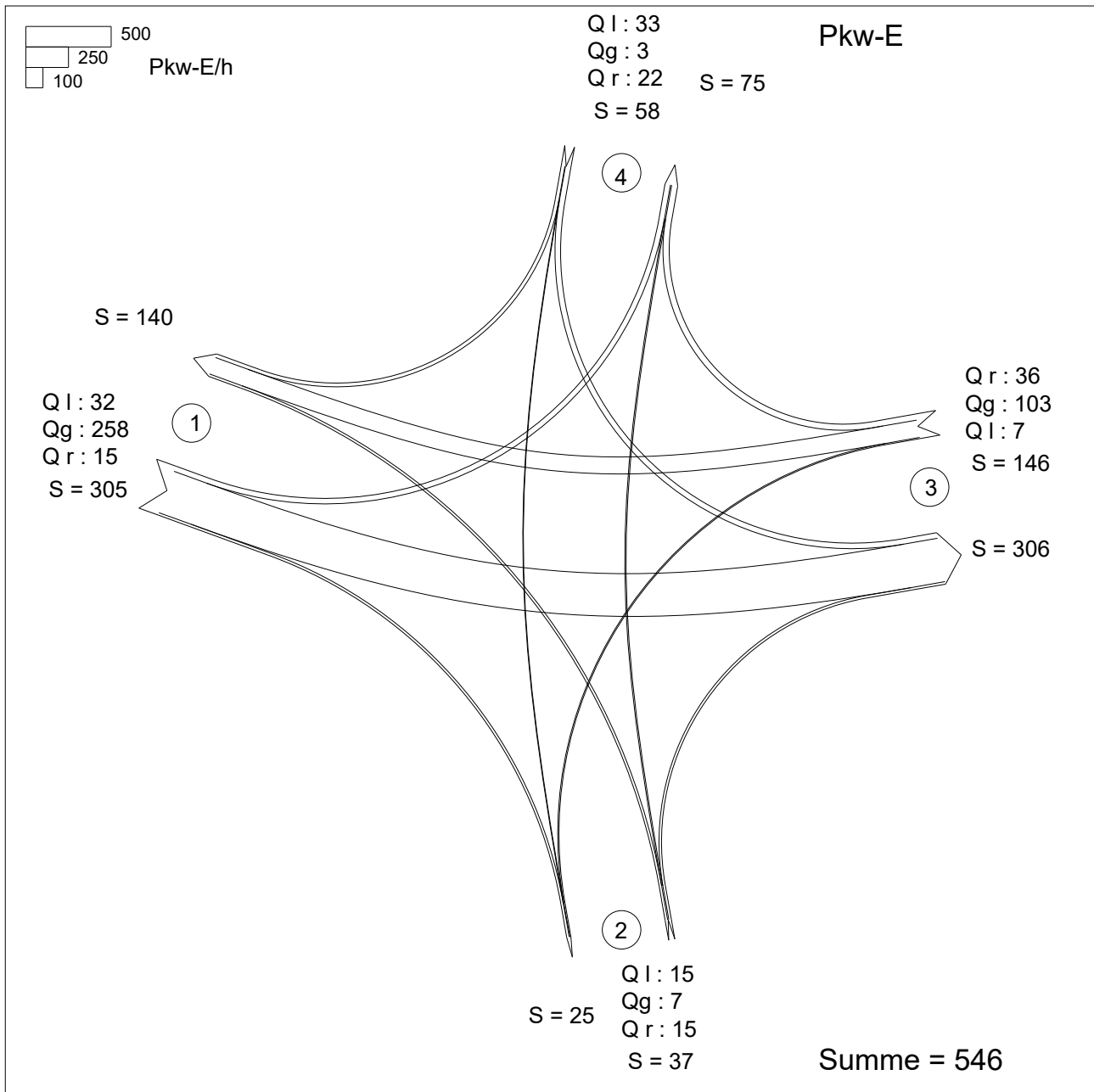
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

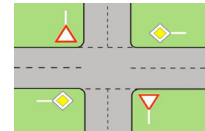
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PPF_MS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PPF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 32 | 5,5 | 2,8 | 139 | 1097 | | 3,4 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 258 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 15 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 305 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,4 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 15 | 6,5 | 3,2 | 451 | 568 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 7 | 6,7 | 3,3 | 444 | 561 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 15 | 5,9 | 3,0 | 266 | 867 | | 4,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 36 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 103 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 273 | 942 | | 3,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 146 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,2 | 1 | 1 | A |
| 10 | | 33 | 6,5 | 3,2 | 448 | 569 | | 6,7 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 3 | 6,7 | 3,3 | 433 | 569 | | 6,4 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 22 | 5,9 | 3,0 | 121 | 1035 | | 3,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 58 | | | | 686 | 10+11+12 | 5,7 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

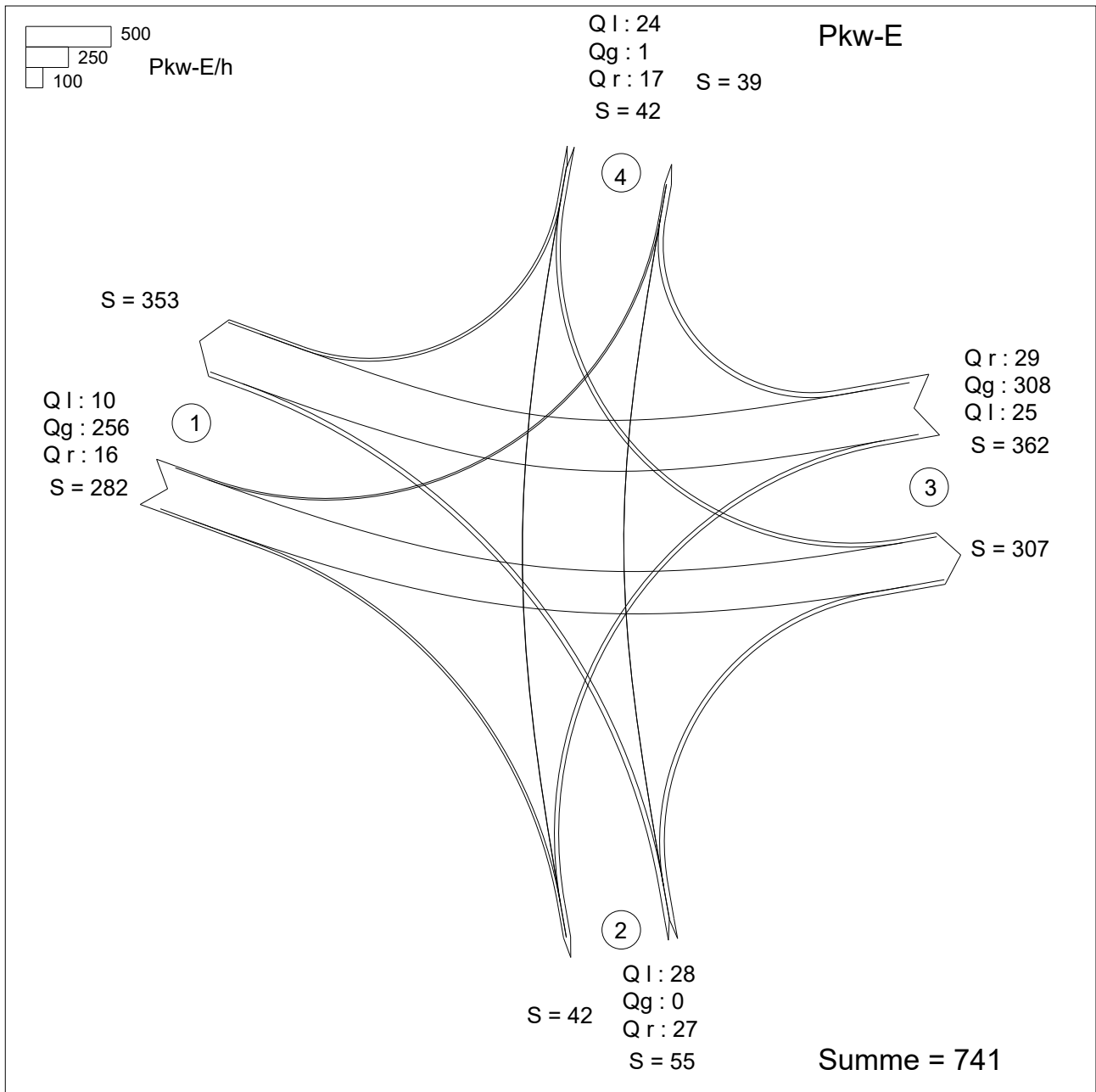
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

