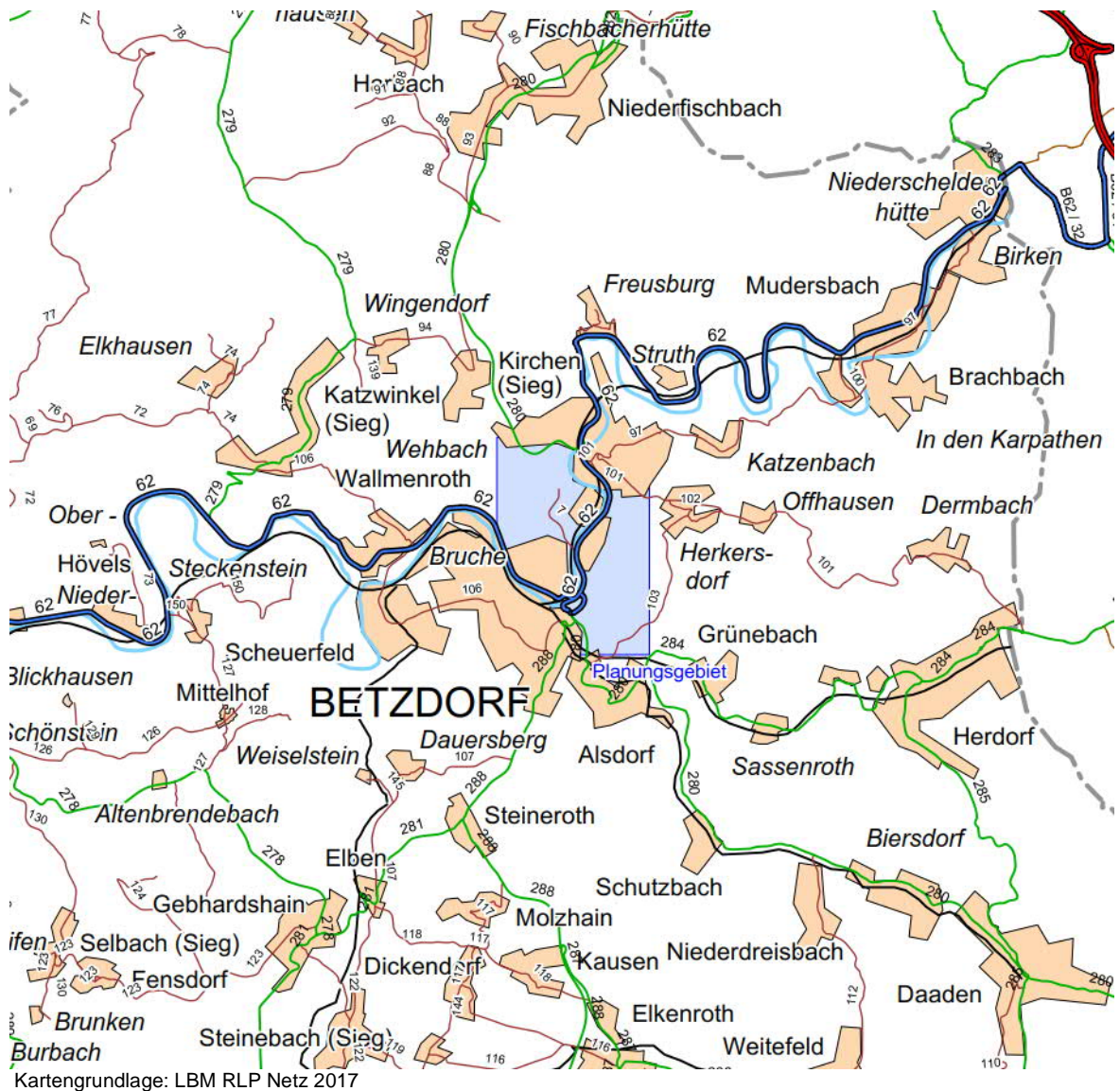


Verkehrsuntersuchung



B62 zwischen Betzdorf und Kirchen

AUFTRAGGEBER: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

BEARBEITUNG: VERTEC
Ingenieurbüro für **Ver**kehrsplanung und **-technik**
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30 36 20
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

Patrick Berens, Dr. Andrea Breßler, Johanna Ditt, Markus Werhan (Ver-
kehrsplanung)
Gerald Böckling (Graphik und Layout)

Urheberrecht: Dieses Werk und alle seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verbreitung und Verwertung außerhalb der im Urheberrechtsgesetz (UrhG) gesetzten Grenzen ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

B62 ZWISCHEN BETZDORF UND KIRCHEN

2020

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE	3
1.	Verkehrserhebungen	3
1.1	Konzeption und Durchführung	3
1.2	Ergebnisse der Gerätezählung	5
1.3	Ergebnisse der Knotenstromzählungen	6
1.4	Verflechtungsvorgänge	9
2.	Analyse-Nullfall	11
2.1	Verkehrsmodell	11
2.2	Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	13
3.	Verkehrssicherheit	19
4.	Fazit aus der Analyse	21
C	PROGNOSE DES VERKEHRSAUFKOMMENS	22
1.	Allgemeine Verkehrsentwicklung	22
2.	Lokale Strukturentwicklungen	23
D	PLANFÄLLE	24
1.	Prognose-Nullfall 2030 (P0)	24
1.1	Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	25
2.	Planfall P0+ 2030: Hellerkreisel	27
2.1	Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss im Bereich Hellerkreisel	31
2.2	Entwicklungen weiterer Maßnahmen - südlicher Bereich	37
2.3	Entwicklung von Maßnahmen für den nördlichen Bereich	39
3.	Lärmeingangswerte	44
E	SYNOPSIS UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG	50

LITERATUR**56****ANHANG**

- **Abbildungen**
 - **Materialteil**
 - **Übersicht Untersuchungsraum (DIN A3)**
-

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

B62 ZWISCHEN BETZDORF UND KIRCHEN

2020

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

Die Bundesstraße B62 durchquert das nördliche Rheinland-Pfalz von der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen bei Siegen bis zur B256 bei Hamm (Sieg) und folgt dabei weitestgehend dem Flusslauf der Sieg. Als Verbindung zwischen den Mittelzentren Betzdorf, Kirchen und Wissen sowie in Verbindung mit der B256 auch von Altenkirchen mit dem Oberzentrum Siegen und der Bundesautobahn A45 stellt sie eine der wichtigsten Verkehrsachsen im oberen Westerwald dar. Durch die Anbindung der L288 in Betzdorf besteht außerdem die Verbindung in Richtung Hachenburg, A3 und Koblenz sowie über die L280 in Kirchen nach Freudenberg und die A45.

Dementsprechend ist die B62 als Nord-Süd-Verbindung der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumige Verbindung) und als Ost-West-Verbindung der Verbindungsfunktionsstufe II (überregionale Verbindung) gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zugeordnet.

Insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehre in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung ist die zwischen Betzdorf und Kirchen gemeinsam genutzte B62 stark belastet. Es kommt regelmäßig zu Staus und Verkehrsbehinderungen.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden die betroffenen Knotenpunkte der B62 zwischen Betzdorf und Kirchen analysiert mit dem Ziel, eine Verbesserung des Verkehrsablaufes zu erreichen. Des Weiteren wird der geplante Umbau des Knotenpunktes B62 / L280 / L288 ("Hellerkreisel") als Prognose-Nullfall (P0+) berücksichtigt. Darauf aufbauend werden Lösungsvorschläge für die Verkehrsführung und Knotenpunktgestaltung entlang der B62 entwickelt.

Die Verkehrsuntersuchung beinhaltet die folgenden **Aufgabenstellungen**:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte
- Erstellen eines Verkehrsmodells auf Grundlage der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Verkehrsmengenprognose für das Prognosejahr 2030
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen der Planungsmaßnahmen

Anhang

Eine Übersicht des Untersuchungsraums im DIN A3-Format mit den verwendeten Querschnitts- und Knotenpunktsbezeichnungen befindet sich im Anhang am Ende des Berichts.

B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

1. Verkehrserhebungen

1.1 Konzeption und Durchführung

Abb. B1 Die Konzeption der durchgeführten Erhebungen ist in der Abbildung B1 dargestellt.

Eine **Gerätezahlung** wurde im Zuge der B62 Betzdorfer Straße für die Dauer von einer Woche vom **19.04.2018 bis 25.04.2018** durchgeführt. Mithilfe dieser Dauerzahlung werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen abgesichert, auf Tageswerte hochgerechnet und in den Kontext einer gesamten normalen Verkehrswoche gestellt. Es werden weitergehende zuverlässige Angaben, z.B. für die Nachtstunden und die Verkehrsabsenkungen an den Wochenenden gewonnen, die für die Ermittlung des "Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs" (DTV) notwendig sind. Die Gerätezahlungen erfolgten richtungsbezogen in ½-Std.-Intervallen, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr.

Die **Knotenstromerhebungen** fanden an folgenden Stellen statt:

- **K1** L288 Steinerother Straße / Tiergartenstraße
- **K2** L288 Steinerother Straße / Hellerstraße (LSA)
- **K3** L280 Friedrichstraße / L288 Steinerother Straße (LSA)
- **K4** B62 St. Barbara-Tunnel / L280 Friedrichstraße / Polizei
- **K5** B62 Friedrichstraße / Decizer Straße
- **K6** B62 Friedrichstraße / B62 Wilhelmstraße
- **K7** B62 Kirchener Straße / B62 St. Barbara-Tunnel
- **K8** B62 Kirchener Straße / Zufahrt Gewerbebetriebe Kirchener Straße (LSA)
- **K9** B62 Kirchener Straße / Struthofstraße
- **K10** B62 Betzdorfer Straße / Bahnhofstraße / Lindenstraße (LSA)

- **K11** B62 Siegener Straße / L280 Jungenthaler Straße (LSA)
- **K12** B62 Wilhelmstraße / Contermannstraße (KVP)

Die Knotenpunktzählungen fanden am **Donnerstag, den 19.04.2018** im Zeitbereich **6.00 bis 19.00 Uhr** statt. Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BAST-Standard vorgenommen.

Die Knotenstromzählungen bilden die Grundlage, bestehende Verkehrsströme zu erkennen und Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Verträglichkeit zusätzlicher Verkehrsmengen durchzuführen.

Weiterhin wurden **Zählungen der Verflechtungsvorgänge** im Bereich zwischen den Portalen außerhalb des St. Barbara-Tunnel durchgeführt:

- **V1** B62 in Betzdorf zwischen K7 und K6
- **V2** B62 in Betzdorf zwischen K6 und K5
- **V3** B62 in Betzdorf zwischen K5 und K4

Diese Erhebungen fanden ebenfalls am **Donnerstag, den 19.04.2018** im Zeitbereich **6.00 bis 19.00 Uhr** statt.

1.2 Ergebnisse der Gerätezählung

Aufgrund der hohen Belastungen im Zuge der B62 wurden zur Erfassung des Querschnitts jeweils ein Gerät pro Fahrtrichtung eingesetzt. Somit wurde sichergestellt, dass sämtliche Verkehre erfasst wurden. Die einzelnen Richtungen wurden anschließend zusammengefasst.

Die Ergebnisse der Gerätezählungen werden nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt ausgewertet und als Wochenganglinie aufbereitet.

Abb. B2

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von rund **23.000 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt mit im Mittel ca. 1.200 Fahrzeugen einen Anteil von **ca. 5,2%**. Die maximale Belastung wird am Freitag mit rd. 24.500 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 12.800 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung der einzelnen Fahrtrichtungen zeigt nahezu **symmetrische Richtungsbelastungen**. Es lässt sich ein geringer Belastungsüberhang in Fahrtrichtung Kirchen (Norden) feststellen.

Für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen wird i.d.R. die Belastung an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) herangezogen. Die Belastungen am Erhebungstag der Knotenpunktzählungen (19.04.2018) liegen mit 23.217 Kfz/d im unmittelbaren Bereich des Normalwerktagmittels. Somit ist sichergestellt, dass plausibles und belastbares Datenmaterial in die Untersuchung eingeht.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Gerätezählung sind dem Materialteil beigelegt.

1.3 Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Abb. B3, B4

Die Abbildungen B3 (Gesamtverkehr) und B4 (Schwerverkehr) zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Tagesverkehr. Die Hochrechnung der Erhebungsergebnisse auf Tagesbelastungen erfolgte mit Faktoren aus der Gerätezählung.

In der folgenden Tabelle B1 sind die **Knotenpunktbelastungen** für den Tagesverkehr zusammengefasst:

Tab. B1 Knotenbelastungen Analyse 24h

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 L288 Steinerother Straße / Tiergartenstraße	24.900
K2 L288 Steinerother Straße / Hellerstraße (LSA).	23.100
K3 L280 Friedrichstraße / L288 Steinerother Straße (LSA)	30.900
K4 B62 St. Barbara-Tunnel / L280 Friedrichstraße / Zufahrt Polizei	33.100
K5 B62 Friedrichstraße / Decizer Straße	21.300
K6 B62 Friedrichstraße / B62 Wilhelmstraße	29.500
K7 B62 Kirchener Straße / B62 St. Barbara-Tunnel	32.300
K8 B62 Kirchener Straße / Zufahrt Gewerbebetriebe Kirchener Straße (LSA)	28.000
K9 B62 Kirchener Straße / Struthofstraße	26.700
K10 B62 Betzdorf Straße / Bahnhofstraße / Lindenstraße (LSA)	27.500
K11 B62 Siegenger Straße / L280 Jungenthaler Straße (LSA)	21.900
K12 B62 Wilhelmstraße / Contermannstraße (KVP)	21.900

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Knoten im Zuge der B62 (K4 bis K12) weisen Einfahrmengen von **rd. 21.300 - 33.100 Kfz/d** mit Schwerverkehrsanteilen von **ca. 3,5% - 5,8%**. Die Knotenpunkte im Zuge der L288 und der L280 sind mit **ca. 23.100 - 30.900 Kfz/d** und **ca. 3,9% - 4,1%** Schwerverkehrsanteilen ähnlich hoch

belastet. Dabei sind die Verkehrsbeziehungen entlang der Bundesstraße und der Landesstraßen am stärksten ausgeprägt.

Die Knotenpunkte im Bereich der Ein- und Ausfahrt des St. Barbara-Tunnels K4 und K7 sind mit Einfahrmengen von 33.100 Kfz/d bzw. 32.300 Kfz/d am höchsten belastet.

Die Verkehrsanalyse hat ergeben, dass die maßgebende Spitzenstunde am **Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr** und am **Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr** erreicht wird. Die Tabelle B2 fasst die Spitzenstundenbelastungen zusammen.

Tab. B2 Knotenbelastungen Spitzenstunden Analyse

Knotenpunkt	SPH VM [Kfz/h]	SPH NM [Kfz/h]
K1 L288 Steinerother Straße / Tiergartenstraße	1.600	1.900
K2 L288 Steinerother Straße / Hellerstraße (LSA).	1.500	1.800
K3 L280 Friedrichstraße / L288 Steinerother Straße (LSA)	2.100	2.400
K4 B62 St. Barbara-Tunnel / L280 Friedrichstraße / Zufahrt Polizei	2.200	2.500
K5 B62 Friedrichstraße / Decizer Straße	1.300	1.700
K6 B62 Friedrichstraße / B62 Wilhelmstraße	1.900	2.300
K7 B62 Kirchener Straße / B62 St. Barbara-Tunnel	2.400	2.500
K8 B62 Kirchener Straße / Zufahrt Gewerbebetriebe Kirchener Straße (LSA)	2.100	2.200
K9 B62 Kirchener Straße / Struthofstraße	2.200	2.100
K10 B62 Betzdorf Straße / Bahnhofstraße / Lindenstraße (LSA)	1.700	2.200
K11 B62 Siegerner Straße / L280 Jungenthaler Straße (LSA)	1.400	1.800
K12 B62 Wilhelmstraße / Contermannstraße (KVP)	1.400	1.600

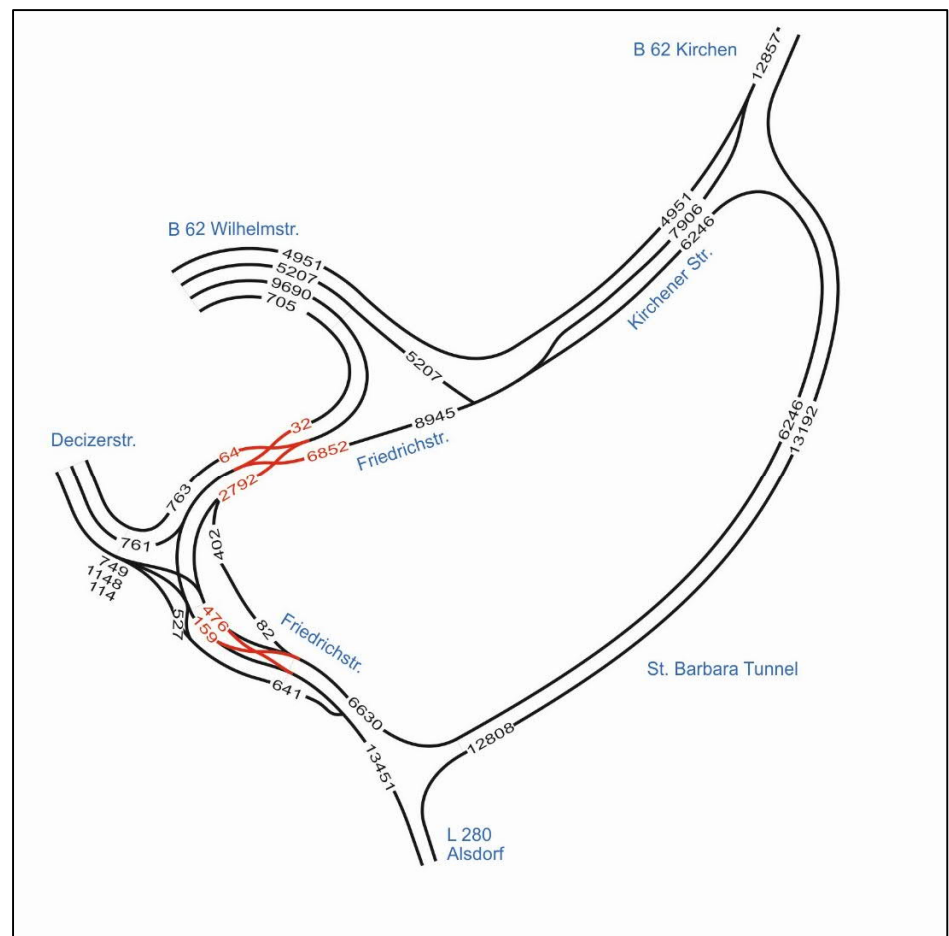
Tabelle enthält gerundete Werte

- Abb. B5, B6** Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde werden Einfahrmengen von rd. 1.300 - 2.400 Kfz/h an den untersuchten Knotenpunkten ausgewiesen. Im Zuge der B62 und der L288 sind die Verkehrsbelastungen am stärksten. An den südlich gelegenen Knotenpunkten ist ein geringer Belastungsüberhang in Fahrtrichtung Norden (Richtung Kirchen) erkennbar.
- Abb. B7, B8** In der Nachmittagsspitzenstunde betragen die Knotenpunktbelastungen rd. 1.600 - 2.500 Kfz/h. Auch hier sind die B62 und die L288 den stärksten Belastungen ausgesetzt. Ein Fluten in eine Fahrtrichtung ist nicht erkennbar.
- Materialteil** Die detaillierten Auswertungen der Knotenstromzählungen sind dem Materialteil beigelegt.

1.4 Verflechtungsvorgänge

Aus den Auswertungen der Knotenstromzählungen und der Kameras V1 bis V3 wurde die Fahrstreifenaufteilung im Bereich des Ringverkehrs Betzdorf hergeleitet.

Bild B1 Verflechtungen im Ringverkehr Betzdorf



Angaben in Kfz/d

Die meisten Verflechtungen im Bereich des Ringverkehrs finden auf der B62 zwischen der Wilhelmstraße und der Decizer Straße statt. Aus Richtung Kirchen bzw. aus dem St. Barbara-Tunnel ausfahrend wechseln rd. 6.800 Kfz/d von der linken auf die mittlere Spur. Umgekehrt wechseln ca. 2.800 Kfz/d von der Wilhelmstraße kommend auf die linke Spur, die im

weiteren Verlauf in den St. Barbara-Tunnel führt. Die übrigen Verflechtungen innerhalb dieses Bereichs belaufen sich auf deutlich unter 500 Kfz/d.

Die Verflechtungsvorgänge funktionieren augenscheinlich gut. Probleme gibt es hier lediglich, wenn es zu einem Rückstau vom Knotenpunkt K3 L280 Friedrichstraße / L288 Steinerother Straße kommt. Die Beobachtungen zeigen, dass hier zwar kein längerer Stau auftritt, aber allein das langsame Annähern führt aufgrund der hohen Belastungen schon zu Rückstauerscheinungen bis zum nördlichen Tunnelportal.

Bild B2 Beispiel: Rückstau am nördlichen Tunnelportal um 17:27 Uhr



2. Analyse-Nullfall

2.1 Verkehrsmodell

Auf Grundlage der erhobenen Daten wird ein EDV-Verkehrsmodell erstellt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei auf einen Korridor zwischen Kirchen und Betzdorf. Das Modell besteht aus Matrizen von Verkehrsbeziehungen sowie einem operationalen Straßennetz mit Verkehrszellen. Die Fahrbeziehungen werden auf das Straßennetz abgebildet, wodurch sich zukünftige Änderungen im Verkehrsbild ableiten und darstellen lassen.

Als Grundlage für die Erstellung des Modells liegt das Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz in der zugehörigen Modellierungssoftware VISUM (PTV Group) vor. Die Modellerstellung unterteilt sich in die folgenden Arbeitsschritte:

1. Erstellen eines Teilnetzes (Untersuchungsgebiet) aus dem vorliegenden großräumigen Rheinland-Pfalz-Modell
2. Übernahme aller Verkehrsbeziehungen aus dem Rheinland-Pfalz-Modell getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr
3. Verfeinerung der Zellstruktur in den Städten Betzdorf und Kirchen
4. Feinkalibrierung anhand der durchgeführten Knotenstromzählungen differenziert nach Leicht- und Schwerverkehr

Abb. B9, B10

Die Ergebnisse sind für den Tagesverkehr im **Analyse-Null-Fall** in Form von Streckenbelastungen (Gesamt- und Schwerverkehr) in den Abbildungen B9 und B10 dargestellt. Die Übereinstimmung zwischen Zähl- und Modellwerten ist insgesamt sehr hoch und liegt im Schnitt unter 5%.

Eine ausführliche Beschreibung der Analysebelastungen erfolgte bereits in den vorigen Kapiteln. Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im A0-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen.

Tab. B3 **Querschnittsbelastungen A0-Fall**

Querschnitt	A0-Fall		
	Gesamtverkehr [Kfz/d]	Schwerverkehr [SV-Fz/d]	[%]
Q1 L280 Jungenthaler Str.	14.500	870	6,0
Q2 B62 Siegener Str.	11.800	590	5,0
Q3 B62 Siegener Str.	17.700	1.060	6,0
Q4 B62 Betzdorfer Str.	23.300	1.160	5,0
Q5 B62 Kirchener Str.	26.200	1.190	4,5
Q6 B62 Wilhelmstr.	18.600	750	4,0
Q7 B62 (Einbahnring)	19.600	840	4,3
Q8 B62 (St. Barbara Tunnel))	19.300	850	4,4
Q9 L280 Friedrichstr.	13.400	460	3,4
Q10 L288 Steinerother Str.	19.600	910	4,6
Q11 L288 Steinerother Str.	18.800	840	4,5

Tabelle enthält gerundete Werte

Anhang

Die Lage der Querschnitte ist der Übersichtskarte im Anhang zu entnehmen.

2.2 Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Der Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufes erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen **HBS 2015** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV 2015).

Tab. B4

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird dabei nach den sechs Qualitätsstufen von A (ausgezeichnet) bis F (überlastet) unterschieden. Das der Beurteilung zu Grunde liegende Qualitätskriterium für plangleiche Knotenpunkte ist die mittlere Wartezeit. Maßgeblich für die Beurteilung eines Knotenpunktes ist jeweils der Einzelstrom mit der längsten mittleren Wartezeit:

Tab. B4 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

QSV	Beurteilung	mittlere Wartezeit (s/Fz)	
		ohne LSA	mit LSA
A: ausgezeichnet	Ungehinderter Verkehrsablauf, sehr kurze Wartezeiten	≤ 10	≤ 20
B: gut	Nebenströme sind beeinflusst, Wartezeiten kurz	≤ 20	≤ 35
C: befriedigend	Staubildung in den Nebenströmen, Wartezeiten spürbar	≤ 30	≤ 50
D: noch stabil	Merklicher Stau im Nebenstrom, Reststau bei LSA nach Grünende. Wartezeiten beträchtlich	≤ 45	≤ 70
E: instabil	Staus bauen sich bei der vorh. Belastung nicht mehr regelmäßig ab, sehr große Wartezeiten	> 45	> 70
F: überlastet	Zufluss ist größer als die Kapazität, langer, ständig wachsender Stau	---	---

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes

LSA: Lichtsignalanlage

Tab. B5 Geometrie der Knotenpunkte

Knotenpunkt		Geometrie	DTV _w [Kfz/d]	Bemerkungen
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorfahrt	24.900	
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	23.100	
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	30.900	
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorfahrt	33.100	durch Einbahnring Konflikte nur mit Zufahrt Polizei
K5	B62 Friedrichstr. / Decizer Str.	rechts rein, rechts raus	21.300	unkritisch, kein HBS-Nachweis erf., Problem Verflechtung
K6	B62 Friedrichstr. / B62 Wilhelmstr.	rechts rein, rechts raus	29.500	unkritisch, kein HBS-Nachweis erf., Problem: Verflechtung
K7	B62 Kirchener Str. / B62 St. Barbara-Tunnel	Aufteilung Fahrrichtungen auf separaten Spuren	32.300	unkritisch, kein HBS-Nachweis erf., Problem: Verflechtung
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	28.000	
K9	B62 Siegenger Str. / Struthofstr.	LSA	26.700	
K10	B62 Siegenger Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	27.500	
K11	B62 Siegenger Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	21.900	
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	21.900	

LSA: Lichtsignalanlage

Tabelle enthält gerundete Werte

KVP: Kreisverkehrsplatz

Die Lichtsignalanlagen (LSA) auf dem betrachteten Streckenzug wurden in den letzten Jahren optimiert (T+T Verkehrsmanagement GmbH 2013 und 2011/2016). Die Knotenpunkte K2 und K3 sind mit tageszeitlich optimierten Signalprogrammen als Doppelknoten signalisiert. Eine verkehrsabhängige Steuerung mit Koordination besteht im nördlichen Bereich der Untersuchungsstrecke entlang der B62 für die drei aufeinander folgenden Knotenpunkte K 8 bis K10. Die Koordination ist abgestimmt auf den Knotenpunkt K9 B62 Siegenger Straße / Struthofstraße. Der

nördlichste Knotenpunkt K 11 ist ebenfalls mit einer LSA ausgestattet, die jedoch nicht in die Koordinierung eingebunden ist, sondern wird verkehrsabhängig gesteuert.

Die HBS-Nachweise für die LSA erfolgen jeweils für Festzeitprogramme. Verkehrsabhängige Freigabezeitoptimierungen sind dabei nicht berücksichtigt. Somit können die Ergebnisse lediglich als überschlägige Beurteilungen der Verkehrsqualität in den Spitzenstunden betrachtet werden.

Als weiteres Kriterium zur Beurteilung der Knotenpunkte wird neben der anhand der Wartezeiten ermittelten Verkehrsqualität die Auslastung des Knotenpunktes bzw. die Reserve bis zum Erreichen der Kapazität herangezogen.

Die farbliche Markierung in den nachfolgenden Tabellen stellt eine qualitative Gesamtbewertung aus der Kombination von Verkehrsqualität (Wartezeit) und Kapazitätsreserve dar.

Tab. B6 Verkehrsqualität Vormittagsspitze Analyse

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	1.620	F	-15%
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	1.497	C	ca. 33%
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	2.073	E	ca. -5%
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	2.242	A/D	QSV D nur f. Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.067	C	ca. 6%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.201	D	ca. 13%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	1.730	C	ca. 19%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.407	B	ca. 70%
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	1.357	A	64%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Tab. B7 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze Analyse

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	1.914	E	-18%
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	1.766	D	25%
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	2.417	D	ca. 4%
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	2.536	A/E	QSV E nur f. Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.244	B	ca. 91%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.101	CD	ca. 1%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	2.204	C	ca. 70%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.767	C	ca. 50%
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	1.639	A	45%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Die vorfahrtgeregelte Kreuzung **K1 L288 / Tiergartenstraße / Eisenbahnstraße** ist sowohl in der Vormittags- als auch in der Nachmittagspitzenstunde **überlastet**. Insbesondere das Linkseinbiegen aus der Tiergartenstraße ist mit erheblichen Wartezeiten verbunden (errechnete mittlere Wartezeit ca. 7 Minuten).

Die Knotenpunkte **K2 und K3** müssen aufgrund ihres geringen Abstands gemeinsam betrachtet werden. Sie bewegen sich rechnerisch im Bereich der **Kapazitätsgrenze** (Vormittagsspitze QSV E, Nachmittagsspitze QSV D mit nur geringer Reserve). Geringfügige Störungen oder Mehrbelastungen, aber auch witterungsbedingte Einflüsse, führen schnell zu einer Überlastung, die sich dann auch auf den gesamten Streckenzug auswirkt.

Am Knotenpunkt K4 weist der Linksabbieger in Richtung Polizei teilweise recht lange Wartezeiten auf. Dies führt nach dem Nachweisschema des HBS zu einer Gesamtbeurteilung von D bzw. E, obwohl für alle anderen Ströme keinerlei Probleme auftreten (QSV A und B). Da es sich hier nur um sehr wenige Fahrzeuge handelt, sind diese Wartezeiten (Mittelwert 59 s in der Abendspitzenstunde) hinnehmbar.

Die koordinierten **Lichtsignalanlagen K8 bis K10** operieren ebenfalls **im Bereich der Kapazität**. Besonders in der Nachmittagsspitzenstunde wird die Kapazität erreicht. Dabei wurde während der Erhebungen zwar zähfließender Verkehr beobachtet, jedoch kein Zusammenbruch, der zu einer Überstauung des Gesamtsystems geführt hätte. Aufgrund der großen Abstände zwischen den einzelnen Knotenpunkten (bis zu 1.100 m zwischen K9 in Betzdorf und K10 in Kirchen) kann die Koordinierung nur dann funktionieren, wenn die Fahrzeuge zwischen den Knotenpunkten immer mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit fahren.

Die LSA am Knoten K 11 funktioniert rechnerisch durch die verkehrabhängige Steuerung ohne Probleme. Allerdings kann eine Pulkbildung

durch die benachbarten LSA oder insgesamt ein zähfließender Verkehr aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage bei der Beurteilung der Verkehrsqualität rechnerisch nicht berücksichtigt werden.

Für eine Beurteilung der Gesamtsituation ist die insgesamt hohe Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen. Störungen an einem Knotenpunkt oder auf der Strecke können sich schnell auf das Gesamtsystem ausbreiten.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Verkehrssystem im Bestand bereits an der Kapazitätsgrenze operiert. Schon geringfügige Störungen können zu einem Zusammenbruch und Stau führen, was auch häufig zu beobachten ist.

Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigelegt.

3. Verkehrssicherheit

Eine separate detaillierte Auswertung des Unfallgeschehens ist nicht Gegenstand der vorliegenden Verkehrsuntersuchung. Seitens des Landesbetriebs Mobilität Diez wurde der Bericht über die Sitzung der Unfallkommission am 30.04.2013 bei der Polizeiinspektion Betzdorf (Berichtsjahr 2013) sowie Unfalldaten und eine Unfalltypensteckkarte für den Knotenpunkt L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. (K3) für den 3-Jahres-Zeitraum 2012 bis 2014 zur Verfügung gestellt.

Daraus resultieren die folgenden Ergebnisse:

3-Jahres-Karte Knotenpunkt K3 L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.:

- Mit insgesamt 62 Unfällen in 3 Jahren, darunter 4 Unfälle mit schwerem und 6 Unfälle mit leichtem Personenschaden, handelt es sich hier um eine **Unfallhäufungsstelle (UHS)**, die deutlich über den Grenzwerten für UHS von mindestens 5 Unfällen mit Personenschaden innerhalb von 3 Jahren (FGSV 2012) liegt. Häufigster Unfalltyp ist der Typ 6 (Unfall im Längsverkehr), hierbei handelt es sich überwiegend um Auffahrunfälle.

Sitzung der Unfallkommission am 30.04.2013:

- Knotenpunkt K1 L288 Steinerother Str. / Tiergartenstr.:
Hier handelt es sich um eine UHS, der häufigste Unfalltyp ist der Typ 3 (Einbiegen-Kreuzen-Unfall).
- B62 Siegkreisel außerhalb des Tunnels (Verflechtungen):
Laut Unfallstatistik handelt es sich hier um eine UHS. Es gab jedoch nur einen Unfall mit Leichtverletzten, alle anderen Unfälle hatten lediglich Sachschaden zur Folge. Überwiegend handelt es sich um den Unfalltyp 6 (Unfall im Längsverkehr)

- B62 St. Barbara-Tunnel:
Im Bereich des Tunnels traten im Jahr 2012 9 Unfälle auf, davon 2 mit leichtverletzten. Es handelt sich um eine UHS. Die meisten Unfälle traten beim Fahrstreifenwechsel im Tunnel auf (Unfalltyp 6 – Unfall im Längsverkehr).
- K9 B62 Siegener Str. / Struthofstr.:
Mit 10 Unfällen im Jahr 2012, darunter 3 mit leichtverletzten, handelt es sich um eine UHS. Besonders häufig tritt der Unfall 601 (Unfall im Längsverkehr, Auffahrunfall) auf.
- K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.:
Hier handelte es sich im Jahr 2012 um eine inaktive UHS, die weiter beobachtet werden sollte. (Anmerkung: Allerdings war der Knotenpunkt zu diesem Zeitpunkt noch vorfahrtgeregelt mit innenliegendem Linkseinbiegestreifen. Insofern ist die Situation hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht mit der heutigen LSA-Regelung zu vergleichen.)

4. **Fazit aus der Analyse**

Das gesamte Verkehrssystem entlang des betrachteten Streckenzuges operiert an der Kapazitätsgrenze. Geringfügige Störungen können zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen, der sich schnell auf die gesamte Strecke ausweitet.

Im **südlichen Bereich** ist die vorfahrtgeregelt Kreuzung **K1 überlastet**, die gemeinsam signalisierten Knotenpunkte **K2 und K3** operieren an der **Kapazitätsgrenze**. Sobald hier ein Rückstau am Knotenpunkt K2 aus Richtung Norden auftritt, hat dies Auswirkungen auf den gesamten Ringverkehr in Betzdorf.

Handlungsbedarf besteht hier auch aufgrund des Unfallgeschehens. Die Knotenpunkte K1 und K3 weisen eine auffällige Unfallhäufigkeit auf.

Die koordinierten Lichtsignalanlagen im **nördlichen Bereich** an den Knotenpunkten K8 bis K10 sind weitestgehend auf die vorhandenen Verkehrsbelastungen optimiert und funktionieren **rechnerisch gerade noch am Rande der Kapazitätsgrenze**. Auch hier gilt, dass geringfügige Störungen zu einem Zusammenbruch des Gesamtsystems führen können.

C PROGNOSE DES VERKEHRSAUFKOMMENS

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.

Für den Untersuchungsraum liegen Verkehrszählungen aus dem Jahr 2007 (Verkehrszählung B62 / L280 / L288 Betzdorf - Kirchen (Sieg); VERTEC Stand Oktober 2007) vor, aus denen folgende Verkehrsentwicklung bis 2018 hervorgeht.

Tab. C1 Entwicklung der Verkehrsbelastungen von 2007 bis 2018

Querschnitt / Knoten	DTV _w [Kfz/d]		Zunahme [%]	
	2007	2018	insgesamt	pro Jahr
K1 L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	21.844	24.859	13,80	1,25
K2 L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	21.069	23.054	9,42	0,86
K3 L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	28.119	30.907	9,93	0,90
K4 L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	28.743	33.075	15,07	1,37
St. Barbara-Tunnel	16.905	19.435	14,97	1,36
K6 B62 Friedrichstr. / B62 Wilhelmstr.	25.826	29.498	14,22	1,29
K7 B62 Kirchener Str. / B62 St. Barbara-Tunnel	27.757	32.295	16,35	1,49
K9 B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	23.148	26.672	15,22	1,38
K10 B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	24.205	27.542	13,79	1,25
K11 B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	18.940	21.858	15,41	1,40

Innerhalb der letzten 11 Jahre lassen sich im Bereich der Landesstraßen L280 und L288 Verkehrszunahmen zwischen ca. 10 – 15% feststellen. Im Zuge der B62 liegen die Zunahmen zwischen rd. 14 – 16%.

Gleichzeitig ist aber vor allem in ländlichen Gebieten die demographische Entwicklung zu berücksichtigen. Im Landkreis Altenkirchen wird für das Jahr 2030, bezogen auf das Basisjahr 2013, ein Rückgang der Einwohnerzahlen um ca. 8% prognostiziert, für den benachbarten Westerwaldkreis ein Rückgang um ca. 5% (Statistisches Landesamt RLP 2015).

Aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der Bevölkerungsprognose ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren nur noch geringe Verkehrszunahmen im Untersuchungsraum zu verzeichnen sind.

2. Lokale Strukturentwicklungen

Im Untersuchungsbereich sind für die nächsten Jahre keine größeren Gewerbe- oder Wohngebiete geplant, welche zu einer zusätzlichen Verkehrsnachfrage führen. Geplant sind lediglich vereinzelte Lückenschlüsse. Somit ist nicht davon auszugehen, dass die bisherige Entwicklung in gleichem Maße weiter voranschreitet.

Daher wird insgesamt für das Prognosejahr 2030 nur noch mit einer geringeren Verkehrszunahme gerechnet. Es wird eine pauschale Zunahme von **5%** im gesamten Untersuchungsbereich angenommen.

D PLANFÄLLE

1. Prognose-Nullfall 2030 (P0)

Voraussetzungen P0-Fall

Im Prognose-Nullfall wird eine prognostizierte Verkehrsmatrix für das Jahr 2030 auf das heutige Straßennetz des Untersuchungsraumes umgelegt. In der prognostizierten Verkehrsmatrix sind die allgemeinen Verkehrsentwicklungen gemäß den vorangegangenen Beschreibungen eingerechnet.

Abb. D1 - D6

In den Abbildungen D1 und D2 sind die Ergebnisse des P0-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in den Abbildungen D3 bis D6 die Ergebnisse als Knotenströme aufbereitet.

Die Querschnittsbelastungen liegen im Bereich von ca. 12.400 - 27.500 Kfz/d mit Schwerverkehrsanteilen von rd. 3,4 - 6,0%. Die höchsten Belastungen lassen sich entlang der B62 zwischen Kirchen und Betzdorf verzeichnen.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P0-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen.

Tab. D1 **Querschnittsbelastungen 2030, P0-Fall**

Querschnitt	P0-Fall		
	Gesamtverkehr [Kfz/d]	Schwerverkehr [SV-Fz/d]	[%]
Q1 L280 Jungenthaler Str.	15.200	910	6,0
Q2 B62 Siegerner Str.	12.400	630	5,1
Q3 B62 Siegerner Str.	18.600	1.120	6,0
Q4 B62 Betzdorfer Str.	24.500	1.220	5,0
Q5 B62 Kirchener Str.	27.500	1.240	4,5
Q6 B62 Wilhelmstr.	19.400	790	4,1
Q7 B62 (Einbahnring)	20.600	880	4,3
Q8 B62 (St. Barbara Tunnel))	20.300	890	4,4
Q9 L280 Friedrichstr.	14.000	480	3,4
Q10 L288 Steinerother Str.	20.600	950	4,6
Q11 L288 Steinerother Str.	19.800	880	4,4

Tabelle enthält gerundete Werte

Anhang

Die Lage der Querschnitte ist der Übersichtskarte im Anhang zu entnehmen.

1.1

Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Tab. D2, D3

Bei einer Zunahme der Verkehrsnachfrage ohne Änderungen der Verkehrsinfrastruktur verschärft sich die heutige Problematik. Erwartungsgemäß zeigen die Ergebnisse der HBS-Nachweise eine Verschlechterung der Situation. Insbesondere für die Nachmittagsspitzenstunde wären dann sowohl im südlichen als auch im nördlichen Bereich des betrachteten Streckenzuges regelmäßig Verkehrszusammenbrüche zu erwarten.

Tab. D2 Verkehrsqualität Vormittagsspitze P0-Fall

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	1.700	F	-19%
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	1.571	C	ca. 28%
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	2.177	E	ca. -17%
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	2.353	A/E	QSV E nur f. Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.171	D	ca. 1%
K	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.312	D	ca. 10%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	1.816	D	ca. 13%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.477	B	ca. 55 %
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	1.424	A	56%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Tab. D3 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze P0-Fall

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	2.009	F	-21%
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	1.853	D	ca. 19%
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	2.538	E	ca. -1%
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	2.662	B/E	QSV E nur f. Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.356	C	ca. 4%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.207	E	ca. -4%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	2.315	D	ca. 4%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.855	C	ca. 30%
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	1.721	A	36%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

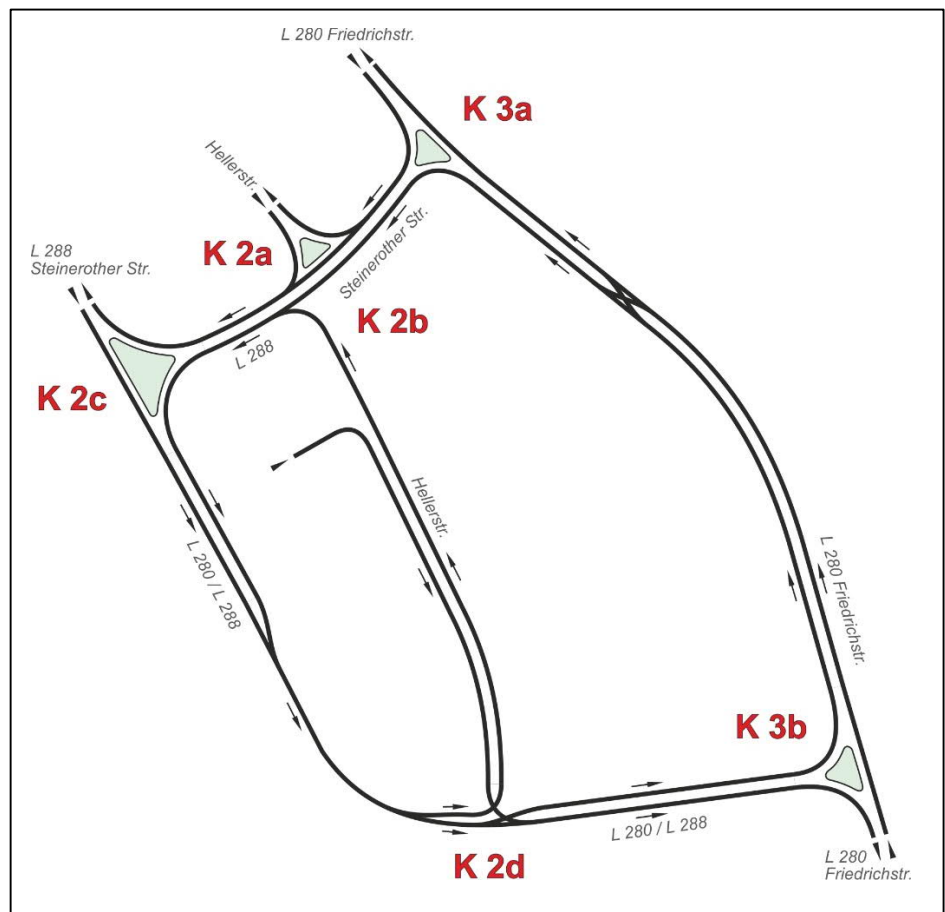
2. **Planfall P0+ 2030: Hellerkreisel**

Voraussetzungen P0+-Fall

Abb. D7, D8

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im südlichen Bereich des Streckenzuges ist die Schaffung eines Einbahnstraßenrings im Bereich der Knotenpunkte L288 Steinerother Str. / Hellerstr (K2) und L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. (K3) unter Einbeziehung des benachbarten Straßennetzes geplant ("**Hellerkreisel**"). Hierfür wird eine neue Verbindung direkt östlich der Bahntrasse zunächst parallel zur Hellerstraße und dann in östlicher Richtung mit einer Brücke über die Heller bis zur L280 Friedrichstraße geschaffen.

Bild D1 **Spurenplan geplante Verkehrsführung Hellerkreisel**



Der bisherige signalisierte Knotenpunkt K3 L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. wird durch den Hellerkreisel komplett aufgelöst. Die ebenfalls signalisierte Kreuzung K2 L288 Steinerother Str. / Hellerstr. wird in zwei Vorfahrt-geregelte Einmündungen (K2a und K2b) aufgeteilt, die jeweils nur einen bevorrechtigten Strom aufweisen. Dadurch verbessert sich hier die Verkehrsqualität für die einbiegenden Fahrzeuge nach HBS 2015 rechnerisch deutlich.

Die Einfahrt in die Hellerstraße Süd erfolgt von Süden her über die neue Straßenverbindung (K2d). In den ersten Planungen war dieser Abschnitt als Einbahnstraße ausgewiesen. Die zwischenzeitlich vorliegenden Pläne sehen einen Zweirichtungsverkehr im südlichen Abschnitt vor, nur die letzten ca. 30 m sind als Einbahnstraße geplant.

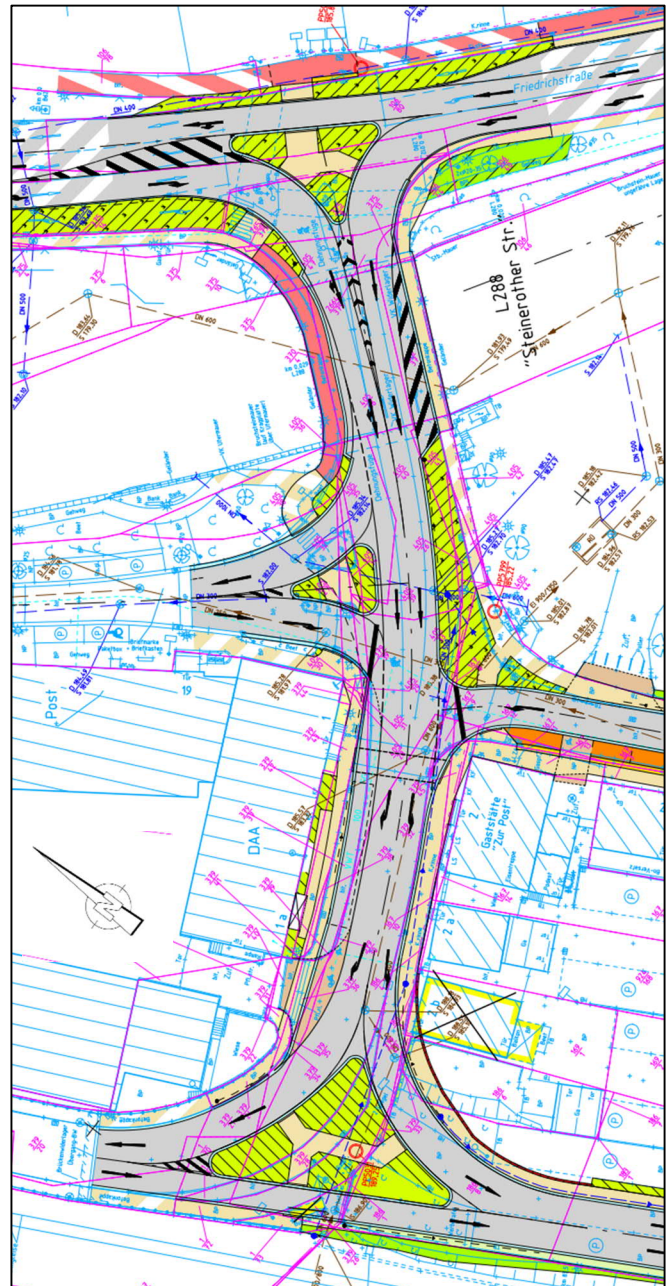
Bild D1, D2

Im Bereich der Steinerother Straße erfolgt die Verflechtung zwischen allen aus Richtung Norden (Betzdorf) kommenden Fahrzeugen mit denen, die auf der L280 aus Richtung Süden auf die L288 abbiegen. Die Planung sieht vor, dass die Verflechtung aus Gründen der Verkehrssicherheit erst ab der Einmündung der Hellerstraße Süd (K2b) erlaubt ist und somit die direkte Fahrbeziehung aus Richtung Süden in die Hellerstraße unterbunden wird. Es besteht die Möglichkeit, entweder über den St. Barbara-Tunnel zu fahren und dann von Norden in die Hellerstraße abzubiegen oder aber aus Richtung Hachenburg kommend über die Tiergartenstraße und Kirchstraße die Hellerstraße zu erreichen.

Vorgesehen ist weiterhin die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage (FSA) im Bereich unmittelbar nach der Einmündung Hellerstraße Süd K2b). Hier wird von T+T (2016) vorgeschlagen, eine vorgezogene Haltlinie auf der L288 einzurichten, um bei Bedarf auch eine Ausfahrhilfe für die Fahrzeuge aus der Hellerstraße Nord und Süd anzubieten.

Bild D2

Ausschnitt Planung Verkehrsführung im Bereich K2 / K3



Quelle: Planung Hellerkreisel (Feststellungsentwurf), zur Verfügung gestellt vom LBM Diez

Die Maßnahme Hellerkreisel befindet sich im Planfeststellungsverfahren, daher wird dieser als **Planfall P0+** in die Untersuchung einbezogen.

Abb. D9 - D11

Durch den Bau des Hellerkreisels ergeben sich im Bereich Betzdorf Süd lokale Verkehrsverlagerungen. Die Abbildungen D9 und D10 stellen die Belastungen im Gesamt- und Schwerverkehr dar. Die verkehrlichen Auswirkungen der Netzmaßnahme sind in der Abbildung D11 veranschaulicht. Dort sind die Differenzen zwischen dem Planfall P0+ und der Analyse dargestellt.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P0+-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen.

Anhang

Die Lage der Querschnitte ist der Übersichtskarte im Anhang zu entnehmen.

Tab. D4 Querschnittsbelastungen 2030, P0+-Fall

Querschnitt	P0+-Fall		
	Gesamtverkehr [Kfz/d]	Schwerverkehr [SV-Fz/d]	[%]
Q1 L280 Jungenthaler Str.	15.200	910	6,0
Q2 B62 Siegener Str.	12.400	630	5,1
Q3 B62 Siegener Str.	18.600	1.120	6,0
Q4 B62 Betzdorfer Str.	24.500	1.220	5,0
Q5 B62 Kirchener Str.	27.500	1.240	4,5
Q6 B62 Wilhelmstr.	19.400	790	4,1
Q7 B62 (Einbahnring)	20.600	880	4,3
Q8 B62 (St. Barbara Tunnel))	20.300	890	4,4
Q9 L280 Friedrichstr.	16.300	670	4,1
Q10 L288 Steinerother Str.	17.500	660	3,8
Q11 L288 Steinerother Str.	19.800	880	4,4
Q12 Hellerkreisel	16.500	640	3,9

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Querschnittsbelastungen sind überwiegend analog zum P0-Fall. Lediglich im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets sind aufgrund der

neuen Verkehrsführung im Hellerkreisel Verkehrsverlagerungen zu verzeichnen.

In der Steinerother Str. am Querschnitt Q10 sind aufgrund der neuen Einbahnregelung Verkehrsabnahmen von ca. 1.600 Kfz/d zu erwarten. Am Querschnitt Q9 L280 Friedrichstr. ist von Zunahmen von ca. 2.900 Kfz/d auszugehen. Innerhalb des neuen Streckenzugs Hellerkreisel (Q12) werden Belastungen von ca. 16.500 Kfz/d mit rd. 3,9 % Schwerverkehrsanteil ausgewiesen.

2.1 Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss im Bereich Hellerkreisel

Abb. D12 - D15 Die für den Planfall P0+ zu erwartenden Knotenstrombelastungen während der Spitzenstunden, welche die Grundlage für die nachfolgenden Nachweise der Verkehrsqualität nach HBS 2015 bilden, sind in den Abbildungen D12 bis D15 dargestellt.

Tab. D5, D6 Da bis zur Einmündung der Hellerstraße Süd (K2b) kein Fahrstreifenwechsel erfolgen darf, müssen sich die Fahrzeuge jeweils nur in einen bevorrechtigten Strom einordnen. Somit entsteht rechnerisch für die Teilknoten 2a (Einmündung Hellerstraße Nord) und 2b Einmündung Hellerstraße Süd jeweils die QSV A mit Reserven von mehr als 50 % in der Morgenspitze, nachmittags wird die QSV C mit einer Reserve von ca. 11 % erreicht. Die Einmündung der Hellerstraße Süd in den Hellerkreisel (K2d) stellt mit der QSV B und Reserven von mehr als 30 % ebenfalls kein Problem dar. An den übrigen Knotenpunkten ergeben sich rechnerisch gegenüber dem P0-Fall keine Änderungen.

Tab. D5 Verkehrsqualität Vormittagsspitze P0+-Fall – südlicher Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	1.700	F	-19%
K2a	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Nord	Vorf.	877	A	> 50%
K2b	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Süd	Vorf.	186	A	> 100%
K2c	L288 Steinerother Str. / L288 neu Hellerkreisel*	- nur Spuraufteilung* -			
K2d	L288 neu Hellerkreisel Hellerstr. Süd	Vorf.	1.189	B	> 90%
K3a /b	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	- nur Spuraufteilung / Fahrstreifenaddition -			

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

***Hinweis:** Für die kritische Verflechtung der Fahrzeugströme zwischen K3a bzw. K2b und K2c existiert kein HBS-Verfahren.

Tab. D6 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze P0+-Fall – südlicher Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	2.009	F	-21%
K2a	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Nord	Vorf.	1.317	C	ca. 11%
K2b	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Süd	Vorf.	364	A	> 100%
K2c	L288 Steinerother Str. / L288 neu Hellerkreisel*	- nur Spuraufteilung* -			
K2d	L288 neu Hellerkreisel Hellerstr. Süd	Vorf.	1.327	B	> 30%
K3a /b	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	- nur Spuraufteilung / Fahrstreifenaddition -			

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

***Hinweis:** Für die kritische Verflechtung der Fahrzeugströme zwischen K3a bzw. K2b und K2c existiert kein HBS-Verfahren.

Für die Knotenpunkte K2c, K3a und K3b sind keine Nachweise der Verkehrsqualität erforderlich, da es sich hier jeweils um Spuradditionen handelt und an den Einmündungen keine Leistungsdefizite auftreten.

Bild D3, D4

Um die Situation im Einmündungsbereich Hellerstraße zu verbessern, besteht die Option, die Hellerstraße Süd komplett von Süden her im Zweirichtungsverkehr anzubinden und die Einmündung K2b zu schließen. Hinsichtlich der Verkehrsqualität und Kapazität der Einmündungen ist diese Alternative rechnerisch als absolut problemlos zu beurteilen. Die Knotenstrombelastungen für den Bereich Hellerkreisel werden für diesen Fall folgendermaßen angenommen:

Bild D3

Knotenströme P0+-Fall Vormittagsspitze
Hellerstr. Süd im Zweirichtungsverkehr

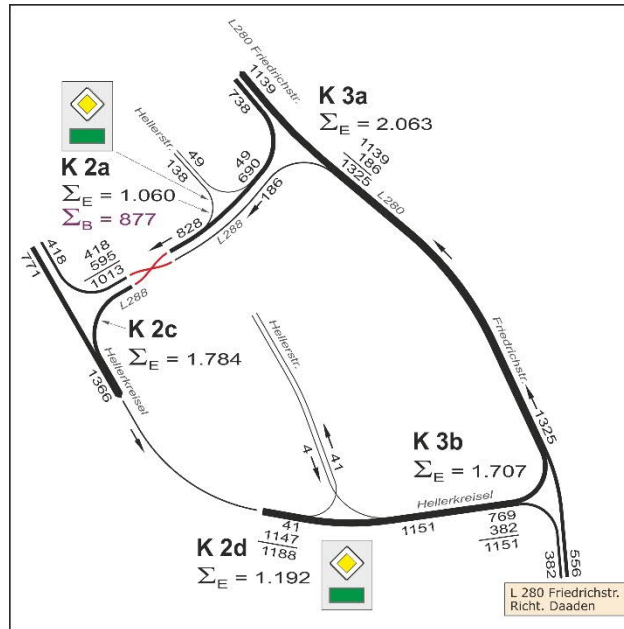
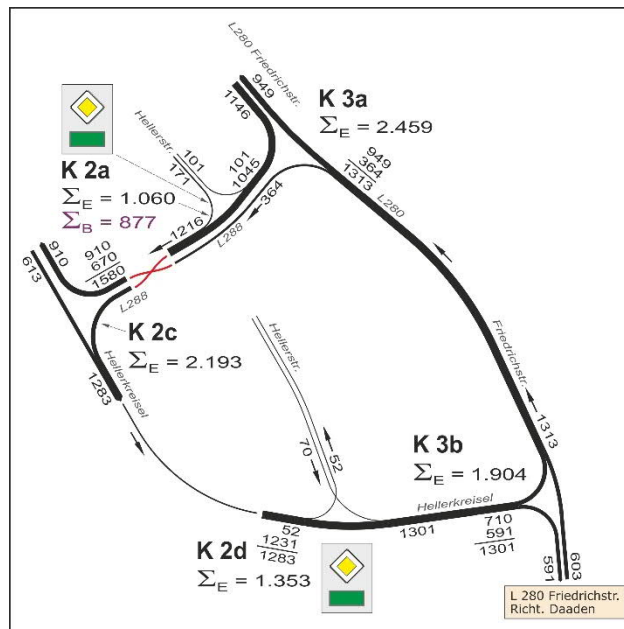


Bild D4

Knotenströme P0+-Fall Nachmittagsspitze
Hellerstr. Süd im Zweirichtungsverkehr



Tab. D7 K2d Anbindung Hellerstraße Süd im Zweirichtungsverkehr

Knotenpunkt			Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze	
			QSV	Reserve	QSV	Reserve
K2d	L288 neu Hellerkreisel / Hellerstr. Süd	Vorf.	B	> 90 %	B	30

Die geplante Fußgängerschutzanlage (FSA) im Verflechtungs- und Einmündungsbereich der Hellerstraße ist hier aus Gründen der Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit als ungünstig zu betrachten. Sollte die Querung von Fußgängern nach der Fertigstellung der Maßnahme Probleme erzeugen, wird vorgeschlagen, die Fußgänger über die geplanten Fußgängerfurten im Bereich der Verkehrsinsel im Knotenpunkt K3a zu führen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit könnten hier zudem FSA an den Furten eingerichtet werden.

Bild D5

Die vorgeschlagenen Fußgängerführung kann, unabhängig von der Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, Bild D5 entnommen werden.

Für die Verflechtung der Fahrzeugströme Nord-Süd bleibt nach derzeitigem Planungsstand nur noch eine Strecke von ca. 40 m. Simulationsergebnisse zeigen, dass dieses aus verkehrstechnischer Sicht funktionieren kann (T+T 2016), allerdings kann es nach Anforderung der FSA auch zu kurzzeitigen Problemen im Verflechtungsbereich kommen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird die Verflechtungssituation als ungünstig beurteilt, insbesondere verbunden mit den Einmündungen Hellerstraße Nord und Süd. Es wird daher vorgeschlagen, das Verkehrsgeschehen nach Inbetriebnahme des Hellerkreisels hinsichtlich Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit zu beobachten und gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen (Markierung und Signalisierung) vorzusehen.

