



- ENTWURF
- **AUFTRAGGEBER:** AGWR-GmbH  
Gewerkschaftsstr. 18-22, 54584 Jünkerath
  - **BEARBEITUNG:** VERTEC GmbH  
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz

Tel.: 0261 / 30 36 2-0  
Fax: 0261 / 30 36 2-99  
E-Mail: [info@vertec-ingenieure.de](mailto:info@vertec-ingenieure.de)

Dr. Andrea Breßler, Markus Werhan (Verkehrsplanung)  
Gerald Böckling (Grafik und Layout)

- **ANMERKUNG:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.
- **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.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>A</b>	<b>VORBEMERKUNGEN</b>	<b>1</b>
<b>B</b>	<b>ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE</b>	<b>2</b>
	1. Konzeption und Durchführung	2
	2. Ergebnisse der Gerätezählung	3
	3. Ergebnisse der Knotenstrom- und Querschnittszählungen	4
<b>C</b>	<b>PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN</b>	<b>7</b>
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	7
	2. Entwicklungen im Umfeld des Plangebietes	8
	3. Vorhabenbezogener Verkehr	11
<b>D</b>	<b>PROGNOSE - NULLFALL</b>	<b>14</b>
<b>E</b>	<b>PROGNOSE - PLANFALL</b>	<b>17</b>
	1. Planfall P1	17
	2. Qualität des Verkehrsablaufs	20
	3. Lärmeingangswerte	22
<b>F</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>25</b>
<b>G</b>	<b>QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>28</b>

### ANHANG

- Abbildungen
- Materialteil
- pdf-Fassung

## A VORBEMERKUNGEN

### Abb. A1

In der Stadt Hillesheim ist im Zuge der Bahnhofstraße und Am Stockberg die Ausweisung eines urbanen Mischgebietes geplant. Hierfür wird eine Änderung des Bebauungsplans "Molkereiplatz" erforderlich, in dem diese Flächen als Gewerbeflächen ausgewiesen sind.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine verkehrsplanerische Begleituntersuchung zu erstellen, die folgende **Aufgabenstellungen** beinhaltet:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Prognose des zu erwartenden Mehrverkehrs aus dem Planvorhaben
- Ermittlung, Darstellung und Bewertung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens
- Berechnung von Lärmeingangswerten

## B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

### 1. Konzeption und Durchführung

#### Abb. B1

Die Konzeption der notwendigen Erhebungen ist in der Abbildung B1 dargestellt.

Eine **Gerätezahlung** wurde im Zuge der Straße Am Stockberg für die Dauer einer Woche vom **06.11. bis 12.11.2025** durchgeführt. Mithilfe dieser Dauerzahlung werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen abgesichert und in den Kontext einer gesamten normalen Verkehrswoche gestellt. Es werden weitergehende zuverlässige Angaben, z. B. für die Nachtstunden und die Verkehrsabsenkungen an den Wochenenden gewonnen, die für die Ermittlung des "Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs" (DTV) notwendig sind. Die Gerätezahlungen erfolgten richtungsbezogen in ½-Std.-Intervallen, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr.

Des Weiteren wurden am **Donnerstag, den 06.11.2025** im Zeitbereich von **0.00 bis 24.00 Uhr** Erhebungen an den folgenden Stellen durchgeführt:

- **Knotenstromerhebung: K1** B421 Aachener Straße / Bahnhofstraße
- **Querschnittszählung: Q1** Am Stockberg

Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BAST-Standard vorgenommen.

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

## 2. Ergebnisse der Gerätezählung

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

### Abb. B2

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von **rd. 600 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt mit rd. 40 SV-Fz/d einen Anteil von ca. 7%. Die maximale Belastung wird am Montag mit rd. 670 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 240 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung der einzelnen Fahrrichtungen zeigt leicht **asymmetrische Richtungsbelastungen** mit einem Überhang in Richtung Bahnhofstraße (Westen).

### Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Gerätezählungen sind dem Materialteil beigelegt.

### 3. Ergebnisse der Knotenstrom- und Querschnittszählungen

#### Abb. B3

Die Abbildung B3 zeigt die Ergebnisse der Knotenstrom- und Querschnittszählungen für den Tagesverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle B1 zusammengefasst:

Tab. B1 Belastungen Analyse Tagesverkehr

Knotenpunkt / Querschnitt	Belastung [Kfz/d]
K1 B421 / Bahnhofstraße	4.500
Q1 Am Stockberg	600

Tabelle enthält gerundete Werte

Der Kreuzungsbereich K1 B421 / Bahnhofstraße ist mit **rd. 4.500 Kfz/d** und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5% höchsten belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der B421 sind am stärksten ausgeprägt.

In der Straße Am Stockberg wird am Querschnitt Q1 eine Belastung von rd. 600 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7% ausgewiesen.

Nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Belastungen an relevanten Querschnitten.

Bild B1

Querschnittsbelastungen Analyse Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Abb. B4, B5

Die Verkehrsanalyse weist aus, dass die maßgebenden **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr und am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr erreicht werden. Die Belastungen sind in der folgenden Tabelle B2 zusammengefasst.

Tab. B2

Belastungen Analyse Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
K1 B421 / Bahnhofstraße	320	430
Q1 Am Stockberg	60	80

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde wird am Knotenpunkt K1 eine Einfahrmenge von rd. 320 Kfz/h mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 7% ausgewiesen. Während der Nachmittagsspitzenstunde ist das

Belastungsniveau etwas höher als am Vormittag. Am K1 wird eine Einfahrmenge von rd. 430 Kfz/h und ein Schwerverkehrsanteil von ca. 4% ausgewiesen.

Die Belastungen am Querschnitt Q1 liegen während der Spitzenstunden zwischen rd. 60 und rd. 80 Kfz/h.

**Materialteil**

Die detaillierten Auswertungen der Knotenstrom- und der Querschnittszählung sind dem Materialteil beigefügt.

---

**C** **PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN****1.** **Allgemeine Verkehrsentwicklung**

Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen. Die Entwicklungen können regional sehr unterschiedlich ausfallen. Das Landesverkehrsmodell Rheinland-Pfalz weist für die B421 in Hillesheim für den Zeitraum 2019 bis zum Prognosejahr 2035 einen leichten Rückgang der Verkehrsbelastungen auf.

Um im Rahmen der Verkehrsuntersuchung auf der sicheren Seite zu liegen, wird das Belastungsniveau der Analyse auch für die Prognose unterstellt.