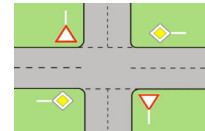
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PPF_AS.kob



Zufahrt 1: Bahnhofstraße (West)
 Zufahrt 2: Werkstraße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße (Ost)
 Zufahrt 4: Schulstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 2: Bahnhofstraße / Schulstraße / Werkstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K2_PPF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 10 | 5,5 | 2,8 | 337 | 876 | | 4,2 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 256 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 16 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 282 | | | | 1800 | 1 + 2 + 3 | 2,4 | 1 | 1 | A |
| 4 | | 28 | 6,5 | 3,2 | 640 | 439 | | 8,8 | 1 | 1 | A |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 636 | 427 | | | | | |
| 6 | | 27 | 5,9 | 3,0 | 264 | 869 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 9 | | 29 | | | | 1600 | | | | | A |
| 8 | | 308 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 25 | 5,5 | 2,8 | 272 | 943 | | 3,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 362 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,5 | 1 | 2 | A |
| 10 | | 24 | 6,5 | 3,2 | 649 | 430 | | 8,9 | 1 | 1 | A |
| 11 | | 1 | 6,7 | 3,3 | 630 | 430 | | 8,4 | 1 | 1 | A |
| 12 | | 17 | 5,9 | 3,0 | 323 | 809 | | 4,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 42 | | | | 531 | 10+11+12 | 7,4 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Bahnhofstraße (West)
 Bahnhofstraße (Ost)

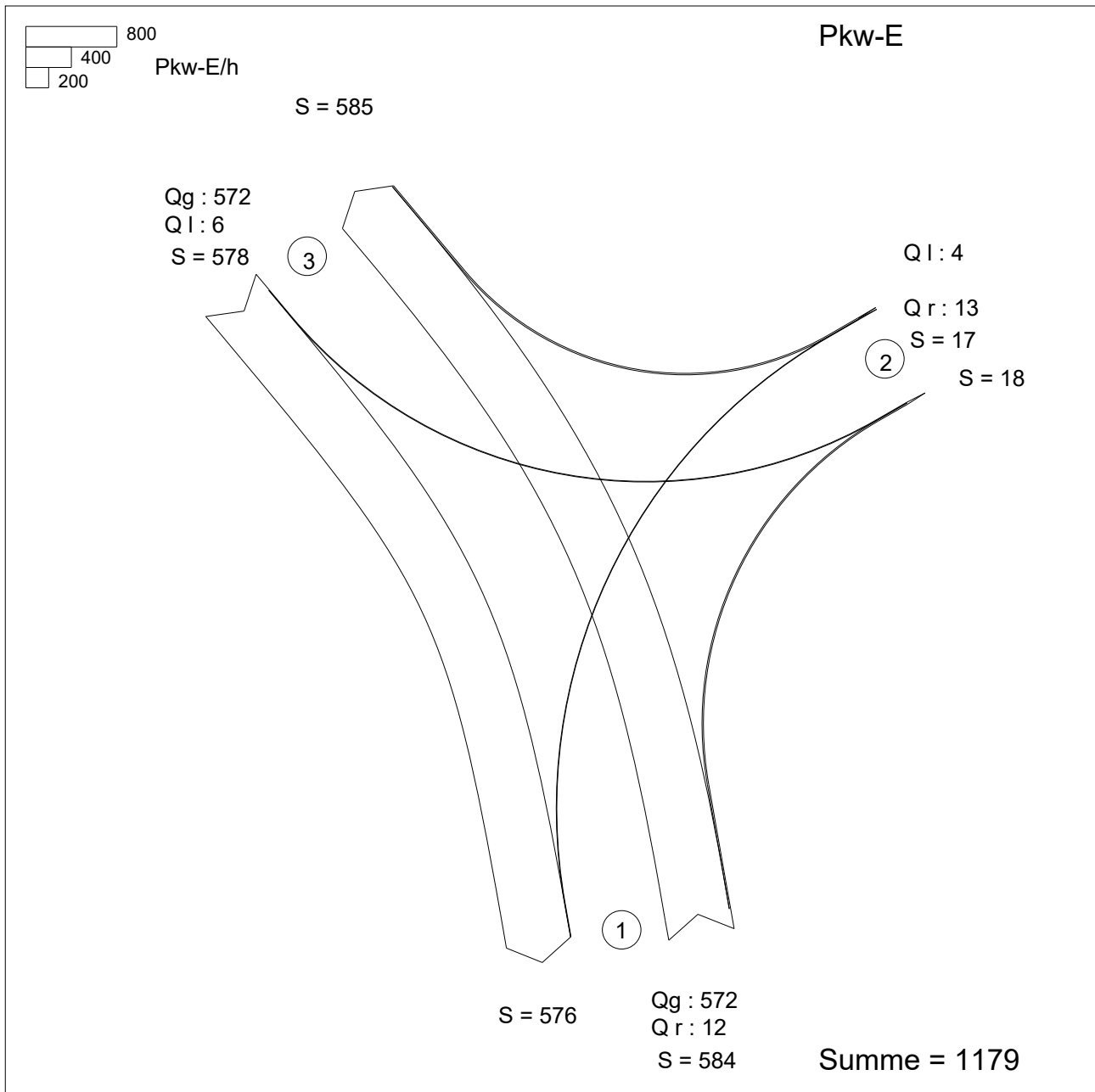
Nebenstrasse : Werkstraße
 Schulstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

