

## Verkehrsuntersuchung



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

## Aktualisierung der Untersuchung zur Ortsumgehung L532 in Böhl-Iggelheim

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](mailto:info@vertec-ingenieure.de)

Kristin Brune, Patrick Berens, Markus Werhan (Verkehrsplanung)  
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

### Aktualisierung der Untersuchung zur Ortsumgehung L532 in Böhl-Iggelheim

2019

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>A</b>	<b>VORBEMERKUNGEN</b>	<b>1</b>
<b>B</b>	<b>VERKEHRLICHE IST-SITUATION</b>	<b>3</b>
	1. Vorhandene Verkehrsdaten	3
	2. Ergebnisse der Gerätezählung	5
	3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen	6
	4. Modell – Analyse-Nullfall	7
<b>C</b>	<b>PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN</b>	<b>11</b>
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	11
	2. Vorhaben-bezogener Verkehr	15
<b>D</b>	<b>PLANFÄLLE</b>	<b>16</b>
	1. Prognose-Nullfall (P0)	16
	2. Planfall P1	20
	3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	28
	4. Lärmeingangswerte	38
<b>E</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>42</b>

## ANHANG

- Abbildungen
  - Materialteil
  - pdf-Fassung
-

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### Aktualisierung der Untersuchung zur Ortsumgehung L532 in Böhl-Iggelheim

2019

#### A VORBEMERKUNGEN

##### Abb. A1

Die Ortsgemeinde Böhl-Iggelheim liegt im Rhein-Pfalz-Kreis an den Landesstraßen L532 und L528. Derzeit verläuft die L532 durch den Ortsteil Iggelheim. Auf Grund hoher Verkehrsbelastungen im Zuge der L532 im Ortsteil Iggelheim sowie der engen Bebauung plant der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eine Ortsumgehung von Böhl-Iggelheim.

Für den Streckenzug der L532 liegt eine Untersuchung aus dem Jahr 2007 (Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim; V-KON KG (Trier); Stand Mai 2007) sowie eine Verkehrsanalyse des Schwerverkehrs im Zuge der L532 im Ortsteil Iggelheim (Verkehrsanalyse L532 Ortsteil Iggelheim –Schwerverkehr-; VERTEC; Stand Februar 2017) vor.

Im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind die Prognose-Planfallberechnungen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 auf das Prognosejahr 2030 zu aktualisieren.

Die Verkehrsuntersuchung beinhaltet die folgenden Aufgabenstellungen:

- Übernahme und Reaktivierung vorliegender Verkehrsdaten
- Migration des vorhandenen Verkehrsmodells aus dem Jahr 2007 und Aktualisierung auf die neuesten Verkehrsbelastungen
- Verkehrsmengenprognose für das Prognosejahr 2030
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen der Verkehrsprognose
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung
- Beurteilung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte

## **B VERKEHRLICHE IST-SITUATION**

### **1. Vorhandene Verkehrsdaten**

Die für die Bearbeitung erforderlichen Verkehrsdaten werden aus der Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2017 übernommen und innerhalb dieser Untersuchung nochmals aufgeführt und im Folgenden detailliert erläutert.

#### **Abb. B1**

Zur Analyse des Verkehrs wurde eine Gerätezählung im Zuge der L532 sowie vier Knotenpunktzählungen auf dem zu untersuchenden Streckenabschnitt durchgeführt.

Die **Gerätezählung** erfolgte im Zuge der L532 (Haßlocher Straße, Ortszugang aus Richtung Haßloch) für die Dauer von einer Woche vom **24.10.2016 – 30.10.2016**. Mithilfe dieser Dauerzählung 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 Gerätezählung erfolgte richtungsbezogen in ½-Std.-Intervallen, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr.

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

- **K1** L528 / L532 Eisenbahnstraße
  - **K2** Langgasse / Eisenbahnstraße / Lützelstraße / Buschgasse
  - **K3** L532 Haßlocher Straße / Haardtstraße
  - **K4** L532 Eisenbahnstraße / Römerstraße
-

Die Knotenpunktzählungen fanden am **Dienstag, den 25.10.2016** im Zeitbereich von **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.

## 2. Ergebnisse der Gerätezählung

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

### Abb. B2

#### L532 Haßlocher Straße

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von **rd. 6.300 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt mit rd. 200 Fz einen Anteil von ca. 3%. Die maximale Belastung wird am Freitag mit rd. 7.100 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 4.200 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung der einzelnen Fahrtrichtungen zeigt **symmetrische Richtungsbelastungen**.

Die Belastungen am Erhebungstag (25.10.2016) liegen im unmittelbaren Bereich des Normalwerktagsmittels. Somit ist sichergestellt, dass plausibles und belastbares Datenmaterial in die Untersuchung eingeht.

### 3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

#### Abb. B3, B4

Die Abbildungen B3 und B4 zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Tagesverkehr.

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

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 L528 / L532 Eisenbahnstraße	16.900
K2 Langgasse / Eisenbahnstraße / Lützelstraße / Buschgasse	8.000
K3 L532 Haßlocher Straße / Haardtstraße	7.800
K4 L532 Eisenbahnstraße / Römerstraße	5.800

Tabelle enthält gerundete Werte

Der Kreuzungsbereich K1 L528 / L532 Eisenbahnstraße ist mit **rd. 16.900 Kfz/d** belastet. Die Knotenpunkte K2 und K3 im Zuge der L532 weisen Einfahrmengen von **ca. 7.800 – 8.000 Kfz/d** auf. Die Einmündung Eisenbahnstraße / Römerstraße erreicht wesentlich geringere Einfahrmengen von **rd. 5.800 Kfz/d**. In der Ortslage sind die Geradeausbeziehungen auf der L532 am stärksten ausgeprägt.

Die Schwerverkehrsanteile an den untersuchten Knotenpunkten betragen rd. 2,5 – 3,7%.

#### 4. Modell – Analyse-Nullfall

Auf Grundlage der erhobenen Daten wird ein EDV-Verkehrsmodell erstellt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei auf einen Korridor, der im Norden durch die A65, im Osten durch die A61, im Süden durch die B272 und im Westen durch die A65 begrenzt wird. Das Modell besteht aus Matrizen von Verkehrsbeziehungen sowie einem operationalem 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 aus der Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim (V-KON KG) aus dem Jahr 2007 und das Rheinland-Pfalz-Modell 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 vorhandenen Verkehrsmodell aus dem Jahr 2007 und dem Rheinland-Pfalz-Modell getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr
3. Feinkalibrierung anhand der durchgeführten Knotenstromzählungen differenziert nach Leicht- und Schwerverkehr

#### **Abb. B5, B6**

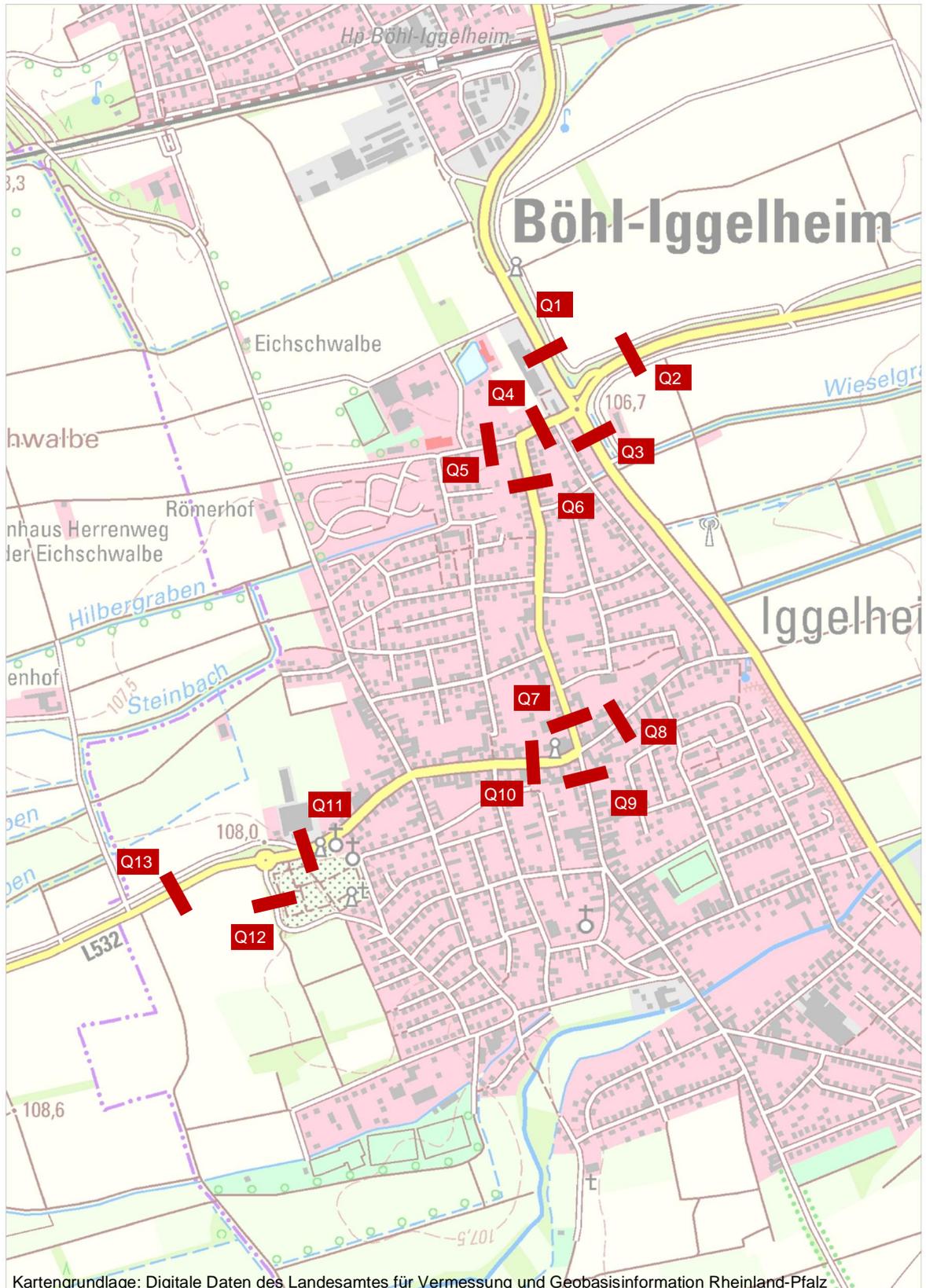
Die Ergebnisse sind für den Tagesverkehr im Analyse-Null-Fall in Form von Streckenbelastungen (Gesamt- und Schwerverkehr) in den Abbildungen B4 und B5 dargestellt. Die Übereinstimmung zwischen Zähl- und Modellwerten ist insgesamt sehr hoch.

Die GEH-Werte (nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015), die die Abweichung zwischen den Modellwerten und den Verkehrszahlen beschreiben, werden deutlich eingehalten.

Auf eine detaillierte Beschreibung der Belastungen wird an dieser Stelle verzichtet. Eine ausführliche Beschreibung der Analysebelastungen erfolgte bereits in den vorigen Kapiteln. Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im A0-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen.

Bild B1

Querschnitte A0-Fall



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

Tab. B2

## Querschnittsbelastungen A0-Fall

Querschnitt	Straße	A0-Fall		
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Schwerverkehr [SV-Fz/d]	Schwerverkehr [%]
Q1	L528	10.380	290	3
Q2	L532	9.720	370	4
Q3	L528	8.090	190	2
Q4	Eisenbahnstraße	5.470	210	4
Q5	Römerstraße	1.290	20	2
Q6	Eisenbahnstraße	4.680	180	4
Q7	Eisenbahnstraße	4.700	170	4
Q8	Lützelstraße	3.030	20	1
Q9	Buschgasse	2.290	50	2
Q10	Langgasse	5.700	150	3
Q11	Haßlocher Straße	6.410	180	3
Q12	Haardtstraße	1.870	30	2
Q13	L532	7.620	190	2

Tabelle enthält gerundete Werte

**C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN**

**1. Allgemeine Verkehrsentwicklung**

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich fünf verwertbare Zählstellen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (SVZ / EVZ). Diese liefern Belastungswerte der letzten 15 Jahre.

**Bild C1**

**Lage Zählstellen SVZ**



In der nachfolgenden Tabelle werden die Werte der Zählstellen in Zeitreihen untereinander verglichen, um so Tendenzen bezüglich der Verkehrsentwicklung erkennen zu können.

Tab. C1

Ergebnisse SVZ / EVZ

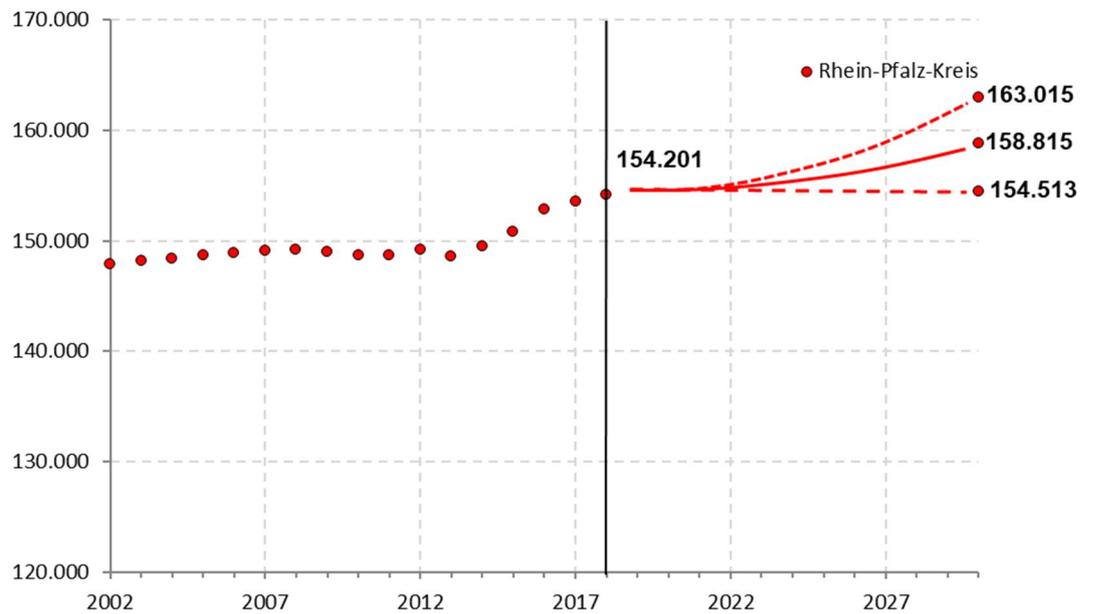
Jahr	66150294 (L532)	66150295 (L532)	66150411 (L526)	66150958 (L532)	66160287 (L528)
2000	8.396 (242)	8.590 (366)	7.638 (182)	4.500 (246)	6.361 (167)
2005	8.880 (330)	9.400 (441)	5.452 (268)	7.870 (304)	6.794 (146)
2011	6.807 (171)	9.844 (449)	5.709 (275)	8.241 (311)	7.115 (146)
2012	-	8.165 (243)	-	-	5.867 (129)
2013	-	-	4.131 (113)	-	-
2014	-	-	-	5.992 (336)	-
2015	7.123 (178)	8.603 (256)	4.333 (118)	6.196 (349)	6.183 (137)

Angaben in DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Jahres)

Die Tabelle zeigt auf, dass über die letzten 15 Jahre keine maßgebende Verkehrsentwicklung stattgefunden hat. Die Zählstellen weisen eine Stagnation bzw. Verkehrsabnahmen aus.

Zudem liegen Aussagen über die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 aus den Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz „Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz – fünfte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2017)“ (Stand Februar 2019) vor. Die Bevölkerungsvorausberechnung weist für den Rhein-Pfalz-Kreis eine leichte Zunahme der Einwohnerzahlen aus. Für Böhl-Iggelheim ist dagegen von einer stagnierenden Entwicklung auszugehen.

Bevölkerungsentwicklung Rhein-Pfalz-Kreis



Bevölkerungsentwicklung Böhl-Iggelheim



Die innerhalb des Rheinland-Pfalz-Modells ermittelten Prognosen gehen trotz der Entwicklungen der Verkehrsbelastungen und der Bevölkerungsentwicklung von einer leichten Zunahme der Belastungen im Zuge der L532 aus.

Im Sinne einer Dimensionierungsbelastung für die zukünftige geometrische Gestaltung der Ortsumgehung und Anbindungspunkte wird somit eine **allgemeine Verkehrszunahme** von 3% in Ansatz gebracht. Dieser Ansatz dient auch als Absicherung gegenüber periodischen Schwankungen innerhalb der Normalwerktagswoche.

## 2. Vorhaben-bezogener Verkehr

Maßgebende Strukturflächen wurden mit der Gemeinde Böhl-Iggelheim abgestimmt und Angaben über die Nutzung zur Verfügung gestellt. Auf diesen Grundlagen wird das Aufkommen richtlinienkonform bestimmt.

Nach aktuellem Stand ist ein Gewerbegebiet mit einer Fläche von rd. 1,2 ha am südlichen Ortsrand von Böhl geplant. Die Abbildung C1 bietet eine grobe Lokalisierung der Strukturfläche.

Für die Aufkommensbestimmung werden die Ansätze aus der "Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim" (V-KON KG, Trier) von 2007 übernommen. Hier wurde das Aufkommen für ein Gewerbegebiet mit einer Größe von rd. 11 ha bestimmt.

Die Ansätze lagen damals bei 113 Kfz/d-ha. Diese Ansätze werden übernommen und auf die neue Größe umgerechnet. Für das Gewerbegebiet in Böhl berechnet sich somit ein Aufkommen von ca. **140 Kfz/d und Richtung**.

Die ermittelten Fahrten werden zu 100% als Neuverkehre auf das Straßennetz umgelegt. Damit wird sichergestellt, dass die Dimensionierung zur belastungsintensiven und somit sicheren Seite erfolgt.

Die Verkehrsverteilung wird über sog. Stellvertreterbezirke (Bezirke mit ähnlicher Struktur) aus dem Analyse-Modell ermittelt. Die Beziehungsstrukturen werden aus diesen Bezirken übernommen und auf die notwendige Belastung angepasst. Hierdurch werden plausible Verteilungen im System erreicht und vor allem die Quell- / Zielrelationen (bezogen auf die Lage der Strukturfläche) abgebildet.

## D PLANFÄLLE

### 1. Prognose-Nullfall (P0)

#### Voraussetzungen P0-Fall

Im Prognose-Nullfall wird eine prognostizierte Verkehrsmatrix auf das heutige Straßennetz (des Untersuchungsraumes) umgelegt. In der prognostizierten Verkehrsmatrix sind die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie die lokale Sonderentwicklung gemäß den vorangegangenen Beschreibungen eingerechnet.

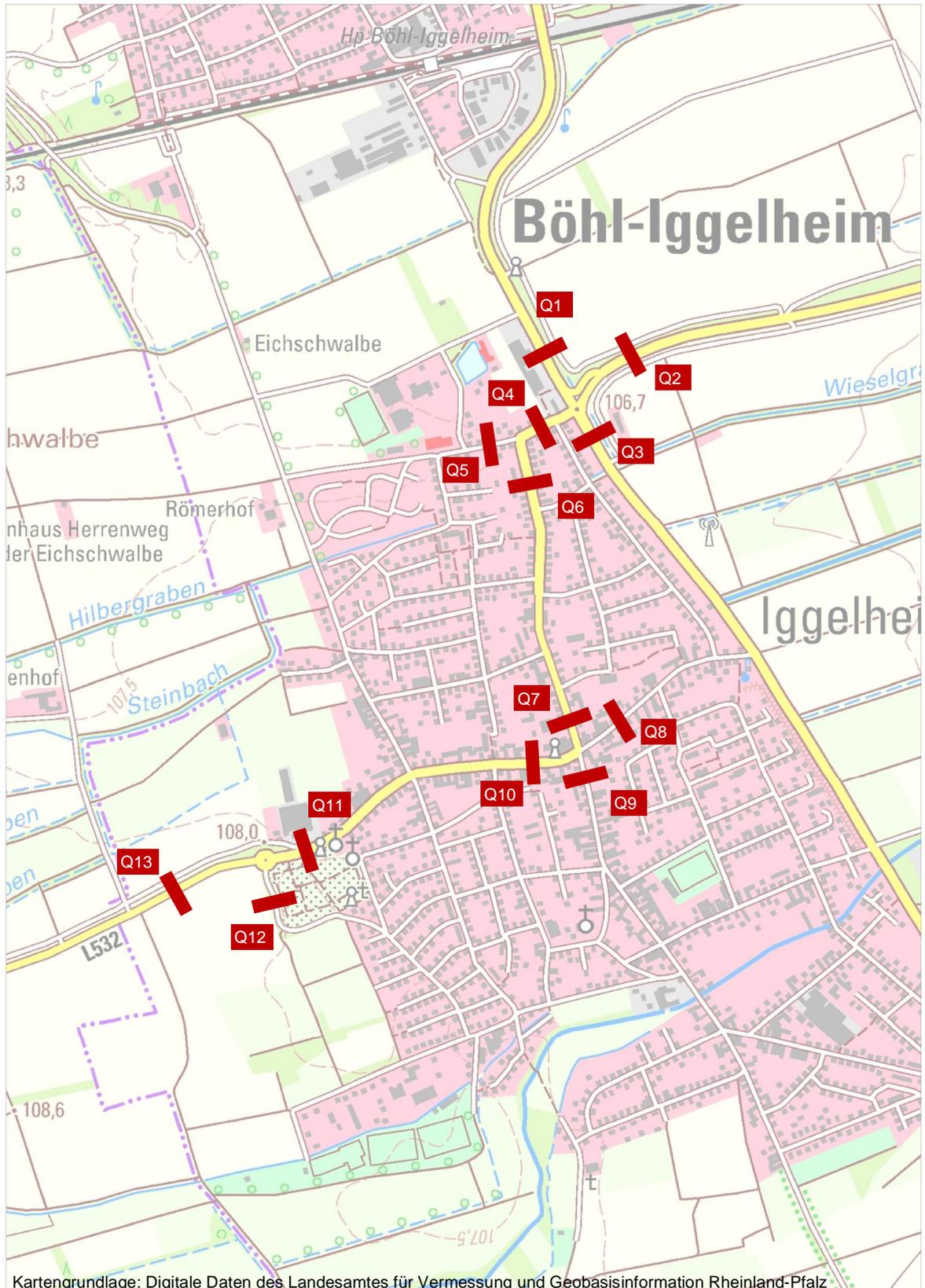
Der P0-Fall bildet in zweierlei Hinsicht eine Vergleichsbasis:

- Da ein gegenüber heute unverändertes Netz, aber eine prognostizierte Matrix verwendet wird, liefert der Vergleich zwischen dem Analyse-Nullfall und dem P0-Fall Angaben bezüglich der Verkehrsentwicklung.
- Da im Planfall die gleiche Matrix, aber ein verändertes Netz Eingang findet, ergibt der Vergleich zwischen Planfall und P0-Fall die Verkehrswirkung infolge der Planfallmaßnahme.

#### **Abb. D1-D3**

In den Abbildungen D1 und D2 sind die Ergebnisse des P0-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in der Abbildung D3 die Differenzen zwischen P0- und A0-Fall dargestellt.

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

**Bild D1**
**Vergleich Querschnitte P0-Fall mit A0-Fall**


Tab. D1

## Querschnittsbelastungen P0-Fall

Querschnitt	Straße	A0-Fall Kfz/d (SV-Fz/d)	P0-Fall Kfz/d (SV-Fz/d)	Differenz
Q1	L528	10.380 (290)	10.940 (330)	+5%
Q2	L532	9.720 (370)	10.070 (400)	+4%
Q3	L528	8.09(190)	8.530 (200)	+5%
Q4	Eisenbahnstraße	5.470 (210)	5.830 (220)	+7%
Q5	Römerstraße	1.290 (20)	1.330 (30)	+3%
Q6	Eisenbahnstraße	4.680 (180)	4.800 (200)	+3%
Q7	Eisenbahnstraße	4.700 (170)	4.830 (180)	+3%
Q8	Lützelstraße	3.030 (20)	3.100 (10)	+2%
Q9	Buschgasse	2.290 (50)	2.370 (50)	+4%
Q10	Langgasse	5.700 (150)	5.850 (160)	+3%
Q11	Haßlocher Straße	6.410 (180)	6.580 (180)	+3%
Q12	Haardtstraße	1.870 (30)	1.930 (40)	+3%
Q13	L532	7.620 (190)	7.840 (200)	+3%

Tabelle enthält gerundete Werte

Im Zuge der L528 (Q1, Q3) werden Belastungen von rd. 8.530 bis 10.900 Kfz/d ausgewiesen. Das entspricht Zunahmen gegenüber dem Analyse-Nullfall je nach Streckenabschnitt von 440 bis 560 Kfz/d (Belastungszunahme von rd. 5%). Der Schwerverkehr beträgt je nach Streckenabschnitt rd. 330 – 400 SV-Fz/d.

Auf der Eisenbahnstraße L532 (Q4, Q6, Q7) werden Belastungen von 4.800 – 5.800 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 3,7 – 4,2% ausgewiesen. In der Langgasse (Q10) und der Haßlocher Straße (Q11) werden Belastungen von rd. 5.850 – 6.580 Kfz/d prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier bei rd. 2,7%. Die Zuwächse betragen an allen Querschnitten rd. 120 - 170 Kfz/d (Belastungszunahme von rd. 3%).

Für den Querschnitt der L532 am östlichen Ortseingang (Q2) beträgt die Querschnittsbelastung rd. 10.070 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 4%. Es werden verkehrliche Zuwächse von rd. 350 Kfz/d gegenüber dem A0-Fall berechnet (Zuwachs von rd. 4%). Am westlichen Ortsausgang (Q13) sind Belastungen von rd. 7.840 Kfz/d und rd. 200 SV-Fz/d ausgewiesen. Das entspricht einer Zunahme von rd. 220 Kfz/d (Belastungszunahme von rd. 3%).

Für die untergeordneten Straßen Römerstraße (Q5), Lützelstraße (Q8), Buschgasse (Q9) und Haardtstraße (Q12) weist die Modellrechnung eine Querschnittsbelastung von rd. 1.330 – 3.100 Kfz/d aus. Die Römerstraße ist mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 0,3% belastet. Die Querschnitte Q8, Q9, Q12 weisen ähnliche Schwerverkehrsanteile von rd. 2,0 – 2,3% aus. An allen vier Querschnitten betragen die Zuwächse gegenüber der Bestandssituation rd. 60 - 80 Kfz/d (rd. 2 - 4%).

## 2. Planfall P1

### Voraussetzungen Planfall P1

#### **Abb. D4**

Im Planfall P1 wird die prognostizierte Verkehrsmatrix auf ein Straßennetz umgelegt, das um die Ortsumgehung Iggelheim ergänzt ist. Die Netzmaßnahme ist in der Abbildung D4 dargestellt.

Die Umgehung beginnt im Nord-Osten westlich der Einmündung L532 / Haardtstraße und schließt im Süd-Westen mit einer Einmündung an die heutige L532 an. Die Trasse verläuft westlich an Iggelheim vorbei und knüpft im Norden von Iggelheim an den vorhandenen Knotenpunkt L528 / Iggelheimer Straße, der als Kreisverkehrsplatz ausgebaut wird, an. Von dort aus verläuft die Ortsumgehung Richtung Süden und schließt an die bestehende L532 zwischen Böhl-Iggelheim und der A61 an. Die Teilstrecke der heutigen L532 zwischen dem neuen Anschluss an die L532 und der Kreuzung L532 / L528 / Eisenbahnstraße wird zurückgebaut. Zwischen dem Anschlusspunkt im Süden (Ortsumgehung / Haßlocher Straße) und dem geplanten Kreisverkehrsplatz L532 / L528 / Iggelheimer Straße erhält der nördliche Wirtschaftsweg "Am Holzweg" einen Anschluss (Einmündung) an die Ortsumgehung. Der südliche Teil des Wirtschaftsweges wird zurückgebaut. In der Verkehrsmodellrechnung ist darüber hinaus berücksichtigt, dass die heutige L532 Ortsdurchfahrt zukünftig abgestuft wird und nicht mehr den Charakter einer Landesstraße besitzen soll.

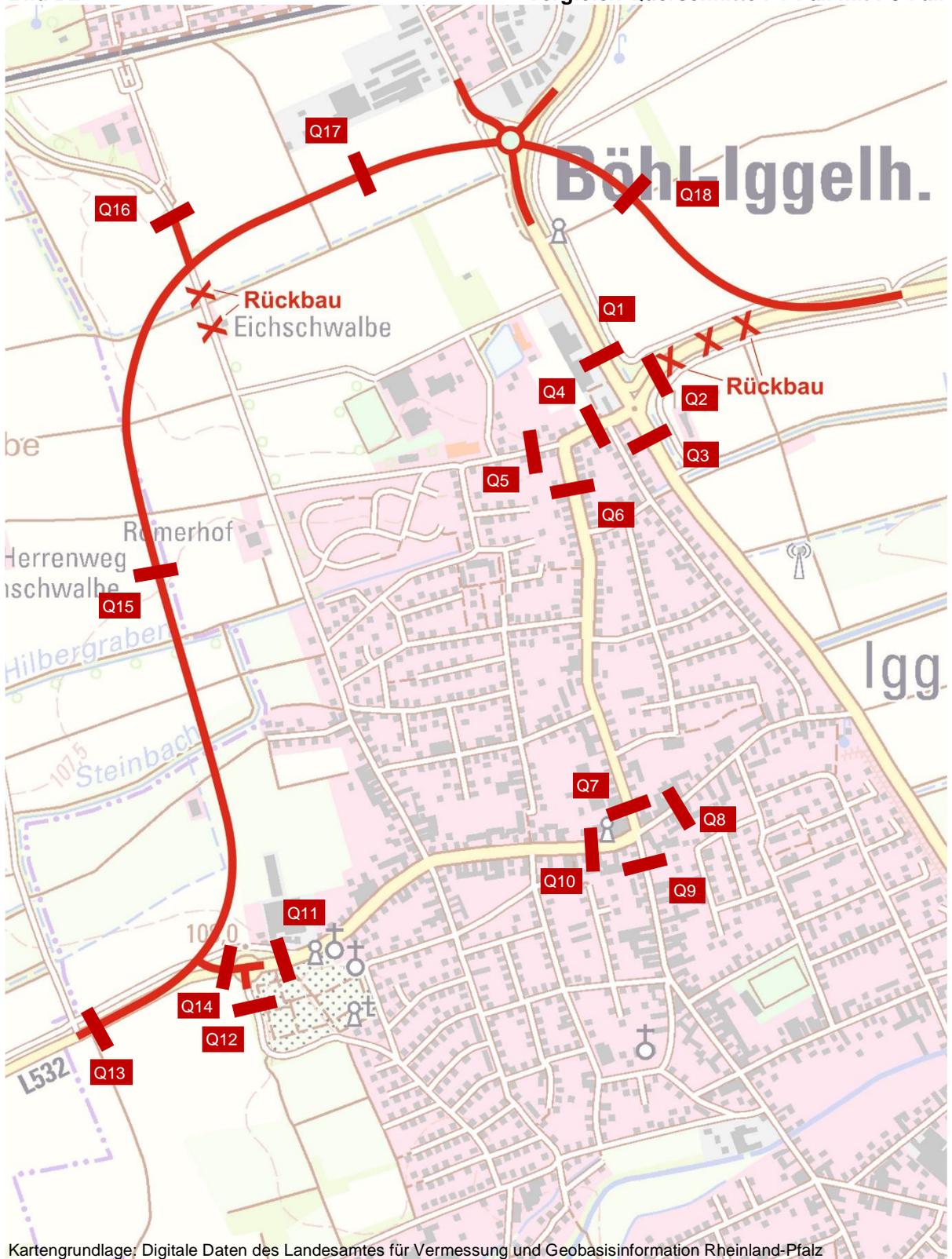
#### **Abb. D5-D6**

In den Abbildungen D5 und D6 sind die Ergebnisse des P1-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Die verkehrlichen Wirkungen der Netzmaßnahme sind in der Abbildung D7 veranschaulicht. Dort sind die Differenzen zwischen P1- und P0-Fall dargestellt.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P1-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen.

Bild D2

Vergleich Querschnitte P1-Fall mit P0-Fall



Tab. D2

Querschnittsbelastungen P1-Fall

Querschnitt	Straße	P0-Fall	P1-Fall	Differenz	
		Kfz/d (SV-FZ/d)	Kfz/d (SV-FZ/d)	[Kfz/d]	
Q1	L528	10.940 (330)	7.970 (250)	-2.970	-27%
Q2	L532	10.070 (400)	-	-	-
Q3	L528	8.530 (200)	6.270 (180)	-2.260	-26%
Q4	Eisenbahnstraße	5.830 (220)	3.220 (80)	-2.610	-45%
Q5	Römerstraße	1.330 (30)	1.280 (20)	-50	-4%
Q6	Eisenbahnstraße	4.800 (200)	2.240 (60)	-2.560	-53%
Q7	Eisenbahnstraße	4.830 (180)	2.580 (50)	-2.250	-47%
Q8	Lützelstraße	3.100 (10)	3.210 (20)	+110	+4%
Q9	Buschgasse	2.370 (50)	2.100 (50)	-270	-11%
Q10	Langgasse	5.850 (160)	4.480 (70)	-1.370	-23%
Q11	Haßlocher Straße	6.580 (180)	5.530 (110)	-1.050	-16%
Q12	Haardtstraße	1.930 (40)	3.110 (50)	+1.180	+61%
Q13	L532	7.840 (200)	9.700 (240)	+1.860	+24%
Q14	L532alt	-	8.060 (150)	-	-
Q15	Ortsumgehung	-	6.260 (190)	-	-
Q16	Am Holzweg	-	1.810 (1)	-	-
Q17	Ortsumgehung	-	6.270 (190)	-	-
Q18	Ortsumgehung	-	12.080 (440)	-	-

Tabelle enthält gerundete Werte

Große Teile der Verkehre auf der Umgehung werden aus der Ortlage Iggelheim angezogen. Durch die Netzmaßnahme treten im Modell noch weitere Verlagerungen im kleineren Umfeld (Radius < 5km) um die Umfahrung auf. Dazu gehören bspw. Verkehre mit Bezug zwischen Haßloch und Böhl, welche heute über die L529 und K12 fahren und zukünftig eine gute Alternative über die Ortsumgehung vorfinden. Auch Teilverkehre von und nach südliches Haßloch mit Bezug zur A61 (Kreuz Mutterstadt und weiter) verlagern sich auf die neue Umfahrung Iggelheim und nutzen die Anschlussstelle A61 Schifferstadt anstelle der Anschlussstelle A65 Haßloch.

Die heutige L532 wird in der Ortsdurchfahrt zwischen dem neuen Anschlusspunkt im Westen und der Kreuzung Langgasse / Eisenbahnstraße / Buschgasse / Lützelstraße (Q10, Q11) um bis zu 1.370 Kfz/d (bis zu 23%) entlastet. Hier sind Belastungen von rd. 4.500 – 5.500 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 1,6 – 2,0% ausgewiesen. Zwischen der o.g. Kreuzung und der Einmündung L528 / Eisenbahnstraße (Q4, Q6, Q7) erfährt die heutige L532 eine Belastungsminderung um bis zu 2.610 Kfz/d (bis zu 4%). Die Querschnittsbelastungen betragen rd. 2.200 – 3.200 Kfz/d. Für die Streckenabschnitte sind Schwerverkehrsanteile von rd. 1,0 – 2,5% ausgewiesen.

Im Zuge der L528 sind Querschnittsbelastungen von rd. 6.300 – 8.000 Kfz/d mit Schwerverkehrsanteilen von rd. 2,9 – 3,1% festzustellen. Gegenüber dem Prognose-Nullfall sind Belastungsabnahmen je nach Streckenabschnitt von rd. 2.260 – 2.970 Kfz/d (bis zu 27%) prognostiziert.

Für die Ortsumgehung wird eine Querschnittsbelastung von rd. 6.300 – 12.100 Kfz/d ausgewiesen. Hieran trägt der Schwerverkehr einen Anteil von rd. 1,9 – 3,6%.

Die folgenden Bilder zeigen die Strömbündelbelastungen auf den Querschnitten der Ortsumgehung Iggelheim. Diese zeigen als Streckenbelastungsplan die Verteilung der Verkehre welche über den markierten Querschnitt fahren.

Bild D3

Stromverfolgung Ortsumgehung



Bezogen auf den magentafarbenen Abschnitt ist zu erkennen, dass der gesamte Durchgangsverkehr der L532 aus der Ortslage von Iggelheim herausgenommen wird. Des Weiteren findet durch den neuen Anschluss an die L528 eine Verlagerung von Verkehren vom heutigen Knoten L532/L528 auf diesen neuen Anschluss statt.

Bild D4

Stromverfolgung Ortsumgehung

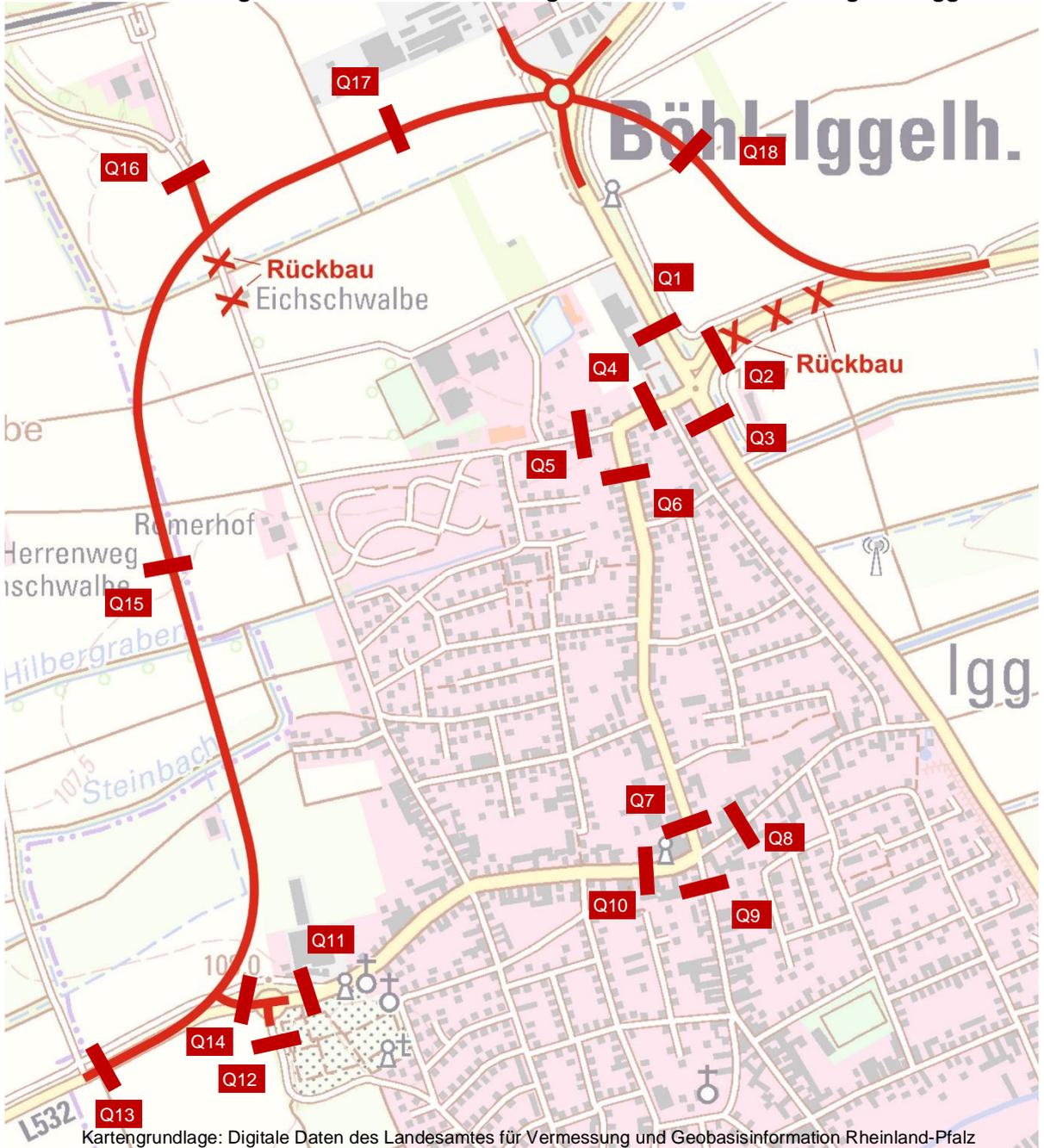


Im Bild D4 ist zu erkennen, wie sich der Verkehr im Zuge der Umgehungsstraße zusammensetzt. Eine Stromverfolgung im Zuge der heutigen L532 (Ortsdurchfahrt) zeigt auf, dass der komplette Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße verdrängt wird und nur der Quell- und Zielverkehr in der Ortslage verbleibt (Auf die Darstellung der Stromverfolgung wird aufgrund der nicht vorhandenen Belastungen im Durchgangsverkehr an dieser Stelle verzichtet). Zudem werden Verkehre mit Bezug von/nach Norden zur Langgasse bzw. Lützelstraße über den süd-westlichen Anbindungspunkt der Umfahrung angezogen und durchfahren nicht mehr die Ortslage.

Planfallvergleich mit "Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim" (2007)

In der folgenden Tabelle erfolgt ein Abgleich der Ergebnisse mit dem identischen Planfall aus der Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim (V-KON KG, Trier; Stand Mai 2007) mit denen der aktuellen Untersuchung.

**Bild D5 Vergleich aktuelle Untersuchung mit Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim**



Tab. D3

## Planfallvergleich Verkehrsuntersuchungen

Querschnitt	Straße	VU 2019 Prognose 2030 [Kfz/d]	VU 2007 Prognose 2025 [Kfz/d]	Differenz [Kfz/d]
Q1	L528	7.970	9.760	-1.790
Q2	L532	-	-	
Q3	L528	6.270	7.030	-760
Q4	Eisenbahnstraße	3.220	4.790	-1.570
Q5	Römerstraße	1.280	-	
Q6	Eisenbahnstraße	2.240	3.930	-1.690
Q7	Eisenbahnstraße	2.580	3.710	-1.130
Q8	Lützelstraße	3.210	1.500	+1.710
Q9	Buschgasse	2.100	3.180	-1.080
Q10	Langgasse	4.480	3.200	+1.280
Q11	Haßlocher Straße	5.530	4.710	+820
Q12	Haardtstraße	3.110	2.520	+590
Q13	L532	9.700	8.990	+710
Q14	L532alt	8.060	-	-
Q15	Ortsumgehung	6.260	6.290	-30
Q16	Am Holzweg	1.810	1.840	-30
Q17	Ortsumgehung	6.270	5.600	+670
Q18	Ortsumgehung	12.070	11.550	+520

Tabelle enthält gerundete Werte

Ein Vergleich der Querschnittswerte im Zuge der Ortsumgehung zwischen der vorhandenen und neuen Untersuchung zeigt auf, dass sich die Wirkung der Umgehungsstraße ähnlich verhält. Im Zuge der Eisenbahnstraße werden etwas höhere Entlastungen erwartet, welche zu höheren Belastungen im Zuge der Langgasse und Haßlocher Straße führen. Hier finden etwas andere Wegewahlen im Vergleich zur Prognose 2025 statt. Die geringeren Belastungen im Zuge der L528 sind aus verkehrsplanerischer Sicht auf die zu erwartenden Strukturentwicklungen (GE-Gebiet Böhl) zurückzuführen, welche im neuen Szenario deutlich geringer ausfallen.

### 3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) auf Basis der Bestandsgeometrie bzw. der vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Planungsunterlagen.

Die Verkehrsqualität wird nach folgenden Qualitätsstufen unterschieden. Die Wartezeiten beziehen sich auf den für die Beurteilung des Gesamtknotens maßgeblichen Einzelstrom:

Tab. D4 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 vorhandenen 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

\* Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt

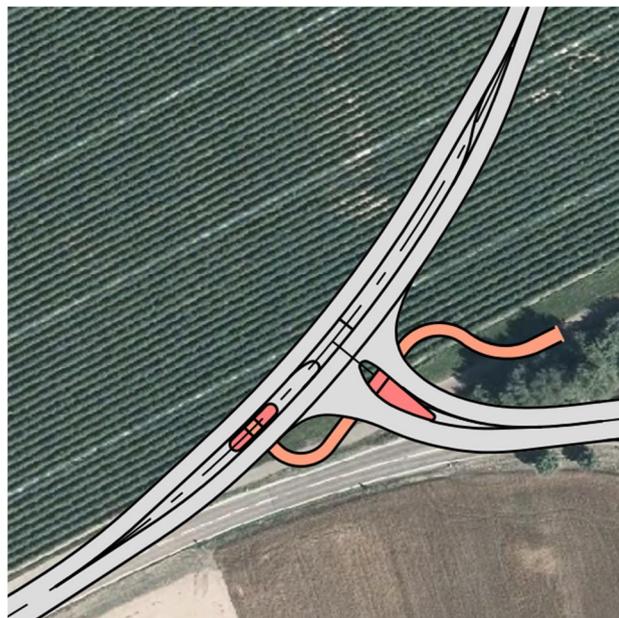
Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind die Spitzenstundenbelastungen der Knotenpunkte. Die Zählungen von 2016 weisen Spitzenstundenanteile in sämtlichen Knotenströmen am Vormittag von 7,4 bis 8,6% und am Nachmittag von 9,4 bis 9,9% aus.

Anhand der ausgewiesenen Spitzenstundenanteile werden die Leistungsbetrachtungen mit **10% der Tagesbelastungen am Knotenpunkt** zur sicheren Seite abgeschätzt. Diese Vorgehensweise hat zur Folge, dass die Dimensionierung zur belastungsintensiveren und damit sicheren Seite durchgeführt wird.

Betrachtet werden die Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet, welche durch die Ortsumgehung maßgebliche Veränderungen in ihren Belastungen aufweisen. Des Weiteren sind diese Knoten ebenfalls direkt oder indirekt von einem Umbau betroffen.

Die Geometrien der Knotenpunkte werden aus den Planungen (Stand September 2019) des LBM übernommen, bzw. aus verkehrsplanerischer Sicht werden leistungsfähige Geometrien angesetzt. Eine kurze Zusammenfassung soll einen Überblick über die Geometrien bringen.

#### L532neu / Haßlocher Str.



Der Knotenpunkt ist als **unsignalisierte Einmündung** geplant. Im Zuge der Ortsumgehung L532 ist eine Linksabbiegespur vorhanden. Die untergeordnete Knotenpunktzufahrt der Haßlocher Straße ist als Mischspur vorgesehen.

### L532neu / Am Holzweg



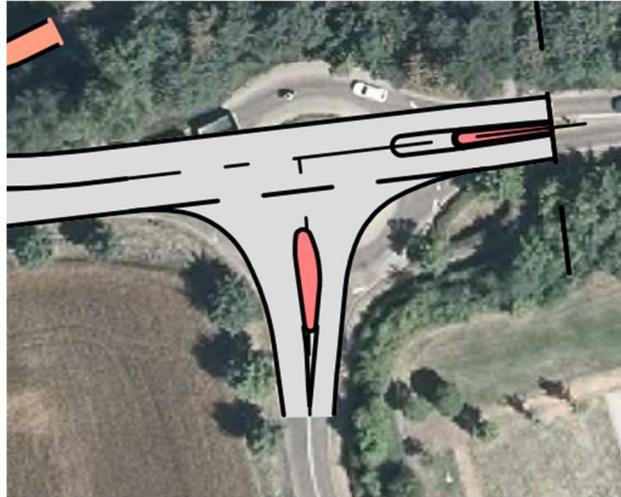
Der Knotenpunkt ist ebenfalls als **unsignalisierte Einmündung** vorgesehen. In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt Am Holzweg ist eine Mischspur geplant. Im Zuge der Ortsumgehung ist eine Linksabbiegespur vorhanden.

### L532neu / L258 /Iggelheimer Str.



Der Knotenpunkt ist als fünfarmiger **Kreisverkehrsplatz mit einstreifigen Zufahrten und einstreifiger Kreisfahrbahn** geplant.

Haßlocher Str. / Haardtstr.



Der heutige Kreisverkehrsplatz ist zukünftig als unsignalisierte Einmündung vorgesehen und soll umgebaut werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann bei ausreichender Leistungsfähigkeit der Einmündung auch ein Kreisverkehr als leistungsfähig eingestuft werden.

Eisenbahnstr. / Langgasse / Lützelstr. / Buschgasse



Der heute signalisierte Kreuzungspunkt wird im Planfall P1 als unsignalisierter Knotenpunkt mit einer Vorfahrtsbeziehung zwischen der Langgasse und der Lützelstraße berechnet. Die Eisenbahnstraße und Buschgasse sind vorfahrtrechtlich untergeordnet.

L528 / Eisenbahnstr.



Der heute signalisierte Kreuzungspunkt wird durch den Rückbau des Teilstücks der L532 zur Einmündung. Im Planfall P1 wird die Einmündung als unsignalisierter Knoten mit den vorhandenen Spuren nachgewiesen.

**Materialteil**

Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Berechnungen zusammen. Die detaillierten Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigefügt.

Tab. D5 Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Planfall P1

Knotenpunkt	Geometrie	Einfahrmenge [Kfz/h]	Qualitätsstufe	Kapazitätsreserve
L532neu / Haßlocher Str.	Einmündung signalisiert	1.201	E	-8%
L532neu / Am Holzweg	Einmündung unsignalisiert	717	B	+87%
L532neu / L258 /Iggelheimer Str.	Kreisverkehr	1.754	A	+38%
Haßlocher Str. / Haardtstr.	Einmündung unsignalisiert	836	B	+52%
Eisenbahnstr. / Langgasse / Lützelstr. / Buschgasse	Kreuzung unsignalisiert	618	A	+82%
L528 / Eisenbahnstr.	Einmündung unsignalisiert	865	B	+38%

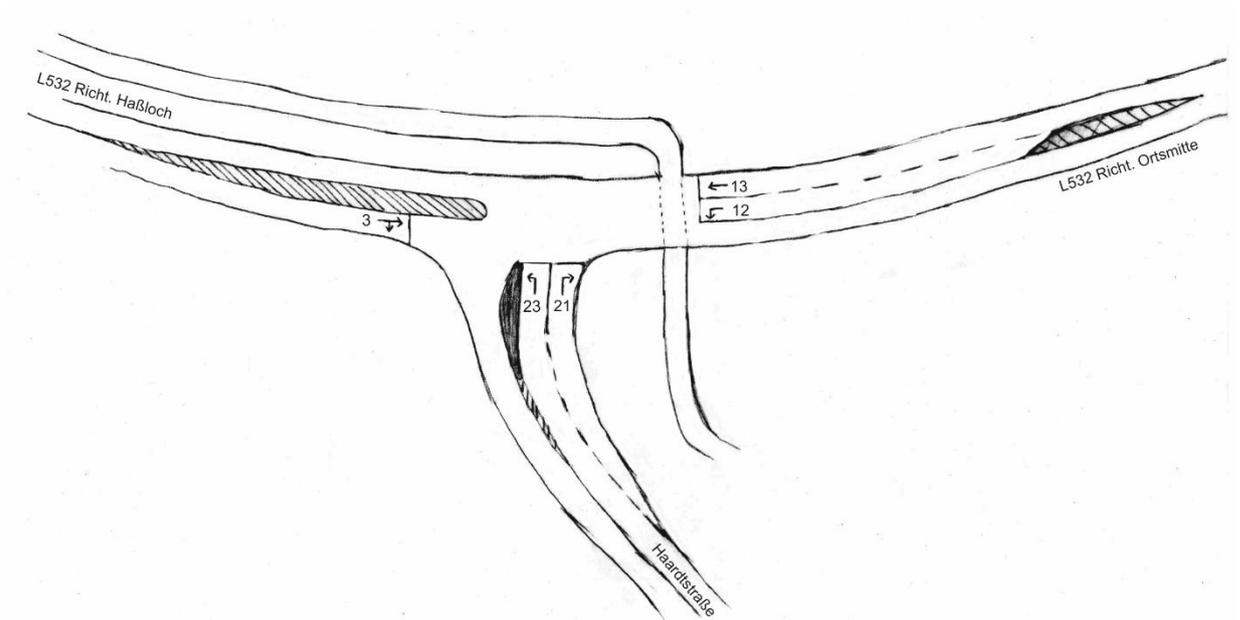
Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung; Reserve bis zur Überschreitung der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit weist bei allen Knoten, bis auf den südlichen Anbindungspunkt der Ortsumgehung, ausreichende Leistungsfähigkeit bei deutlichen Kapazitätsreserven und guten Verkehrsabläufen aus.

Der Knotenpunkt **Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße** weist innerhalb der Spitzenstunde **Grenzleistungsfähigkeit mit einer Überlastung von ca. 8%** aus. Durch den einheitlichen Ansatz von 10% Spitzenstundenanteil am Tagesverkehr wird die Dimensionierung zur Belastungsintensiveren Seite geführt. Die tatsächlichen Spitzenstundenanteile der einzelnen Ströme aus den Erhebungen zeigen ein leichtes Fluten (Vormittag aus FR Haßloch, Nachmittag in Fr Haßloch). Dabei tragen die flutenden Ströme einen Anteil von rd. 10% am Tagesverkehr. Die sonstigen Ströme haben gleichzeitig einen Anteil von ca. 8%. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist dieser Knoten auch bei Ansatz der tatsächlichen Anteile als nicht leistungsfähig einzustufen, da die Belastungen lediglich 1-2% geringer sind (ggü. 8% Überlastung bei der gewählten Geometrie).

Aufgrund dessen werden in Absprache mit dem LBM Rheinland-Pfalz weitere Knotenpunktformen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit in Betracht gezogen.

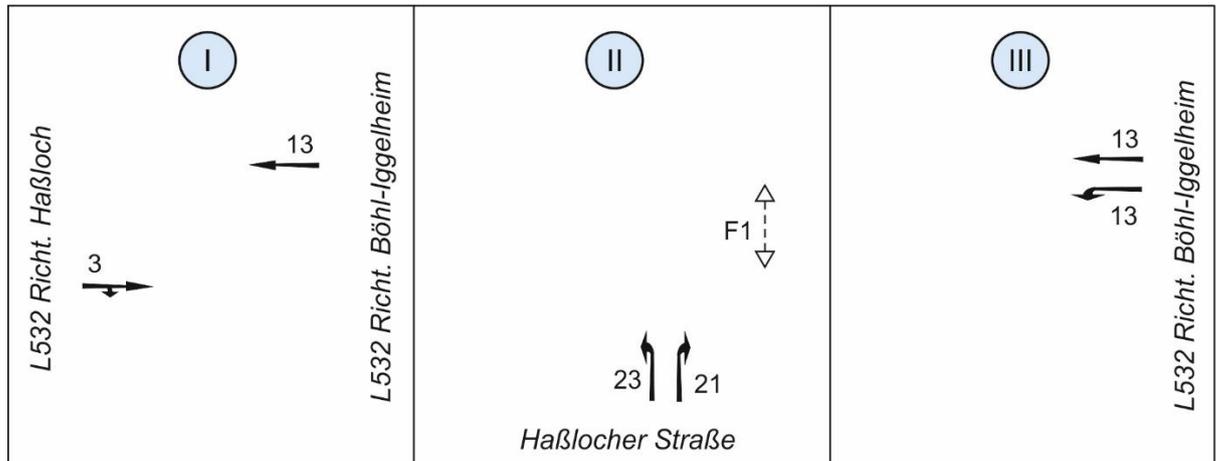
Für die Einmündung wird eine **Signalisierung** untersucht. Dabei ist im Zuge der Ortsumgehung L532 eine Linksabbiegespur und in der Zufahrt Haßlocher Straße eine Links- und Rechtseinbiegespur vorhanden. Der geplante Fuß- / Radweg wird über die L532 Ortsumgehung geführt und wird bedingt verträglich in die Signalisierung integriert.



Skizze zur Spuraufteilung

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wird eine Festzeitsteuerung (Zufahrtssteuerung) mit drei Phasen und einer Umlaufzeit von 90s gewählt. Die Zwischenzeit zwischen den einzelnen Phasen wird mit 6s festgelegt.

Nachfolgend ist der für die Leistungsbetrachtung zugrunde gelegte Phasenplan dargestellt.



Die Ergebnisse sind in der Tabelle D6 zusammengefasst.

**Tab. D6 Leistungsfähigkeit Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße**

Knotenpunkt Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße Signalisierte Einmündung	P1-Fall
Einfahrmenge [Kfz/h]	1.201 Kfz/h
Qualitätsstufe	C
Rückstau Haßlocher Straße	57 m

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung;

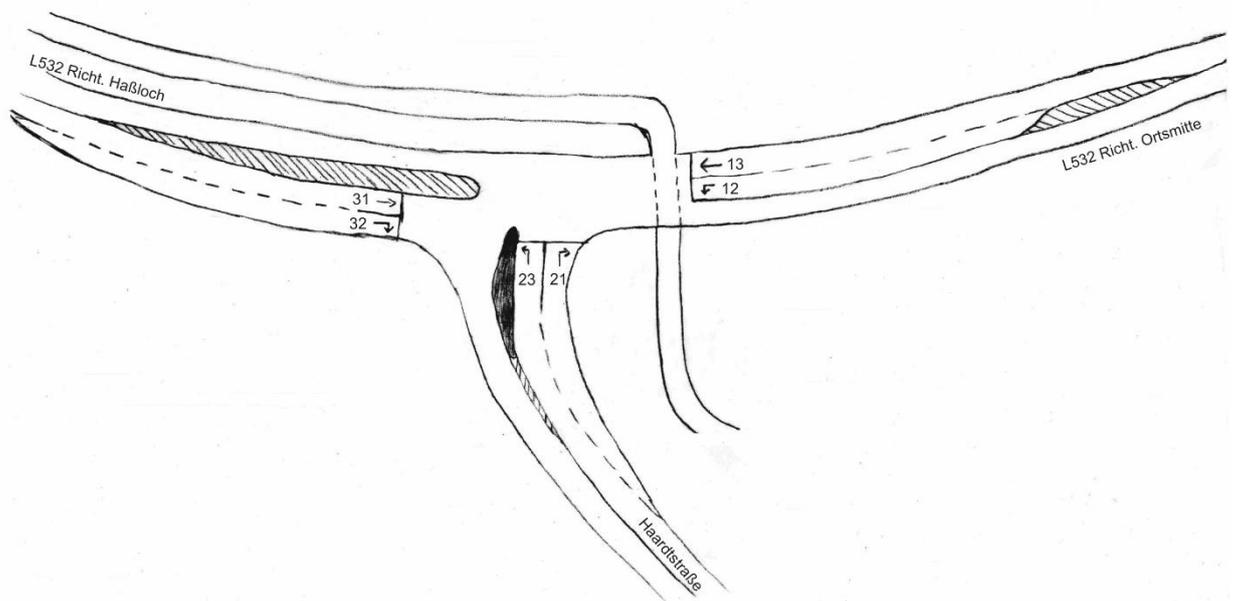
Die Berechnung der Leistungsfähigkeit erfolgt optimiert für die Zufahrt Haßlocher Straße, um Rückstauungen in die benachbarte Einmündung Haßlocher Straße / Haardtstraße (Knotenpunktstand ca. 65 m) zu vermeiden. Somit wird für den Knotenpunkt Qualitätsstufe C ausgewiesen. Die 95%-ige Rückstaulänge (Rückstau ist in 95% der Zeit kürzer) des Linkseinbiegers ist mit rd. 57 m und des Rechtseinbiegers ist mit rd. 30 m ausgewiesen. Für den Linksabbieger von der L532 wird eine Rückstaulänge von rd. 40 m berechnet.

Die Signalisierung des Knotenpunktes ermöglicht eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre zu den Spitzenzeiten. Jedoch wird der Fußgänger und Radverkehr nur bedingt verträglich (Konflikt mit gleichzeitig

freigegebenen Rechtseinbiegern) geführt. Eine konfliktfreie Führung des Fußgängers ist bei der gewählten Spuraufteilung nur durch eine separate eigene Grünphase möglich. Dies führt wiederum zu Leistungsdefiziten für den motorisierten Verkehr und die Rückstaufreiheit im Zuge der Haßlocher Straße kann nicht mehr gewährleistet werden.

Aufgrund dessen wird, nach Absprache mit dem Auftraggeber, für den signalisierten Knotenpunkt eine konfliktfreie Führung des Fußgängers und Radverkehrs durch einen weiteren Spurausbau überprüft.

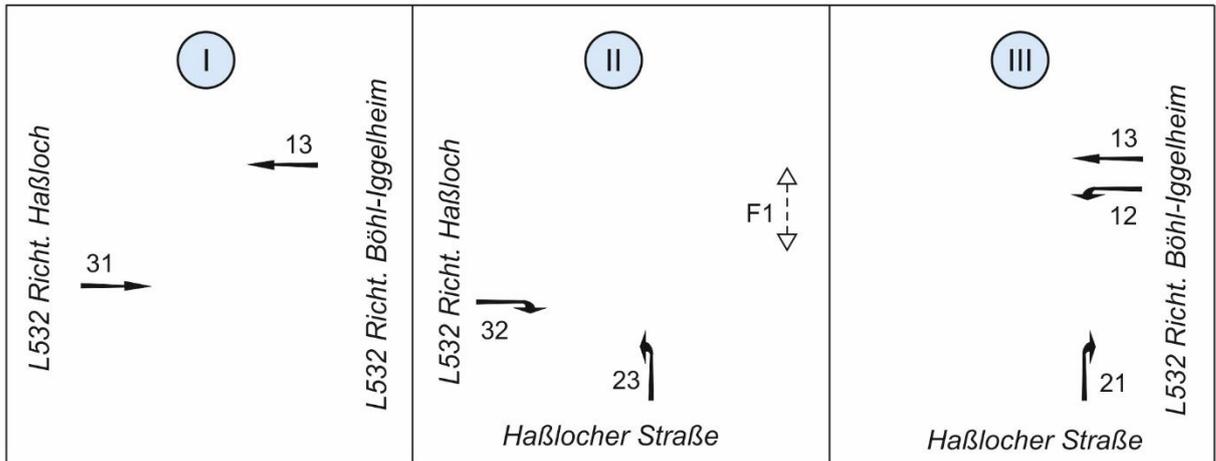
Neben der bereits oben beschriebenen Spuraufteilung wird zusätzlich aus Richtung Haßloch für den Rechtsabbieger eine eigene Abbiegespur vorgesehen. Dadurch wird eine andere Phaseneinteilung möglich und die Fußgänger und die Radfahrer können konfliktfrei ohne eigene Freigabezeit mitgeführt werden, wie im Phasenplan dargestellt ist.



Skizze zur Spuraufteilung

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wird ebenfalls eine Festzeitsteuerung mit drei Phasen und einer Umlaufzeit von 90s gewählt. Die Zwischenzeit zwischen den einzelnen Phasen wird mit 6s festgelegt.

Nachfolgend ist der für die Leistungsbetrachtung zugrunde gelegte Phasenplan dargestellt.



Die Ergebnisse sind in der Tabelle D7 zusammengefasst.

**Tab. D7 Leistungsfähigkeit Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße**

Knotenpunkt Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße Signalisierte Einmündung	P1-Fall
Einfahrmenge [Kfz/h]	1.201 Kfz/h
Qualitätsstufe	C
Rückstau Haßlocher Straße	59 m

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung;

Für die optimierte Signalisierung ergibt sich ebenfalls Qualitätsstufe C. Der Rückstau des Linkseinbiegers (rd. 59 m) und des Rechtseinbiegers (rd. 37 m) führen zu keiner Beeinflussung des benachbarten Knotenpunktes. Die 95%-ige Rückstauwahrscheinlichkeit des Rechtsabbiegers liegt bei rd. 58 m und die des Linksabbiegers bei rd. 37 m. Zum Ausschluss einer gegenseitigen Beeinflussung der Verkehrsströme in den Zufahrten am Knotenpunkt selbst sollten die Abbiege- und Einbiegespuren nach Möglichkeit großzügig bemessen werden.

#### 4. 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: Normganglinien 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.

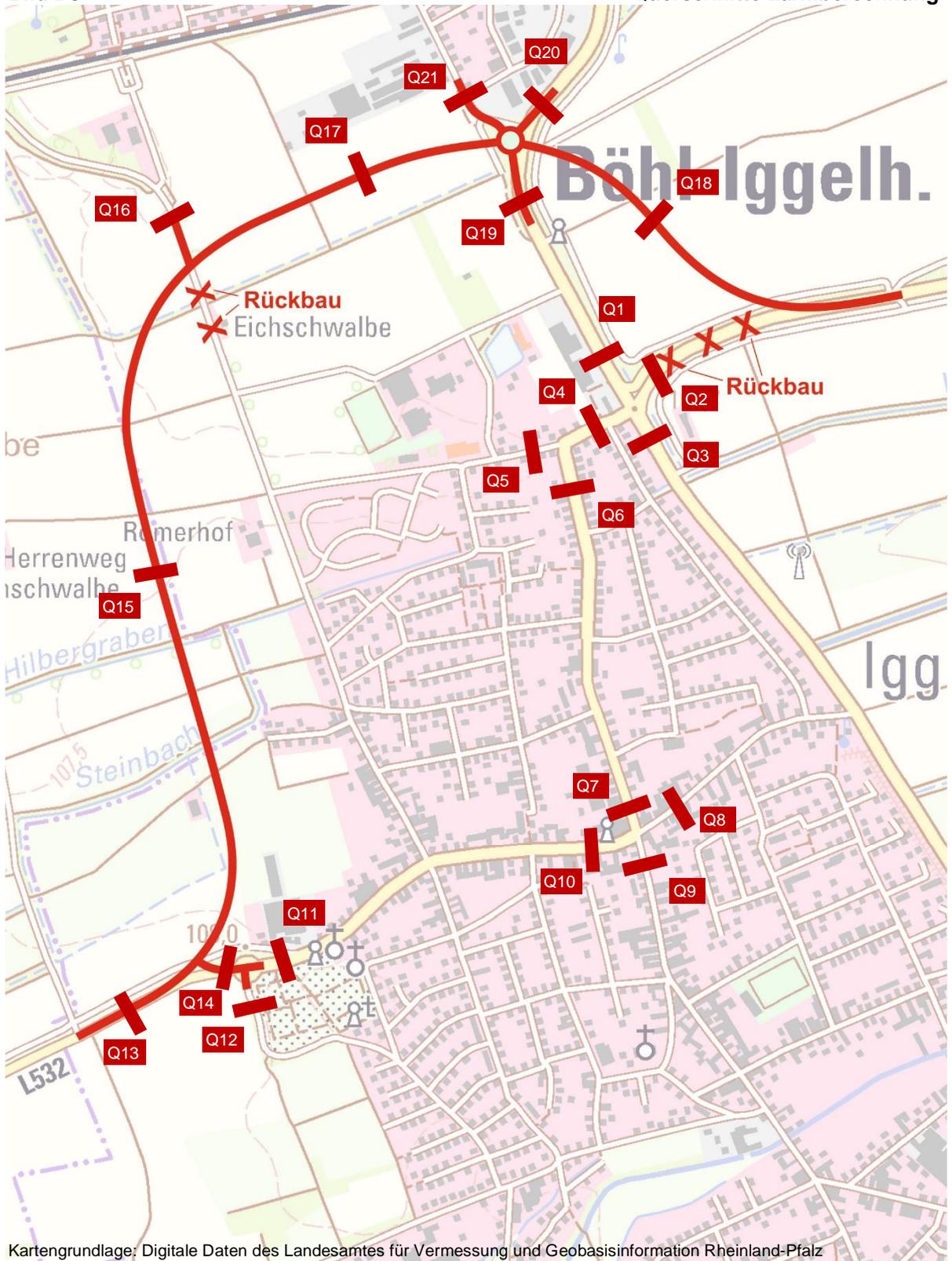
Die Eingangsparameter für die Lärmberechnungen werden in Teil 4 hergeleitet:

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

---

Bild D3

Querschnitte Lärmberechnung



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

**Tab. D8**  
**Eingangswerte Lärmrechnungen**
**Eingangswerte Lärmrechnungen**

 Projekt: **Böhl-Iggelheim**  
 Projekt-Nr.: 19240  
**Westumfahrung**

	Streckt	Belastungen (Normalwerktag)				Fakt. Typ	Parameter		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe
		Kfz/d Richtung 1	%SV	Kfz/d Richtung 2	%SV		DTV(Kfz)	DTV(SV)								
<b>A0-Fall</b>																
1	Q1	5205	2,9%	5165	2,7%	1	9793	2,4%	577,6	68,5	635,2	404,7	2,4%	2,0%	2,7%	0,9%
2	Q2	4875	3,8%	4838	3,6%	1	9173	3,2%	541,0	64,2	595,0	379,1	3,3%	2,7%	3,7%	1,2%
3	Q3	4421	2,3%	3668	2,3%	1	7639	2,0%	450,5	53,5	495,5	315,7	2,0%	1,7%	2,3%	0,8%
4	Q4	3111	3,6%	2358	4,1%	1	5165	3,3%	304,6	36,1	335,0	213,5	3,3%	2,8%	3,7%	1,2%
5	Q5	737	1,6%	547	2,2%	1	1213	1,6%	71,5	8,5	78,7	50,1	1,6%	1,4%	1,8%	0,6%
6	Q6	2047	4,1%	2625	3,8%	1	4412	3,4%	260,2	30,9	286,2	182,3	3,4%	2,9%	3,9%	1,3%
7	Q7	2546	3,7%	2152	3,8%	1	4437	3,2%	261,7	31,0	287,8	183,4	3,2%	2,7%	3,7%	1,2%
8	Q8	1258	0,4%	1768	0,5%	1	2858	0,4%	168,5	20,0	185,4	118,1	0,4%	0,3%	0,5%	0,2%
9	Q9	1153	2,2%	1135	1,9%	1	2161	1,8%	127,4	15,1	140,2	89,3	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
10	Q10	2801	3,0%	2900	2,4%	1	5384	2,3%	317,5	37,7	349,2	222,5	2,4%	2,0%	2,7%	0,9%
11	Q11	3400	2,9%	3008	2,5%	1	6052	2,4%	356,9	42,3	392,5	250,1	2,4%	2,0%	2,7%	0,9%
12	Q12	960	2,6%	913	1,4%	1	1769	1,8%	104,3	12,4	114,7	73,1	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
13	Q13	4033	2,8%	3594	2,1%	1	7203	2,1%	424,8	50,4	467,2	297,7	2,2%	1,8%	2,5%	0,8%
14	Q14	0	0,0%	0	0,0%	1										
15	Q15	0	0,0%	0	0,0%	1										
16	Q16	0	0,0%	0	0,0%	1										
17	Q17	0	0,0%	0	0,0%	1										
18	Q18	0	0,0%	0	0,0%	1										
19	Q19	4192	3,1%	4154	3,0%	1	7882	2,7%	464,9	55,1	511,2	325,7	2,7%	2,2%	3,0%	1,0%
0	Q20	3039	3,2%	3108	3,2%	1	5805	2,8%	342,4	40,6	376,5	239,9	2,8%	2,3%	3,2%	1,1%
0	Q21	1169	2,7%	1138	3,0%	1	2179	2,5%	128,5	15,2	141,3	90,0	2,5%	2,1%	2,8%	0,9%
<b>P0-Fall</b>																
1	Q1	5526	3,1%	5410	3,0%	1	10328	2,6%	609,1	72,3	669,9	426,8	2,6%	2,2%	3,0%	1,0%
2	Q2	5083	4,0%	4990	3,8%	1	9513	3,4%	561,1	66,6	617,0	393,1	3,4%	2,9%	3,9%	1,3%
3	Q3	4699	2,3%	3826	2,4%	1	8051	2,0%	474,8	56,3	522,2	332,7	2,0%	1,7%	2,3%	0,8%
4	Q4	3235	3,6%	2383	4,2%	1	5306	3,4%	312,9	37,1	344,1	219,3	3,4%	2,8%	3,8%	1,3%
5	Q5	761	1,7%	565	2,3%	1	1252	1,7%	73,9	8,8	81,2	51,8	1,7%	1,4%	1,9%	0,6%
6	Q6	2063	4,3%	2736	3,9%	1	4532	3,5%	267,3	31,7	294,0	187,3	3,5%	3,0%	4,0%	1,3%
7	Q7	2650	3,7%	2182	3,9%	1	4563	3,3%	269,1	31,9	296,0	188,6	3,3%	2,8%	3,7%	1,2%
8	Q8	1281	0,4%	1820	0,5%	1	2929	0,4%	172,7	20,5	190,0	121,0	0,4%	0,3%	0,4%	0,1%
9	Q9	1193	2,2%	1172	2,0%	1	2234	1,8%	131,7	15,6	144,9	92,3	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
10	Q10	2900	3,0%	2950	2,5%	1	5525	2,4%	325,8	38,7	358,3	228,3	2,4%	2,0%	2,7%	0,9%
11	Q11	3525	3,0%	3057	2,6%	1	6216	2,4%	366,6	43,5	403,2	256,9	2,4%	2,0%	2,7%	0,9%
12	Q12	989	2,6%	941	1,4%	1	1823	1,7%	107,5	12,8	118,2	75,3	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
13	Q13	4176	2,8%	3660	2,2%	1	7400	2,2%	436,5	51,8	480,0	305,8	2,2%	1,8%	2,5%	0,8%
14	Q14	0	0,0%	0	0,0%	1										
15	Q15	0	0,0%	0	0,0%	1										
16	Q16	0	0,0%	0	0,0%	1										
17	Q17	0	0,0%	0	0,0%	1										
18	Q18	0	0,0%	0	0,0%	1										
19	Q19	4491	3,4%	4369	3,4%	1	8367	2,9%	493,5	58,5	542,7	345,8	3,0%	2,5%	3,3%	1,1%
20	Q20	3093	3,3%	3246	3,1%	1	5987	2,8%	353,1	41,9	388,3	247,4	2,8%	2,3%	3,2%	1,0%
21	Q21	1340	4,0%	1308	4,2%	1	2501	3,5%	147,5	17,5	162,2	103,3	3,6%	3,0%	4,0%	1,3%
Quelle	Charakteristik			Faktoren												
		Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe				
Gerätezahlung	L532	1	0,944	0,816	0,056	0,007	0,061	0,039	0,873	0,728	0,989	0,326				

**Tab. D9 Fortführung**  
**Eingangswerte Lärmrechnungen**
**Eingangswerte Lärmberechnungen**

 Projekt: **Böhl-Iggelheim**  
 Projekt-Nr.: 19240  
**Westumfahrung**

Strecke	Belastungen (Normalwerttag)				Fakt. Typ	Parameter		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
	Kfz/d	%SV	Kfz/d	%SV		DTV(Kfz)	DTV(SV)									
	Richtung 1		Richtung 2													
<b>Differenzlasten (P0 zu P1; Wirkungen)</b>																
1	Q1	-1530	3,1%	-1443	2,4%	1	-2808	2,4%	-165,6	-19,6	-182,1	-116,0	2,4%	2,0%	2,8%	0,9%
2	Q2	-5083	4,0%	-4990	3,8%	1	-9513	3,4%	-561,1	-66,6	-617,0	-393,1	3,4%	2,9%	3,9%	1,3%
3	Q3	-1325	1,3%	-931	0,8%	1	-2131	0,9%	-125,7	-14,9	-138,2	-88,1	0,9%	0,8%	1,1%	0,3%
4	Q4	-1382	5,4%	-1014	6,4%	1	-2263	5,0%	-133,5	-15,8	-146,8	-93,5	5,1%	4,2%	5,7%	1,9%
5	Q5	32	0,0%	-78	3,8%	1	-43	5,6%	-2,6	-0,3	-2,8	-1,8	5,7%	4,7%	6,4%	2,1%
6	Q6	-1034	6,0%	-1528	4,9%	1	-2420	4,6%	-142,7	-16,9	-156,9	-100,0	4,7%	3,9%	5,3%	1,7%
7	Q7	-1455	5,0%	-807	7,1%	1	-2136	5,0%	-126,0	-14,9	-138,6	-88,3	5,0%	4,2%	5,7%	1,9%
8	Q8	84	1,2%	22	4,5%	1	100	1,6%	5,9	0,7	6,5	4,1	1,6%	1,4%	1,9%	0,6%
9	Q9	-21	28,6%	-242	-2,5%	1	-248	0,0%	-14,6	-1,7	-16,1	-10,3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10	Q10	-866	7,0%	-501	6,2%	1	-1291	5,8%	-76,1	-9,0	-83,7	-53,4	5,9%	4,9%	6,7%	2,2%
11	Q11	-634	7,6%	-418	6,0%	1	-994	6,0%	-58,6	-7,0	-64,4	-41,1	6,1%	5,0%	6,9%	2,3%
12	Q12	561	1,4%	623	0,5%	1	1118	0,8%	65,9	7,8	72,5	46,2	0,8%	0,7%	0,9%	0,3%
13	Q13	501	-3,8%	1356	4,2%	1	1754	1,8%	103,4	12,3	113,8	72,5	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
14	Q14	4151	2,1%	3913	1,7%	1	7616	1,7%	449,2	53,3	494,0	314,7	1,7%	1,4%	1,9%	0,6%
15	Q15	3082	2,7%	3182	3,2%	1	5916	2,6%	348,9	41,4	383,7	244,5	2,6%	2,2%	3,0%	1,0%
16	Q16	956	0,1%	848	0,0%	1	1704	0,0%	100,5	11,9	110,5	70,4	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
17	Q17	3132	3,3%	3140	2,7%	1	5923	2,6%	349,3	41,4	384,2	244,8	2,6%	2,2%	2,9%	1,0%
18	Q18	6039	4,0%	6035	3,3%	1	11403	3,2%	672,5	79,8	739,6	471,2	3,2%	2,7%	3,6%	1,2%
19	Q19	-801	5,4%	-685	4,4%	1	-1403	4,2%	-82,8	-9,8	-91,0	-58,0	4,3%	3,6%	4,9%	1,6%
20	Q20	208	1,9%	104	11,5%	1	295	4,4%	17,4	2,1	19,1	12,2	4,5%	3,7%	5,1%	1,7%
21	Q21					1										

<b>P1-Fall</b>																
1	Q1	3996	3,1%	3967	3,2%	0	7520	2,7%	443,5	52,6	487,8	310,8	2,7%	2,3%	3,1%	1,0%
2	Q2					0										
3	Q3	3374	2,7%	2895	3,0%	0	5920	2,4%	349,2	41,4	384,0	244,7	2,5%	2,0%	2,8%	0,9%
4	Q4	1853	2,3%	1369	2,6%	0	3043	2,1%	179,5	21,3	197,4	125,8	2,1%	1,8%	2,4%	0,8%
5	Q5	793	1,6%	487	2,1%	0	1209	1,6%	71,3	8,5	78,4	50,0	1,6%	1,3%	1,8%	0,6%
6	Q6	1029	2,6%	1208	2,6%	0	2113	2,2%	124,6	14,8	137,0	87,3	2,3%	1,9%	2,6%	0,8%
7	Q7	1195	2,1%	1375	2,0%	0	2427	1,8%	143,1	17,0	157,4	100,3	1,8%	1,5%	2,0%	0,7%
8	Q8	1365	0,4%	1842	0,5%	0	3029	0,4%	178,6	21,2	196,4	125,2	0,4%	0,4%	0,5%	0,2%
9	Q9	1172	1,7%	930	3,1%	0	1985	2,0%	117,1	13,9	128,8	82,0	2,0%	1,7%	2,3%	0,8%
10	Q10	2034	1,3%	2449	1,8%	0	4234	1,3%	249,7	29,6	274,6	175,0	1,4%	1,1%	1,5%	0,5%
11	Q11	2891	1,9%	2639	2,0%	0	5223	1,7%	308,0	36,5	338,7	215,8	1,7%	1,4%	2,0%	0,6%
12	Q12	1550	2,2%	1564	1,0%	0	2941	1,4%	173,4	20,6	190,7	121,5	1,4%	1,2%	1,6%	0,5%
13	Q13	4677	2,1%	5016	2,7%	0	9154	2,1%	539,9	64,1	593,7	378,3	2,1%	1,8%	2,4%	0,8%
14	Q14	4151	2,1%	3913	1,7%	0	7616	1,7%	449,2	53,3	494,0	314,7	1,7%	1,4%	1,9%	0,6%
15	Q15	3082	2,7%	3182	3,2%	0	5916	2,6%	348,9	41,4	383,7	244,5	2,6%	2,2%	3,0%	1,0%
16	Q16	956	0,1%	848	0,0%	0	1704	0,0%	100,5	11,9	110,5	70,4	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
17	Q17	3132	3,3%	3140	2,7%	0	5923	2,6%	349,3	41,4	384,2	244,8	2,6%	2,2%	2,9%	1,0%
18	Q18	6039	4,0%	6035	3,3%	0	11403	3,2%	672,5	79,8	739,6	471,2	3,2%	2,7%	3,6%	1,2%
19	Q19	3690	3,0%	3684	3,2%	0	6964	2,7%	410,7	48,7	451,7	287,8	2,7%	2,2%	3,0%	1,0%
20	Q20	3301	3,2%	3350	3,4%	0	6281	2,8%	370,5	43,9	407,4	259,6	2,9%	2,4%	3,3%	1,1%
21	Q21	1340	4,0%	1308	4,2%	0	2501	3,5%	147,5	17,5	162,2	103,3	3,6%	3,0%	4,0%	1,3%

Quelle	Charakteristik	Faktoren		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe	
		Typ	DTV(Kfz)									DTV(SV)
Gerätezahl	L532	1	0,944	0,816	0,056	0,007	0,061	0,039	0,873	0,728	0,989	0,326

## E ZUSAMMENFASSUNG

### Abb. C1

Die Ortsgemeinde Böhl-Iggelheim liegt im Rhein-Pfalz-Kreis an den Landesstraßen L532 und L528. Derzeit verläuft die L532 durch den Ortsteil Iggelheim. Auf Grund hoher Verkehrsbelastung im Zuge der L532 im Ortsteil Iggelheim sowie der engen Bebauung plant der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eine Ortsumgehung von Iggelheim.

Die Verkehrsuntersuchung hat die Aufgabe, die Verkehrswirksamkeit dieser Umfahrung abzuleiten, die Leistungsfähigkeit der geplanten Anschlussknoten an das vorhandene Straßennetz zu untersuchen sowie Eingangswerte für die Lärmberechnungen zu liefern. Das Prognosejahr ist auf 2030 festgelegt.

### Abb. B1 – B4

Als Datenbasis dienen **Knotenpunktzählungen** aus einer vorhandenen Untersuchung (Verkehrsanalyse L532 Ortsteil Iggelheim – Schwerverkehr-; VERTEC; Stand Februar 2017), welche am Dienstag, den 25.10.2016 im Zeitbereich von 06.00 bis 19.00 Uhr stattgefunden haben. Zusätzlich wurde eine **Gerätezählung** für die Dauer von einer Woche (24.10.2016 bis 30.10.2016) auf der L532 (Haßlocher Straße, Ortseingang aus Richtung Haßloch) durchgeführt.

### Abb. B5 – B6

Als Grundlage zur Erstellung des Verkehrsmodells liegt das Landesmodell Rheinland-Pfalz mit der zugehörigen Modellierungssoftware VISUM (PTV Group) und die Verkehrsuntersuchung Böhl-Iggelheim; (V-KON KG, Trier); Stand Mai 2007, vor. Auf der Grundlage der erhobenen Daten (Zählungen 2016) wird das Modell für den Untersuchungsbereich verfeinert und aktualisiert. Die Ergebnisse sind in Form des Analyse-Nullfalles in den Abbildungen B5 und B6 zusammengestellt.

**Kap. C1**

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich fünf verwertbare Zählstellen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (SVZ / EVZ). Diese liefern Belastungswerte der letzten 15 Jahre und lassen Tendenzen der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre erkennen.

Zudem liegen Aussagen über die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 aus den Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz „Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz – fünfte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2017)“ (Stand Februar 2019) vor. Die Bevölkerungsvorausberechnung weist für den Rhein-Pfalz-Kreis eine leichte Zunahme der Einwohnerzahlen aus. Für Böhl-Iggelheim ist dagegen von einer stagnierenden Entwicklung auszugehen.

Die innerhalb des Rheinland-Pfalz-Modells ermittelten Prognosen, gehen trotz der Entwicklungen der Verkehrsbelastungen und der Bevölkerungsentwicklung von einer leichten Zunahme der Belastungen im Zuge der L532 aus.

Im Sinne einer Dimensionierungsbelastung für die zukünftige geometrische Gestaltung der Ortsumgehung und Anbindungspunkte wird somit eine **allgemeine Verkehrszunahme** von 3% in Ansatz gebracht. Dieser Ansatz dient auch als Absicherung gegenüber periodischen Schwankungen innerhalb der Normalwerktagswoche.

**Kap. C2**

Maßgebende **Strukturflächen** wurden in der Gemeinde Böhl-Iggelheim abgefragt und das Aufkommen richtlinienkonform bestimmt.

Nach aktuellem Stand ist ein Gewerbegebiet mit einer Fläche von rd. 1,2 ha am südlichen Ortsrand von Böhl geplant. Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Tagesaufkommen von **ca. 140 Kfz/d**.

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden zwei verschiedene Planfälle untersucht:

**Abb. D1- D3**P0-Fall

Im Prognose-Nullfall wird eine prognostizierte Verkehrsmatrix auf das heutige Straßennetz (innerhalb des Untersuchungsraumes) umgelegt. In der prognostizierten Verkehrsmatrix ist die lokale Sonderentwicklung sowie die allgemeine Verkehrszunahme gemäß den vorangegangenen Beschreibungen eingerechnet. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen D1 bis D3 dargestellt.

**Abb. D4 – D7**P1-Fall

Im Planfall P1 wird die prognostizierte Verkehrsmatrix auf ein Straßennetz umgelegt, das um die Ortsumgehung Böhl-Iggelheim ergänzt ist. Die Netzmaßnahme ist in der Abbildung D4 dargestellt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen D5 bis D7 dargestellt.

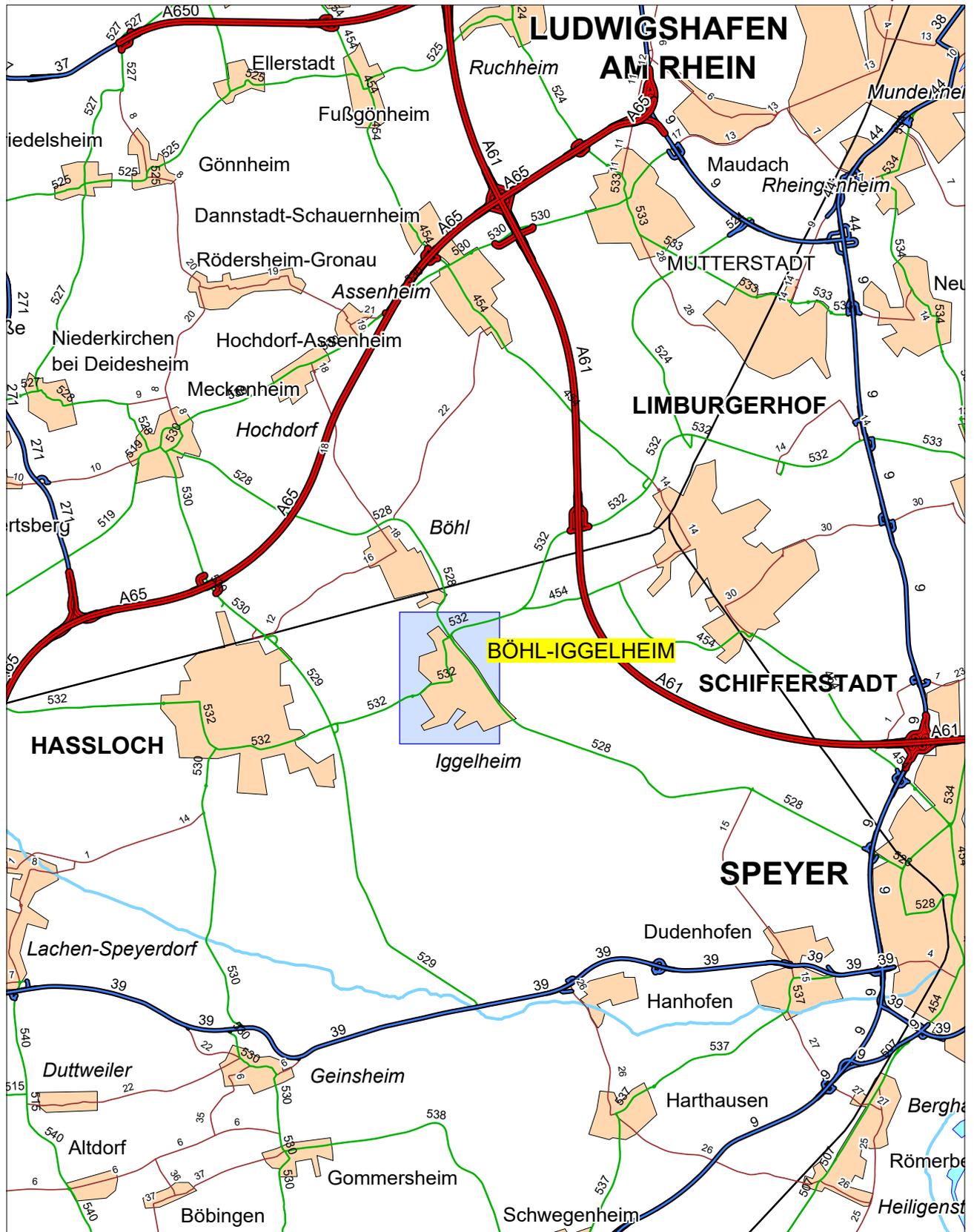
Die Umgehung beginnt im Nord-Osten westlich der Einmündung L532 / Haardtstraße und schließt im Süd-Westen mit einer Einmündung an die heutige L532 an. Die Trasse verläuft westlich an Iggelheim vorbei und knüpft im Norden von Iggelheim an den vorhandenen Knotenpunkt L528 / Iggelheimer Straße, der als Kreisverkehrsplatz ausgebaut wird, an. Von dort aus verläuft die Ortsumgehung in südöstliche Richtung und schließt an die bestehende L532 zwischen Böhl-Iggelheim und der A61 an. Das Teilstück der alten L532 zwischen dem neuen Anschluss an die L532 und der heutigen signalisierten Kreuzung L532 / L528 wird zurückgebaut. Im Zuge des Streckenverlaufs erhält die Straße "Am Holzweg" einen Anschluss (Einmündung) von Norden an die Ortsumgehung. Der südliche Teil des Wirtschaftsweges wird zurückgebaut. In der Verkehrsmodellrechnung ist darüber hinaus berücksichtigt, dass die heutige L532 Ortsdurchfahrt zukünftig abgestuft wird und nicht mehr den Charakter einer Landesstraße besitzen soll.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Für die **Ortsumgehung Böhl-Iggelheim** im Zuge der L532 werden im Prognose Planfall **Belastungen zwischen rd. 6.300 Kfz/d im süd-westlichen Bereich und rd. 12.100 Kfz/d im nord-östlichen Bereich** ausgewiesen. Hieran trägt der Schwerverkehr einen Anteil von rd. 1,9 – 3,6%.
- Für die **Ortsdurchfahrt Iggelheim** bedeutet dies Belastungsreduzierungen zwischen rd. 1.000 – 1.400 Kfz/d im Zuge der Haßlocher Straße bzw. Langgasse. Im Zuge der Eisenbahnstraße sind **Belastungsrückgänge von rd. 2.300 – 2.600 Kfz/d** zu erwarten. Diese entsprechen einem **Anteil von bis zu 53%**.
- Die Betrachtung der **Leistungsfähigkeit an den Anbindungspunkten der Ortsumgehung** und der maßgebenden Knotenpunkte in Iggelheim weist **ausreichende Kapazitäten und gute Verkehrsabläufe aus**.
- Für den neuen Knotenpunkt **Ortsumgehung L532 / Haßlocher Straße** kann bei der geplanten Geometrie (**Einmündung**) **keine ausreichende Leistungsfähigkeit** ausgewiesen werden. Es wird daher aus verkehrplanerischer Sicht anstelle einer Einmündung eine **Signalisierung** des Knotenpunktes empfohlen.
- Um durch eine konfliktfreie Signalisierung den Fußgängern und den Radfahrern ein sicheres Überqueren der L532 zu ermöglichen, sollte für jeden Verkehrsstrom eine separate Spur vorhanden sein. Dabei liegt die 95%-ige Rückstauwahrscheinlichkeit des Rechtsabbiegers bei rd. 58 m und die des Linksabbiegers bei rd. 37 m. Der Rückstau des Linkseinbiegers (rd. 59 m) und des Rechtseinbiegers (rd. 37 m) führen zu keiner Beeinflussung des benachbarten Knotenpunktes.

# **A**BBILDUNGEN

---



Kartengrundlage: MapInfo Netz 2016

M. 1 : 100.000

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

**Abb. A1:**  
**Lage im Straßennetz**

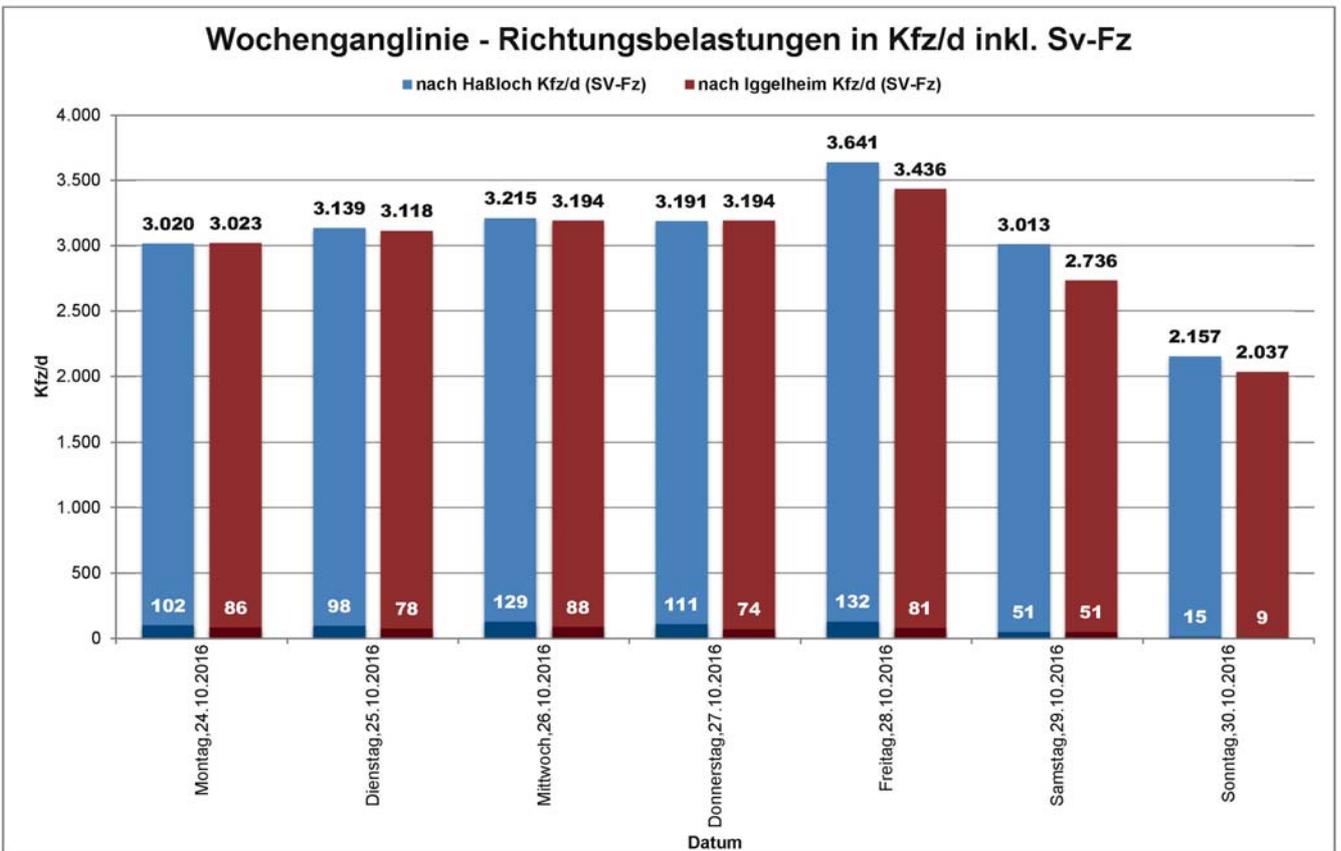
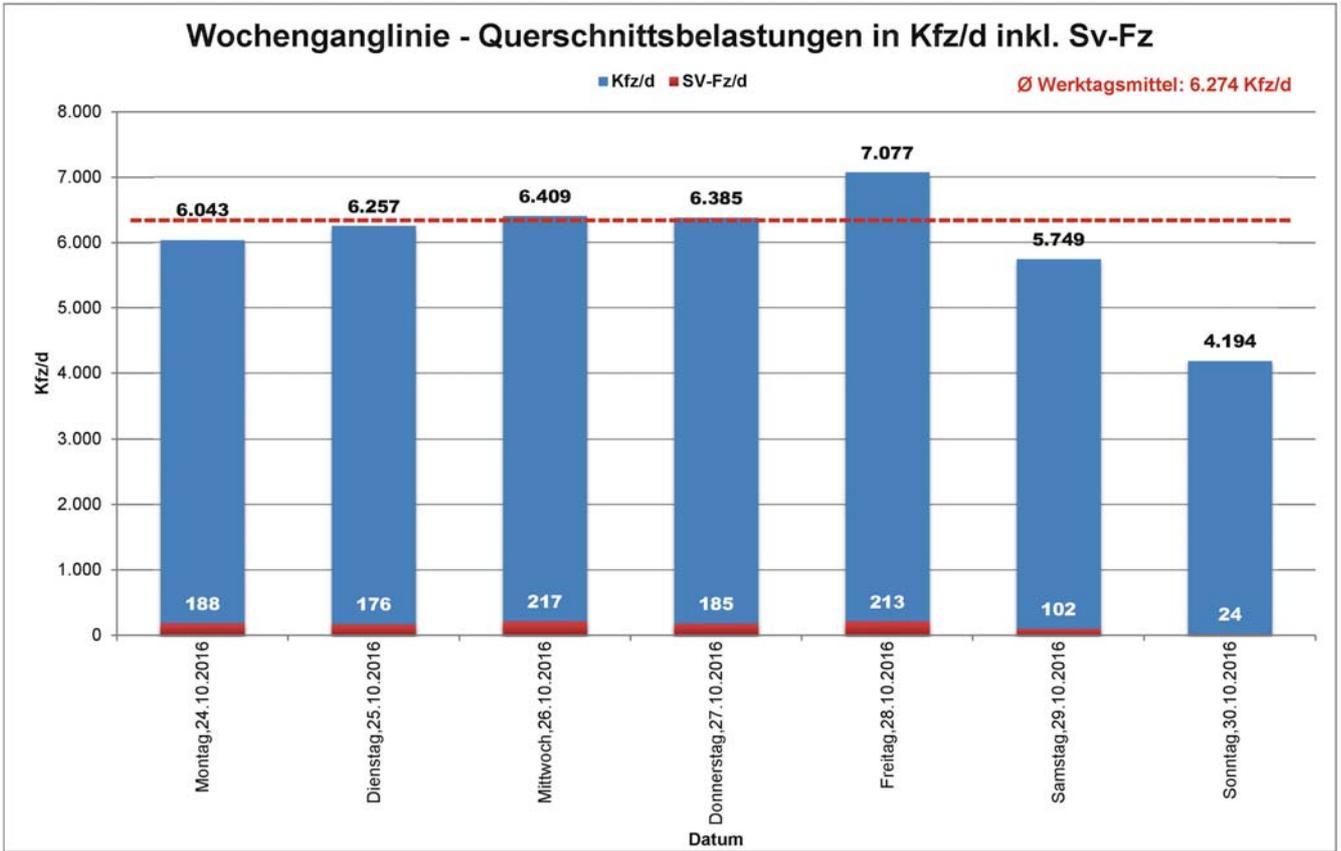


Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

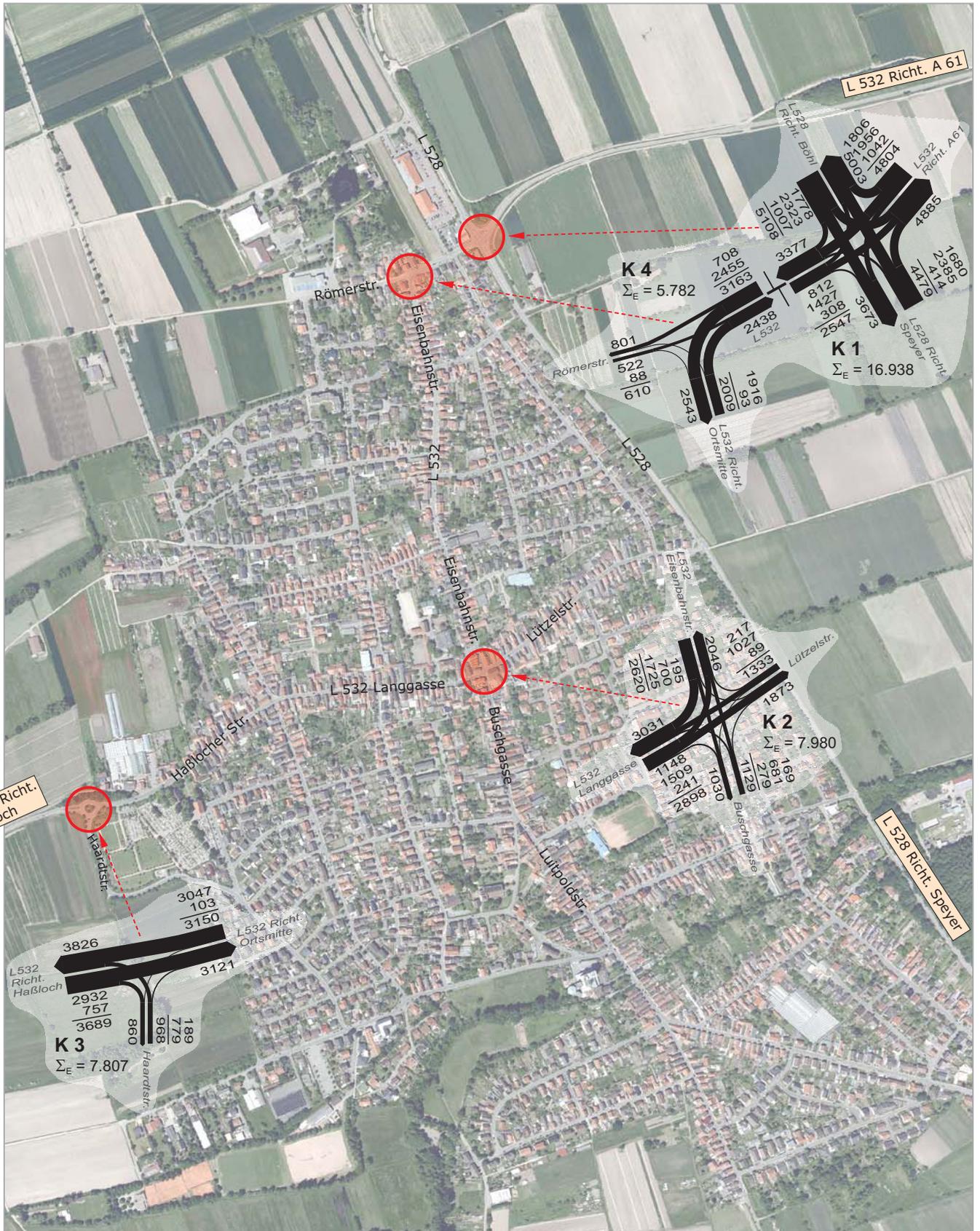


-  Knotenstromzählstelle (K)
-  Befragungsstelle (B)
-  Gerätezählung (7 Tage)

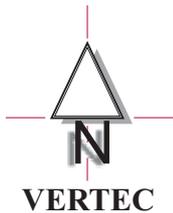
**Abb. B1:**  
**Übersicht Verkehrserhebungen**  
**Oktober 2016**



**Abb. B2:**  
Wochenganglinie  
L 532 Haßlocher Straße



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



Angaben in Kfz/d, Normalwerktag 2016

$\Sigma_E$  = Summe einfahrender Kfz/d

**Abb. B3:**  
**Knotenstrombelastungen**  
**Gesamtverkehr, Oktober 2016**



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

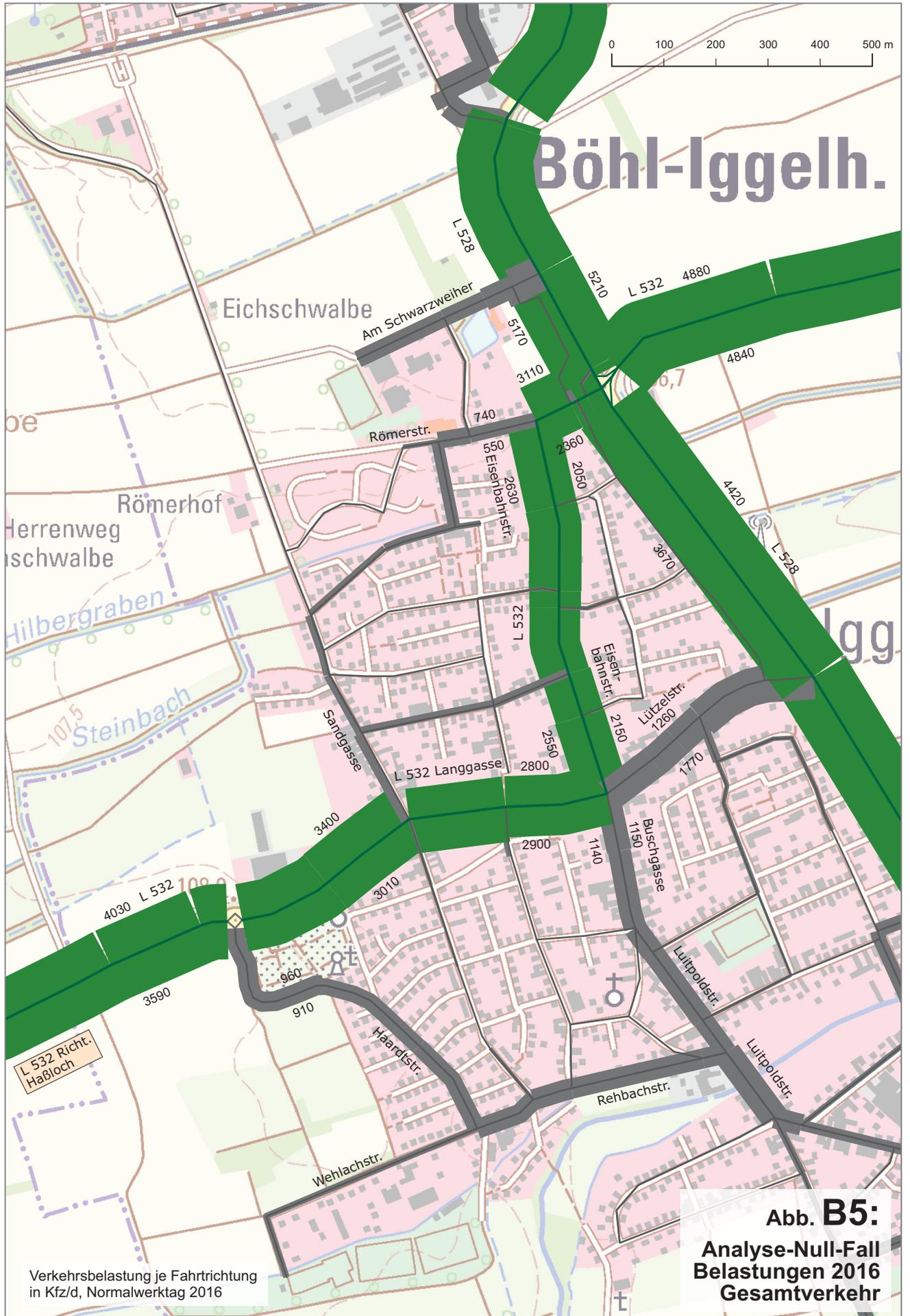


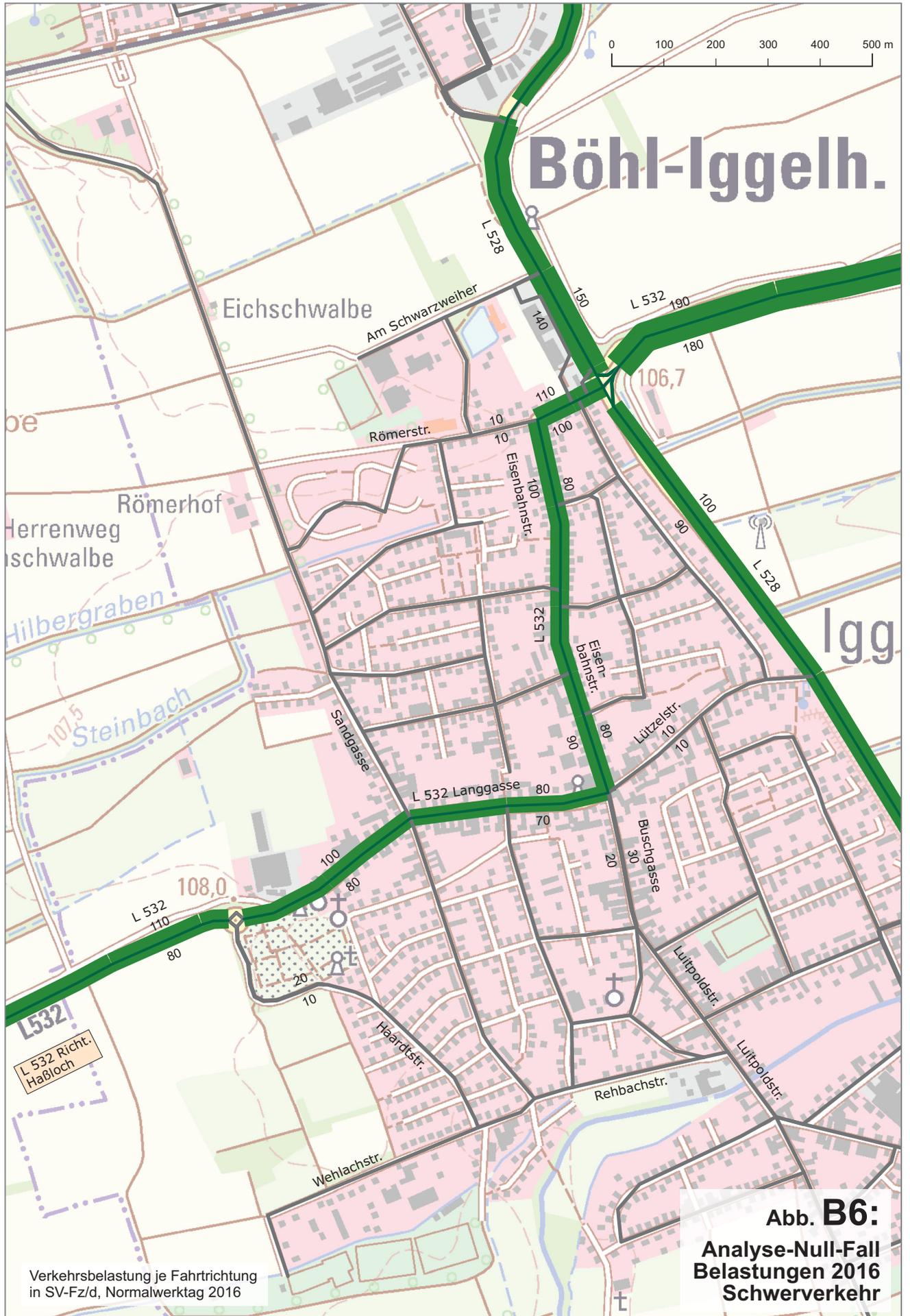
Angaben in SV-Fz/d (Bus,Lkw,Lz), Normalwerktag 2016

( ) nur Lkw und Lastzüge

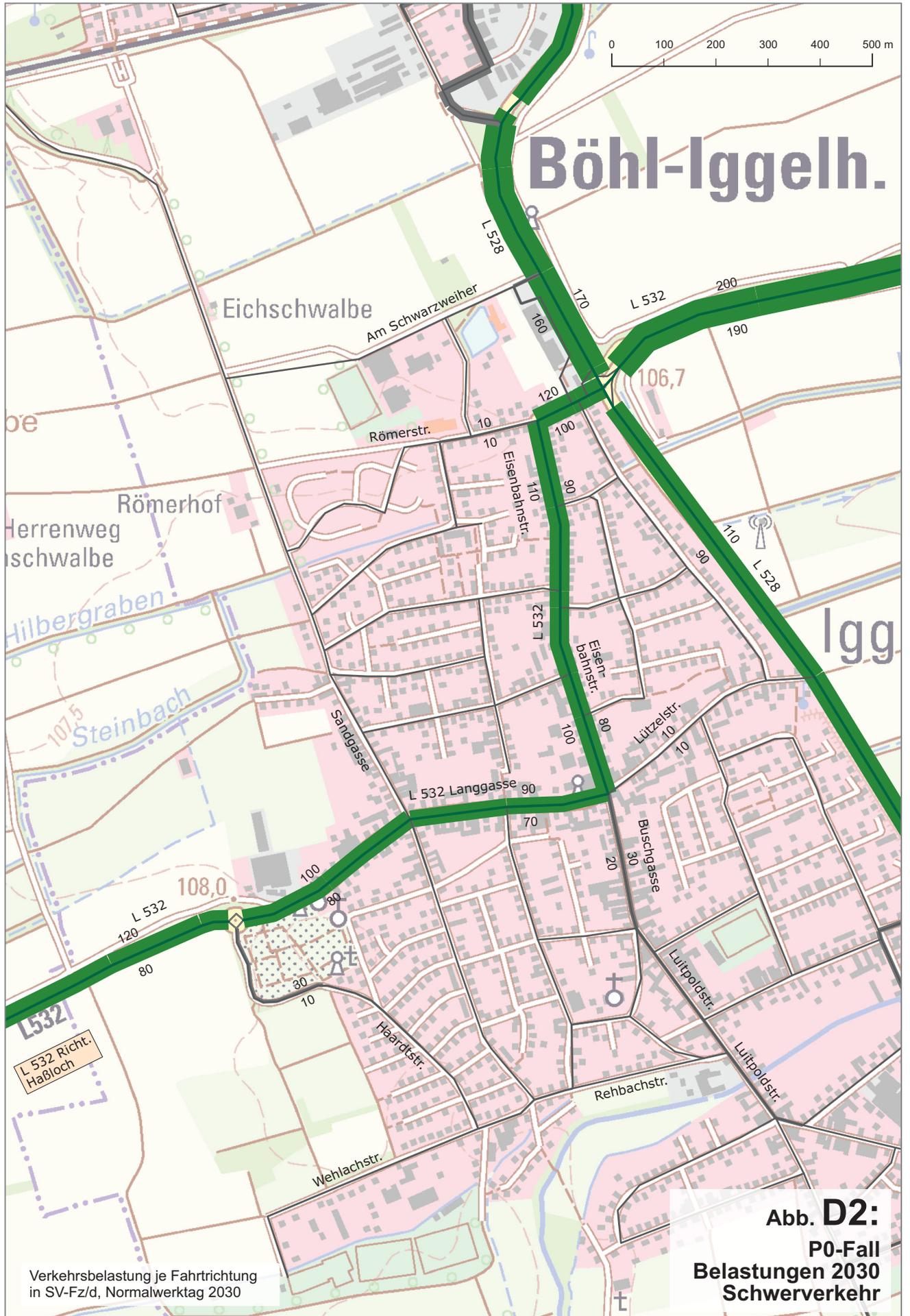
$\Sigma_E$  = Summe einfahrender SV-Fz/d

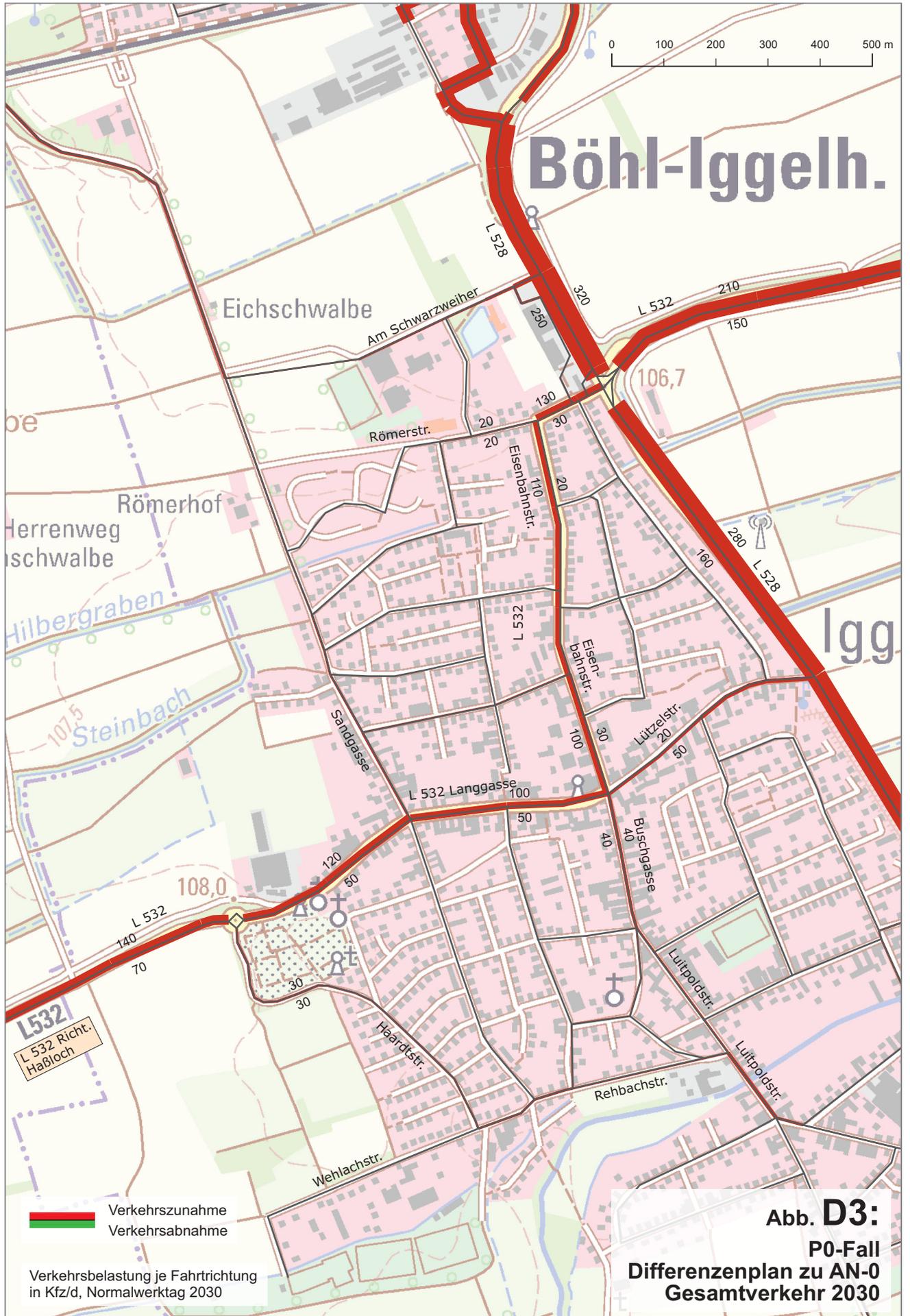
**Abb. B4:**  
**Knotenstrombelastungen**  
**Schwerverkehr, Oktober 2016**

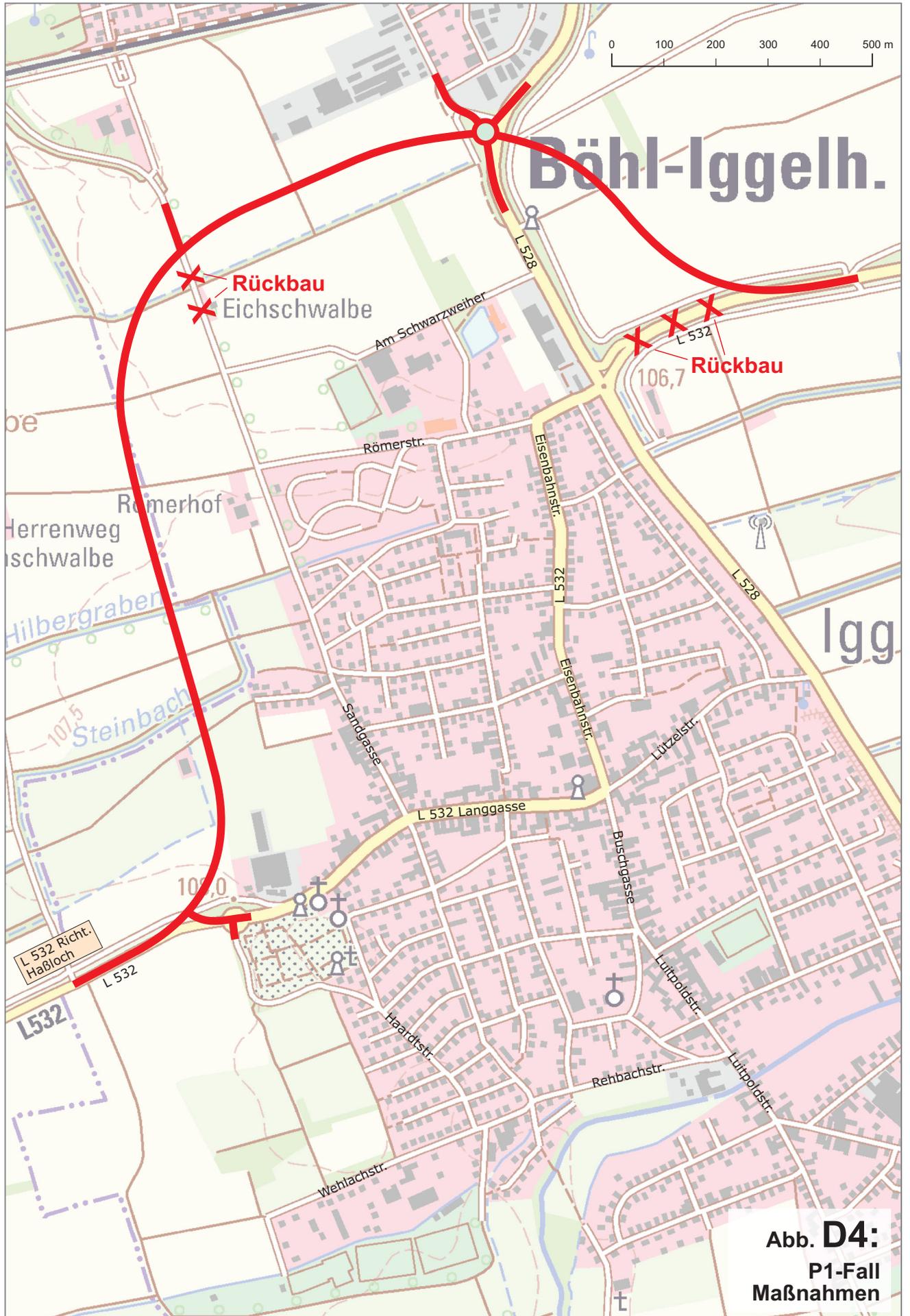






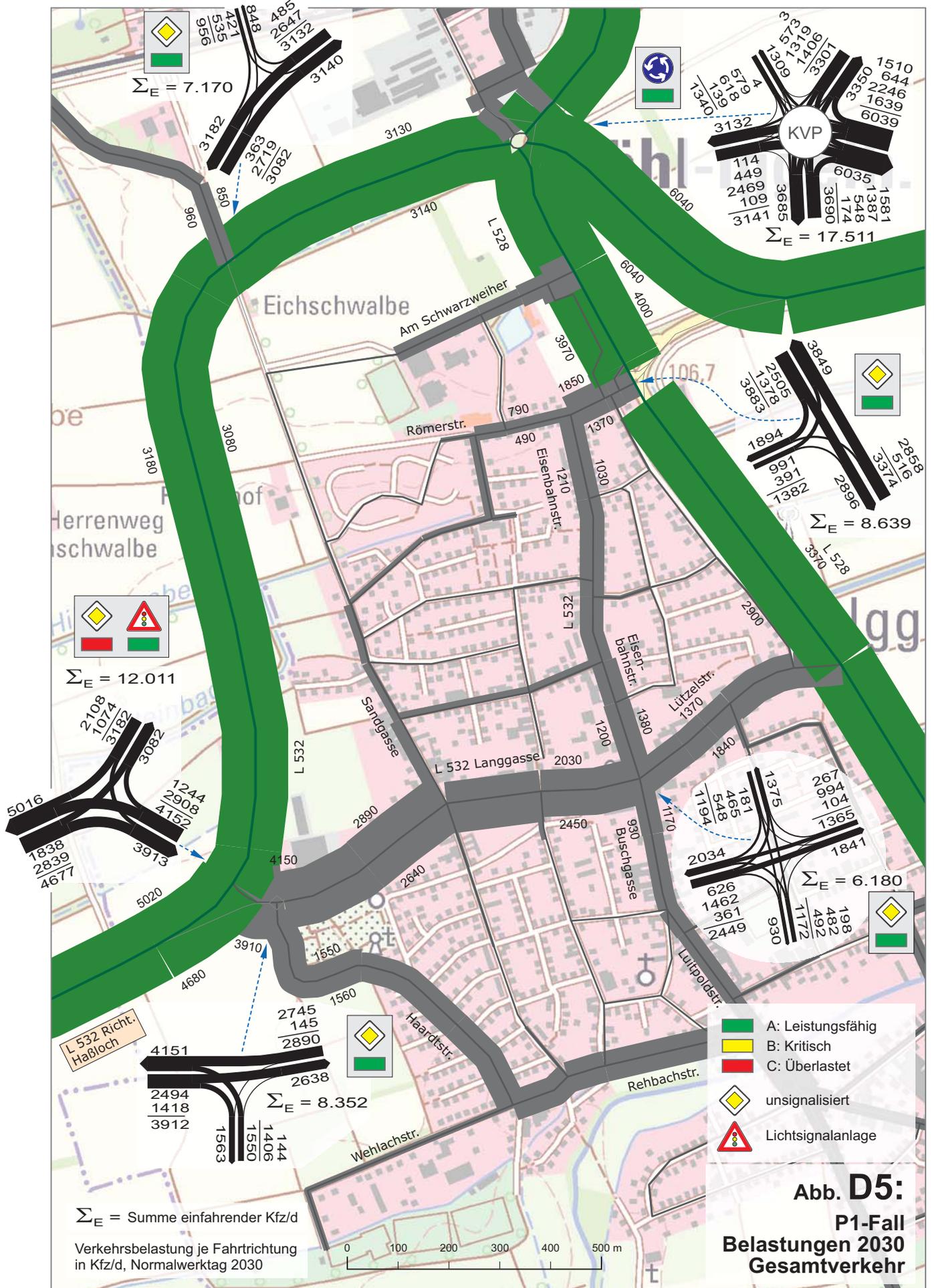






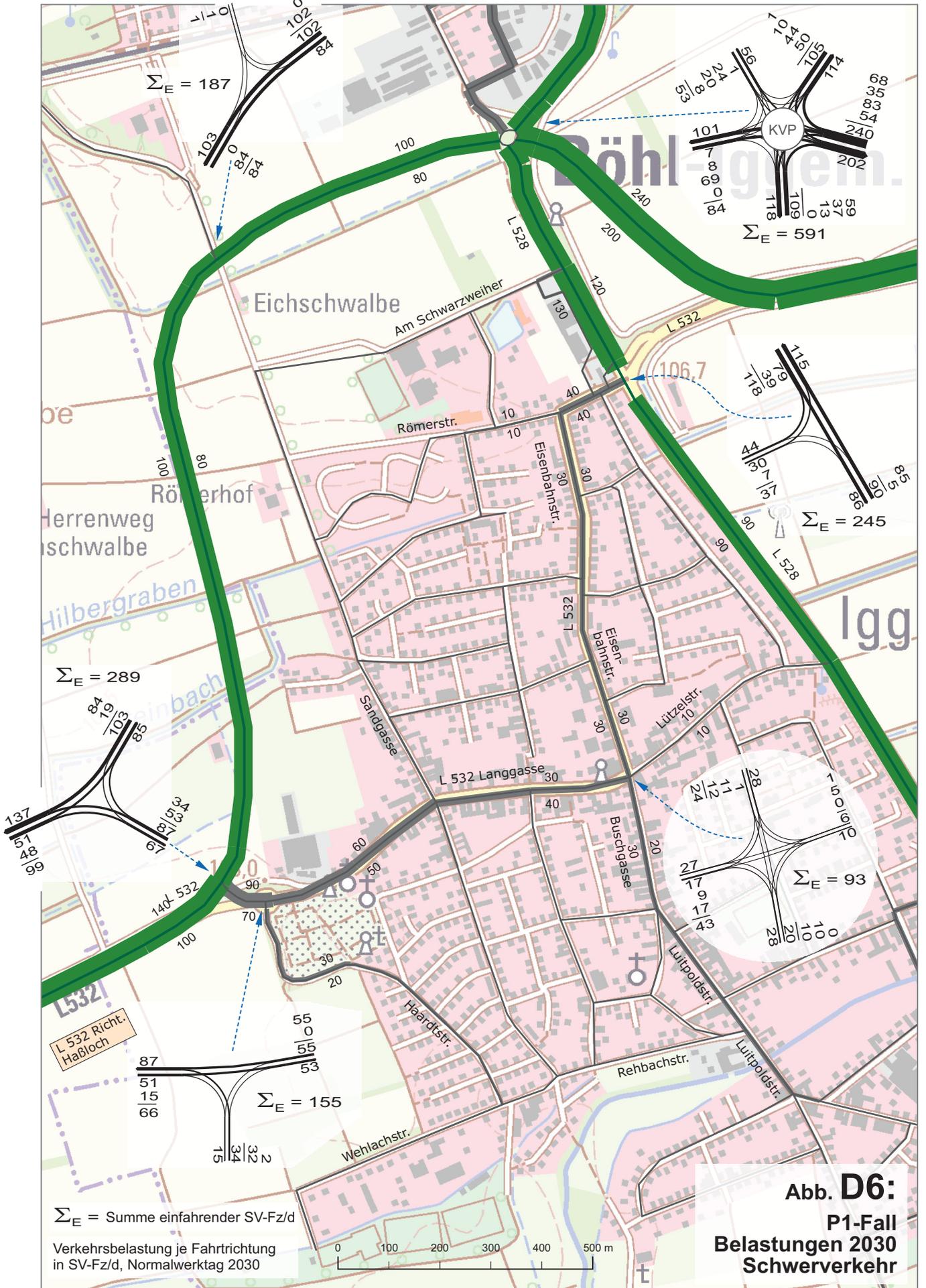
L 532 Richt. A 61

L 528 Richt. Speyer



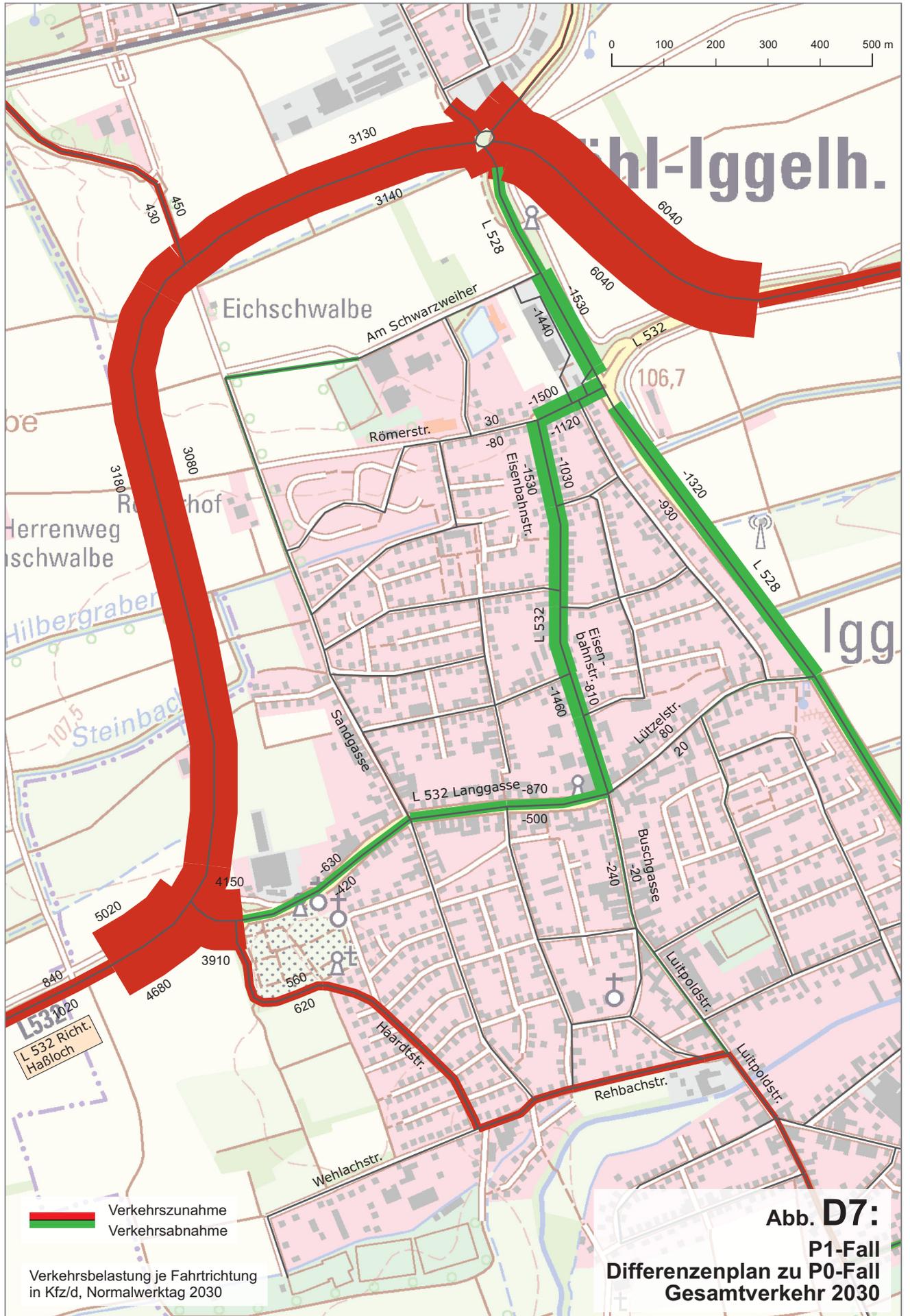
L 532 Richt. A 61

L 528 Richt. Speyer



L 532 Richt. A 61

L 528 Richt. Speyer



# **M**ATERIALTEIL

---

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### Aktualisierung der Untersuchung zur Ortsumgehung L532 in Böhl-Iggelheim

2019

#### MATERIALTEIL

- |                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| 1. Auswertung Gerätezählung      | 1 - 7   |
| 2. Auswertung Knotenstromzählung | 8 – 29  |
| 3. Leistungsberechnungen         | 30 - 37 |

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Montag, 24. Oktober 2016	00:00 - 00:30	5	5	0	48	46	48	49	55	6	6	0	46	45	45	48	49	11	11	0
Montag, 24. Oktober 2016	00:30 - 01:00	5	5	0	45	41	47	47	50	0	0	0	---	---	---	---	---	5	5	0
Montag, 24. Oktober 2016	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	46	46	46	46	46	1	1	0
Montag, 24. Oktober 2016	01:30 - 02:00	1	1	0	37	37	37	37	37	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Montag, 24. Oktober 2016	02:00 - 02:30	1	1	0	46	46	46	46	46	4	4	0	44	45	45	45	48	5	5	0
Montag, 24. Oktober 2016	02:30 - 03:00	5	4	1	50	46	48	54	58	1	1	0	46	46	46	46	46	6	5	1
Montag, 24. Oktober 2016	03:00 - 03:30	2	2	0	46	43	43	48	48	1	1	0	44	44	44	44	44	3	3	0
Montag, 24. Oktober 2016	03:30 - 04:00	2	2	0	45	39	39	50	50	3	2	1	45	41	47	47	47	5	4	1
Montag, 24. Oktober 2016	04:00 - 04:30	2	2	0	48	36	36	59	59	7	7	0	44	40	46	49	52	9	9	0
Montag, 24. Oktober 2016	04:30 - 05:00	8	7	1	48	39	45	56	68	5	5	0	42	40	42	43	47	13	12	1
Montag, 24. Oktober 2016	05:00 - 05:30	17	16	1	46	40	46	50	72	18	18	0	43	37	43	48	52	35	34	1
Montag, 24. Oktober 2016	05:30 - 06:00	20	19	1	47	40	45	53	62	49	47	2	43	38	43	48	55	69	66	3
Montag, 24. Oktober 2016	06:00 - 06:30	24	22	2	47	39	45	54	61	62	57	5	43	37	42	49	64	86	79	7
Montag, 24. Oktober 2016	06:30 - 07:00	57	51	6	45	37	46	50	58	77	76	1	44	39	44	49	58	134	127	7
Montag, 24. Oktober 2016	07:00 - 07:30	68	66	2	46	41	46	50	67	122	120	2	43	38	43	47	57	190	186	4
Montag, 24. Oktober 2016	07:30 - 08:00	123	121	2	44	39	44	48	61	176	170	6	40	36	40	45	50	299	291	8
Montag, 24. Oktober 2016	08:00 - 08:30	113	110	3	44	39	44	48	67	118	111	7	41	36	41	46	52	231	221	10
Montag, 24. Oktober 2016	08:30 - 09:00	73	71	2	43	36	43	49	56	100	97	3	---	---	---	---	---	173	168	5
Montag, 24. Oktober 2016	09:00 - 09:30	66	61	5	42	36	42	48	62	92	89	3	21	18	21	24	27	158	150	8
Montag, 24. Oktober 2016	09:30 - 10:00	96	92	4	42	36	42	46	57	73	68	5	21	18	21	23	28	169	160	9
Montag, 24. Oktober 2016	10:00 - 10:30	81	75	6	42	36	42	48	65	80	77	3	20	18	20	23	25	161	152	9
Montag, 24. Oktober 2016	10:30 - 11:00	81	75	6	40	33	42	47	57	100	98	2	20	18	20	23	30	181	173	8
Montag, 24. Oktober 2016	11:00 - 11:30	94	91	3	40	32	42	47	61	102	101	1	21	19	21	23	28	196	192	4
Montag, 24. Oktober 2016	11:30 - 12:00	107	101	6	40	31	42	47	59	97	94	3	21	19	21	24	28	204	195	9
Montag, 24. Oktober 2016	12:00 - 12:30	102	99	3	42	33	43	49	56	70	65	5	21	18	22	24	30	172	164	8
Montag, 24. Oktober 2016	12:30 - 13:00	83	79	4	42	36	43	49	57	81	78	3	21	18	21	23	28	164	157	7
Montag, 24. Oktober 2016	13:00 - 13:30	87	83	4	42	35	43	48	62	96	93	3	21	19	21	24	29	183	176	7
Montag, 24. Oktober 2016	13:30 - 14:00	86	82	4	43	38	45	49	60	90	87	3	21	19	22	24	26	176	169	7
Montag, 24. Oktober 2016	14:00 - 14:30	87	83	4	42	35	43	48	57	104	97	7	21	18	21	23	30	191	180	11
Montag, 24. Oktober 2016	14:30 - 15:00	103	98	5	42	36	44	48	54	105	103	2	21	19	21	24	29	208	201	7
Montag, 24. Oktober 2016	15:00 - 15:30	130	126	4	41	35	41	47	61	84	84	0	21	19	22	24	27	214	210	4
Montag, 24. Oktober 2016	15:30 - 16:00	143	139	4	40	34	42	47	54	129	126	3	21	18	21	23	26	272	265	7
Montag, 24. Oktober 2016	16:00 - 16:30	164	163	1	43	38	45	48	59	117	112	5	21	19	22	24	27	281	275	6
Montag, 24. Oktober 2016	16:30 - 17:00	153	149	4	41	33	42	47	56	131	128	3	21	19	22	24	27	284	277	7
Montag, 24. Oktober 2016	17:00 - 17:30	155	149	6	40	32	40	47	58	146	145	1	22	19	22	24	27	301	294	7
Montag, 24. Oktober 2016	17:30 - 18:00	153	151	2	44	38	44	48	69	106	104	2	21	19	22	24	28	259	255	4
Montag, 24. Oktober 2016	18:00 - 18:30	97	96	1	44	38	44	49	58	86	86	0	22	20	22	25	29	183	182	1
Montag, 24. Oktober 2016	18:30 - 19:00	97	96	1	42	38	43	47	55	77	76	1	20	18	21	24	28	174	172	2
Montag, 24. Oktober 2016	19:00 - 19:30	72	71	1	44	39	45	49	66	68	66	2	21	18	21	23	27	140	137	3
Montag, 24. Oktober 2016	19:30 - 20:00	56	56	0	43	37	43	50	65	61	61	0	22	18	22	25	28	117	117	0
Montag, 24. Oktober 2016	20:00 - 20:30	55	54	1	43	36	43	48	55	40	40	0	21	19	21	24	26	95	94	1
Montag, 24. Oktober 2016	20:30 - 21:00	41	41	0	45	40	45	49	58	37	37	0	22	19	22	25	30	78	78	0
Montag, 24. Oktober 2016	21:00 - 21:30	23	23	0	43	34	45	50	62	31	31	0	20	18	21	23	26	54	54	0
Montag, 24. Oktober 2016	21:30 - 22:00	30	30	0	42	35	42	48	60	26	26	0	21	19	21	24	26	56	56	0
Montag, 24. Oktober 2016	22:00 - 22:30	24	23	1	44	40	44	52	53	17	17	0	21	19	21	24	25	41	40	1
Montag, 24. Oktober 2016	22:30 - 23:00	12	12	0	48	42	46	52	62	14	12	2	21	17	21	23	25	26	24	2
Montag, 24. Oktober 2016	23:00 - 23:30	9	9	0	41	34	41	50	51	7	7	0	21	19	19	23	25	16	16	0
Montag, 24. Oktober 2016	23:30 - 24:00	7	6	1	44	40	44	46	58	6	6	0	20	16	18	23	25	13	12	1
Montag, 24. Oktober 2016	Sph-Vm 07:30 - 08:30	236	231	5	44	39	44	48	67	294	281	13	41	36	41	46	52	530	512	18
Montag, 24. Oktober 2016	Sph-Nm 16:30 - 17:30	308	298	10	41	33	41	47	58	277	273	4	22	19	22	24	27	585	571	14
Montag, 24. Oktober 2016	06:00-09:00	458	441	17	45	39	45	50	67	655	631	24	42	37	42	47	64	1.113	1.072	41
Montag, 24. Oktober 2016	15:00-19:00	1.092	1.069	23	42	36	43	48	69	876	861	15	21	19	22	24	29	1.968	1.930	38
Montag, 24. Oktober 2016	06:00-19:00	2.623	2.529	94	42	36	43	48	69	2.621	2.542	79	25	22	25	28	57	5.244	5.071	173
Montag, 24. Oktober 2016	06:00-18:00	2.429	2.337	92	42	36	43	48	69	2.458	2.380	78	26	23	26	29	52	4.887	4.717	170
Montag, 24. Oktober 2016	06:00-22:00	2.900	2.804	96	43	36	43	48	69	2.884	2.803	81	24	22	25	28	52	5.784	5.607	177
Montag, 24. Oktober 2016	22:00-06:00	120	114	6	46	41	44	50	72	139	134	5	38	35	38	40	55	259	248	11
Montag, 24. Oktober 2016	00:00 24:00	3.020	2.918	102	44	38	43	49	72	3.023	2.937	86	29	26	29	31	64	6.043	5.855	188

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Dienstag, 25. Oktober 2016	00:00 - 00:30	3	3	0	42	38	41	47	47	5	5	0	20	19	20	23	24	8	8	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	3	3	0	19	17	19	21	21	3	3	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	01:00 - 01:30	3	3	0	52	47	50	60	60	0	0	0	---	---	---	---	---	3	3	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	01:30 - 02:00	2	2	0	45	45	45	45	45	2	2	0	23	22	22	24	24	4	4	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	02:00 - 02:30	1	1	0	42	42	42	42	42	2	2	0	20	19	19	21	21	3	3	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	02:30 - 03:00	2	2	0	42	39	39	44	44	2	2	0	24	23	23	25	25	4	4	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	03:00 - 03:30	1	1	0	46	46	46	46	46	3	3	0	19	18	19	21	21	4	4	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	03:30 - 04:00	4	4	0	50	47	47	52	56	3	3	0	22	18	24	24	24	7	7	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	04:00 - 04:30	1	0	1	38	38	38	38	38	6	6	0	19	18	18	20	23	7	6	1
Dienstag, 25. Oktober 2016	04:30 - 05:00	10	10	0	46	44	45	50	59	10	10	0	20	19	20	23	24	20	20	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	05:00 - 05:30	13	13	0	42	38	41	48	50	18	17	1	21	16	21	24	26	31	30	1
Dienstag, 25. Oktober 2016	05:30 - 06:00	23	23	0	44	36	43	56	61	52	51	1	21	19	21	23	27	75	74	1
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:00 - 06:30	27	27	0	45	42	44	49	53	51	50	1	22	19	22	24	27	78	77	1
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:30 - 07:00	47	46	1	44	38	44	49	58	105	103	2	22	20	21	24	27	152	149	3
Dienstag, 25. Oktober 2016	07:00 - 07:30	65	62	3	43	37	43	49	53	104	102	2	21	19	21	23	30	169	164	5
Dienstag, 25. Oktober 2016	07:30 - 08:00	111	104	7	40	34	41	47	56	183	180	3	21	19	21	23	30	294	284	10
Dienstag, 25. Oktober 2016	08:00 - 08:30	106	101	5	41	35	42	46	59	126	123	3	21	19	21	24	30	232	224	8
Dienstag, 25. Oktober 2016	08:30 - 09:00	81	78	3	43	38	43	48	57	82	77	5	22	18	22	24	28	163	155	8
Dienstag, 25. Oktober 2016	09:00 - 09:30	84	81	3	42	37	42	47	59	72	70	2	21	18	21	24	27	156	151	5
Dienstag, 25. Oktober 2016	09:30 - 10:00	97	94	3	39	31	40	45	50	78	76	2	21	18	21	23	29	175	170	5
Dienstag, 25. Oktober 2016	10:00 - 10:30	102	93	9	41	36	41	47	58	89	86	3	21	19	21	24	28	191	179	12
Dienstag, 25. Oktober 2016	10:30 - 11:00	85	79	6	39	33	39	46	51	87	83	4	21	19	21	24	26	172	162	10
Dienstag, 25. Oktober 2016	11:00 - 11:30	83	79	4	40	34	40	47	60	86	85	1	21	18	21	24	29	169	164	5
Dienstag, 25. Oktober 2016	11:30 - 12:00	86	82	4	39	31	39	46	59	93	89	4	21	18	22	24	28	179	171	8
Dienstag, 25. Oktober 2016	12:00 - 12:30	104	101	3	41	35	43	47	54	84	81	3	21	19	21	23	29	188	182	6
Dienstag, 25. Oktober 2016	12:30 - 13:00	102	97	5	41	36	42	47	54	100	97	3	21	18	21	24	32	202	194	8
Dienstag, 25. Oktober 2016	13:00 - 13:30	77	71	6	40	34	40	47	60	78	78	0	22	20	22	24	32	155	149	6
Dienstag, 25. Oktober 2016	13:30 - 14:00	89	83	6	41	34	42	47	58	106	104	2	20	17	21	23	28	195	187	8
Dienstag, 25. Oktober 2016	14:00 - 14:30	109	106	3	41	36	42	47	55	91	88	3	20	18	21	23	28	200	194	6
Dienstag, 25. Oktober 2016	14:30 - 15:00	120	114	6	41	33	41	48	55	102	98	4	21	18	21	23	30	222	212	10
Dienstag, 25. Oktober 2016	15:00 - 15:30	108	101	7	40	34	41	47	60	100	95	5	21	18	21	24	29	208	196	12
Dienstag, 25. Oktober 2016	15:30 - 16:00	145	145	0	41	34	42	47	62	146	133	13	20	16	21	23	31	291	278	13
Dienstag, 25. Oktober 2016	16:00 - 16:30	150	148	2	40	35	41	47	56	139	137	2	21	18	21	23	26	289	285	4
Dienstag, 25. Oktober 2016	16:30 - 17:00	166	163	3	42	35	42	47	62	123	121	2	22	19	22	25	31	289	284	5
Dienstag, 25. Oktober 2016	17:00 - 17:30	171	169	2	42	37	43	48	64	130	128	2	22	19	22	24	31	301	297	4
Dienstag, 25. Oktober 2016	17:30 - 18:00	156	155	1	43	37	45	49	61	104	102	2	21	18	21	23	28	260	257	3
Dienstag, 25. Oktober 2016	18:00 - 18:30	134	134	0	43	38	43	48	70	112	110	2	21	18	21	24	31	246	244	2
Dienstag, 25. Oktober 2016	18:30 - 19:00	100	100	0	44	39	45	50	62	98	98	0	21	19	22	24	31	198	198	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	19:00 - 19:30	90	88	2	44	38	44	49	62	71	70	1	22	20	22	24	27	161	158	3
Dienstag, 25. Oktober 2016	19:30 - 20:00	63	63	0	45	39	46	53	66	69	69	0	21	19	22	24	27	132	132	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	20:00 - 20:30	53	52	1	45	39	45	50	60	49	49	0	22	20	22	25	31	102	101	1
Dienstag, 25. Oktober 2016	20:30 - 21:00	42	40	2	42	34	43	48	56	32	32	0	21	19	21	24	28	74	72	2
Dienstag, 25. Oktober 2016	21:00 - 21:30	31	31	0	44	40	44	48	53	34	34	0	22	19	21	25	31	65	65	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	21:30 - 22:00	30	30	0	45	39	44	51	64	37	37	0	22	20	22	25	30	67	67	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	22:00 - 22:30	20	20	0	47	42	48	54	62	26	26	0	22	19	22	25	28	46	46	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	22:30 - 23:00	19	19	0	48	45	47	52	58	12	12	0	21	19	21	24	27	31	31	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	23:00 - 23:30	11	11	0	45	41	42	47	65	6	6	0	24	22	22	24	31	17	17	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	23:30 - 24:00	12	12	0	45	44	45	47	60	7	7	0	22	21	22	25	26	19	19	0
Dienstag, 25. Oktober 2016	Sph-Vm 07:30 - 08:30	217	205	12	41	35	42	47	59	309	303	6	21	19	21	24	30	526	508	18
Dienstag, 25. Oktober 2016	Sph-Nm 16:30 - 17:30	337	332	5	42	36	43	48	64	253	249	4	22	19	22	25	31	590	581	9
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:00-09:00	437	418	19	43	37	43	48	59	651	635	16	22	19	21	24	30	1.088	1.053	35
Dienstag, 25. Oktober 2016	15:00-19:00	1.130	1.115	15	42	36	43	48	70	952	924	28	21	18	21	24	31	2.082	2.039	43
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:00-19:00	2.705	2.613	92	41	36	42	47	70	2.669	2.594	75	21	18	21	24	32	5.374	5.207	167
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:00-18:00	2.471	2.379	92	41	35	42	47	64	2.459	2.386	73	21	18	21	24	32	4.930	4.765	165
Dienstag, 25. Oktober 2016	06:00-22:00	3.014	2.917	97	42	36	42	48	70	2.961	2.885	76	21	19	21	24	32	5.975	5.802	173
Dienstag, 25. Oktober 2016	22:00-06:00	125	124	1	45	42	44	49	65	157	155	2	21	19	21	23	31	282	279	3
Dienstag, 25. Oktober 2016	00:00 24:00	3.139	3.041	98	43	38	43	48	70	3.118	3.040	78	21	19	21	24	32	6.257	6.081	176

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Mittwoch, 26. Oktober 2016	00:00 - 00:30	4	4	0	52	47	47	56	60	6	6	0	22	21	21	23	23	10	10	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	00:30 - 01:00	2	2	0	39	35	35	42	42	4	4	0	22	22	22	24	25	6	6	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	01:00 - 01:30	1	1	0	52	52	52	52	52	2	2	0	24	23	23	25	25	3	3	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	01:30 - 02:00	1	1	0	47	47	47	47	47	2	1	1	18	15	15	21	21	3	2	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	02:00 - 02:30	2	2	0	44	39	39	48	48	3	3	0	22	20	22	23	23	5	5	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	02:30 - 03:00	3	2	1	46	43	45	49	49	1	1	0	25	25	25	25	25	4	3	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	03:00 - 03:30	2	2	0	45	42	42	47	47	5	4	1	20	19	21	21	22	7	6	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	2	1	1	20	18	18	21	21	2	1	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	04:00 - 04:30	2	2	0	51	49	49	52	52	4	4	0	21	21	21	22	22	6	6	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	04:30 - 05:00	8	8	0	51	45	51	56	62	8	8	0	21	17	21	24	25	16	16	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	05:00 - 05:30	9	9	0	46	40	45	53	55	14	14	0	21	19	21	24	25	23	23	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	05:30 - 06:00	24	22	2	46	43	47	49	65	53	53	0	22	20	22	24	28	77	75	2
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:00 - 06:30	23	21	2	44	38	46	50	57	52	50	2	22	20	22	25	29	75	71	4
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:30 - 07:00	49	48	1	46	40	47	52	57	84	83	1	22	20	22	25	28	133	131	2
Mittwoch, 26. Oktober 2016	07:00 - 07:30	62	59	3	43	39	43	49	59	114	113	1	22	20	22	24	29	176	172	4
Mittwoch, 26. Oktober 2016	07:30 - 08:00	130	124	6	40	34	40	46	53	153	149	4	21	19	21	24	28	283	273	10
Mittwoch, 26. Oktober 2016	08:00 - 08:30	111	100	11	42	35	42	47	57	113	110	3	21	19	21	23	26	224	210	14
Mittwoch, 26. Oktober 2016	08:30 - 09:00	74	63	11	43	38	43	47	56	108	105	3	22	19	21	24	32	182	168	14
Mittwoch, 26. Oktober 2016	09:00 - 09:30	61	57	4	41	34	42	47	54	88	82	6	21	18	21	24	27	149	139	10
Mittwoch, 26. Oktober 2016	09:30 - 10:00	88	84	4	42	36	43	47	57	106	100	6	21	19	21	24	31	194	184	10
Mittwoch, 26. Oktober 2016	10:00 - 10:30	88	82	6	41	31	42	47	59	89	84	5	21	17	21	24	29	177	166	11
Mittwoch, 26. Oktober 2016	10:30 - 11:00	103	98	5	41	34	42	47	55	105	99	6	21	17	21	24	27	208	197	11
Mittwoch, 26. Oktober 2016	11:00 - 11:30	93	81	12	40	32	40	47	58	106	103	3	20	18	21	24	27	199	184	15
Mittwoch, 26. Oktober 2016	11:30 - 12:00	113	101	12	38	31	38	45	52	89	86	3	20	18	21	23	32	202	187	15
Mittwoch, 26. Oktober 2016	12:00 - 12:30	103	100	3	39	28	40	48	64	83	79	4	21	18	21	25	29	186	179	7
Mittwoch, 26. Oktober 2016	12:30 - 13:00	98	93	5	41	34	42	47	52	94	93	1	21	18	22	24	28	192	186	6
Mittwoch, 26. Oktober 2016	13:00 - 13:30	93	93	0	39	31	41	47	54	115	112	3	22	19	22	24	31	208	205	3
Mittwoch, 26. Oktober 2016	13:30 - 14:00	114	107	7	42	33	44	49	60	100	97	3	21	18	21	24	28	214	204	10
Mittwoch, 26. Oktober 2016	14:00 - 14:30	107	103	4	40	31	41	47	57	113	106	7	21	18	21	24	29	220	209	11
Mittwoch, 26. Oktober 2016	14:30 - 15:00	133	131	2	38	31	39	44	57	100	98	2	21	18	21	23	30	233	229	4
Mittwoch, 26. Oktober 2016	15:00 - 15:30	135	129	6	37	31	38	44	57	87	84	3	20	18	21	23	33	222	213	9
Mittwoch, 26. Oktober 2016	15:30 - 16:00	154	150	4	38	30	39	46	54	119	116	3	21	19	21	24	29	273	266	7
Mittwoch, 26. Oktober 2016	16:00 - 16:30	158	150	8	38	32	38	45	57	145	142	3	21	18	21	24	27	303	292	11
Mittwoch, 26. Oktober 2016	16:30 - 17:00	160	156	4	39	32	40	45	56	142	137	5	21	18	21	24	31	302	293	9
Mittwoch, 26. Oktober 2016	17:00 - 17:30	159	158	1	39	34	39	44	59	133	131	2	21	19	21	24	31	292	289	3
Mittwoch, 26. Oktober 2016	17:30 - 18:00	172	172	0	40	33	41	46	54	129	128	1	21	19	21	24	27	301	300	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	18:00 - 18:30	124	124	0	41	35	41	47	62	105	105	0	21	19	21	24	28	229	229	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	18:30 - 19:00	94	91	3	40	34	40	47	62	97	97	0	22	19	21	24	33	191	188	3
Mittwoch, 26. Oktober 2016	19:00 - 19:30	69	69	0	40	33	40	47	61	70	70	0	22	19	21	24	28	139	139	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	19:30 - 20:00	67	66	1	41	36	41	47	52	53	53	0	22	19	22	24	30	120	119	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	20:00 - 20:30	48	48	0	42	35	42	47	68	54	52	2	21	18	21	24	30	102	100	2
Mittwoch, 26. Oktober 2016	20:30 - 21:00	38	38	0	42	35	42	48	66	37	37	0	21	19	21	24	27	75	75	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	21:00 - 21:30	33	33	0	43	36	42	48	60	23	23	0	22	19	22	25	27	56	56	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	21:30 - 22:00	36	36	0	44	38	46	50	54	33	32	1	21	17	21	23	27	69	68	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	22:00 - 22:30	29	29	0	42	36	43	48	52	20	20	0	22	20	22	24	27	49	49	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	22:30 - 23:00	27	26	1	42	37	41	47	52	16	15	1	22	19	21	26	30	43	41	2
Mittwoch, 26. Oktober 2016	23:00 - 23:30	6	6	0	46	41	47	48	60	10	9	1	21	19	21	23	25	16	15	1
Mittwoch, 26. Oktober 2016	23:30 - 24:00	5	5	0	42	39	43	44	46	5	5	0	20	19	20	21	25	10	10	0
Mittwoch, 26. Oktober 2016	Sph-Vm 07:30 - 08:30	241	224	17	41	35	41	47	57	266	259	7	21	19	21	24	28	507	483	24
Mittwoch, 26. Oktober 2016	Sph-Nm 16:00 - 17:00	318	306	12	39	32	39	45	57	287	279	8	21	18	21	24	31	605	585	20
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:00-09:00	449	415	34	43	37	44	49	59	624	610	14	22	20	22	24	32	1.073	1.025	48
Mittwoch, 26. Oktober 2016	15:00-19:00	1.156	1.130	26	39	33	40	46	62	957	940	17	21	19	21	24	33	2.113	2.070	43
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:00-19:00	2.799	2.675	124	40	34	41	47	64	2.769	2.689	80	21	19	21	24	33	5.568	5.364	204
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:00-18:00	2.581	2.460	121	40	33	41	47	64	2.567	2.487	80	21	19	21	24	33	5.148	4.947	201
Mittwoch, 26. Oktober 2016	06:00-22:00	3.090	2.965	125	41	34	41	47	68	3.039	2.956	83	21	19	21	24	33	6.129	5.921	208
Mittwoch, 26. Oktober 2016	22:00-06:00	125	121	4	46	42	45	49	65	155	150	5	21	20	21	23	30	280	271	9
Mittwoch, 26. Oktober 2016	00:00 24:00	3.215	3.086	129	42	37	42	48	68	3.194	3.106	88	21	19	21	24	33	6.409	6.192	217

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Donnerstag, 27. Oktober 2016	00:00 - 00:30	6	6	0	47	43	47	50	62	7	7	0	23	20	22	25	26	13	13	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	00:30 - 01:00	1	1	0	41	41	41	41	41	5	4	1	21	19	21	22	26	6	5	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	19	19	19	19	19	1	1	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	01:30 - 02:00	1	1	0	50	50	50	50	50	1	1	0	23	23	23	23	23	2	2	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	02:00 - 02:30	2	2	0	45	44	44	46	46	2	2	0	22	21	21	22	22	4	4	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	02:30 - 03:00	4	2	2	43	40	40	46	49	3	1	2	22	19	23	24	24	7	3	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	03:00 - 03:30	2	2	0	49	45	45	53	53	4	3	1	20	19	19	20	24	6	5	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	20	15	15	25	25	2	2	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	04:00 - 04:30	3	2	1	41	30	44	49	49	5	5	0	21	20	21	22	25	8	7	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	04:30 - 05:00	6	5	1	48	43	45	55	63	8	8	0	22	20	22	25	27	14	13	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	05:00 - 05:30	13	13	0	46	38	49	52	59	17	17	0	22	19	23	25	26	30	30	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	05:30 - 06:00	26	25	1	44	37	43	50	56	53	52	1	22	20	22	24	29	79	77	2
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:00 - 06:30	17	17	0	42	35	42	46	53	65	61	4	22	19	22	25	29	82	78	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:30 - 07:00	40	40	0	40	35	40	45	49	89	87	2	22	19	21	24	29	129	127	2
Donnerstag, 27. Oktober 2016	07:00 - 07:30	46	43	3	37	31	39	42	47	116	115	1	22	20	22	24	27	162	158	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	07:30 - 08:00	106	99	7	37	31	37	42	50	155	153	2	21	19	21	24	29	261	252	9
Donnerstag, 27. Oktober 2016	08:00 - 08:30	103	96	7	37	31	38	43	49	124	121	3	21	19	21	24	29	227	217	10
Donnerstag, 27. Oktober 2016	08:30 - 09:00	65	58	7	38	32	38	44	51	97	93	4	22	19	21	24	31	162	151	11
Donnerstag, 27. Oktober 2016	09:00 - 09:30	85	81	4	37	32	37	43	51	80	78	2	22	19	22	24	27	165	159	6
Donnerstag, 27. Oktober 2016	09:30 - 10:00	97	90	7	36	30	37	41	50	78	75	3	21	18	20	23	27	175	165	10
Donnerstag, 27. Oktober 2016	10:00 - 10:30	81	78	3	36	27	38	44	53	72	71	1	21	18	21	23	26	153	149	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	10:30 - 11:00	90	87	3	35	30	36	40	47	92	91	1	21	18	20	24	31	182	178	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	11:00 - 11:30	92	91	1	34	28	35	40	47	90	88	2	21	18	21	23	29	182	179	3
Donnerstag, 27. Oktober 2016	11:30 - 12:00	93	85	8	35	29	35	42	54	106	103	3	20	17	20	23	29	199	188	11
Donnerstag, 27. Oktober 2016	12:00 - 12:30	93	90	3	36	31	36	42	50	94	90	4	20	18	20	23	27	187	180	7
Donnerstag, 27. Oktober 2016	12:30 - 13:00	97	94	3	35	30	36	42	47	89	86	3	21	19	21	24	27	186	180	6
Donnerstag, 27. Oktober 2016	13:00 - 13:30	97	92	5	36	31	37	42	48	102	99	3	21	18	21	23	28	199	191	8
Donnerstag, 27. Oktober 2016	13:30 - 14:00	102	96	6	35	30	37	41	48	107	101	6	20	18	20	23	27	209	197	12
Donnerstag, 27. Oktober 2016	14:00 - 14:30	125	120	5	37	31	38	43	53	90	87	3	21	18	21	23	26	215	207	8
Donnerstag, 27. Oktober 2016	14:30 - 15:00	109	105	4	37	31	38	44	52	94	92	2	21	18	21	24	28	203	197	6
Donnerstag, 27. Oktober 2016	15:00 - 15:30	122	115	7	36	31	37	41	47	109	105	4	20	16	20	23	26	231	220	11
Donnerstag, 27. Oktober 2016	15:30 - 16:00	146	146	0	36	31	36	41	49	143	142	1	21	18	21	23	28	289	288	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	16:00 - 16:30	139	137	2	36	31	37	40	52	133	132	1	21	18	21	23	28	272	269	3
Donnerstag, 27. Oktober 2016	16:30 - 17:00	156	152	4	36	30	37	41	49	130	126	4	20	18	21	23	28	286	278	8
Donnerstag, 27. Oktober 2016	17:00 - 17:30	150	144	6	34	28	34	41	47	145	144	1	21	19	21	24	29	295	288	7
Donnerstag, 27. Oktober 2016	17:30 - 18:00	179	176	3	36	30	36	42	53	121	121	0	20	18	20	23	34	300	297	3
Donnerstag, 27. Oktober 2016	18:00 - 18:30	166	165	1	38	33	38	44	56	96	90	6	20	15	20	24	26	262	255	7
Donnerstag, 27. Oktober 2016	18:30 - 19:00	129	128	1	38	32	37	45	59	89	86	3	21	18	22	24	27	218	214	4
Donnerstag, 27. Oktober 2016	19:00 - 19:30	86	86	0	41	35	41	46	61	79	79	0	21	18	21	23	28	165	165	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	19:30 - 20:00	61	58	3	41	36	41	45	55	71	71	0	21	20	21	23	26	132	129	3
Donnerstag, 27. Oktober 2016	20:00 - 20:30	54	54	0	43	36	42	49	55	53	53	0	21	19	21	24	27	107	107	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	20:30 - 21:00	40	40	0	44	39	43	49	63	49	49	0	21	19	21	23	26	89	89	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	21:00 - 21:30	35	35	0	43	36	42	50	64	32	32	0	23	19	23	26	30	67	67	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	21:30 - 22:00	50	49	1	44	39	43	49	55	28	28	0	22	20	22	25	31	78	77	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	22:00 - 22:30	32	32	0	45	39	44	50	62	27	27	0	20	18	20	24	25	59	59	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	22:30 - 23:00	20	19	1	44	40	44	47	53	15	15	0	21	19	20	23	29	35	34	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	23:00 - 23:30	17	17	0	44	37	44	51	52	15	15	0	21	18	22	24	26	32	32	0
Donnerstag, 27. Oktober 2016	23:30 - 24:00	7	6	1	46	42	46	48	53	11	11	0	22	19	22	26	27	18	17	1
Donnerstag, 27. Oktober 2016	Sph-Vm 07:30 - 08:30	209	195	14	37	31	38	43	50	279	274	5	21	19	21	24	29	488	469	19
Donnerstag, 27. Oktober 2016	Sph-Nm 17:00 - 18:00	329	320	9	35	29	35	42	53	266	265	1	21	19	21	24	34	595	585	10
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:00-09:00	377	353	24	39	33	39	44	53	646	630	16	22	19	21	24	31	1.023	983	40
Donnerstag, 27. Oktober 2016	15:00-19:00	1.187	1.163	24	36	31	37	42	59	966	946	20	21	18	21	23	34	2.153	2.109	44
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:00-19:00	2.725	2.625	100	37	31	37	42	59	2.706	2.637	69	21	18	21	24	34	5.431	5.262	169
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:00-18:00	2.430	2.332	98	36	31	37	42	54	2.521	2.461	60	21	18	21	24	34	4.951	4.793	158
Donnerstag, 27. Oktober 2016	06:00-22:00	3.051	2.947	104	38	32	38	43	64	3.018	2.949	69	21	18	21	24	34	6.069	5.896	173
Donnerstag, 27. Oktober 2016	22:00-06:00	140	133	7	45	41	45	49	63	176	171	5	21	19	21	23	29	316	304	12
Donnerstag, 27. Oktober 2016	00:00 24:00	3.191	3.080	111	40	35	40	45	64	3.194	3.120	74	21	19	21	24	34	6.385	6.200	185

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Freitag, 28. Oktober 2016	00:00 - 00:30	3	3	0	49	43	51	52	52	4	4	0	20	20	20	21	7	7	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	00:30 - 01:00	3	3	0	50	45	48	56	56	2	2	0	22	21	21	23	5	5	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	01:00 - 01:30	4	4	0	51	45	45	50	67	2	2	0	23	23	23	23	6	6	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	22	20	20	24	2	2	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	02:00 - 02:30	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	19	19	19	19	2	2	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	02:30 - 03:00	3	2	1	43	42	42	45	45	2	2	0	25	24	24	25	5	4	1	
Freitag, 28. Oktober 2016	03:00 - 03:30	2	2	0	49	47	47	51	51	1	1	0	20	20	20	20	3	3	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	03:30 - 04:00	1	1	0	43	43	43	43	43	3	3	0	22	19	23	24	4	4	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	04:00 - 04:30	3	3	0	46	45	46	47	47	7	6	1	22	20	22	23	10	9	1	
Freitag, 28. Oktober 2016	04:30 - 05:00	9	8	1	47	37	45	56	64	6	6	0	22	21	21	24	15	14	1	
Freitag, 28. Oktober 2016	05:00 - 05:30	9	9	0	47	38	46	51	69	16	16	0	22	19	22	23	25	25	0	
Freitag, 28. Oktober 2016	05:30 - 06:00	27	23	4	42	35	42	47	53	54	54	0	21	19	21	24	27	81	77	4
Freitag, 28. Oktober 2016	06:00 - 06:30	20	20	0	45	39	44	51	61	57	54	3	21	19	21	23	29	77	74	3
Freitag, 28. Oktober 2016	06:30 - 07:00	52	50	2	42	37	42	49	54	92	90	2	21	19	21	24	27	144	140	4
Freitag, 28. Oktober 2016	07:00 - 07:30	58	55	3	41	35	42	47	56	111	107	4	21	18	21	23	27	169	162	7
Freitag, 28. Oktober 2016	07:30 - 08:00	96	86	10	38	31	40	46	52	175	169	6	21	19	21	24	29	271	255	16
Freitag, 28. Oktober 2016	08:00 - 08:30	98	90	8	40	34	40	46	52	116	114	2	21	18	21	24	27	214	204	10
Freitag, 28. Oktober 2016	08:30 - 09:00	86	79	7	44	38	43	49	61	94	94	0	22	20	22	24	29	180	173	7
Freitag, 28. Oktober 2016	09:00 - 09:30	93	91	2	40	35	41	47	62	77	75	2	21	18	21	24	27	170	166	4
Freitag, 28. Oktober 2016	09:30 - 10:00	101	99	2	43	36	43	50	56	110	105	5	22	19	21	25	29	211	204	7
Freitag, 28. Oktober 2016	10:00 - 10:30	89	79	10	40	33	40	47	57	98	95	3	21	18	21	24	28	187	174	13
Freitag, 28. Oktober 2016	10:30 - 11:00	120	114	6	38	31	39	44	56	110	105	5	21	18	21	24	30	230	219	11
Freitag, 28. Oktober 2016	11:00 - 11:30	115	111	4	40	31	40	47	59	89	87	2	21	18	21	24	28	204	198	6
Freitag, 28. Oktober 2016	11:30 - 12:00	120	111	9	38	29	40	47	60	93	92	1	21	18	22	25	27	213	203	10
Freitag, 28. Oktober 2016	12:00 - 12:30	117	112	5	39	31	41	46	55	100	100	0	22	19	22	24	28	217	212	5
Freitag, 28. Oktober 2016	12:30 - 13:00	125	120	5	40	31	41	48	59	107	103	4	21	18	21	24	28	232	223	9
Freitag, 28. Oktober 2016	13:00 - 13:30	145	140	5	40	31	41	47	60	139	136	3	21	19	22	24	27	284	276	8
Freitag, 28. Oktober 2016	13:30 - 14:00	148	144	4	40	34	40	47	59	109	105	4	20	17	21	23	27	257	249	8
Freitag, 28. Oktober 2016	14:00 - 14:30	143	137	6	41	34	42	47	61	108	103	5	21	18	22	24	30	251	240	11
Freitag, 28. Oktober 2016	14:30 - 15:00	147	146	1	42	32	43	48	58	132	126	6	21	19	21	24	31	279	272	7
Freitag, 28. Oktober 2016	15:00 - 15:30	170	166	4	38	31	38	45	56	128	127	1	21	19	21	24	28	298	293	5
Freitag, 28. Oktober 2016	15:30 - 16:00	167	159	8	41	32	41	48	67	126	123	3	21	19	22	24	27	293	282	11
Freitag, 28. Oktober 2016	16:00 - 16:30	158	151	7	42	36	42	47	60	112	110	2	21	18	21	24	27	270	261	9
Freitag, 28. Oktober 2016	16:30 - 17:00	190	184	6	41	35	42	48	60	126	124	2	22	19	22	24	34	316	308	8
Freitag, 28. Oktober 2016	17:00 - 17:30	160	158	2	41	32	41	49	60	143	140	3	20	17	21	23	30	303	298	5
Freitag, 28. Oktober 2016	17:30 - 18:00	157	155	2	40	35	41	47	63	132	130	2	21	18	21	24	36	289	285	4
Freitag, 28. Oktober 2016	18:00 - 18:30	152	151	1	41	35	42	47	57	127	120	7	21	18	21	25	31	279	271	8
Freitag, 28. Oktober 2016	18:30 - 19:00	92	91	1	43	37	43	49	57	90	89	1	21	19	21	23	27	182	180	2
Freitag, 28. Oktober 2016	19:00 - 19:30	92	90	2	43	38	43	48	64	94	93	1	22	19	22	24	27	186	183	3
Freitag, 28. Oktober 2016	19:30 - 20:00	65	64	1	43	38	43	48	62	68	68	0	22	19	22	24	29	133	132	1
Freitag, 28. Oktober 2016	20:00 - 20:30	62	61	1	44	38	44	49	60	55	54	1	22	19	22	25	28	117	115	2
Freitag, 28. Oktober 2016	20:30 - 21:00	46	46	0	43	37	42	49	57	50	50	0	22	19	21	24	26	96	96	0
Freitag, 28. Oktober 2016	21:00 - 21:30	32	30	2	42	34	41	52	55	50	50	0	21	19	21	24	27	82	80	2
Freitag, 28. Oktober 2016	21:30 - 22:00	36	36	0	43	38	43	50	52	28	28	0	22	19	22	24	27	64	64	0
Freitag, 28. Oktober 2016	22:00 - 22:30	26	26	0	44	37	44	51	61	29	29	0	22	19	22	24	29	55	55	0
Freitag, 28. Oktober 2016	22:30 - 23:00	41	41	0	43	37	43	49	56	23	23	0	22	19	22	25	26	64	64	0
Freitag, 28. Oktober 2016	23:00 - 23:30	39	39	0	43	38	43	48	52	18	18	0	22	20	22	24	28	57	57	0
Freitag, 28. Oktober 2016	23:30 - 24:00	19	19	0	47	43	45	50	70	19	19	0	22	18	22	24	30	38	38	0
Freitag, 28. Oktober 2016	Sph-Vm 07:30 - 08:30	194	176	18	39	33	40	46	52	291	283	8	21	19	21	24	29	485	459	26
Freitag, 28. Oktober 2016	Sph-Nm 16:30 - 17:30	350	342	8	41	34	42	49	60	269	264	5	21	18	22	24	34	619	606	13
Freitag, 28. Oktober 2016	06:00-09:00	410	380	30	42	36	42	48	61	645	628	17	21	19	21	24	29	1.055	1.008	47
Freitag, 28. Oktober 2016	15:00-19:00	1.246	1.215	31	41	34	41	48	67	984	963	21	21	18	21	24	36	2.230	2.178	52
Freitag, 28. Oktober 2016	06:00-19:00	3.119	2.999	120	41	34	41	47	67	2.901	2.823	78	21	18	21	24	36	6.020	5.822	198
Freitag, 28. Oktober 2016	06:00-18:00	2.875	2.757	118	41	33	41	47	67	2.684	2.614	70	21	18	21	24	36	5.559	5.371	188
Freitag, 28. Oktober 2016	06:00-22:00	3.452	3.326	126	41	34	42	48	67	3.246	3.166	80	21	19	21	24	36	6.698	6.492	206
Freitag, 28. Oktober 2016	22:00-06:00	189	183	6	46	41	45	50	70	190	189	1	22	20	22	23	30	379	372	7
Freitag, 28. Oktober 2016	00:00 24:00	3.641	3.509	132	43	36	43	48	70	3.436	3.355	81	21	19	21	24	36	7.077	6.864	213

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Samstag, 29. Oktober 2016	00:00 - 00:30	29	29	0	44	39	45	51	57	13	13	0	22	19	22	26	28	42	42	0
Samstag, 29. Oktober 2016	00:30 - 01:00	19	19	0	43	39	44	49	56	14	14	0	23	21	23	25	27	33	33	0
Samstag, 29. Oktober 2016	01:00 - 01:30	11	11	0	47	42	47	51	59	8	8	0	20	18	20	22	24	19	19	0
Samstag, 29. Oktober 2016	01:30 - 02:00	14	14	0	45	37	44	52	58	7	7	0	23	20	22	27	30	21	21	0
Samstag, 29. Oktober 2016	02:00 - 02:30	5	5	0	48	47	48	49	51	6	5	1	22	21	21	23	24	11	10	1
Samstag, 29. Oktober 2016	02:30 - 03:00	9	8	1	46	38	43	54	68	9	9	0	23	21	23	26	27	18	17	1
Samstag, 29. Oktober 2016	03:00 - 03:30	9	8	1	50	43	49	55	65	6	3	3	21	19	22	25	26	15	11	4
Samstag, 29. Oktober 2016	03:30 - 04:00	5	4	1	54	47	54	62	69	5	5	0	21	18	23	23	25	10	9	1
Samstag, 29. Oktober 2016	04:00 - 04:30	3	3	0	46	42	43	54	54	3	3	0	22	21	21	23	23	6	6	0
Samstag, 29. Oktober 2016	04:30 - 05:00	7	6	1	45	39	44	52	55	8	8	0	21	19	20	25	26	15	14	1
Samstag, 29. Oktober 2016	05:00 - 05:30	8	7	1	44	34	44	57	60	16	16	0	23	20	22	25	28	24	23	1
Samstag, 29. Oktober 2016	05:30 - 06:00	11	11	0	48	45	47	48	58	20	20	0	21	19	21	24	27	31	31	0
Samstag, 29. Oktober 2016	06:00 - 06:30	17	16	1	44	42	44	48	53	16	15	1	22	19	21	24	29	33	31	2
Samstag, 29. Oktober 2016	06:30 - 07:00	17	16	1	46	42	47	49	52	10	10	0	21	20	21	23	23	27	26	1
Samstag, 29. Oktober 2016	07:00 - 07:30	20	20	0	45	38	47	51	53	20	20	0	22	19	23	24	31	40	40	0
Samstag, 29. Oktober 2016	07:30 - 08:00	41	36	5	45	38	44	51	80	23	22	1	21	19	21	22	27	64	58	6
Samstag, 29. Oktober 2016	08:00 - 08:30	42	40	2	44	37	45	48	55	36	35	1	21	18	21	24	29	78	75	3
Samstag, 29. Oktober 2016	08:30 - 09:00	56	54	2	44	38	44	52	60	65	63	2	21	19	22	23	31	121	117	4
Samstag, 29. Oktober 2016	09:00 - 09:30	59	54	5	42	37	43	48	60	78	76	2	22	18	22	24	27	137	130	7
Samstag, 29. Oktober 2016	09:30 - 10:00	85	84	1	42	36	43	49	58	95	94	1	21	19	21	23	29	180	178	2
Samstag, 29. Oktober 2016	10:00 - 10:30	106	104	2	41	35	40	48	58	109	107	2	21	18	21	23	31	215	211	4
Samstag, 29. Oktober 2016	10:30 - 11:00	107	104	3	39	31	41	47	58	98	94	4	20	18	21	23	28	205	198	7
Samstag, 29. Oktober 2016	11:00 - 11:30	131	128	3	38	31	38	45	57	103	102	1	21	18	21	24	26	234	230	4
Samstag, 29. Oktober 2016	11:30 - 12:00	141	138	3	38	31	39	46	56	98	96	2	21	19	21	23	28	239	234	5
Samstag, 29. Oktober 2016	12:00 - 12:30	142	142	0	39	31	40	46	68	118	117	1	22	19	22	24	29	260	259	1
Samstag, 29. Oktober 2016	12:30 - 13:00	121	120	1	39	31	41	46	54	112	109	3	21	19	21	24	27	233	229	4
Samstag, 29. Oktober 2016	13:00 - 13:30	125	122	3	41	29	43	47	63	90	85	5	21	18	21	24	28	215	207	8
Samstag, 29. Oktober 2016	13:30 - 14:00	129	129	0	42	37	42	47	60	95	91	4	21	18	21	24	28	224	220	4
Samstag, 29. Oktober 2016	14:00 - 14:30	109	108	1	44	39	45	49	54	93	90	3	21	19	21	23	29	202	198	4
Samstag, 29. Oktober 2016	14:30 - 15:00	117	116	1	43	38	43	48	62	117	116	1	21	19	21	24	36	234	232	2
Samstag, 29. Oktober 2016	15:00 - 15:30	119	117	2	42	37	43	47	55	84	83	1	22	20	22	25	32	203	200	3
Samstag, 29. Oktober 2016	15:30 - 16:00	92	89	3	43	35	44	49	60	95	93	2	21	19	22	24	27	187	182	5
Samstag, 29. Oktober 2016	16:00 - 16:30	102	101	1	44	38	44	51	63	89	89	0	22	19	22	25	34	191	190	1
Samstag, 29. Oktober 2016	16:30 - 17:00	101	100	1	42	37	44	47	66	86	86	0	21	19	22	24	28	187	186	1
Samstag, 29. Oktober 2016	17:00 - 17:30	104	104	0	43	37	42	48	56	93	92	1	21	19	22	24	34	197	196	1
Samstag, 29. Oktober 2016	17:30 - 18:00	142	139	3	43	37	44	48	54	101	101	0	22	20	22	24	28	243	240	3
Samstag, 29. Oktober 2016	18:00 - 18:30	126	125	1	43	38	43	48	56	118	117	1	21	19	21	24	29	244	242	2
Samstag, 29. Oktober 2016	18:30 - 19:00	101	100	1	43	37	44	49	54	101	101	0	21	19	21	23	27	202	201	1
Samstag, 29. Oktober 2016	19:00 - 19:30	72	72	0	44	39	43	49	62	88	82	6	21	17	21	24	28	160	154	6
Samstag, 29. Oktober 2016	19:30 - 20:00	71	71	0	42	37	43	47	61	71	70	1	22	19	21	24	27	142	141	1
Samstag, 29. Oktober 2016	20:00 - 20:30	49	49	0	44	40	43	49	61	58	58	0	21	19	21	24	31	107	107	0
Samstag, 29. Oktober 2016	20:30 - 21:00	37	37	0	43	39	44	49	51	41	41	0	21	18	20	24	29	78	78	0
Samstag, 29. Oktober 2016	21:00 - 21:30	33	33	0	45	40	44	48	62	38	38	0	22	20	22	25	27	71	71	0
Samstag, 29. Oktober 2016	21:30 - 22:00	38	38	0	44	38	44	52	59	43	42	1	22	19	23	25	26	81	80	1
Samstag, 29. Oktober 2016	22:00 - 22:30	31	31	0	45	40	45	48	62	45	45	0	22	21	22	24	25	76	76	0
Samstag, 29. Oktober 2016	22:30 - 23:00	34	34	0	46	40	46	52	62	44	44	0	22	19	22	24	31	78	78	0
Samstag, 29. Oktober 2016	23:00 - 23:30	32	32	0	42	38	43	48	55	31	31	0	22	19	22	25	28	63	63	0
Samstag, 29. Oktober 2016	23:30 - 24:00	34	34	0	42	38	43	46	51	19	19	0	22	20	22	23	26	53	53	0
Samstag, 29. Oktober 2016	Sph-Vm 11:00 - 12:00	272	266	6	38	31	39	46	57	201	198	3	21	19	21	24	28	473	464	9
Samstag, 29. Oktober 2016	Sph-Nm 11:30 - 12:30	283	280	3	39	31	40	46	68	216	213	3	22	19	22	24	29	499	493	6
Samstag, 29. Oktober 2016	06:00-09:00	193	182	11	45	39	45	50	80	170	165	5	21	19	22	23	31	363	347	16
Samstag, 29. Oktober 2016	15:00-19:00	887	875	12	43	37	44	48	66	767	762	5	21	19	22	24	34	1.654	1.637	17
Samstag, 29. Oktober 2016	06:00-19:00	2.452	2.406	46	42	36	43	48	80	2.143	2.104	39	21	19	21	24	36	4.595	4.510	85
Samstag, 29. Oktober 2016	06:00-18:00	2.225	2.181	44	42	36	43	48	80	1.924	1.886	38	21	19	21	24	36	4.149	4.067	82
Samstag, 29. Oktober 2016	06:00-22:00	2.752	2.706	46	43	37	43	48	68	2.482	2.435	47	21	19	21	24	36	5.234	5.141	93
Samstag, 29. Oktober 2016	22:00-06:00	261	256	5	46	41	46	52	69	254	250	4	22	20	22	24	31	515	506	9
Samstag, 29. Oktober 2016	00:00 24:00	3.013	2.962	51	44	38	44	49	80	2.736	2.685	51	21	19	22	24	36	5.749	5.647	102

# 1. Auswertung Gerätezählung

## Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: Verkehrsanalyse L532 Böhl-Iggelheim  
 Projekt-Nummer: 16278

Stadt: Böhl-Iggelheim  
 Querschnitt: L532 Iggelheim

Startdatum: Montag, 24. Oktober 2016  
 Enddatum: Sonntag, 30. Oktober 2016  
 Auswerter: PB  
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Haßloch
2	Iggelheim

Tag / Datum	Intervall von bis	Iggelheim / Haßloch								Haßloch / Iggelheim								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Sonntag, 30. Oktober 2016	00:00 - 00:30	30	30	0	43	38	43	47	54	12	12	0	22	20	22	24	28	42	42	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	00:30 - 01:00	19	19	0	46	34	48	53	68	12	12	0	21	19	20	23	25	31	31	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	01:00 - 01:30	14	14	0	43	37	43	48	58	14	14	0	22	20	22	23	30	28	28	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	01:30 - 02:00	13	13	0	46	39	43	51	62	8	8	0	22	18	21	24	26	21	21	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	02:00 - 02:30	8	8	0	46	41	46	51	52	6	6	0	23	22	22	24	26	14	14	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	02:30 - 03:00	9	8	1	45	38	45	52	52	4	4	0	25	24	24	25	26	13	12	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	03:00 - 03:30	2	2	0	41	33	33	48	48	2	2	0	24	22	22	26	26	4	4	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	03:30 - 04:00	1	1	0	53	53	53	53	53	5	5	0	22	21	23	25	25	6	6	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	04:00 - 04:30	4	4	0	42	36	36	40	55	4	4	0	22	21	21	23	23	8	8	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	04:30 - 05:00	9	9	0	39	35	37	43	46	5	5	0	23	23	24	25	25	14	14	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	05:00 - 05:30	2	2	0	45	35	35	54	54	4	4	0	20	18	18	20	22	6	6	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	05:30 - 06:00	2	2	0	45	44	44	45	45	6	6	0	22	20	21	24	24	8	8	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:00 - 06:30	6	5	1	43	44	44	47	47	3	3	0	21	18	19	25	25	9	8	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:30 - 07:00	7	7	0	45	39	44	47	57	6	6	0	21	18	20	23	26	13	13	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	07:00 - 07:30	6	6	0	47	47	47	51	54	7	7	0	22	22	22	24	25	13	13	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	07:30 - 08:00	8	8	0	46	43	46	52	61	6	6	0	22	20	22	25	27	14	14	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	08:00 - 08:30	12	11	1	43	39	41	48	51	16	16	0	20	11	21	24	26	28	27	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	08:30 - 09:00	29	29	0	44	39	47	52	59	23	22	1	20	18	21	23	24	52	51	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	09:00 - 09:30	46	46	0	44	40	44	48	58	47	47	0	21	19	21	23	28	93	93	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	09:30 - 10:00	60	59	1	42	36	43	49	59	62	62	0	22	20	22	25	31	122	121	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	10:00 - 10:30	89	88	1	43	38	43	47	65	31	31	0	21	17	20	24	28	120	119	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	10:30 - 11:00	67	67	0	41	37	42	46	54	58	57	1	21	18	21	23	29	125	124	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	11:00 - 11:30	69	69	0	43	34	43	51	56	67	67	0	21	19	21	24	28	136	136	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	11:30 - 12:00	115	115	0	42	35	43	48	64	87	87	0	21	19	22	24	27	202	202	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	12:00 - 12:30	95	94	1	44	39	44	50	59	73	73	0	21	19	22	24	29	168	167	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	12:30 - 13:00	93	92	1	44	39	45	49	60	83	82	1	21	19	22	25	30	176	174	2
Sonntag, 30. Oktober 2016	13:00 - 13:30	87	86	1	43	37	43	48	58	64	63	1	21	19	22	24	27	151	149	2
Sonntag, 30. Oktober 2016	13:30 - 14:00	101	101	0	42	35	42	48	58	96	96	0	22	19	22	25	35	197	197	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	14:00 - 14:30	97	97	0	44	38	43	48	61	98	98	0	22	20	22	24	32	195	195	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	14:30 - 15:00	116	116	0	44	39	43	48	60	100	98	2	22	20	22	24	32	216	214	2
Sonntag, 30. Oktober 2016	15:00 - 15:30	98	97	1	41	34	41	47	57	111	111	0	20	16	21	24	27	209	208	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	15:30 - 16:00	79	79	0	43	37	42	50	56	91	91	0	21	18	21	25	31	170	170	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	16:00 - 16:30	81	81	0	42	35	42	48	59	84	83	1	21	18	21	23	27	165	164	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	16:30 - 17:00	98	96	2	42	36	41	47	72	112	112	0	21	19	22	24	31	210	208	2
Sonntag, 30. Oktober 2016	17:00 - 17:30	99	98	1	42	36	41	47	59	121	119	2	21	19	21	23	29	220	217	3
Sonntag, 30. Oktober 2016	17:30 - 18:00	93	92	1	40	34	39	47	54	114	114	0	21	18	21	24	34	207	206	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	18:00 - 18:30	76	76	0	43	37	43	50	67	90	90	0	21	19	21	24	28	166	166	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	18:30 - 19:00	55	54	1	45	40	44	48	76	54	54	0	21	18	21	23	26	109	108	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	19:00 - 19:30	48	48	0	44	37	45	50	69	32	32	0	23	20	22	25	28	80	80	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	19:30 - 20:00	38	38	0	44	38	42	49	61	54	54	0	21	19	21	24	31	92	92	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	20:00 - 20:30	35	34	1	47	41	47	53	67	40	40	0	21	19	22	24	28	75	74	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	20:30 - 21:00	26	26	0	45	39	46	49	56	28	28	0	21	16	21	25	28	54	54	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	21:00 - 21:30	36	36	0	45	40	44	51	60	26	26	0	22	19	22	24	26	62	62	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	21:30 - 22:00	24	24	0	47	40	45	51	67	29	29	0	22	19	22	25	27	53	53	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	22:00 - 22:30	16	16	0	45	38	42	55	64	15	15	0	22	18	20	26	34	31	31	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	22:30 - 23:00	15	15	0	52	45	48	63	70	12	12	0	22	20	22	23	29	27	27	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	23:00 - 23:30	14	14	0	49	43	47	58	62	6	6	0	23	22	23	25	25	20	20	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	23:30 - 24:00	10	10	0	46	42	44	50	50	9	9	0	22	19	21	26	28	19	19	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	Sph-Vm 11:00 - 12:00	184	184	0	43	35	43	50	64	154	154	0	21	19	22	24	28	338	338	0
Sonntag, 30. Oktober 2016	Sph-Nm 16:30 - 17:30	197	194	3	42	36	41	47	72	233	231	2	21	19	22	24	31	430	425	5
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:00-09:00	68	66	2	45	42	45	50	61	61	60	1	21	18	21	24	27	129	126	3
Sonntag, 30. Oktober 2016	15:00-19:00	679	673	6	42	36	42	48	76	777	774	3	21	18	21	24	34	1.456	1.447	9
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:00-19:00	1.782	1.769	13	43	38	43	49	76	1.704	1.695	9	21	18	21	24	35	3.486	3.464	22
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:00-18:00	1.651	1.639	12	43	38	43	48	72	1.560	1.551	9	21	18	21	24	35	3.211	3.190	21
Sonntag, 30. Oktober 2016	06:00-22:00	1.989	1.975	14	44	38	43	49	76	1.913	1.904	9	21	19	21	24	35	3.902	3.879	23
Sonntag, 30. Oktober 2016	22:00-06:00	168	167	1	45	39	43	51	70	124	124	0	22	20	22	24	34	292	291	1
Sonntag, 30. Oktober 2016	00:00 24:00	2.157	2.142	15	44	39	43	49	76	2.037	2.028	9	22	19	21	24	35	4.194	4.170	24



## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 12							Strom 13						
	von: L528 Rtg. Böhl							von: L528 Rtg. Böhl						
	nach: L532 Rtg. A61							nach: L528 Rtg. Speyer						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	17	0	15	2	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0
06:15 - 06:30	12	0	12	0	0	0	0	26	0	26	0	0	0	0
06:30 - 06:45	40	0	40	0	0	0	0	32	1	31	0	0	0	0
06:45 - 07:00	40	1	39	0	0	0	0	30	0	29	1	0	0	0
07:00 - 07:15	33	0	29	3	0	1	0	36	0	32	1	1	2	0
07:15 - 07:30	54	0	51	2	0	1	0	61	0	59	1	1	0	0
07:30 - 07:45	41	0	39	2	0	0	0	64	0	61	2	0	1	0
07:45 - 08:00	77	0	74	1	1	1	0	64	1	58	3	0	1	1
08:00 - 08:15	65	0	60	5	0	0	0	45	0	42	2	0	1	0
08:15 - 08:30	38	1	34	2	0	1	0	50	0	46	2	1	1	0
08:30 - 08:45	35	0	31	4	0	0	0	51	1	47	3	0	0	0
08:45 - 09:00	38	0	34	2	0	1	1	35	1	29	3	0	2	0
09:00 - 09:15	19	0	19	0	0	0	0	32	0	29	2	1	0	0
09:15 - 09:30	18	0	15	2	0	0	1	37	0	36	0	0	0	1
09:30 - 09:45	28	0	27	0	0	0	1	28	0	26	1	0	1	0
09:45 - 10:00	33	0	27	3	0	1	2	23	0	19	1	0	3	0
10:00 - 10:15	25	1	23	1	0	0	0	37	0	35	0	0	2	0
10:15 - 10:30	23	0	21	1	0	1	0	39	0	39	0	0	0	0
10:30 - 10:45	22	0	18	3	0	1	0	31	0	27	4	0	0	0
10:45 - 11:00	25	0	21	2	0	1	1	40	0	36	2	0	1	1
11:00 - 11:15	26	0	20	5	0	1	0	30	0	28	2	0	0	0
11:15 - 11:30	14	0	11	2	0	1	0	32	0	32	0	0	0	0
11:30 - 11:45	23	0	21	1	0	1	0	29	0	28	1	0	0	0
11:45 - 12:00	18	0	14	2	0	2	0	44	0	41	2	0	0	1
12:00 - 12:15	25	1	17	3	0	2	2	18	0	15	2	0	1	0
12:15 - 12:30	19	0	14	3	0	1	1	30	0	29	1	0	0	0
12:30 - 12:45	25	0	20	2	1	1	1	30	0	29	1	0	0	0
12:45 - 13:00	20	0	16	2	0	2	0	30	0	30	0	0	0	0
13:00 - 13:15	20	0	18	1	0	0	1	13	0	12	1	0	0	0
13:15 - 13:30	25	0	20	4	0	1	0	34	0	33	1	0	0	0
13:30 - 13:45	31	0	26	1	0	4	0	29	0	26	2	0	1	0
13:45 - 14:00	22	0	19	2	0	1	0	23	0	20	2	0	1	0
14:00 - 14:15	27	0	24	2	0	1	0	44	0	41	1	1	1	0
14:15 - 14:30	22	1	17	3	0	0	1	33	1	31	1	0	0	0
14:30 - 14:45	26	1	23	2	0	0	0	46	0	44	2	0	0	0
14:45 - 15:00	25	1	22	1	0	1	0	26	0	24	1	0	0	1
15:00 - 15:15	24	0	23	0	0	1	0	34	0	32	1	0	1	0
15:15 - 15:30	24	0	23	1	0	0	0	37	0	35	2	0	0	0
15:30 - 15:45	31	1	26	1	0	2	1	39	0	38	0	0	1	0
15:45 - 16:00	36	0	34	2	0	0	0	45	1	42	0	0	1	1
16:00 - 16:15	32	0	29	3	0	0	0	49	0	46	2	0	1	0
16:15 - 16:30	36	0	33	3	0	0	0	50	1	43	4	0	0	2
16:30 - 16:45	35	0	30	2	0	2	1	58	3	52	2	0	1	0
16:45 - 17:00	39	0	35	2	0	1	1	67	0	67	0	0	0	0
17:00 - 17:15	29	0	29	0	0	0	0	57	1	51	5	0	0	0
17:15 - 17:30	29	0	28	0	0	1	0	50	0	47	2	0	1	0
17:30 - 17:45	26	0	25	1	0	0	0	57	0	56	0	0	1	0
17:45 - 18:00	23	0	22	1	0	0	0	46	0	45	1	0	0	0
18:00 - 18:15	31	0	28	3	0	0	0	37	0	35	2	0	0	0
18:15 - 18:30	30	0	28	1	0	0	1	41	0	39	2	0	0	0
18:30 - 18:45	32	0	30	2	0	0	0	35	0	34	0	0	0	1
18:45 - 19:00	20	1	18	1	0	0	0	22	0	20	2	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>490</b>	<b>2</b>	<b>458</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>512</b>	<b>4</b>	<b>478</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>1</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>1.528</b>	<b>9</b>	<b>1.372</b>	<b>94</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>16</b>	<b>1.994</b>	<b>11</b>	<b>1.870</b>	<b>73</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>9</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>477</b>	<b>2</b>	<b>441</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>724</b>	<b>6</b>	<b>682</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>237</b>	<b>0</b>	<b>224</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>234</b>	<b>1</b>	<b>220</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>132</b>	<b>0</b>	<b>122</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>232</b>	<b>4</b>	<b>217</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.778</b>	<b>11</b>	<b>1.601</b>	<b>110</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>2.323</b>	<b>13</b>	<b>2.182</b>	<b>85</b>	<b>5</b>	<b>28</b>	<b>10</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 14							Strom 21						
	von: L528 Rtg. Böhl							von: L532 Rtg. A61						
	nach: L532 Rtg. Iggelheim							nach: L528 Rtg. Böhl						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	2	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	1
06:15 - 06:30	3	0	2	1	0	0	0	4	0	3	0	0	0	1
06:30 - 06:45	8	1	6	0	1	0	0	8	0	7	0	0	1	0
06:45 - 07:00	4	0	3	0	1	0	0	15	0	12	1	1	1	0
07:00 - 07:15	4	0	4	0	0	0	0	14	0	11	2	0	0	1
07:15 - 07:30	10	0	8	1	0	1	0	30	0	24	2	0	1	3
07:30 - 07:45	8	0	7	1	0	0	0	18	0	15	2	0	0	1
07:45 - 08:00	12	0	11	0	0	1	0	35	0	34	1	0	0	0
08:00 - 08:15	18	0	18	0	0	0	0	33	0	30	1	0	0	2
08:15 - 08:30	16	0	15	1	0	0	0	34	0	30	3	1	0	0
08:30 - 08:45	13	0	13	0	0	0	0	28	0	22	4	1	0	1
08:45 - 09:00	10	0	10	0	0	0	0	30	0	27	1	0	2	0
09:00 - 09:15	20	0	18	1	0	1	0	23	0	19	4	0	0	0
09:15 - 09:30	13	0	11	1	0	1	0	15	0	14	0	0	1	0
09:30 - 09:45	16	0	14	1	0	1	0	16	0	13	2	0	0	1
09:45 - 10:00	19	0	17	1	0	1	0	24	0	21	2	0	1	0
10:00 - 10:15	21	0	18	1	0	2	0	19	0	18	0	0	1	0
10:15 - 10:30	13	0	12	1	0	0	0	19	0	15	4	0	0	0
10:30 - 10:45	10	0	10	0	0	0	0	16	0	10	4	0	2	0
10:45 - 11:00	24	1	22	1	0	0	0	21	1	17	1	0	1	1
11:00 - 11:15	17	0	16	0	0	0	1	27	0	22	5	0	0	0
11:15 - 11:30	21	1	18	2	0	0	0	31	0	27	2	0	1	1
11:30 - 11:45	26	0	25	1	0	0	0	20	0	18	2	0	0	0
11:45 - 12:00	14	0	14	0	0	0	0	20	1	15	2	0	0	2
12:00 - 12:15	14	0	14	0	0	0	0	26	0	22	1	0	2	1
12:15 - 12:30	14	0	13	0	0	0	1	25	0	23	1	0	0	1
12:30 - 12:45	10	0	9	0	0	0	1	24	0	19	3	0	2	0
12:45 - 13:00	12	0	12	0	0	0	0	22	0	19	2	0	1	0
13:00 - 13:15	11	0	10	1	0	0	0	23	0	20	1	0	2	0
13:15 - 13:30	13	0	12	0	1	0	0	26	0	24	2	0	0	0
13:30 - 13:45	17	0	16	0	1	0	0	25	1	24	0	0	0	0
13:45 - 14:00	13	0	13	0	0	0	0	28	0	23	2	0	1	2
14:00 - 14:15	11	0	11	0	0	0	0	24	0	23	1	0	0	0
14:15 - 14:30	13	0	12	1	0	0	0	21	0	17	2	0	2	0
14:30 - 14:45	25	1	23	1	0	0	0	28	0	25	2	0	1	0
14:45 - 15:00	19	0	17	1	0	1	0	39	1	31	3	0	4	0
15:00 - 15:15	17	0	15	1	0	1	0	35	0	32	1	0	1	1
15:15 - 15:30	20	0	20	0	0	0	0	30	0	28	0	0	2	0
15:30 - 15:45	24	0	21	2	0	1	0	48	0	44	4	0	0	0
15:45 - 16:00	34	0	31	2	0	1	0	62	0	56	5	0	0	1
16:00 - 16:15	22	0	18	4	0	0	0	38	0	36	2	0	0	0
16:15 - 16:30	32	1	27	2	1	1	0	51	0	49	1	0	0	1
16:30 - 16:45	25	0	22	2	1	0	0	57	0	51	4	0	2	0
16:45 - 17:00	28	1	25	2	0	0	0	58	0	53	5	0	0	0
17:00 - 17:15	28	1	25	2	0	0	0	50	0	49	1	0	0	0
17:15 - 17:30	22	0	19	1	0	2	0	44	0	43	0	0	1	0
17:30 - 17:45	21	0	20	1	0	0	0	56	0	51	4	0	0	1
17:45 - 18:00	18	0	18	0	0	0	0	48	0	48	0	0	0	0
18:00 - 18:15	19	0	19	0	0	0	0	43	0	39	3	0	1	0
18:15 - 18:30	23	0	21	2	0	0	0	40	0	40	0	0	0	0
18:30 - 18:45	21	0	21	0	0	0	0	40	0	39	1	0	0	0
18:45 - 19:00	17	0	15	2	0	0	0	39	0	38	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>108</b>	<b>1</b>	<b>99</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>252</b>	<b>0</b>	<b>216</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>865</b>	<b>7</b>	<b>793</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>1.553</b>	<b>4</b>	<b>1.391</b>	<b>98</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>23</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>371</b>	<b>3</b>	<b>337</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>739</b>	<b>0</b>	<b>696</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>116</b>	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>103</b>	<b>2</b>	<b>91</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.007</b>	<b>8</b>	<b>925</b>	<b>48</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>1.807</b>	<b>5</b>	<b>1.623</b>	<b>114</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>25</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 23							Strom 24						
	von: L532 Rtg. A61							von: L532 Rtg. A61						
	nach: L528 Rtg. Speyer							nach: L532 Rtg. Iggeheim						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	5	0	4	1	0	0	0	4	0	3	1	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
06:30 - 06:45	7	0	6	0	0	0	1	16	0	14	1	0	1	0
06:45 - 07:00	7	0	7	0	0	0	0	11	0	8	2	0	1	0
07:00 - 07:15	5	0	3	0	0	0	2	14	0	13	0	0	1	0
07:15 - 07:30	9	0	8	1	0	0	0	21	0	12	3	0	3	3
07:30 - 07:45	5	0	5	0	0	0	0	26	0	21	3	0	1	1
07:45 - 08:00	10	0	10	0	0	0	0	27	0	24	3	0	0	0
08:00 - 08:15	10	0	8	1	0	1	0	22	0	18	2	1	1	0
08:15 - 08:30	13	0	10	1	0	2	0	18	0	12	3	2	1	0
08:30 - 08:45	6	0	6	0	0	0	0	21	0	18	1	0	2	0
08:45 - 09:00	14	0	11	2	0	1	0	20	1	15	1	0	2	1
09:00 - 09:15	13	0	12	1	0	0	0	27	0	22	5	0	0	0
09:15 - 09:30	9	0	5	1	0	2	1	12	0	9	2	0	1	0
09:30 - 09:45	5	0	3	1	0	0	1	24	0	18	4	0	2	0
09:45 - 10:00	9	0	8	0	0	1	0	28	0	22	3	0	2	1
10:00 - 10:15	11	0	9	0	0	2	0	27	0	21	4	0	2	0
10:15 - 10:30	9	0	7	0	0	0	2	28	0	25	3	0	0	0
10:30 - 10:45	15	0	15	0	0	0	0	28	0	23	3	0	1	1
10:45 - 11:00	11	0	11	0	0	0	0	26	0	24	0	0	2	0
11:00 - 11:15	18	0	14	1	0	1	2	21	0	20	1	0	0	0
11:15 - 11:30	11	0	8	2	0	1	0	27	1	18	6	0	1	1
11:30 - 11:45	10	0	7	2	0	0	1	25	0	21	4	0	0	0
11:45 - 12:00	13	0	12	1	0	0	0	23	0	20	2	0	1	0
12:00 - 12:15	7	0	7	0	0	0	0	29	0	24	3	0	1	1
12:15 - 12:30	14	0	13	1	0	0	0	37	0	31	4	0	1	1
12:30 - 12:45	13	0	10	2	0	1	0	30	0	27	1	0	2	0
12:45 - 13:00	15	0	11	3	0	0	1	34	0	29	1	1	1	2
13:00 - 13:15	17	0	14	2	0	1	0	29	0	24	3	0	2	0
13:15 - 13:30	13	0	11	1	0	0	1	26	0	20	4	0	1	1
13:30 - 13:45	22	0	20	1	0	1	0	22	0	19	0	2	0	1
13:45 - 14:00	16	0	16	0	0	0	0	35	0	28	4	1	1	1
14:00 - 14:15	17	0	15	0	0	2	0	28	0	25	2	0	1	0
14:15 - 14:30	17	0	15	1	0	1	0	30	1	25	1	1	1	1
14:30 - 14:45	16	0	16	0	0	0	0	39	0	38	1	0	0	0
14:45 - 15:00	26	0	24	0	0	0	2	26	0	23	3	0	0	0
15:00 - 15:15	21	0	21	0	0	0	0	43	0	38	2	0	2	1
15:15 - 15:30	22	0	21	1	0	0	0	34	0	32	1	0	0	1
15:30 - 15:45	22	0	18	3	0	1	0	48	1	43	4	0	0	0
15:45 - 16:00	19	0	19	0	0	0	0	53	0	49	3	1	0	0
16:00 - 16:15	27	0	25	2	0	0	0	39	0	35	1	0	2	1
16:15 - 16:30	32	0	30	1	0	0	1	49	1	44	2	0	2	0
16:30 - 16:45	39	1	35	1	0	1	1	52	1	47	1	0	3	0
16:45 - 17:00	38	1	36	1	0	0	0	62	0	60	2	0	0	0
17:00 - 17:15	28	0	27	0	0	0	1	62	0	60	1	0	0	1
17:15 - 17:30	41	0	37	4	0	0	0	59	0	57	1	0	1	0
17:30 - 17:45	39	0	37	2	0	0	0	66	0	62	2	1	1	0
17:45 - 18:00	35	0	35	0	0	0	0	44	0	42	2	0	0	0
18:00 - 18:15	29	0	28	1	0	0	0	60	2	58	0	0	0	0
18:15 - 18:30	28	0	28	0	0	0	0	60	0	56	3	0	0	1
18:30 - 18:45	35	0	33	2	0	0	0	46	0	46	0	0	0	0
18:45 - 19:00	22	0	22	0	0	0	0	38	0	36	2	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>206</b>	<b>1</b>	<b>164</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>5</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>895</b>	<b>2</b>	<b>813</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>1.682</b>	<b>8</b>	<b>1.485</b>	<b>111</b>	<b>10</b>	<b>47</b>	<b>21</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>477</b>	<b>2</b>	<b>452</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>815</b>	<b>5</b>	<b>765</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>5</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>146</b>	<b>2</b>	<b>135</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>235</b>	<b>1</b>	<b>224</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.041</b>	<b>2</b>	<b>949</b>	<b>51</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>1.955</b>	<b>9</b>	<b>1.733</b>	<b>130</b>	<b>11</b>	<b>50</b>	<b>22</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 31							Strom 32						
	von: L528 Rtg. Speyer							von: L528 Rtg. Speyer						
	nach: L528 Rtg. Böhl							nach: L532 Rtg. A61						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	0	8	0	0	0	0	35	0	35	0	0	0	0
06:15 - 06:30	10	0	8	1	0	1	0	44	0	42	2	0	0	0
06:30 - 06:45	32	0	31	0	0	0	1	48	1	45	0	0	2	0
06:45 - 07:00	34	0	33	0	1	0	0	57	0	54	3	0	0	0
07:00 - 07:15	34	0	30	2	0	1	1	58	0	56	1	1	0	0
07:15 - 07:30	37	0	35	2	0	0	0	44	0	38	5	0	1	0
07:30 - 07:45	35	0	34	0	0	1	0	55	0	51	3	0	0	1
07:45 - 08:00	41	0	39	2	0	0	0	58	0	57	1	0	0	0
08:00 - 08:15	41	0	37	4	0	0	0	60	0	56	1	0	2	1
08:15 - 08:30	44	0	42	1	0	1	0	37	0	37	0	0	0	0
08:30 - 08:45	34	0	30	3	0	1	0	32	0	31	0	0	1	0
08:45 - 09:00	30	0	27	3	0	0	0	27	0	25	2	0	0	0
09:00 - 09:15	23	0	19	2	0	2	0	25	0	22	1	0	1	1
09:15 - 09:30	23	0	21	0	0	1	1	23	0	21	1	0	1	0
09:30 - 09:45	24	0	23	1	0	0	0	25	0	24	0	0	1	0
09:45 - 10:00	28	0	25	2	0	0	1	25	0	23	2	0	0	0
10:00 - 10:15	28	0	26	0	0	2	0	21	0	17	4	0	0	0
10:15 - 10:30	26	0	23	2	0	0	1	20	0	18	1	0	1	0
10:30 - 10:45	25	0	24	0	0	1	0	27	0	24	3	0	0	0
10:45 - 11:00	33	0	29	2	0	2	0	28	0	25	2	0	0	1
11:00 - 11:15	34	0	32	1	0	0	1	15	0	12	1	0	1	1
11:15 - 11:30	45	0	40	4	0	1	0	14	0	13	1	0	0	0
11:30 - 11:45	31	0	31	0	0	0	0	17	0	15	1	0	0	1
11:45 - 12:00	45	0	41	3	0	0	1	22	0	21	0	0	1	0
12:00 - 12:15	19	0	17	1	1	0	0	14	0	12	1	0	0	1
12:15 - 12:30	33	0	30	2	0	0	1	19	1	16	2	0	0	0
12:30 - 12:45	28	0	23	4	0	1	0	21	0	20	1	0	0	0
12:45 - 13:00	35	0	29	4	1	1	0	18	0	18	0	0	0	0
13:00 - 13:15	35	0	34	0	0	0	1	19	0	18	0	0	0	1
13:15 - 13:30	35	0	35	0	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
13:30 - 13:45	27	0	26	0	0	1	0	28	0	22	1	1	2	2
13:45 - 14:00	47	0	45	1	1	0	0	37	0	30	4	1	1	1
14:00 - 14:15	42	1	36	3	0	2	0	18	0	14	3	0	1	0
14:15 - 14:30	32	0	31	1	0	0	0	18	1	17	0	0	0	0
14:30 - 14:45	38	0	35	1	0	1	1	27	0	25	1	0	1	0
14:45 - 15:00	45	0	43	1	0	1	0	18	0	14	3	0	0	1
15:00 - 15:15	45	1	39	3	0	1	1	18	0	18	0	0	0	0
15:15 - 15:30	51	2	47	2	0	0	0	12	0	11	0	0	1	0
15:30 - 15:45	41	0	37	4	0	0	0	22	0	18	2	0	2	0
15:45 - 16:00	51	0	47	2	0	2	0	18	0	18	0	0	0	0
16:00 - 16:15	55	2	49	2	1	0	1	16	0	13	2	0	0	1
16:15 - 16:30	75	1	72	2	0	0	0	23	0	21	1	1	0	0
16:30 - 16:45	80	0	75	4	0	1	0	25	0	21	4	0	0	0
16:45 - 17:00	71	0	67	2	0	2	0	29	0	28	1	0	0	0
17:00 - 17:15	59	0	57	1	0	0	1	17	0	17	0	0	0	0
17:15 - 17:30	72	1	66	3	0	2	0	36	0	35	1	0	0	0
17:30 - 17:45	40	0	39	0	1	0	0	26	0	24	1	0	0	1
17:45 - 18:00	59	0	58	0	1	0	0	27	0	25	2	0	0	0
18:00 - 18:15	45	0	44	0	0	1	0	26	0	25	0	0	0	1
18:15 - 18:30	52	1	48	3	0	0	0	29	0	26	1	0	1	1
18:30 - 18:45	52	1	50	1	0	0	0	19	0	19	0	0	0	0
18:45 - 19:00	38	0	38	0	0	0	0	27	1	25	0	0	1	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>380</b>	<b>0</b>	<b>354</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>555</b>	<b>1</b>	<b>527</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>2.047</b>	<b>10</b>	<b>1.905</b>	<b>82</b>	<b>7</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>1.443</b>	<b>4</b>	<b>1.330</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>16</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>886</b>	<b>9</b>	<b>833</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>370</b>	<b>1</b>	<b>344</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>154</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	<b>0</b>	<b>202</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>282</b>	<b>1</b>	<b>265</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>2.384</b>	<b>12</b>	<b>2.223</b>	<b>96</b>	<b>7</b>	<b>32</b>	<b>14</b>	<b>1.680</b>	<b>5</b>	<b>1.552</b>	<b>78</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>17</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 34							Strom 41						
	von: L528 Rtg. Speyer							von: L532 Rtg. Iggelheim						
	nach: L532 Rtg. Iggelheim							nach: L528 Rtg. Böhl						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	1	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	2	0	0	0	0	17	0	15	2	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	1	0	0	0	0	11	0	10	1	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	2	0	0	0	0	12	0	9	0	1	1	1
07:30 - 07:45	7	0	4	3	0	0	0	14	0	14	0	0	0	0
07:45 - 08:00	12	0	10	2	0	0	0	20	0	18	2	0	0	0
08:00 - 08:15	3	0	2	1	0	0	0	16	0	13	2	1	0	0
08:15 - 08:30	4	0	3	1	0	0	0	9	0	8	1	0	0	0
08:30 - 08:45	4	0	4	0	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0
08:45 - 09:00	8	0	8	0	0	0	0	6	0	5	1	0	0	0
09:00 - 09:15	4	0	4	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	2	0	0	0	0	9	0	8	0	0	1	0
09:30 - 09:45	2	0	2	0	0	0	0	15	1	14	0	0	0	0
09:45 - 10:00	9	0	9	0	0	0	0	11	1	9	1	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	2	0	0	0	0	14	0	12	1	0	1	0
10:15 - 10:30	6	0	5	1	0	0	0	17	0	17	0	0	0	0
10:30 - 10:45	9	0	6	2	0	1	0	16	0	14	1	0	1	0
10:45 - 11:00	6	0	5	1	0	0	0	18	0	15	2	0	1	0
11:00 - 11:15	11	0	11	0	0	0	0	18	0	17	0	0	1	0
11:15 - 11:30	5	0	5	0	0	0	0	16	0	16	0	0	0	0
11:30 - 11:45	4	0	4	0	0	0	0	20	0	20	0	0	0	0
11:45 - 12:00	8	0	7	1	0	0	0	9	0	8	1	0	0	0
12:00 - 12:15	3	0	2	1	0	0	0	8	0	7	1	0	0	0
12:15 - 12:30	4	0	4	0	0	0	0	15	0	12	3	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	3	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	4	1	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
13:00 - 13:15	8	0	4	3	0	0	1	13	0	10	2	1	0	0
13:15 - 13:30	8	0	8	0	0	0	0	13	0	12	1	0	0	0
13:30 - 13:45	5	0	5	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
13:45 - 14:00	4	0	3	1	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
14:00 - 14:15	9	0	8	1	0	0	0	12	0	11	0	1	0	0
14:15 - 14:30	9	0	9	0	0	0	0	13	0	12	0	0	1	0
14:30 - 14:45	3	0	3	0	0	0	0	12	0	9	3	0	0	0
14:45 - 15:00	7	0	6	0	0	1	0	13	0	13	0	0	0	0
15:00 - 15:15	11	0	11	0	0	0	0	17	0	17	0	0	0	0
15:15 - 15:30	7	0	6	0	0	0	1	16	0	13	2	0	1	0
15:30 - 15:45	8	0	8	0	0	0	0	15	0	14	0	0	1	0
15:45 - 16:00	6	0	6	0	0	0	0	20	0	17	2	1	0	0
16:00 - 16:15	17	0	16	1	0	0	0	21	0	19	1	0	0	1
16:15 - 16:30	14	0	12	2	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
16:30 - 16:45	11	0	9	2	0	0	0	16	0	15	0	0	1	0
16:45 - 17:00	9	0	8	1	0	0	0	20	2	18	0	0	0	0
17:00 - 17:15	8	0	8	0	0	0	0	7	0	6	1	0	0	0
17:15 - 17:30	13	1	10	2	0	0	0	25	0	25	0	0	0	0
17:30 - 17:45	14	0	14	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0
17:45 - 18:00	16	0	16	0	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0
18:00 - 18:15	13	0	13	0	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0
18:15 - 18:30	12	0	10	2	0	0	0	20	0	19	1	0	0	0
18:30 - 18:45	8	1	6	1	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0
18:45 - 19:00	7	0	6	1	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>139</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>355</b>	<b>2</b>	<b>318</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>697</b>	<b>4</b>	<b>640</b>	<b>36</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>2</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>174</b>	<b>2</b>	<b>159</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>250</b>	<b>2</b>	<b>234</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>41</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>2</b>	<b>64</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>414</b>	<b>2</b>	<b>371</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>812</b>	<b>5</b>	<b>747</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>2</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 42							Strom 43						
	von: L532 Rtg. Iggelheim							von: L532 Rtg. Iggelheim						
	nach: L532 Rtg. A61							nach: L528 Rtg. Speyer						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	25	0	25	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	48	1	44	2	0	1	0	3	0	2	1	0	0	0
06:30 - 06:45	31	0	28	1	0	1	1	3	0	3	0	0	0	0
06:45 - 07:00	48	0	48	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	42	0	40	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0
07:15 - 07:30	51	0	48	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
07:30 - 07:45	53	0	49	2	0	2	0	4	0	3	1	0	0	0
07:45 - 08:00	52	0	45	5	0	2	0	5	0	5	0	0	0	0
08:00 - 08:15	51	0	43	2	5	1	0	8	0	8	0	0	0	0
08:15 - 08:30	34	0	33	0	0	0	1	5	0	4	1	0	0	0
08:30 - 08:45	27	0	22	3	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	24	0	22	0	0	2	0	3	0	2	0	0	1	0
09:00 - 09:15	20	0	18	2	0	0	0	6	0	5	1	0	0	0
09:15 - 09:30	18	0	16	0	0	2	0	5	0	2	2	0	1	0
09:30 - 09:45	16	0	14	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	15	0	12	3	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0
10:00 - 10:15	26	0	22	1	0	2	1	4	0	3	1	0	0	0
10:15 - 10:30	14	0	12	2	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	14	0	13	1	0	0	0	6	0	4	2	0	0	0
10:45 - 11:00	19	0	16	1	0	1	1	4	0	4	0	0	0	0
11:00 - 11:15	16	0	11	4	0	0	1	4	0	4	0	0	0	0
11:15 - 11:30	13	0	13	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
11:30 - 11:45	20	0	16	2	0	1	1	3	0	3	0	0	0	0
11:45 - 12:00	19	0	15	3	0	1	0	6	0	3	3	0	0	0
12:00 - 12:15	13	0	11	1	0	1	0	8	0	8	0	0	0	0
12:15 - 12:30	13	1	11	0	0	0	1	6	0	6	0	0	0	0
12:30 - 12:45	24	0	20	2	0	1	1	9	0	8	1	0	0	0
12:45 - 13:00	13	0	11	0	0	1	1	6	0	6	0	0	0	0
13:00 - 13:15	23	0	21	2	0	0	0	3	0	1	1	0	1	0
13:15 - 13:30	17	0	16	0	0	0	1	5	0	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	21	0	19	1	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0
13:45 - 14:00	20	0	19	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	18	0	16	1	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	13	0	13	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	19	0	15	0	0	1	3	2	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	21	0	20	0	0	0	1	5	0	4	1	0	0	0
15:00 - 15:15	21	0	16	1	0	1	3	5	0	4	1	0	0	0
15:15 - 15:30	11	0	11	0	0	0	0	5	0	4	0	0	1	0
15:30 - 15:45	17	0	11	3	0	1	2	6	0	5	0	0	1	0
15:45 - 16:00	30	0	24	2	0	2	2	19	0	15	4	0	0	0
16:00 - 16:15	24	0	21	2	0	1	0	9	0	7	2	0	0	0
16:15 - 16:30	22	0	18	4	0	0	0	8	0	7	1	0	0	0
16:30 - 16:45	22	0	20	1	0	1	0	9	0	8	1	0	0	0
16:45 - 17:00	22	0	21	0	0	1	0	6	0	6	0	0	0	0
17:00 - 17:15	14	1	12	1	0	0	0	9	0	8	1	0	0	0
17:15 - 17:30	18	0	17	0	1	0	0	6	0	6	0	0	0	0
17:30 - 17:45	23	0	18	3	0	2	0	6	0	6	0	0	0	0
17:45 - 18:00	23	0	21	2	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
18:00 - 18:15	23	0	23	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	13	0	10	1	1	1	0	5	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	14	0	12	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	20	0	18	1	0	1	0	5	0	5	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>486</b>	<b>1</b>	<b>447</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>1</b>	<b>38</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>1.228</b>	<b>3</b>	<b>1.090</b>	<b>69</b>	<b>8</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>265</b>	<b>1</b>	<b>233</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>317</b>	<b>1</b>	<b>273</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>207</b>	<b>0</b>	<b>185</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>76</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.427</b>	<b>4</b>	<b>1.272</b>	<b>81</b>	<b>9</b>	<b>39</b>	<b>24</b>	<b>309</b>	<b>1</b>	<b>272</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>



## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 12							Strom 13						
	von: L532 Eisenbahnstraße							von: L532 Eisenbahnstraße						
	nach: Lützelstraße							nach: Buschgasse						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	4	0	4	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	5	1	4	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	4	0	0	0	0	5	0	4	0	1	0	0
06:45 - 07:00	2	0	2	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	6	0	6	0	0	0	0	5	0	4	0	1	0	0
07:15 - 07:30	3	0	3	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	4	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
07:45 - 08:00	10	0	10	0	0	0	0	7	0	6	0	1	0	0
08:00 - 08:15	1	0	1	0	0	0	0	11	0	9	2	0	0	0
08:15 - 08:30	5	0	5	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0
08:30 - 08:45	6	0	6	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0
08:45 - 09:00	2	0	2	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	2	0	0	0	0	12	0	10	1	1	0	0
09:15 - 09:30	1	0	1	0	0	0	0	11	0	10	1	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	4	0	0	0	0	9	0	6	3	0	0	0
09:45 - 10:00	3	0	3	0	0	0	0	12	0	9	3	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	2	0	0	0	0	12	1	7	3	0	1	0
10:15 - 10:30	2	0	2	0	0	0	0	10	0	8	2	0	0	0
10:30 - 10:45	6	0	5	1	0	0	0	13	0	11	2	0	0	0
10:45 - 11:00	3	0	3	0	0	0	0	14	0	12	1	0	1	0
11:00 - 11:15	1	0	1	0	0	0	0	12	0	11	1	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	5	0	0	0	0	11	0	9	1	0	1	0
11:30 - 11:45	5	0	5	0	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	1	1	0	0	0	11	0	10	1	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	2	0	0	0	0	15	0	13	2	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	1	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
12:30 - 12:45	4	0	3	0	0	1	0	12	0	10	1	0	1	0
12:45 - 13:00	2	0	2	0	0	0	0	7	0	5	1	1	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	8	0	7	1	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	9	0	8	0	1	0	0
13:30 - 13:45	3	0	3	0	0	0	0	11	0	10	0	1	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	12	0	11	0	1	0	0
14:00 - 14:15	1	0	1	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	1	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	5	0	4	1	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	2	0	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0
15:00 - 15:15	6	0	5	1	0	0	0	11	0	9	2	0	0	0
15:15 - 15:30	5	0	5	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	2	0	0	0	0	19	1	15	3	0	0	0
15:45 - 16:00	4	0	4	0	0	0	0	17	0	14	3	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	2	0	0	0	0	20	0	17	2	1	0	0
16:15 - 16:30	3	0	3	0	0	0	0	26	0	25	0	1	0	0
16:30 - 16:45	3	0	2	1	0	0	0	20	0	18	1	1	0	0
16:45 - 17:00	6	0	6	0	0	0	0	20	0	20	0	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	5	0	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0
17:15 - 17:30	5	0	5	0	0	0	0	16	0	16	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	1	0	0	0	0	18	0	17	1	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	3	0	0	0	0	18	1	16	0	1	0	0
18:00 - 18:15	3	0	3	0	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
18:15 - 18:30	7	0	7	0	0	0	0	11	1	10	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	5	0	0	0	0	21	0	20	1	0	0	0
18:45 - 19:00	3	0	3	0	0	0	0	14	0	13	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>1</b>	<b>71</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>167</b>	<b>0</b>	<b>161</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>601</b>	<b>5</b>	<b>540</b>	<b>40</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>271</b>	<b>3</b>	<b>250</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>188</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>700</b>	<b>6</b>	<b>630</b>	<b>47</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>0</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 14							Strom 21						
	von: L532 Eisenbahnstraße							von: Lützelstraße						
	nach: L532 Langgasse							nach: L532 Eisenbahnstraße						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	0	6	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	6	0	6	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	17	1	15	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	10	0	7	2	0	1	0	7	0	6	1	0	0	0
07:00 - 07:15	18	0	16	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	10	0	5	0	0	2	3	1	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	33	0	29	3	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	21	0	19	2	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
08:00 - 08:15	18	0	14	3	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	23	0	16	2	3	1	1	3	1	2	0	0	0	0
08:30 - 08:45	27	1	21	4	0	1	0	6	0	6	0	0	0	0
08:45 - 09:00	17	0	12	3	0	1	1	3	0	3	0	0	0	0
09:00 - 09:15	27	0	24	1	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	17	0	14	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	28	0	22	3	0	3	0	6	0	4	2	0	0	0
09:45 - 10:00	35	0	26	6	0	2	1	2	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	29	0	25	2	0	2	0	3	0	3	0	0	0	0
10:15 - 10:30	23	0	17	5	0	0	1	3	0	3	0	0	0	0
10:30 - 10:45	28	0	22	3	1	2	0	2	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	25	0	23	0	0	1	1	4	0	4	0	0	0	0
11:00 - 11:15	28	0	26	0	0	1	1	3	0	3	0	0	0	0
11:15 - 11:30	31	1	24	6	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
11:30 - 11:45	21	0	14	5	1	0	1	2	0	2	0	0	0	0
11:45 - 12:00	21	0	18	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
12:00 - 12:15	31	0	27	2	0	1	1	4	0	4	0	0	0	0
12:15 - 12:30	31	0	28	2	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0
12:30 - 12:45	32	0	27	3	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	27	0	24	1	0	1	1	2	0	2	0	0	0	0
13:00 - 13:15	23	0	18	2	0	1	2	2	0	2	0	0	0	0
13:15 - 13:30	23	0	19	3	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	21	0	19	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	26	0	20	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	39	0	35	3	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	24	1	20	1	1	1	0	5	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	39	1	35	2	0	0	1	3	0	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	30	0	24	5	0	1	0	3	0	2	1	0	0	0
15:00 - 15:15	29	0	23	2	0	3	1	3	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	31	0	26	3	0	0	2	5	0	4	1	0	0	0
15:30 - 15:45	39	0	33	5	0	1	0	4	0	4	0	0	0	0
15:45 - 16:00	35	1	31	3	0	0	0	13	0	12	1	0	0	0
16:00 - 16:15	34	1	26	6	0	0	1	5	0	5	0	0	0	0
16:15 - 16:30	54	1	45	5	0	3	0	7	0	6	1	0	0	0
16:30 - 16:45	43	0	38	3	0	2	0	8	0	8	0	0	0	0
16:45 - 17:00	53	0	51	2	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	43	0	40	2	0	0	1	7	0	7	0	0	0	0
17:15 - 17:30	48	0	45	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	42	0	41	1	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0
17:45 - 18:00	27	0	26	1	0	0	0	4	0	3	1	0	0	0
18:00 - 18:15	39	0	37	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	33	0	31	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	34	0	34	0	0	0	0	3	0	2	1	0	0	0
18:45 - 19:00	33	0	30	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>208</b>	<b>2</b>	<b>166</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>1.484</b>	<b>8</b>	<b>1.274</b>	<b>128</b>	<b>6</b>	<b>41</b>	<b>27</b>	<b>186</b>	<b>1</b>	<b>175</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>617</b>	<b>3</b>	<b>557</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>193</b>	<b>1</b>	<b>174</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.725</b>	<b>9</b>	<b>1.487</b>	<b>149</b>	<b>6</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>217</b>	<b>1</b>	<b>204</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 23							Strom 24						
	von: Lützelstraße							von: Lützelstraße						
	nach: Buschgasse							nach: L532 Langgasse						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2	2	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	1	0	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	1	0	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	14	0	13	1	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	1	0	0	0	0	20	1	14	5	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	1	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	2	0	0	0	0	15	0	14	1	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	1	0	0	0	0	14	0	12	2	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	2	0	0	0	0	13	0	12	1	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	2	0	0	0	0	8	0	6	2	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	12	1	11	0	0	0	0
09:45 - 10:00	3	0	3	0	0	0	0	14	0	13	1	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	1	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	1	0	0	0	0	12	0	10	2	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	4	0	0	0	0	12	0	10	2	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
11:00 - 11:15	2	0	2	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0
11:15 - 11:30	4	0	4	0	0	0	0	12	1	9	1	0	0	1
11:30 - 11:45	1	0	1	0	0	0	0	9	0	8	1	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	8	0	7	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	17	0	16	0	1	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	1	0	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	2	0	0	0	0	17	0	16	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
13:15 - 13:30	1	0	1	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	21	0	20	0	0	1	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	1	0	0	0	0	14	0	14	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	3	0	0	0	0	22	0	20	1	0	1	0
14:30 - 14:45	1	0	1	0	0	0	0	22	0	21	1	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	2	0	0	0	0	27	0	24	3	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	2	0	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	2	0	0	0	0	22	0	20	2	0	0	0
15:45 - 16:00	4	0	4	0	0	0	0	15	0	14	1	0	0	0
16:00 - 16:15	5	0	4	1	0	0	0	27	0	23	4	0	0	0
16:15 - 16:30	4	0	4	0	0	0	0	27	0	25	2	0	0	0
16:30 - 16:45	4	0	4	0	0	0	0	33	0	30	3	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	2	0	0	0	0	25	0	23	1	1	0	0
17:00 - 17:15	6	0	6	0	0	0	0	32	1	29	2	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	1	0	0	0	0	29	0	28	1	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	37	0	36	1	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	1	1	0	0	0	25	0	24	1	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	1	0	0	0	0	24	0	23	1	0	0	0
18:15 - 18:30	3	0	3	0	0	0	0	20	0	19	1	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	2	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	18	0	17	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>1</b>	<b>117</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>881</b>	<b>4</b>	<b>813</b>	<b>59</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>389</b>	<b>1</b>	<b>361</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	<b>58</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>1</b>	<b>107</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.028</b>	<b>5</b>	<b>949</b>	<b>69</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 31							Strom 32						
	von: Buschgasse							von: Buschgasse						
	nach: L532 Eisenbahnstraße							nach: Lützelstraße						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	0	8	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	9	0	9	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	17	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	8	0	8	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
07:00 - 07:15	10	0	9	0	1	0	0	6	0	6	0	0	0	0
07:15 - 07:30	16	0	15	0	1	0	0	3	0	3	0	0	0	0
07:30 - 07:45	12	1	11	0	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
07:45 - 08:00	21	0	18	1	1	1	0	8	0	8	0	0	0	0
08:00 - 08:15	11	0	9	0	2	0	0	5	1	4	0	0	0	0
08:15 - 08:30	11	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	5	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
08:45 - 09:00	10	0	10	0	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
09:00 - 09:15	16	0	16	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	16	0	15	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	14	0	13	1	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0
09:45 - 10:00	11	0	9	1	1	0	0	3	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	15	0	14	1	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
10:15 - 10:30	9	0	8	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	13	0	11	2	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
10:45 - 11:00	17	0	17	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0
11:00 - 11:15	13	0	11	2	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
11:15 - 11:30	11	0	11	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	7	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	16	0	15	1	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
12:00 - 12:15	11	0	10	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	14	0	12	1	0	0	1	5	0	5	0	0	0	0
12:30 - 12:45	13	0	12	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	6	0	4	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	8	0	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	7	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	13	0	12	0	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0
13:45 - 14:00	8	0	8	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	10	0	9	0	1	0	0	2	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	6	0	6	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	9	0	9	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
14:45 - 15:00	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	14	0	13	0	1	0	0	3	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	17	0	16	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	11	0	10	1	0	0	0	3	0	2	1	0	0	0
15:45 - 16:00	13	0	11	2	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
16:00 - 16:15	10	0	9	1	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
16:15 - 16:30	14	0	13	0	1	0	0	6	0	6	0	0	0	0
16:30 - 16:45	7	0	7	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	13	0	13	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	8	0	7	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	5	0	5	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	6	0	6	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	10	0	9	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
18:15 - 18:30	9	0	9	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	16	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	8	0	8	0	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>138</b>	<b>2</b>	<b>128</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>585</b>	<b>2</b>	<b>543</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>145</b>	<b>1</b>	<b>138</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>174</b>	<b>0</b>	<b>165</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>681</b>	<b>2</b>	<b>634</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>169</b>	<b>1</b>	<b>161</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 34							Strom 41						
	von: Buschgasse							von: L532 Langgasse						
	nach: L532 Langgasse							nach: L532 Eisenbahnstraße						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	3	0	0	0	0	17	0	14	2	0	1	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	1	1
06:45 - 07:00	1	0	1	0	0	0	0	25	0	24	1	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	1	0	0	0	0	16	0	16	0	0	0	0
07:15 - 07:30	5	0	4	1	0	0	0	27	0	26	0	0	0	1
07:30 - 07:45	5	0	4	0	1	0	0	38	0	32	4	0	2	0
07:45 - 08:00	16	0	16	0	0	0	0	41	0	37	3	0	0	1
08:00 - 08:15	3	0	3	0	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	3	0	0	0	0	21	0	19	1	0	0	1
08:30 - 08:45	3	0	3	0	0	0	0	14	0	11	1	0	2	0
08:45 - 09:00	4	0	4	0	0	0	0	17	0	12	1	0	4	0
09:00 - 09:15	5	0	5	0	0	0	0	15	0	13	2	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	2	0	0	0	0	10	0	7	2	0	1	0
09:30 - 09:45	7	0	6	0	1	0	0	18	1	12	3	1	1	0
09:45 - 10:00	3	0	2	1	0	0	0	19	0	14	3	0	2	0
10:00 - 10:15	5	0	4	1	0	0	0	14	0	11	1	0	1	1
10:15 - 10:30	1	0	1	0	0	0	0	18	1	12	5	0	0	0
10:30 - 10:45	7	0	6	1	0	0	0	19	0	17	1	0	1	0
10:45 - 11:00	9	0	9	0	0	0	0	14	0	12	0	0	1	1
11:00 - 11:15	5	0	3	1	1	0	0	17	0	12	2	1	2	0
11:15 - 11:30	8	0	6	2	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	5	0	0	0	0	29	0	25	1	1	1	1
11:45 - 12:00	4	0	4	0	0	0	0	17	0	14	3	0	0	0
12:00 - 12:15	4	0	2	2	0	0	0	18	0	14	3	0	1	0
12:15 - 12:30	2	0	2	0	0	0	0	20	0	19	0	0	0	1
12:30 - 12:45	1	0	1	0	0	0	0	12	0	6	5	0	1	0
12:45 - 13:00	3	0	2	1	0	0	0	18	0	17	0	0	0	1
13:00 - 13:15	3	0	3	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0
13:15 - 13:30	4	0	4	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0
13:30 - 13:45	4	0	4	0	0	0	0	13	0	12	1	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	3	0	0	0	0	19	0	18	0	0	1	0
14:00 - 14:15	6	0	6	0	0	0	0	13	1	10	1	0	1	0
14:15 - 14:30	5	0	4	1	0	0	0	19	0	16	1	0	1	1
14:30 - 14:45	6	0	5	0	0	1	0	15	0	11	2	0	0	2
14:45 - 15:00	6	0	5	1	0	0	0	23	0	18	2	0	0	3
15:00 - 15:15	3	0	1	2	0	0	0	20	0	17	0	0	2	1
15:15 - 15:30	7	0	6	1	0	0	0	19	0	15	3	0	1	0
15:30 - 15:45	3	0	3	0	0	0	0	25	0	18	2	0	2	3
15:45 - 16:00	8	0	8	0	0	0	0	26	0	22	1	0	2	1
16:00 - 16:15	3	0	3	0	0	0	0	28	0	25	3	0	0	0
16:15 - 16:30	7	0	6	1	0	0	0	19	0	15	4	0	0	0
16:30 - 16:45	4	0	4	0	0	0	0	22	0	20	1	0	1	0
16:45 - 17:00	6	0	6	0	0	0	0	19	1	17	0	0	1	0
17:00 - 17:15	6	0	6	0	0	0	0	27	0	26	1	0	0	0
17:15 - 17:30	7	0	7	0	0	0	0	24	0	23	0	1	0	0
17:30 - 17:45	10	0	10	0	0	0	0	18	0	17	0	0	1	0
17:45 - 18:00	10	0	10	0	0	0	0	21	0	20	1	0	0	0
18:00 - 18:15	7	1	6	0	0	0	0	24	0	24	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	2	0	0	0	0	13	0	10	1	1	1	0
18:30 - 18:45	2	0	1	1	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
18:45 - 19:00	3	0	3	0	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>0</b>	<b>227</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>4</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>240</b>	<b>1</b>	<b>218</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>989</b>	<b>4</b>	<b>852</b>	<b>72</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>20</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>82</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>333</b>	<b>1</b>	<b>296</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>5</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>1</b>	<b>78</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>280</b>	<b>1</b>	<b>254</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1.148</b>	<b>5</b>	<b>994</b>	<b>84</b>	<b>5</b>	<b>39</b>	<b>21</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 42							Strom 43						
	von: L532 Langgasse							von: L532 Langgasse						
	nach: Lützelstraße							nach: Buschgasse						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	14	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	20	0	18	2	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	38	0	35	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
06:45 - 07:00	38	0	32	5	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	29	0	25	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	33	0	31	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	47	0	46	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	46	0	42	4	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0
08:00 - 08:15	40	1	32	5	1	1	0	2	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	33	1	30	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0
08:30 - 08:45	17	0	15	2	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
08:45 - 09:00	25	0	24	1	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
09:00 - 09:15	16	0	16	0	0	0	0	6	0	4	2	0	0	0
09:15 - 09:30	25	0	23	2	0	0	0	5	0	4	0	0	1	0
09:30 - 09:45	15	0	14	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	21	0	18	3	0	0	0	6	0	5	1	0	0	0
10:00 - 10:15	10	0	9	0	0	0	1	5	0	5	0	0	0	0
10:15 - 10:30	9	0	9	0	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
10:30 - 10:45	24	0	21	3	0	0	0	5	0	4	0	1	0	0
10:45 - 11:00	21	0	20	1	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0
11:00 - 11:15	17	0	16	1	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
11:15 - 11:30	18	0	17	1	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0
11:30 - 11:45	17	0	15	2	0	0	0	3	0	2	0	1	0	0
11:45 - 12:00	27	0	24	3	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	10	4	0	0	0	3	0	2	1	0	0	0
12:15 - 12:30	18	0	17	1	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	31	0	28	3	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
12:45 - 13:00	21	0	21	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
13:00 - 13:15	20	0	20	0	0	0	0	4	0	3	1	0	0	0
13:15 - 13:30	31	0	31	0	0	0	0	4	0	3	1	0	0	0
13:30 - 13:45	23	0	20	2	0	0	1	4	0	3	0	0	1	0
13:45 - 14:00	24	0	23	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	18	0	16	2	0	0	0	6	0	5	1	0	0	0
14:15 - 14:30	18	1	17	0	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
14:30 - 14:45	17	0	15	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	27	0	21	6	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
15:00 - 15:15	22	0	19	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	17	1	14	2	0	0	0	5	1	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	26	0	22	3	1	0	0	2	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	22	1	18	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
16:00 - 16:15	27	0	23	4	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
16:15 - 16:30	28	0	25	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	27	0	23	4	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	32	0	32	0	0	0	0	6	1	5	0	0	0	0
17:00 - 17:15	28	0	27	1	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
17:15 - 17:30	39	0	39	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	27	0	25	2	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
17:45 - 18:00	30	0	26	4	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	25	0	24	1	0	0	0	12	0	12	0	0	0	0
18:15 - 18:30	36	0	35	1	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
18:30 - 18:45	20	1	19	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	25	0	24	1	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>380</b>	<b>3</b>	<b>343</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>1.293</b>	<b>7</b>	<b>1.179</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>207</b>	<b>2</b>	<b>187</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>431</b>	<b>3</b>	<b>395</b>	<b>32</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>2</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>166</b>	<b>2</b>	<b>150</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.508</b>	<b>8</b>	<b>1.376</b>	<b>117</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>241</b>	<b>2</b>	<b>218</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>



## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: L532 Ortsmitte								von: L532 Ortsmitte							
	nach: Haardtstr.								nach: L532 Rtg. Haßloch							
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		
06:00 - 06:15	1	0	1	0	0	0	0	11	0	9	2	0	0	0		
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	17	0	17	0	0	0	0		
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	26	0	23	2	0	1	0		
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	19	0	13	5	0	1	0		
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	30	0	26	2	0	2	0		
07:15 - 07:30	1	0	1	0	0	0	0	42	0	34	3	0	3	2		
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	63	0	56	5	1	0	1		
07:45 - 08:00	3	0	3	0	0	0	0	52	0	50	2	0	0	0		
08:00 - 08:15	2	0	1	1	0	0	0	53	0	45	6	0	2	0		
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	37	0	29	3	3	1	1		
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	44	0	36	7	0	1	0		
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	41	1	34	4	0	1	1		
09:00 - 09:15	1	0	1	0	0	0	0	45	0	42	1	0	2	0		
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	36	1	30	3	0	2	0		
09:30 - 09:45	3	0	1	2	0	0	0	34	0	29	2	1	2	0		
09:45 - 10:00	2	1	1	0	0	0	0	62	0	51	7	0	3	1		
10:00 - 10:15	1	0	1	0	0	0	0	48	0	42	3	0	3	0		
10:15 - 10:30	3	0	3	0	0	0	0	39	0	34	4	0	0	1		
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	38	0	33	2	1	2	0		
10:45 - 11:00	2	0	2	0	0	0	0	47	0	43	2	0	1	1		
11:00 - 11:15	2	0	2	0	0	0	0	37	0	34	1	1	0	1		
11:15 - 11:30	2	0	2	0	0	0	0	55	2	42	10	0	0	1		
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	32	0	22	8	1	0	1		
11:45 - 12:00	3	0	3	0	0	0	0	40	0	36	3	0	1	0		
12:00 - 12:15	1	0	1	0	0	0	0	49	1	41	5	0	1	1		
12:15 - 12:30	1	0	1	0	0	0	0	50	0	46	2	0	1	1		
12:30 - 12:45	2	0	2	0	0	0	0	44	0	41	1	0	0	2		
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	46	0	43	1	0	1	1		
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	37	0	33	1	0	1	2		
13:15 - 13:30	2	0	2	0	0	0	0	44	1	39	3	0	1	0		
13:30 - 13:45	3	0	3	0	0	0	0	54	0	51	0	0	1	2		
13:45 - 14:00	2	0	2	0	0	0	0	36	0	30	3	0	2	1		
14:00 - 14:15	4	0	4	0	0	0	0	48	0	46	1	0	1	0		
14:15 - 14:30	1	0	1	0	0	0	0	56	3	45	6	1	1	0		
14:30 - 14:45	4	2	1	1	0	0	0	59	1	53	2	0	2	1		
14:45 - 15:00	2	0	2	0	0	0	0	50	0	43	5	0	2	0		
15:00 - 15:15	1	0	1	0	0	0	0	66	0	59	2	0	4	1		
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	53	0	45	5	0	1	2		
15:30 - 15:45	3	0	3	0	0	0	0	67	0	60	7	0	0	0		
15:45 - 16:00	3	0	3	0	0	0	0	74	0	69	5	0	0	0		
16:00 - 16:15	3	0	3	0	0	0	0	68	1	59	6	0	1	1		
16:15 - 16:30	2	0	2	0	0	0	0	73	2	63	4	0	4	0		
16:30 - 16:45	4	0	4	0	0	0	0	93	0	86	3	0	4	0		
16:45 - 17:00	3	0	2	1	0	0	0	70	0	65	4	1	0	0		
17:00 - 17:15	7	0	6	1	0	0	0	73	2	67	3	0	0	1		
17:15 - 17:30	5	0	4	0	0	1	0	92	1	89	2	0	0	0		
17:30 - 17:45	2	0	2	0	0	0	0	82	0	81	1	0	0	0		
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	46	0	44	2	0	0	0		
18:00 - 18:15	2	0	2	0	0	0	0	83	2	77	4	0	0	0		
18:15 - 18:30	1	0	1	0	0	0	0	58	0	56	2	0	0	0		
18:30 - 18:45	1	0	1	0	0	0	0	45	0	43	2	0	0	0		
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	54	0	49	5	0	0	0		
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>435</b>	<b>1</b>	<b>372</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>5</b>		
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>88</b>	<b>3</b>	<b>75</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2.618</b>	<b>18</b>	<b>2.333</b>	<b>174</b>	<b>10</b>	<b>56</b>	<b>27</b>		
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1.097</b>	<b>8</b>	<b>1.012</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>5</b>		
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>185</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3</b>		
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>328</b>	<b>3</b>	<b>307</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>		
<b>Σ 24h</b>	<b>103</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3.046</b>	<b>21</b>	<b>2.723</b>	<b>203</b>	<b>11</b>	<b>60</b>	<b>29</b>		

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 32								Strom 34							
	von: Haardtstr.								von: Haardtstr.							
	nach: L532 Ortsmitte								nach: L532 Rtg. Haßloch							
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		
06:00 - 06:15	1	0	1	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0		
06:15 - 06:30	3	0	3	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0		
06:30 - 06:45	5	0	5	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0		
06:45 - 07:00	2	0	2	0	0	0	0	18	0	16	2	0	0	0		
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	19	0	19	0	0	0	0		
07:15 - 07:30	2	0	1	1	0	0	0	12	0	8	3	0	0	1		
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	28	0	27	1	0	0	0		
07:45 - 08:00	5	0	5	0	0	0	0	25	0	23	2	0	0	0		
08:00 - 08:15	5	0	4	0	0	1	0	11	0	11	0	0	0	0		
08:15 - 08:30	3	0	3	0	0	0	0	9	0	7	1	0	1	0		
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	26	1	24	1	0	0	0		
08:45 - 09:00	1	0	1	0	0	0	0	9	0	7	1	0	0	1		
09:00 - 09:15	2	0	2	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0		
09:15 - 09:30	6	0	5	0	0	1	0	15	0	14	1	0	0	0		
09:30 - 09:45	3	0	2	0	1	0	0	19	0	18	0	0	1	0		
09:45 - 10:00	7	0	6	1	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0		
10:00 - 10:15	1	0	1	0	0	0	0	19	0	19	0	0	0	0		
10:15 - 10:30	1	0	1	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0		
10:30 - 10:45	3	0	2	0	1	0	0	15	0	13	2	0	0	0		
10:45 - 11:00	5	0	5	0	0	0	0	11	0	10	0	0	1	0		
11:00 - 11:15	4	0	3	0	1	0	0	14	0	13	1	0	0	0		
11:15 - 11:30	2	0	2	0	0	0	0	9	0	7	1	0	1	0		
11:30 - 11:45	3	0	2	0	1	0	0	12	0	11	0	0	0	1		
11:45 - 12:00	1	0	1	0	0	0	0	9	1	7	1	0	0	0		
12:00 - 12:15	4	1	3	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0		
12:15 - 12:30	2	0	2	0	0	0	0	6	0	4	0	0	2	0		
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0		
12:45 - 13:00	4	0	4	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0		
13:00 - 13:15	1	0	1	0	0	0	0	14	0	12	2	0	0	0		
13:15 - 13:30	1	0	1	0	0	0	0	10	0	8	2	0	0	0		
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	17	0	14	2	0	0	1		
13:45 - 14:00	4	0	4	0	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0		
14:00 - 14:15	2	0	1	0	0	1	0	16	1	14	1	0	0	0		
14:15 - 14:30	6	0	4	2	0	0	0	9	0	9	0	0	0	0		
14:30 - 14:45	2	0	2	0	0	0	0	16	1	15	0	0	0	0		
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	10	0	8	1	0	1	0		
15:00 - 15:15	7	0	6	0	0	1	0	11	0	10	1	0	0	0		
15:15 - 15:30	4	0	4	0	0	0	0	15	1	14	0	0	0	0		
15:30 - 15:45	5	0	5	0	0	0	0	16	0	15	1	0	0	0		
15:45 - 16:00	5	0	4	0	0	1	0	12	1	10	1	0	0	0		
16:00 - 16:15	8	0	8	0	0	0	0	17	0	17	0	0	0	0		
16:15 - 16:30	6	0	6	0	0	0	0	13	1	11	1	0	0	0		
16:30 - 16:45	6	0	6	0	0	0	0	13	0	12	1	0	0	0		
16:45 - 17:00	2	0	2	0	0	0	0	17	0	15	2	0	0	0		
17:00 - 17:15	4	0	1	2	0	1	0	17	0	17	0	0	0	0		
17:15 - 17:30	3	0	3	0	0	0	0	8	0	7	1	0	0	0		
17:30 - 17:45	4	0	3	0	0	1	0	10	0	9	1	0	0	0		
17:45 - 18:00	2	0	2	0	0	0	0	13	1	12	0	0	0	0		
18:00 - 18:15	1	0	1	0	0	0	0	14	0	13	1	0	0	0		
18:15 - 18:30	3	0	3	0	0	0	0	13	1	12	0	0	0	0		
18:30 - 18:45	7	0	7	0	0	0	0	12	0	11	1	0	0	0		
18:45 - 19:00	4	1	2	1	0	0	0	10	1	8	0	0	1	0		
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>174</b>	<b>1</b>	<b>159</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>		
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>163</b>	<b>2</b>	<b>142</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>668</b>	<b>10</b>	<b>610</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>4</b>		
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>71</b>	<b>1</b>	<b>63</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>211</b>	<b>6</b>	<b>193</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>		
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>		
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Σ 24h</b>	<b>189</b>	<b>2</b>	<b>166</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>778</b>	<b>12</b>	<b>712</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>		

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: L532 Rtg. Haßloch								von: L532 Rtg. Haßloch							
	nach: L532 Ortsmitte								nach: Haardtstr.							
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		
06:00 - 06:15	27	0	26	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0		
06:15 - 06:30	33	0	29	2	0	1	1	6	0	6	0	0	0	0		
06:30 - 06:45	50	0	47	2	0	1	0	4	0	4	0	0	0	0		
06:45 - 07:00	47	0	45	1	1	0	0	7	0	6	1	0	0	0		
07:00 - 07:15	49	0	45	3	0	0	1	9	0	8	0	0	1	0		
07:15 - 07:30	65	0	62	1	0	2	0	8	0	8	0	0	0	0		
07:30 - 07:45	98	0	91	7	0	0	0	6	0	5	1	0	0	0		
07:45 - 08:00	83	1	71	8	1	1	1	8	0	6	0	2	0	0		
08:00 - 08:15	50	0	42	7	0	0	1	5	0	4	1	0	0	0		
08:15 - 08:30	60	1	52	7	0	0	0	11	0	9	1	0	1	0		
08:30 - 08:45	37	0	32	2	0	3	0	6	0	6	0	0	0	0		
08:45 - 09:00	42	0	38	2	0	2	0	9	0	9	0	0	0	0		
09:00 - 09:15	26	0	24	2	0	0	0	11	0	9	2	0	0	0		
09:15 - 09:30	35	0	32	2	0	1	0	8	0	8	0	0	0	0		
09:30 - 09:45	34	0	27	6	0	1	0	6	0	6	0	0	0	0		
09:45 - 10:00	42	0	33	6	0	3	0	6	0	6	0	0	0	0		
10:00 - 10:15	43	0	38	4	0	0	1	13	0	10	2	0	0	1		
10:15 - 10:30	36	0	32	3	0	1	0	9	0	8	1	0	0	0		
10:30 - 10:45	37	0	34	2	0	1	0	9	0	7	1	0	1	0		
10:45 - 11:00	47	0	44	1	0	1	1	13	0	12	1	0	0	0		
11:00 - 11:15	34	0	31	3	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0		
11:15 - 11:30	39	0	34	4	0	0	1	15	1	12	2	0	0	0		
11:30 - 11:45	51	0	48	1	0	2	0	15	0	14	1	0	0	0		
11:45 - 12:00	39	1	31	6	0	1	0	9	0	9	0	0	0	0		
12:00 - 12:15	37	1	31	4	0	1	0	13	0	11	2	0	0	0		
12:15 - 12:30	49	0	44	5	0	0	0	16	0	15	1	0	0	0		
12:30 - 12:45	54	0	48	3	0	1	2	17	0	17	0	0	0	0		
12:45 - 13:00	38	0	36	2	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0		
13:00 - 13:15	37	0	37	0	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0		
13:15 - 13:30	45	0	44	1	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0		
13:30 - 13:45	40	0	36	3	0	1	0	11	0	10	1	0	0	0		
13:45 - 14:00	45	0	43	0	0	1	1	17	0	15	1	0	1	0		
14:00 - 14:15	37	2	33	2	0	0	0	13	1	11	0	0	1	0		
14:15 - 14:30	46	1	39	3	0	1	2	7	0	5	2	0	0	0		
14:30 - 14:45	43	0	39	3	0	0	1	9	0	9	0	0	0	0		
14:45 - 15:00	67	0	56	6	0	1	4	20	0	18	2	0	0	0		
15:00 - 15:15	39	0	34	3	0	2	0	12	0	11	1	0	0	0		
15:15 - 15:30	52	2	43	4	0	3	0	12	0	12	0	0	0	0		
15:30 - 15:45	71	0	61	5	1	0	4	17	0	15	2	0	0	0		
15:45 - 16:00	58	0	51	6	0	1	0	9	0	9	0	0	0	0		
16:00 - 16:15	66	0	61	5	0	0	0	16	1	15	0	0	0	0		
16:15 - 16:30	63	0	56	7	0	0	0	16	0	15	1	0	0	0		
16:30 - 16:45	50	0	45	3	0	2	0	24	3	19	2	0	0	0		
16:45 - 17:00	59	1	57	1	0	0	0	22	0	22	0	0	0	0		
17:00 - 17:15	62	0	60	2	0	0	0	26	0	26	0	0	0	0		
17:15 - 17:30	54	0	52	0	1	1	0	20	0	19	1	0	0	0		
17:30 - 17:45	51	0	46	5	0	0	0	13	0	13	0	0	0	0		
17:45 - 18:00	52	1	49	2	0	0	0	16	0	16	0	0	0	0		
18:00 - 18:15	62	0	60	2	0	0	0	22	0	18	4	0	0	0		
18:15 - 18:30	48	2	42	2	1	1	0	27	0	25	1	0	1	0		
18:30 - 18:45	34	0	34	0	0	0	0	17	0	16	1	0	0	0		
18:45 - 19:00	54	0	52	2	0	0	0	15	0	15	0	0	0	0		
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>641</b>	<b>2</b>	<b>580</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>		
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>2.517</b>	<b>13</b>	<b>2.277</b>	<b>163</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>21</b>	<b>649</b>	<b>6</b>	<b>598</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>		
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>875</b>	<b>6</b>	<b>803</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>284</b>	<b>4</b>	<b>266</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>		
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>296</b>	<b>1</b>	<b>266</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>225</b>	<b>1</b>	<b>214</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>86</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Σ 24h</b>	<b>2.931</b>	<b>15</b>	<b>2.657</b>	<b>190</b>	<b>5</b>	<b>41</b>	<b>22</b>	<b>757</b>	<b>7</b>	<b>698</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>		



## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 23							Strom 24						
	von: L532 Rtg. L528							von: L532 Rtg. L528						
	nach: L532 Rtg. Ortsmitte							nach: Römerstraße						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	0	7	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
06:15 - 06:30	8	0	8	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	18	1	15	0	1	1	0	3	0	2	1	0	0	0
06:45 - 07:00	14	0	10	2	1	1	0	4	0	2	2	0	0	0
07:00 - 07:15	19	0	17	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	20	0	13	2	0	2	3	9	0	7	0	0	2	0
07:30 - 07:45	30	0	26	3	0	0	1	13	0	11	2	0	0	0
07:45 - 08:00	31	0	26	3	0	2	0	16	0	15	1	0	0	0
08:00 - 08:15	30	0	25	4	0	1	0	5	0	5	0	0	0	0
08:15 - 08:30	31	1	24	3	2	1	0	9	1	7	1	0	0	0
08:30 - 08:45	35	0	28	5	0	2	0	6	0	5	1	0	0	0
08:45 - 09:00	23	0	19	1	0	2	1	11	1	9	1	0	0	0
09:00 - 09:15	35	0	31	3	0	1	0	13	0	13	0	0	0	0
09:15 - 09:30	22	0	18	2	0	2	0	3	0	2	1	0	0	0
09:30 - 09:45	34	0	27	4	0	3	0	4	0	3	1	0	0	0
09:45 - 10:00	40	0	34	4	0	2	0	9	1	7	0	0	1	0
10:00 - 10:15	38	1	30	3	0	4	0	7	0	5	2	0	0	0
10:15 - 10:30	40	0	35	4	0	0	1	12	0	12	0	0	0	0
10:30 - 10:45	41	0	34	3	1	2	1	12	0	11	1	0	0	0
10:45 - 11:00	43	0	41	1	0	1	0	7	0	7	0	0	0	0
11:00 - 11:15	40	0	37	1	0	1	1	8	0	8	0	0	0	0
11:15 - 11:30	46	1	35	8	0	1	1	6	0	6	0	0	0	0
11:30 - 11:45	42	0	37	5	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0
11:45 - 12:00	27	0	23	3	0	1	0	12	0	12	0	0	0	0
12:00 - 12:15	40	0	35	3	0	1	1	14	0	14	0	0	0	0
12:15 - 12:30	33	0	30	2	0	0	1	13	0	11	1	0	1	0
12:30 - 12:45	44	1	38	2	0	1	2	8	0	8	0	0	0	0
12:45 - 13:00	43	0	38	1	1	1	2	11	0	10	1	0	0	0
13:00 - 13:15	36	0	29	4	0	2	1	7	0	4	3	0	0	0
13:15 - 13:30	34	0	27	4	1	1	1	9	0	9	0	0	0	0
13:30 - 13:45	37	0	34	1	1	0	1	12	0	11	0	1	0	0
13:45 - 14:00	36	0	29	3	1	2	1	7	0	6	0	1	0	0
14:00 - 14:15	39	0	35	3	0	1	0	9	0	8	1	0	0	0
14:15 - 14:30	34	1	29	1	1	1	1	11	1	10	0	0	0	0
14:30 - 14:45	54	1	49	4	0	0	0	6	0	6	0	0	0	0
14:45 - 15:00	41	0	37	2	0	2	0	12	0	11	1	0	0	0
15:00 - 15:15	44	0	38	2	0	3	1	14	0	12	2	0	0	0
15:15 - 15:30	39	0	36	1	0	0	2	11	0	11	0	0	0	0
15:30 - 15:45	50	0	42	7	0	1	0	18	0	18	0	0	0	0
15:45 - 16:00	64	1	57	4	1	1	0	19	0	19	0	0	0	0
16:00 - 16:15	55	0	48	4	0	2	1	19	0	18	1	0	0	0
16:15 - 16:30	70	1	63	3	1	2	0	22	0	21	0	0	1	0
16:30 - 16:45	68	0	60	4	1	3	0	22	0	21	1	0	0	0
16:45 - 17:00	66	0	62	4	0	0	0	19	0	19	0	0	0	0
17:00 - 17:15	71	0	67	3	0	0	1	16	0	16	0	0	0	0
17:15 - 17:30	63	1	59	2	0	1	0	23	0	22	0	0	1	0
17:30 - 17:45	76	0	72	2	1	1	0	23	0	22	0	0	1	0
17:45 - 18:00	48	0	47	1	0	0	0	15	0	14	1	0	0	0
18:00 - 18:15	50	0	49	1	0	0	0	28	2	26	0	0	0	0
18:15 - 18:30	58	0	55	3	0	0	0	14	0	13	0	0	0	1
18:30 - 18:45	60	0	58	2	0	0	0	22	0	22	0	0	0	0
18:45 - 19:00	43	0	40	3	0	0	0	19	0	18	1	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>267</b>	<b>2</b>	<b>218</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>80</b>	<b>2</b>	<b>66</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>2.111</b>	<b>10</b>	<b>1.863</b>	<b>142</b>	<b>14</b>	<b>57</b>	<b>25</b>	<b>607</b>	<b>6</b>	<b>563</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>1</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>925</b>	<b>3</b>	<b>853</b>	<b>46</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>304</b>	<b>2</b>	<b>292</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>122</b>	<b>1</b>	<b>101</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>38</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>257</b>	<b>2</b>	<b>228</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>82</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>2.454</b>	<b>12</b>	<b>2.174</b>	<b>166</b>	<b>15</b>	<b>61</b>	<b>27</b>	<b>707</b>	<b>7</b>	<b>657</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>1</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 32							Strom 34						
	von: L532 Rtg. Ortsmitte							von: L532 Rtg. Ortsmitte						
	nach: L532 Rtg. L528							nach: Römerstraße						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	20	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	31	1	27	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	40	0	36	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	47	0	45	2	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	35	0	33	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	46	0	44	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	56	0	53	1	0	2	0	4	0	2	2	0	0	0
07:45 - 08:00	52	0	46	4	0	2	0	5	0	4	0	0	0	1
08:00 - 08:15	39	0	34	2	3	0	0	3	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	40	1	35	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	29	0	26	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	21	0	18	0	0	3	0	2	0	2	0	0	0	0
09:00 - 09:15	29	0	27	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	23	0	19	2	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	29	2	25	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	21	0	15	4	1	0	1	3	0	2	1	0	0	0
10:00 - 10:15	28	1	23	0	0	3	1	1	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	40	1	36	3	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	34	0	30	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	30	0	26	2	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	37	0	31	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	26	0	25	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
11:30 - 11:45	33	0	30	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	34	0	30	2	0	2	0	4	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	30	0	26	3	0	1	0	4	0	3	1	0	0	0
12:15 - 12:30	39	0	35	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	27	0	24	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	15	0	12	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	28	0	24	3	1	0	0	3	0	3	0	0	0	0
13:15 - 13:30	24	0	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	29	0	27	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
13:45 - 14:00	19	0	18	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	30	0	26	2	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	20	1	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	27	1	20	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	25	0	24	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	31	0	26	1	0	1	3	2	0	2	0	0	0	0
15:15 - 15:30	27	0	23	1	0	3	0	2	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	33	0	27	2	0	2	2	7	0	7	0	0	0	0
15:45 - 16:00	39	0	32	3	0	2	2	2	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	47	0	42	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	39	0	35	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	35	0	29	4	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	28	1	26	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	37	0	36	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	37	0	36	0	1	0	0	2	0	2	0	0	0	0
17:30 - 17:45	24	0	22	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	30	0	29	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	32	0	32	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	21	0	19	0	1	1	0	2	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	27	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	28	0	27	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>456</b>	<b>2</b>	<b>417</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>1.648</b>	<b>9</b>	<b>1.480</b>	<b>80</b>	<b>11</b>	<b>47</b>	<b>21</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>515</b>	<b>1</b>	<b>468</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>187</b>	<b>1</b>	<b>168</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>160</b>	<b>0</b>	<b>138</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>1.916</b>	<b>11</b>	<b>1.727</b>	<b>93</b>	<b>12</b>	<b>50</b>	<b>22</b>	<b>93</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

## 2. Auswertung Knotenstromzählung

Intervall	Strom 42							Strom 43						
	von: Römerstraße							von: Römerstraße						
	nach: L532 Rtg. L528							nach: L532 Rtg. Ortsmitte						
	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	8	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	13	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	7	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	11	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	17	0	16	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	19	0	15	0	3	0	1	4	0	3	0	1	0	0
08:15 - 08:30	12	0	11	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1
08:30 - 08:45	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	11	0	9	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	4	0	4	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	8	0	8	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0
10:00 - 10:15	9	0	8	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	5	0	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	10	0	10	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	9	0	8	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	9	0	6	3	0	0	0	5	0	4	1	0	0	0
12:00 - 12:15	8	0	8	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	4	1	3	0	0	0	0	4	0	3	1	0	0	0
12:30 - 12:45	9	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	3	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	10	0	9	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	5	0	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	4	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	6	0	0	0	0	4	1	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	6	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
15:00 - 15:15	11	0	8	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	7	0	7	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	11	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	31	0	25	5	1	0	0	4	0	4	0	0	0	0
16:00 - 16:15	9	0	6	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	13	0	11	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	8	0	8	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	8	0	8	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	14	0	14	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
17:30 - 17:45	6	0	5	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	7	0	7	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	9	0	9	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	10	0	10	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	8	0	6	1	0	1	0	4	0	4	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>133</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>448</b>	<b>1</b>	<b>409</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>76</b>	<b>3</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>164</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ 24h</b>	<b>522</b>	<b>1</b>	<b>477</b>	<b>29</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>89</b>	<b>4</b>	<b>78</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 1201 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> L532 Westumfahrung / L532 alt</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1 Planung                  Uhrzeit: SPH</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s                  Qualitätsstufe: D</p>

**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	0,104	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,187	---
B	4 (3)	644	382	0,979	318	0,927	---
	6 (2)	326	690	0,979	675	0,187	---
C	7 (2)	468	761	0,958	730	0,150	0,850
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,120	---

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	184	1,019	1800	1766	0,104	1582	0,0	<b>A</b>
	3	284	1,012	1533	1515	0,187	1231	2,9	<b>A</b>
B	4	291	1,012	318	314	0,927	23	98,6	<b>E</b>
	6	124	1,017	675	664	0,187	540	6,7	<b>A</b>
C	7	108	1,013	730	720	0,150	612	5,9	<b>A</b>
	8	210	1,027	1800	1753	0,120	1543	0,0	<b>A</b>
A	2+3	468	1,015	1629	1605	0,292	1137	3,2	<b>A</b>
B	4+6	415	1,013	445	439	0,945	24	86,8	<b>E</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>E</b>

### 3. Leistungsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Böhl-Iggelheim Aktualisierung L532															
Stadt:		Böhl-Iggelheim															
Knotenpunkt:		L532neu / Haßlocher Straße															
Zeitabschnitt:		SPH															
Bearbeiter:		KB															
t <sub>u</sub> =		90	[s]	f <sub>in</sub> =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q <sub>Kfz</sub>	q <sub>S</sub>	t <sub>F</sub>	t <sub>F</sub>	C	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,S</sub>	f <sub>SV</sub>	L <sub>S</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{17}
<b>Phase 1</b>																	
1	FS 13	211	1926	39	41	899	0,235	0,467	0,174	3,333	95	6,421	1,038	40	15,1	A	
2	FS 3	468	1962	39	26	589	0,795	0,300	3,050	13,805	95	20,089	1,019	123	47,6	C	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
<b>Phase 2</b>																	
8	FS 23	291	1970	24	35	788	0,369	0,400	0,341	5,463	95	9,416	1,015	57	20,6	B	
9	FS 21	124	1957	24	35	783	0,158	0,400	0,105	2,091	95	4,537	1,022	28	17,8	A	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
<b>Phase 3</b>																	
15	FS 12	108	1967	9		219	0,494	0,111	0,584	3,123	95	6,112	1,017	37	47,2	C	
16	FS 13																
17																	
18																	
19																	
<b>Phase 4</b>																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
<b>Phase 5</b>																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
<b>Phase 6</b>																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
<b>Knotenpunkt</b>																	
Summe:		1202				3277											
gew. Mittelwert:							0,501								32,2		
Maximum:							0,795							123	47,6	C	

### 3. Leistungsberechnungen

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Böhl-Iggelheim Aktualisierung L532															
Stadt:		Böhl-Iggelheim															
Knotenpunkt:		L532neu / Haßlocher Straße															
Zeitabschnitt:		SPH															
Bearbeiter:		KB															
t <sub>u</sub> =		90	[s]	f <sub>in</sub> =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q <sub>Kfz</sub>	q <sub>S</sub>	t <sub>F</sub>	t <sub>F</sub>	C	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,S</sub>	f <sub>SV</sub>	L <sub>S</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
<b>Phase 1</b>																	
1	FS 13	211	1926	25	45	984	0,214	0,511	0,154	3,050	95	6,004	1,038	37	12,6	A	
2	FS 31	184	1952	25		564	0,326	0,289	0,279	3,891	95	7,227	1,024	44	26,9	B	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
<b>Phase 2</b>																	
8	FS 23	291	1970	33		744	0,391	0,378	0,376	5,688	95	9,721	1,015	59	22,3	B	
9	FS 32	284	1969	33		744	0,382	0,378	0,361	5,524	95	9,498	1,016	58	22,1	B	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
<b>Phase 3</b>																	
15	FS 12	108	1967	14		328	0,329	0,167	0,283	2,663	95	5,424	1,017	33	36,2	C	
16	FS 21	124	1957	14		326	0,380	0,167	0,357	3,115	95	6,100	1,022	37	37,3	C	
17	FS 13																
18																	
19																	
<b>Phase 4</b>																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
<b>Phase 5</b>																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
<b>Phase 6</b>																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
<b>Knotenpunkt</b>																	
Summe:		1202				3690											
gew. Mittelwert:							0,341								24,0		
Maximum:							0,391							59	37,3	C	

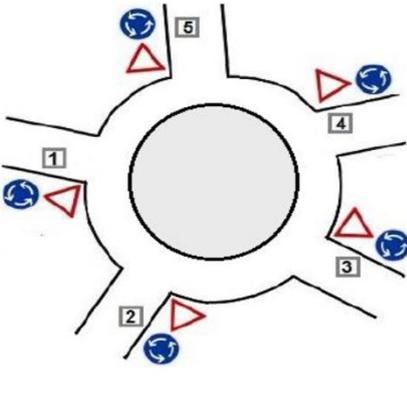
Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 717 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> L532 Westumfahrung / Am Holzweg</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1 / Planung                  Uhrzeit: SPH</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s                  Qualitätsstufe: D</p>

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	0,151	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,032	---
B	4 (3)	598	411	0,979	386	0,109	---
	6 (2)	290	731	0,979	716	0,074	---
C	7 (2)	314	927	0,958	888	0,041	0,959
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,154	---

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	265	1,026	1800	1754	0,151	1489	0,0	<b>A</b>
	3	49	1,000	1533	1533	0,032	1484	2,4	<b>A</b>
B	4	42	1,000	386	386	0,109	344	10,5	<b>B</b>
	6	53	1,000	716	716	0,074	663	5,4	<b>A</b>
C	7	36	1,000	888	888	0,041	852	4,2	<b>A</b>
	8	272	1,021	1800	1764	0,154	1492	0,0	<b>A</b>
A	2+3	314	1,022	1753	1715	0,183	1401	2,6	<b>A</b>
B	4+6	95	1,000	722	722	0,132	627	5,7	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>B</b>

<b>Beurteilung eines Kreisverkehrs, 5 Arme</b>	
	<p style="text-align: center;"><b>Knotenpunkt: L532n / L528 / Iggelheimer Straße</b></p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1 Planung Uhrzeit: SPH</p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s Qualitätsstufe: D</p> <p><b>Knotenverkehrsstärke:</b> 1754 Fz/h 1795 Pkw-E/h</p>

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

<b>Kapazitäten der Zufahrten</b>							
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]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	135	1,026	139	751	634	1,000	634
2	315	1,020	321	571	769	1,000	769
3	369	1,021	377	515	811	1,000	811
4	604	1,028	621	274	1006	1,000	1006
5	331	1,021	338	550	784	1,000	784

<b>Beurteilung der Verkehrsqualität</b>				
Zufahrt	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	618	483	7,5	<b>A</b>
2	753	438	8,2	<b>A</b>
3	795	426	8,4	<b>A</b>
4	979	375	9,5	<b>A</b>
5	768	437	8,2	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b>				<b>A</b>

<b>Beurteilung der Ausfahrten</b>		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	137	nicht ausgelastet
2	319	nicht ausgelastet
3	377	nicht ausgelastet
4	618	nicht ausgelastet
5	344	nicht ausgelastet

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

**Knotenverkehrsstärke:** 836 Fz/h

**Knotenpunkt:** A-C /B  
Haßlocher Straße / Haardtstraße

**Verkehrsdaten:** Datum: P1 / Planung  
Uhrzeit: SPH

**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	0,140	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,094	---
B	4 (3)	610	490	0,979	469	0,305	---
	6 (2)	320	812	0,979	795	0,018	---
C	7 (2)	391	824	0,958	789	0,019	0,978
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,155	---

### 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	249	1,014	1800	1775	0,140	1526	0,0	<b>A</b>
	3	142	1,010	1533	1518	0,094	1376	2,6	<b>A</b>
B	4	141	1,015	469	462	0,305	321	11,2	<b>B</b>
	6	14	1,000	795	795	0,018	781	4,6	<b>A</b>
C	7	15	1,000	789	789	0,019	774	4,6	<b>A</b>
	8	275	1,015	1800	1773	0,155	1498	0,0	<b>A</b>
A	2+3	391	1,013	1693	1672	0,234	1281	2,8	<b>A</b>
B	4+6	155	1,014	514	507	0,305	352	10,2	<b>B</b>
C	7+8	290	1,014	1800	1774	0,163	1484	2,4	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>



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]	Abminderungsfaktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	126	1114	0,958	1067	0,060	0,933	0,922
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,082	1,000	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,024	1,000	---
B	4 (4)	350	606	0,979	467	0,106	---	---
	5 (3)	363	584	1,000	539	0,090	0,910	0,845
	6 (2)	164	771	0,979	755	0,026	0,974	---
C	7 (2)	182	1045	0,958	1002	0,010	0,989	0,922
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,055	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,958	1533	0,018	1,000	---
D	10 (4)	350	606	0,979	488	0,037	---	---
	11 (3)	368	580	1,000	535	0,089	0,911	0,846
	12 (2)	113	816	0,979	799	0,070	0,930	---

### 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]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	63	1,022	1067	1044	0,060	981	3,7	A
	2	146	1,005	1800	1791	0,082	1645	0,0	A
	3	36	1,039	1533	1476	0,024	1440	2,5	A
B	4	49	1,014	467	460	0,106	411	8,7	A
	5	48	1,015	539	531	0,090	483	7,5	A
	6	20	1,000	755	755	0,026	735	4,9	A
C	7	10	1,000	1002	1002	0,010	992	3,6	A
	8	99	1,007	1800	1787	0,055	1688	0,0	A
	9	27	1,000	1533	1533	0,018	1506	2,4	A
D	10	18	1,000	488	488	0,037	470	7,7	A
	11	47	1,015	535	528	0,089	481	7,5	A
	12	55	1,013	799	789	0,070	734	4,9	A
A	1+2+3	245	1,014	1800	1775	0,138	1530	2,4	A
B	4+5+6	117	1,012	530	524	0,223	407	8,8	A
C	7+8+9	136	1,005	1800	1791	0,076	1655	2,2	A
D	10+11+12	120	1,012	620	613	0,196	493	7,3	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>A</b>

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 865 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B Knotenpunkt: L528 Eisenbahnstraße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: P1 Planung Uhrzeit: SPH</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s Qualitätsstufe: D</p>

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 $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,143	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,092	---
B	4 (3)	589	417	0,979	381	0,265	---
	6 (2)	251	778	0,979	761	0,052	---
C	7 (2)	389	842	0,958	807	0,065	0,935
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,162	---

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	251	1,022	1800	1761	0,143	1510	0,0	<b>A</b>
	3	138	1,020	1533	1503	0,092	1365	2,6	<b>A</b>
B	4	99	1,021	381	373	0,265	274	13,1	<b>B</b>
	6	39	1,018	761	748	0,052	709	5,1	<b>A</b>
C	7	52	1,013	807	797	0,065	745	4,8	<b>A</b>
	8	286	1,022	1800	1761	0,162	1475	0,0	<b>A</b>
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>B</b>