## 2. Entwicklungen im Umfeld des Plangebietes

### Abb. C1

Auf der unmittelbar nordwestlich an das geplante urbane Mischgebiet angrenzenden Fläche wurde im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrumskonzeptes für die Stadt Hillesheim (BBE GmbH 2023) die Ansiedlung eines Einzelhandelszentrums mit einem Lebensmittel-Discounter (Umsiedlung und Vergrößerung des existierenden Norma-Marktes), Drogeriemarkt und mehreren kleineren Geschäften vorgesehen. Insgesamt wird eine Gesamt-Verkaufsfläche von rd. 2.800 m<sup>2</sup> konzipiert. Diese Planungen werden aktuell nicht weiterverfolgt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird die Realisierung eines solchen Einzelhandelszentrums als eine potenzielle Entwicklung berücksichtigt, um die verkehrlichen Auswirkungen im Untersuchungsraum abschätzen zu können.

Die Aufkommensbestimmung des Entwicklungsvorhaben erfolgt nach den folgenden Quellen:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006)
- Zählergebnisse bestehender vergleichbarer Nutzungen zur Plausibilisierung der Aufkommensbestimmung
- Eigene Erfahrungswerte

Die Verkehrserzeugung wird bei dem Verfahren nach FGSV mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden und Wirtschaftsverkehr getrennt nach den jeweiligen Nutzungen durchgeführt.

**Tab. C1 Aufkommensbestimmung Einzelhandelszentrum**

Nutzung	Geschossfläche [m <sup>2</sup> ]	Beschäftigte/100 m <sup>2</sup> GF	Verkaufsfläche [m <sup>2</sup> ]	Kunden/ m <sup>2</sup> VKF
Einkaufszentrum	3.600	0,85	2.800	1,30
	<b>Beschäftigte</b>	<b>Kunden</b>	<b>Wirtschaftsverkehr</b>	<b>SUMME</b>
Anzahl Personen	31	3.640		
- Anwesenheit	90%			
- Wege/d	2,25	2,00		
- Anteil Pkw	70%	70%		
- Besetzungsgrad	1,10	1,30		
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	20	1.960	6	<b>1.986</b>
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	3% 1	9% 182	9% 1	<b>184</b>
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	1% 0	11% 225	10% 1	<b>226</b>
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	9% 2	10% 191	8% 0	<b>193</b>
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	2% 0	10% 206	7% 0	<b>206</b>

Aufgrund der Vielzahl an Geschäften wird ein **"Verbundeffekt"** berücksichtigt. Hierbei wird angenommen, dass ein Teil der Kunden aus dem Potential der Beschäftigten und Besucher/Kunden der benachbarten Verkaufsflächen herrührt. Der Verbundeffekt wird mit **30%** des Kundenverkehrs angesetzt.

Nach Berücksichtigung des Verbundeffektes berechnet sich für das geplante Nahversorgungszentrum eine richtungsbezogene **Tagesbelastung von ca. 1.500 Kfz/d**. Davon entfallen 3 Fahrten auf Schwerverkehrsfahrzeuge.

Unter **"Mitnahmeeffekt"** ist zu verstehen, dass bereits heute vorhandene Fahrten unterbrochen werden, um als Zwischenstopp das neue Angebot der Einzelhandelseinrichtungen aufzusuchen. Seitens der einschlägigen Literatur wäre der Mitnahmeeffekt in einer Bandbreite von bis zu 35% des

Aufkommens anzusetzen. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird ein Mitnahmeeffekt von ca. 30% angesetzt.

ENTWURF

### 3. Vorhabenbezogener Verkehr

#### Abb. C1

Das geplante urbane Mischgebiet umfasst mehrere Grundstücke, die teilweise bereits bebaut sind. Die genaue Belegung der Flächen ist zum derzeitigen Stand noch völlig offen. Denkbar ist eine Bebauung mit Ladenräumen im Erdgeschoss und einer Nutzung als Büroflächen oder auch als Wohnungen im Obergeschoss. Das Gebäude "Alte Molkerei" (Am Stockberg 10) kann ein weiteres Geschoss erhalten. Auch hier sind Büro- oder Wohnflächen denkbar.

Tab. C2

Flächenschätzung

Kennwerte B-Plan	Maßnahmen	Bauland (brutto)
MU, GRZ = 0,8, II	Umnutzung u. Aufstockung oder Neubau,	ca. 1,10 ha
MU, GRZ = 0,8, IV	Mögliche Aufstockung vorh. Gebäude Alte Molkerei (Am Stockberg 10)	ca. 0,23 ha
<b>Summe</b>		ca. 1,33 ha

Die Aufkommensbestimmung für das urbane Mischgebiet enthält Verkehre durch gewerbliche Nutzungen (Büros, Geschäfte, kleinere Handwerksbetriebe) sowie durch Wohnnutzungen. Da die endgültige Bebauung noch völlig offen ist, werden im Folgenden pauschale Ansätze gewählt, die eine hohe Ausnutzung der Flächen voraussetzen und damit auf der sicheren Seite liegen.

Die Schätzung der Verkehrserzeugung wird bei dem Verfahren nach FGSV mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden (bzw. Bewohner, Besucher) und Wirtschaftsverkehr getrennt nach den jeweiligen Nutzungen durchgeführt.

Tab. C3 Aufkommensbestimmung MU - Gewerbe

Nutzung	Fläche [ha]	Beschäftigte/ ha	Kundenwege/ Beschäftigtem	Kundenwege/ d
MU - Gewerbe	1,3	100,00	10,00	1.479
	Beschäftigte	Kunden/ Besucher	Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	133	739		
- Anwesenheit	90%			
- Wege/d	2,25	2,00		
- Anteil Pkw	70%	70%		
- Besetzungsgrad	1,10	1,30		
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	90	398	18	<b>506</b>
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	3% 3	9% 37	9% 2	<b>42</b>
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	1% 1	11% 46	10% 2	<b>49</b>
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	9% 8	10% 39	8% 1	<b>48</b>
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	1% 1	10% 42	7% 1	<b>44</b>

Ein Teil der Verkehre sind bereits durch die heutige gewerbliche Nutzung der Grundstücke vorhanden und können daher nicht als Neuverkehre angesetzt werden. Für die weiteren Berechnungen wird angenommen, dass etwa 25% des o.a. Verkehrsaufkommens als vorhandener Verkehr in den Analyse-Streckenbelastungen enthalten ist. Somit sind rd. 75% der in Tab. C3 angegebenen Fahrten zu berücksichtigen, dies entspricht einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rd. **380 Kfz/d und Richtung** aus gewerblichen Nutzungen.

Tab. C4 Aufkommensbestimmung MU - Wohnen

Nutzung	Bruttofläche [ha]		Bewohner / ha	
MU - Wohnen	1,3		100	
	Bewohner	Besucher	Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	133			
- Wege/d	3,50			
- Anteil Pkw	70%			
- Besetzungsgrad	1,20			
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	145	14	7	<b>166</b>
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	4% 6	1% 0	0% 1	<b>7</b>
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	4% 5	2% 0	0% 1	<b>6</b>
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	5% 8	4% 1	0% 1	<b>10</b>
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	10% 15	6% 1	0% 0	<b>16</b>

Das Verkehrsaufkommen aus Wohnnutzung wird zu rd. 170 Kfz/d und Richtung geschätzt. Somit ergibt sich **insgesamt eine Zunahme um rd. 550 Kfz/d und Richtung.**

Die gewählten Ansätze für gewerbliche Nutzung und Wohnen sind in Kombination sehr hoch angesetzt und liegen für das geplante Gebiet deutlich auf der sicheren Seite.

Da die genauen Nutzungen noch nicht feststehen, wird außerdem auf den Ansatz von Verbund- und Mitnahmeeffekt verzichtet. Damit wird sichergestellt, dass die Dimensionierung zur belastungsintensiveren erfolgt.

**D PROGNOSE - NULLFALL**

Voraussetzungen Planfall P0

Im Prognose-Nullfall (Planfall P0) sind ausschließlich die aus lokalen Infrastrukturvorhaben im Umfeld des Planungsgebietes resultierenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Es wird angenommen, dass das geplante Einzelhandelszentrum im Zuge der Bahnhofstraße / Am Stockberg angebunden wird.

**Abb. D1-D3**

Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Analyseaufkommen auf das Straßennetz umgelegt und als Streckenbelastungs- und Knotenstrompläne ausgegeben.

In der folgenden Tabelle D1 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten der Analyse gegenübergestellt.

**Tab. D1 Belastungen P0-Fall Tagesverkehr**

Knotenpunkt / Querschnitt	A0-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 B421 / Bahnhofstraße	4.500	6.600	+2.100
Q1 Am Stockberg	600	800	+200

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge an der Einmündung K1 B421 / Bahnhofstraße beträgt im Planfall P0 rd. 6.600 Kfz/d und weist somit einen Verkehrszuwachs von rd. 2.100 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3%. Am Querschnitt Q1 Am Stockberg wird eine Zunahme um rd. 200 Kfz/d und eine Querschnittsbelastung von rd. 800 Kfz/d prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 5%.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P0 und der Ist-Situation an maßgebenden Querschnitten.

Bild D1

Differenzen P0 zu A0, Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Die höchsten Belastungszunahmen sind im Zuge der Bahnhofstraße zu erwarten. Ein Teil der dort auftretenden Verkehre sind Fahrzeuge, die heute bereits entlang der B421 unterwegs sind und ihre Fahrten für einen Einkauf unterbrechen (Mitnahmeeffekt).

Abb. D2, D3

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr und am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr sind in den Abbildungen D2 und D3 festgehalten.

Tab. D2

## Belastungen P0-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt / Querschnitt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	A0-Fall	P0-Fall	+ / -	A0-Fall	P0-Fall	+ / -
<b>K1</b> B421 / Bahnhofstraße	320	520	+200	430	630	+200
<b>Q1</b> Am Stockberg	60	80	+20	80	100	+10

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. Sie liegen im Einmündungsbereich K1 B421 / Bahnhofstraße jeweils bei rd. 200 Kfz/h und am Querschnitt Q1 bei rd. 20 Kfz/h:

**E PROGNOSE - PLANFALL****1. Planfall P1**Voraussetzungen Planfall P1

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des urbanen Mischgebietes (vgl. Kapitel C3) berücksichtigt. Das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus Wohnnutzung und Gewerbe wird nach verkehrsplanerischen Ansätzen anteilig auf das Netz umgelegt.

**Abb. E1-E3**

Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum P0-Fall auf das Straßennetz umgelegt und als Streckenbelastungs- und Knotenstrompläne ausgegeben.

In der folgenden Tabelle E1 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten des P0-Falls gegenübergestellt.

**Tab. E1 Belastungen P1-Fall Tagesverkehr**

Knotenpunkt / Querschnitt	P0-Fall [Kfz/d]	P1-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
<b>K1</b> B421 / Bahnhofstraße	6.600	7.600	+1.000
<b>Q1</b> Am Stockberg	800	900	+100

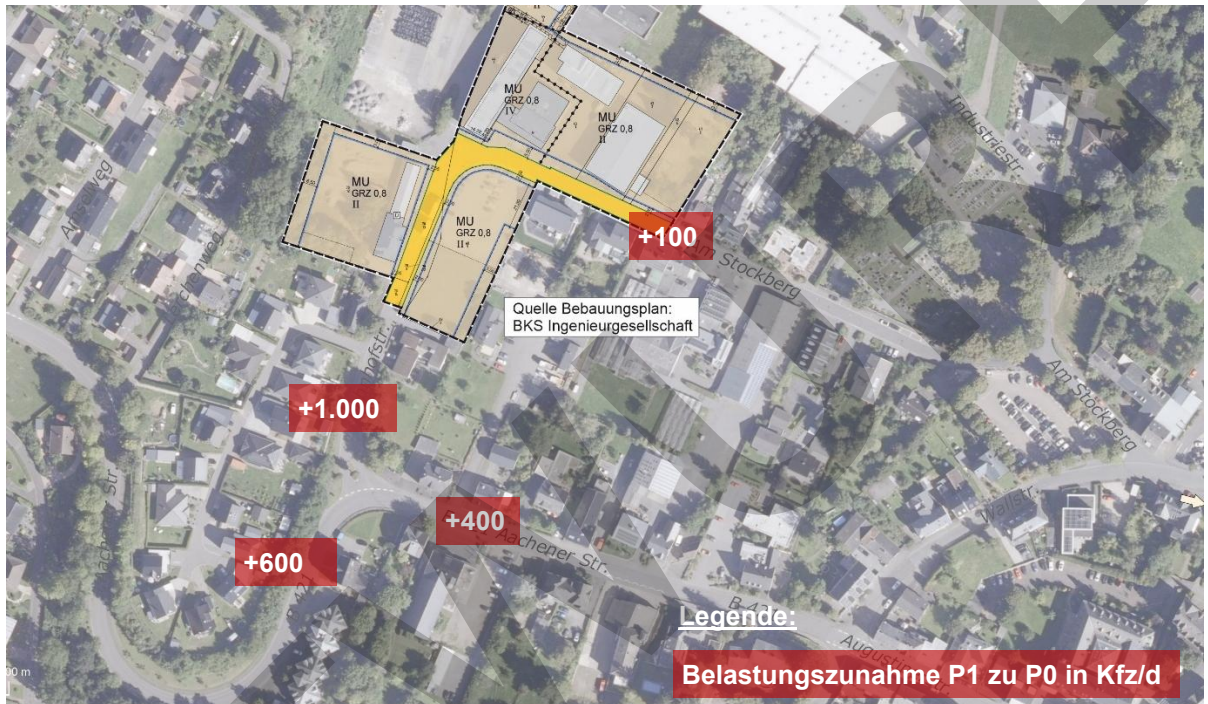
Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge an der Einmündung K1 B421 / Bahnhofstraße beträgt im Planfall P1 rd. 7.600 Kfz/d und weist somit einen Verkehrszuwachs von rd. 1.000 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3%. Am Querschnitt Q1 Am Stockberg wird eine Zunahme um rd. 100 Kfz/d und eine Querschnittsbelastung von rd. 900 Kfz/d prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 6%.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P1 und P0 an maßgebenden Querschnitten.

Bild E1

Differenzen P1 zu P0, Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Abb. E2, E3

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr und am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr sind den Abbildungen E2 und E3 zu entnehmen.

Tab. E2

Belastungen P1-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt / Querschnitt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	P1-Fall	+ / -	P0-Fall	P1-Fall	+ / -
K1 B421 / Bahnhofstraße	520	590	+70	630	710	+90
Q1 Am Stockberg	80	90	+10	100	110	+10

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. Sie liegen im Einmündungsbereich K1 B421 / Bahnhofstraße bei rd. 70 bis 90 Kfz/h und am Querschnitt Q1 bei rd. 10 Kfz/h.

## 2. Qualität des Verkehrsablaufs

Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität sind die Spitzenstundenbelastungen der Knotenpunkte. Die Berechnungen erfolgen auf Basis der Bestandsgeometrie.

An allen betrachteten Fällen mit Ausnahme des P1-Falls während der Nachmittagsspitzenstunde liegen die prognostizierten Knotenpunktbelastungen unter 700 Kfz/h. Ein rechnerischer Nachweis der Verkehrsqualität ist aufgrund der geringen Belastungen für den Knotenpunkt K1 in diesen Fällen nicht erforderlich. Dies ist darin begründet, dass vorfahrt-geregelte innerörtliche Knotenpunkte bis zu einer Knotenpunktsumme von rd. 700 Kfz/h unabhängig der vorhandenen Stromverteilung als leistungsfähig eingestuft werden (siehe "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz"; VERTEC, Stand November 2017).

Die Verkehrsqualität für die Analyse, den P0-Fall sowie für den P1-Fall während der Vormittagsspitzenstunde kann mit großen Reserven gesichert werden. Für die Nachmittagsspitzenstunde weist der Knotenpunkt K1 im P1-Fall eine Gesamteinfahrmenge von rd. 710 Kfz/h auf, weshalb hier die Verkehrsqualität überprüft wird.

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

Tab. E3

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, länger, ständig wachsender Stau	- *	- *

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes; LSA: Lichtsignalanlage

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

Für die Einmündung K1 wird im Planfall P1 während der Nachmittagspitzenstunde eine **sehr gute Verkehrsqualität (QSV A)** ausgewiesen. Die Reserve (mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil") liegt bei 75%.

Aus fachtechnischer Sicht können die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen ohne Verkehrsflussdefizite abgewickelt werden. Somit sind leistungssteigernde Maßnahmen am Knotenpunkte K1 aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich.

#### Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigelegt.

### 3. Lärmeingangswerte

#### Materialteil

Als Eingangswerte für die Lärmberechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (FGSV, Ausgabe 2019) dienen durchschnittliche Jahreswerte. Diese werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientyps berechnet. Dies geschieht in vier Arbeitsschritten.

#### Teil 1: Wochenzählung (Gerätezahlungen)

Enthält Hochrechnung ausschließlich mit Tagesgewichtung keine Berücksichtigung einer Jahresganglinie

#### Teil 2: Vergleichszählstelle (Jahresganglinie)

Enthält eine Vergleichswoche aus einer Jahresganglinie mit ähnlicher Charakteristik wie die Zählwoche.

Quelle: Normalganglinien zur Überbrückung von Zählausfällen bei automatischen Langzeitzahlungen

#### Teil 3: Berechnung DTV mit Jahresganglinie

Enthält Hochrechnung der Wochenzählung auf Jahreswerte mit Tagesgewichtung und Gewichtung der Zählwoche innerhalb eines Jahresablaufes.

#### Teil 4: Umrechnungsfaktoren für DTV-Kennwerte

Aus den berechneten DTV-Kennwerten können streckenspezifische Umrechnungsfaktoren für den DTV,  $DTV_w$  und  $DTV_{w5}$  gebildet werden. Dazu wird der berechnete DTV-Wert in Bezug zur Normalwerktagsbelastung gesetzt.

Die Eingangsparameter für die Lärmberechnungen werden in Teil 5 hergeleitet:

#### Teil 5: Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung

Enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zur Normalwerktagsbelastung (bzw. Modellwert)

Nachfolgend werden die folgenden Lärmparameter für maßgebende Querschnitte ausgewiesen.

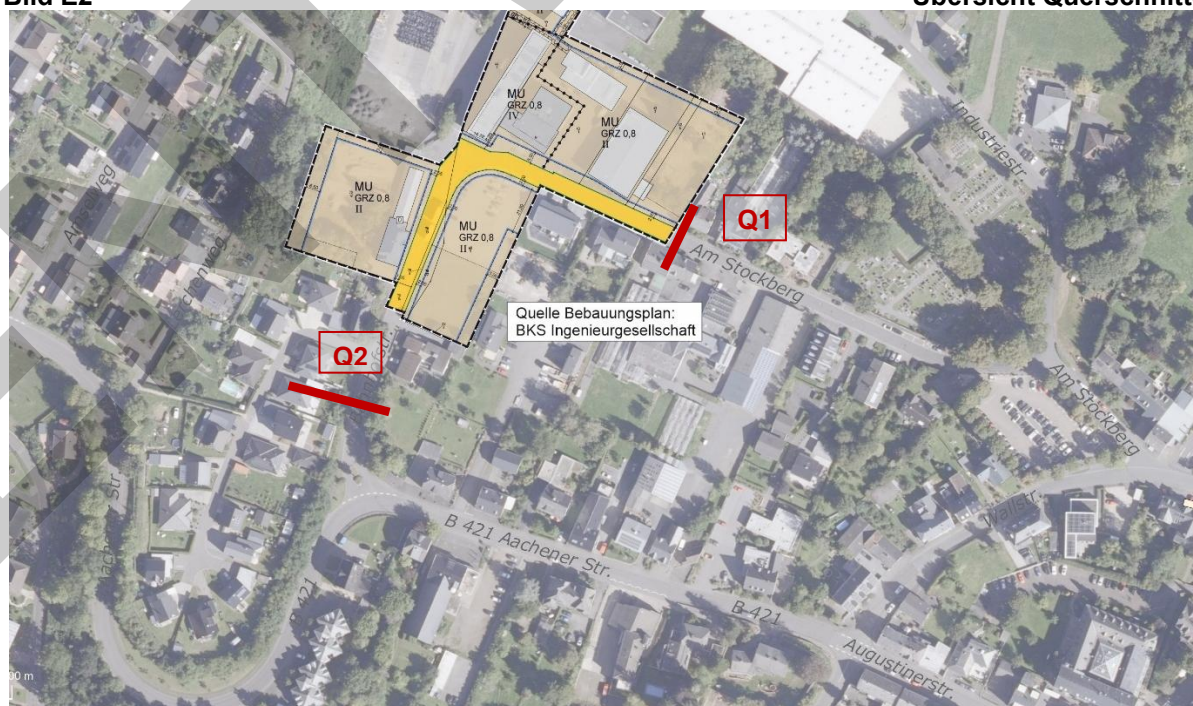
Tab. E4

Lärmparameter nach RLS-19

Wert	Beschreibung	Einheit
$M_T$	Maßgebende stündliche Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	Kfz/h
$M_N$	Maßgebende stündliche Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	Kfz/h
$p_{1T}$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 1 gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$p_{2T}$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 2 (ohne Krafträder) gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$p_{1N}$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 1 gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	%
$p_{2N}$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 2 (ohne Krafträder) gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	%
$pk_{radT}$	Anteil Krafträder, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$pk_{radN}$	Anteil Krafträder, Nachtwerte 22-6 Uhr	%

Bild E2

Übersicht Querschnitte



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

**Eingangswerte Lärmrechnungen nach RLS-19**

M = Durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke [Kfz/h]  
 p1 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw1 am Gesamtaufkommen [%]  
 p2 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw2 (ohne Krad) am Gesamtaufkommen [%]  
 pkrad = Anteil Motorräder am Gesamtaufkommen [%]

T = Tageszeitraum 6 - 22 Uhr  
 N = Nachtzeitraum 22 - 6 Uhr

Quelle	Charakteristik	Typ	DTV (Kfz)	DTV (SV)	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	p1 <sub>T</sub>	p2 <sub>T</sub>	pkrad <sub>T</sub>	p1 <sub>N</sub>	p2 <sub>N</sub>	pkrad <sub>N</sub>
		<b>Faktoren</b>										
GZ Am.St0		1	0,784	0,444	0,048	0,003	0,333	0,237	0,004	0,110	0,328	0,005
Einzelhan0		2	0,932	0,797	0,058	0,001	0,502	0,334	0,005	4,818	0,000	0,011

Strecke	Normalwerktag		Parameter			M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	p1 <sub>T</sub>	p2 <sub>T</sub>	pkrad <sub>T</sub>	p1 <sub>N</sub>	p2 <sub>N</sub>	pkrad <sub>N</sub>
	Kfz/d	%SV	Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)								

**Analyse-Nullfall**

Q1	603	8,5%	1	473	4,79%	28,8	1,6	2,81%	2,01%	0,54%	0,93%	2,77%	0,66%
Q2	789	8,1%	1	619	4,59%	37,7	2,0	2,70%	1,92%	0,54%	0,89%	2,66%	0,66%

**Prognose-Nullfall**

Q1	799	6,4%		656	3,46%	40,1	1,7	2,02%	1,44%	0,54%	0,87%	2,59%	0,69%
Q2	3182	2,2%		2850	1,17%	176,4	3,3	0,68%	0,48%	0,54%	1,02%	1,62%	0,85%

**Prognose-Planfall 1**

Q1	934	5,7%		762	3,09%	46,6	2,0	1,81%	1,29%	0,54%	0,75%	2,23%	0,68%
Q2	4136	3,9%		3598	2,05%	222,0	5,8	1,19%	0,84%	0,54%	1,03%	2,26%	0,77%

**F ZUSAMMENFASSUNG****Abb. A1, C1**

In der Stadt Hillesheim ist im Zuge der Bahnhofstraße und Am Stockberg die Ausweisung eines Urbanen Mischgebietes geplant. Hierfür wird eine Änderung des Bebauungsplans "Molkereiplatz" erforderlich, in der diese Flächen als Gewerbeflächen ausgewiesen sind.

Die **verkehrlichen Auswirkungen** dieses Vorhabens sollen im Rahmen einer verkehrsplanerischen Begleituntersuchung betrachtet werden.

**Abb. B1**

Als Datenbasis dienen eine **Knotenpunkt-** und eine **Querschnittszählung**, welche am Donnerstag, den 06.11.2025 im Zeitbereich von 00.00 bis 24.00 Uhr stattgefunden haben. Zusätzlich wurde eine **Gerätezahl** für die Dauer von einer Woche vom 06.11. bis 12.11.2025 in der Straße Am Stockberg durchgeführt.

**Abb. B3-B5**

Der Kreuzungsbereich K1 B421 / Bahnhofstraße ist mit **rd. 4.500 Kfz/d** und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5% höchsten belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der B421 sind am stärksten ausgeprägt. In der Straße am Stockberg wird am Querschnitt Q1 eine Belastung von rd. 600 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7% ausgewiesen.

Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde zwischen 10:00 und 11:00 Uhr wird am Knotenpunkt K1 eine Einfahrmenge von rd. 320 Kfz/h mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 7% ausgewiesen. Während der Nachmittagsspitzenstunde von 15.30 bis 16.30 Uhr ist das Belastungsniveau etwas höher als am Vormittag. Am K1 wird eine Einfahrmenge von rd. 430 Kfz/h und ein Schwerverkehrsanteil von ca. 4% ausgewiesen. Die Belastungen am Querschnitt Q1 liegen während der Spitzenstunden zwischen rd. 60 und rd. 80 Kfz/h.

**Kap. C1**

Bei der **Prognoseberechnung der Verkehrsmengen** wird auf den Ansatz einer allgemeinen Verkehrsentwicklung verzichtet.

**Abb. C1**

Auf der unmittelbar nordwestlich an das geplante urbane Mischgebiet angrenzenden Fläche wurde im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrumskonzeptes für die Stadt Hillesheim (BBE GmbH 2023) die Ansiedlung eines Einzelhandelszentrums mit einer Gesamt-Verkaufsfläche von rd. 2.800 m<sup>2</sup> vorgesehen. Diese Planungen werden aktuell nicht weiterverfolgt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird die Realisierung eines solchen Einzelhandelszentrums als eine potenzielle Entwicklung im P0-Fall berücksichtigt.

Für das urbane Mischgebiet bestehen noch keine konkreten Planungen. Daher wird das mögliche Verkehrsaufkommen aus gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung mit pauschalen Ansätzen geschätzt, die auf der sicheren Seite liegen. Es ergibt sich **insgesamt eine Zunahme um rd. 550 Kfz/d und Richtung.**

**Abb. E1-E3**P1-Fall

Im Planfall P1 ist das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Das urbane Mischgebiet soll über die Straßen Bahnhofstraße und Am Stockberg erschlossen werden. Die Ergebnisse können den Abbildungen E1 bis E3 entnommen werden.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die Einfahrmenge an der Einmündung K1 B421 / Bahnhofstraße beträgt im Planfall P1 rd. 7.600 Kfz/d und weist somit einen Verkehrszuwachs von rd. 1.000 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3%.
- Am Querschnitt Q1 Am Stockberg wird eine Zunahme um rd. 100 Kfz/d und eine Querschnittsbelastung von rd. 900 Kfz/d prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 6%.

- Die Überprüfung der Verkehrsqualität kommt zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung der Mehrbelastungen infolge des urbanen Mischgebietes keine Verkehrsflussdefizite zu erwarten sind.
- **Die berechneten Mehrbelastungen im P1-Fall werden aus fachtechnischer Sicht als verträglich bewertet. Aus verkehrsplanerischer Sicht steht einer Realisierung des Entwicklungsvorhabens somit nichts entgegen.**

**G** **QUELLENVERZEICHNIS**Allgemeine Methodik:

- Bosserhoff, D. (2022):  
Programm "Ver\_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung", Stand: Juni 2022
- FGSV (2006):  
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- FGSV (2010):  
Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010
- FGSV (2012):  
Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012
- FGSV (2015):  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Ausgabe 2015, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015
- FGSV (2019):  
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS; Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2019
- VERTEC 2017:  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz", VERTEC, Koblenz, November 2017

Sonstige Quellen:

- BBE GmbH 2023:  
Einzelhandels- und Zentrumskonzept der Stadt Hillesheim, Fortschreibung 2022 / 2023

(BBE Handelsberatung GmbH, Köln 2023)

- Landesverkehrsmodell Rheinland-Pfalz (Analyse-Basisjahr 2019, Prognose 2035)

ENTWURF

ENTWURF

**A**NHANG

---

ENTWURF

**A**BBILDUNGEN

---

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

### **A**            **VORBEMERKUNGEN**

Abb. A1        Lage im Straßennetz

### **B**            **ERHEBUNGEN – VERKEHRSANALYSE**

Abb. B1        Übersicht Verkehrserhebungen

Abb. B2        Wochenganglinie Gerätezählung Hillesheim Am Stockberg

Abb. B3        Knotenstrombelastungen Gesamt- und Schwerverkehr, 24h

Abb. B4        Knotenstrombelastungen Gesamt- und Schwerverkehr,  
Vormittagsspitzenstunde 10.00 - 11.00 Uhr

Abb. B5        Knotenstrombelastungen Gesamt- und Schwerverkehr,  
Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.03 Uhr

### **C**            **PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN**

Abb. C1        Planungsvorhaben

### **D**            **PROGNOSE - NULLFALL**

Abb. D1        Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamt- und Schwerverkehr, 24h

Abb. D2        Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamt- und Schwerverkehr,  
Vormittagsspitzenstunde 10.00 - 11.00 Uhr

Abb. D3        Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamt- und Schwerverkehr,  
Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.03 Uhr

### **E**            **PROGNOSE - PLANFALL**

Abb. E1        Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamt- und Schwerverkehr, 24h

Abb. E2        Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamt- und Schwerverkehr,  
Vormittagsspitzenstunde 10.00 - 11.00 Uhr

Abb.E3        Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamt- und Schwerverkehr,  
Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.03 Uhr

ENTWURF

**M**ATERIALTEIL

---

**MATERIALTEIL**

	<u>Seite</u>
1. Auswertung Gerätezählung	1 - 7
2. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen	8 - 13
3. HBS-Nachweis	14
4. DTV-Berechnung 23	15 DTV-Berechnung
5.	















**Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung**

Projekt-Name: Hillesheim Molkereiplatz  
 Projekt-Nummer: 25262  
 Datum: Donnerstag, 6. November 2025  
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00  
 Wetter: bewölkt  
 Stadt: Hillesheim  
 Knotenpunkt: K1  
 B421 Aachener Str. / Bahnhofstr.  
 Zähler: ---  
 Auswerter: JvB  
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	Bahnhofstr.	Norden
2	B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein	
3	B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	Bahnhofstr.	B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein
13	Bahnhofstr.	B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern
21	B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein	Bahnhofstr.
23	B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein	B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern
31	B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern	Bahnhofstr.
32	B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern	B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 10:00 Uhr bis 11:00 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 15:15 Uhr bis 16:15 Uhr

1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Bahnhofstr. nach: B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein								von: Bahnhofstr. nach: B421 Aachener Str. Rtg Stadtkern							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	1	0	0	0	2	3	0	0	2	0	1	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
08:45 - 09:00	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
09:30 - 09:45	6	0	0	5	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	4	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	0	0	0	1	0	10	0	0	9	1	0	0	0
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	1	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	3	2	0	0	1
10:45 - 11:00	2	0	0	0	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
11:00 - 11:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	3	1	0	2	1
11:30 - 11:45	5	0	0	4	0	0	0	1	4	0	0	3	1	0	0	0
11:45 - 12:00	3	0	0	2	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:00 - 12:15	8	0	0	7	0	0	0	1	3	0	0	2	0	0	1	0
12:15 - 12:30	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
13:00 - 13:15	3	0	0	2	0	0	1	0	6	0	0	5	1	0	0	0
13:15 - 13:30	1	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
14:00 - 14:15	5	0	0	4	0	0	1	0	5	0	0	3	1	0	0	1
14:15 - 14:30	4	0	0	3	1	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	2	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	1	0
15:00 - 15:15	7	0	0	6	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
15:30 - 15:45	9	0	0	6	1	2	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
15:45 - 16:00	5	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
16:00 - 16:15	8	0	0	6	1	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	1	0	0	0	1	17	0	1	16	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	0	1	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
16:45 - 17:00	6	0	0	6	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:00 - 17:15	9	0	0	8	1	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	1	1	1	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
18:00 - 18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:15 - 18:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
19:00 - 19:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:15 - 19:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	8	0	0	5	1	0	1	1	28	0	0	23	3	0	1	1
Σ SPH-NM	24	0	0	19	2	2	0	1	32	0	0	31	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	178	0	1	147	10	2	4	14	275	0	1	245	17	1	6	5

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	von: B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein								von: B421 Aachener Str. Rtg Gerolstein							
	nach: Bahnhofstr.								nach: B421 Aachener Str. Rtg. Stadtkern							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	1	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:30 - 05:45	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
05:45 - 06:00	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	7	2	0	1	1
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	10	1	1	0	1
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	6	1	2	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	8	2	0	0	2
07:00 - 07:15	3	0	0	0	2	0	1	0	25	0	0	17	2	0	2	4
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	22	2	0	1	0
07:30 - 07:45	4	0	0	3	0	0	0	1	30	0	0	24	4	0	2	0
07:45 - 08:00	2	0	0	1	1	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
08:00 - 08:15	3	0	0	3	0	0	0	0	22	0	0	14	4	1	3	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	28	0	0	23	3	1	0	1
08:30 - 08:45	4	0	0	3	0	0	0	1	27	0	0	23	2	0	0	2
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	21	0	0	18	3	0	0	0
09:00 - 09:15	3	0	0	2	1	0	0	0	30	0	0	27	3	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	1	0	0	0	2	26	0	0	23	2	0	0	1
09:30 - 09:45	3	0	0	2	1	0	0	0	22	0	0	16	4	0	1	1
09:45 - 10:00	2	0	0	1	0	0	1	0	27	0	0	23	2	0	1	1
10:00 - 10:15	3	0	0	1	0	0	1	1	31	0	0	24	5	0	1	1
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	27	0	0	22	2	0	2	1
10:30 - 10:45	3	0	0	1	1	0	0	1	33	0	0	31	2	0	0	0
10:45 - 11:00	7	0	0	4	1	0	0	2	31	0	1	27	1	0	1	1
11:00 - 11:15	5	0	0	3	0	0	2	0	28	0	0	26	2	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	0	0	0	0	1	26	0	1	23	2	0	0	0
11:30 - 11:45	2	0	0	1	1	0	0	0	31	0	0	30	0	0	0	1
11:45 - 12:00	4	0	0	3	1	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	34	3	0	1	0
12:15 - 12:30	4	0	0	2	1	0	1	0	27	0	0	27	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	39	0	0	35	2	0	0	2
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	1	38	3	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	30	0	0	28	2	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	1	0	0	0	1	34	0	1	25	7	0	0	1
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	41	0	0	40	0	1	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	33	0	2	25	2	0	2	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	0	1	0	1
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	34	0	1	30	0	1	1	1
14:30 - 14:45	5	0	0	5	0	0	0	0	28	0	0	26	2	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	5	0	0	0	0	32	0	0	31	0	0	1	0
15:00 - 15:15	5	0	0	4	0	0	0	1	35	1	0	27	5	0	0	3
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	36	0	0	35	1	0	0	0
15:30 - 15:45	6	0	0	5	1	0	0	0	37	0	0	36	1	0	0	0
15:45 - 16:00	3	0	0	2	0	0	0	1	43	0	0	36	3	0	3	1
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	50	0	0	46	3	0	1	0
16:15 - 16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	51	0	0	46	4	1	0	0
16:30 - 16:45	4	0	0	4	0	0	0	0	45	0	0	39	4	0	1	1
16:45 - 17:00	3	0	0	2	1	0	0	0	40	0	0	39	1	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	54	0	0	50	3	0	0	1
17:15 - 17:30	4	0	0	4	0	0	0	0	40	0	0	39	1	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	36	3	1	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	1	34	1	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	3	1	0	0	0	28	0	1	26	1	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	33	0	0	31	2	0	0	0
18:30 - 18:45	4	0	0	4	0	0	0	0	23	0	0	20	2	0	1	0
18:45 - 19:00	1	0	0	0	1	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
19:00 - 19:15	3	0	0	2	0	0	1	0	22	0	0	22	0	0	0	0
19:15 - 19:30	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
19:30 - 19:45	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
19:45 - 20:00	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	0	13	0	0	1	1
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
21:30 - 21:45	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
22:15 - 22:30	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	14	0	0	7	2	0	1	4	122	0	1	104	10	0	4	3
Σ SPH-NM	15	0	0	13	1	0	0	1	166	0	0	153	8	0	4	1
Σ Erhebungszeit	150	0	1	116	14	0	7	12	1.795	1	9	1.595	119	10	30	32



**Auswertung Querschnittszählung**

Projekt-Name: Hillesheim Molkereiplatz  
 Projekt-Nummer: 25262  
 Datum: Donnerstag, 6. November 2025  
 Erhebungszeit: 00:00 bis 00:00  
 Wetter: bewölkt  
 Stadt: Hillesheim  
 Querschnitt: Q1  
 Am Stockberg  
 Zähler: ---  
 Auswerter: JvB  
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
2	Wallstraße	Norden
4	Bahnhofstraße	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
24	Wallstraße	Bahnhofstraße
42	Bahnhofstraße	Wallstraße

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrrad
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 10:00 Uhr bis 11:00 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 24								Strom 42							
	von: Wallstraße								von: Bahnhofstraße							
	nach: Bahnhofstraße								nach: Wallstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	7	0	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	3	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0	10	0	0	8	2	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	3	0	0	0	2	5	0	0	4	0	0	0	1
07:45 - 08:00	3	0	0	2	1	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	7	1	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	3	0	0	1	1	5	0	0	3	2	0	0	0
09:45 - 10:00	5	0	0	3	1	0	0	1	6	0	0	3	2	0	1	0
10:00 - 10:15	12	0	0	10	1	0	1	0	6	0	0	4	0	0	1	1
10:15 - 10:30	10	0	0	9	0	0	1	0	4	0	0	2	1	0	1	0
10:30 - 10:45	8	0	0	4	3	0	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	0	5	0	0	0	1	8	0	0	2	2	0	2	2
11:00 - 11:15	4	0	0	3	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
11:15 - 11:30	8	0	0	5	0	0	2	1	7	0	0	5	0	0	1	1
11:30 - 11:45	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
11:45 - 12:00	5	0	0	4	0	0	1	0	4	0	0	3	1	0	0	0
12:00 - 12:15	6	0	0	4	0	0	1	1	7	0	0	5	1	0	1	0
12:15 - 12:30	6	0	0	5	0	0	0	1	4	0	0	3	1	0	0	0
12:30 - 12:45	6	0	0	5	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	7	0	0	6	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
13:00 - 13:15	6	0	0	4	2	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
13:15 - 13:30	8	1	0	6	1	0	0	1	7	0	0	6	0	0	1	0
13:30 - 13:45	6	0	0	5	1	0	0	0	10	0	1	6	1	0	2	0
13:45 - 14:00	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	8	0	0	5	2	0	1	0	5	0	0	4	0	0	1	0
14:15 - 14:30	14	0	0	12	1	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
14:30 - 14:45	7	0	0	6	0	1	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
14:45 - 15:00	9	0	0	8	0	0	1	0	7	0	0	6	0	0	0	1
15:00 - 15:15	10	0	0	9	1	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
15:15 - 15:30	10	0	0	9	0	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0
15:30 - 15:45	12	0	0	10	2	0	0	0	9	0	0	7	1	0	0	1
15:45 - 16:00	12	0	0	10	2	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
16:00 - 16:15	10	0	0	8	1	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
16:15 - 16:30	20	0	1	17	1	0	0	1	2	1	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	11	0	0	10	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	13	0	0	12	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	9	0	0	9	0	0	0	0	5	0	0	3	2	0	0	0
17:15 - 17:30	13	0	1	10	2	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
17:30 - 17:45	9	0	0	8	1	0	0	0	4	0	1	2	1	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:00 - 19:15	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0
19:15 - 19:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:30 - 19:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:45 - 20:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:00 - 21:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Σ GESAMT</b>	<b>358</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>298</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>245</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>190</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

**Knotenverkehrsstärke:** 710 Fz/h

A-C /B  
**Knotenpunkt:** B421 Bahnhofstraße

**Verkehrsdaten:** Datum: P1 Planung  
Uhrzeit: 15.30-16.30

**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]	Abminderungsfaktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $P_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,066	---
B	4 (3)	442	616	1,000	554	0,169	---
	6 (2)	216	922	1,000	922	0,137	---
C	7 (2)	268	948	1,000	948	0,093	0,899
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,080	---

### 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	2	164	1,026	1800	1755	0,093	1591	0,0	<b>A</b>
	3	104	1,013	1600	1579	0,066	1475	0,0	<b>A</b>
B	4	90	1,039	554	534	0,169	444	8,1	<b>A</b>
	6	126	1,000	922	922	0,137	796	4,5	<b>A</b>
C	7	87	1,008	948	940	0,093	853	4,2	<b>A</b>
	8	139	1,035	1800	1739	0,080	1600	0,0	<b>A</b>
A	2+3	268	1,021	1717	1682	0,159	1414	0,0	<b>A</b>
B	4+6	216	1,016	719	707	0,305	491	7,3	<b>A</b>
C	7+8	226	1,025	1800	1756	0,129	1530	2,4	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>A</b>

Teil 1

WOCHENZÄHLUNG (Gerätezahlungen)							
mit DTV-Berechnung ohne Jahresganglinie (nur Tagesfaktoren)							
Zählstelle: Hillesheim / GZ1							
Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Schwerverkehr		
		gesamt	6-22 Uhr	22-6 Uhr	gesamt	6-22 Uhr	22-6 Uhr
1	2	3	4	5	6	7	8
Mo	10.11.2025	671	651	20	35	34	1
Di	11.11.2025	601	588	13	34	33	1
Mi	12.11.2025	538	526	12	31	31	0
Do	06.11.2025	629	617	12	58	58	0
Fr	07.11.2025	595	577	18	40	38	2
Sa	08.11.2025	288	277	11	6	6	0
So	09.11.2025	241	234	7	1	1	0
DTV (Kfz/d)		498	485	13	28	27	1
Mt/n,...(Kfz/h)			30	2		2	0
pt/n,... (%)					5,6%	5,7%	4,3%
DTV-Di/Do-N		615			46		
Anteil SV					7,5%		
DTV-W		554			34		
Anteil SV					6,1%		
DTV-W5		607			40		
Anteil SV					6,5%		
Fr/DTV		1,195			1,428		
Sa/DTV		0,578			0,214		
So/DTV		0,484			0,036		

Teil 2

VERGLEICHSZÄHLSTELLE (Jahresganglinie)							
Name: A1 Wochenende stark abfallend, ausgeprägtes Minimum am Sonntag							
Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Schwerverkehr		
		Jahr-Mittel	Vergl.-Woche	Faktor	Jahr-Mittel	Vergl.-Woche	Faktor
9	10	11	12	13	14	15	16
Mo	05.11.2012	1.085	1.139	0,953	1.267	1.402	0,904
Di	06.11.2012	1.105	1.100	1,005	1.352	1.361	0,993
Mi	07.11.2012	1.110	1.087	1,021	1.370	1.526	0,898
Do	08.11.2012	1.122	1.116	1,005	1.357	1.498	0,906
Fr	09.11.2012	1.161	1.172	0,991	1.285	1.420	0,905
Sa	10.11.2012	926	924	1,002	473	589	0,803
So	11.11.2012	596	625	0,954	138	124	1,113
DTV Mo-So		999	1.009		996	1.090	
DTV-ges.		1.000		1,001	1.000		1,004
DTV-Di/Do-N		1.138	1.108	1,027	1.476	1.430	1,033
DTV-W		1.103	1.090	1,012	1.223	1.299	0,941
DTV-W5		1.136	1.123	1,012	1.373	1.441	0,953

Teil 3

BERECHNUNG DTV mit Jahresganglinie							
Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Schwerverkehr		
		gesamt	6-22 Uhr	22-6 Uhr	gesamt	6-22 Uhr	22-6 Uhr
17	18	19	20	21	22	23	
DTV (Kfz/d)		493	480	13	26	25	1
Mt/n,...(Kfz/h)			30,0	1,6		1,6	0,1
Anteil SV - pt/n (%)					5,2%	5,3%	4,0%
DTV-Di/Do-N		632			47		
Anteil SV (%)					7,5%		
DTV-W		560			32		
Anteil SV (%)					5,7%		
DTV-W5		614			38		
Anteil SV (%)					6,1%		

Teil 4

UMRECHNUNGSFAKTOREN DTV-Kennwerte										
Bezug: Di/Do-N Zählwoche										
	24	Kfz-Verkehr				Schwerverkehr				
		DTV	DTV-Di/Do-N	DTV-W	DTV-W5	DTV	DTV-Di/Do-N	DTV-W	DTV-W5	
Bezugswerte	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
Bezugswerte	629					58				
SV-Anteil (%)						9,2%				
DTV / Bezug		0,784	1,004	0,891	0,976		0,444	0,819	0,552	0,650

Teil 5

UMRECHNUNGSFAKTOREN Lärmparameter nach RLS-19								
	Kfz-Verkehr		Gruppe Krad		Gruppe Lkw1		Gruppe Lkw2 (ohne Krad)	
	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr
35	36	37	38	39	40	41	42	43
Mt,n,.../Bezug	0,04773	0,00258	0,000	0,000	0,016	0,000	0,011	0,001
pt,n,.../Bezug			0,00426	0,00516	0,33277	0,11022	0,23711	0,32780

Teil 5

UMRECHNUNGSFAKTOREN Lärmparameter nach RLS-90				
	Kfz-Verkehr		Schwerverkehr	
	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr
Mt,n,.../Bezug	0,04773	0,00258		
pt,n,.../Bezug			0,56988	0,43802