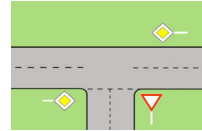
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K4_ANF_MS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K4_ANF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 572 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 12 | | | | 1600 | | | | | A |
| | | | | | | | | | | | |
| 4 | | 4 | 6,5 | 3,2 | 1156 | 230 | | 15,9 | 1 | 1 | B |
| 6 | | 13 | 5,9 | 3,0 | 578 | 592 | | 6,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 572 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 6 | 5,5 | 2,8 | 584 | 661 | | 5,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 578 | | | | 1800 | 7 + 8 | 2,9 | 2 | 3 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

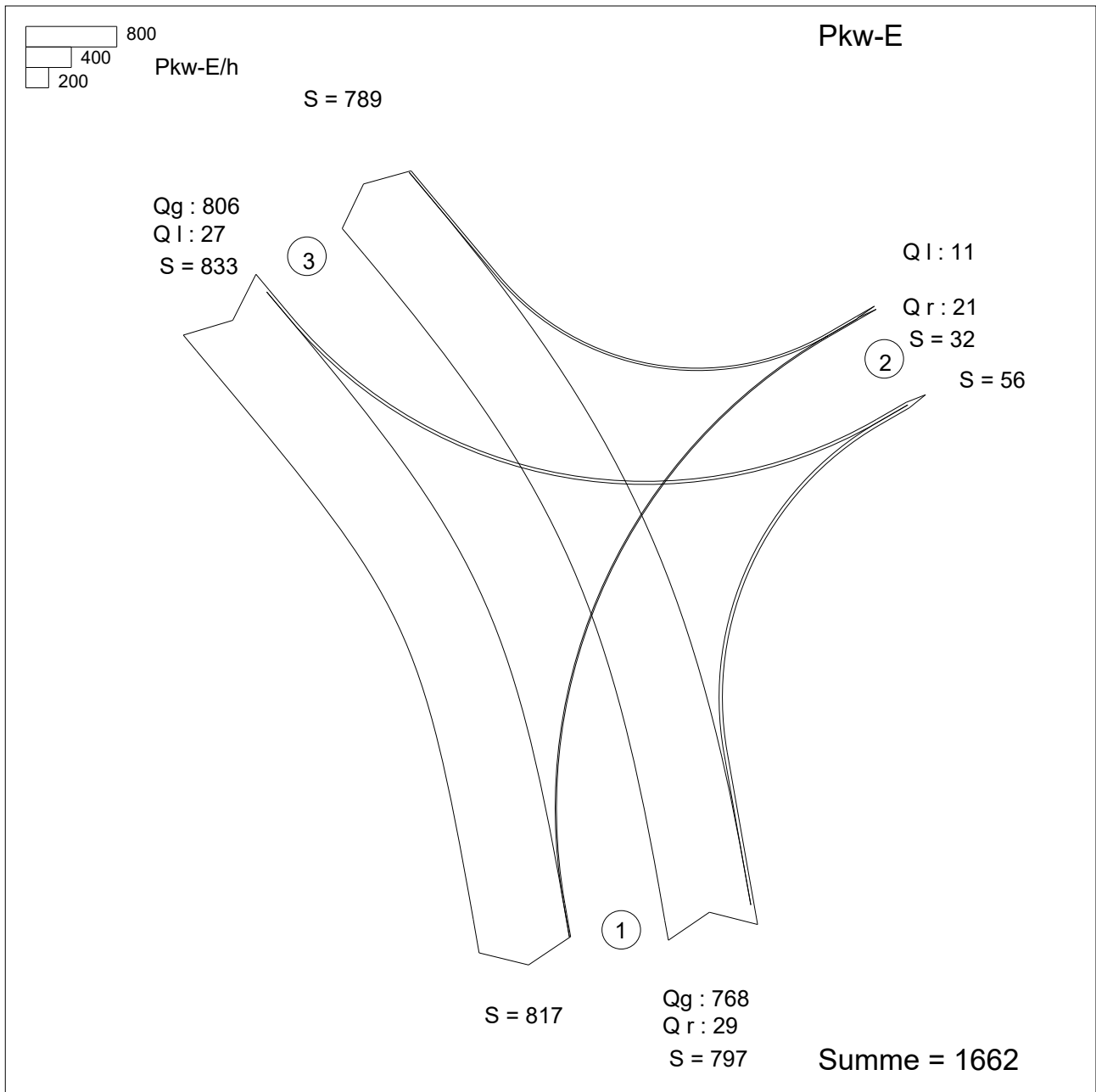
Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K4_ANF_AS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde 2024
 Datei : K4_ANF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 768 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 29 | | | | 1600 | | | | | A |
| | | | | | | | | | | | |
| 4 | | 11 | 6,5 | 3,2 | 1616 | 113 | | 35,3 | 1 | 1 | D |
| 6 | | 21 | 5,9 | 3,0 | 783 | 461 | | 8,2 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 806 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 27 | 5,5 | 2,8 | 797 | 519 | | 7,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 833 | | | | 1800 | 7 + 8 | 3,7 | 3 | 4 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

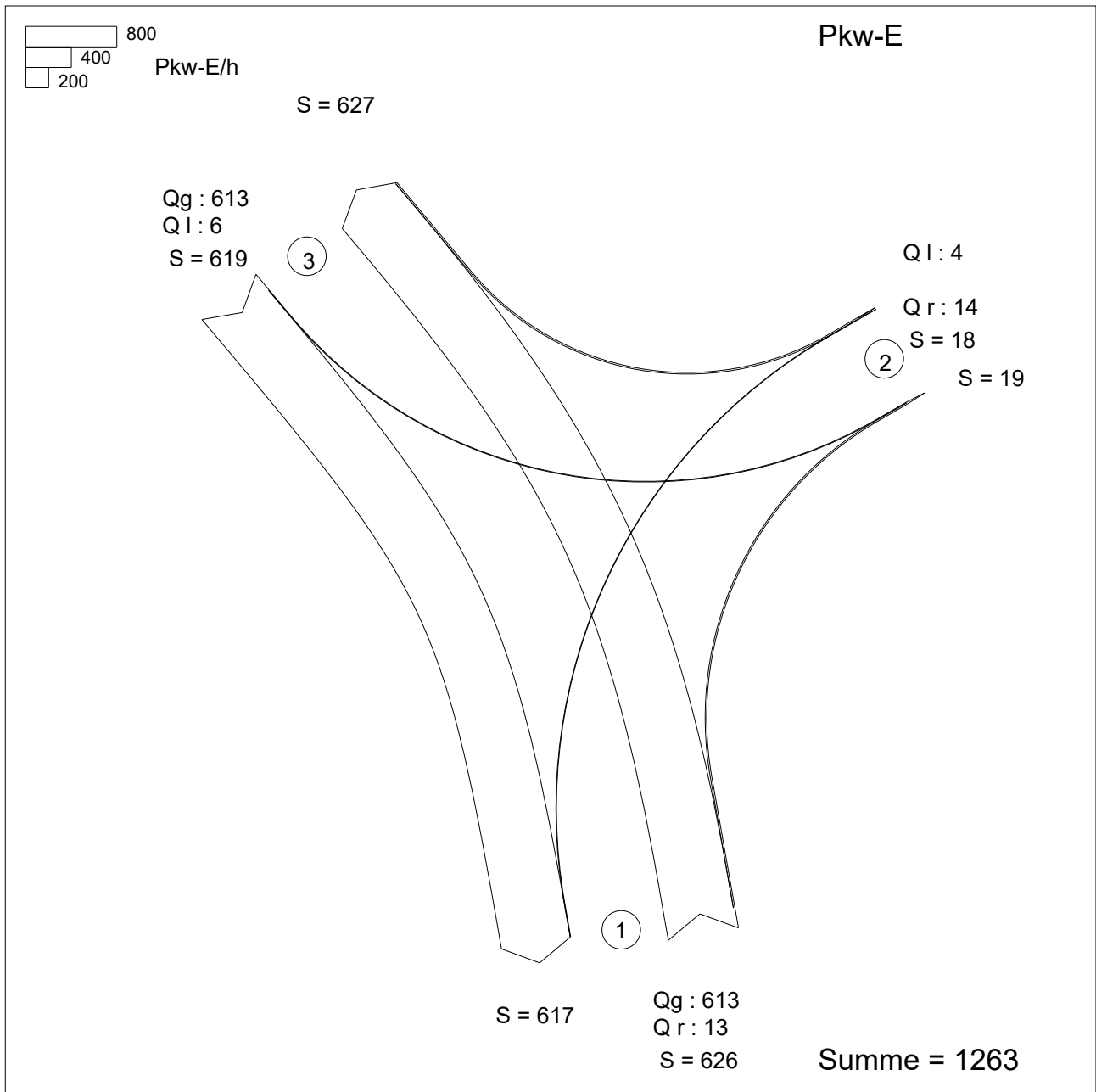
Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