Bild D5 Skizze einstreifige Verkehrsführung im Hellerkreisel

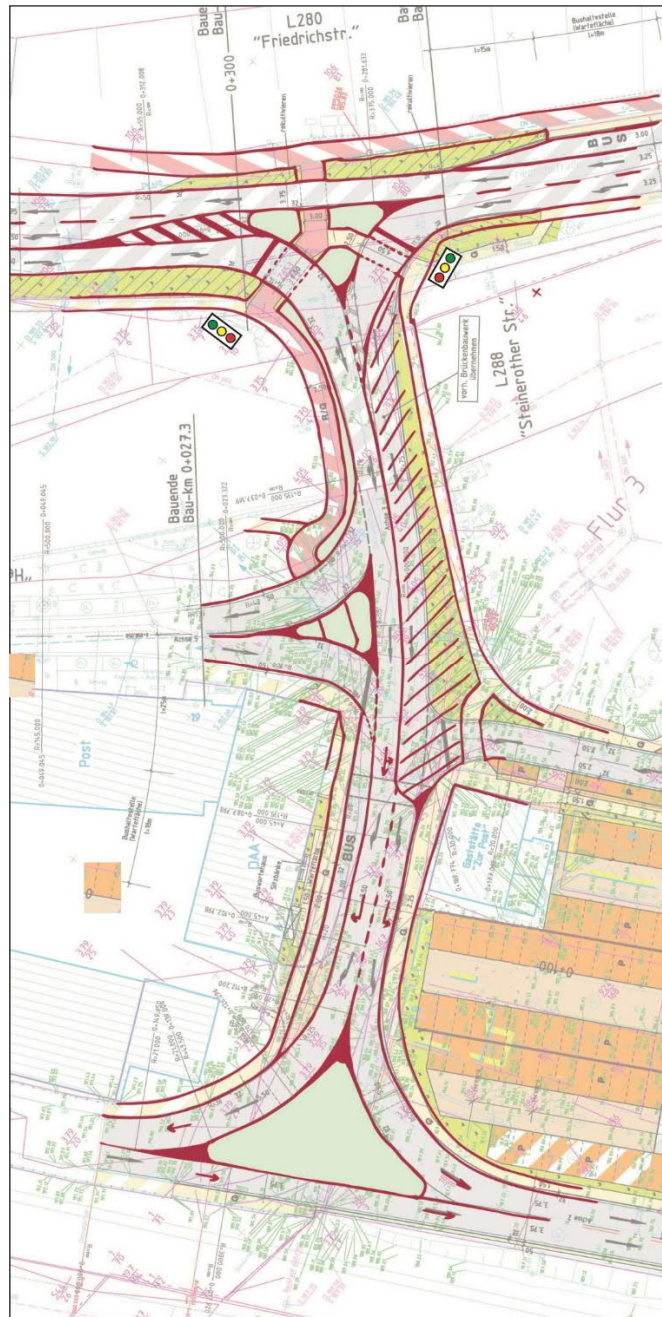


Bild D5

Als eine mögliche Maßnahme wird die **Markierung einer einstreifigen Verkehrsführung** vorgeschlagen. Voraussetzung ist die Schließung der Einmündung der Hellerstraße Süd. Die Installation von Signalgebern an den Fußgängerfurten bietet gleichzeitig die Möglichkeit, die Einfahrt des

untergeordneten Stroms aus Richtung Daaden signaltechnisch als eine Art Zuflussdosierung zu regeln. Durch Detektoren kann dabei auch ein Rückstau bis in den Tunnel hinein vermieden werden.

Für die Hellerstraße Nord entsteht bei dieser Variante der Vorteil, dass sie auch aus Richtung Daaden direkt anfahrbar ist.

2.2

Entwicklungen weiterer Maßnahmen - südlicher Bereich

Ergänzend zum Bau des Hellerkreisels werden weitere Maßnahmen an den Knotenpunkten im Zuge der Untersuchungsstrecke vorgeschlagen. Ziel ist es, an allen bereits heute bzw. im P0-Fall überlasteten Knotenpunkten eine Verbesserung der Verkehrsqualität zu erreichen und dabei gleichzeitig an den Stellen mit Unfallhäufungen das Unfallrisiko zu minimieren.

Am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt **K1 L288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.** ist das Einbiegen aus den Nebenstraßen (Tiergartenstr. und Eisenbahnstr.) bereits heute mit extrem langen Wartezeiten verbunden (QSV F). Gleichzeitig wird hier in den zur Verfügung stehenden Unterlagen eine Unfallhäufungsstelle verzeichnet, überwiegend geschehen hier Unfälle des Unfalltyps 3 (Einbiegen-Kreuzen-Unfall). Um die Wartezeiten der Fahrzeuge aus der Tiergartenstr. und der Eisenbahnstr. zu verringern und die Verkehrssicherheit zu verbessern, wird die **Einrichtung einer LSA** vorgeschlagen. Da durch den Hellerkreisel die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten K2 und K3 entfallen, besteht hier nicht die Notwendigkeit einer Koordinierung, und die LSA kann auf den Knotenpunkt K1 optimiert werden. Eine überschlägige Berechnung und Beurteilung einer LSA zeigt, dass hier eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht werden kann.

Tab. D8 Verkehrsqualität Vormittagsspitze P0+-Fall – südlicher Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	LSA	1.700	C	ca. 40 %
K2a	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Nord	Vorf.	877	A	> 50%
K2b	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Süd	Vorf.	186	A	> 100%
K2c	L288 Steinerother Str. / L288 neu Hellerkreisel*	- nur Spuraufteilung* -			
K2d	L288 neu Hellerkreisel Hellerstr. Süd	Vorf.	1.189	B	> 90%
K3a /b	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	- nur Spuraufteilung / Fahrstreifenaddition -			

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

***Hinweis:** Für die kritische Verflechtung der Fahrzeugströme zwischen K3a bzw. K2b und K2c existiert kein HBS-Verfahren.

Tab. D9 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze P0+-Fall – südlicher Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	LSA	2.019	C	ca. 7 %
K2a	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Nord	Vorf.	1.317	C	ca. 11%
K2b	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Süd	Vorf.	364	A	> 100%
K2c	L288 Steinerother Str. / L288 neu Hellerkreisel*	- nur Spuraufteilung* -			
K2d	L288 neu Hellerkreisel Hellerstr. Süd	Vorf.	1.327	B	> 30%
K3a /b	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	- nur Spuraufteilung / Fahrstreifenaddition -			

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

***Hinweis:** Für die kritische Verflechtung der Fahrzeugströme zwischen K3a bzw. K2b und K2c existiert kein HBS-Verfahren.

2.3 Entwicklung von Maßnahmen für den nördlichen Bereich

Für den nördlichen Bereich der B62 mit den Knotenpunkten K8 bis K11 sind im Planfall P0+ keine Netzänderungen gegenüber dem P0-Fall vorgesehen. Dieser Streckenabschnitt ist als LSA-gesteuerter Streckenzug mit teilweiser Koordinierung und verkehrsabhängiger Steuerung weitestgehend optimiert. Er funktioniert im Bereich der Kapazitätsgrenze, ist aber störungsanfällig.

Der **kritischste Knotenpunkt** dieses Abschnitts ist der Knoten **K9 B62 Siegener Str. / Struthofstr.**, auf den die Koordinierung abgestimmt ist. Um hier eine Verbesserung der Verkehrsqualität mit einer LSA zu erreichen, müssten jeweils 2 Geradeausfahrstreifen auf der B62 zur Verfügung gestellt werden, was aufgrund der vorhandenen Bebauung und Topographie nur unter erheblichem Aufwand möglich wäre.

Die vorhandene Koordinierung zwischen den Knotenpunkten K9 in Betzdorf und K10 in Kirchen geht über einen Abstand von ca. 1.100 m. Sie kann nur dann funktionieren, wenn die Fahrzeuge zwischen den Knotenpunkten immer mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit fahren. Die Koordinierung bedingt außerdem, dass die Freigabezeiten am Knotenpunkt K10 für diesen eher ungünstig sind. Daher wird **als kurzfristig umsetzbare Maßnahme** vorgeschlagen, **die Koordinierung der Knotenpunkte K9 und K10 aufzulösen**. Im Bereich Süd (Betzdorf) bleibt die Koordinierung zwischen K8 und K9 mit einem Abstand von ca. 340 m erhalten, im Bereich Nord (Kirchen) werden die Knotenpunkte K10 und K11 verkehrsabhängig gesteuert. Durch diese kurzfristig umsetzbare Maßnahme können die Kapazitätsprobleme am Knotenpunkt K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr. behoben werden.

Tab. D10 Verkehrsqualität Vormittagsspitze P0+-Fall – nördlicher Bereich mit aufgelöster LSA-Koordinierung

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.171	D	ca. 1%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.312	D	ca. 10%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	1.816	C	ca. 20 %
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.477	B	ca. 55%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Tab. D11 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze P0+-Fall – nördlicher Bereich mit aufgelöster LSA-Koordinierung

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.356	C	ca. 4%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	2.207	E	ca. -4%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	2.315	D	ca. 8%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.855	C	ca. 30%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Keine Verbesserungen ergeben sich für den Knotenpunkt K9 B62 Siegerner Str. / Struthofstr., da dieser bereits als maßgebender Knotenpunkt für die Koordinierung signaltechnisch weitestgehend optimiert ist. Als Alternative wird die Einrichtung eines **Kreisverkehrsplatzes (KVP)** untersucht. Dies hätte den Vorteil, dass die Signalisierung der benachbarten Knotenpunkte nicht mehr auf diesen Knoten abgestimmt werden müsste. Am Knotenpunkt K8 könnte eine verkehrsabhängige Steuerung erfolgen.

Bei Einrichtung von Bypässen in den beiden Zufahrten der B62 kann mit einem einstreifigen Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt K9 bereits die

QSV C erreicht werden. Die Einrichtung eines Turbo-Kreisverkehrs wurde daher nicht weiter untersucht. Die nachfolgende Tabelle D12 enthält die Berechnungsergebnisse für einen KVP mit Bypässen von der B62 aus Süden kommend in die Struthofstraße und von der B62 aus Richtung Norden kommend in die Straße Auf dem Molzberg.

Tab. D12 **Alternative KVP am K9**

Knotenpunkt			Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze	
			QSV	Reserve	QSV	Reserve
K9	B62 Siegener Str. / Struthofstr.	KVP	C	8%	C	6%

Am Knotenpunkt K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr. wird seit längerer Zeit ebenfalls die Option eines Umbaus zum Kreisverkehrsplatz diskutiert, obwohl dieser aufgrund der vorhandenen Geometrie und Topographie recht aufwendig wäre. Unabhängig davon ist diese Variante verkehrstechnisch realisierbar und würde mit einem Bypass von der B62 Süd Richtung Lindenstraße eine befriedigende bis gute Verkehrsqualität aufweisen. Die Ergebnisse sind somit mit denen der optimierten LSA vergleichbar.

Tab. D13 **Alternative KVP am K10**

Knotenpunkt			Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze	
			QSV	Reserve	QSV	Reserve
K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	KVP	B	29%	C	9%

Da bereits durch die signaltechnische Optimierung nach den HBS-Berechnungen eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht werden kann, **besteht derzeit aus verkehrstechnischer Sicht kein Bedarf, weitere Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr. durchzuführen.** Darüber hinaus legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als

Straßenbaulastträger mit dem ARS Nr. 14/2015 zur Einführung des HBS 2015 fest, dass jeweils die kostengünstigste Maßnahme umzusetzen ist, die mindestens die QSV D gewährleisten kann, sogar dann, wenn andere Maßnahmen eine deutlich bessere Verkehrsqualität erreichen könnten. Somit stellt der Umbau zu einem KVP nach derzeitigem Stand keine realisierbare Alternative dar.

Für den nördlichen Bereich der B62 werden daher die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- **K8 B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet:
verkehrsabhängige Optimierung der LSA ohne Koordinierung**
- **K9 B62 Siegener Str. / Struthofstr.:
KVP mit 2 Bypässen**
- **K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.:
Optimierung der LSA**

Tab. D14, D15

Mit diesen Maßnahmen kann die Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (FGSV 2015) rechnerisch deutlich verbessert werden. Das gesamte Verkehrssystem ist jedoch hoch belastet und operiert weiterhin an der Kapazitätsgrenze, so dass geringfügige Störungen auch weiterhin zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen können, der sich schnell auf die gesamte Strecke ausweitet.

Tab. D14 Verkehrsqualität Vormittagsspitze P0+-Fall – nördlicher Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.171	C	ca. 5%
K9	B62 Siegener Str. / Struthofstr.	KVP	2.312	C	8%
K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	1.816	C	ca. 20 %
K11	B62 Siegener Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.477	B	ca. 55%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Tab. D15 Verkehrsqualität Nachmittagsspitze P0+-Fall – nördl. Bereich

Knotenpunkt			Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	2.356	B	ca. 11%
K9	B62 Siegener Str. / Struthofstr.	KVP	2.207	C	6%
K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	2.315	D	ca. 8%
K11	B62 Siegener Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	1.855	C	ca. 30%

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

3. Lärmeingangswerte

Materialteil

Als Eingangswerte für die Lärmberechnungen dienen durchschnittliche Jahreswerte. Diese werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientyps berechnet. Dies geschieht in drei Arbeitsschritten.

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

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

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

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

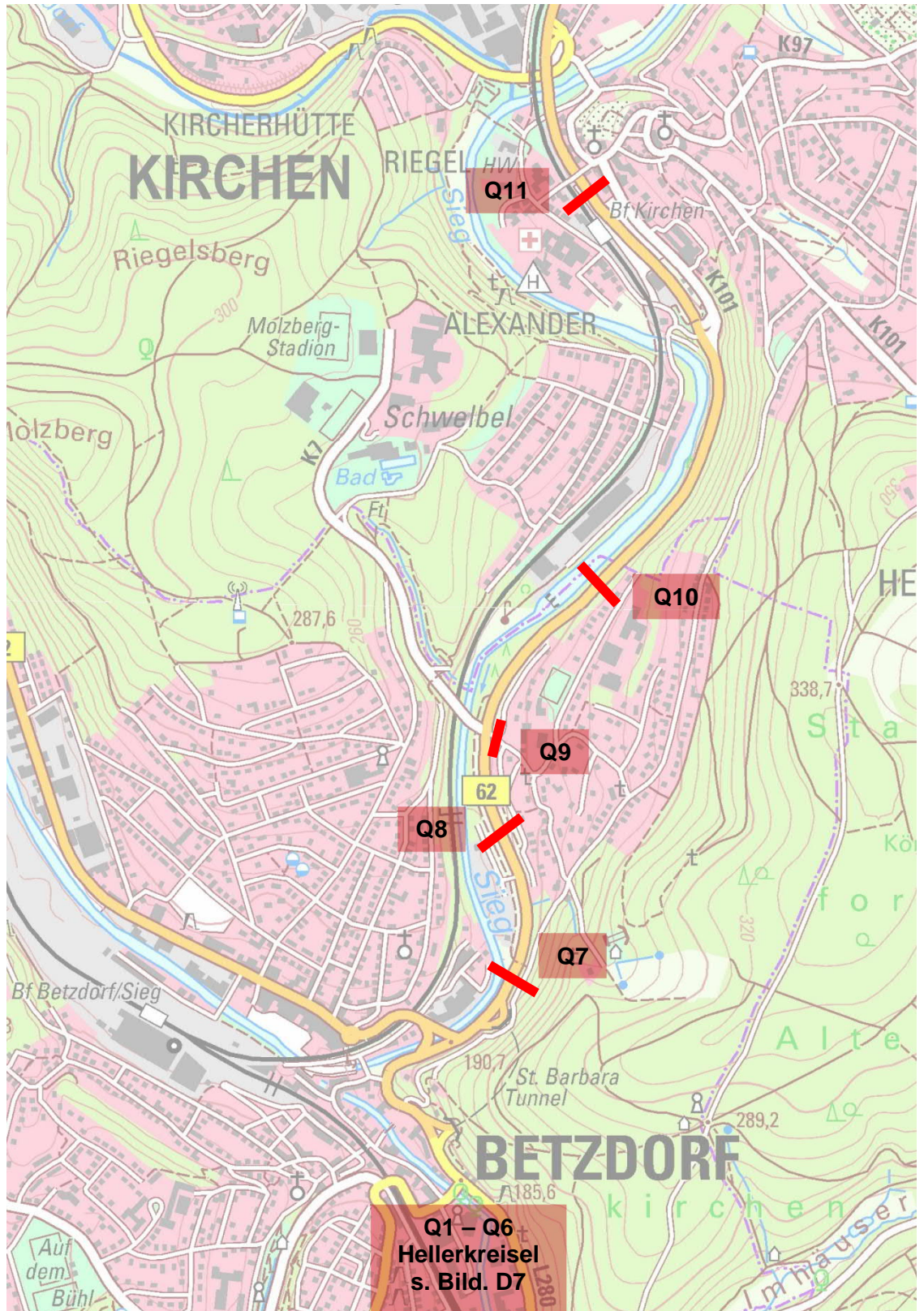
Die Eingangsparameter für die Lärmberechnungen werden in Teil 4 hergeleitet:

Teil 4: Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung
enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zum Zähltag

In den folgenden Tabellen sind die lärmtechnischen Eingangswerte für verschiedene Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet abgebildet.

Bild D6, D7

Die Querschnitte Q1 bis Q6 liegen im Bereich der Maßnahme Hellerkreisel, die Querschnitte Q7 bis Q11 befinden sich im Bereich der B62 Nord.

Bild D6
Querschnitte für Lärmeingangswerte B62 Nord


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

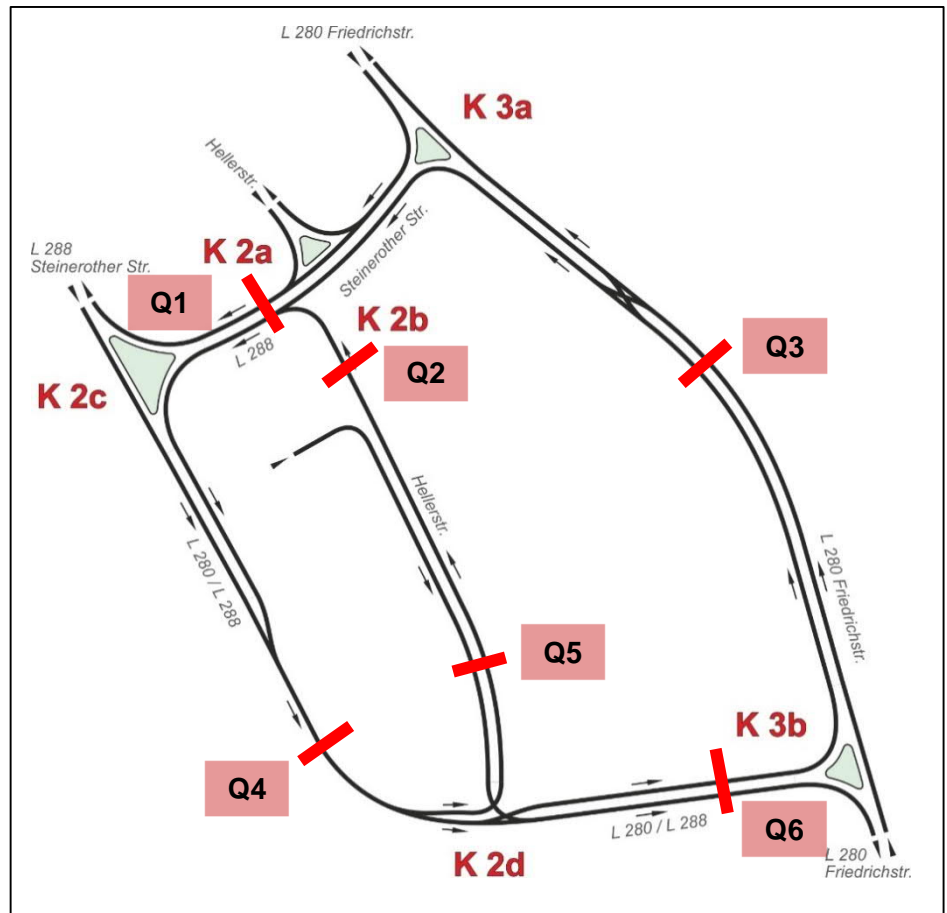
Anmerkung: Richtung 1 ist definiert jeweils in Richtung des Einbahnstraßenrings, entspricht dem rechten Fahrstreifen im Planfall P0+

Eingangswerte Lärmrechnungen

Projekt: **B62 Betzdorf**
 Projekt-Nr.: 18211
Nördlicher Bereich

Strecke	Belastungen (Normalwerktag)				Fakto Typ	Parameter		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
	Kfz/d Richtung 1	%SV	Kfz/d Richtung 2	%SV		DTV(Kfz)	DTV(SV)									
A0-Fall																
1	Q7	12858	4,6%	13192	4,6%	1	22690	3,7%	1297,1	242,1	1454,8	823,9	3,6%	4,1%	4,1%	1,3%
2	Q8	12459	4,7%	12726	4,8%	1	21937	3,8%	1254,0	234,1	1406,5	796,5	3,8%	4,2%	4,2%	1,3%
3	Q9	1513	3,6%	1285	2,0%	2	2685	1,8%	153,7	28,3	159,0	137,8	1,8%	1,4%	2,1%	0,8%
4	Q10	11380	5,0%	11792	5,2%	1	20184	4,1%	1153,8	215,4	1294,1	732,9	4,0%	4,5%	4,5%	1,4%
5	Q11	8458	6,0%	9159	6,0%	1	15345	4,8%	877,2	163,7	983,9	557,2	4,8%	5,3%	5,4%	1,6%
P0-Fall/(P0+-Fall)																
1	Q7	13700	4,5%	13800	4,6%	1	23953	3,6%	1369,3	255,6	1535,8	869,8	3,6%	4,0%	4,0%	1,2%
2	Q8	13300	4,6%	13400	4,7%	1	23257	3,7%	1329,5	248,2	1491,1	844,5	3,7%	4,1%	4,1%	1,3%
3	Q9	1600	1,9%	1300	4,6%	2	2783	1,9%	159,3	29,3	164,8	142,8	2,0%	1,5%	2,3%	0,9%
4	Q10	12100	4,9%	12400	5,1%	1	21340	4,0%	1219,9	227,7	1368,3	774,9	3,9%	4,4%	4,4%	1,4%
5	Q11	9000	6,0%	9600	6,0%	1	16201	4,8%	926,1	172,9	1038,8	588,3	4,8%	5,3%	5,4%	1,6%

Quelle	Charakteristik	Faktoren		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
		Typ	DTV(Kfz)									DTV(SV)
Gerätezahl	B62	1	0,871	0,696	0,050	0,009	0,056	0,032	0,792	0,880	0,890	0,272
Vergleichszählung	Wohngebiet	2	0,960	0,600	0,055	0,010	0,057	0,049	0,638	0,479	0,739	0,291

Bild D7
Querschnitte für Lärmeingangswerte Hellerkreisel


Eingangswerte Lärmrechnungen

Projekt: **B62 Betzdorf**
 Projekt-Nr.: 18211
P0+ Hellerkreisel

Strecke	Kfz/d Richtung 1 (rechtser FS)	Belastungen (Normalwerktag)		Kfz/d Richtung 2 (linker FS)	%SV	Faktor Typ	Parameter		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe
		%SV	DTV(Kfz)				DTV(SV)									
A0-Fall																
1	Q1	10473	4,3%	9200	4,8%	1	17136	3,6%	979,6	182,8	1098,7	622,2	3,6%	4,0%	4,1%	1,2%
2	Q2	702	0,7%	715	0,7%	1	1234	0,6%	70,6	13,2	79,1	44,8	0,6%	0,6%	0,6%	0,2%
3	Q3	6731	3,7%	6676	3,4%	1	11678	2,8%	567,5	124,6	748,7	424,0	2,8%	3,1%	3,2%	1,0%
4	Q4															
5	Q5															
6	Q6															

P0-Fall																
1	Q1	10800	4,4%	9800	4,8%	1	17943	3,7%	1025,7	191,5	1150,5	651,5	3,7%	4,1%	4,1%	1,3%
2	Q2	800	1,3%	800	1,3%	1	1394	1,0%	79,7	14,9	89,4	50,6	1,0%	1,1%	1,1%	0,3%
3	Q3	7000	3,6%	7000	3,3%	1	12194	2,7%	697,1	130,1	781,9	442,8	2,7%	3,0%	3,1%	0,9%
4	Q4															
5	Q5															
6	Q6															

Differenzlasten (P0 zu P0+; Wirkungen)																
1	Q1			-3100	9,4%	1	-2700	7,5%	-154,4	-28,8	-173,1	-98,0	7,4%	8,2%	8,3%	2,5%
2	Q2	-800	1,3%	-500	1,6%	1	-1132	1,1%	-64,7	-12,1	-72,6	-41,1	1,1%	1,2%	1,2%	0,4%
3	Q3	1150	7,4%	1150	9,1%	1	2003	6,6%	114,5	21,4	128,4	72,7	6,5%	7,3%	7,3%	2,2%
4	Q4	16500	3,9%			1	14372	3,1%	821,6	153,4	921,5	521,9	3,1%	3,4%	3,5%	1,1%
5	Q5	500	1,6%	800	1,3%	1	1132	1,1%	64,7	12,1	72,6	41,1	1,1%	1,2%	1,2%	0,4%
6	Q6	7000	3,3%	9200	4,5%	1	14111	3,2%	806,6	150,6	904,7	512,4	3,1%	3,5%	3,5%	1,1%

P0+-Fall																
1	Q1	10800	4,4%	6700	2,7%	1	15243	3,0%	871,4	162,7	977,3	553,5	3,0%	3,3%	3,4%	1,0%
2	Q2			300	0,7%	1	261	0,5%	14,9	2,8	16,8	9,5	0,5%	0,6%	0,6%	0,2%
3	Q3	8150	4,1%	8150	4,1%	1	14198	3,3%	811,6	151,5	910,3	515,5	3,3%	3,6%	3,7%	1,1%
4	Q4	16500	3,9%			1	14372	3,1%	821,6	153,4	921,5	521,9	3,1%	3,4%	3,5%	1,1%
5	Q5	500	1,6%	800	1,3%	1	1132	1,1%	64,7	12,1	72,6	41,1	1,1%	1,2%	1,2%	0,4%
6	Q6	7000	3,3%	9200	4,5%	1	14111	3,2%	806,6	150,6	904,7	512,4	3,1%	3,5%	3,5%	1,1%

Quelle	Charakteristik	Faktoren		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
		Typ	DTV(Kfz)									DTV(SV)
Gerätezahl	B62	1	0,871	0,696	0,050	0,009	0,056	0,032	0,792	0,880	0,890	0,272

E SYNOPSIS UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG

Abb. A1

Die Bundesstraße B62 durchquert das nördliche Rheinland-Pfalz von der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen bei Siegen bis zur B256 bei Hamm (Sieg) und folgt dabei weitestgehend dem Flusslauf der Sieg. Als Verbindung zwischen der Mittelzentren Betzdorf, Kirchen und Wissen sowie in Verbindung mit der B256 auch von Altenkirchen mit dem Oberzentrum Siegen und der Bundesautobahn A45 stellt sie eine der wichtigsten Verkehrsachsen im oberen Westerwald dar. Durch die Anbindung der L288 in Betzdorf besteht außerdem die Verbindung in Richtung Hachenburg, A3 und Koblenz sowie über die L280 in Kirchen nach Freudenberg und die A45.

Anhang

Eine Übersicht des Untersuchungsraums im DIN A3-Format mit den verwendeten Querschnitts- und Knotenpunktsbezeichnungen befindet sich im Anhang am Ende des Berichts.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die bereits heute häufig überlasteten Knotenpunkte der B62 zwischen Betzdorf und Kirchen analysiert mit dem Ziel, eine Verbesserung des Verkehrsablaufes zu erreichen. Des Weiteren wurde der geplante Umbau des Knotenpunktes B62 / L280 / L288 ("Hellerkreisel") als Prognose-Nullfall (P0+) berücksichtigt. Darauf aufbauend wurden Lösungsvorschläge für die Verkehrsführung und Knotenpunktgestaltung entlang der B62 entwickelt.

Abb. B1 – B7

Als Datengrundlage für die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurden im April 2018 umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt sowie auf bereits bestehendes Datenmaterial zurückgegriffen.

Für die ermittelten Knotenstrombelastungen wurde die Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (FGSV 2015) ermittelt. **Das gesamte Verkehrssystem operiert an der Kapazitätsgrenze, sodass geringfügige Störungen zu einem**

Zusammenbruch des Verkehrs führen können, der sich schnell auf die gesamte Strecke ausweitet.

Tab. E1 Zusammenfassung Verkehrsqualität Analyse

Knotenpunkt			Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze	
			QSV	Reserve	QSV	Reserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorf.	F	-15%	E	-18%
K2	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	LSA	C	ca. 33%	D	25%
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	E	ca. -5%	D	ca. 4%
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	A/D	*	A/E	*
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	C	ca. 6%	B	ca. 91%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	D	ca. 13%	D	ca. 1%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	C	ca. 19%	C	ca. 10%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	B	ca. 70%	C	ca. 55%
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	A	64%	A	45%

*QSV D bzw. E nur für Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Im **südlichen Bereich** ist die vorfahrtsregelnde Kreuzung K1 überlastet, die gemeinsam signalisierten Knotenpunkte K2 und K3 operieren an der Kapazitätsgrenze. Sobald hier ein Rückstau am Knotenpunkt K2 aus Richtung Norden auftritt, hat dies Auswirkungen auf den gesamten Ringverkehr in Betzdorf.

Handlungsbedarf besteht hier auch aufgrund des Unfallgeschehens. Die Knotenpunkte K1 und K3 weisen eine auffällige Unfallohäufigkeit auf.

Die koordinierten Lichtsignalanlagen im **nördlichen Bereich** an den Knotenpunkten K8 bis K10 sind weitestgehend auf die vorhandenen

Verkehrsbelastungen optimiert und funktionieren rechnerisch gerade noch am Rande der Kapazitätsgrenze.

Abb. D7, D8

Der geplante Einbahnstraßenring "**Hellerkreisel**" im Bereich der Knotenpunkte L288 Steinerother Str. / Hellerstr (K2) und L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. (K3) mit Bau einer neuen Verbindung direkt östlich der Bahntrasse zunächst parallel zur Hellerstraße und dann in östlicher Richtung bis zur L280 Friedrichstraße wurde als **Planfall P0+** in die Untersuchung einbezogen.

Abweichend von den vorliegenden Plänen wird empfohlen, im Falle von Kapazitätsproblemen auf die geplante Fußgängerschutzanlage zu verzichten und stattdessen die Fußgänger ebenfalls gesichert über die vorgesehenen Furten am benachbarten Knotenpunkt K3a L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. zu führen.

Die sehr kurze zur Verfügung stehende Strecke zwischen den Knotenpunkten K2b und K2c für die Verflechtung der Verkehrsströme wird hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit als ungünstig eingestuft. Daher wird empfohlen, die Verkehrssituation nach Inbetriebnahme des Hellerkreisels zu beobachten und ggf. weitere Maßnahmen wie die Markierung einer einstreifigen Verkehrsführung zu ergänzen. Durch die Inbetriebnahme einer LSA an den Fußgängerfurten am Knotenpunkt K3a L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str. kann gleichzeitig in den Spitzenstunden der Zufluss des KFZ-Verkehrs geregelt werden.

Am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt **K1 L288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.** wird die Einrichtung einer **LSA** vorgeschlagen. Hiermit kann eine deutliche **Verbesserung der Verkehrsqualität** erreicht werden. Gleichzeitig wird die Unfallgefahr reduziert und die **Unfallhäufungsstelle beseitigt**.

Der **nördliche Bereich der B62** mit den Knotenpunkten K8 bis K11 ist als LSA-gesteuerter Streckenzug mit Koordinierung und verkehrsabhängiger Steuerung weitestgehend optimiert. Es wird als **kurzfristig umsetzbare Maßnahme** vorgeschlagen, **die Koordinierung zwischen den Knotenpunkten K9 und K10 aufzulösen**: Im Bereich Süd (Betzdorf) bleibt die Koordinierung zwischen K8 und K9 mit einem Abstand von ca. 340 m erhalten, im Bereich Nord (Kirchen) werden die Knotenpunkte K10 und K11 verkehrsabhängig gesteuert. Durch diese Maßnahme können die **Kapazitätsprobleme am Knotenpunkt K10 B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr. kurzfristig behoben** werden.

Am Knotenpunkt **K9 B62 Siegener Str. / Struthofstr.** wird zur Verbesserung der Verkehrsqualität der Umbau zu einem **einstreifigen Kreisverkehrsplatz mit zwei Bypässen** von der B62 Süd in Richtung Struthofstraße und von der B62 Nord in Richtung Auf dem Molzberg vorgeschlagen. Die **LSA an der Einmündung K8** kann dann **verkehrsabhängig** gesteuert werden.

**Tab. E2 Zusammenfassung Verkehrsqualität 2030
PlanfallIP0+ einschl. Maßnahmen**

Knotenpunkt			Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze	
			QSV	Reserve	QSV	Reserve
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	LSA	C	ca. 40%	C	7%
K2a	L288 Steinerother Str. / Hellerstr.	Vorf.	A	> 50%	C	ca. 11%
K2b	L288 Steinerother Str. / Hellerstr. Süd	Vorf.	A	> 100%	A	> 100%
K2c	L288 Steinerother Str. / L288 neu Hellerkreisel*		- nur Spuraufteilung* -			
K2d	L288 neu Hellerkreisel // Hellerstr. Süd	Vorf.	B	> 90%	B	> 30%
K3a /b	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.*		- nur Spuraufteilung / Fahrstreifenaddition -			
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara-Tunnel	Vorf.	A/E	**	B/E	**
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	C	ca. 5%	B	ca. 11%
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	KVP	C	8%	C	6%
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	B	ca. 20 %	D	ca. 8%
K11	B62 Siegerner Str. / L280 Jungenthaler Str.	LSA	B	ca. 55%	C	ca. 30%
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	A	56%	A	36%

* Hinweis: Für die kritische Verflechtung der Fahrzeugströme zwischen K3a bzw. K2b und k2c existiert kein HBS-Verfahren.

** QSV D bzw. E nur für Ausfahrt Polizei wg. langer Wartezeiten

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve/Überlastung ggü. der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Somit werden folgenden Maßnahmen empfohlen:

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen B62 Nord:

Aufhebung der Koordinierung zwischen den LSA K8 und K9 in Betzdorf und K10 in Kirchen, verkehrsabhängige Optimierung des LSA-Programms für K10

Maßnahmen mit dem Bau des Hellerkreisels:

- Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt K1 L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.

Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen:

- Umbau K9 B62 Siegener Str. / Struthofstr. zu einem einstreifigen Kreisverkehrsplatz mit zwei Bypässen (von der B62 Süd in Richtung Struthofstraße und von der B62 Nord in Richtung Auf dem Molzberg)
- Verkehrsabhängige Optimierung LSA-Programm K8 B62 Kirchner Str. / Zufahrt Gewerbegebiet

LITERATUR

- FGSV (2006) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (**RASt**), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln, 2006
- FGSV (2012) Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (**M UKO**), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln, 2012
- FGSV (2015) Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (**HBS**), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln, 2015
- FGSV (2015) Richtlinien für Lichtsignalanlagen (**RILSA**), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln, 2015
- PTV / VERTEC (2018):
Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz im Auftrag des LBM Rheinland-Pfalz, PTV Transport Consult GmbH und VERTEC (Unterauftragnehmer), Karlsruhe, Koblenz 2018
- Statistisches Landesamt RLP (2015):
Rheinland-Pfalz 2060. Vierte Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013), Korrigierte Fassung vom 22.07.2015, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2015
- T+T (2013):
Überplanung der Lichtsignalanlage L280 (Friedrichstraße) / L288 (Steinerother Straße) / Hellerstraße in Betzdorf im Auftrag des LBM Diez, T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dreieich, Juni 2013
- T+T (2014):
Neubau LSA B62/L280 ("Nordknoten") in Kirchen, Verkehrstechnische Unterlagen im Auftrag des LBM Diez, T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dreieich, Aktualisierung Mai 2014

- T+T (2011/2016): B62 - Projektierung LSA Betzdorf – Kirchen (sieg) im Auftrag des LBM Diez, T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dreieich, 2011, Aktualisierung Februar 2016
- T+T (2016): Verkehrstechnische Untersuchung L280 (Friedrichstraße) / L288 (Steinerother Straße) / Hellerstraße ("Hellerkreisel") in Betzdorf im Auftrag des LBM Diez, T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dreieich, Juni 2013
- VERTEC (2007): Verkehrszählung B62 / L280 / L288 Betzdorf - Kirchen (Sieg)
Im Auftrag des LBM Koblenz, VERTEC Ingenieursozietät für Verkehrsplanung und -technik, Koblenz, Oktober 2007

ABBILDUNGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

B62

zwischen Betzdorf und Kirchen

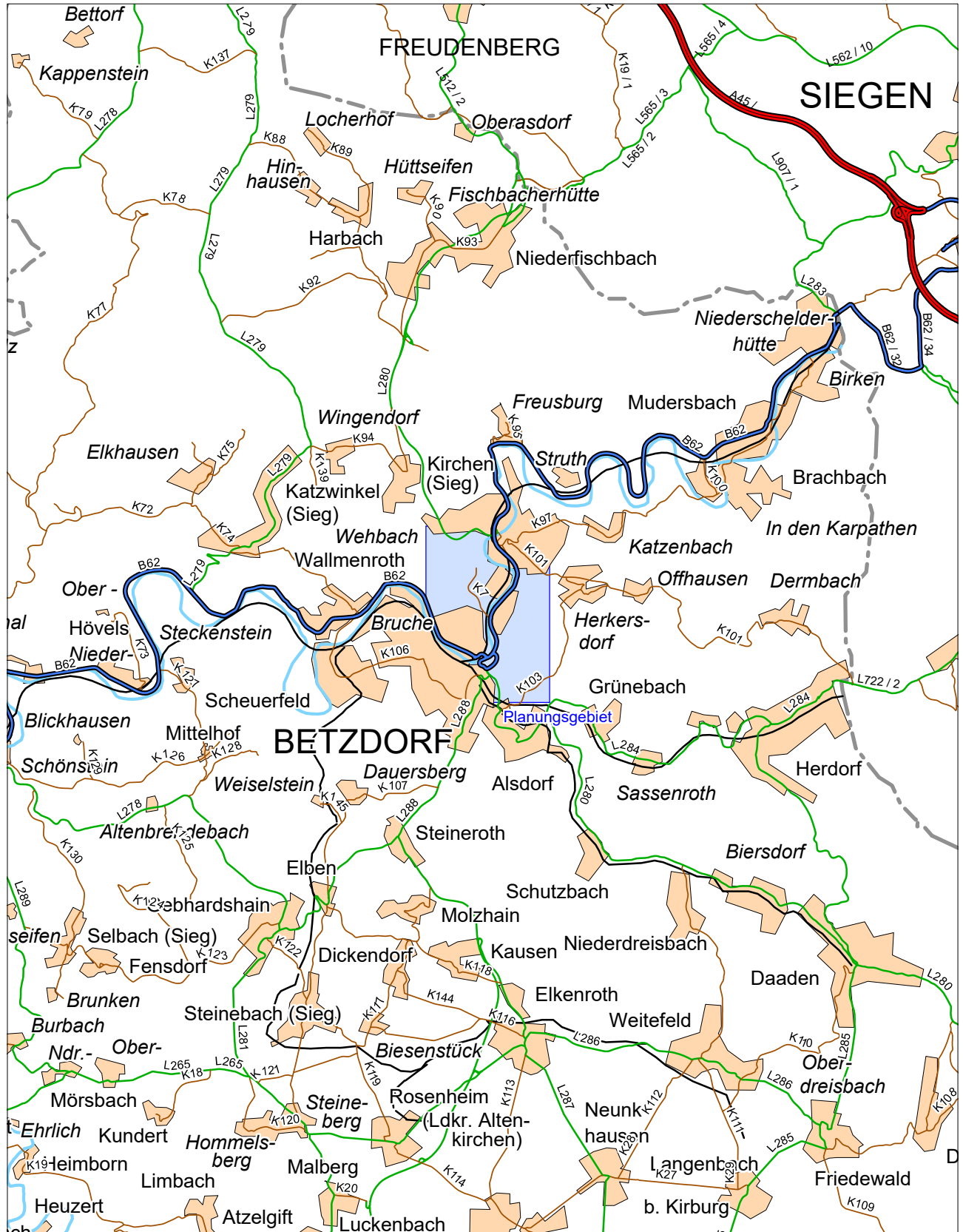
2020

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A	Vorbemerkung
Abb. A1:	Lage im Straßennetz
B	Erhebungen - Verkehrsanalyse
Abb. B1:	Übersicht Verkehrserhebungen April 2018
Abb. B2:	Wochenganglinie B62
Abb. B3:	Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 24h
Abb. B4:	Knotenstrombelastungen Schwerverkehr 24h
Abb. B5:	Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 7.15 - 8-.15 Uhr
Abb. B6:	Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 7.15 - 8-.15 Uhr
Abb. B7:	Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 15.30 - 16.30 Uhr
Abb. B8:	Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 15.30 - 16.30 Uhr
Abb. B9:	Streckenbelastungen Analyse, Gesamtverkehr
Abb. B10:	Streckenbelastungen Analyse, Schwerverkehr

D**Planfälle**

- Abb. D1: P0-Fall, Streckenbelastungen 2030, Gesamtverkehr
- Abb. D2: P0-Fall, Streckenbelastungen 2030, Schwerverkehr
- Abb. D3: P0-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Gesamtverkehr,
7.15 - 8.15 Uhr
- Abb. D4: P0-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Schwerverkehr,
7.15 - 8.15 Uhr
- Abb. D5: P0-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Gesamtverkehr,
15.30 - 16.30 Uhr
- Abb. D6: P0-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Schwerverkehr,
15.30 - 16.30 Uhr
-
- Abb. D7: P0+-Fall, Handlungsbedarf, Ausbau Knotenpunkte
- Abb. D8: P0+-Fall, Maßnahme Verkehrsführung Hellerkreisel
- Abb. D9: P0+-Fall, Streckenbelastungen 2030, Gesamtverkehr
- Abb. D10: P0+-Fall, Streckenbelastungen 2030, Schwerverkehr
- Abb. D11: Differenzen P0+-Fall / Analyse
- Abb. D12: P0+-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Gesamtverkehr,
7.15 - 8.15 Uhr
- Abb. D13: P0+-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Schwerverkehr,
7.15 - 8.15 Uhr
- Abb. D14: P0+-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Gesamtverkehr,
15.30 - 16.30 Uhr
- Abb. D15: P0+-Fall, Knotenstrombelastungen 2030, Schwerverkehr,
15.30 - 16.30 Uhr
-

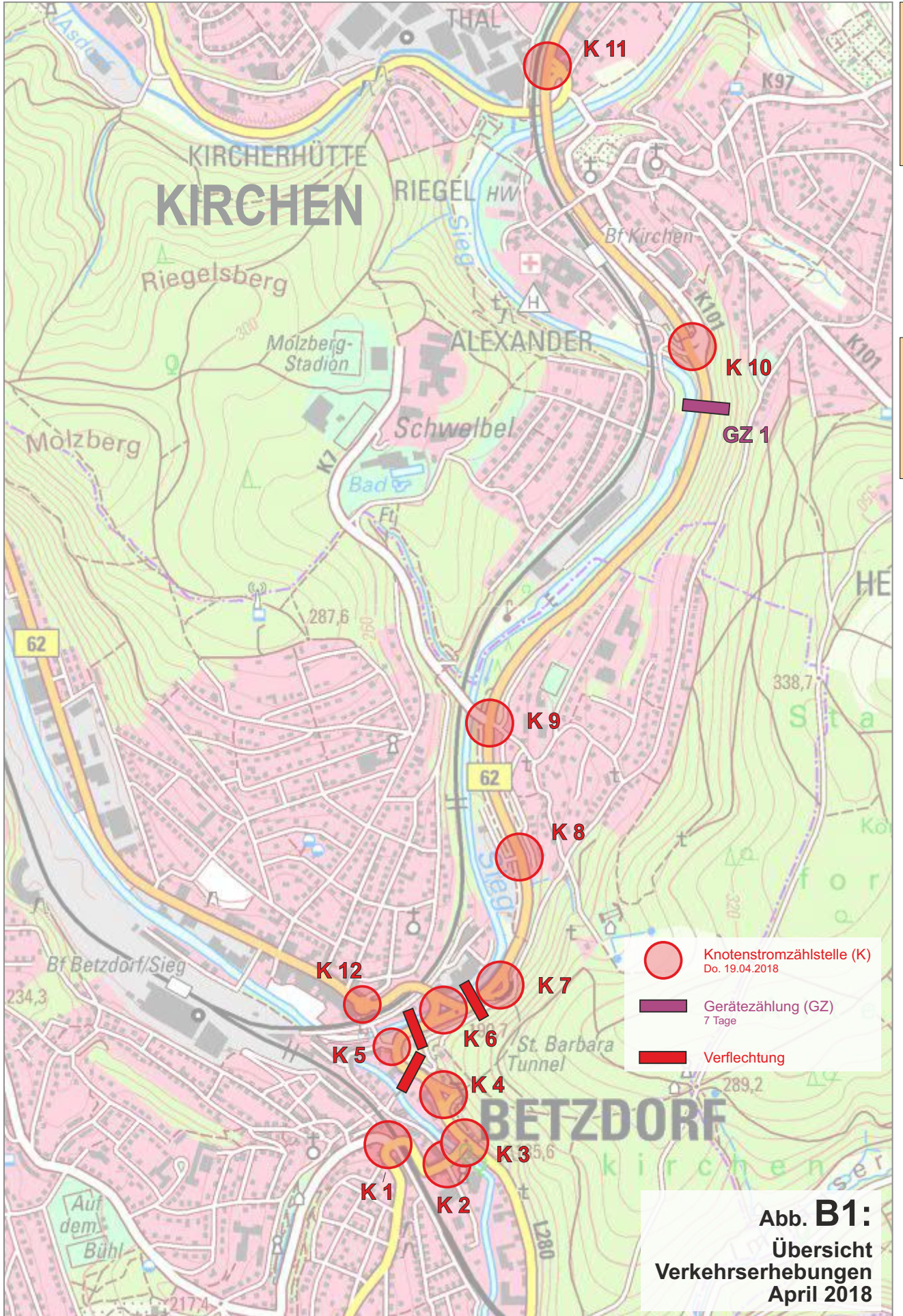


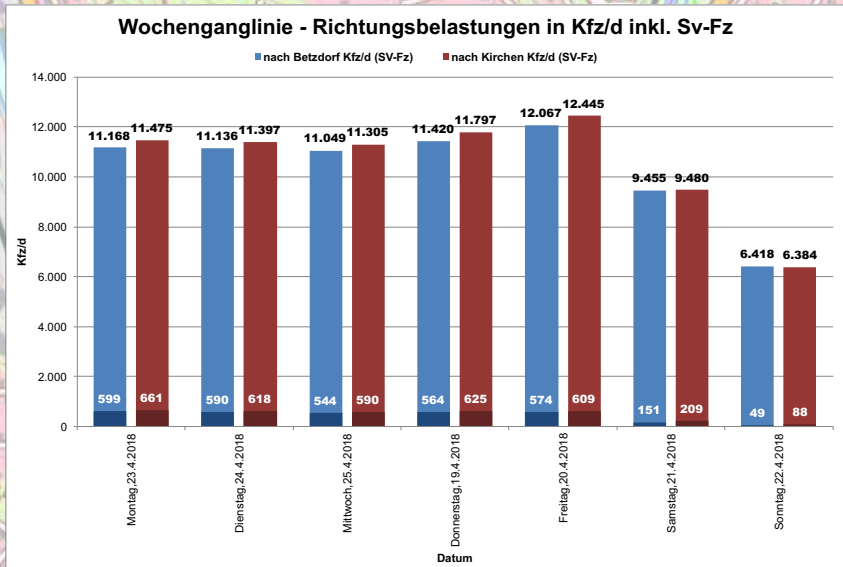
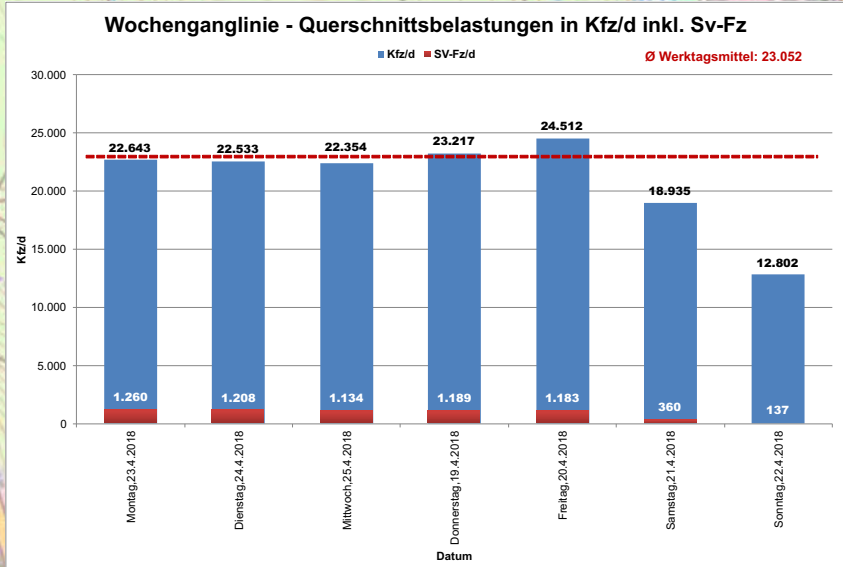
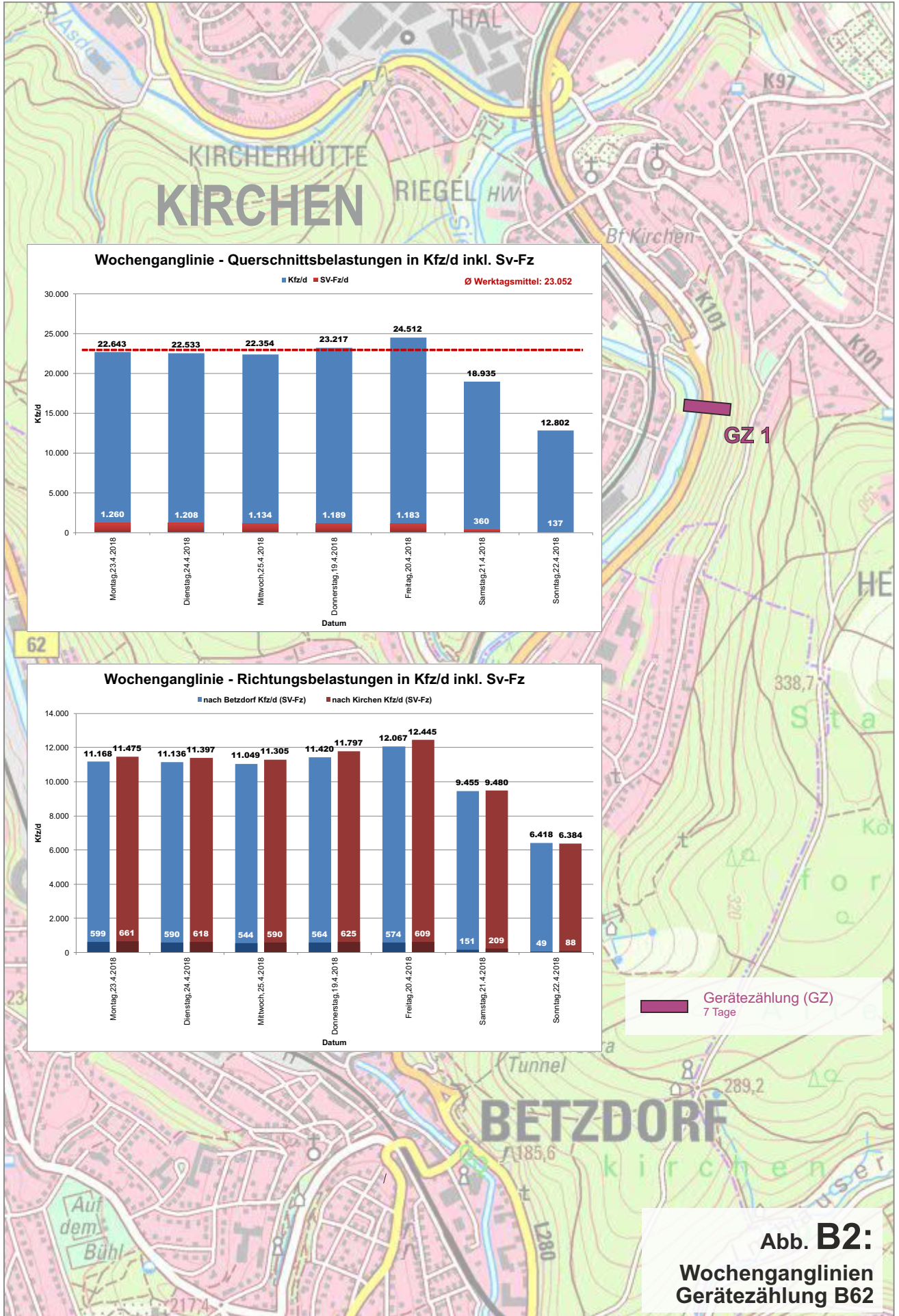
Kartengrundlage: LBM RLP Netz 2017