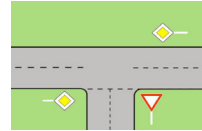
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PNF_MS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PNF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 613 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 13 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 4 | 6,5 | 3,2 | 1239 | 205 | | 17,9 | 1 | 1 | B |
| 6 | | 14 | 5,9 | 3,0 | 620 | 563 | | 6,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 613 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 6 | 5,5 | 2,8 | 626 | 630 | | 5,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 619 | | | | 1800 | 7 + 8 | 3,0 | 2 | 3 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

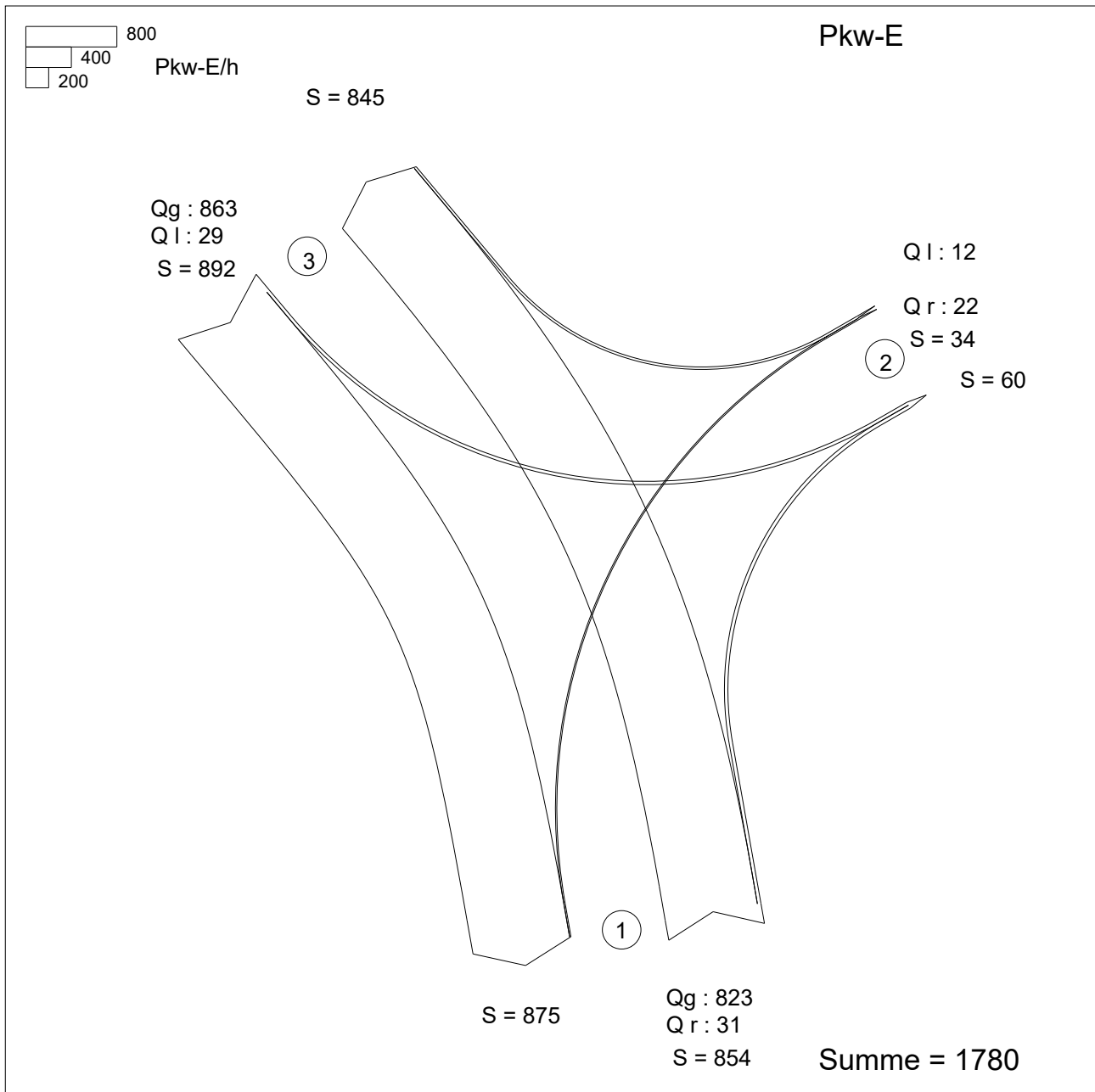
Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

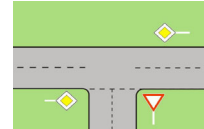
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PNF_AS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PNF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 823 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 31 | | | | 1600 | | | | | A |
| | | | | | | | | | | | |
| 4 | | 12 | 6,5 | 3,2 | 1731 | 94 | | 43,9 | 1 | 1 | D |
| 6 | | 22 | 5,9 | 3,0 | 839 | 431 | | 8,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 863 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 29 | 5,5 | 2,8 | 854 | 486 | | 7,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 892 | | | | 1800 | 7 + 8 | 4,0 | 3 | 5 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