M. 1 : 100.000

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

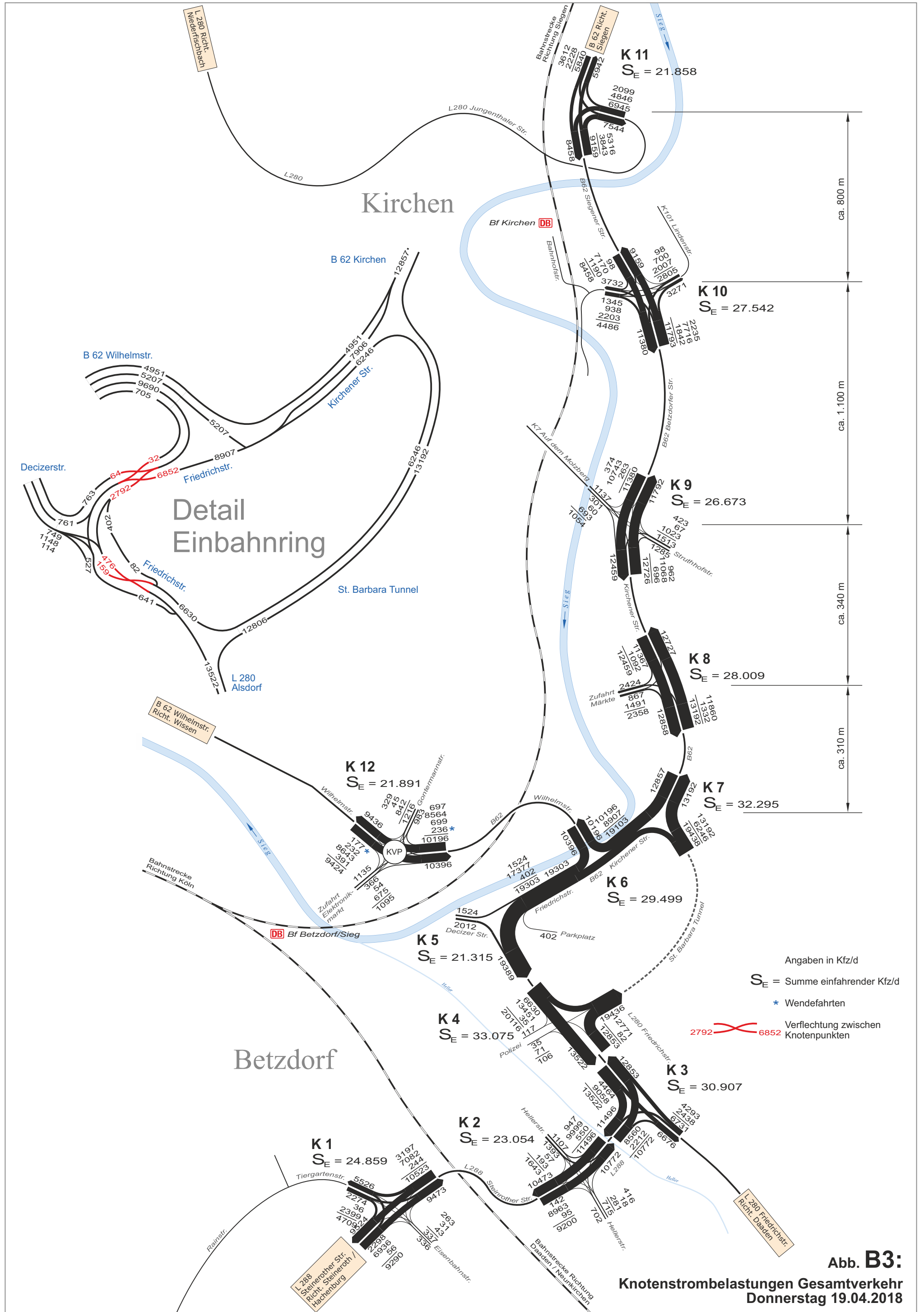
Abb. A1:
Lage im Straßennetz





Gerätezählung (GZ)
7 Tage

Abb. B2:
Wochenganglinien
Gerätezählung B62



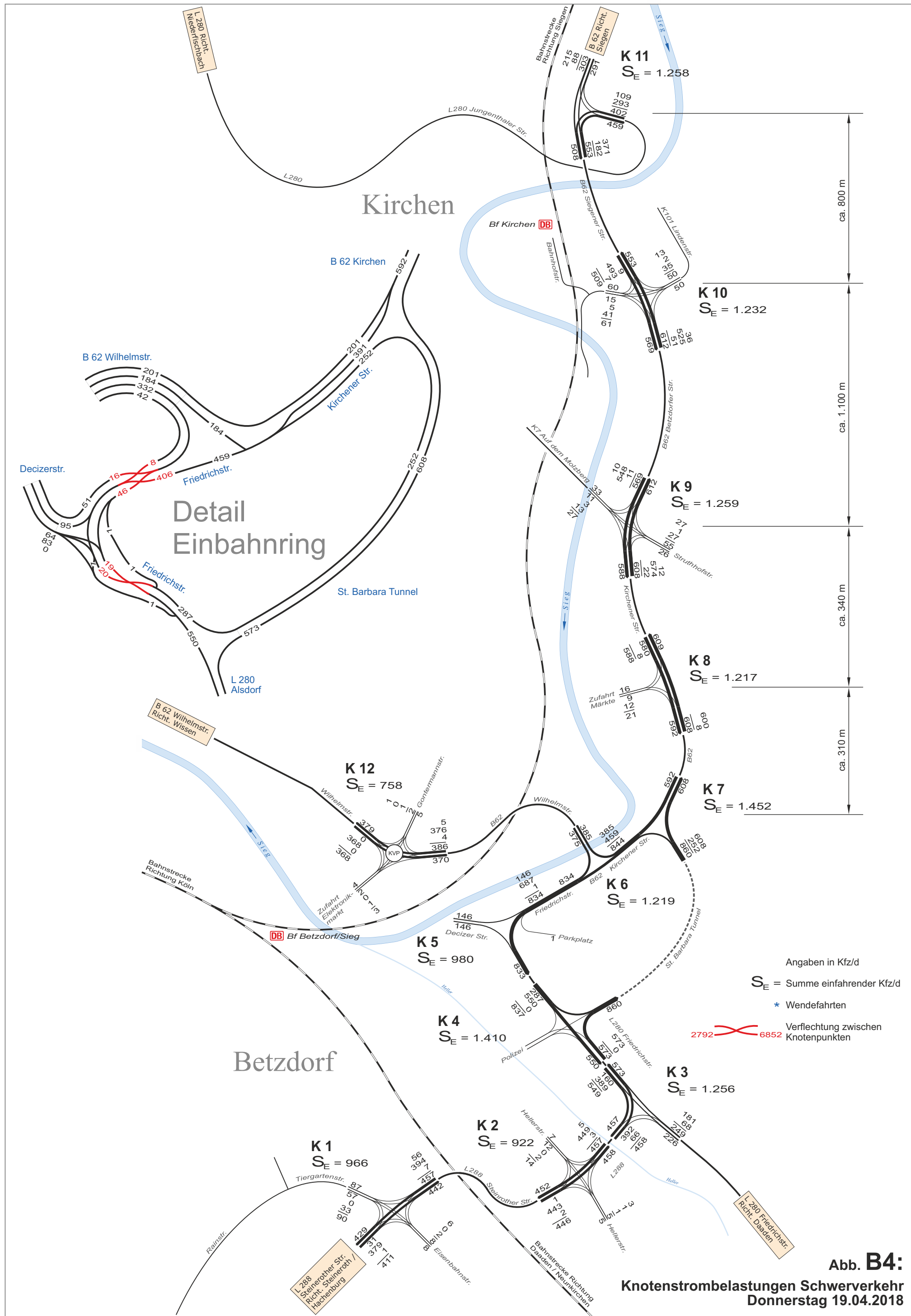
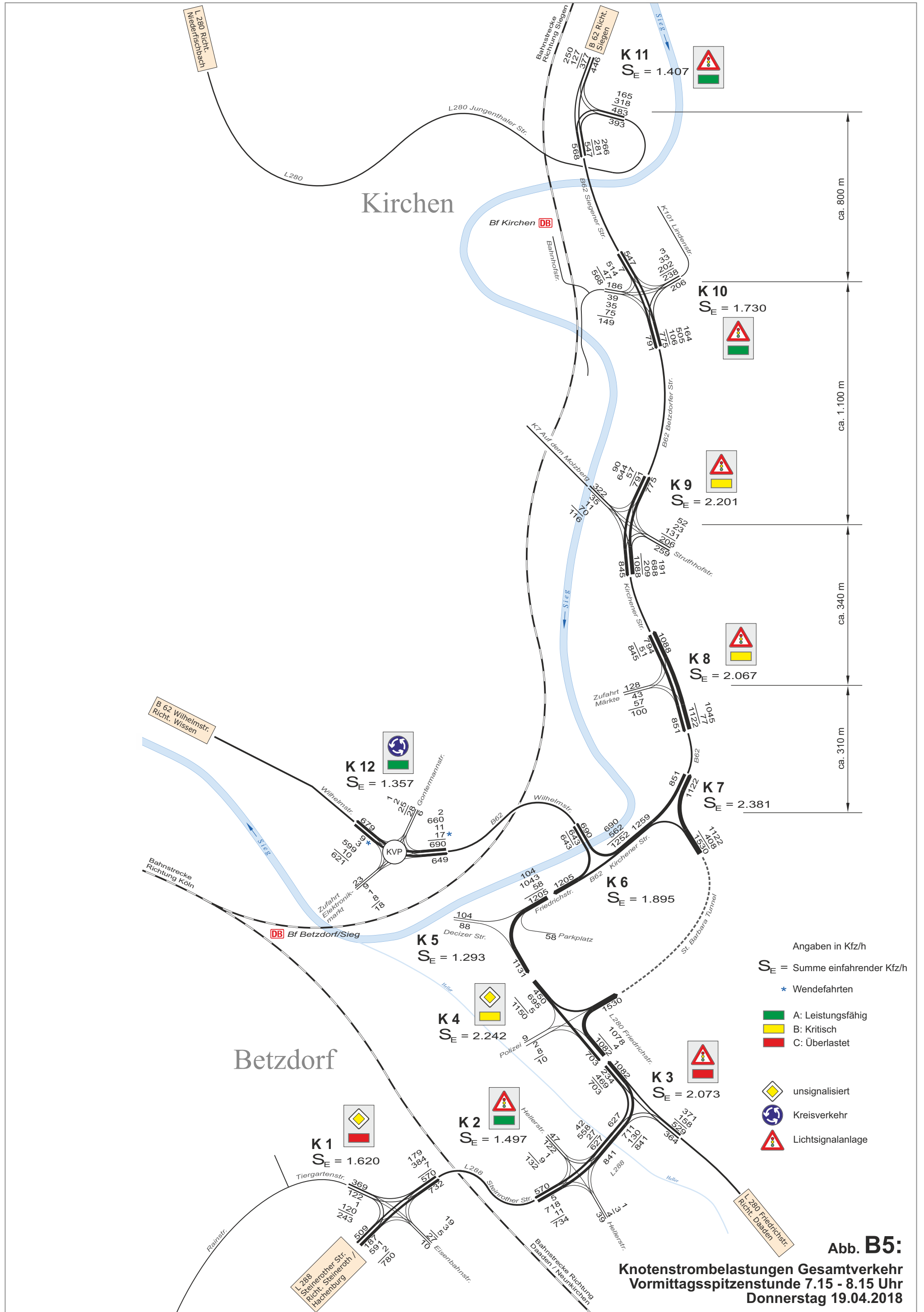
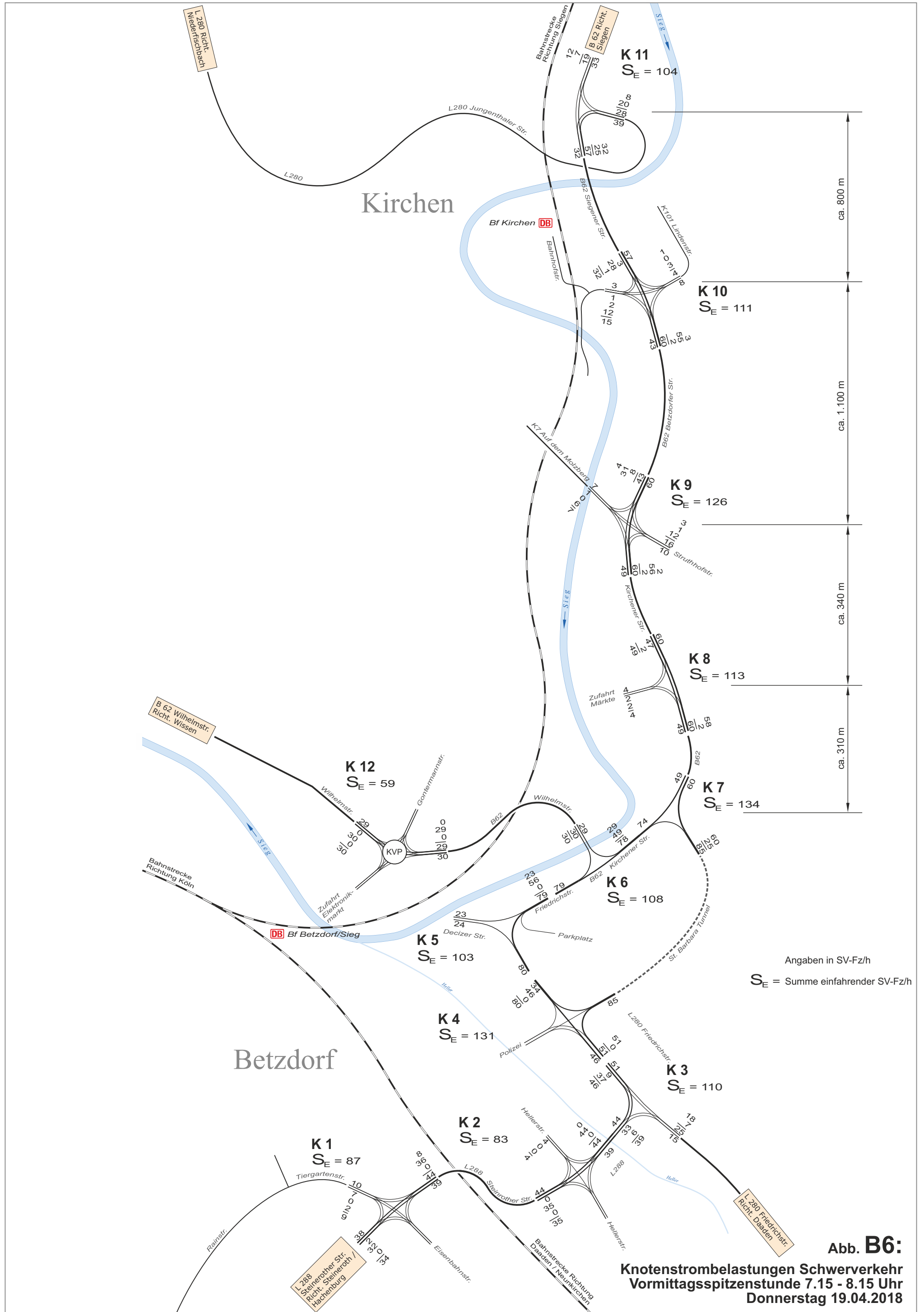
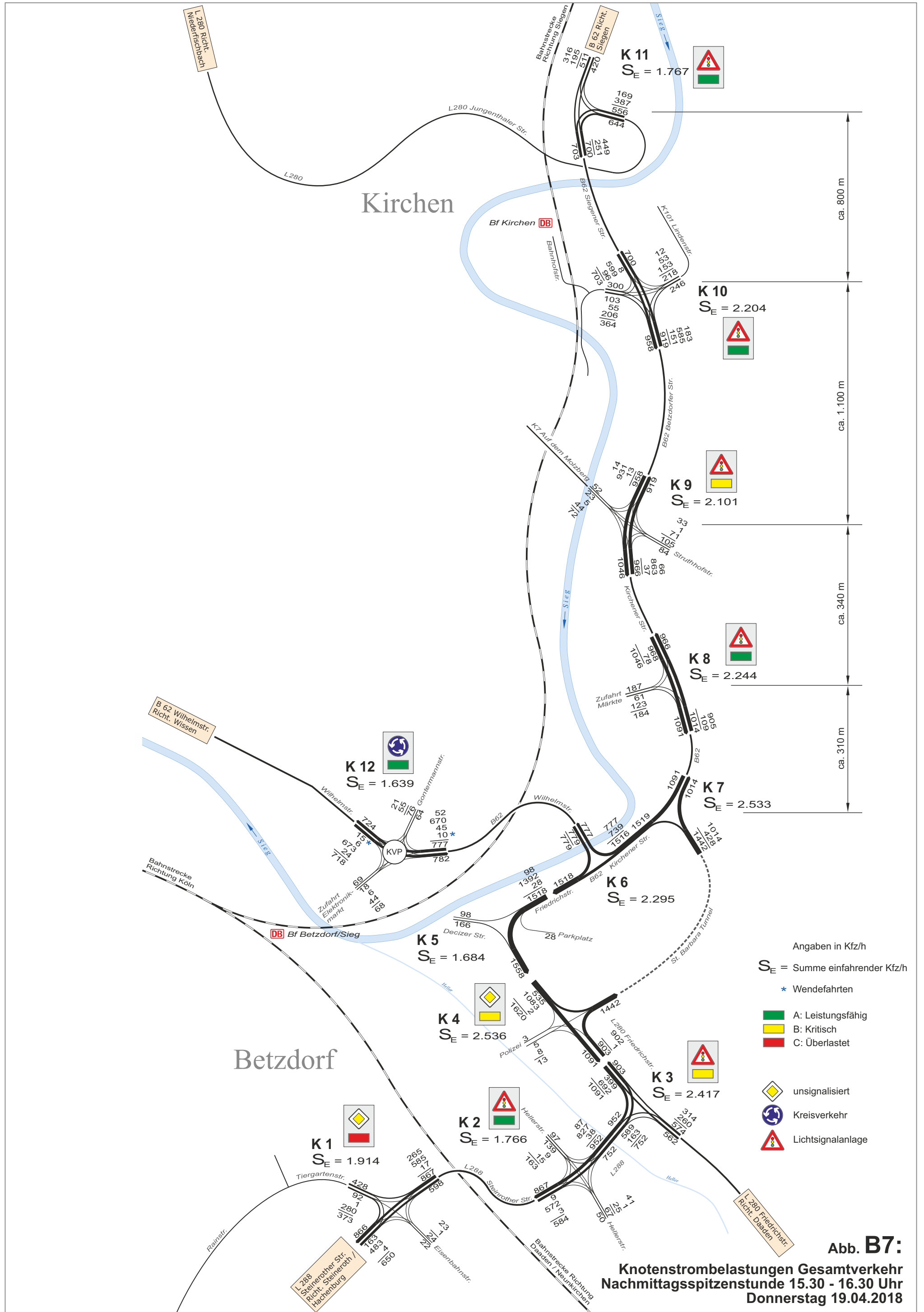


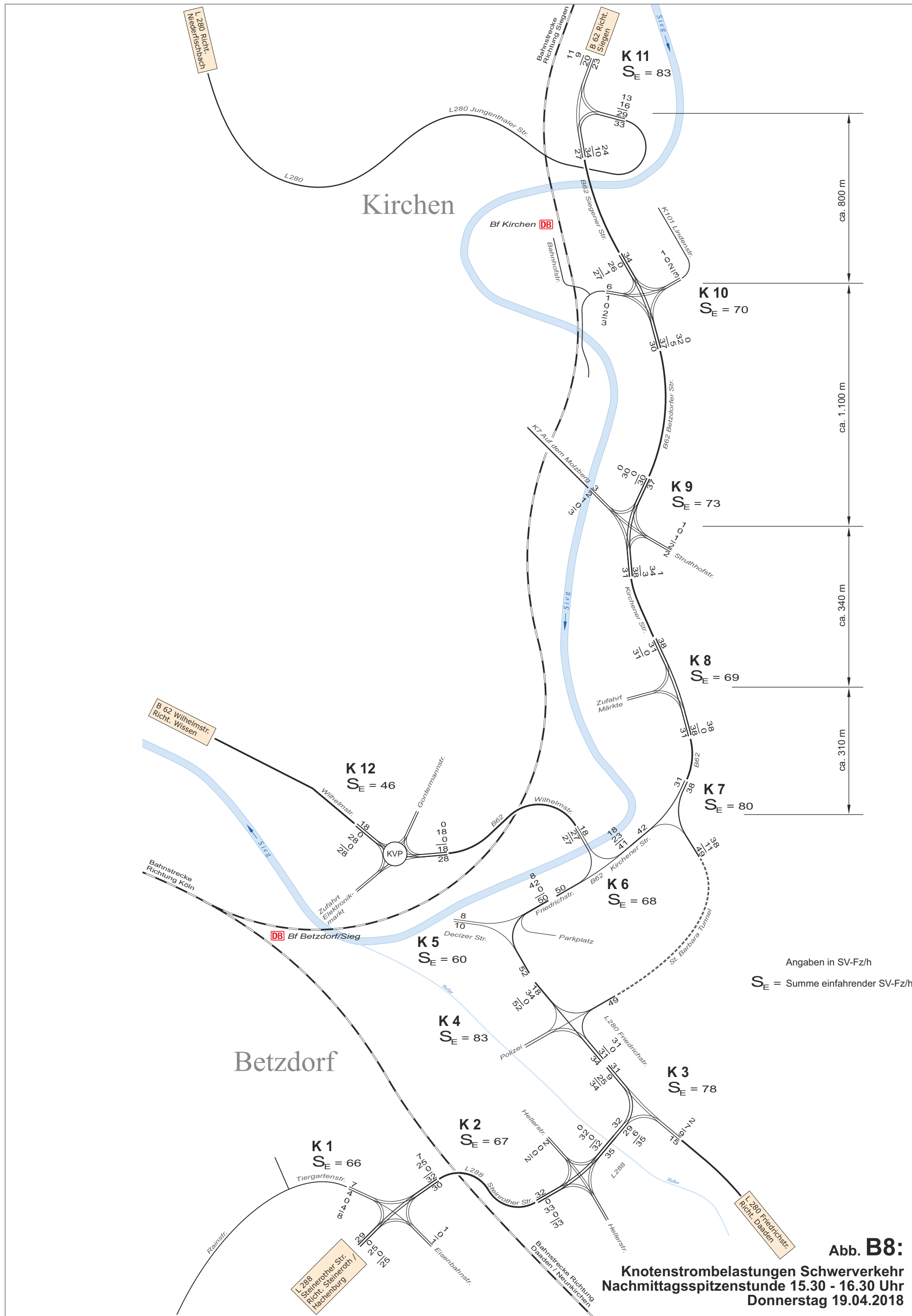
Abb. B4:

Knotenstrombelastungen Schwerverkehr
Donnerstag 19.04.2018









Angaben in SV-Fz/h
 S_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

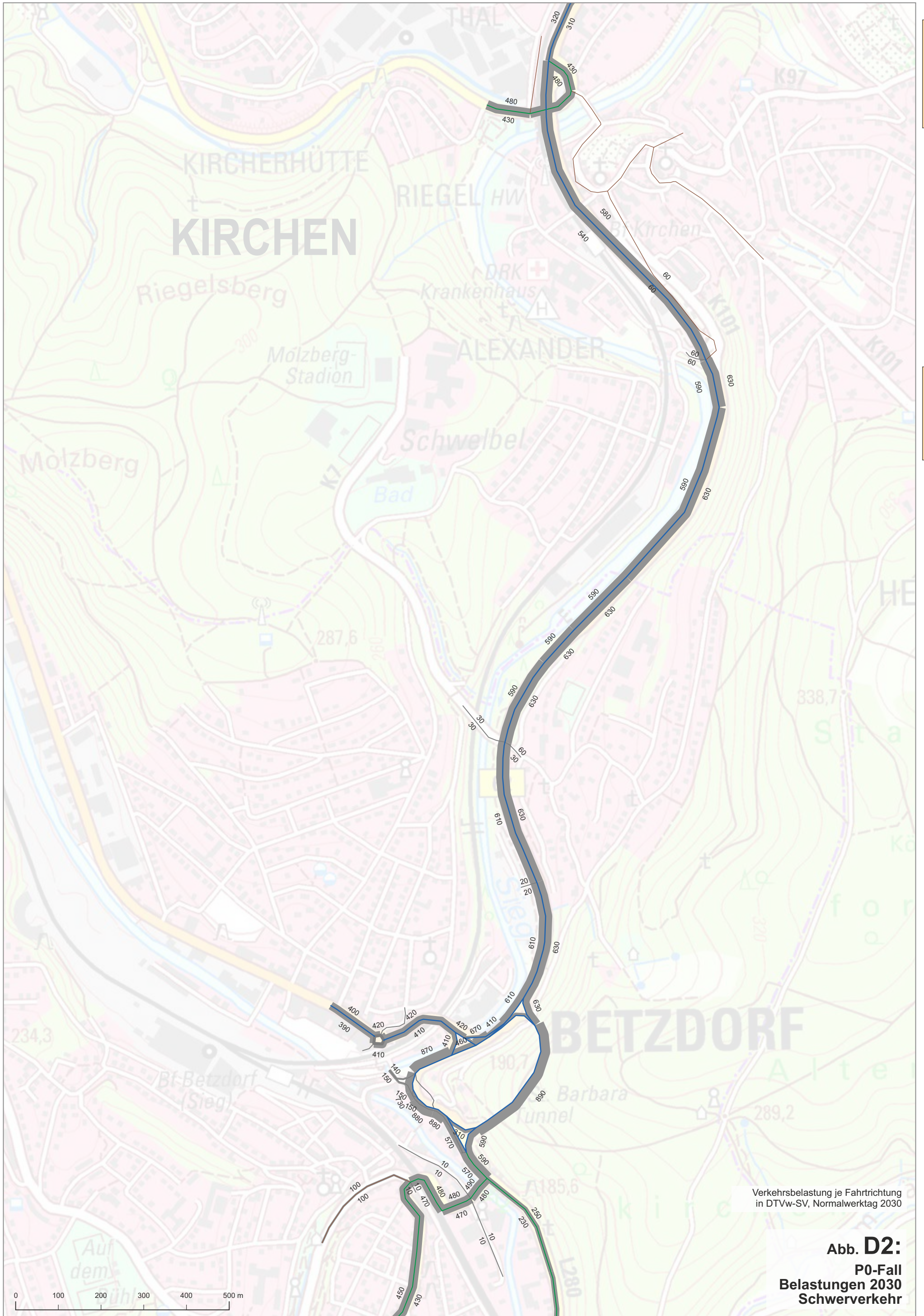
Abb. B8:
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr
Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.30 Uhr
Donnerstag 19.04.2018

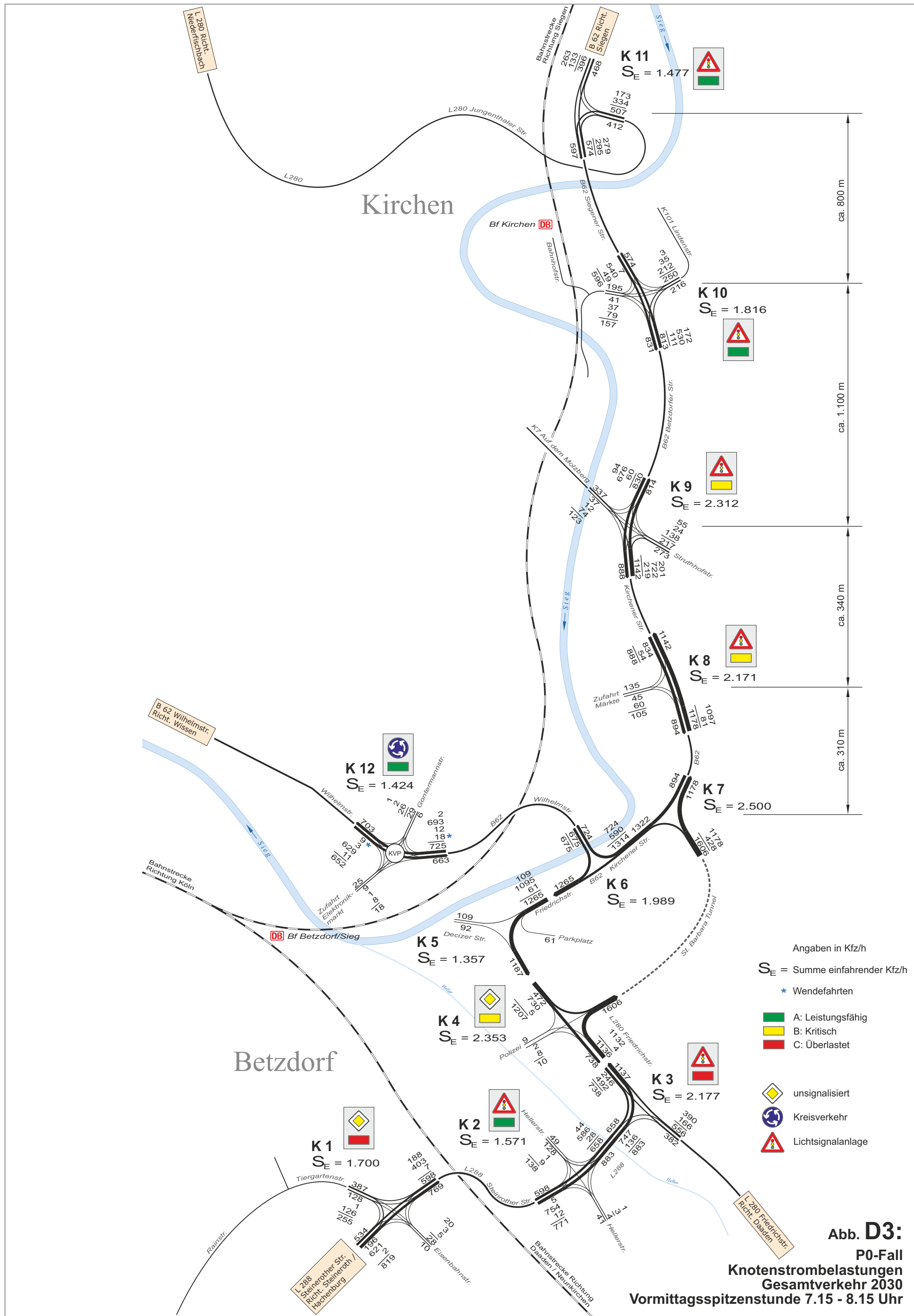
Darstellung unmaßstäblich

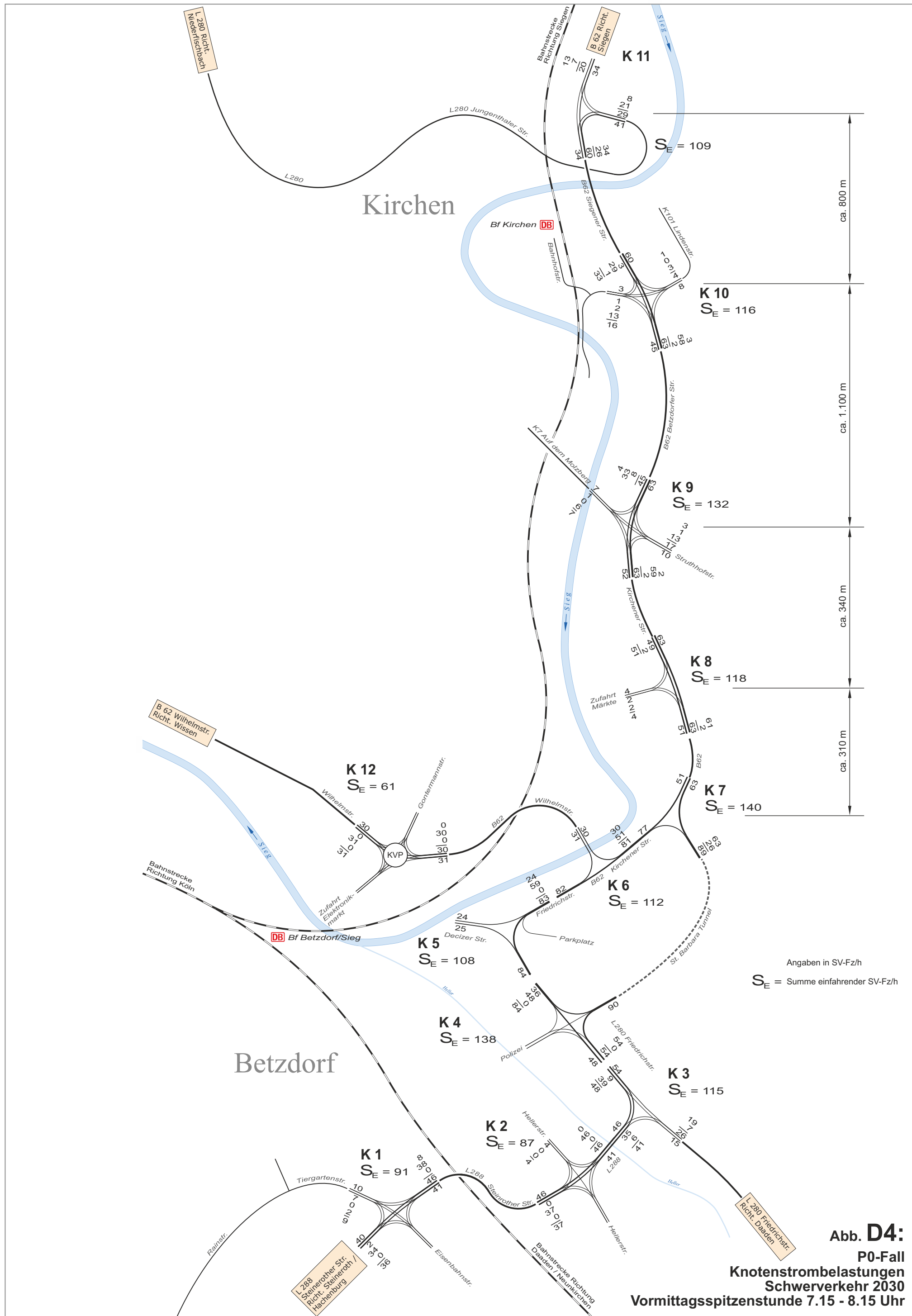






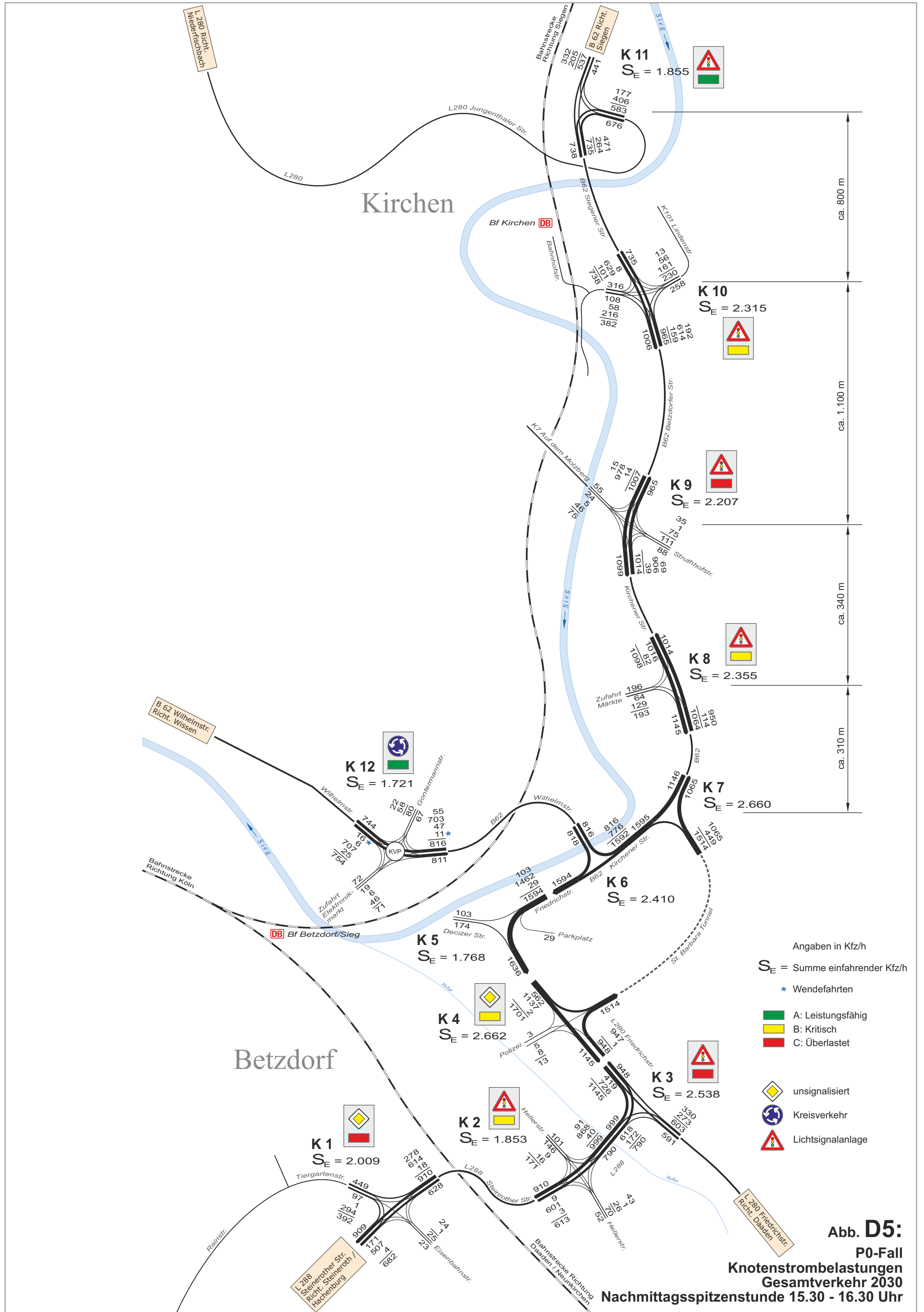


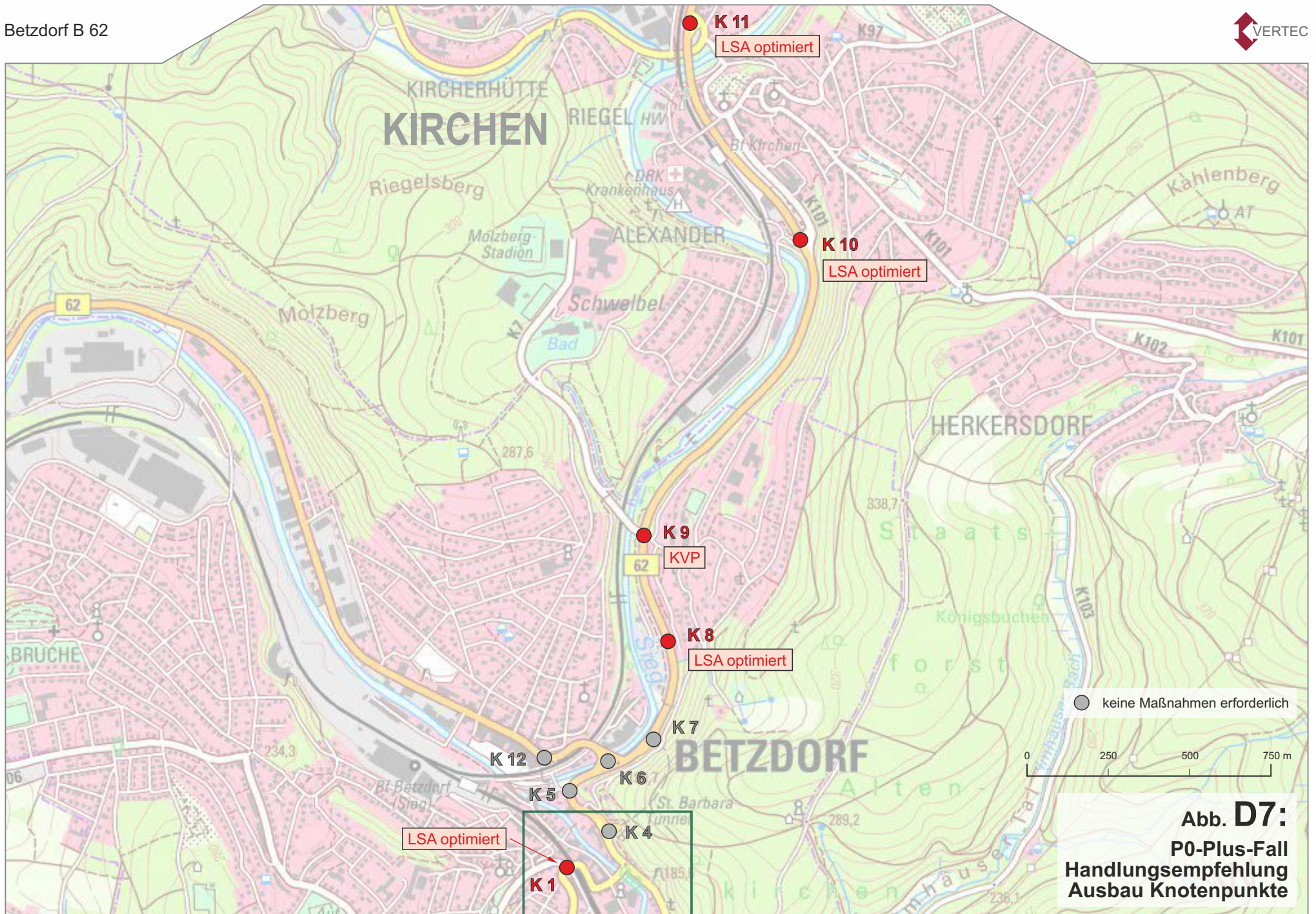




Angaben in SV-Fz/h
 S_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

Abb. D4:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 2030
Vormittagsspitzenstunde 7.15 - 8.15 Uhr





L 280 Friedrichstr.



Abb. D8:
P0-Plus-Fall
Maßnahme
Verkehrsführung Hellerkreisel



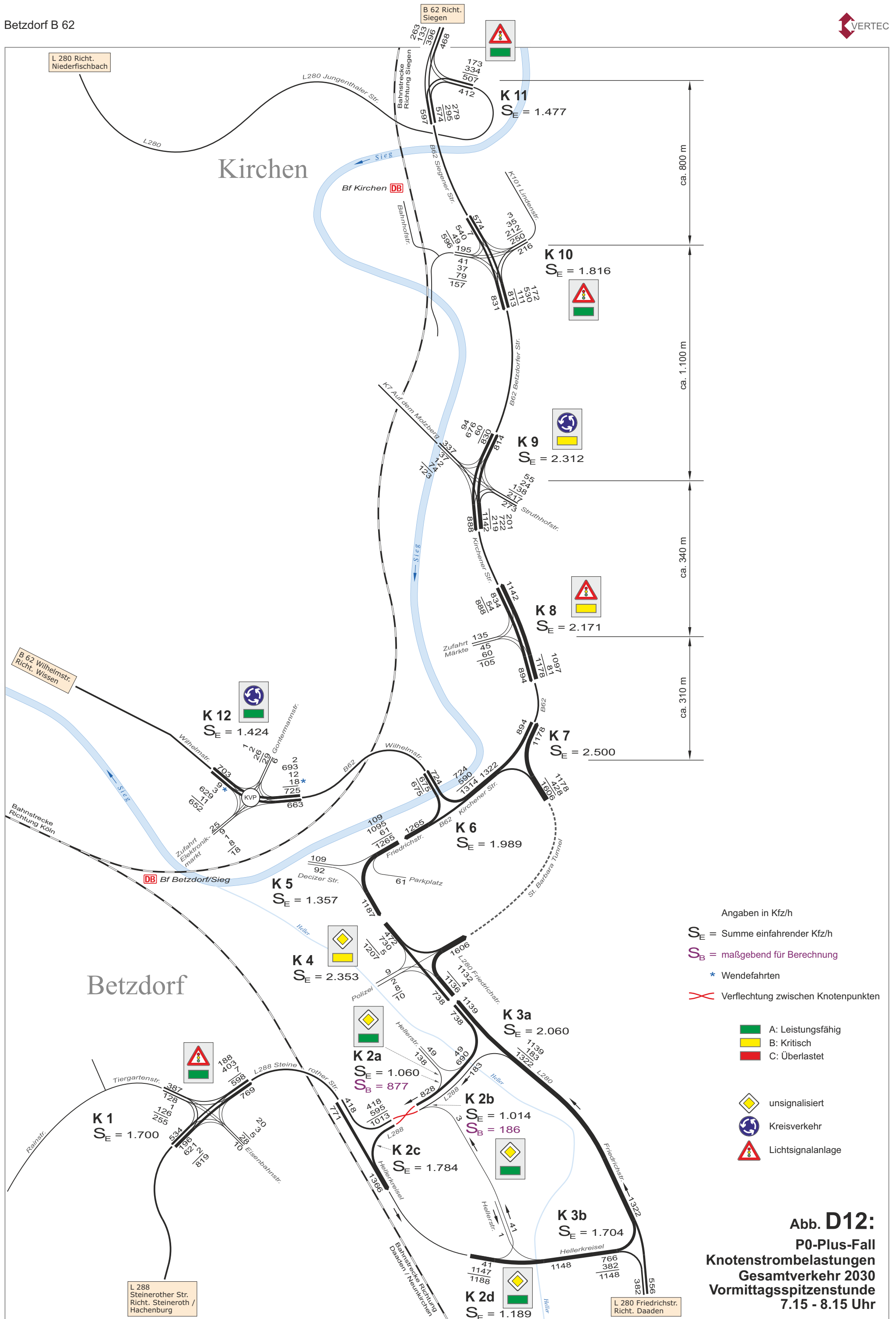
Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung
in DTW/d, Normalwerktag 2030

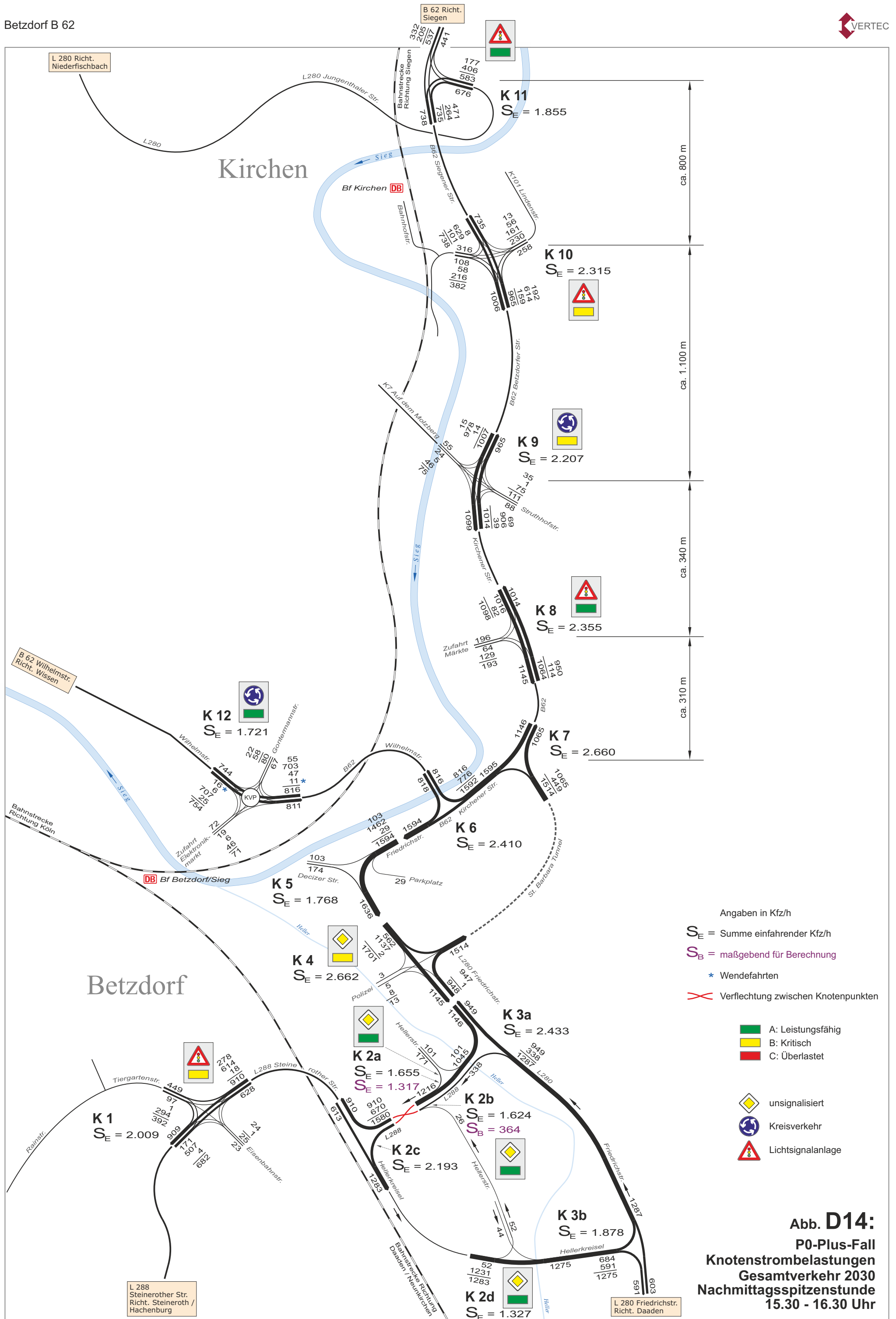
Abb. D9:
P0-Plus-Fall
Belastungen 2030
Gesamtverkehr

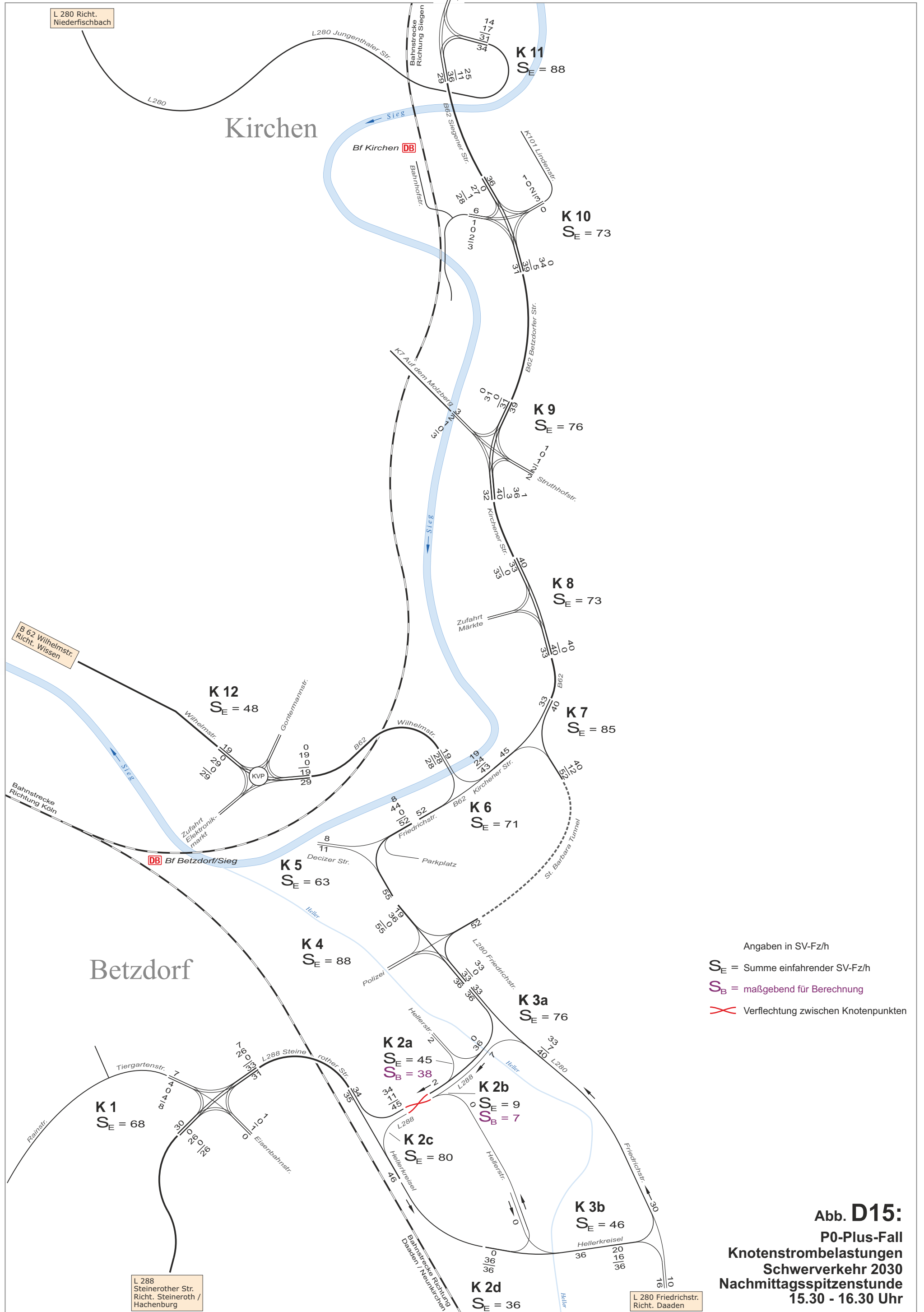


Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung
in DTVw-SV/d, Normalwerktag 2030

Abb. D10:
P0-Plus-Fall
Belastungen 2030
Schwerverkehr







Angaben in SV-Fz/h

S_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

S_B = maßgebend für Berechnung

Verflechtung zwischen Knotenpunkten

Abb. D15:
P0-Plus-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 2030
Nachmittagsspitzenstunde
15.30 - 16.30 Uhr

MATERIALTEIL

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

B62

zwischen Betzdorf und Kirchen

2020

MATERIALIEN

B VERKEHRSANALYSE

- Ergebnisse Verkehrszählungen
- HBS-Nachweise ANALYSE

C PROGNOSE DES VERKEHRSAUFKOMMENS

- HBS-Nachweise PROGNOSE

D PLANFÄLLE

- HBS-Nachweise P0+-FALL
-

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: K106 Tiergartenstraße								von: K106 Tiergartenstraße							
	nach: L288 Rtg. B62								nach: Eisenbahnstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	43	0	0	42	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	54	0	2	47	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	40	0	1	32	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	35	0	0	34	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	32	0	0	30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	29	0	0	27	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	26	0	2	18	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	35	0	1	31	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	35	0	0	35	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	35	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	28	0	0	26	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	39	0	0	34	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	36	0	2	32	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	35	1	1	31	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	24	0	1	20	0	1	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	41	0	1	39	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	33	0	0	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	41	0	0	39	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	26	0	0	24	1	0	1	0	2	1	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	34	0	0	30	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	32	0	1	29	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	46	0	1	42	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	37	0	1	32	3	0	1	0	4	0	0	3	1	0	0	0
12:00 - 12:15	29	0	0	29	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	33	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	43	0	0	40	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	49	0	1	43	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	46	0	2	40	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	31	0	0	26	1	3	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	30	0	0	26	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	29	0	1	26	1	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
14:00 - 14:15	38	0	0	38	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	30	0	1	28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	29	1	1	27	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	25	0	0	23	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:00 - 15:15	29	0	0	28	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	16	0	1	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	21	0	2	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	28	0	0	27	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	26	0	0	19	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	30	0	3	25	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	20	0	1	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	17	0	0	16	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	15	0	1	13	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	16	0	0	15	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	38	0	0	35	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	52	0	2	49	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	44	0	1	41	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	51	0	1	49	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	52	0	1	50	1	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	419	0	6	384	16	7	5	1	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	472	0	13	435	16	5	2	1	8	3	0	8	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.727	2	33	1.580	59	29	23	3	27	4	0	25	2	0	0	0
Σ SPH-VM	136	0	1	123	9	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	91	0	3	79	5	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	2.274	2	48	2.099	70	29	25	3	36	5	0	34	2	0	0	0
Σ 24h	2.274	---	48	2.099	70	29	25	3	36	---	0	34	2	0	0	0

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: K106 Tiergartenstraße								von: L288 Rtg. B62							
	nach: L288 Rtg. Steineroth								nach: K106 Tiergartenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	39	0	1	36	1	0	1	0	18	0	0	17	0	0	0	1
06:15 - 06:30	22	0	0	20	2	0	0	0	17	0	1	15	1	0	0	0
06:30 - 06:45	42	0	1	39	2	0	0	0	29	0	0	29	0	0	0	0
06:45 - 07:00	47	0	0	42	5	0	0	0	43	0	0	41	2	0	0	0
07:00 - 07:15	31	0	0	27	4	0	0	0	40	0	0	36	2	1	1	0
07:15 - 07:30	34	0	0	32	1	0	1	0	47	0	2	43	1	0	1	0
07:30 - 07:45	28	0	0	26	2	0	0	0	42	0	1	36	0	3	2	0
07:45 - 08:00	38	0	0	35	2	1	0	0	56	0	1	53	1	0	0	1
08:00 - 08:15	20	0	0	19	1	0	0	0	34	0	0	32	1	1	0	0
08:15 - 08:30	32	0	0	29	1	0	2	0	41	0	0	38	1	1	1	0
08:30 - 08:45	24	0	0	22	2	0	0	0	38	0	2	32	3	0	1	0
08:45 - 09:00	28	0	1	27	0	0	0	0	51	0	2	47	2	0	0	0
09:00 - 09:15	23	0	1	20	1	0	0	1	35	0	0	33	2	0	0	0
09:15 - 09:30	31	0	1	28	0	0	2	0	28	0	0	27	0	1	0	0
09:30 - 09:45	20	0	0	20	0	0	0	0	49	0	1	45	1	0	1	1
09:45 - 10:00	26	0	0	24	1	0	1	0	49	0	0	47	1	1	0	0
10:00 - 10:15	33	0	0	24	5	0	4	0	44	0	1	42	1	0	0	0
10:15 - 10:30	28	0	2	24	2	0	0	0	46	0	0	43	0	1	2	0
10:30 - 10:45	31	0	0	29	2	0	0	0	50	0	1	47	2	0	0	0
10:45 - 11:00	28	0	2	22	2	0	2	0	50	0	0	49	1	0	0	0
11:00 - 11:15	18	0	0	17	1	0	0	0	52	1	1	48	1	1	1	0
11:15 - 11:30	23	0	0	20	3	0	0	0	39	0	0	38	0	0	1	0
11:30 - 11:45	30	1	2	28	0	0	0	0	53	0	3	47	0	2	1	0
11:45 - 12:00	36	0	2	32	0	0	1	1	44	0	2	40	0	1	1	0
12:00 - 12:15	29	0	1	27	0	0	1	0	50	0	2	48	0	0	0	0
12:15 - 12:30	30	0	0	29	1	0	0	0	53	0	1	47	1	2	2	0
12:30 - 12:45	33	0	0	32	0	0	1	0	55	0	2	48	2	1	2	0
12:45 - 13:00	27	0	0	24	2	0	0	1	48	0	0	46	1	0	0	1
13:00 - 13:15	31	0	0	30	1	0	0	0	52	0	1	49	1	1	0	0
13:15 - 13:30	46	0	1	43	1	1	0	0	59	0	1	56	1	1	0	0
13:30 - 13:45	20	1	1	18	0	0	1	0	41	0	1	39	0	1	0	0
13:45 - 14:00	39	0	1	37	1	0	0	0	64	0	2	59	3	0	0	0
14:00 - 14:15	58	0	3	53	1	0	1	0	34	0	2	30	0	0	1	1
14:15 - 14:30	45	0	1	41	2	0	1	0	44	0	2	41	1	0	0	0
14:30 - 14:45	52	0	4	48	0	0	0	0	69	0	3	63	2	1	0	0
14:45 - 15:00	52	0	0	50	1	0	1	0	65	0	2	63	0	0	0	0
15:00 - 15:15	45	0	1	42	2	0	0	0	39	0	0	36	2	0	1	0
15:15 - 15:30	62	0	1	59	2	0	0	0	61	0	3	58	0	0	0	0
15:30 - 15:45	71	0	2	65	3	0	1	0	85	0	2	80	0	3	0	0
15:45 - 16:00	65	0	1	61	3	0	0	0	71	0	2	66	0	3	0	0
16:00 - 16:15	79	1	2	72	3	1	1	0	59	0	2	53	3	0	1	0
16:15 - 16:30	65	0	0	63	1	0	1	0	50	0	1	48	1	0	0	0
16:30 - 16:45	63	0	4	56	3	0	0	0	59	0	1	58	0	0	0	0
16:45 - 17:00	58	0	1	57	0	0	0	0	51	0	5	45	1	0	0	0
17:00 - 17:15	78	0	2	73	3	0	0	0	65	0	0	60	4	0	0	1
17:15 - 17:30	49	0	1	48	0	0	0	0	70	1	4	64	2	0	0	0
17:30 - 17:45	51	0	3	47	0	0	1	0	59	1	0	56	2	1	0	0
17:45 - 18:00	39	0	0	39	0	0	0	0	59	0	3	56	0	0	0	0
18:00 - 18:15	44	0	0	43	1	0	0	0	77	0	2	74	1	0	0	0
18:15 - 18:30	37	0	1	35	1	0	0	0	61	0	1	56	4	0	0	0
18:30 - 18:45	33	0	0	33	0	0	0	0	53	0	1	50	2	0	0	0
18:45 - 19:00	32	0	1	30	0	1	0	0	55	0	1	53	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	385	0	3	354	23	1	4	0	456	0	9	419	14	6	6	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	871	1	20	823	22	2	4	0	974	2	28	913	23	7	2	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	2.045	3	45	1.897	72	4	24	3	2.603	3	65	2.427	58	27	20	6
Σ SPH-VM	140	0	0	127	12	0	1	0	172	0	3	156	5	4	4	0
Σ SPH-NM	277	1	6	257	11	1	2	0	276	0	9	257	3	6	1	0
Σ Erhebungszeit	2.399	3	50	2.237	79	4	26	3	3.197	3	81	2.996	64	28	22	6
Σ 24h	2.399	---	50	2.237	79	4	26	3	3.197	---	81	2.996	64	28	22	6



Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: L288 Rtg. B62								von: L288 Rtg. B62							
	nach: Eisenbahnstraße								nach: L288 Rtg. Steineroth							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	39	0	1	31	2	2	0	3
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	72	0	0	58	9	2	1	2
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	87	0	1	71	12	0	2	1
06:45 - 07:00	4	0	0	4	0	0	0	0	98	0	0	85	6	0	2	5
07:00 - 07:15	5	1	0	5	0	0	0	0	86	0	3	67	9	1	2	4
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0	75	0	1	66	3	0	4	1
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	103	1	3	80	13	1	0	6
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	82	5	4	4	5
08:00 - 08:15	2	0	0	2	0	0	0	0	106	0	0	89	6	3	5	3
08:15 - 08:30	3	0	0	1	2	0	0	0	71	0	2	57	8	1	2	1
08:30 - 08:45	2	0	0	1	0	0	1	0	80	0	0	66	5	1	5	3
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	78	0	2	54	11	0	5	6
09:00 - 09:15	3	0	0	2	0	0	1	0	83	0	1	76	2	0	1	3
09:15 - 09:30	4	0	0	2	1	0	1	0	89	1	0	72	8	0	2	7
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	82	0	2	69	10	0	0	1
09:45 - 10:00	5	0	0	4	1	0	0	0	106	0	7	79	9	2	2	7
10:00 - 10:15	5	0	0	5	0	0	0	0	85	0	4	65	10	0	3	3
10:15 - 10:30	3	0	0	2	1	0	0	0	101	0	2	84	9	0	1	5
10:30 - 10:45	6	0	0	6	0	0	0	0	78	0	0	63	6	2	2	5
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	92	0	1	75	9	0	1	6
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	97	0	1	85	2	0	4	5
11:15 - 11:30	4	0	0	3	0	0	1	0	83	0	1	66	6	0	3	7
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0	115	0	0	94	4	1	9	7
11:45 - 12:00	3	0	0	3	0	0	0	0	78	0	0	59	8	1	5	5
12:00 - 12:15	6	0	0	4	0	0	2	0	119	0	1	102	5	2	2	7
12:15 - 12:30	6	0	1	5	0	0	0	0	128	0	4	110	7	1	2	4
12:30 - 12:45	4	0	0	4	0	0	0	0	120	0	0	103	8	0	4	5
12:45 - 13:00	2	0	0	2	0	0	0	0	85	2	0	79	4	1	0	1
13:00 - 13:15	5	0	0	4	1	0	0	0	107	0	3	93	9	0	1	1
13:15 - 13:30	10	0	0	10	0	0	0	0	144	0	3	123	7	1	6	4
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	132	1	4	99	10	4	4	11
13:45 - 14:00	8	0	1	7	0	0	0	0	92	0	5	71	9	0	2	5
14:00 - 14:15	6	0	0	6	0	0	0	0	107	0	2	94	11	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	116	0	1	101	8	0	1	5
14:30 - 14:45	6	0	0	6	0	0	0	0	109	0	4	89	7	2	3	4
14:45 - 15:00	3	0	0	3	0	0	0	0	127	0	5	102	10	0	3	7
15:00 - 15:15	8	0	0	7	1	0	0	0	171	0	13	145	5	0	4	4
15:15 - 15:30	4	0	1	3	0	0	0	0	136	1	1	123	7	0	4	1
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	153	0	8	137	3	1	2	2
15:45 - 16:00	5	0	0	5	0	0	0	0	142	0	6	121	10	0	3	2
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	132	0	5	110	9	0	2	6
16:15 - 16:30	6	0	0	6	0	0	0	0	158	0	4	141	6	0	2	5
16:30 - 16:45	5	0	0	5	0	0	0	0	157	0	5	141	8	2	0	1
16:45 - 17:00	4	0	0	4	0	0	0	0	151	0	3	138	7	0	1	2
17:00 - 17:15	4	0	0	3	1	0	0	0	141	0	3	129	5	0	1	3
17:15 - 17:30	7	0	0	6	1	0	0	0	156	0	2	140	13	0	0	1
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	171	0	4	159	5	0	1	2
17:45 - 18:00	6	0	0	6	0	0	0	0	151	2	3	137	5	2	0	4
18:00 - 18:15	7	0	0	6	1	0	0	0	157	0	4	147	4	0	0	2
18:15 - 18:30	5	0	0	4	1	0	0	0	134	0	1	128	2	0	1	2
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	151	0	4	139	6	0	1	1
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	92	0	4	82	4	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	24	1	0	21	2	0	1	0	995	1	13	806	89	15	32	40
Σ 15:00-19:00 Uhr	77	0	1	71	5	0	0	0	2.353	3	70	2.117	99	5	22	40
Σ 06:00-19:00 Uhr	208	1	3	188	11	0	6	0	5.823	8	134	4.976	366	37	115	195
Σ SPH-VM	14	1	0	14	0	0	0	0	362	1	7	298	31	2	8	16
Σ SPH-NM	15	0	1	14	0	0	0	0	563	1	20	491	29	1	11	11
Σ Erhebungszeit	244	1	4	220	13	0	7	0	7.082	9	170	6.119	399	38	125	231
Σ 24h	244	---	4	220	13	0	7	0	7.082	---	170	6.119	399	38	125	231

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Eisenbahnstraße								von: Eisenbahnstraße							
	nach: K106 Tiergartenstraße								nach: L288 Rtg. B62							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
08:30 - 08:45	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	1	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
10:15 - 10:30	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:00 - 11:15	2	0	1	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	5	1	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	1	6	0	0	1	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
15:15 - 15:30	2	0	2	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	8	0	0	8	0	0	0	0	46	0	0	44	1	0	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	7	0	2	5	0	0	0	0	76	0	0	72	3	0	1	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	26	1	3	23	0	0	0	0	233	0	2	214	11	0	6	0
Σ SPH-VM	2	0	0	2	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
Σ SPH-NM	2	0	2	0	0	0	0	0	28	0	0	26	1	0	1	0
Σ Erhebungszeit	31	1	3	28	0	0	0	0	263	0	3	240	14	0	6	0
Σ 24h	31	---	3	28	0	0	0	0	263	---	3	240	14	0	6	0



Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Eisenbahnstraße								von: L288 Rtg. Steineroth							
	nach: L288 Rtg. Steineroth								nach: K106 Tiergartenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	24	1	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	1	36	0	0	0	1
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	2	29	4	0	1	0
06:45 - 07:00	2	0	0	2	0	0	0	0	57	0	0	57	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	58	0	0	56	1	0	1	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	41	1	1	39	1	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	35	2	1	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0	49	0	0	46	2	0	1	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	59	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	39	1	0	36	3	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	0	0	0	1	0	26	0	0	25	0	1	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	38	1	0	36	0	0	2	0
09:00 - 09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	19	0	0	17	1	0	1	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	28	3	0	1	1
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	42	0	0	36	3	0	2	1
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	30	0	2	24	4	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	1	28	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	26	2	0	1	0
10:45 - 11:00	1	0	0	1	0	0	0	0	27	0	1	25	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	23	1	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	1	27	2	0	1	1
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	30	0	1	28	1	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1	31	1	0	1	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	1	30	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	27	1	1	25	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	27	2	0	1	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	47	0	4	38	1	0	3	1
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	43	1	0	40	2	0	0	1
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	35	1	0	1	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	29	3	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	3	0	0	0	0	33	0	0	28	5	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	28	1	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	1	43	4	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	45	1	1	42	2	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	45	0	0	44	0	0	1	0
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	41	0	2	35	4	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	37	2	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	1	45	1	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	2	43	1	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	1	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	0	1	0	0	0	54	0	0	52	1	0	0	1
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	2	33	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	46	0	1	44	1	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	1	41	1	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	41	0	0	40	1	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	1	1	0	0	0	29	1	2	27	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	1	0	0	0	0	0	25	0	4	21	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	10	0	0	9	0	0	1	0	505	4	4	478	14	2	6	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	8	0	1	5	2	0	0	0	634	2	16	600	16	0	1	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	34	0	1	30	2	0	1	0	1.887	9	34	1.755	70	2	19	7
Σ SPH-VM	5	0	0	5	0	0	0	0	194	1	1	187	4	1	1	0
Σ SPH-NM	2	0	0	2	0	0	0	0	161	0	2	152	6	0	1	0
Σ Erhebungszeit	43	0	1	37	3	0	2	0	2.298	9	44	2.142	81	2	21	8
Σ 24h	43	---	1	37	3	0	2	0	2.298	---	44	2.142	81	2	21	8

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L288 Rtg. Steineroth								von: L288 Rtg. Steineroth							
	nach: L288 Rtg. B62								nach: Eisenbahnstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	67	1	1	54	5	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	107	0	4	95	5	0	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	96	0	2	91	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	141	0	2	122	7	1	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	156	0	1	138	6	6	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	163	0	2	150	6	0	1	4	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	140	0	8	117	5	1	3	6	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	143	0	3	125	10	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	145	0	2	128	3	2	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	124	0	1	112	3	1	4	3	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	104	0	1	89	7	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	117	0	3	101	3	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	110	0	1	98	5	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	96	0	0	83	1	1	6	5	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	112	0	4	96	4	0	1	7	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	119	0	0	106	5	0	3	5	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	90	0	0	70	8	1	7	4	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	90	0	2	78	4	1	0	5	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	89	0	1	74	7	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	102	0	2	86	8	0	3	3	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	115	1	1	100	5	1	4	4	1	0	0	1	0	0	1	0
11:15 - 11:30	70	0	3	57	7	2	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
11:30 - 11:45	80	0	1	67	2	2	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	102	0	2	90	5	1	3	1	3	0	0	3	0	0	0	0
12:00 - 12:15	85	0	2	69	6	1	1	6	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	81	0	2	71	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	82	0	0	67	6	2	4	3	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	103	0	4	85	6	0	3	5	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	87	0	4	73	5	0	2	3	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	97	0	2	83	0	5	4	3	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	112	0	1	104	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	93	0	3	78	7	1	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	102	0	0	88	4	0	4	6	2	0	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	111	0	3	89	6	3	7	3	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	124	0	5	111	3	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	122	0	1	109	4	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	121	0	4	101	6	0	1	9	1	0	0	0	1	0	0	0
15:15 - 15:30	135	0	6	118	4	1	2	4	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	125	0	2	114	2	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	117	0	1	102	7	0	1	6	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	128	0	2	112	6	0	1	7	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	113	0	6	99	5	1	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	132	0	7	110	8	1	2	4	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	125	0	1	120	3	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	141	1	4	134	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	125	0	1	113	8	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	127	0	4	114	5	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	112	0	3	106	2	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	116	1	3	108	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	90	0	1	82	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	92	1	4	84	3	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	89	0	6	78	4	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.503	1	30	1.322	61	14	33	43	5	0	0	5	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.888	3	55	1.695	73	6	19	40	15	0	0	14	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.765	5	129	5.049	251	44	125	167	45	0	0	43	1	0	1	0
Σ SPH-VM	600	0	13	527	24	8	11	17	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ SPH-NM	505	0	11	446	19	2	8	19	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	6.936	6	156	6.108	293	46	131	202	56	0	1	52	2	0	1	0
Σ 24h	6.936	---	156	6.108	293	46	131	202	56	---	1	52	2	0	1	0

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Hellerstraße								von: Hellerstraße							
	nach: L288 Rtg. B62								nach: Hellerstraße Sackgasse							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	19	0	1	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	31	0	0	29	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	47	0	6	39	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	28	0	3	24	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	16	0	1	14	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	13	1	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	22	0	0	17	3	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	28	0	1	19	8	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	19	0	0	13	6	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
09:45 - 10:00	29	0	2	26	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	31	0	0	30	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	17	2	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	22	0	3	19	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	18	0	0	18	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	23	0	2	20	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	19	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	26	0	2	23	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	15	0	0	14	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	15	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	14	0	1	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	14	0	0	13	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	14	0	0	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	16	0	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	14	0	1	13	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	28	0	0	28	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	14	1	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	26	0	2	22	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	23	2	2	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	27	1	2	24	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:15 - 15:30	24	0	2	22	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	32	0	2	30	0	0	0	0	2	2	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	34	0	0	34	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
16:00 - 16:15	36	0	0	35	0	0	1	0	3	0	1	1	1	0	0	0
16:15 - 16:30	37	0	2	34	0	0	1	0	2	1	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	29	0	0	29	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
16:45 - 17:00	36	0	2	33	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	40	1	2	36	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	35	0	1	34	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	39	0	3	35	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:45 - 18:00	29	0	1	25	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	24	1	2	21	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	14	0	1	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	10	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	205	2	11	187	3	0	3	1	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	459	3	20	428	8	0	3	0	29	4	1	25	3	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.145	10	49	1.048	37	0	10	1	47	6	1	42	4	0	0	0
Σ SPH-VM	122	0	10	106	2	0	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ SPH-NM	127	1	7	115	4	0	1	0	9	1	0	9	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.145	10	49	1.048	37	0	10	1	47	6	1	42	4	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Hellerstraße								von: L288 Rtg. B62							
	nach: L288 Steineroth								nach: Hellerstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	2	0	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	3	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	2	1	0	0	0	5	0	0	3	2	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	0	3	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	2	8	1	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
08:30 - 08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	2	0	0	0	1	18	0	0	17	0	0	1	0
09:00 - 09:15	3	0	0	3	0	0	0	0	20	0	0	18	2	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	2	1	0	0	0	18	0	1	17	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	25	0	0	23	2	0	0	0
09:45 - 10:00	6	0	2	4	0	0	0	0	20	0	1	17	2	0	0	0
10:00 - 10:15	5	0	0	4	1	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	20	0	2	16	2	0	0	0
10:45 - 11:00	3	0	0	3	0	0	0	0	17	0	2	14	1	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
11:15 - 11:30	7	0	0	7	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	5	0	0	0	0	22	0	1	21	0	0	0	0
11:45 - 12:00	5	0	0	4	1	0	0	0	23	0	3	18	2	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	6	1	0	1	0
12:15 - 12:30	6	0	0	6	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
12:30 - 12:45	4	0	0	4	0	0	0	0	13	0	0	11	2	0	0	0
12:45 - 13:00	0	1	0	0	0	0	0	0	10	1	1	8	1	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	1	13	1	0	0	0
13:15 - 13:30	7	0	0	6	1	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	1	7	1	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	24	0	1	23	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	4	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
14:30 - 14:45	4	0	0	3	1	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	18	0	1	16	0	0	1	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	27	0	3	23	1	0	0	0
15:30 - 15:45	5	0	0	5	0	0	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0
15:45 - 16:00	5	0	0	5	0	0	0	0	22	0	2	18	2	0	0	0
16:00 - 16:15	4	0	0	4	0	0	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0
16:15 - 16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	17	0	1	15	1	0	0	0
16:30 - 16:45	5	0	0	5	0	0	0	0	15	1	1	14	0	0	0	0
16:45 - 17:00	3	0	0	3	0	0	0	0	19	0	3	15	1	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	19	2	0	19	0	0	0	0
17:15 - 17:30	4	0	0	3	1	0	0	0	14	2	1	12	1	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	1	0	0	0	1	20	0	0	20	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	3	1	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	1	12	1	0	0	0
18:45 - 19:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	21	0	0	19	1	0	0	1	106	1	3	95	6	0	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	50	0	0	47	2	0	0	1	277	5	13	251	13	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	159	1	2	147	8	0	0	2	777	7	31	702	40	0	4	0
Σ SPH-VM	9	0	0	9	0	0	0	0	42	0	3	38	1	0	0	0
Σ SPH-NM	13	0	0	10	2	0	0	1	57	2	2	53	2	0	0	0
Σ Erhebungszeit	159	1	2	147	8	0	0	2	777	7	31	702	40	0	4	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: L288 Rtg. B62								von: L288 Rtg. B62							
	nach: Hellerstraße Sackgasse								nach: L288 Steineroth							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	57	0	1	48	2	2	0	4
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	90	0	1	74	10	2	1	2
06:30 - 06:45	3	0	0	3	0	0	0	0	114	0	1	98	12	0	2	1
06:45 - 07:00	5	0	0	5	0	0	0	0	145	0	0	130	8	0	2	5
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	128	1	3	106	10	2	3	4
07:15 - 07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	122	0	3	109	4	0	5	1
07:30 - 07:45	7	0	0	7	0	0	0	0	143	1	4	114	13	4	2	6
07:45 - 08:00	15	0	0	15	0	0	0	0	152	0	1	131	6	4	4	6
08:00 - 08:15	3	0	0	3	0	0	0	0	141	0	0	122	7	4	5	3
08:15 - 08:30	3	0	0	3	0	0	0	0	112	0	2	93	11	2	3	1
08:30 - 08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	115	0	2	94	8	1	7	3
08:45 - 09:00	3	0	0	2	1	0	0	0	121	0	4	97	10	0	5	5
09:00 - 09:15	16	0	0	16	0	0	0	0	114	0	1	104	4	0	2	3
09:15 - 09:30	8	0	0	8	0	0	0	0	110	1	0	91	8	1	3	7
09:30 - 09:45	13	0	0	13	0	0	0	0	123	0	3	106	11	0	1	2
09:45 - 10:00	13	0	0	12	0	0	1	0	151	0	5	123	11	3	2	7
10:00 - 10:15	10	1	0	10	0	0	0	0	126	0	5	105	10	0	3	3
10:15 - 10:30	7	1	0	6	1	0	0	0	144	0	2	123	10	1	3	5
10:30 - 10:45	7	0	0	6	0	0	1	0	123	0	1	106	7	2	2	5
10:45 - 11:00	8	0	0	8	0	0	0	0	133	0	1	115	10	0	1	6
11:00 - 11:15	8	0	0	8	0	0	0	0	148	1	2	132	3	1	5	5
11:15 - 11:30	10	0	0	10	0	0	0	0	116	0	1	97	6	0	5	7
11:30 - 11:45	7	0	0	7	0	0	0	0	161	0	3	134	4	3	10	7
11:45 - 12:00	9	0	0	9	0	0	0	0	118	0	2	96	7	2	6	5
12:00 - 12:15	6	0	0	6	0	0	0	0	167	0	3	146	5	2	4	7
12:15 - 12:30	10	0	0	10	0	0	0	0	179	0	6	154	8	3	4	4
12:30 - 12:45	13	0	1	11	0	0	1	0	170	0	2	147	10	1	5	5
12:45 - 13:00	9	0	0	9	0	0	0	0	128	1	0	120	5	1	0	2
13:00 - 13:15	10	0	2	8	0	0	0	0	161	0	4	143	11	1	1	1
13:15 - 13:30	4	0	0	4	0	0	0	0	203	0	4	181	6	2	6	4
13:30 - 13:45	9	0	1	8	0	0	0	0	173	1	4	139	10	5	4	11
13:45 - 14:00	5	0	0	5	0	0	0	0	154	0	8	127	12	0	2	5
14:00 - 14:15	12	0	0	12	0	0	0	0	138	0	4	121	11	0	1	1
14:15 - 14:30	6	0	0	6	0	0	0	0	155	0	3	137	9	0	1	5
14:30 - 14:45	11	0	0	11	0	0	0	0	175	0	7	150	8	3	3	4
14:45 - 15:00	8	0	0	8	0	0	0	0	190	0	7	163	10	0	3	7
15:00 - 15:15	6	0	0	6	0	0	0	0	210	0	12	181	8	0	5	4
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	193	1	5	176	7	0	4	1
15:30 - 15:45	7	0	2	5	0	0	0	0	227	0	9	207	3	4	2	2
15:45 - 16:00	11	0	0	11	0	0	0	0	208	0	8	182	10	3	3	2
16:00 - 16:15	10	0	0	10	0	0	0	0	186	0	7	158	12	0	3	6
16:15 - 16:30	10	0	0	10	0	0	0	0	206	0	5	187	7	0	2	5
16:30 - 16:45	21	0	0	21	0	0	0	0	205	0	6	188	8	2	0	1
16:45 - 17:00	20	0	0	20	0	0	0	0	199	0	8	180	8	0	1	2
17:00 - 17:15	20	0	0	20	0	0	0	0	199	3	181	10	0	1	4	
17:15 - 17:30	9	0	0	9	0	0	0	0	226	0	6	204	15	0	0	1
17:30 - 17:45	10	0	1	9	0	0	0	0	214	1	4	199	7	1	1	2
17:45 - 18:00	12	0	1	11	0	0	0	0	206	2	6	190	5	2	0	3
18:00 - 18:15	8	0	0	8	0	0	0	0	230	0	6	217	5	0	0	2
18:15 - 18:30	10	0	0	10	0	0	0	0	190	0	2	179	6	0	1	2
18:30 - 18:45	10	0	0	10	0	0	0	0	199	0	4	185	8	0	1	1
18:45 - 19:00	9	0	0	9	0	0	0	0	146	0	4	135	5	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	52	0	0	51	1	0	0	0	1.440	2	22	1.216	101	21	39	41
Σ 15:00-19:00 Uhr	181	0	4	177	0	0	0	0	3.244	4	95	2.949	124	12	24	40
Σ 06:00-19:00 Uhr	452	2	8	439	2	0	3	0	8.244	10	195	7.225	421	64	140	199
Σ SPH-VM	27	0	0	27	0	0	0	0	558	1	8	476	30	12	16	16
Σ SPH-NM	39	0	2	37	0	0	0	0	876	3	22	810	32	3	1	8
Σ Erhebungszeit	452	2	8	439	2	0	3	0	8.244	10	195	7.225	421	64	140	199
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Hellerstraße Sackgasse								von: Hellerstraße Sackgasse							
	nach: Hellerstraße								nach: L288 Rtg. B62							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	1	1	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	14	0	0	1	0
10:00 - 10:15	3	0	0	2	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	12	1	0	1	0
12:15 - 12:30	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	1	0
13:00 - 13:15	3	0	0	2	0	0	1	0	11	0	0	11	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:00 - 16:15	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	14	2	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	1	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	1	0	0	0	0	0	0	17	0	1	16	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	3	2	0	3	0	0	0	0	161	0	2	156	3	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	15	5	0	11	3	0	1	0	342	0	3	331	5	0	3	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	2	0	0	0	0	0	0	49	0	1	48	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	15	5	0	11	3	0	1	0	342	0	3	331	5	0	3	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Hellerstraße Sackgasse								von: L288 Steineroth							
	nach: L288 Steineroth								nach: Hellerstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	3	3	0	0	0	3	0	1	1	0	0	1	0
09:00 - 09:15	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:15 - 09:30	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	6	0	0	6	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
09:45 - 10:00	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	7	0	0	6	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	7	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:30 - 12:45	5	0	0	4	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	1	2	1	0	0	0
13:15 - 13:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	5	0	1	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	5	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:00 - 15:15	5	0	1	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	7	0	1	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	7	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:30 - 16:45	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	10	0	0	10	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:30 - 17:45	16	0	0	16	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
17:45 - 18:00	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	7	0	1	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	3	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	14	0	0	11	3	0	0	0	19	0	1	17	0	0	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	110	0	4	105	1	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	231	0	5	219	6	0	1	0	117	0	4	110	2	0	1	0
Σ SPH-VM	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
Σ SPH-NM	34	0	0	34	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	231	0	5	219	6	0	1	0	117	0	4	110	2	0	1	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L288 Steineroth								von: L288 Steineroth							
	nach: L288 Rtg. B62								nach: Hellerstraße Sackgasse							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	105	0	1	91	6	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	126	1	4	110	9	0	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	147	0	4	132	7	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	181	0	3	153	15	1	4	5	1	0	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	159	0	0	142	9	5	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	191	0	2	170	13	2	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	167	0	6	144	9	0	2	6	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	183	0	6	152	16	4	3	2	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	177	0	3	154	8	2	3	7	5	0	0	5	0	0	0	0
08:15 - 08:30	164	0	1	143	9	2	5	4	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	137	0	1	117	14	0	2	3	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	130	0	2	114	5	0	2	7	2	0	0	2	0	0	0	0
09:00 - 09:15	146	0	1	126	10	1	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	138	1	1	114	8	4	7	4	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	137	0	4	113	9	0	3	8	3	0	0	3	0	0	0	0
09:45 - 10:00	148	0	1	125	10	1	5	6	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	128	0	1	101	15	0	8	3	1	0	0	0	1	0	0	0
10:15 - 10:30	127	0	1	110	7	2	1	6	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	130	0	2	111	7	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	134	0	2	110	13	0	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	130	0	0	113	7	2	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	101	0	4	83	8	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	137	0	2	117	7	2	3	6	2	0	0	2	0	0	0	0
11:45 - 12:00	124	0	3	106	8	1	3	3	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	119	0	3	95	14	1	2	4	3	0	0	2	1	0	0	0
12:15 - 12:30	125	0	2	113	4	0	2	4	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	119	0	0	98	10	2	5	4	2	0	0	1	0	0	1	0
12:45 - 13:00	137	0	4	116	10	1	3	3	1	0	0	0	0	0	1	0
13:00 - 13:15	139	0	5	118	7	1	5	3	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	137	0	4	110	6	8	6	3	1	0	0	0	1	0	0	0
13:30 - 13:45	152	0	1	135	10	4	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	127	0	4	107	11	1	3	1	2	0	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	120	0	0	108	1	0	5	6	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	152	0	4	124	10	3	8	3	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	137	0	6	122	4	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	146	2	0	130	6	1	8	1	2	0	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	139	0	4	116	8	0	2	9	2	0	0	2	0	0	0	0
15:15 - 15:30	154	0	7	124	15	1	2	5	2	0	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	148	0	4	131	8	1	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	150	0	2	129	7	0	4	8	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	141	0	2	118	8	4	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	133	0	6	116	8	1	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
16:30 - 16:45	155	0	7	131	10	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	138	0	5	125	6	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	149	0	3	143	1	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
17:15 - 17:30	140	0	2	124	10	3	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	145	0	3	130	10	0	2	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	151	0	4	134	11	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	161	0	3	153	4	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
18:15 - 18:30	136	0	3	119	11	0	0	3	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	141	0	2	134	4	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	154	0	7	139	7	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.867	1	33	1.622	120	19	28	45	19	0	0	19	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.335	0	64	2.066	128	11	24	42	31	0	0	30	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	7.392	4	152	6.393	450	70	151	176	78	0	0	72	4	0	2	0
Σ SPH-VM	718	0	17	620	46	8	8	19	11	0	0	11	0	0	0	0
Σ SPH-NM	597	0	12	541	35	3	4	2	11	0	0	11	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	7.392	4	152	6.393	450	70	151	176	78	0	0	72	4	0	2	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: L280 Tunnel								von: L280 Tunnel							
	nach: L280 Daaden								nach: L288 Steinerother Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	46	0	1	42	3	0	0	0	44	0	1	35	2	2	1	3
06:15 - 06:30	27	0	0	22	3	0	1	1	67	0	0	57	6	2	1	1
06:30 - 06:45	46	0	0	40	1	0	3	2	85	0	0	73	9	0	2	1
06:45 - 07:00	60	1	4	47	5	0	0	4	110	0	0	98	7	0	0	5
07:00 - 07:15	55	1	0	46	6	0	1	2	100	1	2	78	11	2	3	4
07:15 - 07:30	51	0	0	41	7	0	1	2	93	0	2	82	3	0	5	1
07:30 - 07:45	70	1	2	61	6	0	1	0	121	0	4	100	8	4	0	5
07:45 - 08:00	64	0	1	60	1	0	1	1	128	0	1	111	5	4	3	4
08:00 - 08:15	49	0	0	46	0	1	1	1	127	0	2	109	5	4	4	3
08:15 - 08:30	56	0	1	50	0	0	2	3	92	0	2	78	9	1	1	1
08:30 - 08:45	66	0	1	56	3	0	1	5	105	0	1	90	6	0	6	2
08:45 - 09:00	40	0	0	34	1	0	2	3	107	0	3	86	10	0	4	4
09:00 - 09:15	39	0	0	34	2	0	1	2	118	0	0	107	6	0	2	3
09:15 - 09:30	52	0	1	45	3	0	1	2	109	0	1	95	5	0	1	7
09:30 - 09:45	66	0	0	59	6	0	0	1	129	0	3	113	10	0	1	2
09:45 - 10:00	54	0	1	49	3	0	1	0	151	0	5	124	10	3	3	6
10:00 - 10:15	50	0	1	41	2	0	4	2	125	0	4	109	8	0	2	2
10:15 - 10:30	56	0	0	49	3	1	1	2	141	1	2	120	11	1	2	5
10:30 - 10:45	56	0	0	48	3	0	3	2	115	0	2	98	6	2	3	4
10:45 - 11:00	70	0	5	53	5	0	4	3	130	0	3	112	9	0	0	6
11:00 - 11:15	68	0	0	61	4	0	2	1	140	0	2	125	3	1	4	5
11:15 - 11:30	54	0	3	47	1	0	1	2	104	0	1	89	5	0	3	6
11:30 - 11:45	71	1	2	64	3	0	2	0	156	0	2	131	4	3	9	7
11:45 - 12:00	68	0	0	59	7	0	2	0	124	0	3	101	9	1	5	5
12:00 - 12:15	86	1	2	73	6	0	3	2	159	0	2	140	5	2	4	6
12:15 - 12:30	60	0	3	47	5	0	3	2	176	0	6	154	6	2	4	4
12:30 - 12:45	77	0	0	68	5	0	1	3	159	0	1	141	8	1	3	5
12:45 - 13:00	74	1	1	63	3	0	3	4	121	1	1	113	5	1	0	1
13:00 - 13:15	68	1	4	58	1	0	2	3	157	0	6	138	10	1	1	1
13:15 - 13:30	83	0	3	72	4	0	2	2	189	0	4	168	6	2	5	4
13:30 - 13:45	63	0	2	56	5	0	0	0	161	0	5	126	10	5	4	11
13:45 - 14:00	57	0	1	50	2	1	1	2	145	0	9	125	6	0	1	4
14:00 - 14:15	74	0	2	66	4	0	2	0	134	0	4	120	9	0	0	1
14:15 - 14:30	77	0	3	71	3	0	0	0	137	0	2	121	8	0	1	5
14:30 - 14:45	83	1	2	69	9	0	0	3	156	0	7	132	7	3	3	4
14:45 - 15:00	91	1	4	77	7	0	1	2	165	0	6	142	7	0	4	6
15:00 - 15:15	101	2	8	87	5	0	0	1	189	0	11	164	8	0	3	3
15:15 - 15:30	73	3	1	67	3	0	0	2	169	0	6	153	6	0	3	1
15:30 - 15:45	81	1	1	74	2	0	3	1	188	0	9	170	3	3	1	2
15:45 - 16:00	100	0	4	94	0	0	1	1	182	0	7	158	10	2	3	2
16:00 - 16:15	107	0	4	100	2	0	1	0	158	0	6	131	14	0	3	4
16:15 - 16:30	111	1	4	101	4	0	0	2	164	0	4	149	6	0	0	5
16:30 - 16:45	94	0	3	90	1	0	0	0	180	0	6	166	5	2	0	1
16:45 - 17:00	99	3	0	95	4	0	0	0	192	0	4	178	7	0	1	2
17:00 - 17:15	86	1	4	79	1	0	1	1	186	1	3	172	7	0	0	4
17:15 - 17:30	101	0	1	93	5	0	1	1	193	0	5	176	11	0	0	1
17:30 - 17:45	94	0	1	88	4	0	0	1	192	1	5	179	5	1	1	1
17:45 - 18:00	90	1	3	83	3	0	0	1	190	2	3	179	3	2	0	3
18:00 - 18:15	96	0	3	88	4	0	0	1	195	0	4	185	4	0	0	2
18:15 - 18:30	75	0	3	67	2	0	1	2	181	0	2	172	4	0	1	2
18:30 - 18:45	81	1	8	70	3	0	0	0	191	0	3	178	8	0	1	1
18:45 - 19:00	67	1	2	64	0	0	0	1	130	0	3	121	4	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	630	3	10	545	36	1	14	24	1.179	1	18	997	81	19	30	34
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.456	14	50	1.340	43	0	8	15	2.880	4	81	2.631	105	10	17	36
Σ 06:00-19:00 Uhr	3.683	23	100	3.264	175	3	62	79	7.460	7	180	6.572	359	57	112	180
Σ SPH-VM	234	1	3	208	14	1	4	4	469	0	9	402	21	12	12	13
Σ SPH-NM	411	4	11	386	11	0	1	2	694	0	20	624	32	2	4	12
Σ Erhebungszeit	4.559	26	123	4.060	206	6	74	90	9.036	8	220	8.007	415	59	121	214
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: L280 Daaden								von: L280 Daaden							
	nach: L280 Tunnel								nach: L288 Steinerother Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	52	0	2	45	2	0	2	1	17	0	0	16	0	0	0	1
06:15 - 06:30	51	0	1	47	1	0	2	0	29	0	1	23	4	0	0	1
06:30 - 06:45	57	0	1	49	6	0	1	0	36	0	1	32	3	0	0	0
06:45 - 07:00	79	0	2	68	4	1	4	0	45	0	0	39	4	0	2	0
07:00 - 07:15	85	0	4	76	4	0	1	0	37	0	1	35	1	0	0	0
07:15 - 07:30	117	0	5	103	8	0	1	0	42	0	1	40	1	0	0	0
07:30 - 07:45	107	1	6	91	4	1	3	2	41	1	0	33	5	0	2	1
07:45 - 08:00	79	0	4	60	8	0	3	4	47	0	1	42	1	0	1	2
08:00 - 08:15	68	0	5	59	0	0	1	3	28	0	0	24	3	0	1	0
08:15 - 08:30	75	0	2	66	2	0	2	3	32	0	0	27	2	1	2	0
08:30 - 08:45	61	0	1	53	4	0	1	2	30	0	1	24	2	1	1	1
08:45 - 09:00	68	0	2	60	3	0	1	2	35	0	1	30	1	0	2	1
09:00 - 09:15	67	0	1	61	2	0	3	0	32	0	1	31	0	0	0	0
09:15 - 09:30	79	0	0	67	5	0	3	4	27	1	0	21	3	1	2	0
09:30 - 09:45	58	0	4	51	1	0	1	1	32	0	0	29	3	0	0	0
09:45 - 10:00	60	0	3	50	5	0	2	0	33	0	1	28	3	0	0	1
10:00 - 10:15	63	0	3	49	3	0	3	5	32	1	1	26	3	0	1	1
10:15 - 10:30	71	1	5	51	7	1	0	7	25	0	0	24	0	0	1	0
10:30 - 10:45	57	0	2	48	4	0	3	0	35	0	1	30	3	0	0	1
10:45 - 11:00	70	0	0	59	5	1	2	3	28	0	0	25	2	0	1	0
11:00 - 11:15	51	0	1	41	7	0	1	1	32	1	0	31	0	0	1	0
11:15 - 11:30	58	0	4	47	4	0	2	1	31	0	0	27	1	0	2	1
11:30 - 11:45	62	0	0	47	6	0	5	4	34	0	2	31	0	0	1	0
11:45 - 12:00	44	0	1	38	2	0	3	0	26	0	2	22	0	1	1	0
12:00 - 12:15	51	0	1	45	4	0	0	1	22	0	1	18	1	0	1	1
12:15 - 12:30	49	0	0	43	2	0	3	1	27	0	0	24	2	1	0	0
12:30 - 12:45	56	0	0	52	2	0	1	1	37	0	2	28	4	0	3	0
12:45 - 13:00	57	0	0	49	3	0	4	1	26	1	0	24	1	0	0	1
13:00 - 13:15	59	0	0	50	5	1	2	1	29	0	1	26	2	0	0	0
13:15 - 13:30	51	0	2	43	4	0	1	1	31	0	0	30	0	0	1	0
13:30 - 13:45	50	1	1	47	2	0	0	0	30	1	1	28	1	0	0	0
13:45 - 14:00	67	0	2	48	8	0	3	6	38	0	0	30	6	0	1	1
14:00 - 14:15	59	0	2	49	4	0	4	0	34	0	0	31	2	0	1	0
14:15 - 14:30	73	0	2	61	4	0	0	6	35	0	1	31	3	0	0	0
14:30 - 14:45	85	0	2	72	4	0	5	2	45	0	0	43	2	0	0	0
14:45 - 15:00	87	0	1	79	5	0	1	1	51	0	2	45	3	0	0	1
15:00 - 15:15	72	0	1	64	4	0	1	2	46	0	1	40	2	0	2	1
15:15 - 15:30	89	0	1	78	7	0	2	1	59	1	2	54	2	0	1	0
15:30 - 15:45	78	0	0	70	7	0	1	0	68	0	2	63	1	1	1	0
15:45 - 16:00	81	0	4	71	6	0	0	0	59	0	3	53	2	1	0	0
16:00 - 16:15	78	0	6	66	5	0	0	1	64	0	1	61	0	0	0	2
16:15 - 16:30	77	0	1	73	3	0	0	0	69	0	2	63	2	0	2	0
16:30 - 16:45	73	0	2	66	5	0	0	0	61	1	1	57	3	0	0	0
16:45 - 17:00	97	0	5	83	5	0	1	3	46	0	7	37	2	0	0	0
17:00 - 17:15	57	0	1	51	3	0	0	2	52	0	0	48	3	0	1	0
17:15 - 17:30	67	0	2	63	2	0	0	0	56	2	2	49	5	0	0	0
17:30 - 17:45	61	0	1	55	4	0	1	0	47	0	1	43	2	0	0	1
17:45 - 18:00	64	0	3	58	2	0	0	1	48	0	4	42	2	0	0	0
18:00 - 18:15	61	0	0	59	1	0	0	1	51	0	2	47	2	0	0	0
18:15 - 18:30	63	0	3	53	5	0	0	2	29	0	0	27	2	0	0	0
18:30 - 18:45	59	0	3	53	3	0	0	0	32	0	2	29	1	0	0	0
18:45 - 19:00	56	0	3	53	0	0	0	0	35	0	1	33	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	899	1	35	777	46	2	22	17	419	1	7	365	27	2	11	7
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.133	0	36	1.016	62	0	6	13	822	4	31	746	32	2	7	4
Σ 06:00-19:00 Uhr	3.516	3	108	3.040	206	5	80	77	2.013	10	54	1.794	104	7	35	19
Σ SPH-VM	371	1	20	313	20	1	8	9	158	1	2	139	10	0	4	3
Σ SPH-NM	325	0	14	288	18	0	1	4	240	1	11	218	7	0	2	2
Σ Erhebungszeit	4.259	3	128	3.733	227	5	83	83	2.403	26	66	2.158	115	7	37	20
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 41								Strom 43							
	von: L288 Steinerother Straße								von: L288 Steinerother Straße							
	nach: L280 Tunnel								nach: L280 Daaden							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	81	0	0	72	4	2	0	3	28	0	1	23	2	0	2	0
06:15 - 06:30	102	1	4	88	8	0	1	1	27	1	0	25	1	0	1	0
06:30 - 06:45	109	0	1	100	5	0	2	1	45	0	3	39	2	1	0	0
06:45 - 07:00	149	0	2	127	10	1	4	5	43	0	1	37	5	0	0	0
07:00 - 07:15	145	0	1	128	8	5	1	2	33	0	0	31	2	0	0	0
07:15 - 07:30	187	0	2	165	13	2	1	4	36	0	0	35	1	0	0	0
07:30 - 07:45	184	0	12	157	7	0	3	5	30	0	0	26	2	0	1	1
07:45 - 08:00	178	0	9	148	15	2	2	2	33	0	0	28	1	2	1	1
08:00 - 08:15	162	0	3	140	7	2	3	7	31	0	1	28	2	0	0	0
08:15 - 08:30	149	0	1	136	3	1	4	4	28	0	0	20	6	1	1	0
08:30 - 08:45	132	0	1	118	9	0	1	3	21	0	0	15	5	0	1	0
08:45 - 09:00	117	0	2	105	3	0	2	5	27	1	0	23	2	0	0	2
09:00 - 09:15	144	0	1	124	8	1	7	3	24	0	0	19	5	0	0	0
09:15 - 09:30	151	1	2	120	14	4	7	4	22	0	0	20	2	0	0	0
09:30 - 09:45	140	0	4	116	11	0	1	8	18	0	0	12	4	0	2	0
09:45 - 10:00	150	0	2	128	10	1	4	5	42	0	1	37	1	0	2	1
10:00 - 10:15	138	0	0	114	14	0	8	2	31	0	1	27	2	0	0	1
10:15 - 10:30	125	0	1	109	6	2	1	6	28	0	0	27	1	0	0	0
10:30 - 10:45	121	0	2	107	5	1	2	4	33	2	0	27	3	1	1	1
10:45 - 11:00	136	0	4	112	12	0	5	3	30	0	1	27	1	0	1	0
11:00 - 11:15	121	0	0	109	6	2	1	3	33	0	0	28	1	0	3	1
11:15 - 11:30	104	0	6	85	8	3	1	1	27	0	0	25	1	0	1	0
11:30 - 11:45	126	0	1	109	6	1	3	6	37	0	1	33	2	1	0	0
11:45 - 12:00	122	0	4	105	7	1	3	2	38	0	1	34	2	0	0	1
12:00 - 12:15	111	0	3	91	10	1	3	3	37	0	0	30	6	0	0	1
12:15 - 12:30	123	0	2	112	3	0	2	4	24	0	0	22	1	0	1	0
12:30 - 12:45	109	0	1	91	8	2	3	4	28	0	0	24	2	0	2	0
12:45 - 13:00	130	0	4	109	9	1	4	3	31	0	0	29	2	0	0	0
13:00 - 13:15	124	0	3	105	7	1	5	3	40	0	2	37	0	0	1	0
13:15 - 13:30	130	0	5	108	4	7	3	3	27	0	1	20	2	1	3	0
13:30 - 13:45	139	0	2	122	9	4	0	2	30	0	0	29	1	0	0	0
13:45 - 14:00	133	0	4	114	10	1	3	1	14	0	0	13	1	0	0	0
14:00 - 14:15	115	0	1	104	1	0	5	4	41	0	0	39	0	0	0	2
14:15 - 14:30	136	0	4	114	8	3	4	3	35	1	0	29	2	0	4	0
14:30 - 14:45	140	0	6	125	4	0	2	3	30	0	2	26	2	0	0	0
14:45 - 15:00	140	0	1	128	4	1	5	1	39	4	1	33	2	0	3	0
15:00 - 15:15	132	1	4	111	7	0	1	9	38	0	2	33	2	0	1	0
15:15 - 15:30	147	0	7	122	11	1	2	4	38	0	2	31	4	0	0	1
15:30 - 15:45	151	0	4	137	7	1	1	1	37	0	2	32	1	0	2	0
15:45 - 16:00	147	0	2	129	4	0	4	8	46	0	0	43	3	0	0	0
16:00 - 16:15	143	0	2	125	6	3	1	6	41	0	0	35	2	1	3	0
16:15 - 16:30	148	0	6	129	9	1	3	0	39	0	3	35	1	0	0	0
16:30 - 16:45	147	0	6	126	9	1	2	3	48	0	1	45	1	0	1	0
16:45 - 17:00	144	0	4	133	5	0	0	2	46	0	3	40	3	0	0	0
17:00 - 17:15	148	0	4	141	1	0	1	1	51	1	1	48	2	0	0	0
17:15 - 17:30	145	0	2	131	8	3	1	0	40	0	1	37	2	0	0	0
17:30 - 17:45	148	0	4	132	10	0	2	0	48	0	2	45	1	0	0	0
17:45 - 18:00	143	0	3	128	10	0	1	1	54	0	3	47	4	0	0	0
18:00 - 18:15	151	0	4	142	3	0	1	1	44	1	1	42	1	0	0	0
18:15 - 18:30	122	0	3	106	10	0	0	3	35	0	1	33	1	0	0	0
18:30 - 18:45	128	0	2	124	1	0	0	1	35	0	0	32	3	0	0	0
18:45 - 19:00	133	0	5	122	5	0	0	1	38	0	2	34	2	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.695	1	38	1.484	92	15	24	42	382	2	6	330	31	4	7	4
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.277	1	62	2.038	106	10	20	41	678	2	24	612	33	1	7	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	7.080	3	163	6.183	382	62	126	164	1.799	11	41	1.589	110	8	38	13
Σ SPH-VM	711	0	26	610	42	6	9	18	130	0	1	117	6	2	2	2
Σ SPH-NM	582	0	18	513	29	5	6	11	174	0	7	155	7	1	4	0
Σ Erhebungszeit	8.481	4	195	7.448	444	64	134	196	2.285	13	58	2.045	118	8	39	17
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: B62 Bahnhof								von: B62 Bahnhof							
	nach: Tunnel								nach: L280 Daaden							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	64	0	2	54	7	1	0	0	90	0	2	77	5	2	1	3
06:15 - 06:30	38	0	0	27	4	2	2	3	94	0	0	79	9	2	2	2
06:30 - 06:45	35	1	1	29	5	0	0	0	131	0	0	113	10	0	5	3
06:45 - 07:00	37	1	2	28	3	2	0	2	165	1	2	142	12	0	0	9
07:00 - 07:15	74	0	0	68	1	3	2	0	155	2	2	124	17	2	4	6
07:15 - 07:30	115	0	4	89	10	6	2	4	144	0	2	123	10	0	6	3
07:30 - 07:45	142	0	7	122	8	3	2	0	189	1	6	159	14	4	1	5
07:45 - 08:00	120	0	4	104	1	4	5	2	192	0	2	171	6	4	4	5
08:00 - 08:15	73	0	0	66	1	3	0	3	170	0	2	149	5	5	5	4
08:15 - 08:30	83	0	2	74	0	2	3	2	147	0	3	127	9	1	3	4
08:30 - 08:45	67	0	1	60	0	2	1	3	170	0	2	145	9	0	7	7
08:45 - 09:00	102	0	1	92	0	2	6	1	147	0	3	120	11	0	6	7
09:00 - 09:15	93	0	1	89	2	1	0	0	156	0	0	140	8	0	3	5
09:15 - 09:30	73	0	2	58	7	1	3	2	161	0	2	140	8	0	2	9
09:30 - 09:45	131	0	0	122	0	1	4	4	195	0	3	172	16	0	1	3
09:45 - 10:00	92	0	3	81	0	0	6	2	205	0	6	173	13	3	4	6
10:00 - 10:15	127	1	5	119	0	1	1	1	175	0	5	150	10	0	6	4
10:15 - 10:30	104	0	1	92	4	1	4	2	194	1	2	166	14	2	3	7
10:30 - 10:45	94	0	1	82	8	0	2	1	171	0	2	146	9	2	6	6
10:45 - 11:00	101	0	0	94	0	2	4	1	200	0	8	165	14	0	4	9
11:00 - 11:15	126	0	3	110	6	0	0	7	208	0	2	186	7	1	6	6
11:15 - 11:30	146	0	3	127	3	4	5	4	158	0	4	136	6	0	4	8
11:30 - 11:45	53	1	0	46	7	0	0	0	226	0	4	195	6	3	11	7
11:45 - 12:00	109	0	1	99	4	1	0	4	190	0	3	158	16	1	7	5
12:00 - 12:15	126	0	3	112	8	2	1	0	243	1	4	211	11	2	7	8
12:15 - 12:30	110	0	2	95	1	3	3	6	236	0	9	201	11	2	7	6
12:30 - 12:45	124	0	2	118	0	2	1	1	234	0	1	207	13	1	4	8
12:45 - 13:00	79	2	5	61	7	1	0	5	189	2	2	170	8	1	3	5
13:00 - 13:15	146	0	3	130	0	1	7	5	222	1	10	193	11	1	3	4
13:15 - 13:30	126	0	2	113	1	9	0	1	271	0	7	239	10	2	7	6
13:30 - 13:45	112	2	2	102	3	5	0	0	224	0	7	182	15	5	4	11
13:45 - 14:00	96	0	3	88	5	0	0	0	202	0	10	175	8	1	2	6
14:00 - 14:15	137	0	2	124	4	3	3	1	208	0	6	186	13	0	2	1
14:15 - 14:30	111	0	1	100	6	1	0	3	214	0	5	192	11	0	1	5
14:30 - 14:45	124	1	4	107	6	1	5	1	237	1	9	199	16	3	3	7
14:45 - 15:00	150	1	4	143	0	2	1	0	255	1	10	218	14	0	5	8
15:00 - 15:15	81	0	1	71	4	1	0	4	289	2	19	250	13	0	3	4
15:15 - 15:30	96	0	0	87	7	1	0	1	242	3	7	220	9	0	3	3
15:30 - 15:45	137	0	2	121	10	0	1	3	268	1	10	243	5	3	4	3
15:45 - 16:00	107	0	4	93	2	3	2	3	281	0	11	251	10	2	4	3
16:00 - 16:15	157	0	4	141	6	2	3	1	261	0	9	228	16	0	4	4
16:15 - 16:30	134	0	5	122	7	0	0	0	273	1	8	248	10	0	0	7
16:30 - 16:45	113	0	0	111	0	2	0	0	272	0	9	254	6	2	0	1
16:45 - 17:00	104	0	0	97	4	0	1	2	286	3	3	269	11	0	1	2
17:00 - 17:15	124	0	4	116	3	1	0	0	272	1	7	251	8	0	1	5
17:15 - 17:30	137	0	0	132	4	1	0	0	292	0	6	267	16	0	1	2
17:30 - 17:45	121	0	4	115	0	1	0	1	285	1	6	266	9	1	1	2
17:45 - 18:00	133	0	5	125	3	0	0	0	280	3	6	262	6	2	0	4
18:00 - 18:15	99	2	7	85	5	0	2	0	291	0	7	273	8	0	0	3
18:15 - 18:30	92	0	4	88	0	0	0	0	256	0	5	239	6	0	2	4
18:30 - 18:45	102	0	1	96	4	1	0	0	272	1	11	248	11	0	1	1
18:45 - 19:00	88	1	1	83	0	1	0	3	197	1	5	185	4	0	0	3
Σ 06:00-09:00 Uhr	950	2	24	813	40	30	23	20	1.794	4	26	1.529	117	20	44	58
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.825	3	42	1.683	59	14	9	18	4.317	17	129	3.954	148	10	25	51
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.465	13	119	4.908	181	86	82	89	11.085	28	276	9.783	533	60	174	259
Σ SPH-VM	450	0	15	381	20	16	9	9	695	1	12	602	35	13	16	17
Σ SPH-NM	535	0	15	477	25	5	6	7	1.083	2	38	970	41	5	12	17
Σ Erhebungszeit	5.465	13	119	4.908	181	86	82	89	11.085	28	276	9.783	533	60	174	259
Σ 24h	6.630	---	145	5.978	220	96	91	99	13.451	---	336	11.916	649	67	194	289

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: B62 Bahnhof								von: Tunnel							
	nach: Polizei								nach: B62 Bahnhof							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	16	1	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	29	1	3	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	5	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	29	1	3	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	35	---	4	30	1	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0

Intervall	Strom 23									Strom 24							
	von: Tunnel									von: Tunnel							
	nach: L280 Daaden									nach: Polizei							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0



Intervall	Strom 31									Strom 32							
	von: L280 Daaden									von: L280 Daaden							
	nach: B62 Bahnhof									nach: Tunnel							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	132	0	2	116	6	2	2	4
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	1	4	127	9	0	3	1
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162	0	2	145	11	0	3	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	222	0	3	190	14	2	8	5
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	224	0	4	199	12	5	2	2
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	301	0	6	266	21	2	2	4
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	291	1	18	248	11	1	6	7
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	256	0	13	207	23	2	5	6
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230	0	8	199	7	2	4	10
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221	0	2	200	5	1	6	7
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	192	0	2	170	13	0	2	5
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	183	0	4	164	5	0	3	7
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	210	0	2	184	10	1	10	3
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230	1	2	187	19	4	10	8
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	198	0	8	167	12	0	2	9
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	208	0	4	177	15	1	6	5
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	201	0	3	163	17	0	11	7
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195	1	6	159	13	3	1	13
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	178	0	4	155	9	1	5	4
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204	0	4	169	17	1	7	6
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	171	0	1	149	13	2	2	4
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	161	0	9	132	12	3	3	2
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188	0	1	156	12	1	8	10
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165	0	5	142	9	1	6	2
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	0	4	134	14	1	3	4
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	167	0	2	150	5	0	5	5
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	164	0	1	142	10	2	4	5
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	186	0	4	157	12	1	8	4
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182	0	3	154	12	2	7	4
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	0	7	150	8	7	4	4
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	189	1	3	169	11	4	0	2
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	0	6	162	18	1	6	7
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	174	0	3	153	5	0	9	4
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	208	0	6	174	12	3	4	9
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	224	0	8	196	8	0	7	5
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	227	0	2	207	9	1	6	2
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204	1	5	175	11	0	2	11
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	236	0	8	200	18	1	4	5
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228	0	4	206	14	1	2	1
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228	0	6	200	10	0	4	8
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221	0	8	191	11	3	1	7
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	225	0	7	202	12	1	3	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	216	0	8	188	14	1	2	3
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	240	0	9	215	10	0	1	5
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	203	0	4	191	4	0	1	3
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	212	0	4	194	10	3	1	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209	0	5	187	14	0	3	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206	0	6	185	12	0	1	2
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	212	0	4	201	4	0	1	2
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	185	0	6	159	15	0	0	5
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	187	0	5	177	4	0	0	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	189	0	8	175	5	0	0	1
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.558	2	68	2.231	137	17	46	59
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.401	1	97	3.046	168	10	26	54
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.529	6	263	9.165	587	67	206	241
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.078	1	45	920	62	7	17	27
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	902	0	25	799	47	5	10	16
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.529	6	263	9.165	587	67	206	241
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	0	12.771	---	320	11.163	715	75	230	269

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: L280 Daaden								von: Polizei							
	nach: Polizei								nach: B62 Bahnhof							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	9	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	36	0	5	30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	9	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	67	0	8	58	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	4	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	67	0	8	58	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	82	---	10	71	1	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0

Intervall	Strom 42									Strom 43							
	von: Polizei									von: Polizei							
	nach: Tunnel									nach: L280 Daaden							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	2	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	3	0	2	1	0	0	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	4	0	0	4	0	0	0	0	0	15	0	2	13	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	13	0	3	10	0	0	0	0	0	19	1	2	17	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	29	0	3	26	0	0	0	0	0	58	2	4	53	1	0	0	0
Σ SPH-VM	2	0	0	2	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
Σ SPH-NM	5	0	1	4	0	0	0	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	29	0	3	26	0	0	0	0	0	58	2	4	53	1	0	0	0
Σ 24h	35	---	4	32	0	0	0	0	0	71	---	5	65	1	0	0	0

Intervall	Strom 14R								Strom 14L							
	von: K106 Tiergartenstraße								von: K106 Tiergartenstraße							
	nach: L288 Rtg. B62								nach: Eisenbahnstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	5	0	0	3	0	2	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	1	5	0	1	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	3	1	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
06:45 - 07:00	7	0	0	6	1	0	0	0	12	0	0	9	0	2	1	0
07:00 - 07:15	7	0	0	5	0	2	0	0	9	0	0	7	1	0	1	0
07:15 - 07:30	5	0	0	4	0	1	0	0	19	0	0	14	0	5	0	0
07:30 - 07:45	11	0	1	8	0	2	0	0	21	0	0	14	0	6	1	0
07:45 - 08:00	7	0	0	5	0	2	0	0	19	0	0	17	0	2	0	0
08:00 - 08:15	6	0	0	6	0	0	0	0	16	0	0	12	0	3	1	0
08:15 - 08:30	7	0	0	6	1	0	0	0	24	0	0	22	0	2	0	0
08:30 - 08:45	9	0	0	8	0	1	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	4	0	0	0	0	13	0	0	12	0	1	0	0
09:00 - 09:15	11	0	0	10	1	0	0	0	17	0	1	13	1	2	0	0
09:15 - 09:30	14	0	0	12	2	0	0	0	20	0	0	16	0	3	1	0
09:30 - 09:45	5	0	0	5	0	0	0	0	12	0	0	10	2	0	0	0
09:45 - 10:00	8	0	0	7	1	0	0	0	19	0	0	17	1	0	0	1
10:00 - 10:15	11	0	0	10	0	1	0	0	15	0	0	14	0	1	0	0
10:15 - 10:30	10	0	0	7	2	1	0	0	13	0	1	11	0	1	0	0
10:30 - 10:45	13	0	0	13	0	0	0	0	15	0	0	11	0	3	1	0
10:45 - 11:00	4	0	0	4	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
11:00 - 11:15	12	0	0	9	2	1	0	0	12	0	0	9	0	2	1	0
11:15 - 11:30	6	0	0	5	0	1	0	0	15	0	1	13	0	1	0	0
11:30 - 11:45	17	0	0	14	1	2	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:45 - 12:00	11	1	0	8	2	1	0	0	8	0	1	5	2	0	0	0
12:00 - 12:15	9	0	0	8	0	1	0	0	12	0	0	8	0	3	1	0
12:15 - 12:30	10	0	0	8	2	0	0	0	7	0	0	4	1	1	0	1
12:30 - 12:45	9	1	0	9	0	0	0	0	5	0	1	2	0	2	0	0
12:45 - 13:00	6	0	1	4	0	0	0	1	8	0	0	7	0	1	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	3	0	1	0	0	14	0	0	11	0	3	0	0
13:15 - 13:30	18	0	0	15	0	3	0	0	14	0	0	8	0	6	0	0
13:30 - 13:45	13	0	0	10	1	2	0	0	18	0	0	15	0	3	0	0
13:45 - 14:00	6	3	0	6	0	0	0	0	10	0	0	8	1	1	0	0
14:00 - 14:15	6	0	0	6	0	0	0	0	16	0	2	12	0	2	0	0
14:15 - 14:30	9	0	0	9	0	0	0	0	18	0	0	12	0	4	1	1
14:30 - 14:45	14	0	0	10	4	0	0	0	14	0	2	11	0	1	0	0
14:45 - 15:00	17	0	1	14	1	1	0	0	11	0	0	9	0	2	0	0
15:00 - 15:15	24	0	7	12	3	1	1	0	16	0	0	15	0	0	1	0
15:15 - 15:30	16	0	0	14	1	0	1	0	17	0	0	15	0	2	0	0
15:30 - 15:45	11	0	1	10	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
15:45 - 16:00	18	0	1	13	1	2	1	0	9	0	0	8	0	1	0	0
16:00 - 16:15	14	0	2	8	2	1	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
16:15 - 16:30	21	1	3	17	0	1	0	0	7	0	0	6	0	0	1	0
16:30 - 16:45	35	1	2	28	1	3	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	21	2	0	20	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
17:00 - 17:15	27	1	1	23	2	0	1	0	9	0	0	8	0	1	0	0
17:15 - 17:30	20	1	0	18	0	2	0	0	7	0	0	6	0	1	0	0
17:30 - 17:45	28	0	7	20	0	1	0	0	12	0	0	11	0	0	0	1
17:45 - 18:00	30	0	1	26	2	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	18	1	1	15	0	2	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0	9	0	1	8	0	0	0	0
18:30 - 18:45	8	0	0	7	1	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
18:45 - 19:00	9	0	1	8	0	0	0	0	9	0	2	7	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	75	0	1	61	3	10	0	0	173	0	1	144	1	22	5	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	312	7	27	251	14	13	6	1	145	0	3	133	1	5	2	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	630	12	30	518	36	38	6	2	632	0	13	523	11	69	12	4
Σ SPH-VM	39	2	0	33	4	2	0	0	32	0	2	19	3	6	1	1
Σ SPH-NM	105	2	9	87	4	3	2	0	30	0	0	27	0	2	0	1
Σ Erhebungszeit	630	12	30	518	36	38	6	2	632	0	13	523	11	69	12	4
Σ 24h	763	---	37	631	44	42	7	2	761	---	16	637	13	77	13	4

Intervall	Strom 43R								Strom 43M							
	von: K106 Tiergartenstraße								von: L288 Rtg. B62							
	nach: L288 Rtg. Steineroth								nach: K106 Tiergartenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	0	2	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	2	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	7	1	2	0	0
07:15 - 07:30	1	1	0	1	0	0	0	0	7	0	0	4	1	1	1	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	1	6	0	3	1	0
07:45 - 08:00	2	1	0	2	0	0	0	0	12	0	0	8	0	3	1	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	6	0	3	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	1	8	0	2	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	12	0	0	11	0	1	0	0
08:45 - 09:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	8	1	0	0	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	3	1	0	0	0	17	0	0	13	2	1	1	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	22	0	0	17	2	3	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	18	0	0	16	1	1	0	0
10:30 - 10:45	3	0	0	1	2	0	0	0	18	0	1	13	2	2	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	23	0	1	21	1	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	19	0	1	17	1	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	1	10	2	3	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	15	4	1	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	19	1	2	1	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	15	1	1	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	17	0	0	14	2	1	0	0
12:45 - 13:00	1	0	1	0	0	0	0	0	14	2	0	11	1	1	0	1
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	10	0	1	0	1
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	13	0	0	11	0	2	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	22	1	10	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	12	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	4	21	3	3	0	0
14:45 - 15:00	3	2	0	3	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	26	0	2	21	2	0	1	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	25	0	2	21	2	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	26	1	3	19	0	3	0	1
15:45 - 16:00	2	0	0	2	0	0	0	0	18	0	1	15	0	2	0	0
16:00 - 16:15	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	2	26	2	0	1	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	20	0	1	19	0	0	0	0
16:30 - 16:45	10	0	4	6	0	0	0	0	31	0	0	29	0	2	0	0
16:45 - 17:00	1	1	0	1	0	0	0	0	24	0	1	22	1	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	28	0	0	27	1	0	0	0
17:15 - 17:30	7	0	1	6	0	0	0	0	34	0	2	31	1	0	0	0
17:30 - 17:45	7	0	1	6	0	0	0	0	51	1	2	47	0	2	0	0
17:45 - 18:00	8	0	1	7	0	0	0	0	26	0	1	23	0	1	0	1
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	35	0	1	34	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	1	1	0	0	0	0	14	0	1	13	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
18:45 - 19:00	1	6	0	1	0	0	0	0	12	1	1	10	0	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	10	2	0	10	0	0	0	0	107	1	2	78	4	19	3	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	56	7	8	48	0	0	0	0	416	3	20	371	10	11	2	2
Σ 06:00-19:00 Uhr	94	11	9	82	3	0	0	0	949	6	36	798	41	62	7	5
Σ SPH-VM	1	0	0	1	0	0	0	0	79	0	2	63	8	5	1	0
Σ SPH-NM	28	0	3	25	0	0	0	0	139	1	5	128	2	3	0	1
Σ Erhebungszeit	94	11	9	82	3	0	0	0	949	6	36	798	41	62	7	5
Σ 24h	114	---	11	100	4	0	0	0	1.148	---	44	972	50	69	8	6

Intervall	Strom 43L								Strom 12P							
	von: L288 Rtg. B62								von: L288 Rtg. B62							
	nach: Eisenbahnstraße								nach: L288 Rtg. Steineroth							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	6	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	5	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	14	0	0	8	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	15	0	0	11	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	6	0	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
08:15 - 08:30	11	0	0	10	0	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	0	6	2	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	5	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
09:00 - 09:15	14	0	0	12	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
09:15 - 09:30	8	0	1	6	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0
09:30 - 09:45	14	0	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	14	0	0	14	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
10:00 - 10:15	13	0	0	12	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
10:15 - 10:30	13	0	0	11	1	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0
10:30 - 10:45	13	0	0	13	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
10:45 - 11:00	18	0	0	15	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
11:00 - 11:15	15	0	0	14	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
11:15 - 11:30	14	0	1	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
11:45 - 12:00	13	0	0	12	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	0	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	16	0	0	11	1	3	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0
12:30 - 12:45	13	0	0	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	10	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	15	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	20	0	0	15	0	5	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
13:30 - 13:45	13	0	0	13	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
13:45 - 14:00	13	0	0	10	2	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
14:00 - 14:15	16	0	1	14	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
14:15 - 14:30	13	0	0	12	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	5	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
14:45 - 15:00	8	0	0	6	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
15:00 - 15:15	13	0	1	10	1	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	12	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	20	0	1	17	0	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
16:00 - 16:15	10	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	22	0	0	22	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
16:30 - 16:45	22	0	0	20	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
16:45 - 17:00	15	0	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	15	0	0	14	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
17:15 - 17:30	10	0	0	9	0	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0
17:30 - 17:45	17	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	14	0	0	12	1	1	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0
18:00 - 18:15	13	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	13	0	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	9	0	0	8	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
18:45 - 19:00	3	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	95	0	0	72	3	18	2	0	0	9	0	0	9	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	216	1	4	196	5	11	0	0	0	18	0	0	17	1	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	620	1	8	539	16	53	3	1	0	57	0	0	55	2	0	0
Σ SPH-VM	56	0	0	48	1	6	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0
Σ SPH-NM	56	0	1	51	1	3	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0
Σ Erhebungszeit	620	1	8	539	16	53	3	1	0	57	0	0	55	2	0	0
Σ 24h	749	---	10	657	19	59	3	1	0	69	---	0	67	2	0	0

Intervall	Strom 12TG								Strom 13							
	von: Eisenbahnstraße								von: Eisenbahnstraße							
	nach: K106 Tiergartenstraße								nach: L288 Rtg. B62							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	140	0	4	120	11	1	1	3
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	121	0	0	98	13	1	4	5
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	156	1	1	132	15	0	5	3
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	184	2	5	154	14	0	0	11
07:00 - 07:15	3	1	0	3	0	0	0	0	210	0	2	179	17	1	5	6
07:15 - 07:30	5	0	1	4	0	0	0	0	238	0	6	200	18	1	6	7
07:30 - 07:45	15	0	0	15	0	0	0	0	302	0	12	263	20	0	2	5
07:45 - 08:00	17	0	0	17	0	0	0	0	289	0	6	256	7	5	8	7
08:00 - 08:15	18	0	0	18	0	0	0	0	214	0	2	193	4	3	5	7
08:15 - 08:30	19	0	0	19	0	0	0	0	196	0	4	172	8	0	6	6
08:30 - 08:45	5	0	0	4	1	0	0	0	209	0	3	181	7	0	8	10
08:45 - 09:00	5	0	0	5	0	0	0	0	227	0	3	194	10	1	12	7
09:00 - 09:15	13	0	0	13	0	0	0	0	215	0	1	197	9	0	3	5
09:15 - 09:30	6	0	0	6	0	0	0	0	202	0	3	170	13	1	4	11
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	274	0	3	249	11	0	4	7
09:45 - 10:00	5	0	0	5	0	0	0	0	249	0	9	211	11	0	10	8
10:00 - 10:15	3	0	0	2	0	0	1	0	254	1	9	224	10	0	6	5
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	247	0	3	213	14	1	7	9
10:30 - 10:45	3	0	0	3	0	0	0	0	217	0	2	188	14	0	6	7
10:45 - 11:00	3	0	0	3	0	0	0	0	246	0	8	208	12	0	8	10
11:00 - 11:15	8	0	0	8	0	0	0	0	278	0	4	244	11	0	6	13
11:15 - 11:30	5	0	0	5	0	0	0	0	260	0	5	223	8	3	9	12
11:30 - 11:45	8	0	0	8	0	0	0	0	250	1	4	218	10	0	11	7
11:45 - 12:00	5	0	0	5	0	0	0	0	254	0	3	219	16	0	7	9
12:00 - 12:15	4	0	0	4	0	0	0	0	313	1	7	272	18	1	7	8
12:15 - 12:30	4	0	0	4	0	0	0	0	292	0	10	252	8	1	10	11
12:30 - 12:45	4	0	0	4	0	0	0	0	306	0	3	277	11	1	5	9
12:45 - 13:00	3	0	0	3	0	0	0	0	237	2	7	204	14	0	3	9
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	328	1	10	288	11	1	10	8
13:15 - 13:30	3	0	0	3	0	0	0	0	344	0	7	308	11	4	7	7
13:30 - 13:45	5	0	0	5	0	0	0	0	277	2	8	237	17	0	4	11
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	262	0	12	231	11	0	2	6
14:00 - 14:15	7	0	0	7	0	0	0	0	303	0	6	272	16	2	5	2
14:15 - 14:30	5	0	0	5	0	0	0	0	287	0	5	257	16	0	1	8
14:30 - 14:45	7	0	0	7	0	0	0	0	317	2	9	273	19	0	8	8
14:45 - 15:00	7	0	0	7	0	0	0	0	367	0	14	326	12	1	6	8
15:00 - 15:15	5	0	2	3	0	0	0	0	318	1	17	278	13	0	2	8
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	295	3	5	269	14	0	3	4
15:30 - 15:45	6	0	0	6	0	0	0	0	354	0	9	321	14	0	5	5
15:45 - 16:00	4	0	0	4	0	0	0	0	339	0	13	301	12	1	6	6
16:00 - 16:15	6	0	0	6	0	0	0	0	354	0	11	311	20	1	6	5
16:15 - 16:30	8	0	0	8	0	0	0	0	345	0	12	310	16	0	0	7
16:30 - 16:45	7	0	0	7	0	0	0	0	311	0	7	297	6	0	0	1
16:45 - 17:00	4	1	0	4	0	0	0	0	335	0	1	317	11	0	2	4
17:00 - 17:15	4	0	0	4	0	0	0	0	335	0	10	310	9	0	1	5
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	370	0	4	344	19	0	1	2
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	321	0	6	302	9	0	1	3
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	343	1	9	323	8	0	0	3
18:00 - 18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	332	2	13	304	10	0	2	3
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	307	0	6	292	3	0	2	4
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	337	0	12	310	13	0	1	1
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	258	0	5	243	4	0	0	6
Σ 06:00-09:00 Uhr	89	1	1	87	1	0	0	0	2.486	3	48	2.142	144	13	62	77
Σ 15:00-19:00 Uhr	61	1	2	59	0	0	0	0	5.254	7	140	4.832	181	2	32	67
Σ 06:00-19:00 Uhr	273	2	3	268	1	0	1	0	14.319	20	340	12.735	628	31	243	342
Σ SPH-VM	17	0	0	17	0	0	0	0	1.165	1	23	1.020	53	3	29	37
Σ SPH-NM	13	0	0	13	0	0	0	0	1.369	1	29	1.279	45	0	3	13
Σ Erhebungszeit	273	2	3	268	1	0	1	0	14.319	20	340	12.735	628	31	243	342
Σ 24h	332	---	4	326	1	0	1	0	17.377	---	414	15.511	765	35	271	381

Intervall	Strom									Strom							
	von: Eisenbahnstraße									von: L288 Rtg. Steineroth							
	nach: L288 Rtg. Steineroth									nach: K106 Tiergartenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0

Intervall	Strom									Strom							
	von: L288 Rtg. Steineroth									von: L288 Rtg. Steineroth							
	nach: L288 Rtg. B62									nach: Eisenbahnstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0

Intervall	Strom 14R									Strom 14L								
	von: B62 Stadtmitte									von: B62 Stadtmitte								
	nach: B62 Bahnhof									nach: B62 Bahnhof								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
06:00 - 06:15	6	0	0	4	0	2	0	0	99	0	3	89	2	0	2	3		
06:15 - 06:30	4	0	0	4	0	0	0	0	41	0	0	35	4	0	2	0		
06:30 - 06:45	7	1	0	6	1	0	0	0	89	0	1	76	9	0	1	2		
06:45 - 07:00	6	1	0	5	1	0	0	0	100	0	2	85	10	0	0	3		
07:00 - 07:15	8	0	1	5	0	1	1	0	116	1	1	105	7	0	2	1		
07:15 - 07:30	7	0	0	6	0	1	0	0	130	0	4	114	7	0	1	4		
07:30 - 07:45	11	0	1	8	1	1	0	0	187	0	8	167	9	0	0	3		
07:45 - 08:00	8	0	0	6	0	2	0	0	171	0	5	151	3	3	5	4		
08:00 - 08:15	7	0	0	7	0	0	0	0	122	0	0	112	4	2	0	4		
08:15 - 08:30	8	0	1	6	1	0	0	0	118	0	1	109	3	0	1	4		
08:30 - 08:45	9	0	0	8	0	1	0	0	118	0	2	106	2	0	2	6		
08:45 - 09:00	5	0	0	5	0	0	0	0	131	0	3	116	2	0	5	5		
09:00 - 09:15	11	0	0	9	2	0	0	0	139	0	1	130	1	0	2	5		
09:15 - 09:30	14	0	0	13	1	0	0	0	126	0	2	111	7	1	2	3		
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	146	0	1	141	2	0	0	2		
09:45 - 10:00	14	0	0	12	2	0	0	0	132	0	4	114	4	0	7	3		
10:00 - 10:15	13	0	0	11	0	1	0	1	150	0	2	134	7	0	5	2		
10:15 - 10:30	13	0	0	9	2	0	0	2	140	0	2	124	9	0	3	2		
10:30 - 10:45	15	0	0	15	0	0	0	0	130	0	1	114	8	0	1	6		
10:45 - 11:00	6	0	0	4	1	0	0	1	134	0	5	114	4	0	4	7		
11:00 - 11:15	10	0	0	9	0	1	0	0	158	0	0	139	9	1	1	8		
11:15 - 11:30	9	0	0	8	0	0	0	1	151	0	1	140	3	0	2	5		
11:30 - 11:45	11	0	0	10	1	0	0	0	153	0	0	142	5	0	4	2		
11:45 - 12:00	9	1	0	7	0	1	1	0	149	0	1	137	7	0	3	1		
12:00 - 12:15	12	0	0	11	0	1	0	0	175	0	4	156	8	1	3	3		
12:15 - 12:30	12	0	1	9	0	0	1	1	190	0	6	168	7	0	4	5		
12:30 - 12:45	8	1	0	8	0	0	0	0	188	0	2	174	5	0	1	6		
12:45 - 13:00	7	0	0	5	0	0	0	2	150	0	2	128	9	0	3	8		
13:00 - 13:15	7	0	0	6	0	1	0	0	186	0	3	170	4	1	2	6		
13:15 - 13:30	17	0	0	16	0	1	0	0	181	0	3	162	4	4	5	3		
13:30 - 13:45	10	0	0	8	1	0	0	1	148	0	3	130	7	0	3	5		
13:45 - 14:00	7	2	0	5	1	0	1	0	140	0	6	125	5	0	1	3		
14:00 - 14:15	8	0	0	8	0	0	0	0	198	0	4	181	8	1	3	1		
14:15 - 14:30	10	0	2	8	0	0	0	0	164	0	1	147	9	0	2	5		
14:30 - 14:45	14	0	1	10	3	0	0	0	198	0	5	175	8	0	5	5		
14:45 - 15:00	10	0	0	8	1	1	0	0	178	0	3	164	5	0	3	3		
15:00 - 15:15	12	0	3	8	0	0	1	0	147	0	4	131	7	0	0	5		
15:15 - 15:30	15	1	0	13	1	0	1	0	161	2	3	152	1	0	2	3		
15:30 - 15:45	7	0	0	6	1	0	0	0	187	0	4	174	5	0	3	1		
15:45 - 16:00	16	0	2	11	0	1	1	1	167	0	7	152	2	0	3	3		
16:00 - 16:15	16	0	3	10	2	0	1	0	178	0	3	157	9	1	4	4		
16:15 - 16:30	14	0	2	12	0	0	0	0	194	0	5	176	9	0	0	4		
16:30 - 16:45	34	1	1	31	1	1	0	0	166	0	5	157	2	0	0	2		
16:45 - 17:00	15	2	0	14	1	0	0	0	192	0	1	185	4	0	1	1		
17:00 - 17:15	15	0	2	12	1	0	0	0	188	0	4	176	4	0	0	4		
17:15 - 17:30	9	1	1	8	0	0	0	0	204	0	2	196	4	0	1	1		
17:30 - 17:45	22	0	7	15	0	0	0	0	172	0	3	164	2	0	1	2		
17:45 - 18:00	30	0	3	24	2	0	0	1	174	0	7	162	4	0	0	1		
18:00 - 18:15	13	1	1	11	0	1	0	0	173	0	9	160	2	0	1	1		
18:15 - 18:30	12	0	0	11	0	0	0	1	167	0	4	161	0	0	0	2		
18:30 - 18:45	8	0	0	6	2	0	0	0	176	0	4	165	5	0	1	1		
18:45 - 19:00	9	0	1	8	0	0	0	0	109	0	1	103	2	0	0	3		
Σ 06:00-09:00 Uhr	86	2	3	70	4	8	1	0	1.422	1	30	1.265	62	5	21	39		
Σ 15:00-19:00 Uhr	247	6	26	200	11	3	4	3	2.755	2	66	2.571	62	1	17	38		
Σ 06:00-19:00 Uhr	582	12	33	481	30	18	8	12	7.981	3	158	7.256	269	15	107	176		
Σ SPH-VM	33	0	1	27	1	4	0	0	610	0	17	544	23	5	6	15		
Σ SPH-NM	73	4	4	65	3	1	0	0	750	0	12	714	14	0	2	8		
Σ Erhebungszeit	582	12	33	481	30	18	8	12	7.981	3	158	7.256	269	15	107	176		
Σ 24h	705	---	40	586	37	20	9	13	9.690	---	192	8.838	328	17	119	196		

Intervall	Strom 21R								Strom 21L							
	von: B62 Kirchen								von: B62 Kirchen							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: B62 Stadtmitte							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	13	0	0	11	0	0	2	0	42	0	1	36	1	0	2	2
06:15 - 06:30	27	0	1	20	2	0	1	3	27	0	0	26	0	0	1	0
06:30 - 06:45	37	1	1	31	3	1	1	0	49	0	0	45	2	0	2	0
06:45 - 07:00	43	0	0	37	2	1	1	2	71	0	1	61	3	1	3	2
07:00 - 07:15	60	0	0	56	3	0	0	1	72	0	1	65	3	1	2	0
07:15 - 07:30	88	0	1	79	3	2	0	3	96	0	1	84	8	1	1	1
07:30 - 07:45	94	0	1	87	4	2	0	0	103	1	3	89	4	2	2	3
07:45 - 08:00	96	0	3	88	2	1	1	1	76	0	2	70	1	2	1	0
08:00 - 08:15	62	0	0	60	1	0	1	0	75	0	2	65	3	1	1	3
08:15 - 08:30	68	0	2	60	1	0	2	3	92	0	2	82	3	0	2	3
08:30 - 08:45	59	0	0	55	1	0	2	1	87	0	0	79	4	0	1	3
08:45 - 09:00	72	0	0	63	3	0	5	1	78	0	2	70	2	1	1	2
09:00 - 09:15	60	0	2	45	9	1	1	2	64	0	0	60	0	0	4	0
09:15 - 09:30	84	0	3	68	7	0	2	4	94	0	0	83	4	0	4	3
09:30 - 09:45	79	0	0	65	2	0	5	7	79	0	1	73	2	0	0	3
09:45 - 10:00	92	0	1	82	4	0	3	2	87	0	0	77	5	0	2	3
10:00 - 10:15	66	0	2	58	3	0	2	1	95	0	0	86	3	0	2	4
10:15 - 10:30	72	0	2	61	3	0	1	5	71	0	1	63	3	0	0	4
10:30 - 10:45	76	0	0	72	4	0	0	0	69	0	1	60	5	0	1	2
10:45 - 11:00	80	0	2	67	8	0	2	1	96	0	1	85	4	2	1	3
11:00 - 11:15	60	0	1	52	2	1	1	3	79	0	0	74	2	0	2	1
11:15 - 11:30	73	0	4	64	1	0	3	1	79	0	2	67	6	0	2	2
11:30 - 11:45	80	0	3	67	4	0	2	4	86	0	1	74	4	1	4	2
11:45 - 12:00	73	0	0	70	1	0	2	0	87	0	4	79	2	0	0	2
12:00 - 12:15	68	0	1	57	6	1	0	3	52	0	2	43	5	1	0	1
12:15 - 12:30	82	2	0	73	2	0	5	2	81	0	0	79	1	0	1	0
12:30 - 12:45	76	0	0	67	5	0	1	3	84	0	1	75	4	1	1	2
12:45 - 13:00	72	0	4	61	3	2	1	1	90	0	1	79	2	1	3	4
13:00 - 13:15	101	0	5	91	3	0	0	2	79	0	0	69	3	1	3	3
13:15 - 13:30	117	0	5	105	1	1	2	3	93	0	2	87	2	0	1	1
13:30 - 13:45	84	0	0	77	3	0	1	3	74	0	1	70	1	1	0	1
13:45 - 14:00	73	0	0	67	3	0	2	1	70	0	3	58	3	0	3	3
14:00 - 14:15	87	0	1	76	8	0	1	1	78	0	1	71	4	0	2	0
14:15 - 14:30	68	0	0	61	2	0	2	3	83	0	3	74	4	0	0	2
14:30 - 14:45	71	0	2	63	4	0	1	1	82	0	0	76	3	0	1	2
14:45 - 15:00	105	0	5	95	4	0	0	1	80	0	0	78	2	0	0	0
15:00 - 15:15	125	1	5	111	5	0	3	1	88	0	2	83	0	0	1	2
15:15 - 15:30	76	0	4	65	3	0	3	1	115	0	7	99	6	0	2	1
15:30 - 15:45	92	0	4	81	5	0	1	1	95	0	1	89	3	1	0	1
15:45 - 16:00	119	0	3	110	2	0	2	2	93	0	3	84	3	0	1	2
16:00 - 16:15	94	1	5	83	4	0	1	1	85	0	2	77	3	0	1	2
16:15 - 16:30	103	1	6	91	5	0	0	1	96	0	2	93	0	0	1	0
16:30 - 16:45	91	0	3	84	1	0	1	2	103	0	3	93	6	1	0	0
16:45 - 17:00	94	2	2	90	0	0	1	1	119	0	4	108	6	0	1	0
17:00 - 17:15	91	2	2	87	1	0	0	1	95	0	2	90	1	0	0	2
17:15 - 17:30	105	0	3	100	2	0	0	0	103	0	4	96	2	0	1	0
17:30 - 17:45	98	0	4	91	2	0	0	1	83	0	0	79	4	0	0	0
17:45 - 18:00	100	0	3	96	1	0	0	0	91	0	2	83	4	0	1	1
18:00 - 18:15	72	0	2	66	2	0	1	1	90	0	1	87	1	0	0	1
18:15 - 18:30	82	0	1	78	2	0	0	1	77	0	2	70	4	0	0	1
18:30 - 18:45	70	0	2	68	0	0	0	0	94	0	4	89	0	0	0	1
18:45 - 19:00	49	0	3	46	0	0	0	0	62	0	2	59	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	719	1	9	647	25	7	16	15	868	1	15	772	34	9	19	19
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.461	7	52	1.347	35	0	13	14	1.489	0	41	1.379	44	2	9	14
Σ 06:00-19:00 Uhr	4.079	10	104	3.658	152	13	69	83	4.289	1	81	3.891	152	19	65	81
Σ SPH-VM	340	0	5	314	10	5	2	4	350	1	8	308	16	6	5	7
Σ SPH-NM	381	4	10	361	4	0	2	4	420	0	13	387	15	1	2	2
Σ Erhebungszeit	4.079	10	104	3.658	152	13	69	83	4.289	1	81	3.891	152	19	65	81
Σ 24h	4.951	---	127	4.455	185	14	77	93	5.207	---	99	4.739	185	21	72	90



Intervall	Strom 24								Strom							
	von: B62 Kirchen								von: 0							
	nach: B62 Bahnhof								nach: 0							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	48	0	1	37	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	86	0	1	67	9	2	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	80	0	0	69	6	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	97	1	3	79	4	2	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	105	0	0	84	11	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	130	0	3	102	11	6	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	151	0	4	125	10	7	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	153	0	1	138	4	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	128	0	2	113	0	4	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	124	0	2	108	5	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	108	0	1	91	6	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	114	0	0	95	8	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	108	0	1	96	8	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	103	0	1	81	7	3	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	147	0	2	125	11	0	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	136	0	5	114	8	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	122	1	7	107	3	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	121	0	2	102	5	3	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	105	0	1	88	6	3	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	126	0	3	109	8	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	143	0	4	123	4	1	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	126	0	5	98	5	5	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	123	1	4	100	5	2	7	5	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	121	0	3	94	13	0	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	151	1	3	125	10	3	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	113	0	3	93	4	2	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	128	0	2	110	6	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	97	2	6	85	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	157	1	7	130	7	3	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	183	0	4	158	7	8	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	157	2	5	131	10	5	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	139	1	6	123	6	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	128	0	4	110	8	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	146	0	2	129	7	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	141	2	5	117	12	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	215	0	12	185	7	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	207	1	19	172	9	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	155	0	2	136	13	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	189	0	6	169	8	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	190	0	5	166	11	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	186	0	7	164	11	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	174	1	8	154	7	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	159	0	3	150	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	159	1	0	148	7	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	174	1	5	159	6	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	190	0	1	170	15	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	170	0	3	157	7	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	177	1	0	170	5	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	176	2	4	160	8	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	150	0	3	141	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	172	0	8	156	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	160	0	6	149	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.324	1	18	1.108	83	32	45	38	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.788	7	80	2.521	124	16	19	28	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	7.348	19	195	6.362	379	105	147	160	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	562	0	10	478	25	21	17	11	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	682	2	9	627	32	6	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	7.348	19	195	6.362	379	105	147	160	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	8.907	---	238	7.749	462	117	164	178	---	---	0	0	0	0	0	0



Intervall	Strom 24R								Strom 24L							
	von: B62 Kirchen								von: B62 Kirchen							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: B62 Stadtmitte							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	13	0	0	10	1	0	1	1	46	0	1	35	8	0	2	0
06:15 - 06:30	31	0	2	21	5	0	2	1	69	0	0	54	8	1	2	4
06:30 - 06:45	38	0	1	34	1	2	0	0	78	0	0	66	6	0	5	1
06:45 - 07:00	38	1	0	32	2	0	2	2	84	1	3	70	4	1	1	5
07:00 - 07:15	58	0	0	55	2	1	0	0	91	0	0	72	10	1	3	5
07:15 - 07:30	89	1	1	83	1	2	1	1	123	0	3	98	12	3	4	3
07:30 - 07:45	103	2	1	94	7	1	0	0	135	0	4	111	9	7	2	2
07:45 - 08:00	88	0	3	78	5	1	1	0	136	0	2	122	2	4	3	3
08:00 - 08:15	67	0	0	64	3	0	0	0	110	0	2	96	1	3	5	3
08:15 - 08:30	71	0	2	60	3	0	3	3	99	0	2	83	7	1	4	2
08:30 - 08:45	60	1	0	51	7	0	1	1	98	0	1	81	6	0	7	3
08:45 - 09:00	66	0	0	57	3	0	5	1	89	0	1	72	6	1	7	2
09:00 - 09:15	65	1	2	50	9	1	1	2	88	0	0	76	8	2	2	0
09:15 - 09:30	84	0	4	66	9	0	5	0	93	0	1	77	6	0	1	8
09:30 - 09:45	77	1	0	63	5	0	3	6	121	0	2	101	9	0	3	6
09:45 - 10:00	97	1	1	85	3	0	5	3	115	0	5	95	8	0	2	5
10:00 - 10:15	63	1	2	53	4	0	2	2	103	1	6	91	2	1	2	1
10:15 - 10:30	69	0	2	60	3	0	1	3	106	0	2	89	7	1	2	5
10:30 - 10:45	81	0	0	77	2	0	2	0	91	0	1	74	6	2	6	2
10:45 - 11:00	87	0	2	75	6	0	2	2	103	0	4	87	7	0	3	2
11:00 - 11:15	59	1	1	51	2	1	1	3	118	0	3	101	3	1	6	4
11:15 - 11:30	74	1	3	64	2	0	5	0	113	0	5	89	4	1	8	6
11:30 - 11:45	84	1	4	72	0	0	4	4	107	1	3	89	4	1	6	4
11:45 - 12:00	73	0	0	67	2	0	3	1	107	0	3	85	10	0	1	8
12:00 - 12:15	70	1	1	63	3	1	1	1	128	1	4	101	10	2	5	6
12:15 - 12:30	84	3	1	73	3	0	5	2	104	0	2	85	4	2	5	6
12:30 - 12:45	78	0	0	69	4	0	2	3	116	0	2	99	7	2	4	2
12:45 - 13:00	71	1	4	56	6	2	2	1	92	2	5	83	2	0	0	2
13:00 - 13:15	109	2	5	97	4	0	1	2	135	1	6	113	5	2	5	4
13:15 - 13:30	111	1	6	95	2	1	4	3	167	0	4	151	5	3	2	2
13:30 - 13:45	95	2	0	82	6	0	3	4	137	2	5	113	10	3	1	5
13:45 - 14:00	75	0	0	59	13	0	1	2	112	1	6	98	2	1	2	3
14:00 - 14:15	87	2	2	75	8	0	1	1	112	0	4	95	9	3	1	0
14:15 - 14:30	60	1	0	52	2	0	4	2	124	0	2	110	7	1	0	4
14:30 - 14:45	79	3	3	73	0	0	2	1	124	2	5	101	11	1	2	4
14:45 - 15:00	102	2	5	93	1	0	3	0	185	0	11	158	7	2	3	4
15:00 - 15:15	119	1	4	109	2	0	4	0	181	0	18	149	7	1	3	3
15:15 - 15:30	73	3	5	61	3	0	3	1	150	0	4	136	7	1	1	1
15:30 - 15:45	95	1	5	80	7	0	1	2	174	0	5	156	8	1	2	2
15:45 - 16:00	114	1	2	103	6	0	2	1	177	0	5	154	11	2	3	2
16:00 - 16:15	102	2	5	89	6	0	2	0	163	0	3	144	11	0	2	3
16:15 - 16:30	100	3	5	87	6	0	1	1	166	1	5	151	6	1	1	2
16:30 - 16:45	105	0	5	95	2	0	1	2	145	0	2	137	6	0	0	0
16:45 - 17:00	83	6	1	76	4	0	1	1	168	1	2	159	3	0	1	3
17:00 - 17:15	96	1	3	89	2	0	1	1	162	1	4	150	4	1	2	1
17:15 - 17:30	97	1	3	90	3	0	1	0	166	0	2	151	12	0	0	1
17:30 - 17:45	107	3	4	100	2	0	1	0	146	0	1	136	6	1	0	2
17:45 - 18:00	100	0	3	93	4	0	0	0	154	1	0	148	4	0	1	1
18:00 - 18:15	79	1	3	73	2	0	0	1	168	2	1	157	6	1	1	2
18:15 - 18:30	83	1	1	77	3	0	0	2	130	0	2	124	1	0	2	1
18:30 - 18:45	68	2	1	67	0	0	0	0	162	0	9	145	7	0	0	1
18:45 - 19:00	33	9	2	31	0	0	0	0	120	0	4	113	1	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	722	5	10	639	40	7	16	10	1.158	1	19	960	79	22	45	33
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.454	35	52	1.320	52	0	18	12	2.532	6	67	2.310	100	9	19	27
Σ 06:00-19:00 Uhr	4.110	65	110	3.629	191	13	97	70	6.491	18	177	5.631	332	62	136	153
Σ SPH-VM	347	3	5	319	16	4	2	1	504	0	11	427	24	17	14	11
Σ SPH-NM	411	7	17	359	25	0	6	4	680	1	18	605	36	4	8	9
Σ Erhebungszeit	4.110	65	110	3.629	191	13	97	70	6.491	18	177	5.631	332	62	136	153
Σ 24h	4.987	---	134	4.420	233	14	108	78	7.870	---	216	6.859	404	69	152	171

Intervall	Strom 34								Strom 32							
	von: B62 Tunnel								von: B62 Tunnel							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: B62 Kirchen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	44	0	1	38	2	1	0	2	152	0	3	132	11	2	2	2
06:15 - 06:30	44	0	1	39	1	1	1	1	138	1	3	115	12	1	4	3
06:30 - 06:45	51	0	0	48	2	0	1	0	147	1	3	127	14	0	2	1
06:45 - 07:00	84	0	1	70	3	2	3	5	176	1	4	149	14	2	5	2
07:00 - 07:15	86	0	1	77	4	2	2	0	212	0	3	190	9	6	2	2
07:15 - 07:30	103	0	1	88	7	4	2	1	314	0	9	268	24	4	2	7
07:30 - 07:45	119	0	3	103	5	2	3	3	315	1	22	268	14	2	5	4
07:45 - 08:00	93	0	1	86	3	2	1	0	283	0	16	225	21	4	9	8
08:00 - 08:15	93	0	2	82	2	2	2	3	210	0	6	183	6	3	2	10
08:15 - 08:30	117	0	2	107	1	1	3	3	187	0	2	167	4	2	6	6
08:30 - 08:45	97	0	0	89	4	0	0	4	162	0	3	141	9	2	3	4
08:45 - 09:00	103	0	1	93	4	2	1	2	182	0	4	163	1	0	8	6
09:00 - 09:15	84	0	1	80	0	0	3	0	219	0	2	193	12	2	7	3
09:15 - 09:30	104	0	0	87	5	3	6	3	199	1	4	158	21	2	7	7
09:30 - 09:45	105	0	1	97	4	0	1	2	224	0	7	192	8	1	5	11
09:45 - 10:00	108	0	0	96	5	0	3	4	192	0	7	162	10	1	9	3
10:00 - 10:15	114	0	1	102	4	0	2	5	214	1	7	180	13	1	10	3
10:15 - 10:30	86	0	1	76	1	2	2	4	213	1	6	175	16	2	3	11
10:30 - 10:45	83	0	1	74	5	1	1	1	190	0	4	164	12	0	6	4
10:45 - 11:00	119	0	0	107	5	2	2	3	186	0	4	156	12	1	9	4
11:00 - 11:15	104	0	1	96	3	0	2	2	193	0	3	163	16	2	0	9
11:15 - 11:30	94	0	3	76	7	5	1	2	213	0	9	183	8	2	7	4
11:30 - 11:45	100	0	1	85	5	1	5	3	142	1	0	118	14	0	3	7
11:45 - 12:00	101	0	4	88	5	0	2	2	173	0	2	153	8	2	4	4
12:00 - 12:15	75	0	1	67	5	2	0	0	211	0	6	179	17	1	4	4
12:15 - 12:30	90	0	1	87	1	0	1	0	187	0	3	158	5	3	7	11
12:30 - 12:45	96	0	1	86	3	2	1	3	193	0	2	175	7	2	4	3
12:45 - 13:00	95	0	2	81	5	2	3	2	172	2	7	139	14	0	5	7
13:00 - 13:15	101	0	1	86	5	2	6	1	232	0	5	203	7	1	8	8
13:15 - 13:30	109	0	2	94	4	5	1	3	197	0	7	169	5	11	3	2
13:30 - 13:45	94	0	1	88	1	3	0	1	208	3	4	184	13	6	0	1
13:45 - 14:00	97	0	3	83	7	0	1	3	199	0	6	167	16	1	5	4
14:00 - 14:15	94	0	1	86	3	0	3	1	217	0	4	191	6	3	9	4
14:15 - 14:30	105	0	3	93	4	3	0	2	215	0	4	182	14	1	4	10
14:30 - 14:45	99	0	0	92	4	0	2	1	249	1	12	211	10	1	10	5
14:45 - 15:00	110	0	1	105	2	1	0	1	267	1	5	245	7	2	7	1
15:00 - 15:15	114	1	3	106	2	0	1	2	171	0	3	140	13	1	1	13
15:15 - 15:30	120	0	5	99	12	1	2	1	213	0	3	189	13	1	2	5
15:30 - 15:45	110	0	2	102	3	0	0	3	256	0	4	226	21	1	3	1
15:45 - 16:00	106	0	3	96	3	1	1	2	230	0	8	197	9	2	5	9
16:00 - 16:15	108	0	6	97	3	1	1	0	272	0	6	237	14	4	3	8
16:15 - 16:30	104	0	5	96	1	0	2	0	256	0	7	229	18	1	1	0
16:30 - 16:45	117	0	4	106	4	3	0	0	213	0	4	194	10	0	2	3
16:45 - 17:00	110	0	2	97	10	0	1	0	237	0	9	216	4	0	1	7
17:00 - 17:15	107	0	3	99	3	0	0	2	221	0	5	209	4	1	1	1
17:15 - 17:30	127	0	3	115	5	3	1	0	222	0	1	211	9	1	0	0
17:30 - 17:45	107	0	2	100	5	0	0	0	223	0	7	202	9	1	3	1
17:45 - 18:00	114	0	2	105	5	0	1	1	225	0	9	205	10	0	0	1
18:00 - 18:15	98	0	4	90	3	0	0	1	214	2	7	197	6	0	3	1
18:15 - 18:30	97	0	3	87	6	0	0	1	180	0	7	160	9	0	0	4
18:30 - 18:45	104	0	3	100	1	0	0	0	186	0	3	174	7	1	0	1
18:45 - 19:00	102	0	4	95	2	0	0	1	175	1	5	163	3	1	0	3
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.034	0	14	920	38	19	19	24	2.478	4	78	2.128	139	28	50	55
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.745	1	54	1.590	68	9	10	14	3.494	3	88	3.149	159	15	25	58
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.146	1	99	4.622	199	62	77	87	10.877	18	286	9.477	569	91	211	243
Σ SPH-VM	408	0	7	359	17	10	8	7	1.122	1	53	944	65	13	18	29
Σ SPH-NM	428	0	16	391	10	2	4	5	1.014	0	25	889	62	8	12	18
Σ Erhebungszeit	5.147	1	99	4.623	199	62	77	87	10.877	18	286	9.477	569	91	211	243
Σ 24h	6.246	---	121	5.631	242	69	86	97	13.192	---	348	11.543	693	101	235	271

Intervall	Strom								Strom							
	von: 0								von: 0							
	nach: 0								nach: 0							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	---	---	0	0	0	0	0	0



Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: B62 Kirchen								von: B62 Kirchen							
	nach: B62 Betzdorf								nach: Kirchener Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	59	0	1	45	9	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	100	0	2	75	13	1	4	5	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	116	0	1	100	7	2	5	1	1	0	0	0	1	0	0	0
06:45 - 07:00	118	2	3	99	5	1	3	7	6	0	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	139	0	0	119	11	2	3	4	10	0	0	19	9	1	0	0
07:15 - 07:30	198	1	4	167	13	5	5	4	3	0	0	2	1	0	0	0
07:30 - 07:45	219	2	5	187	15	8	2	2	13	0	0	13	0	0	0	0
07:45 - 08:00	212	0	4	191	6	5	4	2	18	0	0	15	1	0	2	0
08:00 - 08:15	165	0	2	149	4	3	4	3	17	0	1	16	0	0	0	0
08:15 - 08:30	158	0	2	134	10	1	6	5	9	0	0	9	0	0	0	0
08:30 - 08:45	144	0	0	120	12	0	8	4	13	1	0	12	0	0	0	1
08:45 - 09:00	146	0	1	121	9	1	11	3	9	0	0	9	0	0	0	0
09:00 - 09:15	135	1	2	108	17	3	3	2	20	0	0	19	1	0	0	0
09:15 - 09:30	146	0	4	113	15	0	6	8	16	0	0	15	1	0	0	0
09:30 - 09:45	173	1	2	143	11	0	5	12	20	0	0	19	1	0	0	0
09:45 - 10:00	190	1	5	159	11	0	7	8	15	0	2	13	0	0	0	0
10:00 - 10:15	140	2	7	120	6	1	3	3	20	0	0	20	0	0	0	0
10:15 - 10:30	152	0	4	126	10	1	3	8	19	0	2	17	0	0	0	0
10:30 - 10:45	147	0	1	127	8	2	7	2	14	0	0	13	0	0	1	0
10:45 - 11:00	159	0	6	132	12	0	5	4	24	0	0	24	0	0	0	0
11:00 - 11:15	154	1	4	129	5	2	7	7	21	0	0	20	0	0	1	0
11:15 - 11:30	154	0	6	123	6	1	12	6	12	0	0	12	0	0	0	0
11:30 - 11:45	162	2	7	133	3	1	10	8	20	0	1	18	1	0	0	0
11:45 - 12:00	156	0	2	129	12	0	4	9	7	0	0	7	0	0	0	0
12:00 - 12:15	177	1	5	144	12	3	6	7	16	0	0	14	2	0	0	0
12:15 - 12:30	162	3	3	134	5	2	10	8	19	0	0	19	0	0	0	0
12:30 - 12:45	166	0	2	140	11	2	6	5	18	0	1	17	0	0	0	0
12:45 - 13:00	142	2	7	120	8	2	2	3	19	0	0	18	1	0	0	0
13:00 - 13:15	221	3	11	187	9	2	6	6	28	0	0	26	1	0	0	1
13:15 - 13:30	222	1	9	192	7	4	5	5	25	0	1	24	0	0	0	0
13:30 - 13:45	200	3	3	165	16	3	4	9	22	0	1	21	0	0	0	0
13:45 - 14:00	166	1	6	136	15	1	3	5	17	0	0	17	0	0	0	0
14:00 - 14:15	177	2	6	149	16	3	2	1	14	0	0	14	0	0	0	0
14:15 - 14:30	161	1	2	141	7	1	4	6	20	0	1	17	2	0	0	0
14:30 - 14:45	183	5	8	154	11	1	4	5	23	2	0	22	1	0	0	0
14:45 - 15:00	251	2	16	215	8	2	6	4	22	0	0	22	0	0	0	0
15:00 - 15:15	274	1	22	233	8	1	7	3	19	0	1	16	1	0	0	1
15:15 - 15:30	197	3	7	174	10	1	4	1	19	0	0	19	0	0	0	0
15:30 - 15:45	247	1	10	215	14	1	3	4	25	0	0	25	0	0	0	0
15:45 - 16:00	258	1	7	224	17	2	5	3	22	0	0	22	0	0	0	0
16:00 - 16:15	229	2	7	199	16	0	4	3	15	0	1	14	0	0	0	0
16:15 - 16:30	234	4	9	207	12	1	2	3	16	0	0	16	0	0	0	0
16:30 - 16:45	224	0	7	206	8	0	1	2	25	0	0	25	0	0	0	0
16:45 - 17:00	224	7	3	208	7	0	2	4	21	0	0	21	0	0	0	0
17:00 - 17:15	228	2	7	209	6	1	3	2	35	0	1	34	0	0	0	0
17:15 - 17:30	226	1	4	206	14	0	1	1	18	0	0	17	1	0	0	0
17:30 - 17:45	228	3	5	212	7	1	1	2	23	0	0	22	1	0	0	0
17:45 - 18:00	225	1	2	214	7	0	1	1	26	0	0	26	0	0	0	0
18:00 - 18:15	209	3	3	193	8	1	1	3	26	0	0	26	0	0	0	0
18:15 - 18:30	180	1	3	168	4	0	2	3	13	0	0	13	0	0	0	0
18:30 - 18:45	191	2	8	175	7	0	0	1	30	0	2	27	1	0	0	0
18:45 - 19:00	132	8	5	124	1	0	0	2	13	0	0	13	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.774	5	25	1.507	114	29	58	41	100	1	1	92	4	0	2	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	3.506	40	109	3.167	146	9	37	38	346	0	5	336	4	0	0	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	9.376	77	262	8.093	501	75	225	220	897	3	15	856	19	0	4	3
Σ SPH-VM	794	3	15	694	38	21	15	11	51	0	1	46	2	0	2	0
Σ SPH-NM	968	8	33	845	59	4	14	13	78	0	1	77	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	9.376	77	262	8.093	501	75	225	220	897	3	15	856	19	0	4	3
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: B62 Betzdorf								von: B62 Betzdorf							
	nach: B62 Kirchen								nach: Kirchener Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	150	0	3	131	11	2	1	2	2	0	0	1	0	0	1	0
06:15 - 06:30	137	1	3	114	12	1	4	3	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	142	1	3	123	14	0	2	0	5	0	0	4	0	0	0	1
06:45 - 07:00	170	1	4	143	14	2	5	2	6	0	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	199	0	3	180	6	6	2	2	13	0	0	10	3	0	0	0
07:15 - 07:30	288	0	9	242	24	4	2	7	26	0	0	26	0	0	0	0
07:30 - 07:45	293	1	22	248	13	2	5	3	22	0	0	20	1	0	0	1
07:45 - 08:00	263	0	14	209	20	4	8	8	20	0	2	16	1	0	1	0
08:00 - 08:15	201	0	5	176	5	3	2	10	9	0	1	7	1	0	0	0
08:15 - 08:30	171	0	0	154	3	2	6	6	16	0	2	13	1	0	0	0
08:30 - 08:45	142	0	2	124	7	2	3	4	20	0	1	17	2	0	0	0
08:45 - 09:00	166	0	4	147	1	0	8	6	16	0	0	16	0	0	0	0
09:00 - 09:15	191	0	2	166	11	2	7	3	28	0	0	27	1	0	0	0
09:15 - 09:30	170	1	3	131	21	2	6	7	29	0	1	27	0	0	1	0
09:30 - 09:45	201	0	7	170	7	1	5	11	23	0	0	22	1	0	0	0
09:45 - 10:00	173	0	7	143	10	1	9	3	19	0	0	19	0	0	0	0
10:00 - 10:15	193	1	6	160	13	1	10	3	21	0	1	20	0	0	0	0
10:15 - 10:30	185	1	6	149	15	2	2	11	28	0	0	26	1	0	1	0
10:30 - 10:45	165	0	3	141	11	0	6	4	25	0	1	23	1	0	0	0
10:45 - 11:00	166	0	4	137	11	1	9	4	20	0	0	19	1	0	0	0
11:00 - 11:15	166	0	3	136	16	2	0	9	27	0	0	27	0	0	0	0
11:15 - 11:30	189	0	8	160	8	2	7	4	24	0	1	23	0	0	0	0
11:30 - 11:45	122	1	0	98	14	0	3	7	20	0	0	20	0	0	0	0
11:45 - 12:00	156	0	2	136	8	2	4	4	17	0	0	17	0	0	0	0
12:00 - 12:15	188	0	4	158	17	1	4	4	23	0	2	21	0	0	0	0
12:15 - 12:30	160	0	3	133	3	3	7	11	27	0	0	25	2	0	0	0
12:30 - 12:45	160	0	2	142	7	2	4	3	33	0	0	33	0	0	0	0
12:45 - 13:00	145	2	7	112	14	0	5	7	27	0	0	27	0	0	0	0
13:00 - 13:15	205	0	5	177	7	1	7	8	27	0	0	26	0	0	1	0
13:15 - 13:30	177	0	6	150	5	11	3	2	20	0	1	19	0	0	0	0
13:30 - 13:45	190	3	4	166	13	6	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0
13:45 - 14:00	181	0	6	151	14	1	5	4	18	0	0	16	2	0	0	0
14:00 - 14:15	203	0	4	177	6	3	9	4	14	0	0	14	0	0	0	0
14:15 - 14:30	194	0	4	162	13	1	4	10	21	0	0	20	1	0	0	0
14:30 - 14:45	231	1	12	193	10	1	10	5	18	0	0	18	0	0	0	0
14:45 - 15:00	248	1	4	227	7	2	7	1	19	0	1	18	0	0	0	0
15:00 - 15:15	149	0	3	118	13	1	1	13	22	0	0	22	0	0	0	0
15:15 - 15:30	190	0	3	167	12	1	2	5	23	0	0	22	1	0	0	0
15:30 - 15:45	231	0	4	201	21	1	3	1	25	0	0	25	0	0	0	0
15:45 - 16:00	192	0	8	161	7	2	5	9	38	0	0	36	2	0	0	0
16:00 - 16:15	248	0	5	214	14	4	3	8	24	0	1	23	0	0	0	0
16:15 - 16:30	234	0	7	207	18	1	1	0	22	0	0	22	0	0	0	0
16:30 - 16:45	190	0	4	171	10	0	2	3	23	0	0	23	0	0	0	0
16:45 - 17:00	217	0	9	196	4	0	1	7	20	0	0	20	0	0	0	0
17:00 - 17:15	198	0	4	187	4	1	1	1	23	0	1	22	0	0	0	0
17:15 - 17:30	190	0	1	180	8	1	0	0	32	0	0	31	1	0	0	0
17:30 - 17:45	202	0	6	182	9	1	3	1	21	0	1	20	0	0	0	0
17:45 - 18:00	193	0	8	174	10	0	0	1	32	0	1	31	0	0	0	0
18:00 - 18:15	187	2	7	170	6	0	3	1	27	0	0	27	0	0	0	0
18:15 - 18:30	157	0	7	137	9	0	0	4	23	0	0	23	0	0	0	0
18:30 - 18:45	159	0	2	148	7	1	0	1	27	0	1	26	0	0	0	0
18:45 - 19:00	165	1	5	154	2	1	0	3	10	0	0	9	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	2.322	4	72	1.991	130	28	48	53	156	0	6	137	9	0	2	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	3.102	3	83	2.767	154	15	25	58	392	0	5	382	5	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	9.783	18	267	8.433	545	91	206	241	1.094	0	19	1.044	24	0	5	2
Σ SPH-VM	1.045	1	50	875	62	13	17	28	77	0	3	69	3	0	1	1
Σ SPH-NM	905	0	24	783	60	8	12	18	109	0	1	106	2	0	0	0
Σ Erhebungszeit	9.783	18	267	8.433	545	91	206	241	1.094	0	19	1.044	24	0	5	2
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 41									Strom 43								
	von: Kirchener Straße									von: Kirchener Straße								
	nach: B62 Kirchen									nach: B62 Betzdorf								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:15 - 06:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:30 - 06:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:45 - 07:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0	
07:00 - 07:15	6	0	0	5	0	0	1	0	0	10	0	0	8	1	0	0	1	
07:15 - 07:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	
07:30 - 07:45	10	0	0	10	0	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0	
07:45 - 08:00	13	0	1	10	1	0	1	0	0	12	0	1	9	1	0	0	1	
08:00 - 08:15	10	0	0	8	1	0	0	1	0	12	0	0	11	0	0	1	0	
08:15 - 08:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	12	0	2	9	0	0	1	0	
08:30 - 08:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	14	1	1	12	1	0	0	0	
08:45 - 09:00	8	0	1	6	1	0	0	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0	
09:00 - 09:15	10	0	0	10	0	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0	
09:15 - 09:30	13	0	0	11	1	0	0	1	0	31	0	1	30	0	0	0	0	
09:30 - 09:45	15	0	0	15	0	0	0	0	0	25	0	0	21	3	0	1	0	
09:45 - 10:00	13	0	1	12	0	0	0	0	0	22	0	1	21	0	0	0	0	
10:00 - 10:15	16	0	0	16	0	0	0	0	0	26	0	1	24	0	0	1	0	
10:15 - 10:30	16	0	0	15	0	0	1	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	
10:30 - 10:45	19	0	2	16	1	0	0	0	0	25	0	0	24	0	0	1	0	
10:45 - 11:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	31	0	0	30	1	0	0	0	
11:00 - 11:15	22	0	0	21	1	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	
11:15 - 11:30	14	0	0	14	0	0	0	0	0	33	1	2	30	0	0	1	0	
11:30 - 11:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	29	0	0	28	1	0	0	0	
11:45 - 12:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	24	0	1	23	0	0	0	0	
12:00 - 12:15	18	0	0	18	0	0	0	0	0	21	1	0	20	1	0	0	0	
12:15 - 12:30	15	0	0	15	0	0	0	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0	
12:30 - 12:45	21	1	2	18	1	0	0	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0	
12:45 - 13:00	16	0	0	15	1	0	0	0	0	21	1	2	19	0	0	0	0	
13:00 - 13:15	14	0	0	14	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	
13:15 - 13:30	22	0	2	20	0	0	0	0	0	56	0	1	54	0	0	1	0	
13:30 - 13:45	18	0	0	18	0	0	0	0	0	32	1	2	30	0	0	0	0	
13:45 - 14:00	15	0	0	15	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0	
14:00 - 14:15	14	0	0	12	1	0	1	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0	
14:15 - 14:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	23	0	0	21	2	0	0	0	
14:30 - 14:45	8	0	0	7	1	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	
14:45 - 15:00	13	0	0	12	0	0	0	1	0	36	0	0	36	0	0	0	0	
15:00 - 15:15	17	0	1	16	0	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0	
15:15 - 15:30	12	0	0	11	1	0	0	0	0	26	0	2	23	0	0	0	1	
15:30 - 15:45	22	0	0	22	0	0	0	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0	
15:45 - 16:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0	
16:00 - 16:15	13	0	0	13	0	0	0	0	0	36	0	1	34	1	0	0	0	
16:15 - 16:30	20	0	0	20	0	0	0	0	0	32	0	1	31	0	0	0	0	
16:30 - 16:45	10	0	0	10	0	0	0	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0	
16:45 - 17:00	24	0	0	24	0	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0	
17:00 - 17:15	19	1	0	18	1	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0	
17:15 - 17:30	21	0	0	20	1	0	0	0	0	37	0	1	35	1	0	0	0	
17:30 - 17:45	21	1	0	21	0	0	0	0	0	25	0	0	24	1	0	0	0	
17:45 - 18:00	13	0	0	13	0	0	0	0	0	29	0	1	27	1	0	0	0	
18:00 - 18:15	21	0	0	21	0	0	0	0	0	38	0	1	37	0	0	0	0	
18:15 - 18:30	17	0	0	17	0	0	0	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0	
18:30 - 18:45	21	0	0	21	0	0	0	0	0	39	0	2	37	0	0	0	0	
18:45 - 19:00	17	1	0	17	0	0	0	0	0	21	1	1	20	0	0	0	0	
Σ 06:00-09:00 Uhr	82	0	2	73	3	0	3	1		106	1	4	92	5	0	3	2	
Σ 15:00-19:00 Uhr	274	3	1	270	3	0	0	0		480	1	10	463	6	0	0	1	
Σ 06:00-19:00 Uhr	712	4	10	681	13	0	5	3		1.225	6	25	1.167	22	0	8	3	
Σ SPH-VM	43	0	1	38	2	0	1	1		57	0	1	52	2	0	1	1	
Σ SPH-NM	61	0	0	61	0	0	0	0		123	0	2	119	2	0	0	0	
Σ Erhebungszeit	712	4	10	681	13	0	5	3		1.225	6	25	1.167	22	0	8	3	
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---		---	---	---	---	---	---	---	---	



Intervall	Strom 12									Strom 13							
	von: B62 Kirchen									von: B62 Kirchen							
	nach: Struthofstraße									nach: B62 Betzdorf							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	1	42	9	0	3	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	0	2	73	13	1	4	5
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114	0	1	97	8	2	5	1
06:45 - 07:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	115	2	3	96	5	1	3	7
07:00 - 07:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	130	0	0	111	12	0	3	4
07:15 - 07:30	12	0	0	9	0	3	0	0	0	169	0	4	141	14	1	5	4
07:30 - 07:45	22	0	3	16	0	3	0	0	0	170	2	4	146	15	1	2	2
07:45 - 08:00	19	0	3	14	1	1	0	0	0	157	0	3	139	7	0	6	2
08:00 - 08:15	4	0	1	2	0	1	0	0	0	148	0	3	133	4	1	4	3
08:15 - 08:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	154	0	2	130	10	1	6	5
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	134	1	0	110	11	0	8	5
08:45 - 09:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	142	0	1	118	8	1	11	3
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	144	1	2	118	17	2	3	2
09:15 - 09:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	143	0	3	112	15	0	6	7
09:30 - 09:45	4	0	1	3	0	0	0	0	0	174	1	1	148	8	0	5	12
09:45 - 10:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	182	1	5	151	11	0	7	8
10:00 - 10:15	8	0	0	7	1	0	0	0	0	150	1	7	130	6	1	3	3
10:15 - 10:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	150	0	4	125	10	0	3	8
10:30 - 10:45	6	0	0	5	1	0	0	0	0	147	0	1	126	8	2	8	2
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	163	0	6	136	12	0	5	4
11:00 - 11:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	158	1	3	134	5	1	8	7
11:15 - 11:30	7	0	1	6	0	0	0	0	0	147	0	4	119	6	0	12	6
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	160	2	5	134	4	1	8	8
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	148	0	2	121	12	0	4	9
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	180	1	3	148	13	3	6	7
12:15 - 12:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	157	3	1	132	5	1	10	8
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	148	0	2	124	10	1	6	5
12:45 - 13:00	8	0	1	7	0	0	0	0	0	137	2	4	119	7	2	2	3
13:00 - 13:15	15	0	0	13	0	2	0	0	0	143	3	4	115	10	1	6	7
13:15 - 13:30	3	0	1	2	0	0	0	0	0	183	1	3	163	6	1	5	5
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	185	3	3	151	16	2	4	9
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	164	1	3	137	15	1	3	5
14:00 - 14:15	2	0	1	1	0	0	0	0	0	149	2	2	125	16	3	2	1
14:15 - 14:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	161	1	1	141	8	1	4	6
14:30 - 14:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	178	7	6	151	11	1	4	5
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	192	2	3	170	7	2	6	4
15:00 - 15:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	215	1	10	186	8	0	7	4
15:15 - 15:30	6	0	1	4	1	0	0	0	0	198	3	7	176	9	1	4	1
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	243	1	6	215	14	1	3	4
15:45 - 16:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	255	1	4	224	17	2	5	3
16:00 - 16:15	4	0	0	3	1	0	0	0	0	201	2	6	173	16	0	3	3
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	232	4	9	206	11	1	2	3
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	224	0	7	207	7	0	1	2
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	226	7	3	211	6	0	2	4
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	242	2	8	222	6	1	3	2
17:15 - 17:30	6	0	0	5	1	0	0	0	0	223	1	4	203	14	0	1	1
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	233	3	5	216	8	1	1	2
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230	1	2	220	6	0	1	1
18:00 - 18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	214	3	3	198	8	1	1	3
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	179	1	2	168	4	0	2	3
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	187	2	9	169	8	0	0	1
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	129	8	5	121	1	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	72	0	7	56	1	8	0	0	0	1.587	5	24	1.336	116	9	60	42
Σ 15:00-19:00 Uhr	45	0	1	40	4	0	0	0	0	3.431	40	90	3.115	143	8	36	39
Σ 06:00-19:00 Uhr	217	0	13	186	8	10	0	0	0	8.861	78	192	7.681	497	43	226	222
Σ SPH-VM	57	0	7	41	1	8	0	0	0	644	2	14	559	40	3	17	11
Σ SPH-NM	13	0	0	11	2	0	0	0	0	931	8	25	818	58	4	13	13
Σ Erhebungszeit	217	0	13	186	8	10	0	0	0	8.861	78	192	7.681	497	43	226	222
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: B62 Kirchen								von: Struthofstraße							
	nach: Auf dem Molzberg								nach: B62 Kirchen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
06:45 - 07:00	3	0	1	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	13	0	1	0	0
07:30 - 07:45	21	2	0	20	0	1	0	0	12	0	1	9	1	1	0	0
07:45 - 08:00	53	0	2	49	0	2	0	0	23	0	1	21	0	1	0	0
08:00 - 08:15	13	0	1	11	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	4	0	0	3	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	1	1	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
08:45 - 09:00	5	1	0	4	0	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:00 - 09:15	7	1	1	4	1	1	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	4	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	0	4	1	1	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
11:00 - 11:15	3	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	1	4	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
11:45 - 12:00	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
12:00 - 12:15	3	1	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:15 - 12:30	6	0	0	6	0	0	0	0	6	0	1	4	0	1	0	0
12:30 - 12:45	8	0	0	7	0	1	0	0	4	0	0	2	0	2	0	0
12:45 - 13:00	11	0	0	11	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
13:00 - 13:15	6	0	1	4	1	0	0	0	13	0	1	11	0	1	0	0
13:15 - 13:30	10	0	0	10	0	0	0	0	24	0	1	19	0	4	0	0
13:30 - 13:45	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
13:45 - 14:00	6	0	1	5	0	0	0	0	9	0	1	7	0	1	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	4	0	0	0	0	12	0	1	11	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	7	0	2	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	8	0	0	8	0	0	0	0	18	0	4	12	0	2	0	0
15:00 - 15:15	7	0	1	6	0	0	0	0	12	0	2	10	0	0	0	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	0	1	0	0
15:30 - 15:45	5	0	1	4	0	0	0	0	16	0	2	14	0	0	0	0
15:45 - 16:00	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	7	0	0	7	0	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
16:45 - 17:00	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	11	0	0	11	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	9	0	0	9	0	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
18:30 - 18:45	6	0	0	5	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	108	3	5	96	1	4	1	1	80	0	2	72	2	4	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	81	0	2	78	1	0	0	0	93	0	5	83	0	3	2	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	308	5	12	282	5	7	1	1	349	0	19	300	6	22	2	0
Σ SPH-VM	90	2	3	83	0	4	0	0	52	0	2	46	1	3	0	0
Σ SPH-NM	14	0	1	13	0	0	0	0	33	0	2	30	0	1	0	0
Σ Erhebungszeit	308	5	12	282	5	7	1	1	349	0	19	300	6	22	2	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Struthofstraße								von: Struthofstraße							
	nach: B62 Betzdorf								nach: Auf dem Molzberg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	12	0	0	10	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	26	0	0	22	0	4	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	40	0	1	33	0	6	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
07:45 - 08:00	41	0	1	40	0	0	0	0	10	0	0	9	0	1	0	0
08:00 - 08:15	24	0	0	22	0	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	17	0	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	14	0	1	11	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	12	0	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	16	0	2	14	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	7	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	13	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	13	0	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	10	0	2	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	16	0	3	11	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	8	0	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	15	0	2	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	8	0	0	6	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	13	0	1	10	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	34	0	5	29	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	53	0	7	42	1	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	20	0	1	18	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	14	0	3	11	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	32	0	4	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	14	0	2	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	21	0	2	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	44	0	9	34	1	0	0	0	4	0	2	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	25	0	7	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	22	0	4	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	16	0	3	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	20	0	2	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	13	0	0	12	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	17	0	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	12	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	12	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	15	0	0	15	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	13	0	0	13	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	10	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	26	0	1	25	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	190	0	2	173	1	14	0	0	24	0	0	22	1	1	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	242	0	18	218	5	0	1	0	12	0	3	9	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	842	1	70	732	16	20	3	1	55	1	8	45	1	1	0	0
Σ SPH-VM	131	0	2	117	0	12	0	0	23	0	0	21	1	1	0	0
Σ SPH-NM	71	0	9	60	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	842	1	70	732	16	20	3	1	55	1	8	45	1	1	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: B62 Betzdorf								von: B62 Betzdorf							
	nach: B62 Kirchen								nach: Struthofstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	145	0	2	127	11	2	1	2	4	0	1	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	134	1	3	111	12	1	4	3	3	0	0	2	0	0	1	0
06:30 - 06:45	143	1	3	124	14	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	165	1	4	140	12	2	5	2	4	0	0	3	1	0	0	0
07:00 - 07:15	173	0	3	154	5	6	3	2	25	0	0	24	1	0	0	0
07:15 - 07:30	222	0	6	181	24	2	2	7	35	0	0	34	0	1	0	0
07:30 - 07:45	159	1	0	137	13	2	4	3	78	0	17	60	0	0	1	0
07:45 - 08:00	132	0	0	91	21	3	9	8	59	0	10	49	0	0	0	0
08:00 - 08:15	175	0	1	152	6	3	2	11	19	0	4	15	0	0	0	0
08:15 - 08:30	158	0	0	143	1	2	6	6	15	0	0	13	2	0	0	0
08:30 - 08:45	136	0	2	118	7	2	3	4	5	0	0	5	0	0	0	0
08:45 - 09:00	162	0	4	143	1	0	8	6	6	0	1	4	1	0	0	0
09:00 - 09:15	184	0	2	161	11	0	7	3	10	0	0	10	0	0	0	0
09:15 - 09:30	156	1	2	118	22	1	6	7	12	0	1	10	0	0	0	1
09:30 - 09:45	198	0	7	167	7	1	5	11	14	0	0	14	0	0	0	0
09:45 - 10:00	164	0	8	134	9	1	9	3	8	0	0	7	1	0	0	0
10:00 - 10:15	197	1	6	166	12	0	10	3	7	0	0	7	0	0	0	0
10:15 - 10:30	186	1	4	153	14	1	3	11	7	0	2	5	0	0	0	0
10:30 - 10:45	178	0	5	151	12	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	171	0	4	142	11	1	9	4	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	178	0	3	149	17	1	0	8	6	0	0	5	0	0	0	1
11:15 - 11:30	192	0	8	164	8	1	7	4	8	0	0	8	0	0	0	0
11:30 - 11:45	122	1	0	99	14	0	2	7	3	0	0	3	0	0	0	0
11:45 - 12:00	150	0	2	132	8	1	4	3	4	0	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	189	0	3	160	17	1	4	4	12	0	1	11	0	0	0	0
12:15 - 12:30	160	0	3	134	3	2	7	11	10	0	0	10	0	0	0	0
12:30 - 12:45	154	1	3	136	7	1	4	3	17	0	1	15	1	0	0	0
12:45 - 13:00	127	2	4	98	13	0	5	7	24	0	3	19	2	0	0	0
13:00 - 13:15	172	0	1	150	7	0	6	8	40	0	3	36	0	0	1	0
13:15 - 13:30	167	0	5	142	5	10	3	2	21	0	2	18	0	1	0	0
13:30 - 13:45	178	3	1	157	13	6	0	1	17	0	3	14	0	0	0	0
13:45 - 14:00	173	0	5	146	13	0	5	4	13	0	1	10	1	1	0	0
14:00 - 14:15	196	0	4	169	7	2	10	4	16	0	0	15	0	1	0	0
14:15 - 14:30	188	0	4	156	13	1	4	10	11	0	0	11	0	0	0	0
14:30 - 14:45	213	1	11	176	10	1	10	5	17	0	0	16	1	0	0	0
14:45 - 15:00	231	1	4	211	6	1	7	2	17	0	0	17	0	0	0	0
15:00 - 15:15	154	0	4	122	13	1	1	13	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	179	0	2	159	11	0	2	5	15	0	1	12	1	1	0	0
15:30 - 15:45	225	0	4	195	21	1	3	1	19	0	0	19	0	0	0	0
15:45 - 16:00	170	0	5	143	7	1	5	9	16	0	1	15	0	0	0	0
16:00 - 16:15	236	0	5	206	12	2	3	8	14	0	0	12	2	0	0	0
16:15 - 16:30	232	0	6	207	18	0	1	0	17	0	1	15	0	1	0	0
16:30 - 16:45	181	0	4	163	10	0	1	3	13	0	0	13	0	0	0	0
16:45 - 17:00	225	0	9	204	4	0	1	7	9	0	0	9	0	0	0	0
17:00 - 17:15	199	1	4	187	5	1	1	1	12	0	0	12	0	0	0	0
17:15 - 17:30	187	0	1	176	9	1	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
17:30 - 17:45	193	1	5	174	9	1	3	1	17	0	0	17	0	0	0	0
17:45 - 18:00	169	0	8	150	10	0	0	1	21	0	0	21	0	0	0	0
18:00 - 18:15	191	2	7	174	6	0	3	1	11	0	0	11	0	0	0	0
18:15 - 18:30	162	0	6	143	9	0	0	4	7	0	1	6	0	0	0	0
18:30 - 18:45	153	0	1	144	6	1	0	1	21	0	1	20	0	0	0	0
18:45 - 19:00	147	2	4	137	2	1	0	3	29	0	1	28	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.904	4	28	1.621	127	25	49	54	254	0	33	213	5	1	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	3.003	6	75	2.684	152	10	24	58	241	0	6	230	3	2	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	9.131	22	202	7.876	538	68	206	241	791	0	56	710	14	6	3	2
Σ SPH-VM	688	1	7	561	64	10	17	29	191	0	31	158	0	1	1	0
Σ SPH-NM	863	0	20	751	58	4	12	18	66	0	2	61	2	1	0	0
Σ Erhebungszeit	9.131	22	202	7.876	538	68	206	241	791	0	56	710	14	6	3	2
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: B62 Betzdorf								von: Auf dem Molzberg							
	nach: Auf dem Molzberg								nach: B62 Kirchen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	7	0	0	7	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
07:15 - 07:30	41	0	3	37	0	1	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0
07:30 - 07:45	66	0	5	61	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:45 - 08:00	85	0	5	79	0	1	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
08:00 - 08:15	17	0	0	17	0	0	0	0	10	0	0	9	0	1	0	0
08:15 - 08:30	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:30 - 08:45	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:00 - 09:15	7	0	0	5	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	15	0	0	14	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
09:45 - 10:00	14	0	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	5	0	0	3	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	8	0	0	6	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
10:45 - 11:00	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
11:00 - 11:15	4	0	0	3	0	1	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	8	0	0	7	0	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	12	0	0	10	0	1	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	5	0	0	5	0	0	0	0	13	0	0	11	0	2	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	4	0	1	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
12:30 - 12:45	10	0	0	9	0	1	0	0	7	0	2	5	0	0	0	0
12:45 - 13:00	10	0	0	10	0	0	0	0	6	0	1	5	0	0	0	0
13:00 - 13:15	7	0	1	5	0	1	0	0	20	0	3	16	0	1	0	0
13:15 - 13:30	11	0	1	10	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
13:30 - 13:45	13	0	0	13	0	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
13:45 - 14:00	10	0	0	10	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
14:00 - 14:15	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	9	0	1	8	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	13	0	0	11	1	1	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
15:00 - 15:15	8	0	0	8	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	7	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:30 - 15:45	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	12	0	2	9	0	1	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:00 - 16:15	11	0	0	9	0	2	0	0	14	0	1	11	0	2	0	0
16:15 - 16:30	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:30 - 16:45	6	0	0	5	0	0	1	0	7	0	2	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	7	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:15 - 17:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	13	0	1	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	16	0	0	16	0	0	0	0	13	0	1	12	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:15 - 18:30	5	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	246	0	13	230	1	2	0	0	44	0	1	40	1	1	0	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	132	0	3	123	2	3	1	0	89	0	4	82	1	2	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	573	0	19	528	6	17	2	1	248	0	14	218	6	9	0	1
Σ SPH-VM	209	0	13	194	0	2	0	0	35	0	1	32	1	1	0	0
Σ SPH-NM	37	0	2	32	0	3	0	0	23	0	1	20	0	2	0	0
Σ Erhebungszeit	573	0	19	528	6	17	2	1	248	0	14	218	6	9	0	1
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Auf dem Molzberg								von: Auf dem Molzberg							
	nach: Struthofstraße								nach: B62 Betzdorf							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	22	0	0	21	0	1	0	0
07:45 - 08:00	8	0	4	4	0	0	0	0	32	0	0	27	0	5	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
09:00 - 09:15	1	1	0	0	0	0	1	0	6	0	0	4	1	1	0	0
09:15 - 09:30	2	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	0	1	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	1	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:15 - 12:30	3	0	1	2	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	28	0	1	27	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	2	9	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	1	4	0	0	0	0	72	0	2	69	0	1	0	0
13:15 - 13:30	3	0	0	2	0	1	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	2	0	0	0	0	0	37	0	4	33	0	0	0	0
15:00 - 15:15	6	0	1	5	0	0	0	0	53	0	6	46	0	1	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:45 - 16:00	1	0	0	0	0	1	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
18:00 - 18:15	0	1	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	12	0	4	8	0	0	0	0	97	1	0	90	1	6	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	14	2	2	11	0	1	0	0	179	0	6	170	2	1	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	50	3	11	35	1	2	1	0	570	1	15	536	7	12	0	0
Σ SPH-VM	11	0	4	7	0	0	0	0	70	1	0	64	0	6	0	0
Σ SPH-NM	5	1	1	3	0	1	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	50	3	11	35	1	2	1	0	570	1	15	536	7	12	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 12									Strom 13							
	von: B62 Kirchen									von: B62 Kirchen							
	nach: Lindenstraße									nach: B62 Betzdorf							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	1	25	8	0	3	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	2	52	11	0	1	6
06:30 - 06:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	89	0	1	75	7	1	4	1
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	85	2	4	68	2	1	3	7
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	99	0	0	82	10	0	3	4
07:15 - 07:30	2	0	0	1	0	0	0	1	0	129	0	3	110	9	0	3	4
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	137	4	7	111	15	0	2	2
07:45 - 08:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	140	0	3	121	7	2	5	2
08:00 - 08:15	2	0	0	1	0	0	1	0	0	108	0	4	94	2	2	3	3
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	124	0	2	100	11	0	6	5
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	96	1	0	74	10	0	7	5
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	1	0	72	7	1	10	2
09:00 - 09:15	2	1	0	1	1	0	0	0	0	96	2	3	69	18	1	3	2
09:15 - 09:30	4	0	0	3	1	0	0	0	0	95	0	3	66	13	0	6	7
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	98	1	2	76	5	0	3	12
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	128	1	4	101	10	0	6	7
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	99	1	5	83	6	1	1	3
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	97	0	2	75	9	0	3	8
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	98	0	0	81	7	1	7	2
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99	0	4	80	8	0	3	4
11:00 - 11:15	5	0	0	4	0	0	0	1	0	98	1	1	79	4	0	7	7
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89	0	3	64	4	0	12	6
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88	2	5	66	1	1	7	8
11:45 - 12:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	90	0	0	70	7	0	4	9
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	107	2	1	82	10	2	5	7
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83	2	0	63	3	1	8	8
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	0	1	72	7	1	6	5
12:45 - 13:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	97	2	2	88	3	0	1	3
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	77	3	0	56	6	2	6	7
13:15 - 13:30	3	0	1	2	0	0	0	0	0	117	1	0	104	4	0	4	5
13:30 - 13:45	2	0	0	1	0	0	0	1	0	127	3	1	97	15	1	4	9
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	111	1	1	89	12	1	3	5
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	2	2	64	11	1	2	1
14:15 - 14:30	2	0	0	1	0	0	0	1	0	104	1	1	91	1	1	4	6
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121	7	5	98	8	1	4	5
14:45 - 15:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	114	2	1	98	4	1	6	4
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	153	1	9	130	4	0	6	4
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	131	3	6	111	9	0	4	1
15:30 - 15:45	2	0	0	1	1	0	0	0	0	171	1	7	147	10	0	3	4
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	170	1	3	142	16	1	5	3
16:00 - 16:15	2	0	1	1	0	0	0	0	0	112	2	6	85	16	0	3	2
16:15 - 16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	146	4	6	127	8	1	1	3
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	167	0	5	155	5	0	0	2
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	149	7	2	137	4	0	2	4
17:00 - 17:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	170	2	3	157	5	0	3	2
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	144	1	0	133	9	0	1	1
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	159	3	3	148	5	0	1	2
17:45 - 18:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	159	1	1	151	5	0	1	1
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	3	2	147	7	0	1	3
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	118	1	0	112	1	0	2	3
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	132	2	5	118	8	0	0	1
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	68	8	2	64	1	0	0	1
Σ 06:00-09:00 Uhr	12	0	0	8	0	0	2	2	0	1.209	8	27	984	99	7	50	42
Σ 15:00-19:00 Uhr	32	0	1	29	1	0	1	0	0	2.309	40	60	2.064	113	2	33	37
Σ 06:00-19:00 Uhr	81	1	2	67	4	0	3	5	0	5.924	82	134	4.960	388	25	198	219
Σ SPH-VM	6	0	0	6	0	0	0	0	0	422	3	13	335	30	1	13	30
Σ SPH-NM	8	0	1	6	1	0	0	0	0	599	8	22	501	50	2	12	12
Σ Erhebungszeit	81	1	2	67	4	0	3	5	0	5.924	82	134	4.960	388	25	198	219
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: B62 Kirchen								von: Lindenstraße							
	nach: Bahnhofstraße								nach: B62 Kirchen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	11	0	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	7	0	0	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
07:00 - 07:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	10	0	0	9	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
07:30 - 07:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	17	0	1	15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	16	0	0	15	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	22	0	0	22	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	22	0	0	22	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
09:00 - 09:15	23	0	0	23	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	21	0	0	16	5	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:30 - 09:45	23	0	0	23	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
09:45 - 10:00	27	0	1	25	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	25	0	0	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	24	0	0	22	1	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	31	0	0	29	2	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
10:45 - 11:00	23	0	0	21	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	18	0	0	17	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
11:15 - 11:30	14	0	0	12	2	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
11:30 - 11:45	24	0	1	22	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
11:45 - 12:00	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	19	0	0	17	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	18	1	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	23	0	0	21	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	16	0	0	12	4	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	16	0	0	16	0	0	0	0	6	0	1	3	0	0	0	2
13:15 - 13:30	13	0	0	12	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	16	0	0	16	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
14:00 - 14:15	20	0	0	20	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
14:15 - 14:30	22	0	0	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	21	0	0	19	2	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
15:00 - 15:15	21	0	1	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	24	0	0	23	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15:30 - 15:45	25	0	0	22	3	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
15:45 - 16:00	22	0	0	20	1	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	25	0	0	23	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	24	0	0	23	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:30 - 16:45	16	0	0	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	28	0	0	27	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	21	0	0	19	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	16	0	0	15	1	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
17:30 - 17:45	20	0	1	19	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	20	0	0	20	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:15 - 18:30	24	0	0	22	2	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	147	0	2	137	5	0	3	0	10	0	0	7	1	0	0	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	345	0	2	326	16	0	1	0	28	1	1	24	2	0	1	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	977	1	6	916	49	0	6	0	82	1	3	64	3	0	4	8
Σ SPH-VM	99	0	1	94	3	0	1	0	6	0	0	5	0	0	1	0
Σ SPH-NM	96	0	0	88	7	0	1	0	12	0	0	11	0	0	1	0
Σ Erhebungszeit	977	1	6	916	49	0	6	0	82	1	3	64	3	0	4	8
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Lindenstraße								von: Lindenstraße							
	nach: B62 Betzdorf								nach: Bahnhofstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	17	0	0	16	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	22	0	0	19	1	0	2	0	10	0	0	10	0	0	0	0
06:30 - 06:45	18	0	0	17	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	30	0	0	27	3	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	28	0	0	26	2	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:15 - 07:30	37	0	1	32	4	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
07:30 - 07:45	57	0	0	55	0	2	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
07:45 - 08:00	73	0	5	67	0	0	1	0	9	0	0	9	0	0	0	0
08:00 - 08:15	35	0	0	33	2	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
08:15 - 08:30	23	0	0	22	0	1	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
08:30 - 08:45	25	0	1	23	1	0	0	0	10	0	2	8	0	0	0	0
08:45 - 09:00	30	0	0	26	1	0	2	1	12	0	1	11	0	0	0	0
09:00 - 09:15	24	0	0	24	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
09:15 - 09:30	31	0	0	31	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
09:30 - 09:45	50	0	0	47	2	0	1	0	11	0	0	11	0	0	0	0
09:45 - 10:00	24	0	0	23	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
10:00 - 10:15	29	0	1	26	0	0	2	0	14	0	0	12	2	0	0	0
10:15 - 10:30	21	0	0	20	1	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
10:30 - 10:45	22	0	0	19	2	0	1	0	11	0	0	11	0	0	0	0
10:45 - 11:00	26	0	0	20	3	1	2	0	10	0	0	10	0	0	0	0
11:00 - 11:15	28	0	2	26	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
11:15 - 11:30	34	0	1	32	1	0	0	0	17	0	1	15	1	0	0	0
11:30 - 11:45	27	0	0	25	1	0	1	0	14	0	0	14	0	0	0	0
11:45 - 12:00	27	0	1	24	2	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
12:00 - 12:15	32	0	1	29	2	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
12:15 - 12:30	33	1	1	29	1	0	2	0	13	0	0	13	0	0	0	0
12:30 - 12:45	22	0	0	19	2	1	0	0	13	0	0	12	0	1	0	0
12:45 - 13:00	31	0	3	25	1	1	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
13:00 - 13:15	41	0	3	37	1	0	0	0	15	0	4	10	1	0	0	0
13:15 - 13:30	36	0	4	30	1	0	1	0	11	0	0	10	1	0	0	0
13:30 - 13:45	27	0	1	24	1	1	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	29	0	2	25	2	0	0	0	9	0	1	7	1	0	0	0
14:00 - 14:15	35	0	0	32	2	1	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
14:15 - 14:30	28	0	0	25	3	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
14:30 - 14:45	32	0	0	30	2	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
14:45 - 15:00	39	0	0	37	2	0	0	0	22	0	1	19	1	0	1	0
15:00 - 15:15	30	0	0	27	2	0	1	0	8	0	0	7	1	0	0	0
15:15 - 15:30	30	0	1	29	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
15:30 - 15:45	25	0	0	24	1	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
15:45 - 16:00	47	0	1	45	1	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
16:00 - 16:15	48	0	0	47	0	0	0	1	10	1	0	10	0	0	0	0
16:15 - 16:30	33	0	1	30	1	0	1	0	16	0	0	16	0	0	0	0
16:30 - 16:45	27	0	1	24	2	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
16:45 - 17:00	38	0	1	37	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
17:00 - 17:15	35	0	4	31	0	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
17:15 - 17:30	35	0	2	30	3	0	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
17:30 - 17:45	32	0	0	30	1	1	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
17:45 - 18:00	33	0	0	32	1	0	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
18:00 - 18:15	28	0	0	28	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
18:15 - 18:30	23	0	0	22	1	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:30 - 18:45	29	0	3	25	1	0	0	0	12	0	1	11	0	0	0	0
18:45 - 19:00	34	0	0	34	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	395	0	7	363	15	3	6	1	84	0	4	80	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	527	0	14	495	14	1	2	1	192	1	5	181	6	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.650	1	41	1.517	61	9	19	3	575	1	16	541	16	1	1	0
Σ SPH-VM	124	0	1	116	3	0	3	1	52	0	0	50	2	0	0	0
Σ SPH-NM	153	0	2	146	3	0	1	1	53	1	0	52	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.650	1	41	1.517	61	9	19	3	575	1	16	541	16	1	1	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: B62 Betzdorf								von: B62 Betzdorf							
	nach: B62 Kirchen								nach: Lindenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	129	0	1	113	10	2	1	2	15	0	1	13	1	0	0	0
06:15 - 06:30	112	1	3	89	12	1	4	3	13	0	0	13	0	0	0	0
06:30 - 06:45	108	1	3	93	11	0	1	0	27	0	0	24	2	0	1	0
06:45 - 07:00	124	1	4	102	11	1	5	1	31	0	0	29	1	0	0	1
07:00 - 07:15	135	0	2	122	1	4	3	3	25	0	1	22	1	1	0	0
07:15 - 07:30	187	0	4	150	21	3	2	7	31	0	3	26	2	0	0	0
07:30 - 07:45	121	1	0	102	9	3	4	3	33	0	1	28	4	0	0	0
07:45 - 08:00	95	0	0	58	18	3	8	8	46	0	1	42	2	0	1	0
08:00 - 08:15	102	0	0	87	1	3	0	11	54	0	1	47	4	1	1	0
08:15 - 08:30	108	0	0	94	1	1	6	6	25	0	0	25	0	0	0	0
08:30 - 08:45	88	0	1	74	5	1	3	4	24	0	0	21	3	0	0	0
08:45 - 09:00	124	0	4	106	0	0	8	6	21	0	0	20	1	0	0	0
09:00 - 09:15	109	0	1	94	6	0	5	3	39	0	1	32	5	0	1	0
09:15 - 09:30	110	1	1	75	20	1	6	7	25	0	2	21	1	1	0	0
09:30 - 09:45	121	0	3	98	3	1	5	11	44	0	3	37	4	0	0	0
09:45 - 10:00	95	0	6	71	8	0	7	3	38	0	1	34	1	0	2	0
10:00 - 10:15	138	1	6	111	9	0	9	3	23	0	0	22	0	0	1	0
10:15 - 10:30	115	1	3	88	10	1	2	11	35	0	1	32	1	0	1	0
10:30 - 10:45	118	0	3	97	9	0	6	3	30	0	1	28	0	0	0	1
10:45 - 11:00	110	0	4	85	10	0	7	4	37	0	0	33	2	0	2	0
11:00 - 11:15	111	0	2	85	17	1	0	6	31	0	0	27	2	0	0	2
11:15 - 11:30	151	0	7	125	7	1	7	4	23	0	0	22	1	0	0	0
11:30 - 11:45	79	1	0	59	13	0	0	7	23	0	0	23	0	0	0	0
11:45 - 12:00	94	0	2	78	7	1	3	3	33	0	0	32	1	0	0	0
12:00 - 12:15	138	0	2	113	14	1	4	4	41	0	1	37	2	1	0	0
12:15 - 12:30	112	0	2	90	1	2	6	11	38	0	1	34	1	1	1	0
12:30 - 12:45	99	1	0	90	5	1	1	2	43	0	3	37	0	0	2	1
12:45 - 13:00	93	2	5	69	8	0	5	6	27	0	0	21	5	0	0	1
13:00 - 13:15	135	0	2	113	5	1	6	8	44	0	2	39	2	1	0	0
13:15 - 13:30	128	0	6	107	4	6	3	2	26	0	0	25	0	1	0	0
13:30 - 13:45	126	3	2	109	8	6	0	1	35	0	0	32	3	0	0	0
13:45 - 14:00	128	0	3	107	10	0	4	4	32	0	1	29	2	0	0	0
14:00 - 14:15	151	0	3	127	5	2	10	4	32	0	1	29	2	0	0	0
14:15 - 14:30	134	0	3	104	12	1	4	10	35	0	1	33	1	0	0	0
14:30 - 14:45	145	1	8	112	10	1	9	5	47	0	3	43	0	0	1	0
14:45 - 15:00	190	1	8	170	3	1	6	2	33	0	1	28	3	0	1	0
15:00 - 15:15	111	0	4	85	8	0	1	13	43	0	2	36	5	0	0	0
15:15 - 15:30	110	0	1	94	9	0	2	4	44	0	1	40	2	0	0	1
15:30 - 15:45	152	0	5	125	17	1	3	1	51	0	0	48	3	0	0	0
15:45 - 16:00	105	0	2	80	7	2	5	9	40	0	2	38	0	0	0	0
16:00 - 16:15	171	0	5	144	11	0	3	8	47	0	1	45	1	0	0	0
16:15 - 16:30	157	0	5	139	13	0	0	0	45	0	1	41	3	0	0	0
16:30 - 16:45	145	0	5	128	8	0	1	3	30	0	1	28	1	0	0	0
16:45 - 17:00	160	0	9	141	2	0	1	7	43	0	0	42	1	0	0	0
17:00 - 17:15	138	0	4	130	2	0	1	1	37	0	0	35	2	0	0	0
17:15 - 17:30	119	0	0	112	7	0	0	0	36	0	1	34	1	0	0	0
17:30 - 17:45	119	1	2	108	7	0	1	1	49	0	1	45	1	0	2	0
17:45 - 18:00	99	0	4	87	7	0	0	1	52	0	2	49	1	0	0	0
18:00 - 18:15	124	2	0	115	5	0	3	1	47	0	6	40	1	0	0	0
18:15 - 18:30	99	0	4	83	8	0	1	3	42	0	1	39	1	0	0	1
18:30 - 18:45	105	0	0	98	5	1	0	1	35	0	0	34	1	0	0	0
18:45 - 19:00	98	2	3	91	0	0	1	3	37	0	1	35	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.433	4	22	1.190	100	22	45	54	345	0	8	310	21	2	3	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.012	5	53	1.760	116	4	23	56	678	0	20	629	25	0	2	2
Σ 06:00-19:00 Uhr	6.375	21	157	5.327	420	54	183	234	1.837	0	51	1.669	85	7	17	8
Σ SPH-VM	469	2	18	368	30	2	23	28	140	0	5	125	6	0	4	0
Σ SPH-NM	585	0	17	488	48	3	11	18	183	0	4	172	7	0	0	0
Σ Erhebungszeit	6.375	21	157	5.327	420	54	183	234	1.837	0	51	1.669	85	7	17	8
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: B62 Betzdorf								von: Bahnhofstraße							
	nach: Bahnhofstraße								nach: B62 Kirchen							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	11	0	0	11	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
06:30 - 06:45	11	0	0	9	1	1	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
06:45 - 07:00	14	0	0	13	0	1	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
07:00 - 07:15	22	0	0	18	3	1	0	0	9	0	0	7	1	0	1	0
07:15 - 07:30	20	0	0	18	2	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
07:30 - 07:45	22	0	0	21	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
07:45 - 08:00	32	0	0	30	1	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:00 - 08:15	32	0	0	30	1	0	1	0	10	0	0	9	0	0	1	0
08:15 - 08:30	30	0	0	29	0	1	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
08:30 - 08:45	29	0	1	27	0	1	0	0	14	0	1	11	2	0	0	0
08:45 - 09:00	25	0	0	25	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
09:00 - 09:15	41	0	0	39	1	0	1	0	18	0	0	18	0	0	0	0
09:15 - 09:30	33	0	0	32	1	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
09:30 - 09:45	46	0	2	43	0	1	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
09:45 - 10:00	35	0	1	33	0	1	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0
10:00 - 10:15	42	0	0	39	3	0	0	0	33	0	0	32	1	0	0	0
10:15 - 10:30	43	0	0	40	3	0	0	0	28	0	0	26	2	0	0	0
10:30 - 10:45	35	0	1	30	4	0	0	0	26	0	0	22	3	0	1	0
10:45 - 11:00	34	0	1	32	0	1	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0
11:00 - 11:15	42	0	1	41	0	0	0	0	36	0	0	34	2	0	0	0
11:15 - 11:30	25	0	1	24	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0
11:30 - 11:45	30	0	0	26	2	0	2	0	28	0	0	27	0	0	1	0
11:45 - 12:00	29	0	0	27	0	1	1	0	28	0	0	23	1	0	4	0
12:00 - 12:15	26	0	0	24	1	1	0	0	27	0	0	25	1	0	1	0
12:15 - 12:30	22	0	1	19	1	1	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0
12:30 - 12:45	23	0	2	16	2	2	1	0	28	0	0	25	2	0	1	0
12:45 - 13:00	18	0	0	17	1	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
13:00 - 13:15	26	0	1	25	0	0	0	0	27	0	3	19	5	0	0	0
13:15 - 13:30	41	0	0	32	2	7	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0
13:30 - 13:45	32	0	0	29	2	1	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
13:45 - 14:00	30	0	2	25	1	1	1	0	26	0	0	22	4	0	0	0
14:00 - 14:15	28	0	1	27	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
14:15 - 14:30	28	0	0	26	0	2	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0
14:30 - 14:45	28	0	1	27	0	0	0	0	25	0	0	24	1	0	0	0
14:45 - 15:00	34	0	0	32	0	2	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
15:00 - 15:15	25	0	0	23	1	1	0	0	28	0	1	27	0	0	0	0
15:15 - 15:30	38	0	0	37	0	1	0	0	22	0	1	19	2	0	0	0
15:30 - 15:45	39	0	1	37	1	0	0	0	37	0	0	34	3	0	0	0
15:45 - 16:00	34	0	1	33	0	0	0	0	24	0	2	20	2	0	0	0
16:00 - 16:15	42	0	0	38	0	4	0	0	22	0	0	21	1	0	0	0
16:15 - 16:30	36	0	0	33	2	0	1	0	20	0	0	17	2	0	1	0
16:30 - 16:45	22	0	0	20	1	1	0	0	29	0	0	27	1	0	1	0
16:45 - 17:00	29	0	0	28	1	0	0	0	24	0	0	23	1	0	0	0
17:00 - 17:15	30	1	0	28	1	1	0	0	26	0	3	22	1	0	0	0
17:15 - 17:30	33	0	0	31	1	1	0	0	22	1	0	22	0	0	0	0
17:30 - 17:45	31	0	2	27	1	1	0	0	37	0	0	36	1	0	0	0
17:45 - 18:00	36	0	4	30	2	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
18:00 - 18:15	29	0	1	28	0	0	0	0	21	0	1	19	1	0	0	0
18:15 - 18:30	30	0	1	29	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:30 - 18:45	19	0	1	18	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
18:45 - 19:00	22	0	0	20	1	1	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	250	0	1	233	9	6	1	0	113	0	1	104	5	0	2	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	495	1	11	460	12	11	1	0	398	1	8	373	15	0	2	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.516	1	27	1.398	45	38	8	0	1.105	1	12	1.029	51	0	12	1
Σ SPH-VM	166	0	3	155	6	2	0	0	103	0	0	98	5	0	0	0
Σ SPH-NM	151	0	2	141	3	4	1	0	103	0	2	92	8	0	1	0
Σ Erhebungszeit	1.516	1	27	1.398	45	38	8	0	1.105	1	12	1.029	51	0	12	1
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Bahnhofstraße								von: Bahnhofstraße							
	nach: Lindenstraße								nach: B62 Betzdorf							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	1	1	0
06:30 - 06:45	1	0	0	0	1	0	0	0	8	0	0	6	1	1	0	0
06:45 - 07:00	6	0	1	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
07:15 - 07:30	5	0	0	4	1	0	0	0	18	0	0	11	1	4	2	0
07:30 - 07:45	3	0	1	2	0	0	0	0	19	0	0	16	0	3	0	0
07:45 - 08:00	13	0	2	10	0	0	1	0	16	0	0	14	1	1	0	0
08:00 - 08:15	14	0	0	13	0	1	0	0	22	0	1	19	0	1	1	0
08:15 - 08:30	9	0	1	8	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
08:30 - 08:45	6	0	0	6	0	0	0	0	16	0	0	15	0	0	1	0
08:45 - 09:00	13	0	1	12	0	0	0	0	27	0	1	26	0	0	0	0
09:00 - 09:15	19	0	1	18	0	0	0	0	33	0	0	31	0	2	0	0
09:15 - 09:30	12	1	0	12	0	0	0	0	25	0	0	23	2	0	0	0
09:30 - 09:45	13	0	1	12	0	0	0	0	34	0	0	32	1	0	1	0
09:45 - 10:00	16	0	0	16	0	0	0	0	37	0	1	34	1	0	1	0
10:00 - 10:15	20	0	0	20	0	0	0	0	33	0	1	31	1	0	0	0
10:15 - 10:30	19	0	0	18	1	0	0	0	40	0	2	38	0	0	0	0
10:30 - 10:45	26	0	0	24	2	0	0	0	37	0	1	35	0	1	0	0
10:45 - 11:00	21	0	0	20	1	0	0	0	46	0	2	42	2	0	0	0
11:00 - 11:15	26	0	0	23	3	0	0	0	40	0	1	36	1	1	1	0
11:15 - 11:30	13	0	1	12	0	0	0	0	31	0	1	29	1	0	0	0
11:30 - 11:45	19	0	0	17	2	0	0	0	51	0	1	48	2	0	0	0
11:45 - 12:00	21	0	0	20	1	0	0	0	40	0	1	36	3	0	0	0
12:00 - 12:15	21	0	1	18	2	0	0	0	45	0	1	41	1	1	1	0
12:15 - 12:30	22	0	0	21	1	0	0	0	50	0	0	48	2	0	0	0
12:30 - 12:45	12	0	0	12	0	0	0	0	45	0	1	43	1	0	0	0
12:45 - 13:00	22	0	0	22	0	0	0	0	28	0	0	24	3	1	0	0
13:00 - 13:15	22	0	4	18	0	0	0	0	46	0	2	39	4	1	0	0
13:15 - 13:30	13	0	0	13	0	0	0	0	43	0	0	41	1	1	0	0
13:30 - 13:45	18	0	1	17	0	0	0	0	36	0	1	35	0	0	0	0
13:45 - 14:00	21	0	0	21	0	0	0	0	32	0	1	30	1	0	0	0
14:00 - 14:15	16	0	0	16	0	0	0	0	39	0	1	34	3	1	0	0
14:15 - 14:30	18	0	0	18	0	0	0	0	35	0	0	31	4	0	0	0
14:30 - 14:45	11	0	1	9	0	0	1	0	33	0	1	31	1	0	0	0
14:45 - 15:00	22	0	0	22	0	0	0	0	49	0	2	45	1	1	0	0
15:00 - 15:15	9	0	0	9	0	0	0	0	41	0	2	37	2	0	0	0
15:15 - 15:30	22	0	0	20	1	0	1	0	45	0	1	42	1	1	0	0
15:30 - 15:45	10	0	0	10	0	0	0	0	55	0	0	51	3	1	0	0
15:45 - 16:00	20	0	0	20	0	0	0	0	48	0	0	46	1	1	0	0
16:00 - 16:15	15	0	1	13	1	0	0	0	48	0	0	47	1	0	0	0
16:15 - 16:30	10	0	0	10	0	0	0	0	55	0	2	51	2	0	0	0
16:30 - 16:45	18	0	2	15	1	0	0	0	40	0	1	38	0	0	1	0
16:45 - 17:00	16	0	0	16	0	0	0	0	46	0	0	44	2	0	0	0
17:00 - 17:15	17	0	0	17	0	0	0	0	44	0	1	41	1	1	0	0
17:15 - 17:30	13	0	0	13	0	0	0	0	52	0	2	47	3	0	0	0
17:30 - 17:45	21	0	0	21	0	0	0	0	54	0	2	50	2	0	0	0
17:45 - 18:00	20	0	0	20	0	0	0	0	47	0	1	46	0	0	0	0
18:00 - 18:15	20	0	1	19	0	0	0	0	33	0	1	30	1	1	0	0
18:15 - 18:30	13	0	1	11	1	0	0	0	42	0	2	38	2	0	0	0
18:30 - 18:45	13	0	0	13	0	0	0	0	38	0	1	37	0	0	0	0
18:45 - 19:00	15	0	2	12	1	0	0	0	33	0	3	29	0	0	0	1
Σ 06:00-09:00 Uhr	75	0	6	64	3	1	1	0	163	0	2	141	4	11	5	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	252	0	7	239	5	0	1	0	721	0	19	674	21	5	1	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	770	1	23	722	21	1	3	0	1.812	0	42	1.672	61	26	10	1
Σ SPH-VM	68	0	1	66	1	0	0	0	144	0	4	135	3	0	2	0
Σ SPH-NM	55	0	1	53	1	0	0	0	206	0	2	195	7	2	0	0
Σ Erhebungszeit	770	1	23	722	21	1	3	0	1.812	0	42	1.672	61	26	10	1
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: B62 Kirchen								von: B62 Kirchen							
	nach: Jungenthaler Str.								nach: B62 Betzdorf							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	12	0	0	9	1	0	1	1	13	0	0	8	4	0	1	0
06:15 - 06:30	20	0	0	16	2	0	1	1	39	0	0	32	3	0	1	3
06:30 - 06:45	23	0	0	18	5	0	0	0	37	0	2	34	0	0	1	0
06:45 - 07:00	26	0	1	24	1	0	0	0	46	2	2	39	0	0	2	3
07:00 - 07:15	23	0	0	19	2	0	2	0	49	0	0	43	4	0	1	1
07:15 - 07:30	25	0	0	20	3	2	0	0	53	0	0	50	0	0	0	3
07:30 - 07:45	41	0	2	29	7	1	2	0	70	4	3	56	9	0	1	1
07:45 - 08:00	31	0	0	26	3	0	1	1	72	0	2	60	5	1	3	1
08:00 - 08:15	30	0	1	25	4	0	0	0	55	0	4	49	0	0	2	0
08:15 - 08:30	30	0	0	27	2	0	0	1	62	0	1	51	6	0	0	4
08:30 - 08:45	20	0	0	17	2	0	1	0	44	1	0	35	4	0	1	4
08:45 - 09:00	32	0	0	27	2	1	2	0	50	1	0	40	0	1	8	1
09:00 - 09:15	29	0	0	27	2	0	0	0	43	3	1	26	15	1	0	0
09:15 - 09:30	29	1	0	25	2	0	0	2	46	0	0	30	12	0	4	0
09:30 - 09:45	29	0	1	20	4	0	2	2	33	1	0	27	0	0	0	6
09:45 - 10:00	34	0	0	28	5	0	0	1	84	1	2	64	8	0	5	5
10:00 - 10:15	33	0	0	30	3	0	0	0	41	1	2	36	2	1	0	0
10:15 - 10:30	34	1	0	30	2	1	1	0	50	0	0	42	3	0	1	4
10:30 - 10:45	37	0	1	33	2	0	1	0	45	0	0	37	1	0	6	1
10:45 - 11:00	38	0	0	31	4	0	2	1	43	0	2	37	3	0	0	1
11:00 - 11:15	20	0	0	15	3	0	1	1	51	1	0	41	1	0	7	2
11:15 - 11:30	23	0	0	20	2	0	1	0	39	0	3	26	4	0	6	0
11:30 - 11:45	25	1	0	20	4	0	1	0	46	2	4	36	0	1	2	3
11:45 - 12:00	32	0	0	27	4	0	0	1	33	0	0	25	0	0	4	4
12:00 - 12:15	30	0	0	22	2	0	5	1	49	2	1	46	2	0	0	0
12:15 - 12:30	39	0	1	32	4	0	1	1	35	2	0	26	2	1	3	3
12:30 - 12:45	29	0	0	22	5	0	2	0	41	0	0	35	0	1	3	2
12:45 - 13:00	22	0	0	18	3	0	0	1	53	2	1	51	1	0	0	0
13:00 - 13:15	35	0	3	28	2	0	1	1	27	3	0	17	2	2	3	3
13:15 - 13:30	35	1	1	32	0	0	1	1	68	1	1	65	0	0	0	2
13:30 - 13:45	45	0	2	39	4	0	0	0	70	3	0	52	9	1	2	6
13:45 - 14:00	27	0	1	23	3	0	0	0	50	1	0	42	5	0	0	3
14:00 - 14:15	32	0	0	29	3	0	0	0	48	2	2	42	4	0	0	0
14:15 - 14:30	35	0	0	26	6	0	2	1	50	0	0	40	0	1	3	6
14:30 - 14:45	46	0	1	38	5	0	1	1	57	7	2	48	2	0	1	4
14:45 - 15:00	57	0	3	45	8	0	1	0	33	2	0	32	0	0	1	0
15:00 - 15:15	51	2	1	44	3	0	3	0	85	1	5	73	0	0	3	4
15:15 - 15:30	40	0	1	32	5	0	1	1	66	3	2	61	1	0	2	0
15:30 - 15:45	46	0	3	37	3	1	2	0	77	1	5	68	1	0	1	2
15:45 - 16:00	54	0	0	45	6	0	2	1	102	1	2	86	9	0	4	1
16:00 - 16:15	44	0	2	37	5	0	0	0	45	2	2	31	10	0	2	0
16:15 - 16:30	51	1	3	44	1	1	2	0	92	4	5	82	4	0	0	1
16:30 - 16:45	52	0	2	46	4	0	0	0	84	0	3	79	2	0	0	0
16:45 - 17:00	43	0	5	37	1	0	0	0	86	7	0	78	3	0	2	3
17:00 - 17:15	50	0	2	47	1	0	0	0	101	2	0	93	4	0	3	1
17:15 - 17:30	63	0	4	52	5	0	1	1	80	1	0	73	5	0	1	1
17:30 - 17:45	52	0	2	48	0	1	0	1	81	3	3	75	1	0	1	1
17:45 - 18:00	39	0	2	34	0	0	2	1	92	1	0	89	2	0	1	0
18:00 - 18:15	38	0	1	36	0	0	1	0	95	3	1	91	3	0	0	0
18:15 - 18:30	43	1	4	36	3	0	0	0	58	1	0	58	0	0	0	0
18:30 - 18:45	34	0	0	34	0	0	0	0	83	2	4	73	6	0	0	0
18:45 - 19:00	40	0	1	38	1	0	0	0	7	8	0	7	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	313	0	4	257	34	4	10	4	590	8	14	497	35	2	21	21
Σ 15:00-19:00 Uhr	740	4	33	647	38	3	14	5	1.234	40	32	1.117	51	0	20	14
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.848	8	51	1.564	154	8	47	24	2.959	82	67	2.537	162	11	92	90
Σ SPH-VM	120	0	2	94	15	3	5	1	244	4	5	209	18	1	5	6
Σ SPH-NM	196	1	12	174	7	1	2	0	363	13	8	332	13	0	5	5
Σ Erhebungszeit	1.848	8	51	1.564	154	8	47	24	2.959	82	67	2.537	162	11	92	90
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Intervall	Strom 21									Strom 23								
	von: Jungenthaler Str.									von: Jungenthaler Str.								
	nach: B62 Kirchen									nach: B62 Betzdorf								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
06:00 - 06:15	22	0	1	19	1	0	1	0		36	0	1	26	5	0	3	1	
06:15 - 06:30	37	1	2	27	8	0	0	0		42	0	2	28	9	0	0	3	
06:30 - 06:45	36	0	0	32	3	0	1	0		59	0	0	45	8	1	3	2	
06:45 - 07:00	25	0	0	18	5	1	1	0		47	0	2	36	2	1	2	4	
07:00 - 07:15	35	0	1	29	5	0	0	0		58	0	0	47	6	0	2	3	
07:15 - 07:30	37	0	0	34	2	0	1	0		88	0	3	70	10	0	3	2	
07:30 - 07:45	48	0	0	43	3	0	1	1		75	0	4	63	6	0	1	1	
07:45 - 08:00	38	0	1	28	6	1	1	1		87	0	2	77	2	1	4	1	
08:00 - 08:15	42	0	1	30	9	0	0	2		68	0	0	59	2	2	2	3	
08:15 - 08:30	33	0	0	21	9	0	2	1		78	0	1	64	6	0	6	1	
08:30 - 08:45	25	0	1	18	4	0	1	1		76	0	0	63	6	0	6	1	
08:45 - 09:00	25	0	0	23	1	0	0	1		64	0	0	54	7	0	2	1	
09:00 - 09:15	24	0	1	18	5	0	0	0		78	0	2	67	4	0	3	2	
09:15 - 09:30	28	0	0	24	4	0	0	0		74	0	3	55	7	0	2	7	
09:30 - 09:45	28	0	2	15	6	1	1	3		90	0	2	74	5	0	3	6	
09:45 - 10:00	39	0	0	36	1	0	1	1		73	0	3	64	3	0	1	2	
10:00 - 10:15	26	0	0	22	1	0	3	0		84	0	3	72	5	0	1	3	
10:15 - 10:30	41	0	0	34	3	0	3	1		72	0	2	56	7	0	3	4	
10:30 - 10:45	32	0	2	23	3	0	4	0		86	0	0	75	8	1	1	1	
10:45 - 11:00	32	0	0	27	3	0	2	0		79	0	2	64	7	0	3	3	
11:00 - 11:15	35	0	0	30	4	0	0	1		70	0	1	59	4	0	0	6	
11:15 - 11:30	33	1	1	24	4	1	1	2		64	0	0	50	2	0	6	6	
11:30 - 11:45	23	0	0	16	4	0	1	2		66	0	2	52	2	0	5	5	
11:45 - 12:00	32	0	1	26	4	0	1	0		73	0	0	60	8	0	0	5	
12:00 - 12:15	27	0	1	23	2	1	0	0		79	0	0	55	9	2	6	7	
12:15 - 12:30	35	0	0	31	1	1	2	0		66	1	0	55	1	0	5	5	
12:30 - 12:45	40	0	0	32	4	1	3	0		74	0	1	58	9	0	3	3	
12:45 - 13:00	40	0	3	34	2	0	1	0		63	0	1	52	6	0	1	3	
13:00 - 13:15	27	0	1	22	2	0	1	1		67	0	0	56	4	0	3	4	
13:15 - 13:30	29	0	0	28	0	0	0	1		65	0	0	53	5	0	4	3	
13:30 - 13:45	29	0	0	20	4	2	2	1		74	0	1	61	6	0	2	4	
13:45 - 14:00	26	0	0	22	3	0	1	0		78	0	1	64	7	1	3	2	
14:00 - 14:15	30	0	2	23	3	0	1	1		53	0	0	42	7	1	2	1	
14:15 - 14:30	32	0	0	28	3	0	0	1		78	1	1	73	2	0	1	1	
14:30 - 14:45	25	0	1	21	1	0	1	1		82	0	3	67	7	1	3	1	
14:45 - 15:00	31	0	0	23	2	0	3	3		105	0	1	88	6	1	5	4	
15:00 - 15:15	47	0	2	40	2	1	2	0		89	0	5	77	4	0	3	0	
15:15 - 15:30	34	0	2	30	0	0	1	1		92	0	4	76	9	0	2	1	
15:30 - 15:45	42	0	0	33	3	0	6	0		121	0	2	102	13	0	2	2	
15:45 - 16:00	46	0	4	35	5	0	0	2		91	0	1	77	8	1	2	2	
16:00 - 16:15	31	0	0	28	1	0	0	2		94	0	5	78	8	0	1	2	
16:15 - 16:30	50	0	0	43	4	1	2	0		81	0	1	71	5	1	1	2	
16:30 - 16:45	33	0	2	28	2	0	1	0		101	0	2	92	5	0	0	2	
16:45 - 17:00	41	0	2	36	2	1	0	0		93	0	2	88	2	0	0	1	
17:00 - 17:15	40	0	3	37	0	0	0	0		93	0	3	86	3	0	0	1	
17:15 - 17:30	45	0	2	41	2	0	0	0		83	0	0	78	5	0	0	0	
17:30 - 17:45	29	0	1	26	2	0	0	0		101	0	1	95	4	0	0	1	
17:45 - 18:00	39	0	3	34	2	0	0	0		87	0	1	81	3	0	1	1	
18:00 - 18:15	39	0	4	34	1	0	0	0		85	0	1	76	4	0	1	3	
18:15 - 18:30	31	0	6	22	1	0	2	0		86	0	0	78	3	0	2	3	
18:30 - 18:45	24	0	0	23	1	0	0	0		72	0	1	68	2	0	0	1	
18:45 - 19:00	25	0	4	21	0	0	0	0		83	0	2	79	1	0	0	1	
Σ 06:00-09:00 Uhr	403	1	7	322	56	2	9	7		778	0	15	632	69	5	34	23	
Σ 15:00-19:00 Uhr	596	0	35	511	28	3	14	5		1.452	0	31	1.302	79	2	15	23	
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.743	2	57	1.435	153	12	55	31		4.023	2	75	3.406	279	14	115	134	
Σ SPH-VM	158	0	2	134	16	1	3	2		308	0	9	257	24	1	10	7	
Σ SPH-NM	164	0	7	144	8	2	3	0		368	0	8	337	15	1	1	6	
Σ Erhebungszeit	1.743	2	57	1.435	153	12	55	31		4.023	2	75	3.406	279	14	115	134	
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---		---	---	---	---	---	---	---	---	



Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: B62 Betzdorf								von: B62 Betzdorf							
	nach: B62 Kirchen								nach: Jungenthaler Str.							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	70	1	1	65	1	0	1	2	61	0	0	50	9	2	0	0
06:15 - 06:30	58	0	2	53	0	1	1	1	57	1	1	38	12	0	3	3
06:30 - 06:45	62	0	2	57	2	0	1	0	51	1	1	40	10	0	0	0
06:45 - 07:00	97	2	2	80	13	1	0	1	32	0	2	25	0	0	5	0
07:00 - 07:15	90	0	1	80	2	3	1	3	54	0	1	49	0	1	3	0
07:15 - 07:30	123	0	4	102	6	3	2	6	78	0	0	61	15	0	0	2
07:30 - 07:45	64	2	0	59	4	1	0	0	67	0	0	53	5	2	4	3
07:45 - 08:00	50	0	0	33	6	2	5	4	52	0	0	32	12	1	3	4
08:00 - 08:15	44	0	0	41	1	2	0	0	69	0	0	56	0	1	1	11
08:15 - 08:30	67	1	0	64	1	0	1	1	56	0	0	45	0	1	5	5
08:30 - 08:45	39	0	2	35	0	0	0	2	64	0	0	51	7	1	3	2
08:45 - 09:00	61	1	3	57	0	0	0	1	90	0	1	75	0	0	8	6
09:00 - 09:15	44	0	0	43	1	0	0	0	84	0	1	70	5	0	5	3
09:15 - 09:30	37	1	1	29	3	0	4	0	97	0	0	69	18	1	2	7
09:30 - 09:45	58	0	2	48	0	1	3	4	82	0	1	68	3	0	3	7
09:45 - 10:00	37	0	3	29	5	0	0	0	85	0	3	67	5	0	7	3
10:00 - 10:15	75	0	2	67	5	0	0	1	96	1	4	76	5	0	9	2
10:15 - 10:30	49	0	3	37	4	0	1	4	96	1	0	79	8	1	1	7
10:30 - 10:45	64	0	2	61	0	0	1	0	82	0	1	59	12	0	7	3
10:45 - 11:00	47	0	0	35	12	0	0	0	90	0	4	75	0	0	7	4
11:00 - 11:15	47	0	1	39	6	0	0	1	102	0	1	81	13	1	0	6
11:15 - 11:30	61	0	6	46	3	0	3	3	131	0	1	119	4	1	4	2
11:30 - 11:45	57	1	0	53	1	0	1	2	52	0	0	34	12	0	0	6
11:45 - 12:00	60	1	1	55	3	1	0	0	63	0	1	47	5	0	7	3
12:00 - 12:15	67	1	1	53	7	1	4	1	98	0	1	85	8	0	1	3
12:15 - 12:30	55	1	1	47	1	2	2	2	83	0	1	69	0	0	4	9
12:30 - 12:45	50	2	0	45	3	1	0	1	77	0	0	70	4	0	2	1
12:45 - 13:00	64	0	2	54	4	0	1	3	49	2	4	34	4	0	4	3
13:00 - 13:15	57	1	1	46	4	1	2	3	111	0	5	89	6	0	4	7
13:15 - 13:30	63	0	3	51	0	5	3	1	93	0	3	84	4	1	0	1
13:30 - 13:45	53	1	2	46	4	1	0	0	93	2	0	81	6	5	0	1
13:45 - 14:00	67	1	0	57	5	0	1	4	91	0	3	76	9	0	3	0
14:00 - 14:15	61	1	0	57	0	0	2	2	103	0	3	81	6	2	9	2
14:15 - 14:30	62	0	2	48	5	1	2	4	94	0	1	77	8	0	2	6
14:30 - 14:45	74	0	6	63	0	1	0	4	96	1	2	73	11	0	9	1
14:45 - 15:00	62	0	0	59	0	1	2	0	149	1	8	131	3	0	4	3
15:00 - 15:15	73	0	3	63	0	0	0	7	66	0	2	49	8	0	1	6
15:15 - 15:30	52	0	-1	47	4	0	1	1	81	0	3	66	8	0	1	3
15:30 - 15:45	68	0	2	62	0	0	3	1	123	0	3	98	20	1	1	0
15:45 - 16:00	48	0	2	40	0	2	1	3	83	0	2	62	9	0	4	6
16:00 - 16:15	62	0	1	61	0	0	0	0	134	0	4	107	12	0	3	8
16:15 - 16:30	73	0	2	65	6	0	0	0	109	0	3	96	9	0	1	0
16:30 - 16:45	79	1	5	74	0	0	0	0	95	0	0	81	9	0	2	3
16:45 - 17:00	85	0	3	81	0	0	0	1	102	0	7	85	3	0	1	6
17:00 - 17:15	71	2	2	68	1	0	0	0	95	0	5	86	2	0	1	1
17:15 - 17:30	52	1	0	51	1	0	0	0	93	0	0	86	7	0	0	0
17:30 - 17:45	63	1	1	61	0	0	0	1	94	0	1	84	8	0	1	0
17:45 - 18:00	47	0	3	43	1	0	0	0	74	0	1	66	6	0	0	1
18:00 - 18:15	70	1	1	66	2	0	1	0	77	1	0	70	4	0	2	1
18:15 - 18:30	57	10	4	47	2	0	1	3	63	0	0	57	6	0	0	0
18:30 - 18:45	35	0	0	34	0	0	0	1	93	0	0	87	5	1	0	0
18:45 - 19:00	11	2	1	8	0	0	1	1	110	0	2	106	0	0	0	2
Σ 06:00-09:00 Uhr	825	7	17	726	36	13	12	21	731	2	6	575	70	9	35	36
Σ 15:00-19:00 Uhr	946	18	29	871	17	2	8	19	1.492	1	33	1.286	116	2	18	37
Σ 06:00-19:00 Uhr	3.142	36	85	2.765	129	31	52	80	4.420	11	87	3.655	345	23	147	163
Σ SPH-VM	327	2	5	274	18	9	8	13	251	0	1	195	32	4	10	9
Σ SPH-NM	308	3	12	288	7	0	0	1	401	0	15	348	23	0	5	10
Σ Erhebungszeit	3.142	36	85	2.765	129	31	52	80	4.420	11	87	3.655	345	23	147	163
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Intervall	Strom 11								Strom 12							
	von: B62 Stadtmitte								von: B62 Stadtmitte							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: Gontermannstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	2	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:00 - 09:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	4	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:45 - 10:00	3	0	0	2	1	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
10:15 - 10:30	4	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	3	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
11:00 - 11:15	7	0	0	4	3	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	0	5	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	2	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	1	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	3	1	0	0	0	5	0	0	3	2	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	5	0	0	4	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	4	0	0	2	2	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
14:00 - 14:15	3	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
15:15 - 15:30	5	0	0	3	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15:30 - 15:45	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	3	1	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	5	1	0	0	0	6	0	1	5	0	0	0	0
17:15 - 17:30	2	0	0	1	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	19	0	0	13	6	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	45	0	0	34	11	0	0	0	61	1	3	54	4	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	140	0	0	104	36	0	0	0	184	2	5	170	9	0	0	0
Σ SPH-VM	6	0	0	4	2	0	0	0	21	0	1	20	0	0	0	0
Σ SPH-NM	15	0	0	12	3	0	0	0	24	1	1	22	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	140	0	0	104	36	0	0	0	184	2	5	170	9	0	0	0
Σ 24h	177	---	0	131	45	0	0	0	232	---	6	215	11	0	0	0



Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: B62 Stadtmitte								von: B62 Stadtmitte							
	nach: B62 Bahnhof								nach: Expert							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	116	1	2	103	7	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	122	0	4	107	5	1	1	4	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	187	0	9	166	8	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	171	0	5	149	3	5	5	4	3	0	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	119	0	0	110	3	2	0	4	6	0	0	6	0	0	0	0
08:15 - 08:30	115	0	2	105	3	0	1	4	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	108	0	2	97	0	1	2	6	4	0	0	4	0	0	0	0
08:45 - 09:00	111	0	3	98	0	0	5	5	5	0	0	5	0	0	0	0
09:00 - 09:15	126	0	1	115	3	0	2	5	5	0	0	5	0	0	0	0
09:15 - 09:30	124	0	0	111	8	1	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	120	0	0	116	1	0	1	2	4	0	0	4	0	0	0	0
09:45 - 10:00	120	0	4	104	4	0	6	2	4	0	0	4	0	0	0	0
10:00 - 10:15	144	0	2	128	6	1	5	2	5	0	0	5	0	0	0	0
10:15 - 10:30	139	0	2	121	10	0	2	4	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	122	0	0	109	6	0	1	6	8	0	1	7	0	0	0	0
10:45 - 11:00	112	0	5	94	2	0	4	7	10	0	0	10	0	0	0	0
11:00 - 11:15	137	0	0	121	6	2	1	7	9	0	0	9	0	0	0	0
11:15 - 11:30	125	0	1	114	2	0	2	6	9	0	0	9	0	0	0	0
11:30 - 11:45	132	0	0	123	3	0	4	2	11	0	0	11	0	0	0	0
11:45 - 12:00	126	1	0	114	6	1	4	1	9	0	0	9	0	0	0	0
12:00 - 12:15	162	0	3	146	7	2	2	2	12	0	0	12	0	0	0	0
12:15 - 12:30	173	0	7	151	4	0	5	6	5	0	0	4	1	0	0	0
12:30 - 12:45	163	1	2	149	5	0	1	6	8	0	0	8	0	0	0	0
12:45 - 13:00	120	0	2	97	9	0	2	10	8	0	0	8	0	0	0	0
13:00 - 13:15	152	0	3	136	3	2	2	6	9	0	0	9	0	0	0	0
13:15 - 13:30	162	0	2	145	3	5	5	2	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	117	0	3	99	7	0	2	6	13	0	0	13	0	0	0	0
13:45 - 14:00	114	2	5	103	2	0	2	2	6	0	0	6	0	0	0	0
14:00 - 14:15	171	0	4	157	5	1	2	2	11	0	0	11	0	0	0	0
14:15 - 14:30	139	0	2	121	9	0	2	5	9	0	0	9	0	0	0	0
14:30 - 14:45	180	0	6	157	7	0	5	5	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	162	0	3	148	6	1	2	2	8	0	0	8	0	0	0	0
15:00 - 15:15	123	0	6	103	7	0	2	5	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	148	2	3	141	0	0	2	2	11	0	0	11	0	0	0	0
15:30 - 15:45	170	0	3	157	6	0	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	150	0	8	133	0	1	4	4	4	0	0	4	0	0	0	0
16:00 - 16:15	172	0	6	145	11	1	5	4	7	0	0	7	0	0	0	0
16:15 - 16:30	181	0	6	164	6	0	1	4	11	0	0	11	0	0	0	0
16:30 - 16:45	162	1	6	151	2	1	0	2	8	0	0	7	1	0	0	0
16:45 - 17:00	180	1	1	174	3	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	164	0	4	151	4	0	1	4	9	0	0	9	0	0	0	0
17:15 - 17:30	165	1	1	161	1	0	1	1	6	0	0	6	0	0	0	0
17:30 - 17:45	147	0	9	133	2	0	1	2	8	0	0	8	0	0	0	0
17:45 - 18:00	171	0	10	156	3	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	157	0	10	142	2	1	1	1	8	0	0	8	0	0	0	0
18:15 - 18:30	143	0	4	137	0	0	0	2	8	0	0	7	1	0	0	0
18:30 - 18:45	151	0	4	139	6	0	1	1	17	0	0	17	0	0	0	0
18:45 - 19:00	72	0	2	66	2	0	0	2	11	0	0	11	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.049	1	27	935	29	11	17	30	20	0	0	20	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.456	5	83	2.253	55	4	22	39	119	0	0	117	2	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	6.847	10	167	6.167	208	31	105	169	310	0	1	306	3	0	0	0
Σ SPH-VM	624	2	12	560	22	3	12	15	34	0	0	33	1	0	0	0
Σ SPH-NM	671	3	12	637	10	1	3	8	26	0	0	25	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	6.847	10	167	6.167	208	31	105	169	310	0	1	306	3	0	0	0
Σ 24h	8.624	---	211	7.783	262	37	127	204	391	---	1	386	4	0	0	0

Intervall	Strom 21								Strom 22							
	von: Gontermannstraße								von: Gontermannstraße							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: Gontermannstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	5	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	9	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	8	0	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	6	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	103	1	1	101	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	261	2	3	254	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	28	1	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	30	1	1	28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	261	2	3	254	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	329	---	4	321	4	0	1	0	---	---	0	0	0	0	0	0

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Gontermannstraße								von: Gontermannstraße							
	nach: B62 Bahnhof								nach: Expert							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	7	0	0	6	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	12	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	11	0	2	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	19	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	16	0	0	16	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
10:15 - 10:30	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	18	0	1	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	16	0	0	16	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	12	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	18	0	0	17	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11:45 - 12:00	17	0	1	16	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	15	0	0	15	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	16	0	0	16	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	11	0	0	11	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	16	0	0	16	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:45 - 14:00	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	14	0	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	18	0	0	18	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	25	0	1	24	0	0	0	0	3	0	2	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	14	1	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	14	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	14	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	19	0	0	18	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	12	1	0	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	24	1	2	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	25	0	2	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	20	2	1	19	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	17	1	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	21	0	0	21	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	13	0	0	13	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	21	0	0	21	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	59	0	0	58	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	282	6	8	271	3	0	0	0	12	0	2	10	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	667	7	13	647	6	0	1	0	36	0	2	32	2	0	0	0
Σ SPH-VM	58	0	1	57	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
Σ SPH-NM	80	2	4	75	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	667	7	13	647	6	0	1	0	36	0	2	32	2	0	0	0
Σ 24h	842	---	16	817	8	0	1	0	45	---	3	40	3	0	0	0

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: B62 Bahnhof								von: B62 Bahnhof							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: Gontermannstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	127	0	1	117	5	1	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	176	0	2	156	10	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	190	1	4	169	8	4	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	166	0	5	153	2	3	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0
08:00 - 08:15	128	0	2	116	4	1	2	3	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	149	0	4	131	4	0	4	6	6	0	0	6	0	0	0	0
08:30 - 08:45	123	0	0	114	2	1	2	4	10	0	0	10	0	0	0	0
08:45 - 09:00	128	0	2	113	3	1	6	3	13	0	0	12	1	0	0	0
09:00 - 09:15	109	0	2	90	9	1	5	2	6	0	0	6	0	0	0	0
09:15 - 09:30	161	0	3	134	11	0	6	7	12	0	0	12	0	0	0	0
09:30 - 09:45	129	0	0	111	3	0	5	10	15	0	0	14	1	0	0	0
09:45 - 10:00	150	0	1	132	8	0	4	5	19	0	0	18	0	0	1	0
10:00 - 10:15	136	0	2	121	5	0	3	5	16	0	0	15	0	0	1	0
10:15 - 10:30	117	0	3	99	5	0	1	9	13	0	0	13	0	0	0	0
10:30 - 10:45	117	0	1	105	8	0	1	2	10	0	0	10	0	0	0	0
10:45 - 11:00	150	0	3	128	10	2	3	4	11	0	0	11	0	0	0	0
11:00 - 11:15	113	0	1	100	4	1	3	4	6	0	0	6	0	0	0	0
11:15 - 11:30	113	0	4	97	4	0	5	3	19	0	2	15	2	0	0	0
11:30 - 11:45	132	0	3	109	7	1	6	6	14	0	0	14	0	0	0	0
11:45 - 12:00	126	0	4	116	2	0	2	2	14	0	0	14	0	0	0	0
12:00 - 12:15	99	0	3	79	11	2	0	4	6	0	0	6	0	0	0	0
12:15 - 12:30	121	2	0	111	2	0	6	2	20	0	0	20	0	0	0	0
12:30 - 12:45	129	0	1	114	6	1	2	5	14	0	0	13	1	0	0	0
12:45 - 13:00	126	0	4	107	4	3	6	2	10	0	0	10	0	0	0	0
13:00 - 13:15	143	0	5	124	6	1	2	5	14	0	0	13	0	0	1	0
13:15 - 13:30	186	0	5	171	2	1	3	4	9	0	2	7	0	0	0	0
13:30 - 13:45	133	0	1	123	4	1	0	4	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	123	0	2	106	6	0	5	4	6	0	0	6	0	0	0	0
14:00 - 14:15	143	0	2	126	11	0	3	1	9	0	0	9	0	0	0	0
14:15 - 14:30	133	0	3	118	6	0	2	4	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	123	0	2	111	5	0	2	3	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	166	0	5	155	6	0	0	0	12	0	0	11	0	0	0	1
15:00 - 15:15	188	1	7	169	5	0	4	3	10	0	0	10	0	0	0	0
15:15 - 15:30	162	0	11	136	8	0	5	2	12	0	0	11	1	0	0	0
15:30 - 15:45	171	0	5	154	8	1	1	2	8	0	0	8	0	0	0	0
15:45 - 16:00	188	0	6	171	4	0	3	4	12	0	0	11	1	0	0	0
16:00 - 16:15	148	1	7	129	7	0	2	3	13	0	0	13	0	0	0	0
16:15 - 16:30	163	1	6	153	2	0	1	1	19	0	2	16	1	0	0	0
16:30 - 16:45	164	0	6	147	7	1	1	2	15	0	0	15	0	0	0	0
16:45 - 17:00	179	2	8	162	6	0	2	1	15	0	0	15	0	0	0	0
17:00 - 17:15	143	1	2	136	2	0	0	3	18	1	1	17	0	0	0	0
17:15 - 17:30	163	0	7	153	2	0	1	0	19	0	0	19	0	0	0	0
17:30 - 17:45	138	0	4	127	6	0	0	1	17	0	0	17	0	0	0	0
17:45 - 18:00	155	0	6	142	5	0	1	1	21	0	0	21	0	0	0	0
18:00 - 18:15	125	0	2	117	3	0	1	2	18	0	1	17	0	0	0	0
18:15 - 18:30	121	0	3	111	5	0	0	2	13	0	0	13	0	0	0	0
18:30 - 18:45	125	0	3	121	0	1	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
18:45 - 19:00	70	0	5	65	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.187	1	20	1.069	38	14	21	25	32	0	0	30	2	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.403	6	88	2.193	70	3	22	27	246	1	5	238	3	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	6.768	9	168	6.049	253	31	118	149	552	1	9	530	9	0	3	1
Σ SPH-VM	475	2	8	420	21	3	10	13	54	0	0	53	1	0	0	0
Σ SPH-NM	649	3	23	598	17	1	4	6	67	1	1	66	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	6.768	9	168	6.049	253	31	118	149	552	1	9	530	9	0	3	1
Σ 24h	8.525	---	212	7.634	319	37	142	180	696	---	11	669	11	0	4	1

Intervall	Strom 33								Strom 34							
	von: B62 Bahnhof								von: B62 Bahnhof							
	nach: B62 Bahnhof								nach: Expert							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
07:15 - 07:30	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	0	7	2	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
09:45 - 10:00	4	0	0	3	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
10:45 - 11:00	4	0	0	2	2	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
11:00 - 11:15	5	0	0	5	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
11:15 - 11:30	6	0	0	6	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	4	1	0	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	18	0	0	17	1	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
12:15 - 12:30	6	0	0	5	1	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	12	2	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	0	5	0	0	0	0	21	0	1	18	1	0	1	0
13:00 - 13:15	8	0	0	8	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
13:15 - 13:30	5	0	0	4	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	1	0
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	7	0	1	6	0	0	0	0
14:00 - 14:15	3	0	0	2	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	1	0
14:30 - 14:45	6	0	0	4	2	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	0	2	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:45 - 16:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
16:15 - 16:30	4	0	0	2	2	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
16:30 - 16:45	5	0	0	5	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:45 - 17:00	6	0	0	6	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	0	5	0	0	0	0	20	0	1	19	0	0	0	0
17:15 - 17:30	11	0	0	9	2	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
17:30 - 17:45	5	0	0	5	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	5	1	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	21	0	2	19	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	33	0	0	30	3	0	0	0	28	0	0	24	4	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	61	0	0	56	5	0	0	0	240	0	3	236	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	187	0	0	170	17	0	0	0	554	0	7	531	13	0	3	0
Σ SPH-VM	12	0	0	11	1	0	0	0	62	0	0	59	3	0	0	0
Σ SPH-NM	27	0	0	25	2	0	0	0	58	0	1	57	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	187	0	0	170	17	0	0	0	554	0	7	531	13	0	3	0
Σ 24h	236	---	0	215	21	0	0	0	699	---	9	670	16	0	4	0

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: Expert								von: Expert							
	nach: B62 Stadtmitte								nach: Gontermannstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	4	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	6	0	1	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	5	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	8	0	0	7	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	11	0	0	10	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:45 - 14:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	9	0	0	8	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	9	1	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:00 - 15:15	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	10	0	0	10	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	7	0	1	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	7	0	0	7	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	12	0	0	12	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	18	0	1	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	21	0	0	20	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	115	0	2	112	1	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	290	1	4	281	3	0	2	0	43	0	0	43	0	0	0	0
Σ SPH-VM	32	0	0	31	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ SPH-NM	21	0	1	20	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	290	1	4	281	3	0	2	0	43	0	0	43	0	0	0	0
Σ 24h	366	---	5	355	4	0	2	0	54	---	0	54	0	0	0	0



Intervall	Strom 43								Strom 44							
	von: Expert								von: Expert							
	nach: B62 Bahnhof								nach: Expert							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	14	0	1	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	1	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	20	0	1	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	16	0	1	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	19	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	18	0	0	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	15	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	24	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	12	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	22	0	0	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	25	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	224	1	1	221	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	535	1	6	520	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	55	0	1	52	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	49	0	0	48	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	535	1	6	520	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	675	---	8	656	10	0	1	0	---	---	0	0	0	0	0	0



Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Montag, 23. April 2018	00:00 - 00:30	18	16	2	---	---	---	---	---	19	19	0	---	---	---	---	---	37	35	2
Montag, 23. April 2018	00:30 - 01:00	15	14	1	---	---	---	---	---	12	11	1	---	---	---	---	---	27	25	2
Montag, 23. April 2018	01:00 - 01:30	10	9	1	---	---	---	---	---	10	7	3	---	---	---	---	---	20	16	4
Montag, 23. April 2018	01:30 - 02:00	10	10	0	---	---	---	---	---	16	11	5	---	---	---	---	---	26	21	5
Montag, 23. April 2018	02:00 - 02:30	7	6	1	---	---	---	---	---	16	11	5	---	---	---	---	---	23	17	6
Montag, 23. April 2018	02:30 - 03:00	7	5	2	---	---	---	---	---	16	12	4	---	---	---	---	---	23	17	6
Montag, 23. April 2018	03:00 - 03:30	10	8	2	---	---	---	---	---	36	31	5	---	---	---	---	---	46	39	7
Montag, 23. April 2018	03:30 - 04:00	18	16	2	---	---	---	---	---	62	54	8	---	---	---	---	---	80	70	10
Montag, 23. April 2018	04:00 - 04:30	15	15	0	---	---	---	---	---	133	129	4	---	---	---	---	---	148	144	4
Montag, 23. April 2018	04:30 - 05:00	41	38	3	---	---	---	---	---	289	279	10	---	---	---	---	---	330	317	13
Montag, 23. April 2018	05:00 - 05:30	117	112	5	---	---	---	---	---	275	261	14	---	---	---	---	---	392	373	19
Montag, 23. April 2018	05:30 - 06:00	196	179	17	---	---	---	---	---	365	338	27	---	---	---	---	---	561	517	44
Montag, 23. April 2018	06:00 - 06:30	178	164	14	---	---	---	---	---	393	377	16	---	---	---	---	---	571	541	30
Montag, 23. April 2018	06:30 - 07:00	239	225	14	---	---	---	---	---	399	381	18	---	---	---	---	---	638	606	32
Montag, 23. April 2018	07:00 - 07:30	321	294	27	---	---	---	---	---	410	377	33	---	---	---	---	---	731	671	60
Montag, 23. April 2018	07:30 - 08:00	516	493	23	---	---	---	---	---	303	279	24	---	---	---	---	---	819	772	47
Montag, 23. April 2018	08:00 - 08:30	302	271	31	---	---	---	---	---	271	252	19	---	---	---	---	---	573	523	50
Montag, 23. April 2018	08:30 - 09:00	280	257	23	---	---	---	---	---	408	362	46	---	---	---	---	---	688	619	69
Montag, 23. April 2018	09:00 - 09:30	318	291	27	---	---	---	---	---	356	336	20	---	---	---	---	---	674	627	47
Montag, 23. April 2018	09:30 - 10:00	315	289	26	---	---	---	---	---	337	304	33	---	---	---	---	---	652	593	59
Montag, 23. April 2018	10:00 - 10:30	324	305	19	---	---	---	---	---	364	341	23	---	---	---	---	---	688	646	42
Montag, 23. April 2018	10:30 - 11:00	337	315	22	---	---	---	---	---	324	301	23	---	---	---	---	---	661	616	45
Montag, 23. April 2018	11:00 - 11:30	336	315	21	---	---	---	---	---	333	314	19	---	---	---	---	---	669	629	40
Montag, 23. April 2018	11:30 - 12:00	265	242	23	---	---	---	---	---	315	298	17	---	---	---	---	---	580	540	40
Montag, 23. April 2018	12:00 - 12:30	326	300	26	---	---	---	---	---	358	329	29	---	---	---	---	---	684	629	55
Montag, 23. April 2018	12:30 - 13:00	338	308	30	---	---	---	---	---	330	297	33	---	---	---	---	---	668	605	63
Montag, 23. April 2018	13:00 - 13:30	352	322	30	---	---	---	---	---	350	319	31	---	---	---	---	---	702	641	61
Montag, 23. April 2018	13:30 - 14:00	331	308	23	---	---	---	---	---	411	386	25	---	---	---	---	---	742	694	48
Montag, 23. April 2018	14:00 - 14:30	399	366	33	---	---	---	---	---	439	407	32	---	---	---	---	---	838	773	65
Montag, 23. April 2018	14:30 - 15:00	433	402	31	---	---	---	---	---	415	393	22	---	---	---	---	---	848	795	53
Montag, 23. April 2018	15:00 - 15:30	417	397	20	---	---	---	---	---	470	445	25	---	---	---	---	---	887	842	45
Montag, 23. April 2018	15:30 - 16:00	456	442	14	---	---	---	---	---	384	373	11	---	---	---	---	---	840	815	25
Montag, 23. April 2018	16:00 - 16:30	492	476	16	---	---	---	---	---	463	443	20	---	---	---	---	---	955	919	36
Montag, 23. April 2018	16:30 - 17:00	499	481	18	---	---	---	---	---	445	434	11	---	---	---	---	---	944	915	29
Montag, 23. April 2018	17:00 - 17:30	501	484	17	---	---	---	---	---	352	340	12	---	---	---	---	---	853	824	29
Montag, 23. April 2018	17:30 - 18:00	453	445	8	---	---	---	---	---	321	312	9	---	---	---	---	---	774	757	17
Montag, 23. April 2018	18:00 - 18:30	390	387	3	---	---	---	---	---	255	246	9	---	---	---	---	---	645	633	12
Montag, 23. April 2018	18:30 - 19:00	345	338	7	---	---	---	---	---	237	233	4	---	---	---	---	---	582	571	11
Montag, 23. April 2018	19:00 - 19:30	265	260	5	---	---	---	---	---	202	201	1	---	---	---	---	---	467	461	6
Montag, 23. April 2018	19:30 - 20:00	199	191	8	---	---	---	---	---	130	125	5	---	---	---	---	---	329	316	13
Montag, 23. April 2018	20:00 - 20:30	162	161	1	---	---	---	---	---	128	127	1	---	---	---	---	---	290	288	2
Montag, 23. April 2018	20:30 - 21:00	138	137	1	---	---	---	---	---	89	89	0	---	---	---	---	---	227	226	1
Montag, 23. April 2018	21:00 - 21:30	163	162	1	---	---	---	---	---	98	96	2	---	---	---	---	---	261	258	3
Montag, 23. April 2018	21:30 - 22:00	99	98	1	---	---	---	---	---	50	50	0	---	---	---	---	---	149	148	1
Montag, 23. April 2018	22:00 - 22:30	82	82	0	---	---	---	---	---	28	27	1	---	---	---	---	---	110	109	1
Montag, 23. April 2018	22:30 - 23:00	63	63	0	---	---	---	---	---	26	26	0	---	---	---	---	---	89	89	0
Montag, 23. April 2018	23:00 - 23:30	44	44	0	---	---	---	---	---	19	19	0	---	---	---	---	---	63	63	0
Montag, 23. April 2018	23:30 - 24:00	26	26	0	---	---	---	---	---	13	12	1	---	---	---	---	---	39	38	1
Montag, 23. April 2018	Sph-Vm 07:00 - 08:00	837	787	50	---	---	---	---	---	713	656	57	---	---	---	---	---	1.550	1.443	107
Montag, 23. April 2018	Sph-Nm 16:00 - 17:00	991	957	34	---	---	---	---	---	908	877	31	---	---	---	---	---	1.899	1.834	65
Montag, 23. April 2018	06:00-09:00	1.836	1.704	132	---	---	---	---	---	2.184	2.028	156	---	---	---	---	---	4.020	3.732	288
Montag, 23. April 2018	15:00-19:00	3.553	3.450	103	---	---	---	---	---	2.927	2.826	101	---	---	---	---	---	6.480	6.276	204
Montag, 23. April 2018	06:00-19:00	9.463	8.917	546	---	---	---	---	---	9.443	8.879	564	---	---	---	---	---	18.906	17.796	1.110
Montag, 23. April 2018	06:00-18:00	8.728	8.192	536	---	---	---	---	---	8.951	8.400	551	---	---	---	---	---	17.679	16.592	1.087
Montag, 23. April 2018	06:00-22:00	10.489	9.926	563	---	---	---	---	---	10.140	9.567	573	---	---	---	---	---	20.629	19.493	1.136
Montag, 23. April 2018	22:00-06:00	679	643	36	---	---	---	---	---	1.335	1.247	88	---	---	---	---	---	2.014	1.890	124
Montag, 23. April 2018	00:00 24:00	11.168	10.569	599	---	---	---	---	---	11.475	10.814	661	---	---	---	---	---	22.643	21.383	1.260



Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Dienstag, 24. April 2018	00:00 - 00:30	16	16	0	---	---	---	---	---	9	9	0	---	---	---	---	---	25	25	0
Dienstag, 24. April 2018	00:30 - 01:00	10	10	0	---	---	---	---	---	12	10	2	---	---	---	---	---	22	20	2
Dienstag, 24. April 2018	01:00 - 01:30	12	10	2	---	---	---	---	---	5	5	0	---	---	---	---	---	17	15	2
Dienstag, 24. April 2018	01:30 - 02:00	9	7	2	---	---	---	---	---	10	8	2	---	---	---	---	---	19	15	4
Dienstag, 24. April 2018	02:00 - 02:30	6	6	0	---	---	---	---	---	15	12	3	---	---	---	---	---	21	18	3
Dienstag, 24. April 2018	02:30 - 03:00	7	6	1	---	---	---	---	---	5	4	1	---	---	---	---	---	12	10	2
Dienstag, 24. April 2018	03:00 - 03:30	14	12	2	---	---	---	---	---	27	23	4	---	---	---	---	---	41	35	6
Dienstag, 24. April 2018	03:30 - 04:00	11	10	1	---	---	---	---	---	57	50	7	---	---	---	---	---	68	60	8
Dienstag, 24. April 2018	04:00 - 04:30	18	16	2	---	---	---	---	---	133	127	6	---	---	---	---	---	151	143	8
Dienstag, 24. April 2018	04:30 - 05:00	35	30	5	---	---	---	---	---	295	281	14	---	---	---	---	---	330	311	19
Dienstag, 24. April 2018	05:00 - 05:30	133	119	14	---	---	---	---	---	274	261	13	---	---	---	---	---	407	380	27
Dienstag, 24. April 2018	05:30 - 06:00	169	155	14	---	---	---	---	---	355	343	12	---	---	---	---	---	524	498	26
Dienstag, 24. April 2018	06:00 - 06:30	178	158	20	---	---	---	---	---	428	411	17	---	---	---	---	---	606	569	37
Dienstag, 24. April 2018	06:30 - 07:00	248	225	23	---	---	---	---	---	439	418	21	---	---	---	---	---	687	643	44
Dienstag, 24. April 2018	07:00 - 07:30	331	311	20	---	---	---	---	---	370	337	33	---	---	---	---	---	701	648	53
Dienstag, 24. April 2018	07:30 - 08:00	483	453	30	---	---	---	---	---	321	301	20	---	---	---	---	---	804	754	50
Dienstag, 24. April 2018	08:00 - 08:30	316	292	24	---	---	---	---	---	316	294	22	---	---	---	---	---	632	586	46
Dienstag, 24. April 2018	08:30 - 09:00	280	261	19	---	---	---	---	---	333	308	25	---	---	---	---	---	613	569	44
Dienstag, 24. April 2018	09:00 - 09:30	329	303	26	---	---	---	---	---	323	302	21	---	---	---	---	---	652	605	47
Dienstag, 24. April 2018	09:30 - 10:00	331	308	23	---	---	---	---	---	330	312	18	---	---	---	---	---	661	620	41
Dienstag, 24. April 2018	10:00 - 10:30	288	266	22	---	---	---	---	---	335	304	31	---	---	---	---	---	623	570	53
Dienstag, 24. April 2018	10:30 - 11:00	324	294	30	---	---	---	---	---	366	337	29	---	---	---	---	---	690	631	59
Dienstag, 24. April 2018	11:00 - 11:30	304	276	28	---	---	---	---	---	332	319	13	---	---	---	---	---	636	595	41
Dienstag, 24. April 2018	11:30 - 12:00	334	318	16	---	---	---	---	---	334	304	30	---	---	---	---	---	668	622	46
Dienstag, 24. April 2018	12:00 - 12:30	350	328	22	---	---	---	---	---	356	328	28	---	---	---	---	---	706	656	50
Dienstag, 24. April 2018	12:30 - 13:00	336	310	26	---	---	---	---	---	327	298	29	---	---	---	---	---	663	608	55
Dienstag, 24. April 2018	13:00 - 13:30	338	317	21	---	---	---	---	---	346	321	25	---	---	---	---	---	684	638	46
Dienstag, 24. April 2018	13:30 - 14:00	350	324	26	---	---	---	---	---	404	386	18	---	---	---	---	---	754	710	44
Dienstag, 24. April 2018	14:00 - 14:30	368	335	33	---	---	---	---	---	378	348	30	---	---	---	---	---	746	683	63
Dienstag, 24. April 2018	14:30 - 15:00	431	408	23	---	---	---	---	---	430	405	25	---	---	---	---	---	861	813	48
Dienstag, 24. April 2018	15:00 - 15:30	430	411	19	---	---	---	---	---	452	435	17	---	---	---	---	---	882	846	36
Dienstag, 24. April 2018	15:30 - 16:00	448	435	13	---	---	---	---	---	451	426	25	---	---	---	---	---	899	861	38
Dienstag, 24. April 2018	16:00 - 16:30	450	438	12	---	---	---	---	---	458	438	20	---	---	---	---	---	908	876	32
Dienstag, 24. April 2018	16:30 - 17:00	470	455	15	---	---	---	---	---	386	379	7	---	---	---	---	---	856	834	22
Dienstag, 24. April 2018	17:00 - 17:30	454	439	15	---	---	---	---	---	374	362	12	---	---	---	---	---	828	801	27
Dienstag, 24. April 2018	17:30 - 18:00	454	443	11	---	---	---	---	---	369	361	8	---	---	---	---	---	823	804	19
Dienstag, 24. April 2018	18:00 - 18:30	357	354	3	---	---	---	---	---	241	233	8	---	---	---	---	---	598	587	11
Dienstag, 24. April 2018	18:30 - 19:00	331	325	6	---	---	---	---	---	200	199	1	---	---	---	---	---	531	524	7
Dienstag, 24. April 2018	19:00 - 19:30	273	271	2	---	---	---	---	---	151	144	7	---	---	---	---	---	424	415	9
Dienstag, 24. April 2018	19:30 - 20:00	227	221	6	---	---	---	---	---	157	156	1	---	---	---	---	---	384	377	7
Dienstag, 24. April 2018	20:00 - 20:30	229	225	4	---	---	---	---	---	117	113	4	---	---	---	---	---	346	338	8
Dienstag, 24. April 2018	20:30 - 21:00	153	150	3	---	---	---	---	---	116	112	4	---	---	---	---	---	269	262	7
Dienstag, 24. April 2018	21:00 - 21:30	128	128	0	---	---	---	---	---	91	90	1	---	---	---	---	---	219	218	1
Dienstag, 24. April 2018	21:30 - 22:00	144	140	4	---	---	---	---	---	75	74	1	---	---	---	---	---	219	214	5
Dienstag, 24. April 2018	22:00 - 22:30	95	94	1	---	---	---	---	---	33	32	1	---	---	---	---	---	128	126	2
Dienstag, 24. April 2018	22:30 - 23:00	64	63	1	---	---	---	---	---	22	22	0	---	---	---	---	---	86	85	1
Dienstag, 24. April 2018	23:00 - 23:30	48	48	0	---	---	---	---	---	27	26	1	---	---	---	---	---	75	74	1
Dienstag, 24. April 2018	23:30 - 24:00	22	22	0	---	---	---	---	---	12	11	1	---	---	---	---	---	34	33	1
Dienstag, 24. April 2018	Sph-Vm 07:00 - 08:00	814	764	50	---	---	---	---	---	691	638	53	---	---	---	---	---	1.505	1.402	103
Dienstag, 24. April 2018	Sph-Nm 15:30 - 16:30	898	873	25	---	---	---	---	---	909	864	45	---	---	---	---	---	1.807	1.737	70
Dienstag, 24. April 2018	06:00-09:00	1.836	1.700	136	---	---	---	---	---	2.207	2.069	138	---	---	---	---	---	4.043	3.769	274
Dienstag, 24. April 2018	15:00-19:00	3.394	3.300	94	---	---	---	---	---	2.931	2.833	98	---	---	---	---	---	6.325	6.133	192
Dienstag, 24. April 2018	06:00-19:00	9.313	8.787	526	---	---	---	---	---	9.399	8.866	533	---	---	---	---	---	18.712	17.653	1.059
Dienstag, 24. April 2018	06:00-18:00	8.625	8.108	517	---	---	---	---	---	8.958	8.434	524	---	---	---	---	---	17.583	16.542	1.041
Dienstag, 24. April 2018	06:00-22:00	10.467	9.922	545	---	---	---	---	---	10.106	9.555	551	---	---	---	---	---	20.573	19.477	1.096
Dienstag, 24. April 2018	22:00-06:00	669	624	45	---	---	---	---	---	1.291	1.224	67	---	---	---	---	---	1.960	1.848	112
Dienstag, 24. April 2018	00:00 24:00	11.136	10.546	590	---	---	---	---	---	11.397	10.779	618	---	---	---	---	---	22.533	21.325	1.208

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Donnerstag, 19. April 2018	00:00 - 00:30	19	18	1	---	---	---	---	---	11	10	1	---	---	---	---	---	30	28	2
Donnerstag, 19. April 2018	00:30 - 01:00	25	24	1	---	---	---	---	---	7	7	0	---	---	---	---	---	32	31	1
Donnerstag, 19. April 2018	01:00 - 01:30	18	18	0	---	---	---	---	---	7	6	1	---	---	---	---	---	25	24	1
Donnerstag, 19. April 2018	01:30 - 02:00	16	15	1	---	---	---	---	---	10	9	1	---	---	---	---	---	26	24	2
Donnerstag, 19. April 2018	02:00 - 02:30	7	7	0	---	---	---	---	---	13	12	1	---	---	---	---	---	20	19	1
Donnerstag, 19. April 2018	02:30 - 03:00	10	8	2	---	---	---	---	---	9	9	0	---	---	---	---	---	19	17	2
Donnerstag, 19. April 2018	03:00 - 03:30	8	6	2	---	---	---	---	---	24	18	6	---	---	---	---	---	32	24	8
Donnerstag, 19. April 2018	03:30 - 04:00	10	9	1	---	---	---	---	---	53	40	13	---	---	---	---	---	63	49	14
Donnerstag, 19. April 2018	04:00 - 04:30	18	15	3	---	---	---	---	---	118	108	10	---	---	---	---	---	136	123	13
Donnerstag, 19. April 2018	04:30 - 05:00	35	29	6	---	---	---	---	---	270	260	10	---	---	---	---	---	305	289	16
Donnerstag, 19. April 2018	05:00 - 05:30	110	106	4	---	---	---	---	---	296	284	12	---	---	---	---	---	406	390	16
Donnerstag, 19. April 2018	05:30 - 06:00	170	154	16	---	---	---	---	---	313	299	14	---	---	---	---	---	483	453	30
Donnerstag, 19. April 2018	06:00 - 06:30	145	131	14	---	---	---	---	---	411	394	17	---	---	---	---	---	556	525	31
Donnerstag, 19. April 2018	06:30 - 07:00	238	221	17	---	---	---	---	---	394	370	24	---	---	---	---	---	632	591	41
Donnerstag, 19. April 2018	07:00 - 07:30	332	310	22	---	---	---	---	---	379	343	36	---	---	---	---	---	711	653	58
Donnerstag, 19. April 2018	07:30 - 08:00	455	433	22	---	---	---	---	---	318	301	17	---	---	---	---	---	773	734	39
Donnerstag, 19. April 2018	08:00 - 08:30	316	295	21	---	---	---	---	---	346	319	27	---	---	---	---	---	662	614	48
Donnerstag, 19. April 2018	08:30 - 09:00	289	264	25	---	---	---	---	---	363	338	25	---	---	---	---	---	652	602	50
Donnerstag, 19. April 2018	09:00 - 09:30	307	280	27	---	---	---	---	---	385	362	23	---	---	---	---	---	692	642	50
Donnerstag, 19. April 2018	09:30 - 10:00	358	327	31	---	---	---	---	---	356	323	23	---	---	---	---	---	704	650	54
Donnerstag, 19. April 2018	10:00 - 10:30	324	304	20	---	---	---	---	---	332	308	24	---	---	---	---	---	656	612	44
Donnerstag, 19. April 2018	10:30 - 11:00	325	304	21	---	---	---	---	---	321	302	19	---	---	---	---	---	646	606	40
Donnerstag, 19. April 2018	11:00 - 11:30	324	291	33	---	---	---	---	---	368	342	26	---	---	---	---	---	692	633	59
Donnerstag, 19. April 2018	11:30 - 12:00	313	290	23	---	---	---	---	---	299	272	27	---	---	---	---	---	612	562	50
Donnerstag, 19. April 2018	12:00 - 12:30	355	320	35	---	---	---	---	---	373	350	23	---	---	---	---	---	728	670	58
Donnerstag, 19. April 2018	12:30 - 13:00	307	291	16	---	---	---	---	---	374	353	21	---	---	---	---	---	681	644	37
Donnerstag, 19. April 2018	13:00 - 13:30	362	339	23	---	---	---	---	---	401	373	28	---	---	---	---	---	763	712	51
Donnerstag, 19. April 2018	13:30 - 14:00	365	339	26	---	---	---	---	---	425	394	31	---	---	---	---	---	790	733	57
Donnerstag, 19. April 2018	14:00 - 14:30	333	317	16	---	---	---	---	---	417	386	31	---	---	---	---	---	750	703	47
Donnerstag, 19. April 2018	14:30 - 15:00	418	394	24	---	---	---	---	---	440	423	17	---	---	---	---	---	858	817	41
Donnerstag, 19. April 2018	15:00 - 15:30	422	409	13	---	---	---	---	---	481	454	27	---	---	---	---	---	903	863	40
Donnerstag, 19. April 2018	15:30 - 16:00	510	490	20	---	---	---	---	---	442	421	21	---	---	---	---	---	952	911	41
Donnerstag, 19. April 2018	16:00 - 16:30	469	455	14	---	---	---	---	---	424	414	10	---	---	---	---	---	893	869	24
Donnerstag, 19. April 2018	16:30 - 17:00	457	447	10	---	---	---	---	---	408	400	8	---	---	---	---	---	865	847	18
Donnerstag, 19. April 2018	17:00 - 17:30	494	487	7	---	---	---	---	---	423	412	11	---	---	---	---	---	917	899	18
Donnerstag, 19. April 2018	17:30 - 18:00	480	471	9	---	---	---	---	---	329	316	13	---	---	---	---	---	809	787	22
Donnerstag, 19. April 2018	18:00 - 18:30	398	389	9	---	---	---	---	---	290	281	9	---	---	---	---	---	688	670	18
Donnerstag, 19. April 2018	18:30 - 19:00	367	362	5	---	---	---	---	---	229	225	4	---	---	---	---	---	596	587	9
Donnerstag, 19. April 2018	19:00 - 19:30	333	328	5	---	---	---	---	---	220	217	3	---	---	---	---	---	553	545	8
Donnerstag, 19. April 2018	19:30 - 20:00	246	244	2	---	---	---	---	---	180	178	2	---	---	---	---	---	426	422	4
Donnerstag, 19. April 2018	20:00 - 20:30	182	178	4	---	---	---	---	---	131	127	4	---	---	---	---	---	313	305	8
Donnerstag, 19. April 2018	20:30 - 21:00	173	171	2	---	---	---	---	---	103	102	1	---	---	---	---	---	276	273	3
Donnerstag, 19. April 2018	21:00 - 21:30	181	178	3	---	---	---	---	---	116	116	0	---	---	---	---	---	297	294	3
Donnerstag, 19. April 2018	21:30 - 22:00	143	140	3	---	---	---	---	---	82	81	1	---	---	---	---	---	225	221	4
Donnerstag, 19. April 2018	22:00 - 22:30	93	91	2	---	---	---	---	---	43	43	0	---	---	---	---	---	136	134	2
Donnerstag, 19. April 2018	22:30 - 23:00	73	72	1	---	---	---	---	---	28	27	1	---	---	---	---	---	101	99	2
Donnerstag, 19. April 2018	23:00 - 23:30	59	58	1	---	---	---	---	---	21	21	0	---	---	---	---	---	80	79	1
Donnerstag, 19. April 2018	23:30 - 24:00	28	27	1	---	---	---	---	---	24	22	2	---	---	---	---	---	52	49	3
Donnerstag, 19. April 2018	Sph-Vm 07:00 - 08:00	787	743	44	---	---	---	---	---	697	644	53	---	---	---	---	---	1.484	1.387	97
Donnerstag, 19. April 2018	Sph-Nm 15:00 - 16:00	932	899	33	---	---	---	---	---	923	875	48	---	---	---	---	---	1.855	1.774	81
Donnerstag, 19. April 2018	06:00-09:00	1.775	1.654	121	---	---	---	---	---	2.211	2.065	146	---	---	---	---	---	3.986	3.719	267
Donnerstag, 19. April 2018	15:00-19:00	3.597	3.510	87	---	---	---	---	---	3.026	2.923	103	---	---	---	---	---	6.623	6.433	190
Donnerstag, 19. April 2018	06:00-19:00	9.463	8.960	503	---	---	---	---	---	9.718	9.176	542	---	---	---	---	---	19.181	18.136	1.045
Donnerstag, 19. April 2018	06:00-18:00	8.698	8.209	489	---	---	---	---	---	9.199	8.670	529	---	---	---	---	---	17.897	16.879	1.018
Donnerstag, 19. April 2018	06:00-22:00	10.721	10.199	522	---	---	---	---	---	10.550	9.997	553	---	---	---	---	---	21.271	20.196	1.075
Donnerstag, 19. April 2018	22:00-06:00	699	657	42	---	---	---	---	---	1.247	1.175	72	---	---	---	---	---	1.946	1.832	114
Donnerstag, 19. April 2018	00:00 24:00	11.420	10.856	564	---	---	---	---	---	11.797	11.172	625	---	---	---	---	---	23.217	22.028	1.189



Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Freitag, 20. April 2018	00:00 - 00:30	24	24	0	---	---	---	---	---	14	14	0	---	---	---	---	---	38	38	0
Freitag, 20. April 2018	00:30 - 01:00	26	26	0	---	---	---	---	---	6	6	0	---	---	---	---	---	32	32	0
Freitag, 20. April 2018	01:00 - 01:30	12	12	0	---	---	---	---	---	6	6	0	---	---	---	---	---	18	18	0
Freitag, 20. April 2018	01:30 - 02:00	8	7	1	---	---	---	---	---	13	11	2	---	---	---	---	---	21	18	3
Freitag, 20. April 2018	02:00 - 02:30	9	8	1	---	---	---	---	---	13	12	1	---	---	---	---	---	22	20	2
Freitag, 20. April 2018	02:30 - 03:00	7	5	2	---	---	---	---	---	9	9	0	---	---	---	---	---	16	14	2
Freitag, 20. April 2018	03:00 - 03:30	13	9	4	---	---	---	---	---	18	15	3	---	---	---	---	---	31	24	7
Freitag, 20. April 2018	03:30 - 04:00	11	9	2	---	---	---	---	---	42	36	6	---	---	---	---	---	53	45	8
Freitag, 20. April 2018	04:00 - 04:30	24	21	3	---	---	---	---	---	141	133	8	---	---	---	---	---	165	154	11
Freitag, 20. April 2018	04:30 - 05:00	48	43	5	---	---	---	---	---	273	262	11	---	---	---	---	---	321	305	16
Freitag, 20. April 2018	05:00 - 05:30	97	91	6	---	---	---	---	---	265	252	13	---	---	---	---	---	362	343	19
Freitag, 20. April 2018	05:30 - 06:00	190	175	15	---	---	---	---	---	315	302	13	---	---	---	---	---	505	477	28
Freitag, 20. April 2018	06:00 - 06:30	155	135	20	---	---	---	---	---	383	367	16	---	---	---	---	---	538	502	36
Freitag, 20. April 2018	06:30 - 07:00	257	243	14	---	---	---	---	---	420	397	23	---	---	---	---	---	677	640	37
Freitag, 20. April 2018	07:00 - 07:30	338	310	28	---	---	---	---	---	389	362	27	---	---	---	---	---	727	672	55
Freitag, 20. April 2018	07:30 - 08:00	441	419	22	---	---	---	---	---	338	318	20	---	---	---	---	---	779	737	42
Freitag, 20. April 2018	08:00 - 08:30	325	299	26	---	---	---	---	---	351	325	26	---	---	---	---	---	676	624	52
Freitag, 20. April 2018	08:30 - 09:00	350	330	20	---	---	---	---	---	395	369	26	---	---	---	---	---	745	699	46
Freitag, 20. April 2018	09:00 - 09:30	351	322	29	---	---	---	---	---	385	364	21	---	---	---	---	---	736	686	50
Freitag, 20. April 2018	09:30 - 10:00	373	355	18	---	---	---	---	---	401	368	33	---	---	---	---	---	774	723	51
Freitag, 20. April 2018	10:00 - 10:30	376	338	38	---	---	---	---	---	410	391	19	---	---	---	---	---	786	729	57
Freitag, 20. April 2018	10:30 - 11:00	374	345	29	---	---	---	---	---	395	361	34	---	---	---	---	---	769	706	63
Freitag, 20. April 2018	11:00 - 11:30	369	351	18	---	---	---	---	---	405	382	23	---	---	---	---	---	774	733	41
Freitag, 20. April 2018	11:30 - 12:00	353	326	27	---	---	---	---	---	447	415	32	---	---	---	---	---	800	741	59
Freitag, 20. April 2018	12:00 - 12:30	357	336	21	---	---	---	---	---	493	464	29	---	---	---	---	---	850	800	50
Freitag, 20. April 2018	12:30 - 13:00	395	364	31	---	---	---	---	---	397	363	34	---	---	---	---	---	792	727	65
Freitag, 20. April 2018	13:00 - 13:30	406	393	13	---	---	---	---	---	410	389	21	---	---	---	---	---	816	782	34
Freitag, 20. April 2018	13:30 - 14:00	414	397	17	---	---	---	---	---	405	379	26	---	---	---	---	---	819	776	43
Freitag, 20. April 2018	14:00 - 14:30	419	401	18	---	---	---	---	---	415	392	23	---	---	---	---	---	834	793	41
Freitag, 20. April 2018	14:30 - 15:00	510	486	24	---	---	---	---	---	439	420	19	---	---	---	---	---	949	906	43
Freitag, 20. April 2018	15:00 - 15:30	418	397	21	---	---	---	---	---	418	401	17	---	---	---	---	---	836	798	38
Freitag, 20. April 2018	15:30 - 16:00	464	444	20	---	---	---	---	---	422	402	20	---	---	---	---	---	886	846	40
Freitag, 20. April 2018	16:00 - 16:30	445	430	15	---	---	---	---	---	384	369	15	---	---	---	---	---	829	799	30
Freitag, 20. April 2018	16:30 - 17:00	431	418	13	---	---	---	---	---	386	377	9	---	---	---	---	---	817	795	22
Freitag, 20. April 2018	17:00 - 17:30	410	399	11	---	---	---	---	---	377	373	4	---	---	---	---	---	787	772	15
Freitag, 20. April 2018	17:30 - 18:00	436	429	7	---	---	---	---	---	370	366	4	---	---	---	---	---	806	795	11
Freitag, 20. April 2018	18:00 - 18:30	370	360	10	---	---	---	---	---	281	272	9	---	---	---	---	---	651	632	19
Freitag, 20. April 2018	18:30 - 19:00	339	336	3	---	---	---	---	---	245	235	10	---	---	---	---	---	584	571	13
Freitag, 20. April 2018	19:00 - 19:30	347	339	8	---	---	---	---	---	216	215	1	---	---	---	---	---	563	554	9
Freitag, 20. April 2018	19:30 - 20:00	277	272	5	---	---	---	---	---	168	164	4	---	---	---	---	---	445	436	9
Freitag, 20. April 2018	20:00 - 20:30	215	212	3	---	---	---	---	---	135	132	3	---	---	---	---	---	350	344	6
Freitag, 20. April 2018	20:30 - 21:00	186	185	1	---	---	---	---	---	123	123	0	---	---	---	---	---	309	308	1
Freitag, 20. April 2018	21:00 - 21:30	168	167	1	---	---	---	---	---	126	125	1	---	---	---	---	---	294	292	2
Freitag, 20. April 2018	21:30 - 22:00	151	150	1	---	---	---	---	---	158	157	1	---	---	---	---	---	309	307	2
Freitag, 20. April 2018	22:00 - 22:30	136	135	1	---	---	---	---	---	71	71	0	---	---	---	---	---	207	206	1
Freitag, 20. April 2018	22:30 - 23:00	91	90	1	---	---	---	---	---	72	72	0	---	---	---	---	---	163	162	1
Freitag, 20. April 2018	23:00 - 23:30	92	91	1	---	---	---	---	---	51	50	1	---	---	---	---	---	143	141	2
Freitag, 20. April 2018	23:30 - 24:00	59	59	0	---	---	---	---	---	49	48	1	---	---	---	---	---	108	107	1
Freitag, 20. April 2018	Sph-Vm 11:00 - 12:00	722	677	45	---	---	---	---	---	852	797	55	---	---	---	---	---	1.574	1.474	100
Freitag, 20. April 2018	Sph-Nm 14:30 - 15:30	928	883	45	---	---	---	---	---	857	821	36	---	---	---	---	---	1.785	1.704	81
Freitag, 20. April 2018	06:00-09:00	1.866	1.736	130	---	---	---	---	---	2.276	2.138	138	---	---	---	---	---	4.142	3.874	268
Freitag, 20. April 2018	15:00-19:00	3.313	3.213	100	---	---	---	---	---	2.883	2.795	88	---	---	---	---	---	6.196	6.008	188
Freitag, 20. April 2018	06:00-19:00	9.876	9.363	513	---	---	---	---	---	10.161	9.621	540	---	---	---	---	---	20.037	18.984	1.053
Freitag, 20. April 2018	06:00-18:00	9.167	8.667	500	---	---	---	---	---	9.635	9.114	521	---	---	---	---	---	18.802	17.781	1.021
Freitag, 20. April 2018	06:00-22:00	11.220	10.688	532	---	---	---	---	---	11.087	10.537	550	---	---	---	---	---	22.307	21.225	1.082
Freitag, 20. April 2018	22:00-06:00	847	805	42	---	---	---	---	---	1.358	1.299	59	---	---	---	---	---	2.205	2.104	101
Freitag, 20. April 2018	00:00 24:00	12.067	11.493	574	---	---	---	---	---	12.445	11.836	609	---	---	---	---	---	24.512	23.329	1.183

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Samstag, 21. April 2018	00:00 - 00:30	56	55	1	---	---	---	---	---	35	35	0	---	---	---	---	---	91	90	1
Samstag, 21. April 2018	00:30 - 01:00	41	41	0	---	---	---	---	---	26	25	1	---	---	---	---	---	67	66	1
Samstag, 21. April 2018	01:00 - 01:30	40	40	0	---	---	---	---	---	19	18	1	---	---	---	---	---	59	58	1
Samstag, 21. April 2018	01:30 - 02:00	30	29	1	---	---	---	---	---	15	15	0	---	---	---	---	---	45	44	1
Samstag, 21. April 2018	02:00 - 02:30	22	22	0	---	---	---	---	---	12	11	1	---	---	---	---	---	34	33	1
Samstag, 21. April 2018	02:30 - 03:00	13	12	1	---	---	---	---	---	10	10	0	---	---	---	---	---	23	22	1
Samstag, 21. April 2018	03:00 - 03:30	19	16	3	---	---	---	---	---	24	19	5	---	---	---	---	---	43	35	8
Samstag, 21. April 2018	03:30 - 04:00	17	14	3	---	---	---	---	---	25	23	2	---	---	---	---	---	42	37	5
Samstag, 21. April 2018	04:00 - 04:30	29	28	1	---	---	---	---	---	60	56	4	---	---	---	---	---	89	84	5
Samstag, 21. April 2018	04:30 - 05:00	34	33	1	---	---	---	---	---	92	90	2	---	---	---	---	---	126	123	3
Samstag, 21. April 2018	05:00 - 05:30	28	27	1	---	---	---	---	---	66	59	7	---	---	---	---	---	94	86	8
Samstag, 21. April 2018	05:30 - 06:00	56	52	4	---	---	---	---	---	80	78	2	---	---	---	---	---	136	130	6
Samstag, 21. April 2018	06:00 - 06:30	54	49	5	---	---	---	---	---	113	106	7	---	---	---	---	---	167	155	12
Samstag, 21. April 2018	06:30 - 07:00	73	69	4	---	---	---	---	---	160	155	5	---	---	---	---	---	233	224	9
Samstag, 21. April 2018	07:00 - 07:30	111	105	6	---	---	---	---	---	184	168	16	---	---	---	---	---	295	273	22
Samstag, 21. April 2018	07:30 - 08:00	122	117	5	---	---	---	---	---	218	206	12	---	---	---	---	---	340	323	17
Samstag, 21. April 2018	08:00 - 08:30	144	137	7	---	---	---	---	---	317	310	7	---	---	---	---	---	461	447	14
Samstag, 21. April 2018	08:30 - 09:00	245	238	7	---	---	---	---	---	327	317	10	---	---	---	---	---	572	555	17
Samstag, 21. April 2018	09:00 - 09:30	258	246	12	---	---	---	---	---	347	334	13	---	---	---	---	---	605	580	25
Samstag, 21. April 2018	09:30 - 10:00	315	308	7	---	---	---	---	---	379	367	12	---	---	---	---	---	694	675	19
Samstag, 21. April 2018	10:00 - 10:30	338	332	6	---	---	---	---	---	405	396	9	---	---	---	---	---	743	728	15
Samstag, 21. April 2018	10:30 - 11:00	384	377	7	---	---	---	---	---	378	369	9	---	---	---	---	---	762	746	16
Samstag, 21. April 2018	11:00 - 11:30	360	353	7	---	---	---	---	---	371	364	7	---	---	---	---	---	731	717	14
Samstag, 21. April 2018	11:30 - 12:00	402	398	4	---	---	---	---	---	374	370	4	---	---	---	---	---	776	768	8
Samstag, 21. April 2018	12:00 - 12:30	363	356	7	---	---	---	---	---	364	351	13	---	---	---	---	---	727	707	20
Samstag, 21. April 2018	12:30 - 13:00	353	350	3	---	---	---	---	---	343	337	6	---	---	---	---	---	696	687	9
Samstag, 21. April 2018	13:00 - 13:30	376	373	3	---	---	---	---	---	355	349	6	---	---	---	---	---	731	722	9
Samstag, 21. April 2018	13:30 - 14:00	382	373	9	---	---	---	---	---	373	365	8	---	---	---	---	---	755	738	17
Samstag, 21. April 2018	14:00 - 14:30	383	381	2	---	---	---	---	---	374	368	6	---	---	---	---	---	757	749	8
Samstag, 21. April 2018	14:30 - 15:00	372	369	3	---	---	---	---	---	339	331	8	---	---	---	---	---	711	700	11
Samstag, 21. April 2018	15:00 - 15:30	338	336	2	---	---	---	---	---	318	315	3	---	---	---	---	---	656	651	5
Samstag, 21. April 2018	15:30 - 16:00	331	331	0	---	---	---	---	---	287	284	3	---	---	---	---	---	618	615	3
Samstag, 21. April 2018	16:00 - 16:30	335	328	7	---	---	---	---	---	301	298	3	---	---	---	---	---	636	626	10
Samstag, 21. April 2018	16:30 - 17:00	301	300	1	---	---	---	---	---	316	313	3	---	---	---	---	---	617	613	4
Samstag, 21. April 2018	17:00 - 17:30	288	283	5	---	---	---	---	---	283	281	2	---	---	---	---	---	571	564	7
Samstag, 21. April 2018	17:30 - 18:00	322	321	1	---	---	---	---	---	267	266	1	---	---	---	---	---	589	587	2
Samstag, 21. April 2018	18:00 - 18:30	327	323	4	---	---	---	---	---	201	198	3	---	---	---	---	---	528	521	7
Samstag, 21. April 2018	18:30 - 19:00	297	291	6	---	---	---	---	---	199	198	1	---	---	---	---	---	496	489	7
Samstag, 21. April 2018	19:00 - 19:30	246	244	2	---	---	---	---	---	193	192	1	---	---	---	---	---	439	436	3
Samstag, 21. April 2018	19:30 - 20:00	214	213	1	---	---	---	---	---	154	152	2	---	---	---	---	---	368	365	3
Samstag, 21. April 2018	20:00 - 20:30	184	184	0	---	---	---	---	---	157	155	2	---	---	---	---	---	341	339	2
Samstag, 21. April 2018	20:30 - 21:00	160	158	2	---	---	---	---	---	126	125	1	---	---	---	---	---	286	283	3
Samstag, 21. April 2018	21:00 - 21:30	144	144	0	---	---	---	---	---	96	96	0	---	---	---	---	---	240	240	0
Samstag, 21. April 2018	21:30 - 22:00	131	131	0	---	---	---	---	---	102	102	0	---	---	---	---	---	233	233	0
Samstag, 21. April 2018	22:00 - 22:30	154	154	0	---	---	---	---	---	101	100	1	---	---	---	---	---	255	254	1
Samstag, 21. April 2018	22:30 - 23:00	106	106	0	---	---	---	---	---	72	72	0	---	---	---	---	---	178	178	0
Samstag, 21. April 2018	23:00 - 23:30	84	84	0	---	---	---	---	---	63	63	0	---	---	---	---	---	147	147	0
Samstag, 21. April 2018	23:30 - 24:00	73	73	0	---	---	---	---	---	59	59	0	---	---	---	---	---	132	132	0
Samstag, 21. April 2018	Sph-Vm 11:00 - 12:00	762	751	11	---	---	---	---	---	745	734	11	---	---	---	---	---	1.507	1.485	22
Samstag, 21. April 2018	Sph-Nm 13:30 - 14:30	765	754	11	---	---	---	---	---	747	733	14	---	---	---	---	---	1.512	1.487	25
Samstag, 21. April 2018	06:00-09:00	749	715	34	---	---	---	---	---	1.319	1.262	57	---	---	---	---	---	2.068	1.977	91
Samstag, 21. April 2018	15:00-19:00	2.539	2.513	26	---	---	---	---	---	2.172	2.153	19	---	---	---	---	---	4.711	4.666	45
Samstag, 21. April 2018	06:00-19:00	7.574	7.444	130	---	---	---	---	---	7.893	7.716	177	---	---	---	---	---	15.467	15.160	307
Samstag, 21. April 2018	06:00-18:00	6.950	6.830	120	---	---	---	---	---	7.493	7.320	173	---	---	---	---	---	14.443	14.150	293
Samstag, 21. April 2018	06:00-22:00	8.653	8.518	135	---	---	---	---	---	8.721	8.538	183	---	---	---	---	---	17.374	17.056	318
Samstag, 21. April 2018	22:00-06:00	802	786	16	---	---	---	---	---	759	733	26	---	---	---	---	---	1.561	1.519	42
Samstag, 21. April 2018	00:00 24:00	9.455	9.304	151	---	---	---	---	---	9.480	9.271	209	---	---	---	---	---	18.935	18.575	360

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Betzdorf B62
 Projekt-Nummer: 18211

Stadt: zw. Betzdorf und Kirchen
 Querschnitt: B62

Startdatum: Donnerstag, 19. April 2018
 Enddatum: Mittwoch, 25. April 2018
 Auswerter: PB
 Bemerkungen: --

Richtung	Nach:
1	Betzdorf
2	Kirchen

Tag / Datum	Intervall von bis	Kirchen / Betzdorf								Betzdorf / Kirchen								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Sonntag, 22. April 2018	00:00 - 00:30	60	60	0	---	---	---	---	---	46	46	0	---	---	---	---	---	106	106	0
Sonntag, 22. April 2018	00:30 - 01:00	62	62	0	---	---	---	---	---	45	45	0	---	---	---	---	---	107	107	0
Sonntag, 22. April 2018	01:00 - 01:30	45	45	0	---	---	---	---	---	23	23	0	---	---	---	---	---	68	68	0
Sonntag, 22. April 2018	01:30 - 02:00	36	35	1	---	---	---	---	---	23	23	0	---	---	---	---	---	59	58	1
Sonntag, 22. April 2018	02:00 - 02:30	31	31	0	---	---	---	---	---	15	14	1	---	---	---	---	---	46	45	1
Sonntag, 22. April 2018	02:30 - 03:00	28	27	1	---	---	---	---	---	16	16	0	---	---	---	---	---	44	43	1
Sonntag, 22. April 2018	03:00 - 03:30	22	22	0	---	---	---	---	---	8	8	0	---	---	---	---	---	30	30	0
Sonntag, 22. April 2018	03:30 - 04:00	20	19	1	---	---	---	---	---	14	14	0	---	---	---	---	---	34	33	1
Sonntag, 22. April 2018	04:00 - 04:30	13	13	0	---	---	---	---	---	23	23	0	---	---	---	---	---	36	36	0
Sonntag, 22. April 2018	04:30 - 05:00	20	20	0	---	---	---	---	---	47	45	2	---	---	---	---	---	67	65	2
Sonntag, 22. April 2018	05:00 - 05:30	20	19	1	---	---	---	---	---	26	25	1	---	---	---	---	---	46	44	2
Sonntag, 22. April 2018	05:30 - 06:00	26	26	0	---	---	---	---	---	30	29	1	---	---	---	---	---	56	55	1
Sonntag, 22. April 2018	06:00 - 06:30	26	26	0	---	---	---	---	---	22	22	0	---	---	---	---	---	48	48	0
Sonntag, 22. April 2018	06:30 - 07:00	28	28	0	---	---	---	---	---	66	66	0	---	---	---	---	---	94	94	0
Sonntag, 22. April 2018	07:00 - 07:30	28	26	2	---	---	---	---	---	55	54	1	---	---	---	---	---	83	80	3
Sonntag, 22. April 2018	07:30 - 08:00	33	31	2	---	---	---	---	---	87	87	0	---	---	---	---	---	120	118	2
Sonntag, 22. April 2018	08:00 - 08:30	43	43	0	---	---	---	---	---	103	99	4	---	---	---	---	---	146	142	4
Sonntag, 22. April 2018	08:30 - 09:00	87	84	3	---	---	---	---	---	159	158	1	---	---	---	---	---	246	242	4
Sonntag, 22. April 2018	09:00 - 09:30	118	117	1	---	---	---	---	---	219	214	5	---	---	---	---	---	337	331	6
Sonntag, 22. April 2018	09:30 - 10:00	145	145	0	---	---	---	---	---	211	209	2	---	---	---	---	---	356	354	2
Sonntag, 22. April 2018	10:00 - 10:30	180	180	0	---	---	---	---	---	186	184	2	---	---	---	---	---	366	364	2
Sonntag, 22. April 2018	10:30 - 11:00	199	196	3	---	---	---	---	---	220	219	1	---	---	---	---	---	419	415	4
Sonntag, 22. April 2018	11:00 - 11:30	208	207	1	---	---	---	---	---	249	248	1	---	---	---	---	---	457	455	2
Sonntag, 22. April 2018	11:30 - 12:00	226	221	5	---	---	---	---	---	217	215	2	---	---	---	---	---	443	436	7
Sonntag, 22. April 2018	12:00 - 12:30	272	271	1	---	---	---	---	---	240	236	4	---	---	---	---	---	512	507	5
Sonntag, 22. April 2018	12:30 - 13:00	274	273	1	---	---	---	---	---	269	264	5	---	---	---	---	---	543	537	6
Sonntag, 22. April 2018	13:00 - 13:30	251	250	1	---	---	---	---	---	301	297	4	---	---	---	---	---	552	547	5
Sonntag, 22. April 2018	13:30 - 14:00	281	280	1	---	---	---	---	---	289	288	1	---	---	---	---	---	570	568	2
Sonntag, 22. April 2018	14:00 - 14:30	289	289	0	---	---	---	---	---	264	259	5	---	---	---	---	---	553	548	5
Sonntag, 22. April 2018	14:30 - 15:00	297	296	1	---	---	---	---	---	274	266	8	---	---	---	---	---	571	562	9
Sonntag, 22. April 2018	15:00 - 15:30	245	243	2	---	---	---	---	---	268	260	8	---	---	---	---	---	513	503	10
Sonntag, 22. April 2018	15:30 - 16:00	243	241	2	---	---	---	---	---	240	234	6	---	---	---	---	---	483	475	8
Sonntag, 22. April 2018	16:00 - 16:30	236	236	0	---	---	---	---	---	255	250	5	---	---	---	---	---	491	486	5
Sonntag, 22. April 2018	16:30 - 17:00	253	247	6	---	---	---	---	---	268	264	4	---	---	---	---	---	521	511	10
Sonntag, 22. April 2018	17:00 - 17:30	235	234	1	---	---	---	---	---	283	282	1	---	---	---	---	---	518	516	2
Sonntag, 22. April 2018	17:30 - 18:00	249	248	1	---	---	---	---	---	227	227	0	---	---	---	---	---	476	475	1
Sonntag, 22. April 2018	18:00 - 18:30	270	269	1	---	---	---	---	---	185	181	4	---	---	---	---	---	455	450	5
Sonntag, 22. April 2018	18:30 - 19:00	255	254	1	---	---	---	---	---	200	197	3	---	---	---	---	---	455	451	4
Sonntag, 22. April 2018	19:00 - 19:30	197	193	4	---	---	---	---	---	180	178	2	---	---	---	---	---	377	371	6
Sonntag, 22. April 2018	19:30 - 20:00	185	182	3	---	---	---	---	---	109	109	0	---	---	---	---	---	294	291	3
Sonntag, 22. April 2018	20:00 - 20:30	125	125	0	---	---	---	---	---	122	122	0	---	---	---	---	---	247	247	0
Sonntag, 22. April 2018	20:30 - 21:00	134	133	1	---	---	---	---	---	99	98	1	---	---	---	---	---	233	231	2
Sonntag, 22. April 2018	21:00 - 21:30	130	129	1	---	---	---	---	---	76	75	1	---	---	---	---	---	206	204	2
Sonntag, 22. April 2018	21:30 - 22:00	111	111	0	---	---	---	---	---	46	46	0	---	---	---	---	---	157	157	0
Sonntag, 22. April 2018	22:00 - 22:30	70	70	0	---	---	---	---	---	27	26	1	---	---	---	---	---	97	96	1
Sonntag, 22. April 2018	22:30 - 23:00	46	46	0	---	---	---	---	---	25	25	0	---	---	---	---	---	71	71	0
Sonntag, 22. April 2018	23:00 - 23:30	37	37	0	---	---	---	---	---	17	16	1	---	---	---	---	---	54	53	1
Sonntag, 22. April 2018	23:30 - 24:00	29	29	0	---	---	---	---	---	10	10	0	---	---	---	---	---	39	39	0
Sonntag, 22. April 2018	Sph-Vm 11:00 - 12:00	434	428	6	---	---	---	---	---	466	463	3	---	---	---	---	---	900	891	9
Sonntag, 22. April 2018	Sph-Nm 14:00 - 15:00	586	585	1	---	---	---	---	---	538	525	13	---	---	---	---	---	1.124	1.110	14
Sonntag, 22. April 2018	06:00-09:00	245	238	7	---	---	---	---	---	492	486	6	---	---	---	---	---	737	724	13
Sonntag, 22. April 2018	15:00-19:00	1.986	1.972	14	---	---	---	---	---	1.926	1.895	31	---	---	---	---	---	3.912	3.867	45
Sonntag, 22. April 2018	06:00-19:00	4.971	4.935	36	---	---	---	---	---	5.357	5.280	77	---	---	---	---	---	10.328	10.215	113
Sonntag, 22. April 2018	06:00-18:00	4.446	4.412	34	---	---	---	---	---	4.972	4.902	70	---	---	---	---	---	9.418	9.314	104
Sonntag, 22. April 2018	06:00-22:00	5.853	5.808	45	---	---	---	---	---	5.989	5.908	81	---	---	---	---	---	11.842	11.716	126
Sonntag, 22. April 2018	22:00-06:00	565	561	4	---	---	---	---	---	395	388	7	---	---	---	---	---	960	949	11
Sonntag, 22. April 2018	00:00 24:00	6.418	6.369	49	---	---	---	---	---	6.384	6.296	88	---	---	---	---	---	12.802	12.665	137

WOCHENZÄHLUNG (Gerätezählung)													
mit DTV-Berechnung ohne Jahresganglinie (nur Tagesfaktoren)													
Zählstelle:		B62		18211								08.05.2020	
Tag	Datum	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr						
		gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Mo	23.04.2018	22.643	17.679	2.950	20.629	2.014	1.260	1.087	49	1.136	124		
Di	24.04.2018	22.533	17.583	2.990	20.573	1.960	1.208	1.041	55	1.096	112		
Mi	25.04.2018	22.354	17.456	2.950	20.406	1.948	1.134	987	43	1.030	104		
Do	19.04.2018	23.217	17.897	3.374	21.271	1.946	1.189	1.018	57	1.075	114		
Fr	20.04.2018	24.512	18.802	3.505	22.307	2.205	1.183	1.021	61	1.082	101		
Sa	21.04.2018	18.935	14.443	2.931	17.374	1.561	360	293	25	318	42		
So	22.04.2018	12.802	9.418	2.424	11.842	960	137	104	22	126	11		
DTV (Kfz/d)		20.700	15.933	2.998	18.931	1.769	892	764	44	808	84		
Mt/n/... (Kfz/h)			1.328	750	1.183	221		64	11	50	10		
pt/n/... (%)							4,3	4,8	1,5	4,3	4,7		
DTV-Di/Do-N		22.875					1.199						
Anteil SV							5,2						
DTV-W		22.366					1.056						
Anteil SV							4,7						
Fr/DTV		1,184					1,327						
Sa/DTV		0,915					0,404						
So/DTV		0,618					0,154						

VERGLEICHSZÄHLSTELLE (Jahresganglinie)									
Name: A2									
Wochenende stark abfallend, ausgeprägtes Minimum am Sonntag									
Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Faktor	Schwerverkehr			Faktor
		Jahr-Mittel	Verg.woch			Jahr-Mittel	Verg.woch		
13	14	15	16	17	18	19	20		
Mo	23.04.2012	1.091	1.135	0,961	1.274	1.344	0,948		
Di	24.04.2012	1.124	1.174	0,957	1.360	1.613	0,843		
Mi	25.04.2012	1.139	1.165	0,978	1.386	1.518	0,913		
Do	19.04.2012	1.138	1.176	0,968	1.365	1.430	0,955		
Fr	20.04.2012	1.173	1.229	0,954	1.308	1.423	0,919		
Sa	21.04.2012	809	811	0,998	387	392	0,987		
So	22.04.2012	629	605	1,040	159	150	1,060		
DTV Mo-So		999	1,025		996	1,081			
DTV-ges.		1.000	1,001		1.000	1,004			
DTV-Di/Do-N		1.178	1,003		1.453	0,955			
DTV-W		1.100	0,987		1.200	0,933			

BERECHNUNG DTV mit										
	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
DTV (Kfz/d)	20.223	15.559	2.937	18.497	1.726	828	709	41	750	78
Mt/n/... (Kfz/h)		1.297	734	1.156	216		59	10	47	10
Anteil SV - pt/n (%)						4,1	4,6	1,4	4,1	4,5
DTV-Di/Do-N	22.933					1.145				
Anteil SV (%)						5,0				
DTV-W	22.065					985				
Anteil SV (%)						4,5				

UMRECHNUNGSFAKTOREN										
Bezug: Di/Do-N Zählwoche										
	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	0-6/22-24
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Bezugswerte SV-Anteil (%)	23.217					1.189				
						5,1				
DTV / Bezug	0,871					0,696				
Mt,n,.../Bezug		0,056	0,032	0,050	0,009					
pt,n,.../Bezug							0,89	0,27	0,79	0,88

HBS-Nachweise ANALYSE

Ergebnisse der Nachweise nach HBS 2015

Knotenpunkt			Seite
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorfahrt	1
K2	L288 Steinerother Str. / Hel- lerstr.	LSA	3
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	5
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara- Tunnel	Vorfahrt	7
K7	B62 Kirchener Str. / B62 St. Barbara-Tunnel	LSA	9
K9	B62 Siegener Str. / Struthofstr.	LSA	11
K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	13
K11	B62 Siegener Str. / L280 Jun- genthaler Str.	LSA	15
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	17

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1620 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.

Verkehrsdaten: Datum: Analyse
 Uhrzeit: MSP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	593	654	1,000	654	0,011	0,989	0,715
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,223	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,114	1,000	---
B	4 (4)	1282	197	1,000	133	0,941	---	---
	5 (3)	1261	186	1,000	133	0,008	0,992	0,711
	6 (2)	474	673	1,000	673	0,180	0,820	---
C	7 (2)	563	677	1,000	677	0,278	0,722	0,715
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,337	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
D	10 (4)	1381	172	1,000	100	0,050	---	---
	11 (3)	1349	164	1,000	117	0,026	0,974	0,701
	12 (2)	592	582	1,000	582	0,033	0,967	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	7	1,000	654	654	0,011	647	5,6	A
	2	384	1,047	1800	1719	0,223	1335	0,0	A
	3	179	1,022	1600	1565	0,114	1386	0,0	A
B	4	122	1,029	133	130	0,941	8	197,6	E
	5	1	1,000	133	133	0,008	132	27,3	C
	6	120	1,008	673	667	0,180	547	6,6	A
C	7	187	1,005	677	674	0,278	487	7,4	A
	8	591	1,027	1800	1753	0,337	1162	0,0	A
	9	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
D	10	5	1,000	100	100	0,050	95	37,8	D
	11	3	1,000	117	117	0,026	114	31,4	D
	12	19	1,000	582	582	0,033	563	6,4	A
A	2+3	563	1,039	1732	1667	0,338	1104	0,0	A
B	4+5	123	1,028	134	131	0,941	8	196,5	E
C	8+9	593	1,027	1799	1752	0,338	1159	0,0	A
D	10+11+12	27	1,000	250	250	0,108	223	16,2	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1914 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.

Verkehrsdaten: Datum: Analyse
 Uhrzeit: MSP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	487	738	1,000	738	0,023	0,977	0,651
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,332	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,168	1,000	---
B	4 (4)	1406	166	1,000	104	0,901	---	---
	5 (3)	1385	156	1,000	102	0,010	0,990	0,647
	6 (2)	718	499	1,000	499	0,564	0,436	---
C	7 (2)	850	488	1,000	488	0,334	0,666	0,651
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,275	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
D	10 (4)	1664	117	1,000	33	0,030	---	---
	11 (3)	1515	130	1,000	85	0,000	1,000	0,651
	12 (2)	485	663	1,000	663	0,035	0,965	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	17	1,000	738	738	0,023	721	5,0	A
	2	585	1,021	1800	1762	0,332	1177	0,0	A
	3	265	1,013	1600	1579	0,168	1314	0,0	A
B	4	92	1,022	104	102	0,901	10	201,8	E
	5	1	1,000	102	102	0,010	101	35,7	D
	6	280	1,005	499	497	0,564	217	16,5	B
C	7	163	1,000	488	488	0,334	325	11,1	B
	8	483	1,026	1800	1755	0,275	1272	0,0	A
	9	4	1,000	1600	1600	0,003	1596	0,0	A
D	10	1	1,000	33	33	0,030	32	112,6	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	23	1,022	663	649	0,035	626	5,7	A
A	2+3	850	1,019	1733	1701	0,500	851	0,0	A
B	4+5	93	1,022	105	103	0,901	10	200,2	E
C	8+9	487	1,026	1798	1753	0,278	1266	0,0	A
D	10+11+12	24	1,021	373	365	0,066	341	10,6	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K6	585	1873	66	66	1394	0,420	0,744	0,428	5,862		9,278	1,068	59	5,4	A	
2	K8	734	1918	66	49	1065	0,689	0,556	1,533	14,746		20,164	1,043	126	19,6	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K7	132	1956	10	10	239	0,552	0,122	0,753	3,859		6,631	1,023	41	48,5	C	
9	K9	4	2000	10	10	244	0,016	0,122	0,009	0,097		0,537	1,000	3	34,9	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1455				2943											
gew. Mittelwert:							0,566									16,5	
Maximum:							0,689							126	48,5	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K6	865	1936	65	65	1419	0,609	0,733	1,009	11,435		16,206	1,033	100	8,3	A	
2	K8	584	1903	65	40	867	0,674	0,456	1,400	12,868		17,929	1,051	113	25,1	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K7	163	1982	11	11	264	0,617	0,133	1,014	4,862		7,973	1,009	48	50,6	D	
9	K9	67	2000	11	11	267	0,251	0,133	0,190	1,692		3,528	1,000	21	37,5	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1679				2817											
gew. Mittelwert:							0,618								19,4		
Maximum:							0,674							113	50,6	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K3															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	234	1944	26	26	583	0,401	0,300	0,393	5,049		8,219	1,029	51	27,5	B	
2	K5	371	1916	26	25	554	0,670	0,289	1,359	9,538		13,895	1,044	87	37,1	C	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	711	1933	34	34	752	0,946	0,389	15,951	33,135		41,256	1,035	256	103,0	E	
9	K3	130	1920	34	53	1152	0,113	0,600	0,071	1,465		3,173	1,042	20	7,9	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K4	158	1923	18	18	406	0,389	0,211	0,372	3,767		6,506	1,040	41	33,8	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1604				3447											
gew. Mittelwert:							0,680								62,2		
Maximum:							0,946							256	103,0	E	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K3															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		90	[s]	f _m =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1	399	1960	29	29	653	0,611	0,333	1,007	9,356		13,672	1,020	84	30,7	B	
2	K5	314	1989	29	32	729	0,431	0,367	0,448	6,352		9,908	1,006	60	23,6	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	589	1929	31	31	686	0,859	0,356	5,648	19,309		25,509	1,037	159	56,6	D	
9	K3	163	1936	31	51	1119	0,146	0,578	0,095	1,974		3,957	1,033	25	9,1	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K4	260	1953	18	16	369	0,705	0,189	1,617	7,699		11,614	1,024	71	49,9	C	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1725				3556											
gew. Mittelwert:							0,633									39,1	
Maximum:							0,859							159	56,6	D	

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1792 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: Analyse
 Uhrzeit: MSP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	1078	377	1,000	377	0,000	1,000	0,993
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,399	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1241	208	1,000	206	0,000	---	---
	5 (3)	1780	90	1,000	89	0,022	0,978	0,971
	6 (2)	698	512	1,000	512	0,016	0,984	---
C	7 (2)	700	579	1,000	579	0,007	0,993	0,993
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,690	1,000	---
D	10 (4)	1251	205	1,000	196	0,000	---	---
	11 (3)	1243	191	1,000	189	0,000	1,000	0,993
	12 (2)	539	621	1,000	621	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	695	1,033	1800	1742	0,399	1047	0,0	A
	3	5	1,000	1600	1600	0,003	1595	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	2	1,000	89	89	0,022	87	41,3	D
	6	8	1,000	512	512	0,016	504	7,1	A
C	7	4	1,000	579	579	0,007	575	6,3	A
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	1078	1,024	1600	1563	0,690	485	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	700	1,033	1800	1743	0,402	1043	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	1078	1,024	1600	1563	0,690	485	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									D

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 2001 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: Analyse
 Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	902	460	1,000	460	0,000	1,000	0,997
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,611	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
B	4 (4)	1536	139	1,000	139	0,000	---	---
	5 (3)	1987	67	1,000	67	0,075	0,925	0,923
	6 (2)	1084	319	1,000	319	0,025	0,975	---
C	7 (2)	1085	374	1,000	374	0,003	0,997	0,997
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,573	1,000	---
D	10 (4)	1549	137	1,000	123	0,000	---	---
	11 (3)	1537	126	1,000	126	0,000	1,000	0,997
	12 (2)	451	691	1,000	691	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	1083	1,016	1800	1772	0,611	689	0,0	A
	3	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	5	1,000	67	67	0,075	62	58,0	E
	6	8	1,000	319	319	0,025	311	11,6	B
C	7	1	1,000	374	374	0,003	373	9,7	A
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	902	1,017	1600	1573	0,573	671	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	1085	1,016	1800	1772	0,612	687	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	902	1,017	1600	1573	0,573	671	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	845	1917	49	52	1270	0,665	0,663	1,347	12,682		17,707	1,043	111	12,0	A	
2	K5g	1045	1905	49	49	1191	0,878	0,625	8,266	27,558		34,964	1,050	220	37,5	C	
3	K5l	77	1954	49	49	1221	0,063	0,625	0,037	0,705		1,890	1,023	12	6,0	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2l	43	1933	15	14	362	0,119	0,188	0,075	0,869		2,184	1,035	14	27,8	B	
9	K2r	57	1939	15	14	364	0,157	0,188	0,104	1,164		2,687	1,032	17	28,2	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2067				4408											
gew. Mittelwert:							0,725								25,4		
Maximum:							0,878							220	37,5	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	1046	1957	49	49	1223	0,855	0,625	6,156	24,887		31,925	1,022	196	30,2		B
2	K5g	905	1927	49	49	1204	0,751	0,625	2,295	16,514		22,247	1,038	139	17,5		A
3	K5l	109	2000	49	49	1250	0,087	0,625	0,053	1,014		2,434	1,000	15	6,1		A
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	kK2l	61	2000	15	14	375	0,163	0,188	0,109	1,245		2,819	1,000	17	28,3		B
9	K2r	123	2000	15	14	375	0,328	0,188	0,281	2,647		4,943	1,000	30	30,8		B
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2244				4427											
gew. Mittelwert:							0,728								23,9		
Maximum:							0,855							196	30,8		B

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K9															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80 [s]		f _m =		1,100 [-]		T =		1,0 [h]							
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K2	116	1913	12	12	311	0,373	0,163	0,346	2,644		4,938	1,045	31	33,9	B	
2	K8l	131	1848	12	12	300	0,436	0,163	0,457	3,081		5,557	1,082	36	35,7	C	
3	K8g+r	75	1908	12	12	310	0,242	0,163	0,181	1,634		3,437	1,048	22	31,3	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K4	209	1986	12	11	298	0,702	0,150	1,567	5,979		9,429	1,007	57	51,2	D	
9	K5	688	1863	12	45	1072	0,642	0,575	1,187	11,488		16,270	1,073	105	15,4	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K1l	57	1776	41	9	222	0,257	0,125	0,196	1,341		2,975	1,126	20	34,8	B	
16	K1g	644	1917	41	41	1006	0,640	0,525	1,173	11,410		16,175	1,043	101	17,8	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1920				3519											
gew. Mittelwert:						0,590										23,8	
Maximum:						0,702								105		51,2 D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		18211																
Stadt:		Betzdorf																
Knotenpunkt:		K9																
Zeitabschnitt:		ASP																
Bearbeiter:		AB																
t _U =		80 [s]		f _{in} =		1,100 [-]		T =		1,0 [h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Ktz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																		
1	K2	72	1939	12	12	315	0,228	0,163	0,167	1,559		3,321	1,031	21	31,1	B		
2	K8l	71	1975	12	12	321	0,221	0,163	0,160	1,531		3,277	1,013	20	30,9	B		
3	K8g+r	34	1948	12	12	317	0,107	0,163	0,067	0,711		1,901	1,026	12	29,3	B		
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	K4	37	1885	12	11	283	0,131	0,150	0,084	0,797		2,056	1,061	13	30,5	B		
9	K5	863	1932	12	44	1086	0,794	0,563	3,202	18,369		24,416	1,035	152	24,5	B		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	K1l	13	2000	41	10	275	0,047	0,138	0,027	0,278		1,022	1,000	6	30,3	B		
16	K1g	931	1944	41	41	1020	0,912	0,525	12,733	31,595		39,526	1,029	244	62,2	D		
17																		
18																		
19																		
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:		2021				3617												
gew. Mittelwert:						0,780										42,6		
Maximum:						0,912								244		62,2		D

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	514	1921	32	31	769	0,669	0,400	1,360	10,716		15,335	1,041	96	26,0	B	
2	K5	505	1821	32	32	751	0,672	0,413	1,384	10,507		15,080	1,098	99	25,7	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	7	1514	8	8	170	0,041	0,113	0,024	0,162		0,731	1,321	6	32,2	B	
9	K4	106	1967	8	8	221	0,479	0,113	0,547	2,757		5,100	1,017	31	42,2	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	74	1930	11	11	289	0,256	0,150	0,195	1,649		3,460	1,036	22	32,5	B	
16	K2r	75	1748	11	11	262	0,286	0,150	0,228	1,709		3,553	1,144	24	33,3	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	202	1974	11	11	296	0,682	0,150	1,412	5,662		9,019	1,013	55	49,4	C	
21	K8g	33	2000	11	11	300	0,110	0,150	0,069	0,703		1,885	1,000	11	30,2	B	
22	K8r	3	1538	11	11	231	0,013	0,150	0,007	0,064		0,421	1,300	3	29,1	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1519				3290											
gew. Mittelwert:							0,603								31,0		
Maximum:							0,682							99	49,4	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g	599	1937	30	29	726	0,825	0,375	4,047	16,091		21,751	1,033	135	42,7	C	
2	K5	585	1906	30	32	786	0,744	0,413	2,142	13,162		18,280	1,049	115	29,7	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	8	2000	9	7	200	0,040	0,100	0,023	0,184		0,788	1,000	5	32,9	B	
9	K4	151	1942	9	9	243	0,622	0,125	1,035	4,219		7,117	1,030	44	48,6	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	158	1989	14	14	373	0,424	0,188	0,433	3,532		6,184	1,006	37	32,9	B	
16	K2r	206	1983	14	14	372	0,554	0,188	0,767	4,917		8,046	1,009	49	36,9	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	153	1977	9	9	247	0,619	0,125	1,022	4,247		7,154	1,012	43	48,1	C	
21	K8g	53	2000	9	9	250	0,212	0,125	0,152	1,210		2,762	1,000	17	33,6	B	
22	K8r	12	1860	9	9	233	0,052	0,125	0,030	0,265		0,991	1,075	6	31,3	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1925				3430											
gew. Mittelwert:							0,681									37,8	
Maximum:							0,825							135	48,6	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	250	1931	36	48	1182	0,211	0,613	0,151	2,624		4,910	1,036	31	7,4	A	
2	K5g	281	1852	36	31	741	0,379	0,400	0,357	4,774		7,857	1,080	51	18,7	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	127	1921	7	13	336	0,378	0,175	0,353	2,847		5,227	1,041	33	32,9	B	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	318	1893	23	22	544	0,584	0,288	0,886	6,937		10,654	1,057	68	30,3	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		976				2803											
gew. Mittelwert:							0,403								21,4		
Maximum:							0,584							68	32,9	B	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	316	1949	35	46	1145	0,276	0,588	0,218	3,675		6,380	1,026	39	8,8	A	
2	K5g	251	1931	35	31	772	0,325	0,400	0,278	4,124		6,990	1,036	43	17,8	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	195	1933	8	11	290	0,673	0,150	1,339	5,436		8,725	1,035	54	48,8	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	387	1928	23	24	603	0,642	0,313	1,176	8,573		12,705	1,037	79	30,7	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1149				2810											
gew. Mittelwert:							0,477								24,9		
Maximum:							0,673							79	48,8	C	

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse*
Uhrzeit: 7:15-8:15

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1357 Fz/h
1387 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	621	1,024	636	55	1195	1,000	1195
2	18	1,000	18	668	695	1,000	695
3	690	1,021	705	22	1225	1,000	1225
4	28	1,000	28	721	656	1,000	656

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1167	546	6,6	A
2	695	677	5,3	A
3	1200	510	7,0	A
4	656	628	5,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	694	nicht ausgelastet
2	23	nicht ausgelastet
3	664	nicht ausgelastet
4	6	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse*
Uhrzeit: 15:30-16:30

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1639 Fz/h
1662 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	718	1,019	732	110	1147	1,000	1147
2	68	1,000	68	773	618	1,000	618
3	777	1,012	786	45	1204	1,000	1204
4	76	1,000	76	767	622	1,000	622

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1125	407	8,8	A
2	618	550	6,5	A
3	1191	414	8,7	A
4	622	546	6,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	733	nicht ausgelastet
2	69	nicht ausgelastet
3	796	nicht ausgelastet
4	64	nicht ausgelastet

HBS-Nachweise PROGNOSE 2030 P0-Fall**Ergebnisse der Nachweise nach HBS 2015****Knotenpunkt**

			Seite
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	Vorfahrt	1
K2	L288 Steinerother Str. / Hel- lerstr.	LSA	3
K3	L280 Friedrichstr. / L288 Steinerother Str.	LSA	5
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara- Tunnel	Vorfahrt	7
K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	9
K9	B62 Siegener Str. / Struthofstr.	LSA	11
K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	13
K11	B62 Siegener Str. / L280 Jun- genthaler Str.	LSA	15
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	17

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1700 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
 Uhrzeit: *MSP*

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: *D*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	623	632	1,000	632	0,011	0,989	0,692
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,234	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,120	1,000	---
B	4 (4)	1345	180	1,000	118	1,115	---	---
	5 (3)	1323	171	1,000	118	0,008	0,992	0,688
	6 (2)	497	654	1,000	654	0,194	0,806	---
C	7 (2)	591	656	1,000	656	0,300	0,700	0,692
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,354	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
D	10 (4)	1449	157	1,000	87	0,058	---	---
	11 (3)	1416	150	1,000	104	0,029	0,971	0,678
	12 (2)	622	561	1,000	561	0,036	0,964	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	7	1,000	632	632	0,011	625	5,8	A
	2	403	1,047	1800	1719	0,234	1316	0,0	A
	3	188	1,021	1600	1567	0,120	1379	0,0	A
B	4	128	1,027	118	115	1,115	-13	406,8	F
	5	1	1,000	118	118	0,008	117	30,8	D
	6	126	1,008	654	649	0,194	523	6,9	A
C	7	196	1,005	656	653	0,300	457	7,9	A
	8	621	1,027	1800	1752	0,354	1131	0,0	A
	9	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
D	10	5	1,000	87	87	0,058	82	44,0	D
	11	3	1,000	104	104	0,029	101	35,8	D
	12	20	1,000	561	561	0,036	541	6,7	A
A	2+3	591	1,039	1732	1667	0,354	1076	0,0	A
B	4+5	129	1,027	119	116	1,115	-13	405,7	F
C	8+9	623	1,027	1799	1752	0,356	1129	0,0	A
D	10+11+12	28	1,000	229	229	0,122	201	17,9	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 2009 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.

Verkehrsdaten: Datum: P0 / Planung
 Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	511	718	1,000	718	0,025	0,975	0,616
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,348	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,176	1,000	---
B	4 (4)	1475	151	1,000	90	1,105	---	---
	5 (3)	1453	142	1,000	88	0,011	0,989	0,611
	6 (2)	753	478	1,000	478	0,618	0,382	---
C	7 (2)	892	466	1,000	466	0,368	0,632	0,616
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,290	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
D	10 (4)	1746	104	1,000	24	0,041	---	---
	11 (3)	1590	117	1,000	72	0,000	1,000	0,616
	12 (2)	509	644	1,000	644	0,037	0,963	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	18	1,000	718	718	0,025	700	5,1	A
	2	614	1,020	1800	1765	0,348	1151	0,0	A
	3	278	1,013	1600	1580	0,176	1302	0,0	A
B	4	97	1,021	90	88	1,105	-9	436,7	F
	5	1	1,000	88	88	0,011	87	41,6	D
	6	294	1,005	478	476	0,618	182	19,6	B
C	7	171	1,003	466	464	0,368	293	12,3	B
	8	507	1,030	1800	1748	0,290	1241	0,0	A
	9	4	1,000	1600	1600	0,003	1596	0,0	A
D	10	1	1,000	24	24	0,041	23	153,8	E
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	24	1,000	644	644	0,037	620	5,8	A
A	2+3	892	1,017	1733	1703	0,524	811	0,0	A
B	4+5	98	1,020	90	89	1,105	-9	434,9	F
C	8+9	511	1,029	1798	1747	0,293	1236	0,0	A
D	10+11+12	25	1,000	320	320	0,078	295	12,2	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		90	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K6	614	1874	66	66	1395	0,440	0,744	0,468	6,303		9,845	1,067	63	5,6	A	^4
2	K8	771	1917	66	49	1065	0,724	0,556	1,897	16,226		21,909	1,043	137	21,3	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K7	138	1957	10	10	239	0,577	0,122	0,840	4,098		6,954	1,022	43	49,9	C	
9	K9	4	2000	10	10	244	0,016	0,122	0,009	0,097		0,537	1,000	3	34,9	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1527				2944											
gew. Mittelwert:							0,595									17,6	
Maximum:							0,724							137	49,9	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K2															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		90	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K6	908	1935	65	65	1419	0,640	0,733	1,178	12,584		17,589	1,034	109	9,0	A	
2	K8	613	1902	65	40	867	0,707	0,456	1,702	14,012		19,294	1,051	122	26,7	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K7	171	1983	11	11	264	0,647	0,133	1,171	5,226		8,452	1,009	51	52,9	D	
9	K9	70	2000	11	11	267	0,263	0,133	0,202	1,774		3,653	1,000	22	37,8	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1762				2816											
gew. Mittelwert:							0,649								20,6		
Maximum:							0,707							122	52,9	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K3															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		90	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	245	1946	26	26	584	0,420	0,300	0,427	5,331		8,589	1,028	53	27,9	B	
2	K5	390	1916	26	25	554	0,705	0,289	1,648	10,353		14,893	1,044	93	39,3	C	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	747	1932	34	34	751	0,994	0,389	25,135	43,741		53,072	1,035	330	147,8	E	
9	K3	136	1924	34	53	1154	0,118	0,600	0,074	1,538		3,288	1,040	21	8,0	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K4	166	1927	18	18	407	0,408	0,211	0,405	3,987		6,805	1,038	42	34,2	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1684				3450											
gew. Mittelwert:							0,715									82,7	
Maximum:							0,994							330	147,8	E	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K3															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		90	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1	419	1962	29	29	654	0,641	0,333	1,169	10,048		14,521	1,019	89	31,9	B	
2	K5	330	1989	29	32	729	0,452	0,367	0,493	6,757		10,425	1,005	63	24,1	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	618	1930	31	31	686	0,901	0,356	9,053	23,700		30,569	1,036	190	75,0	E	
9	K3	172	1939	31	51	1120	0,154	0,578	0,102	2,094		4,135	1,031	26	9,1	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K4	273	1955	18	16	369	0,739	0,189	1,981	8,416		12,509	1,023	77	53,7	D	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1812				3559											
gew. Mittelwert:							0,664									46,3	
Maximum:							0,901							190	75,0	E	

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1881 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
 Uhrzeit: *MSP*

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: *D*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	1132	354	1,000	354	0,000	1,000	0,992
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,419	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1303	191	1,000	190	0,000	---	---
	5 (3)	1868	79	1,000	79	0,027	0,973	0,966
	6 (2)	732	490	1,000	490	0,017	0,983	---
C	7 (2)	735	557	1,000	557	0,008	0,992	0,992
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,724	1,000	---
D	10 (4)	1313	188	1,000	179	0,000	---	---
	11 (3)	1305	175	1,000	174	0,000	1,000	0,992
	12 (2)	566	601	1,000	601	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	730	1,033	1800	1742	0,419	1013	0,0	A
	3	5	1,000	1600	1600	0,003	1595	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	2	1,000	79	79	0,027	77	47,0	E
	6	8	1,000	490	490	0,017	482	7,5	A
C	7	4	1,000	557	557	0,008	552	6,5	A
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	1132	1,024	1600	1563	0,724	431	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	735	1,033	1800	1743	0,422	1008	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	1132	1,024	1600	1563	0,724	431	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 2101 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
 Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerververkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	947	437	1,000	437	0,000	1,000	0,997
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,642	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
B	4 (4)	1613	125	1,000	125	0,000	---	---
	5 (3)	2086	58	1,000	58	0,090	0,910	0,907
	6 (2)	1138	299	1,000	299	0,028	0,972	---
C	7 (2)	1139	351	1,000	351	0,003	0,997	0,997
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,602	1,000	---
D	10 (4)	1626	123	1,000	108	0,000	---	---
	11 (3)	1614	113	1,000	113	0,000	1,000	0,997
	12 (2)	474	673	1,000	673	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	1137	1,016	1800	1772	0,642	635	0,0	A
	3	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	5	1,000	58	58	0,090	53	67,9	E
	6	8	1,000	299	299	0,028	290	12,4	B
C	7	1	1,000	351	351	0,003	350	10,3	B
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	947	1,017	1600	1573	0,602	626	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	1139	1,016	1800	1772	0,643	633	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	947	1,017	1600	1573	0,602	626	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	888	1916	49	52	1269	0,700	0,663	1,638	14,052		19,341	1,044	121	13,1	A	
2	K5g	1097	1905	49	49	1190	0,922	0,625	15,796	37,354		45,978	1,050	290	61,0	D	
3	K5l	81	1957	49	49	1223	0,066	0,625	0,039	0,743		1,960	1,022	12	6,0	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2l	45	1935	15	14	363	0,124	0,188	0,079	0,911		2,257	1,033	14	27,8	B	
9	K2r	60	1299	15	14	244	0,246	0,188	0,185	1,321		2,943	1,540	27	30,4	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15					18												
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2171				4289											
gew. Mittelwert:							0,764									37,9	
Maximum:							0,922							290	61,0	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	1099	1956	49	49	1222	0,899	0,625	11,418	32,321		40,342	1,023	248	46,5	C	
2	K5g	950	1927	49	49	1204	0,789	0,625	3,074	18,689		24,788	1,038	154	20,3	B	
3	K5l	114	2000	49	49	1250	0,091	0,625	0,056	1,063		2,518	1,000	15	6,1	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	kK2l	64	2000	15	14	375	0,171	0,188	0,115	1,309		2,924	1,000	18	28,4	B	
9	K2r	129	2000	15	14	375	0,344	0,188	0,303	2,793		5,151	1,000	31	31,1	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2356				4427											
gew. Mittelwert:							0,765									32,6	
Maximum:							0,899							248	46,5	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K9															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz} [Kfz/h]	q_s [Kfz/h]	t_F [s]	t_F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	f_{SV} [-]	L_s [m]	t_w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K2	123	1918	12	12	312	0,395	0,163	0,381	2,827		5,199	1,043	33	34,4	B	
2	K8l	138	1844	12	12	300	0,461	0,163	0,508	3,284		5,840	1,085	38	36,4	C	
3	K8g+r	79	1913	12	12	311	0,254	0,163	0,193	1,727		3,581	1,046	22	31,5	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K4	219	1986	12	11	298	0,735	0,150	1,894	6,543		10,152	1,007	61	55,4	D	
9	K5	722	1863	12	45	1071	0,674	0,575	1,409	12,543		17,539	1,074	113	16,5	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K1l	60	1786	41	9	223	0,269	0,125	0,209	1,416		3,095	1,120	21	35,1	C	
16	K1g	676	1916	41	41	1006	0,672	0,525	1,392	12,419		17,391	1,044	109	18,9	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2017				3520											
gew. Mittelwert:							0,620									25,1	
Maximum:							0,735							113	55,4	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K9															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K2	75	1942	12	12	316	0,238	0,163	0,177	1,628		3,429	1,030	21	31,2	B	
2	K8l	75	1976	12	12	321	0,234	0,163	0,172	1,623		3,421	1,012	21	31,1	B	
3	K8g+r	36	1951	12	12	317	0,114	0,163	0,071	0,754		1,979	1,025	12	29,4	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K4	39	1891	12	11	284	0,138	0,150	0,089	0,841		2,135	1,058	14	30,6	B	
9	K5	906	1931	12	44	1086	0,834	0,563	4,710	21,304		27,817	1,036	173	30,0	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K1l	14	2000	41	10	275	0,051	0,138	0,030	0,300		1,072	1,000	6	30,4	B	
16	K1g	978	1943	41	41	1020	0,959	0,525	22,980	43,768		53,103	1,029	328	99,3	E	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2123				3619											
gew. Mittelwert:							0,819								62,0		
Maximum:							0,959							328	99,3	E	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Ktz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	540	1923	32	31	769	0,702	0,400	1,644	11,656		16,473	1,040	103	27,7	B	
2	K5	530	1821	32	32	751	0,706	0,413	1,677	11,438		16,210	1,098	107	27,5	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	7	1514	8	8	170	0,041	0,113	0,024	0,162		0,731	1,321	6	32,2	B	
9	K4	111	1968	8	8	221	0,501	0,113	0,602	2,922		5,334	1,016	33	43,2	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	78	1933	11	11	290	0,269	0,150	0,209	1,745		3,608	1,035	22	32,7	B	
16	K2r	79	1742	11	11	261	0,302	0,150	0,248	1,811		3,710	1,148	26	33,7	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	212	1975	11	11	296	0,716	0,150	1,693	6,179		9,686	1,013	59	53,0	D	
21	K8g	35	2000	11	11	300	0,117	0,150	0,074	0,746		1,965	1,000	12	30,3	B	
22	K8r	3	1538	11	11	231	0,013	0,150	0,007	0,064		0,421	1,300	3	29,1	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1595				3290											
gew. Mittelwert:							0,633									32,7	
Maximum:							0,716							107	53,0	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g	629	1938	30	29	727	0,866	0,375	6,177	19,112		25,280	1,032	157	53,7	D	
2	K5	615	1905	30	32	786	0,783	0,413	2,838	14,694		20,103	1,050	127	33,4	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	8	2000	9	7	200	0,040	0,100	0,023	0,184		0,788	1,000	5	32,9	B	
9	K4	158	1945	9	9	243	0,650	0,125	1,185	4,528		7,531	1,028	46	50,9	D	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	166	1989	14	14	373	0,445	0,188	0,475	3,746		6,476	1,005	39	33,4	B	
16	K2r	216	1983	14	14	372	0,581	0,188	0,865	5,242		8,472	1,008	51	38,0	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	161	1978	9	9	247	0,651	0,125	1,193	4,601		7,627	1,011	46	50,7	D	
21	K8g	56	2000	9	9	250	0,224	0,125	0,163	1,283		2,882	1,000	17	33,9	B	
22	K8r	13	1871	9	9	234	0,056	0,125	0,033	0,287		1,043	1,069	7	31,3	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2022				3432											
gew. Mittelwert:							0,715								43,0		
Maximum:							0,866							157	53,7	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	263	1929	36	48	1181	0,223	0,613	0,162	2,784		5,139	1,037	32	7,4	A	
2	K5g	295	1853	36	31	741	0,398	0,400	0,388	5,066		8,242	1,079	53	19,0	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	133	1924	7	13	337	0,395	0,175	0,382	3,001		5,445	1,039	34	33,3	B	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	334	1893	23	22	544	0,614	0,288	1,019	7,440		11,289	1,057	72	31,4	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1025				2803											
gew. Mittelwert:							0,423								21,9		
Maximum:							0,614							72	33,3	B	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	332	1947	35	45	1120	0,297	0,575	0,242	4,022		6,851	1,027	42	9,5	A	
2	K5g	264	1928	35	29	723	0,365	0,375	0,335	4,583		7,604	1,038	47	19,8	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	204	1936	8	12	315	0,648	0,163	1,190	5,434		8,723	1,033	54	45,0	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	407	1928	23	25	626	0,650	0,325	1,223	8,963		13,186	1,038	82	30,1	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1207				2784											
gew. Mittelwert:							0,490								24,7		
Maximum:							0,650							82	45,0	C	

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: 7:15-8:15

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1424 Fz/h
1455 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	652	1,025	668	58	1193	1,000	1193
2	18	1,000	18	701	671	1,000	671
3	725	1,021	740	22	1225	1,000	1225
4	29	1,000	29	756	630	1,000	630

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1164	512	7,0	A
2	671	653	5,5	A
3	1200	475	7,5	A
4	630	601	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	727	nicht ausgelastet
2	25	nicht ausgelastet
3	697	nicht ausgelastet
4	6	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: 15:30-16:30

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1721 Fz/h
1746 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	754	1,020	769	116	1142	1,000	1142
2	71	1,000	71	813	589	1,000	589
3	816	1,012	826	47	1203	1,000	1203
4	80	1,000	80	806	595	1,000	595

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1119	365	9,8	A
2	589	518	6,9	A
3	1189	373	9,6	A
4	595	515	7,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	770	nicht ausgelastet
2	72	nicht ausgelastet
3	837	nicht ausgelastet
4	67	nicht ausgelastet

HBS-Nachweise P0+-FALL

Ergebnisse der Nachweise nach HBS 2015

Knotenpunkt

			Seite
K1	L288 / Tiergartenstr. / Eisenbahnstr.	LSA	1
K2a	L288 Steinerother Str. / Hel- lerstr. Nord	Vorfahrt	3
K2b	L288 Steinerother Str. / Hel- lerstr. Süd	Vorfahrt	5
K2d	L288 neu Hellerkreisel / Hel- lerstr. Süd (Belastungen aus Bild D3, D4 = ungünstigerer Fall)	Vorfahrt	7
K4	L280 Friedrichstr. / Zufahrt Polizei / St. Barbara- Tunnel	Vorfahrt	9

Kurzfristig: Aufhebung der Koordinierung zw. K9 und K10:

K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Gewerbegebiet	LSA	11
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	LSA	13
K10	B62 Siegerner Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	LSA	15

Mittel-/langfristig: Umbau K9 als KVP:

K8	B62 Kirchener Str. / Zufahrt Ge- werbegebiet	LSA	17
K9	B62 Siegerner Str. / Struthofstr.	KVP	19

*Weitere Variante: Umbau K10 als KVP:*

K10	B62 Siegener Str. / Lindenstr. / Bahnhofstr.	KVP	21
K11	B62 Siegener Str. / L280 Jun- genthaler Str.	LSA	23
K12	B62 Wilhelmstr. / Gontermannstr.	KVP	25

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K1 LSA															
Zeitabschnitt:		MSP P0+															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g+r	591	1890	30	37	898	0,658	0,475	1,290	11,323		16,070	1,058	102	21,2	B	
2	K3g+r	623	1906	30	46	1120	0,556	0,588	0,783	9,267		13,561	1,049	85	12,6	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K3l	196	1985	12	14	372	0,527	0,188	0,678	4,605		7,633	1,008	46	35,9	C	
9	K2r	126	1972	12	15	394	0,320	0,200	0,270	2,663		4,965	1,014	30	29,8	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2g	1	2000	9	11	300	0,003	0,150	0,002	0,021		0,224	1,000	1	28,9	B	
16	K2l	128	1906	9	11	286	0,448	0,150	0,480	3,071		5,544	1,049	35	37,0	C	
17	K4	28	2000	9	6	175	0,160	0,088	0,107	0,682		1,848	1,000	11	36,0	C	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K1l	7	2000	5	5	150	0,047	0,075	0,027	0,171		0,756	1,000	5	35,0	B	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1700				3695											
gew. Mittelwert:							0,554								21,9		
Maximum:							0,658							102	37,0	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K1 LSA															
Zeitabschnitt:		ASP P0+															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Ktz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g+r	881	1949	30	41	1023	0,861	0,525	6,383	23,357		30,175	1,026	186	38,9	C	
2	K3g+r	533	1904	30	47	1142	0,467	0,600	0,526	7,106		10,867	1,051	69	10,5	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K3l	169	1991	12	11	299	0,566	0,150	0,804	4,293		7,216	1,004	43	41,3	C	
9	K2r	291	1982	12	27	694	0,420	0,350	0,427	5,354		8,618	1,009	52	22,0	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2g	1	2000	9	10	275	0,004	0,138	0,002	0,021		0,227	1,000	1	29,8	B	
16	K2l	95	1927	9	10	265	0,359	0,138	0,323	2,239		4,350	1,038	27	35,7	C	
17	K4	33	2000	9	5	150	0,220	0,075	0,159	0,849		2,148	1,000	13	38,6	C	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K1l	16	2000	5	5	150	0,107	0,075	0,066	0,398		1,288	1,000	8	36,1	C	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2019				3997											
gew. Mittelwert:							0,628									29,0	
Maximum:							0,861							186	41,3	C	

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 877 Fz/h

A-C /B
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. Hellerstr. Nord

Verkehrsdaten: Datum: P0+ /B
 Uhrzeit: MSP Planung

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,402	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,031	---
B	4 (3)	715	509	1,000	509	0,000	---
	6 (2)	715	501	1,000	501	0,275	---
C	7 (2)	739	1600	1,000	1600	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	690	1,049	1800	1716	0,402	1026	0,0	A
	3	49	1,000	1600	1600	0,031	1551	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	138	1,000	501	501	0,275	363	9,9	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	739	1,045	1786	1708	0,433	969	0,0	A
B	4+6	138	1,000	501	501	0,275	363	9,9	A
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1317 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
L 288 Steinerother Str. / Hellerstr. Nord

Verkehrsdaten: Datum: P0+ / Planung
Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,595	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,063	---
B	4 (3)	1096	333	1,000	333	0,000	---
	6 (2)	1096	315	1,000	315	0,548	---
C	7 (2)	1146	1600	1,000	1600	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	1045	1,024	1800	1758	0,595	713	0,0	A
	3	101	1,000	1600	1600	0,063	1499	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	171	1,008	315	312	0,548	141	25,3	C
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	1146	1,022	1781	1742	0,658	596	0,0	A
B	4+6	171	1,008	315	312	0,548	141	25,3	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									C

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 186 Fz/h

A-C /B
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. Hellerstr. Süd

Verkehrsdaten: Datum: P0+ /B
 Uhrzeit: MSP Planung

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	183	918	1,000	918	0,003	---
	6 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	---
C	7 (2)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,104	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	---	---	---	---	---	---	---	---
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	3	1,000	918	918	0,003	915	3,9	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	183	1,027	1800	1753	0,104	1570	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	3	1,000	918	918	0,003	915	3,9	A
C	7+8	183	1,027	1800	1753	0,104	1570	0,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 364 Fz/h

A-C /B
Knotenpunkt: L 288 Steinerother Str. Hellerstr. Süd

Verkehrsdaten: Datum: P0+ /B
 Uhrzeit: ASP Planung

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	338	773	1,000	773	0,034	---
	6 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	---
C	7 (2)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,191	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	---	---	---	---	---	---	---	---
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	26	1,000	773	773	0,034	747	4,8	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	338	1,014	1800	1774	0,191	1436	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	26	1,000	773	773	0,034	747	4,8	A
C	7+8	338	1,014	1800	1774	0,191	1436	0,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1192 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
L288 neu Hellerstraße Süd

Verkehrsdaten: Datum: P0+ /B
Uhrzeit: MSP Planung

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1188	301	1,000	301	0,013	---
	6 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	---
C	7 (2)	0	1600	1,000	1600	0,026	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,655	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	---	---	---	---	---	---	---	---
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	4	1,000	301	301	0,013	297	12,1	B
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	41	1,000	1600	1600	0,026	1559	2,3	A
	8	1147	1,028	1800	1751	0,655	604	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	4	1,000	301	301	0,013	297	12,1	B
C	7+8	1188	1,027	1800	1752	0,678	564	0,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1353 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
L288 neu Hellerstraße Süd

Verkehrsdaten: Datum: P0+ /B
Uhrzeit: MSP Planung

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1283	270	1,000	270	0,259	---
	6 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	---
C	7 (2)	0	1600	1,000	1600	0,033	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,698	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	---	---	---	---	---	---	---	---
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	70	1,000	270	270	0,259	200	17,9	B
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	52	1,000	1600	1600	0,033	1548	2,3	A
	8	1231	1,020	1800	1764	0,698	533	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	70	1,000	270	270	0,259	200	17,9	B
C	7+8	1283	1,020	1800	1765	0,727	482	0,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 1881 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
 Uhrzeit: *MSP*

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: *D*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	1132	354	1,000	354	0,000	1,000	0,992
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,419	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1303	191	1,000	190	0,000	---	---
	5 (3)	1868	79	1,000	79	0,027	0,973	0,966
	6 (2)	732	490	1,000	490	0,017	0,983	---
C	7 (2)	735	557	1,000	557	0,008	0,992	0,992
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,724	1,000	---
D	10 (4)	1313	188	1,000	179	0,000	---	---
	11 (3)	1305	175	1,000	174	0,000	1,000	0,992
	12 (2)	566	601	1,000	601	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	730	1,033	1800	1742	0,419	1013	0,0	A
	3	5	1,000	1600	1600	0,003	1595	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	2	1,000	79	79	0,027	77	47,0	E
	6	8	1,000	490	490	0,017	482	7,5	A
C	7	4	1,000	557	557	0,008	552	6,5	A
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	1132	1,024	1600	1563	0,724	431	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	735	1,033	1800	1743	0,422	1008	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	1132	1,024	1600	1563	0,724	431	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 2101 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 280 Friedrichstr. / Polizei / Tunnel

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
 Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	947	437	1,000	437	0,000	1,000	0,997
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,642	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
B	4 (4)	1613	125	1,000	125	0,000	---	---
	5 (3)	2086	58	1,000	58	0,090	0,910	0,907
	6 (2)	1138	299	1,000	299	0,028	0,972	---
C	7 (2)	1139	351	1,000	351	0,003	0,997	0,997
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,602	1,000	---
D	10 (4)	1626	123	1,000	108	0,000	---	---
	11 (3)	1614	113	1,000	113	0,000	1,000	0,997
	12 (2)	474	673	1,000	673	0,000	1,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	1137	1,016	1800	1772	0,642	635	0,0	A
	3	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	5	1,000	58	58	0,090	53	67,9	E
	6	8	1,000	299	299	0,028	290	12,4	B
C	7	1	1,000	351	351	0,003	350	10,3	B
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	947	1,017	1600	1573	0,602	626	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	1+2+3	1139	1,016	1800	1772	0,643	633	0,0	A
B	---	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	947	1,017	1600	1573	0,602	626	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									E

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	888	1916	49	52	1269	0,700	0,663	1,638	14,052		19,341	1,044	121	13,1	A	
2	K5g	1097	1905	49	49	1190	0,922	0,625	15,796	37,354		45,978	1,050	290	61,0	D	
3	K5l	81	1957	49	49	1223	0,066	0,625	0,039	0,743		1,960	1,022	12	6,0	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2l	45	1935	15	14	363	0,124	0,188	0,079	0,911		2,257	1,033	14	27,8	B	
9	K2r	60	1299	15	14	244	0,246	0,188	0,185	1,321		2,943	1,540	27	30,4	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15					18												
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2171				4289											
gew. Mittelwert:							0,764									37,9	
Maximum:							0,922							290	61,0	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	1099	1956	49	49	1222	0,899	0,625	11,418	32,321		40,342	1,023	248	46,5	C	
2	K5g	950	1927	49	49	1204	0,789	0,625	3,074	18,689		24,788	1,038	154	20,3	B	
3	K5l	114	2000	49	49	1250	0,091	0,625	0,056	1,063		2,518	1,000	15	6,1	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	kK2l	64	2000	15	14	375	0,171	0,188	0,115	1,309		2,924	1,000	18	28,4	B	
9	K2r	129	2000	15	14	375	0,344	0,188	0,303	2,793		5,151	1,000	31	31,1	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2356				4427											
gew. Mittelwert:							0,765									32,6	
Maximum:							0,899							248	46,5	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K9															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K2	123	1918	12	12	312	0,395	0,163	0,381	2,827		5,199	1,043	33	34,4	B	
2	K8l	138	1844	12	12	300	0,461	0,163	0,508	3,284		5,840	1,085	38	36,4	C	
3	K8g+r	79	1913	12	12	311	0,254	0,163	0,193	1,727		3,581	1,046	22	31,5	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K4	219	1986	12	11	298	0,735	0,150	1,894	6,543		10,152	1,007	61	55,4	D	
9	K5	722	1863	12	45	1071	0,674	0,575	1,409	12,543		17,539	1,074	113	16,5	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K1l	60	1786	41	9	223	0,269	0,125	0,209	1,416		3,095	1,120	21	35,1	C	
16	K1g	676	1916	41	41	1006	0,672	0,525	1,392	12,419		17,391	1,044	109	18,9	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2017				3520											
gew. Mittelwert:							0,620									25,1	
Maximum:							0,735							113	55,4	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K9															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K2	75	1942	12	12	316	0,238	0,163	0,177	1,628		3,429	1,030	21	31,2	B	
2	K8l	75	1976	12	12	321	0,234	0,163	0,172	1,623		3,421	1,012	21	31,1	B	
3	K8g+r	36	1951	12	12	317	0,114	0,163	0,071	0,754		1,979	1,025	12	29,4	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K4	39	1891	12	11	284	0,138	0,150	0,089	0,841		2,135	1,058	14	30,6	B	
9	K5	906	1931	12	44	1086	0,834	0,563	4,710	21,304		27,817	1,036	173	30,0	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K1l	14	2000	41	10	275	0,051	0,138	0,030	0,300		1,072	1,000	6	30,4	B	
16	K1g	978	1943	41	41	1020	0,959	0,525	22,980	43,768		53,103	1,029	328	99,3	E	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2123				3619											
gew. Mittelwert:							0,819								62,0		
Maximum:							0,959							328	99,3	E	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Ktz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g	539	1922	32	31	769	0,701	0,400	1,632	11,618		16,427	1,040	103	27,6	B	
2	K5	531	1821	32	32	751	0,707	0,413	1,689	11,475		16,255	1,098	107	27,6	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	7	1514	8	7	151	0,046	0,100	0,027	0,167		0,745	1,321	6	33,2	B	
9	K4	111	1968	8	7	197	0,564	0,100	0,788	3,141		5,642	1,016	34	48,8	C	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	78	1933	11	11	290	0,269	0,150	0,209	1,745		3,608	1,035	22	32,7	B	
16	K2r	79	1742	11	11	261	0,302	0,150	0,248	1,811		3,710	1,148	26	33,7	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	212	1975	11	12	321	0,661	0,163	1,266	5,686		9,051	1,013	55	45,6	C	
21	K8g	35	2000	11	12	325	0,108	0,163	0,067	0,730		1,936	1,000	12	29,3	B	
22	K8r	3	1538	11	12	250	0,012	0,163	0,007	0,063		0,416	1,300	3	28,2	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1595				3315											
gew. Mittelwert:							0,630									32,1	
Maximum:							0,707							107	48,8	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K10															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g	629	1938	30	30	751	0,838	0,388	4,621	17,298		23,166	1,032	143	44,4	C	
2	K5	615	1905	30	33	810	0,760	0,425	2,391	13,995		19,274	1,050	121	30,2	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	8	2000	9	7	200	0,040	0,100	0,023	0,184		0,788	1,000	5	32,9	B	
9	K4	158	1945	9	9	243	0,650	0,125	1,185	4,528		7,531	1,028	46	50,9	D	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K2l+g	166	1989	14	13	348	0,477	0,175	0,545	3,866		6,640	1,005	40	35,3	C	
16	K2r	216	1983	14	13	347	0,622	0,175	1,050	5,494		8,801	1,008	53	41,4	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	K8l	161	1978	9	9	247	0,651	0,125	1,193	4,601		7,627	1,011	46	50,7	D	
21	K8g	56	2000	9	9	250	0,224	0,125	0,163	1,283		2,882	1,000	17	33,9	B	
22	K8r	13	1871	9	9	234	0,056	0,125	0,033	0,287		1,043	1,069	7	31,3	B	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2022				3430											
gew. Mittelwert:							0,707									39,6	
Maximum:							0,838							143	50,9	D	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
t _{ij} =		80	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	887	1916	50	54	1317	0,673	0,688	1,409	12,880		17,943	1,044	112	11,1	A	
2	K5g	1097	1905	50	51	1238	0,886	0,650	9,442	29,563		37,234	1,050	235	39,0	C	
3	K5l	81	1957	50	51	1272	0,064	0,650	0,038	0,695		1,871	1,022	11	5,2	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2l	45	1935	14	12	315	0,143	0,163	0,093	0,951		2,326	1,033	14	29,8	B	
9	K2r	60	1299	14	12	211	0,284	0,163	0,226	1,397		3,065	1,540	28	33,3	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2170				4352											
gew. Mittelwert:							0,736								26,0		
Maximum:							0,886							235	39,0	C	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K8															
Zeitabschnitt:		ASP															
Bearbeiter:		AB															
t _U =		80	[s]	f _m =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	1099	1956	50	52	1296	0,848	0,663	5,676	24,489		31,471	1,023	193	26,2	B	
2	K5g	950	1927	50	52	1277	0,744	0,663	2,185	16,238		21,923	1,038	137	15,1	A	
3	K5l	114	2000	50	52	1325	0,086	0,663	0,052	0,959		2,341	1,000	14	5,0	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	kK2l	64	2000	14	12	325	0,197	0,163	0,138	1,368		3,019	1,000	18	30,5	B	
9	K2r	129	2000	14	12	325	0,397	0,163	0,385	2,951		5,375	1,000	32	34,3	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2356				4547											
gew. Mittelwert:							0,727								21,3		
Maximum:							0,848							193	34,3	B	

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *K9 Prognose*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *MSP*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *2016 Fz/h*
2079 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	122	1,029	126	901	528	1,000	528
2	941	1,032	972	114	1144	1,000	1144
3	217	1,039	226	1009	454	1,000	454
4	736	1,028	757	389	912	1,000	912

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	513	391	9,2	A
2	1108	167	20,5	C
3	437	220	16,3	B
4	887	151	22,7	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	245	nicht ausgelastet
2	913	nicht ausgelastet
3	76	nicht ausgelastet
4	846	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *K9 Prognose*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *ASP*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *2123 Fz/h*
2161 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	76	1,020	78	1083	405	1,000	405
2	945	1,021	965	46	1204	1,000	1204
3	110	1,009	111	990	467	1,000	467
4	992	1,016	1008	116	1142	1,000	1142

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	397	321	11,2	B
2	1180	235	14,9	B
3	463	353	10,2	B
4	1123	131	25,1	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	42	nicht ausgelastet
2	1115	nicht ausgelastet
3	21	nicht ausgelastet
4	985	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *K 10 Prognose*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *MSP*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1644 Fz/h*
1701 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	157	1,051	165	776	616	1,000	616
2	641	1,047	671	88	1166	1,000	1166
3	251	1,010	254	713	662	1,000	662
4	595	1,028	612	362	934	1,000	934

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	586	429	8,4	A
2	1114	473	7,6	A
3	656	405	8,9	A
4	908	313	11,4	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	198	nicht ausgelastet
2	853	nicht ausgelastet
3	47	nicht ausgelastet
4	604	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *K 10 Prognose*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *ASP*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *2123 Fz/h*
2160 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	382	1,004	384	813	590	1,000	590
2	773	1,025	793	175	1091	1,000	1091
3	230	1,007	232	901	528	1,000	528
4	738	1,019	752	380	919	1,000	919

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	587	205	17,3	B
2	1064	291	12,2	B
3	524	294	12,2	B
4	902	164	21,0	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	319	nicht ausgelastet
2	1022	nicht ausgelastet
3	66	nicht ausgelastet
4	753	nicht ausgelastet

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1g	263	1929	36	48	1181	0,223	0,613	0,162	2,784		5,139	1,037	32	7,4	A	
2	K5g	295	1853	36	31	741	0,398	0,400	0,388	5,066		8,242	1,079	53	19,0	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	133	1924	7	13	337	0,395	0,175	0,382	3,001		5,445	1,039	34	33,3	B	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	334	1893	23	22	544	0,614	0,288	1,019	7,440		11,289	1,057	72	31,4	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1025				2803											
gew. Mittelwert:							0,423								21,9		
Maximum:							0,614							72	33,3	B	

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		18211															
Stadt:		Betzdorf															
Knotenpunkt:		K11															
Zeitabschnitt:		MSP															
Bearbeiter:		AB															
$t_{ij} =$		80	[s]	$f_{in} =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_s	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1g	332	1947	35	45	1120	0,297	0,575	0,242	4,022		6,851	1,027	42	9,5	A	
2	K5g	264	1928	35	29	723	0,365	0,375	0,335	4,583		7,604	1,038	47	19,8	A	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K1l	204	1936	8	12	315	0,648	0,163	1,190	5,434		8,723	1,033	54	45,0	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K7l	407	1928	23	25	626	0,650	0,325	1,223	8,963		13,186	1,038	82	30,1	B	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1207				2784											
gew. Mittelwert:							0,490								24,7		
Maximum:							0,650							82	45,0	C	

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: 7:15-8:15

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 1424 Fz/h
1455 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	652	1,025	668	58	1193	1,000	1193
2	18	1,000	18	701	671	1,000	671
3	725	1,021	740	22	1225	1,000	1225
4	29	1,000	29	756	630	1,000	630

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1164	512	7,0	A
2	671	653	5,5	A
3	1200	475	7,5	A
4	630	601	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	727	nicht ausgelastet
2	25	nicht ausgelastet
3	697	nicht ausgelastet
4	6	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: K12

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: 15:30-16:30

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: D

Knotenverkehrsstärke: 1721 Fz/h
1746 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

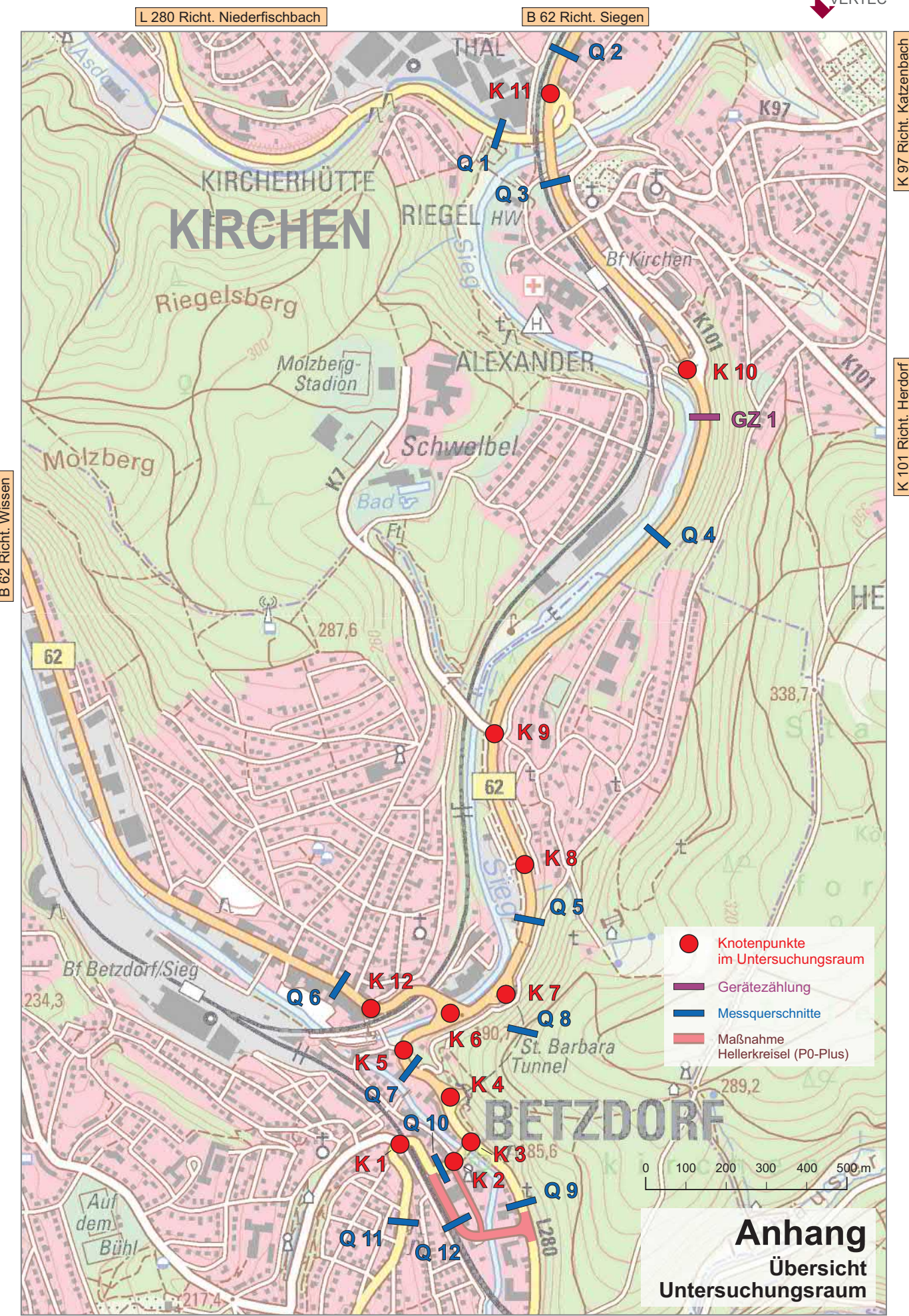
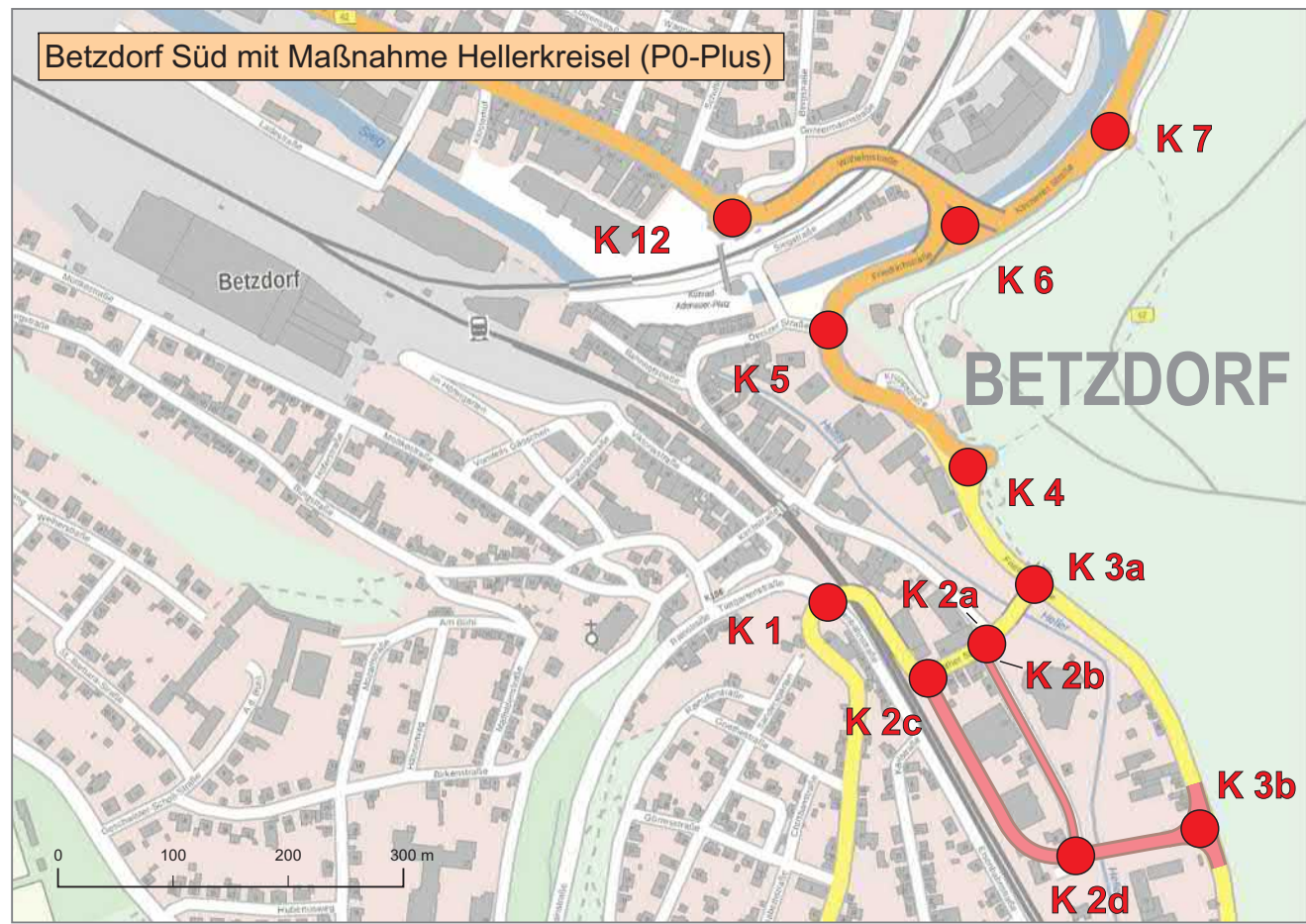
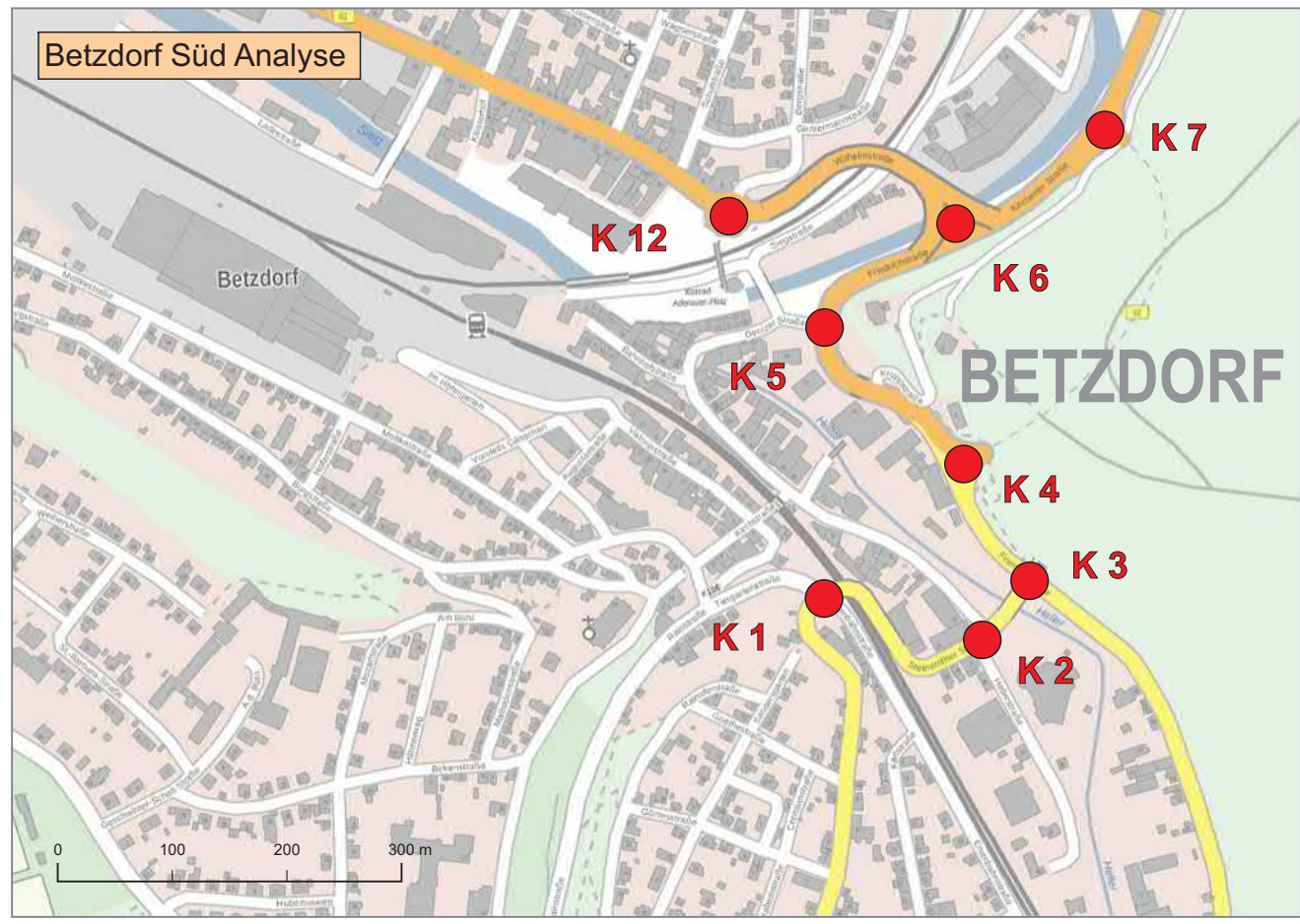
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	754	1,020	769	116	1142	1,000	1142
2	71	1,000	71	813	589	1,000	589
3	816	1,012	826	47	1203	1,000	1203
4	80	1,000	80	806	595	1,000	595

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1119	365	9,8	A
2	589	518	6,9	A
3	1189	373	9,6	A
4	595	515	7,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	770	nicht ausgelastet
2	72	nicht ausgelastet
3	837	nicht ausgelastet
4	67	nicht ausgelastet



B 62 Richt. Wissen

L 280 Richt. Niederfischbach

B 62 Richt. Siegen

K 97 Richt. Katzenbach

K 101 Richt. Herdorf

L 288 Richt. Steineroth

L 280 Richt. Daaden