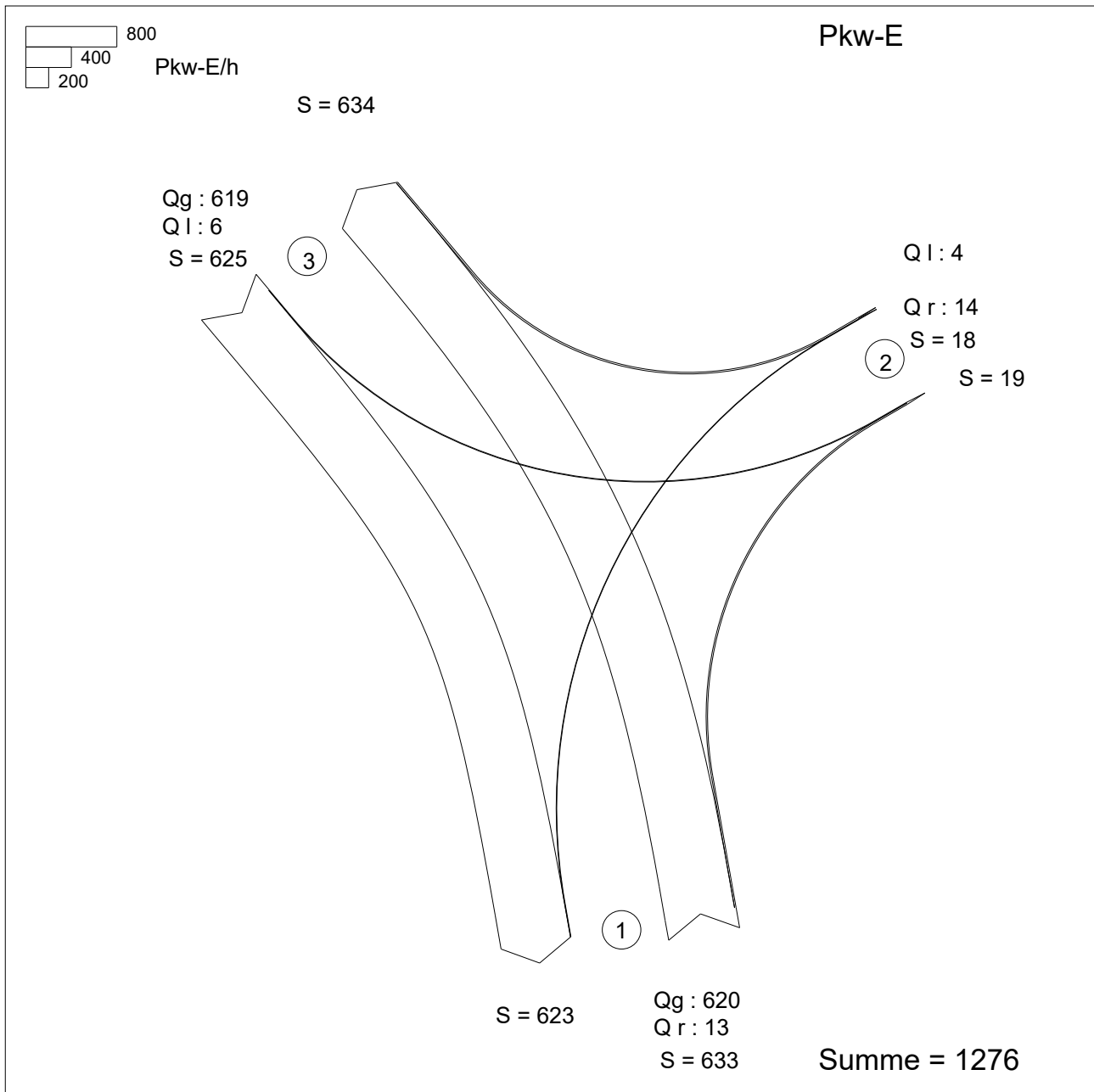
Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PPF_MS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Morgendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PPF_MS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 620 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 13 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 4 | 6,5 | 3,2 | 1252 | 202 | | 18,2 | 1 | 1 | B |
| 6 | | 14 | 5,9 | 3,0 | 627 | 558 | | 6,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 619 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 6 | 5,5 | 2,8 | 633 | 625 | | 5,8 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 625 | | | | 1800 | 7 + 8 | 3,1 | 2 | 3 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

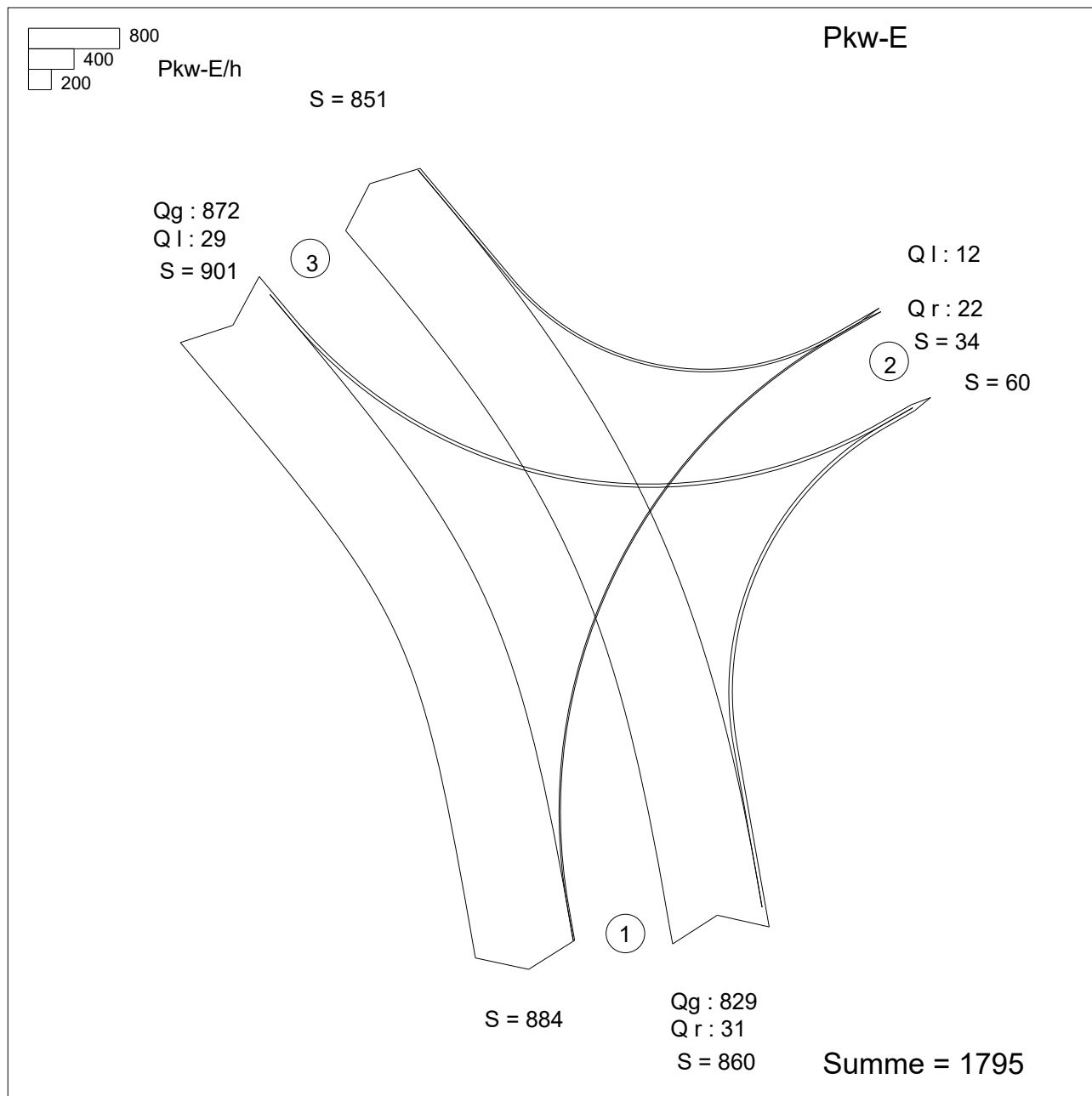
Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

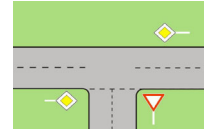
Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PPF_AS.kob



Zufahrt 1: Memminger Straße
 Zufahrt 2: Bauerngasse
 Zufahrt 3: Ulmer Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bellenberg - B-Plan Ortsmitte III
 Knotenpunkt : K 4: Ulmer Str. (St 2031) / Memminger Str. (St 2031) / Bauerngasse
 Stunde : Prognose-Planfall 2040: Abendliche Spitzenstunde
 Datei : K4_PPF_AS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 829 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 31 | | | | 1600 | | | | | A |
| | | | | | | | | | | | |
| 4 | | 12 | 6,5 | 3,2 | 1746 | 92 | | 45,0 | 1 | 1 | D |
| 6 | | 22 | 5,9 | 3,0 | 845 | 427 | | 8,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 872 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 29 | 5,5 | 2,8 | 860 | 483 | | 7,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 901 | | | | 1800 | 7 + 8 | 4,0 | 3 | 5 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Memminger Straße

Ulmer Straße

Nebenstrasse : Bauerngasse

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.20

Gemeinde Bellenberg - Bebauungsplanverfahren BP "Ortsmitte III"

Ermittlung von Kenngrößen für Lärmberechnung nach RLS-19
Analyse-Nullfall 2024

| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q5 | Q6 | Q7 | Q8 | Q9 | Q10 | Q11 | Q12 | Q13 | Q14 | |
|---|-------------------------------------|--------------------|------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------|------------------------|-------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|------|
| Zählstationen Tag (6 - 22 Uhr) | K1_01_Unter Straße (St 2031) nördl. | K1_02_Am Kirchberg | K1_03_Unter Straße (St 2031) södl. | K1_04_Pfarrer-Hölch-Straße | K4_05_Unter Straße (St 2031) | K4_06_Meminger Straße (St 2031) | K4_07_Bauerngasse | K2_08_Bahnstraße östl. | K2_09_Bahnstraße westl. | K2_10_Werkstraße | K2_11_Schulstraße | K3_012_Pfarrer-Hölch-Straße östl. | K3_013_Kirchplatz | K3_014_Pfarrer-Hölch-Straße södl. | |
| | Krad (6-22 Uhr) | 139 | 0 | 142 | 3 | 123 | 4 | 41 | 37 | 4 | 6 | 1 | 0 | 1 | |
| | Pkw (16h) | 14.898 | 57 | 14.918 | 411 | 14.944 | 752 | 5.488 | 5.304 | 766 | 902 | 176 | 79 | 97 | |
| | Lkw1 (6-22 Uhr) | 470 | 3 | 471 | 6 | 420 | 421 | 7 | 162 | 161 | 34 | 4 | 2 | 2 | |
| | Lkw2 (6-22 Uhr) | 203 | 0 | 203 | 0 | 193 | 193 | 0 | 18 | 18 | 2 | 0 | 0 | 0 | |
| | DTV _{Tag} | 15.710 | 60 | 15.734 | 420 | 15.680 | 15.591 | 763 | 5.709 | 5.520 | 823 | 181 | 81 | 100 | |
| | Krad (22-6 Uhr) | 7 | 0 | 7 | 0 | 9 | 9 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Pkw (22-6 Uhr) | 858 | 3 | 852 | 13 | 849 | 847 | 16 | 254 | 248 | 25 | 25 | 2 | 0 | |
| | Lkw1 (22-6 Uhr) | 21 | 0 | 21 | 0 | 26 | 25 | 1 | 15 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Lkw2 (22-6 Uhr) | 15 | 0 | 15 | 0 | 11 | 11 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Verkehr über 24h | DTV _{Tag+Nacht} | 901 | 3 | 895 | 13 | 895 | 892 | 17 | 272 | 266 | 25 | 2 | 2 | 0 | |
| | DTV _{Tag, 2h} | 16.611 | 63 | 16.629 | 433 | 16.575 | 16.483 | 780 | 5.981 | 5.786 | 848 | 967 | 183 | 100 | |
| | SV _{Tag, 2h} | 709 | 3 | 710 | 6 | 650 | 650 | 8 | 196 | 195 | 33 | 34 | 4 | 2 | |
| | SV _{Tag, 2h} [%] | 4,3% | 4,8% | 4,3% | 1,4% | 3,9% | 3,9% | 1,0% | 3,3% | 3,4% | 3,9% | 3,5% | 2,4% | 2,0% | |
| | Faktor k1 (DTV = k1 * DTV) | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | |
| | Gesamtverkehr DTV | 14.784 | 56 | 14.800 | 395 | 14.752 | 14.670 | 694 | 5.323 | 5.150 | 755 | 861 | 163 | 74 | 89 |
| | Faktor k2 (SV = k2 * SVW) | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | |
| | Schwerverkehr SV | 574 | 2 | 575 | 24 | 527 | 527 | 6 | 159 | 158 | 27 | 28 | 3 | 2 | 2 |
| | M _{Tag} | 874 | 4 | 876 | 5 | 873 | 868 | 43 | 318 | 308 | 46 | 53 | 11 | 5 | 6 |
| | P _{best, Tag} [%] | 0,9% | 0,0% | 0,9% | 0,7% | 0,8% | 0,8% | 0,9% | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,0% | 1,0% |
| Tagverkehr (06:00 - 22:00 Uhr) | P _{best, Tag} [%] | 3,0% | 5,0% | 3,0% | 1,4% | 2,7% | 2,7% | 0,9% | 2,8% | 2,9% | 3,8% | 2,2% | 2,5% | 2,0% | |
| | P _{best, Tag} [%] | 1,3% | 0,0% | 1,3% | 0,6% | 1,2% | 1,2% | 0,0% | 0,3% | 0,3% | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | |
| | M _{Nacht} | 101 | 1 | 100 | 2 | 100 | 100 | 2 | 31 | 30 | 3 | 1 | 1 | 0 | |
| | P _{best, Nacht} [%] | 0,8% | 0,0% | 0,8% | 0,0% | 1,0% | 1,0% | 0,0% | 0,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | |
| | P _{best, Nacht} [%] | 2,3% | 0,0% | 2,3% | 0,0% | 2,9% | 2,8% | 5,9% | 5,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | |
| | P _{best, Nacht} [%] | 1,7% | 0,0% | 1,7% | 0,0% | 1,2% | 1,2% | 0,0% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | |
| | Klassifizierung | L | L | G | G | L | L | G | G | G | G | G | G | G | G |
| | M _{Tag} | 0,0591 | 0,0713 | 0,0592 | 0,0623 | 0,0592 | 0,0619 | 0,0597 | 0,0698 | 0,0609 | 0,0616 | 0,0675 | 0,0677 | 0,0674 | |
| | M _{Nacht} | 0,0068 | 0,0178 | 0,0068 | 0,0052 | 0,0068 | 0,0029 | 0,0068 | 0,0058 | 0,0040 | 0,0035 | 0,0061 | 0,0135 | 0,0000 | |
| | M _{Tag} / [Kz/h] | 0,0575 | 0,0675 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | |
| zum Vergleich: Lärmengrößen nach RLS-19, Tabelle 2 | P _{Lärm, Tag} [%] | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | |
| | P _{Lärm, Tag} [%] | 5% | 5% | 4% | 4% | 5% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | |
| | M _{Nacht} / [Kz/h] | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | |
| | P _{Lärm, Nacht} [%] | 5% | 5% | 3% | 3% | 5% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | |
| | P _{Lärm, Nacht} [%] | 6% | 6% | 4% | 4% | 6% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | |

Gemeinde Bellenberg - Bebauungsplanverfahren BP "Ortsmitte III"

Ermittlung von Kenngrößen für Lärmberechnung nach RLS-19

Prognose-Nullfall 2040

| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q5 | Q6 | Q7 | Q8 | Q9 | Q10 | Q11 | Q12 | Q13 | Q14 | | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|--------------------|------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------|------------------------|-------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|-----|----|-----|
| Zählstation Tag (6 - 22 Uhr) | K1_01_Unter Straße (St 2031) nördl. | K1_02_Am Kirchberg | K1_03_Unter Straße (St 2031) südl. | K1_04_Pfarrer-Hölch-Straße | K4_05_Unter Straße (St 2031) | K4_06_Meminger Straße (St 2031) | K4_07_Bauerngasse | K2_08_Bahnstraße östl. | K2_09_Bahnstraße westl. | K2_10_Werkstraße | K2_11_Schulstraße | K3_012_Pfarrer-Hölch-Straße östl. | K3_013_Kirchplatz | K3_014_Pfarrer-Hölch-Straße südl. | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zählstation Nacht (22 - 6 Uhr) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DTV _{Tag} | 16.843 | 64 | 16.869 | 440 | 15.990 | 15.892 | 440 | 15.990 | 15.892 | 805 | 5.872 | 5.675 | 841 | 965 | 188 | 85 | 104 |
| PKW (6-22 Uhr) | 15.941 | 61 | 15.962 | 7 | 470 | 472 | 8 | 181 | 180 | 35 | 38 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| LKW1 (6-22 Uhr) | 526 | 3 | 528 | 0 | 216 | 216 | 0 | 20 | 20 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LKW2 (6-22 Uhr) | 227 | 0 | 227 | 0 | 216 | 216 | 0 | 20 | 20 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DTV _{Nacht} | 16.843 | 64 | 16.869 | 450 | 16.808 | 16.713 | 817 | 6.118 | 5.915 | 882 | 1.010 | 184 | 87 | 107 | | | |
| PKW (22-6 Uhr) | 918 | 3 | 912 | 14 | 908 | 906 | 17 | 272 | 285 | 27 | 27 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LKW1 (22-6 Uhr) | 24 | 0 | 24 | 0 | 29 | 28 | 1 | 17 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LKW2 (22-6 Uhr) | 17 | 0 | 17 | 0 | 12 | 12 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DTV _{gesamt} | 966 | 3 | 959 | 14 | 960 | 956 | 18 | 292 | 285 | 27 | 27 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DTV _{SV, 2h} | 17.809 | 88 | 17.829 | 464 | 17.788 | 17.669 | 835 | 6.409 | 6.201 | 909 | 1.036 | 186 | 89 | 107 | | | |
| SV _{2h} | 794 | 3 | 795 | 7 | 728 | 728 | 9 | 220 | 218 | 37 | 38 | 4 | 2 | 2 | | | |
| SV _{2h, 2h} | 4,5% | 5,0% | 4,5% | 1,4% | 4,1% | 4,1% | 1,1% | 3,4% | 3,5% | 4,1% | 3,7% | 2,3% | 2,5% | 2,1% | | | |
| Faktor k1 (DTV = k1 * DTV) | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | | | |
| Gesamtverkehr DTV | 15.850 | 60 | 15.867 | 413 | 15.813 | 15.726 | 743 | 5.704 | 5.519 | 809 | 922 | 174 | 79 | 95 | | | |
| Faktor k2 (SV = k2 * SVW) | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | | | |
| Schwerverkehr SV | 643 | 3 | 644 | 5 | 590 | 590 | 7 | 178 | 177 | 30 | 31 | 4 | 2 | 2 | | | |
| M _{Tag} | 937 | 4 | 938 | 25 | 935 | 930 | 45 | 340 | 329 | 49 | 56 | 11 | 5 | 6 | | | |
| P _{best, Tag} | 0,9% | 0,0% | 0,9% | 0,7% | 0,8% | 0,8% | 0,5% | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,0% | 1,0% | | | |
| P _{best, Nacht} | 3,1% | 5,2% | 3,1% | 1,5% | 2,8% | 2,8% | 1,0% | 3,0% | 3,0% | 3,9% | 3,8% | 2,3% | 2,6% | 2,1% | | | |
| P _{best, Tag} | 1,3% | 0,0% | 1,3% | 0,6% | 1,3% | 1,3% | 0,0% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | | | |
| P _{best, Nacht} | 107 | 0 | 107 | 2 | 107 | 106 | 2 | 32 | 32 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | | | |
| M _{Nacht} | 0,8% | 0,0% | 0,8% | 0,0% | 1,0% | 1,0% | 0,0% | 0,7% | 0,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | | | |
| P _{best, Nacht} | 2,4% | 0,0% | 2,5% | 0,9% | 3,0% | 2,9% | 6,1% | 5,8% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | | | |
| P _{best, Nacht} | 1,7% | 0,0% | 1,8% | 0,0% | 1,3% | 1,3% | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | #DIV/0! | | | |
| Klassifizierung | L | L | G | G | L | L | G | G | G | G | G | G | G | G | | | |
| M _{Tag} | 0,0591 | 0,0591 | 0,0591 | 0,0606 | 0,0591 | 0,0591 | 0,0611 | 0,0597 | 0,0596 | 0,0607 | 0,0609 | 0,0618 | 0,0610 | 0,0625 | | | |
| M _{Nacht} | 0,0068 | 0,0059 | 0,0067 | 0,0038 | 0,0068 | 0,0068 | 0,0027 | 0,0057 | 0,0058 | 0,0037 | 0,0032 | 0,0014 | 0,0030 | 0,0000 | | | |
| M _{Tag} | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | | | |
| P _{best, Tag} | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | | | |
| P _{best, Nacht} | 5% | 5% | 4% | 4% | 5% | 5% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | | | |
| M _{Nacht} | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | | | |
| P _{best, Nacht} | 5% | 5% | 3% | 3% | 5% | 5% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | | | |
| P _{best, Nacht} | 6% | 6% | 4% | 4% | 6% | 6% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | | | |

Gemeinde Bellenberg - Bebauungsplanverfahren BP "Ortsmitte III"

Ermittlung von Kenngrößen für Lärmberechnung nach RLS-19

Prognose-Planfall 2040

| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q5 | Q6 | Q7 | Q8 | Q9 | Q10 | Q11 | Q12 | Q13 | Q14 | |
|--|---------------------------------------|--------------------|------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------|------------------------|-------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|--------|
| Zählstationen Tag (6 - 22 Uhr) | K1_01_Unter Straße (St 2031) nördl. | K1_02_Am Kirchberg | K1_03_Unter Straße (St 2031) södl. | K1_04_Pfarrer-Hölch-Straße | K4_05_Unter Straße (St 2031) | K4_06_Meminger Straße (St 2031) | K4_07_Bauerngasse | K2_08_Bahnstraße östl. | K2_09_Bahnstraße westl. | K2_10_Weikstraße | K2_11_Schulstraße | K3_012_Pfarrer-Hölch-Straße östl. | K3_013_Kirchplatz | K3_014_Pfarrer-Hölch-Straße södl. | |
| | Krad (6-22 Uhr) | 150 | 0 | 153 | 4 | 133 | 135 | 4 | 44 | 40 | 4 | 7 | 2 | 2 | |
| | Pkw (16h) | 16.068 | 62 | 16.106 | 593 | 16.152 | 16.049 | 809 | 5.937 | 5.727 | 846 | 1.013 | 317 | 87 | 235 |
| | Lkw1 (6-22 Uhr) | 530 | 3 | 531 | 10 | 478 | 479 | 7 | 189 | 185 | 37 | 46 | 6 | 0 | 2 |
| | Lkw2 (6-22 Uhr) | 229 | 0 | 229 | 0 | 220 | 220 | 0 | 21 | 21 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | DTV _{Tag} | 16.976 | 65 | 17.020 | 607 | 16.983 | 16.883 | 821 | 6.191 | 5.973 | 889 | 1.066 | 324 | 87 | 239 |
| Zählstationen Nacht (22 - 6 Uhr) | Krad (22-6 Uhr) | 8 | 0 | 8 | 0 | 10 | 10 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Pkw (8h) | 925 | 3 | 920 | 19 | 918 | 915 | 17 | 275 | 288 | 27 | 28 | 4 | 2 | 0 |
| | Lkw1 (22-6 Uhr) | 24 | 0 | 24 | 0 | 30 | 28 | 1 | 18 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Lkw2 (22-6 Uhr) | 17 | 0 | 17 | 0 | 13 | 13 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | DTV _{Nacht} | 974 | 3 | 968 | 19 | 969 | 966 | 18 | 296 | 288 | 27 | 28 | 4 | 2 | 0 |
| | DTV _{24h} | 17.950 | 68 | 17.988 | 626 | 17.952 | 17.849 | 839 | 6.487 | 6.261 | 916 | 1.094 | 328 | 89 | 239 |
| Verkehr über 24h | SV _{24h} | 799 | 3 | 801 | 10 | 740 | 740 | 8 | 229 | 224 | 39 | 46 | 6 | 0 | 2 |
| | SV _{24h} [%] | 4,5% | 4,4% | 4,5% | 1,6% | 4,1% | 4,1% | 1,0% | 3,5% | 3,6% | 4,3% | 4,2% | 1,8% | 0,0% | 0,8% |
| | Faktor k1 (DTV = k1 * DTV) | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 | 0,89 |
| | Gesamtverkehr DTV | 15.976 | 61 | 16.009 | 557 | 15.977 | 15.886 | 747 | 5.773 | 5.572 | 815 | 974 | 292 | 79 | 213 |
| | Faktor k2 (SV = k2 * SVW) | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 | 0,81 |
| | Schwerverkehr SV | 647 | 2 | 649 | 8 | 599 | 599 | 6 | 185 | 181 | 32 | 37 | 5 | 0 | 2 |
| | M _{Tag} | 944 | 4 | 947 | 34 | 945 | 939 | 46 | 344 | 332 | 49 | 59 | 18 | 5 | 13 |
| | P _{best,Tag} [%] | 0,9% | 0,0% | 0,9% | 0,7% | 0,8% | 0,8% | 0,5% | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,0% | 1,0% |
| | P _{best,Tag} [%] | 3,1% | 4,6% | 3,1% | 1,6% | 2,8% | 2,8% | 0,9% | 3,1% | 3,1% | 4,1% | 4,3% | 1,8% | 0,0% | 0,8% |
| | P _{best,Tag} [%] | 1,3% | 0,0% | 1,3% | 0,0% | 1,3% | 1,3% | 0,0% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr) | M _{Nacht} | 108 | 0 | 108 | 2 | 108 | 107 | 2 | 33 | 32 | 3 | 3 | 0 | 0 | |
| | P _{best,Nacht} [%] | 0,8% | 0,0% | 0,8% | 0,0% | 1,0% | 1,0% | 0,0% | 0,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | |
| | P _{best,Nacht} [%] | 2,4% | 0,0% | 2,4% | 0,0% | 3,1% | 2,9% | 5,5% | 5,9% | 6,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | |
| | P _{best,Nacht} [%] | 1,7% | 0,0% | 1,7% | 0,0% | 1,3% | 1,3% | 0,0% | 0,4% | 0,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | |
| | Klassifizierung | L | L | G | G | L | L | G | G | G | G | G | G | G | G |
| | M _{Tag} | 0,0591 | 0,0591 | 0,0606 | 0,0591 | 0,0591 | 0,0591 | 0,0611 | 0,0597 | 0,0596 | 0,0607 | 0,0609 | 0,0618 | 0,0610 | 0,0625 |
| | M _{Nacht} | 0,0068 | 0,0060 | 0,0067 | 0,0037 | 0,0068 | 0,0068 | 0,0027 | 0,0057 | 0,0058 | 0,0037 | 0,0032 | 0,0014 | 0,0031 | 0,0000 |
| | M _{Tag} / M _{Nacht} | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 | 0,0575 |
| | P _{best,Tag} [%] | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| | P _{best,Nacht} [%] | 5% | 5% | 5% | 4% | 5% | 5% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% |
| zum Vergleich: Lärmschutzwand nach RLS-19, Tabelle 2 | M _{Tag} | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | 0,0100 | |
| | M _{Nacht} | 5% | 5% | 3% | 3% | 5% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | |
| | P _{best,Tag} [%] | 6% | 6% | 4% | 4% | 6% | 6% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | |
| | P _{best,Nacht} [%] | 6% | 6% | 4% | 4% | 6% | 6% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | |