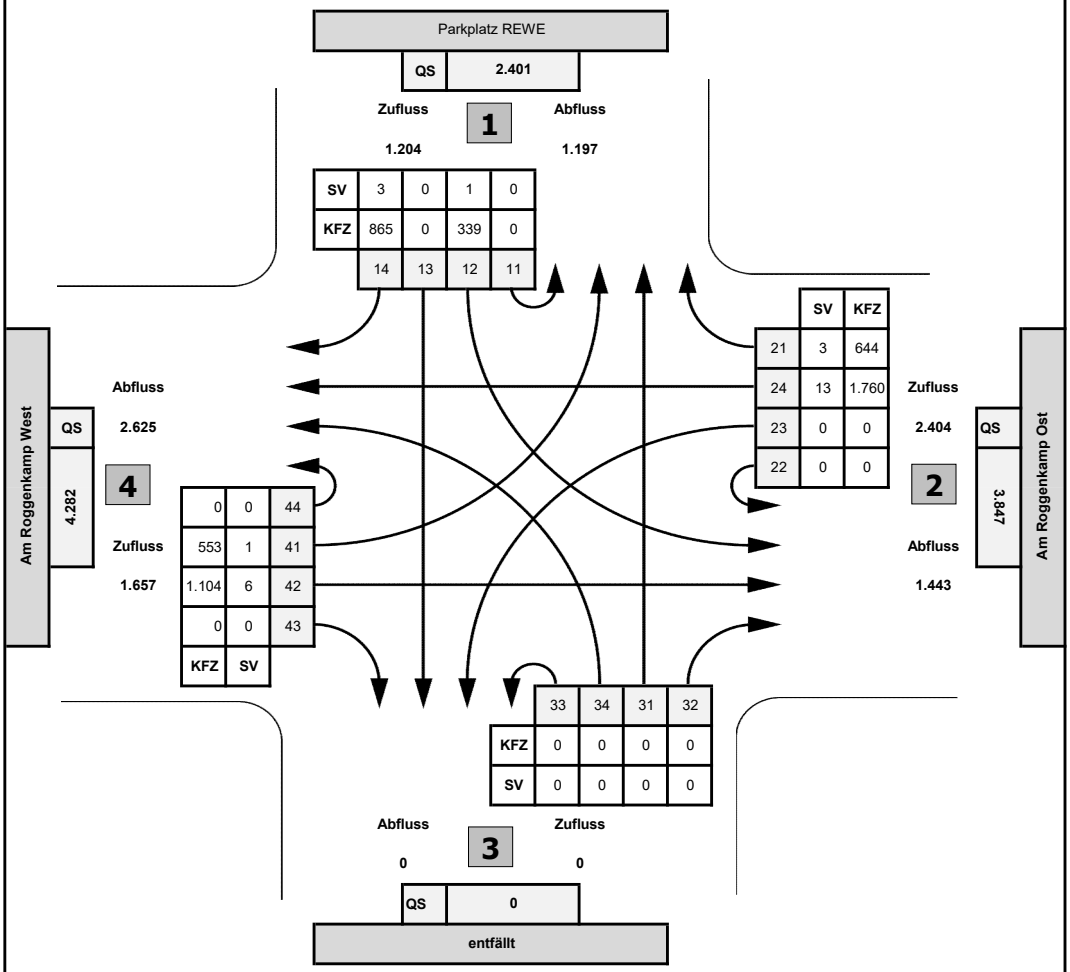
Messtechnik Mehl GmbH
Teichtor 4
34466 Wolfhagen

Verkehrsdatenerhebung

Bearbeitung:
Bastian Bretschneider
Anke Finke

Kotenpunkt/Ort	**KP01/Bergkamen**		
Straßen:	**Parkplatz REWE / Am Roggenkamp Ost / entfällt / Am Roggenkamp West**		
Datum:	26.08.2021	MEHL Messtechnik	
Zählzeit:	00:00 - 24:00		
Gerätetyp	VidCount XS	Seriennummer	19



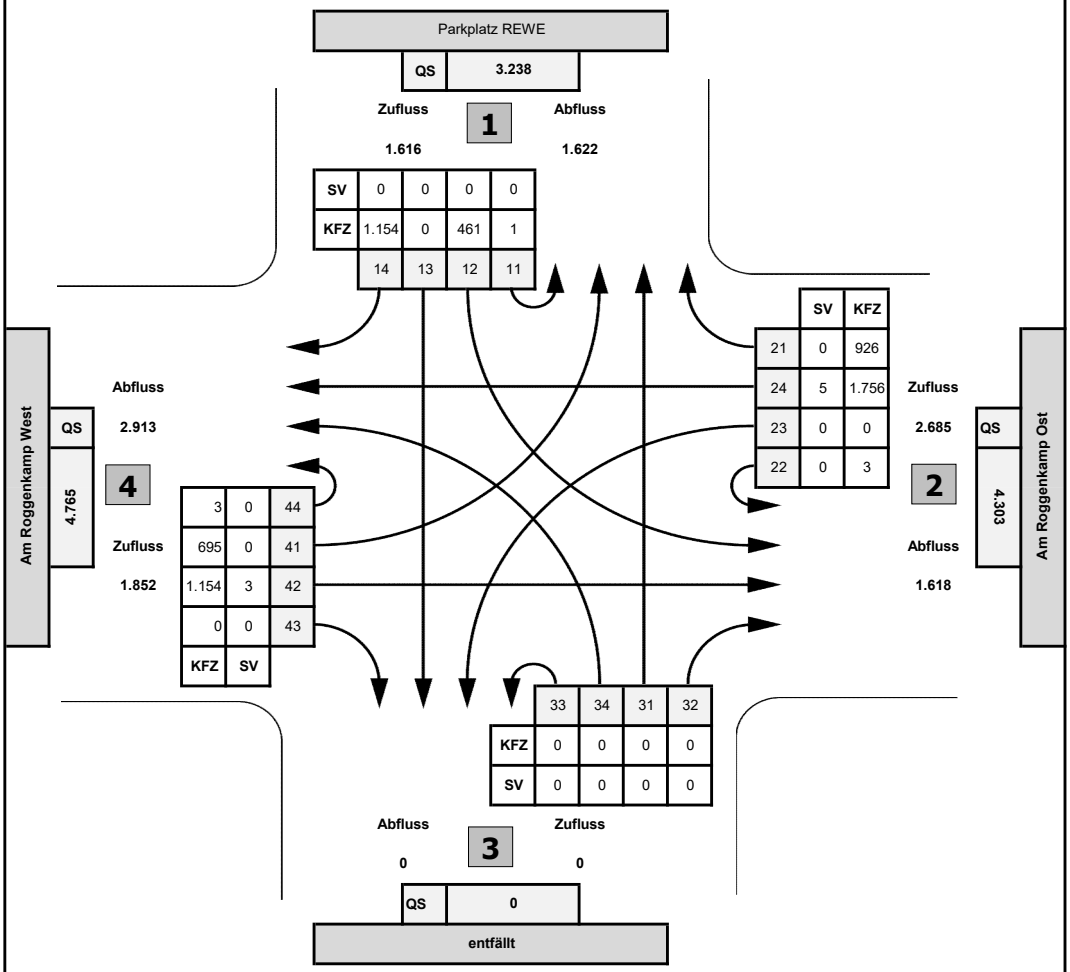
Zeitraum	1		2		3		4		Erläuterung
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	
00:00 - 24:00	1.204	0,3%	2.404	0,7%	0	0,0%	1.657	0,4%	Anzahl FZG. Zufluss ausgenommen Fußgänger/Radfahrer
06:00 - 19:00	1.125	0,4%	2.020	0,7%	0	0,0%	1.448	0,4%	
06:00 - 22:00	1.202	0,3%	2.279	0,6%	0	0,0%	1.594	0,4%	
22:00 - 06:00	2	0,0%	125	1,6%	0	0,0%	63	1,6%	

Messtechnik Mehl GmbH
Teichtor 4
34466 Wolfhagen

Verkehrsdatenerhebung

Bearbeitung:
Bastian Bretschneider
Anke Finke

Kotenpunkt/Ort	**KP01/Bergkamen**		
Straßen:	**Parkplatz REWE / Am Roggenkamp Ost / entfällt / Am Roggenkamp West**		
Datum:	28.08.2021	MEHL Messtechnik	
Zählzeit:	00:00 - 24:00		
Gerätetyp	VidCount XS	Seriennummer	19



Zeitraum	1		2		3		4		Erläuterung
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	
00:00 - 24:00	1.616	0,0%	2.685	0,2%	0	0,0%	1.852	0,2%	Anzahl FZG. Zufluss ausgenommen Fußgänger/Radfahrer
06:00 - 19:00	1.526	0,0%	2.198	0,1%	0	0,0%	1.576	0,1%	
06:00 - 22:00	1.612	0,0%	2.497	0,1%	0	0,0%	1.746	0,1%	
22:00 - 06:00	4	0,0%	188	1,1%	0	0,0%	106	0,9%	

A.2.1 Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen: Einzelhandel Donnerstag

Ergebnis Programm Ver_Bau	Bestand		Planung		Differenz	
	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt
Größe der Bruttogeschossfläche (BGF)	2.051	935	2.561	904	510	-31
Größe der Verkaufsfläche (VKF)	1.477	673	1.835	654	358	-19
Einheit	qm	qm	qm	qm	qm	qm
Beschäftigtenverkehr						
Kennwert für Beschäftigte	Bestand: 75 BE REWE inkl. Getränkemarkt 5 BE Bäcker Planung: zzgl. 5 BE wegen Flächenvergrößerung REWE					
Anzahl Beschäftigte	80		85		5	
Wegehäufigkeit [Wege/Tag]	2,25		2,25		0	
Wege der Beschäftigten je Werktag	29		29		0	
MIV-Anteil [%]	90		90		0	
Pkw-Besetzungsgrad	1		1		0	
Pkw-Fahrten je Werktag	162		172		10	
Kundenverkehr						
Kennwert für Kunden	1,00	0,70	0,95	0,70	-0,05	0,00
Kunden je Werktag	1.477	471	1.743	458	266	-13
Wege/Kunde	2	2	2	2	0	0
	2.954	942	3.486	916	532	-26
MIV-Anteil [%]	85	92,5	85	92,5	0	0
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	1,3	1,3	1,3	0	0
Pkw-Fahrten je Werktag	1.954	672	2.301	653	347	-19
Güterverkehr						
Kennwert für Güterverkehr	andere Zufahrt					
Kfz-Fahrten je Werktag	-					
Lkw-Anteil [%]	-					
Pkw-Fahrten je Werktag	-					
Lkw-Fahrten je Werktag	-					

Gesamtverkehr Einzelhandelnutzung je Werktag			
Kfz-Fahrten je Werktag (ohne Mitnahmeeffekt)	2.788	3.126	338
davon Kfz-Quellverkehr je Samstag	1.394	1.563	169
davon Kfz-Zielverkehr je Samstag	1.394	1.563	169

A.2.2 Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen: Einzelhandel Samstag

Ergebnis Programm Ver_Bau	Bestand		Planung		Differenz	
	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt	REWE inkl. Bäcker	Getränke-markt
Größe der Bruttogeschossfläche (BGF)	2.051	935	2.561	904	510	-31
Größe der Verkaufsfläche (VKF)	1.477	673	1.835	654	358	-19
Einheit	qm	qm	qm	qm	qm	qm
Beschäftigtenverkehr						
Kennwert für Beschäftigte	Bestand: 75 BE REWE inkl. Getränkemarkt 5 BE Bäcker Planung: zzgl. 5 BE wegen Flächenvergrößerung REWE					
Anzahl Beschäftigte	80		85		5	
Wegehäufigkeit [Wege/Tag]	2,25		2,25		0	
Wege der Beschäftigten je Werktag	180		191		11	
MIV-Anteil [%]	90		90		0	
Pkw-Besetzungsgrad	1		1		0	
Pkw-Fahrten je Werktag	162		172		10	
Kundenverkehr						
Kennwert für Kunden	1,1	0,775	1,05	0,77	-0,05	-0,005
Kunden je Werktag	1.625	518	1.918	504	293	-14
Wege/Kunde	2	2	2	2	0	0
	3.250	1.036	3.836	1.008	586	-28
MIV-Anteil [%]	92,5	97,5	85	92,5	-7,5	-5
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	1,3	1,3	1,3	0	0
Pkw-Fahrten je Werktag	2.325	779	2.741	757	416	-22
Güterverkehr						
Kennwert für Güterverkehr	andere Zufahrt					
Kfz-Fahrten je Werktag	-					
Lkw-Anteil [%]	-					
Pkw-Fahrten je Werktag	-					
Lkw-Fahrten je Werktag	-					

Gesamtverkehr Einzelhandelnutzung je Werktag			
Kfz-Fahrten je Werktag (ohne Mitnahmeeffekt)	3.266	3.670	404
davon Kfz-Quellverkehr je Samstag	1.633	1.835	202
davon Kfz-Zielverkehr je Samstag	1.633	1.835	202

A.2.2 Vorhabenbezogenes Verkehrsaufkommen: Einzelhandel Samstag

Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

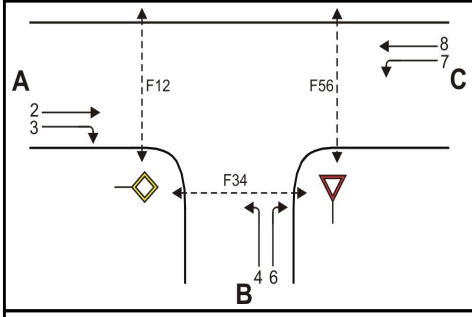
Stunde	Ganglinien aus Erhebung 2021, Bestand						Ganglinien aus Erhebung 2021, Planung						Differenz-Verkehr	Stunde	
	Kundenverkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-V.		Kundenverkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-V.				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	1.633		0		0		1.836		0		0		203		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz		
00-01	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	00-01	
01-02	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	01-02	
02-03	0,1	1	0,0	0	0,0	0	0,1	1	0,0	0	0,0	0	0	02-03	
03-04	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	03-04	
04-05	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	04-05	
05-06	0,2	3	1,0	0	1,0	0	0,2	3	1,0	0	1,0	0	0	05-06	
06-07	0,1	1	2,0	0	1,8	0	0,1	1	2,0	0	1,8	0	0	06-07	
07-08	4,4	72	4,5	0	4,8	0	4,4	81	4,5	0	4,8	0	9	07-08	
08-09	5,8	94	5,3	0	6,5	0	5,8	106	5,3	0	6,5	0	12	08-09	
09-10	7,7	126	3,5	0	8,3	0	7,7	142	3,5	0	8,3	0	16	09-10	
10-11	11,3	185	3,3	0	9,0	0	11,3	208	3,3	0	9,0	0	23	10-11	
11-12	10,6	173	2,5	0	10,3	0	10,6	194	2,5	0	10,3	0	21	11-12	
12-13	*12,0*	*196*	*13,0*	*0*	*8,8*	*0*	*12,0*	*220*	*13,0*	*0*	*8,8*	*0*	*24*	*12-13*	MAX
13-14	9,0	147	11,8	0	7,8	0	9,0	165	11,8	0	7,8	0	18	13-14	
14-15	8,4	136	6,0	0	5,6	0	8,4	153	6,0	0	5,6	0	17	14-15	
15-16	6,9	113	7,0	0	7,0	0	6,9	127	7,0	0	7,0	0	14	15-16	
16-17	5,6	91	11,8	0	8,8	0	5,6	102	11,8	0	8,8	0	11	16-17	
17-18	6,6	107	13,8	0	7,0	0	6,6	120	13,8	0	7,0	0	13	17-18	
18-19	6,2	101	7,0	0	5,3	0	6,2	114	7,0	0	5,3	0	13	18-19	
19-20	4,0	66	2,5	0	3,8	0	4,0	74	2,5	0	3,8	0	8	19-20	
20-21	1,3	21	2,0	0	1,8	0	1,3	24	2,0	0	1,8	0	3	20-21	
21-22	0,0	0	1,3	0	1,0	0	0,0	0	1,3	0	1,0	0	0	21-22	
22-23	0,0	0	1,5	0	1,3	0	0,0	0	1,5	0	1,3	0	0	22-23	
23-24	0,0	0	0,5	0	0,7	0	0,0	0	0,5	0	0,7	0	0	23-24	
Summe	100	1.633	100	0	100	0	100	1.836	100	0	100	0	203	Summe	
Komment.													24	Maximum	

duksa ingenieure

Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Ganglinien aus Erhebung 2021, Bestand						Ganglinien aus Erhebung 2021, Planung						Differenz-Verkehr	Stunde	
	Kundenverkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-V.		Kundenverkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-V.				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	1.633		0		0		1.836		0		0		203		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz		
00-01	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	00-01	
01-02	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	01-02	
02-03	0,1	1	0,0	0	0,0	0	0,1	1	0,0	0	0,0	0	0	02-03	
03-04	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	03-04	
04-05	0,0	0	1,0	0	0,3	0	0,0	0	1,0	0	0,3	0	0	04-05	
05-06	0,3	5	6,8	0	1,5	0	0,3	6	6,8	0	1,5	0	1	05-06	
06-07	0,7	11	22,2	0	3,0	0	0,7	12	22,2	0	3,0	0	1	06-07	
07-08	5,1	84	28,7	0	8,0	0	5,1	94	28,7	0	8,0	0	10	07-08	
08-09	6,5	107	8,8	0	10,4	0	6,5	120	8,8	0	10,4	0	13	08-09	
09-10	8,6	141	1,8	0	8,8	0	8,6	158	1,8	0	8,8	0	18	09-10	
10-11	*11,8*	*193*	*1,0*	*0*	*10,3*	*0*	*11,8*	*217*	*1,0*	*0*	*10,3*	*0*	*23*	*10-11*	
11-12	11,5	188	0,5	0	9,9	0	11,5	212	0,5	0	9,9	0	23	11-12	
12-13	*11,8*	*193*	*5,2*	*0*	*7,0*	*0*	*11,8*	*218*	*5,2*	*0*	*7,0*	*0*	*25*	*12-13*	MAXIMU
13-14	7,8	127	13,4	0	6,5	0	7,8	143	13,4	0	6,5	0	16	13-14	
14-15	7,1	116	5,4	0	6,0	0	7,1	130	5,4	0	6,0	0	14	14-15	
15-16	7,5	122	1,8	0	7,8	0	7,5	137	1,8	0	7,8	0	15	15-16	
16-17	5,1	83	1,3	0	6,8	0	5,1	93	1,3	0	6,8	0	10	16-17	
17-18	7,2	118	1,0	0	5,0	0	7,2	132	1,0	0	5,0	0	15	17-18	
18-19	4,7	78	0,3	0	3,8	0	4,7	87	0,3	0	3,8	0	10	18-19	
19-20	3,6	58	0,4	0	3,3	0	3,6	66	0,4	0	3,3	0	7	19-20	
20-21	0,6	9	0,0	0	1,5	0	0,6	10	0,0	0	1,5	0	1	20-21	
21-22	0,0	0	0,7	0	0,3	0	0,0	0	0,7	0	0,3	0	0	21-22	
22-23	0,0	0	0,0	0	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,3	0	0	22-23	
23-24	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	23-24	
Summe	100	1.633	100	0	100	0	100	1.836	100	0	100	0	203	Summe	
Komment.													25	Maximum	

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 28.08.2021

Uhrzeit 12:00-13:00 [] Planung [✔] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✔] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

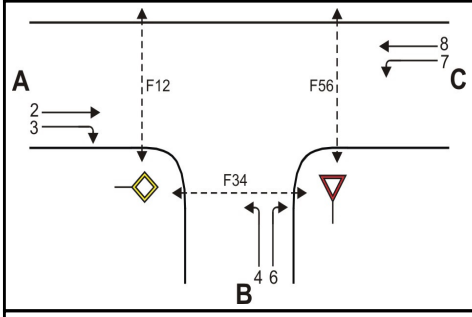
Zufahrt	Verkehrs-strom	Fahrstreifen: Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen: Aufstellänge n [Pkw-E]	Fahrstreifen: Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Fußgängerfurt: Mittelinsel (ja/nein)	Fußgängerfurt: FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	0	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	169	0	0	169	---	1,000	169
	3	0	114	0	0	114	---	1,000	114
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	53	0	0	53	---	1,000	53
	6	0	161	0	0	161	---	1,000	161
	F34	---	---	---	---	---	50	---	---
C	7	0	97	0	0	97	---	1,000	97
	8	0	113	0	0	113	---	1,000	113
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 28.08.2021

Uhrzeit 12:00-13:00 [] Planung [✔] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✔] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	169	1800	0,094
8	113	1800	0,063

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	114	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,958	mit RA ---
7 (j=F34)	97	283		931		0,958	
6	161	226		910		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	53	436		621		1,000	

Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

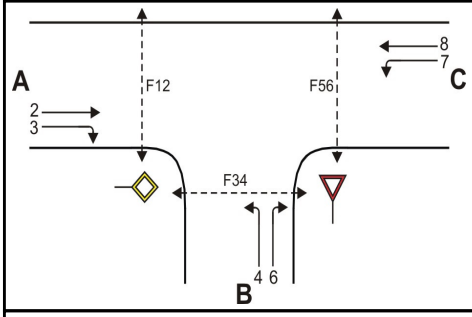
Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1533	0,074	0,926
7	893	0,109	0,884
6	910	0,177	0,823

Kapazität des Verkehrsstroms 4

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-]
	23	24
4	549	0,096

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 28.08.2021

Uhrzeit 12:00-13:00 [] Planung [✔] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✔] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Mischströme

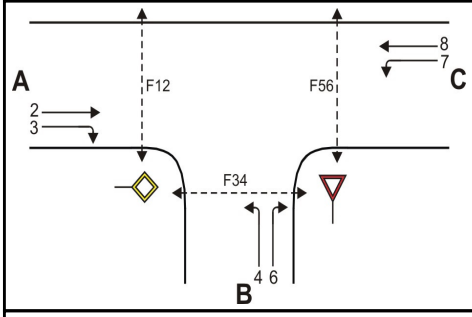
Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusam-mensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m}$ [-]
		25	26	27	28	29
B	4	0,096	0	214	783	1,000
	6	0,177				
C	7	0,109	0	210	1800	1,000
	8	0,063	---			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.31/Sp.30 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.32-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,000	1800	1800	1631	2,2	A
	3	1,000	1533	1533	1419	2,5	A
B	4	1,000	549	549	496	7,3	A
	6	1,000	910	910	749	4,8	A
C	7	1,000	893	893	796	4,5	A
	8	1,000	1800	1800	1687	2,1	A
B	4+6	1,000	783	783	569	6,3	A
C	7+8	1,000	1800	1800	1590	2,3	A
						erreichbare Qualitätsstufe QSV $_{Fz,ges}$	A

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 28.08.2021

Uhrzeit 12:00-13:00 [] Planung [✔] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✔] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	113	396	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	283				
	F23	---	---	---		
	R11-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-2	---				
B	F23				siehe	unten
	F3					
	F4					
	F45					
	R2					
C	F45	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	169	379	---		
	F6	210				
	R5-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-2	---				

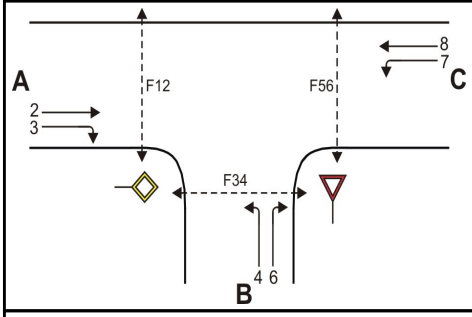
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43 QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23	---	---	1,4	A
	F3	0	0,0		
	F4	214	1,4		
	F45	---	---		
	R2	---	---	0 (kein Radf.)	---
C	F45			siehe	oben
	F5				
	F6				
	R5-1				
	R5-2				
				erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges	A

KNOBEL Version 7.1.18

Duksa Ingenieure 59423 Unna

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 2030 Null

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

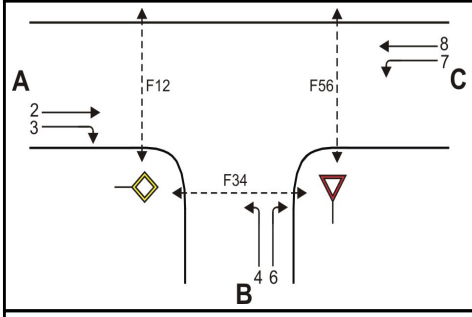
Zufahrt	Verkehrs-strom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	0	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	181	0	0	181	---	1,000	181
	3	0	119	0	0	119	---	1,000	119
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	55	0	0	55	---	1,000	55
	6	0	168	0	0	168	---	1,000	168
	F34	---	---	---	---	---	50	---	---
C	7	0	101	0	0	101	---	1,000	101
	8	0	122	0	0	122	---	1,000	122
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 2030 Null

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	181	1800	0,101
8	122	1800	0,068

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	119	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,958	mit RA ---
7 (j=F34)	101	300		914		0,958	
6	168	240		894		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	55	463		599		1,000	

Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

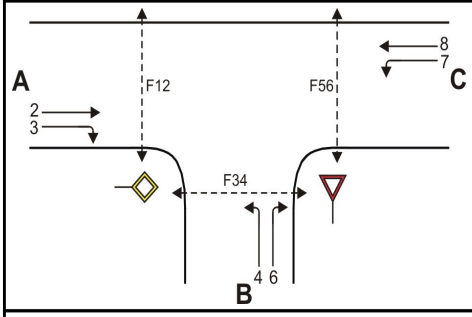
Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1533	0,078	0,922
7	876	0,115	0,876
6	894	0,188	0,812

Kapazität des Verkehrsstroms 4

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-]
	23	24
4	525	0,105

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 2030 Null

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Mischströme

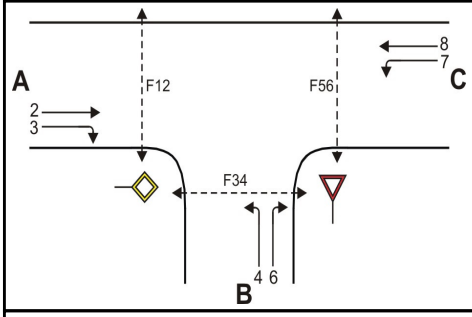
Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusam-mensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m}$ [-]
		25	26	27	28	29
B	4	0,105	0	223	762	1,000
	6	0,188				
C	7	0,115	0	223	1800	1,000
	8	0,068	---			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.31/Sp.30 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.32-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,000	1800	1800	1619	2,2	A
	3	1,000	1533	1533	1414	2,5	A
B	4	1,000	525	525	470	7,7	A
	6	1,000	894	894	726	5,0	A
C	7	1,000	876	876	775	4,6	A
	8	1,000	1800	1800	1678	2,1	A
B	4+6	1,000	762	762	539	6,7	A
C	7+8	1,000	1800	1800	1577	2,3	A
					erreichbare Qualitätsstufe QSV $_{Fz,ges}$		A

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp ØB REWE

Verkehrsdaten: Datum 2030 Null

Uhrzeit 12:00-13:00 [✔] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✔] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

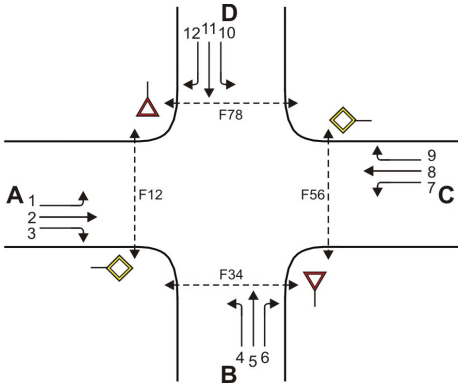
Zufahrt	Fußgänger bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	122	422	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	300				
	F23	---	---	---		
	R11-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-2	---				
B	F23				siehe	unten
	F3					
	F4					
	F45					
	R2					
C	F45	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	181	404	---		
	F6	223				
	R5-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-2	---				

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43 QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23	---	---	1,5	A
	F3	0	0,0		
	F4	223	1,5		
	F45	---	---		
	R2	---	---	0 (kein Radf.)	---
C	F45			siehe	oben
	F5				
	F6				
	R5-1				
	R5-2				
				erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges	A

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp/B-D Privat

Verkehrsdaten: Datum 2030 Plan

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zufahrt D: [✓] ▽ [] STOP

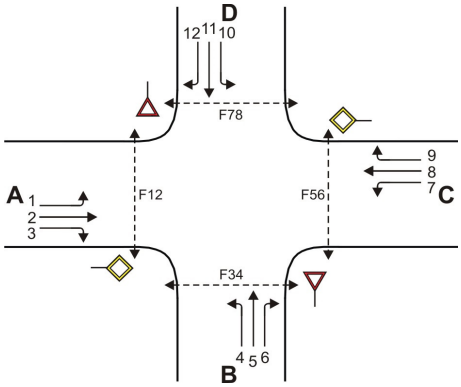
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrs-strom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	0	0	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0	0	---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0	0	---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0		nein	---	---
	F78	---	---	---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp WB-D Privat

Verkehrsdaten: Datum 2030 Plan

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zufahrt D: [✓] ▽ [] STOP

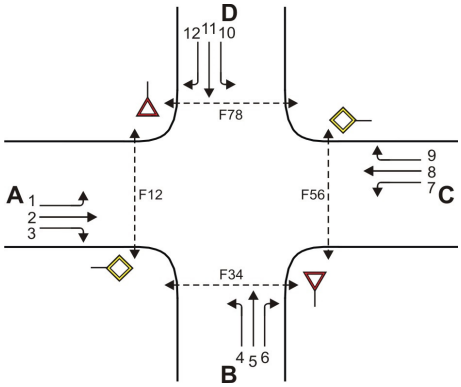
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	0	112	0	0	112	---	1,000	112
	2	0	122	0	0	122	---	1,000	122
	3	0	4	0	0	4	---	1,000	4
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	4	0	0	4	---	1,000	4
	5	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	6	0	2	0	0	2	---	1,000	2
	F34	---	---	---	---	---	50	---	---
C	7	0	4	0	0	4	---	1,000	4
	8	0	181	0	0	181	---	1,000	181
	9	0	133	0	0	133	---	1,000	133
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	0	61	0	0	61	---	1,000	61
	11	0	0	0	0	0	---	n. def.	0
	12	0	186	0	0	186	---	1,000	186
	F78	---	---	---	---	---	0	---	---

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp WB-D Privat

Verkehrsdaten: Datum 2030 Plan

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zufahrt D: [✓] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

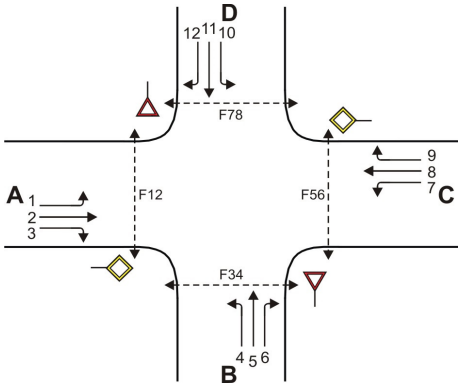
Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	122	1800	0,068
8	181	1800	0,101

Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	4	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,950	mit RA ---
9	133	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,992	mit RA ---
1 (j=F78)	112	324		889		1,000	
7 (j=F34)	4	136		1101		0,958	
6	2	134		1019		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	186	257		876		ohne RA 1,000	mit RA ---
5	0	574		488		---	
11	0	509		534		---	
4 (j=F12)	4	683		444		1,000	
10 (j=F56)	61	499		570		1,000	

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp WB-D Privat

Verkehrsdaten: Datum 2030 Plan

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zufahrt D: [✓] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) p_x [-]
	20	21	22	23
3	1520	0,003	0,997	---
9	1586	0,084	0,916	---
1	889	0,126	0,864	0,860
7	1055	0,004	0,995	
6	1019	0,002	0,998	---
12	876	0,212	0,788	---

Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{0,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) p_z [-]
	24	25	26	27
5	420	0,000	1,000	0,860
11	459	0,000	1,000	0,860

Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) x_i [-]
	28	29
4	301	0,013
10	490	0,125

KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Am Roggenkamp / B-D Privat

Verkehrsdaten: Datum 2030 Plan

Uhrzeit 12:00-13:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung:

Zufahrt B: [✓] ▽ [] STOP

Zufahrt D: [✓] ▽ [] STOP

Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusam-mensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m}$ [-]
		30	31	32	33	34
A	1	0,126	0			
	2	0,068	---			
	3	0,003	---			
B	4	0,013		6	393	1,000
	5	0,000				
	6	0,002	0			
C	7	0,004	0			
	8	0,101	---			
	9	0,084	---			
D	10	0,125		247	733	1,000
	11	0,000				
	12	0,212	0			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	1,000	889	889	777	4,6	A
	2	1,000	1800	1800	1678	2,1	A
	3	1,000	1520	1520	1516	2,4	A
B	4	1,000	301	301	297	12,1	B
	5	1,000	420	420	420	0,0	A
	6	1,000	1019	1019	1017	3,5	A
C	7	1,000	1055	1055	1051	3,4	A
	8	1,000	1800	1800	1619	2,2	A
	9	1,000	1586	1586	1453	2,5	A
D	10	1,000	490	490	429	8,4	A
	11	1,000	459	459	459	0,0	A
	12	1,000	876	876	690	5,2	A
A	1+2+3	1,000	1756	1756	1518	2,4	A
B	4+5+6	1,000	393	393	387	9,3	A
C	7+8+9	1,000	1800	1800	1482	2,4	A
D	10+11+12	1,000	733	733	486	7,4	A
					erreichbare Qualitätsstufe QSV $_{Fz,ges}$		B

KNOBEL Version 7.1.18

Anlage A.4.1 - DTV Werte

Analysefall

Quer-schnitt Nr.	Straßenname	Stundengruppe	DTV_{2021} Kfz [Kfz/h-Gruppe]	Pkw [Kfz/h-Gruppe]	Lkw1 [Kfz/h-Gruppe]	Lkw2 [Kfz/h-Gruppe]	Berechnungsmethode
1	Plangebiet Zufahrt	Tag (6-22 Uhr)	2.399	2.376	2	21	ohne Corona-Bereinigung HBS 2001/2009
		Nacht (22-6 Uhr)	10	9	0	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	2.409	2.385	2	21	
2	Am Roggenkamp Ost	Tag (6-22 Uhr)	3.671	3.635	10	26	
		Nacht (22-6 Uhr)	188	186	1	2	
		Gesamt (0-24 Uhr)	3.859	3.821	11	28	
3	Am Roggenkamp West	Tag (6-22 Uhr)	4.112	4.066	12	34	
		Nacht (22-6 Uhr)	183	181	1	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	4.295	4.247	13	34	
4	Geschwister-Scholl-Straße	Tag (6-22 Uhr)	5.253	5.188	17	48	ohne Corona-Bereinigung HBS 2001/2009
		Nacht (22-6 Uhr)	246	237	1	8	
		Gesamt (0-24 Uhr)	5.499	5.425	18	56	

Analysefall - Bereinigt

Quer-schnitt Nr.	Straßenname	Stundengruppe	$DTV_{2021,\ bereinigt}$ Kfz [Kfz/h-Gruppe]	Pkw [Kfz/h-Gruppe]	Lkw1 [Kfz/h-Gruppe]	Lkw2 [Kfz/h-Gruppe]	Berechnungsmethode
1	Plangebiet Zufahrt	Tag (6-22 Uhr)	2.639	2.613	3	23	mit Corona-Bereinigung Zählung von Aug. 2020 10% Aufschlag (HBS 2001/2009)
		Nacht (22-6 Uhr)	11	10	0	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	2.650	2.623	3	23	
2	Am Roggenkamp Ost	Tag (6-22 Uhr)	4.038	3.998	11	29	
		Nacht (22-6 Uhr)	207	205	1	2	
		Gesamt (0-24 Uhr)	4.245	4.203	12	31	
3	Am Roggenkamp West	Tag (6-22 Uhr)	4.523	4.473	14	37	
		Nacht (22-6 Uhr)	201	199	1	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	4.724	4.672	14	38	
4	Geschwister-Scholl-Straße	Tag (6-22 Uhr)	5.253	5.188	17	48	ohne Corona-Bereinigung Zählung von Feb. 2020 (HBS 2001/2009)
		Nacht (22-6 Uhr)	246	237	1	8	
		Gesamt (0-24 Uhr)	5.499	5.425	18	56	

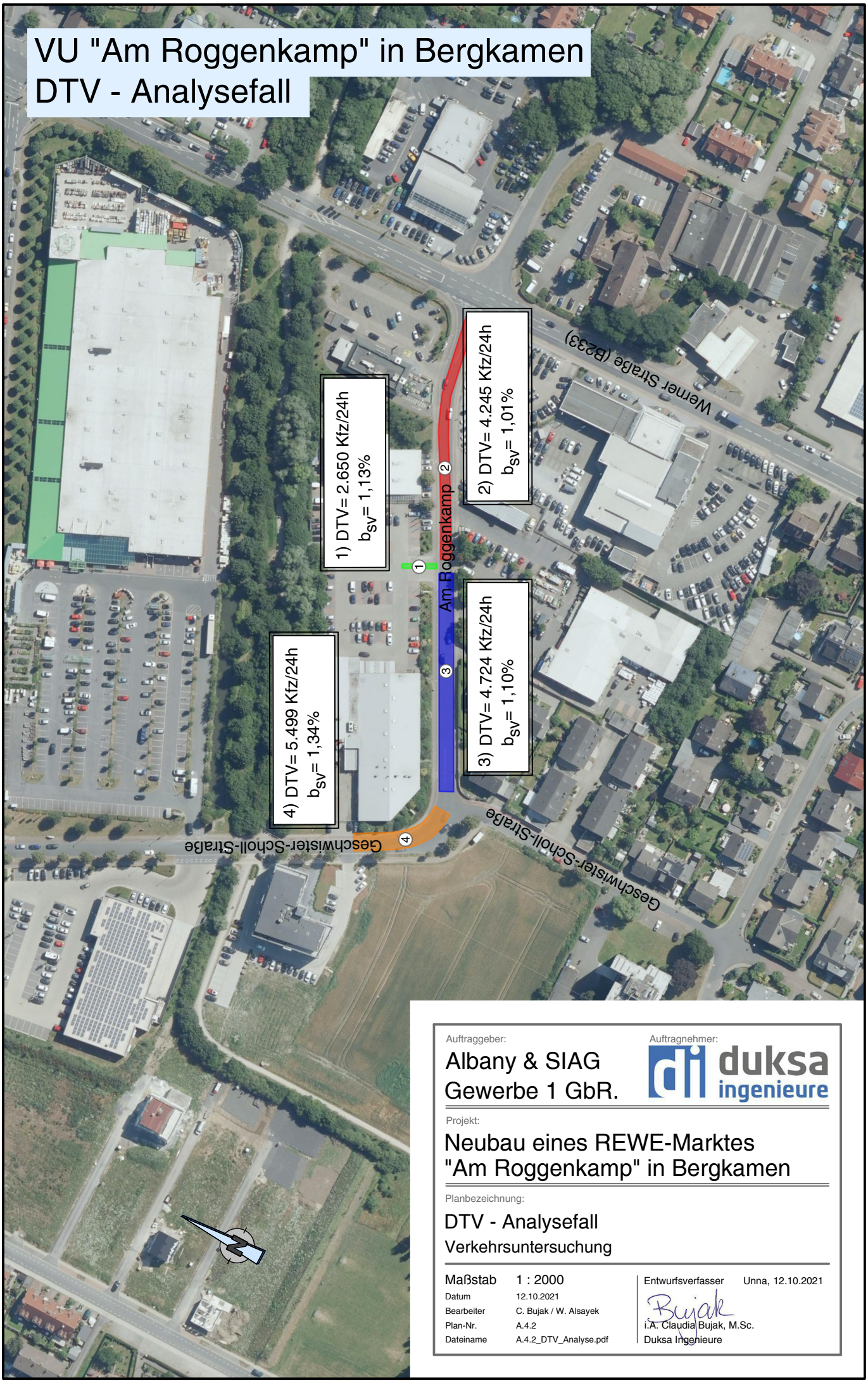
Prognosenullfall 2030

Quer-schnitt Nr.	Straßenname	Stundengruppe	$DTV_{2030,Null}$ Kfz [Kfz/h-Gruppe]	Pkw [Kfz/h-Gruppe]	Lkw1 [Kfz/h-Gruppe]	Lkw2 [Kfz/h-Gruppe]	Berechnungsmethode
1	Plangebiet Zufahrt	Tag (6-22 Uhr)	2.762	2.733	3	26	$DTV_{30,(2,3)} = \left[\left(Pkw_{21} \cdot \left(1+\frac{0,5}{100}\right)^{9}\right)\right] + \left[\left(Lkw1_{21} + Lkw2_{21}\right) \cdot \left(1+\frac{1,4}{100}\right)^{9}\right]$ $DTV_{30,(4)} = \left[\left(Pkw_{20} \cdot \left(1+\frac{0,5}{100}\right)^{10}\right)\right] + \left[\left(Lkw1_{20} + Lkw2_{20}\right) \cdot \left(1+\frac{1,4}{100}\right)^{10}\right]$ zzgl. Erhöhung durch Geschwister-Scholl-Straße
		Nacht (22-6 Uhr)	11	10	0	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	2.774	2.744	3	27	
2	Am Roggenkamp Ost	Tag (6-22 Uhr)	4.322	4.271	18	33	
		Nacht (22-6 Uhr)	222	219	1	2	
		Gesamt (0-24 Uhr)	4.544	4.490	19	35	
3	Am Roggenkamp West	Tag (6-22 Uhr)	4.830	4.767	21	42	
		Nacht (22-6 Uhr)	215	213	1	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	5.046	4.980	22	43	
4	Geschwister-Scholl-Straße	Tag (6-22 Uhr)	5.645	5.563	28	54	
		Nacht (22-6 Uhr)	266	255	1	9	
		Gesamt (0-24 Uhr)	5.911	5.819	28	63	

Prognoseplanfall 2030

Quer-schnitt Nr.	Straßenname	Stundengruppe	$DTV_{2030,Plan}$				Berechnungsmethode
			Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2	
			[Kfz/h-Gruppe]	[Kfz/h-Gruppe]	[Kfz/h-Gruppe]	[Kfz/h-Gruppe]	
1	Plangebiet Zufahrt Neu	Tag (6-22 Uhr)	3.098	3.069	3	26	$DTV_{2030, Plan, QS X}$ = $DTV_{2030, Null, QS X}$ + Anteil ($DTV_{2030, Plan, QS 1}$ - $DTV_{2030, Null, QS 1}$)
		Nacht (22-6 Uhr)	11	10	0	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	3.110	3.080	3	27	
2	Am Roggenkamp Ost	Tag (6-22 Uhr)	4.456	4.405	18	33	
		Nacht (22-6 Uhr)	222	219	1	2	
		Gesamt (0-24 Uhr)	4.678	4.624	19	35	
3	Am Roggenkamp West	Tag (6-22 Uhr)	5.032	4.969	21	42	
		Nacht (22-6 Uhr)	215	213	1	1	
		Gesamt (0-24 Uhr)	5.247	5.182	22	43	
4	Geschwister-Scholl-Straße	Tag (6-22 Uhr)	5.820	5.739	28	54	
		Nacht (22-6 Uhr)	266	255	1	9	
		Gesamt (0-24 Uhr)	6.086	5.994	28	63	

VU "Am Roggenkamp" in Bergkamen
DTV - Analysefall



Auftraggeber:
Albany & SIAG Gewerbe 1 GbR.

Auftragnehmer:
duksa ingenieure

Projekt:
Neubau eines REWE-Marktes "Am Roggenkamp" in Bergkamen

Planbezeichnung:
DTV - Analysefall
Verkehrsuntersuchung

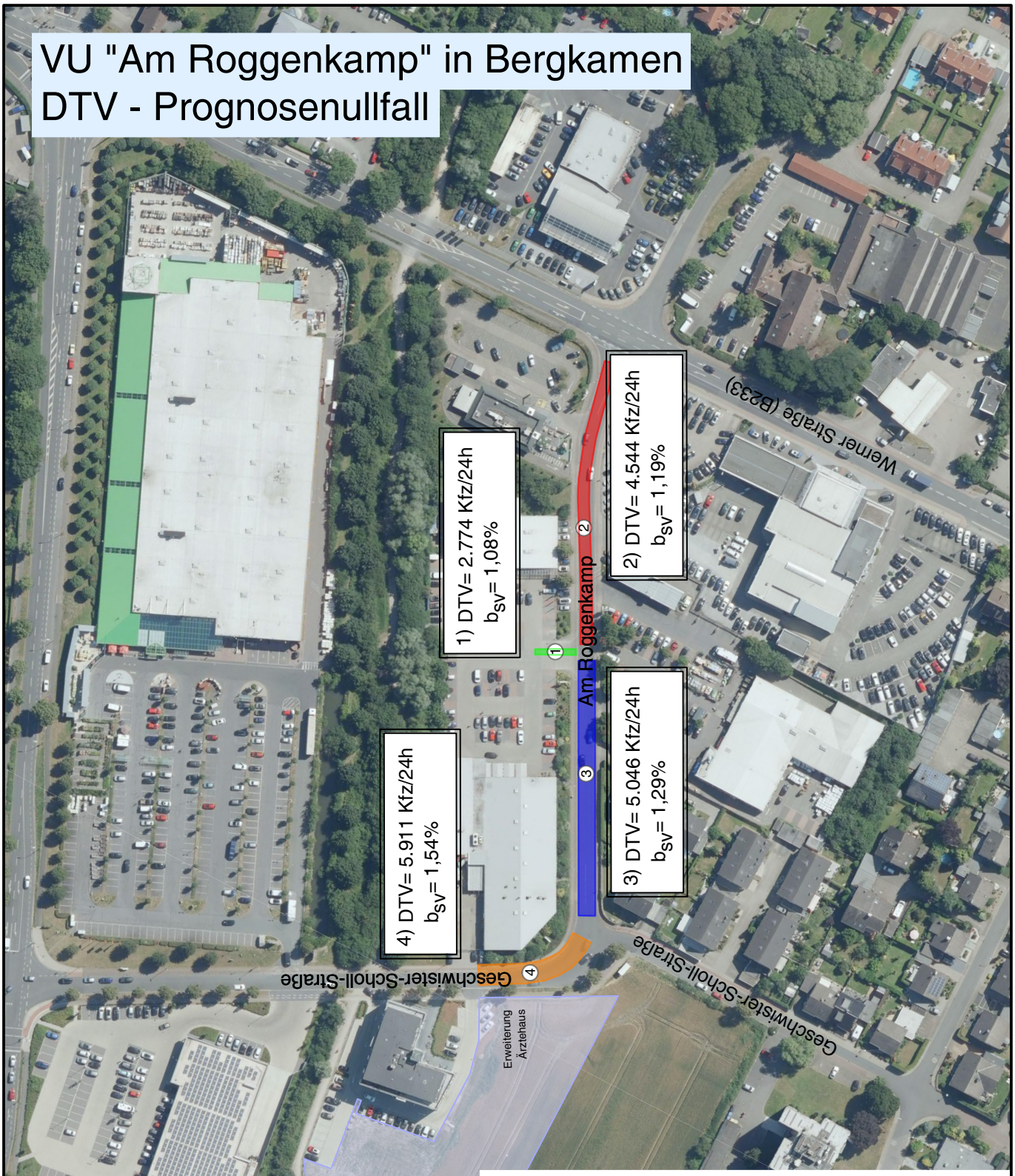
Maßstab	1 : 2000
Datum	12.10.2021
Bearbeiter	C. Bujak / W. Alsayek
Plan-Nr.	A.4.2
Dateiname	A.4.2_DTV_Analyse.pdf

Entwurfsverfasser Unna, 12.10.2021

Bujak

i.A. Claudia Bujak, M.Sc.
Duksa Ingenieure

VU "Am Roggenkamp" in Bergkamen
DTV - Prognosenullfall



Auftraggeber:
Albany & SIAG Gewerbe 1 GbR.

Auftragnehmer:
duksa ingenieure

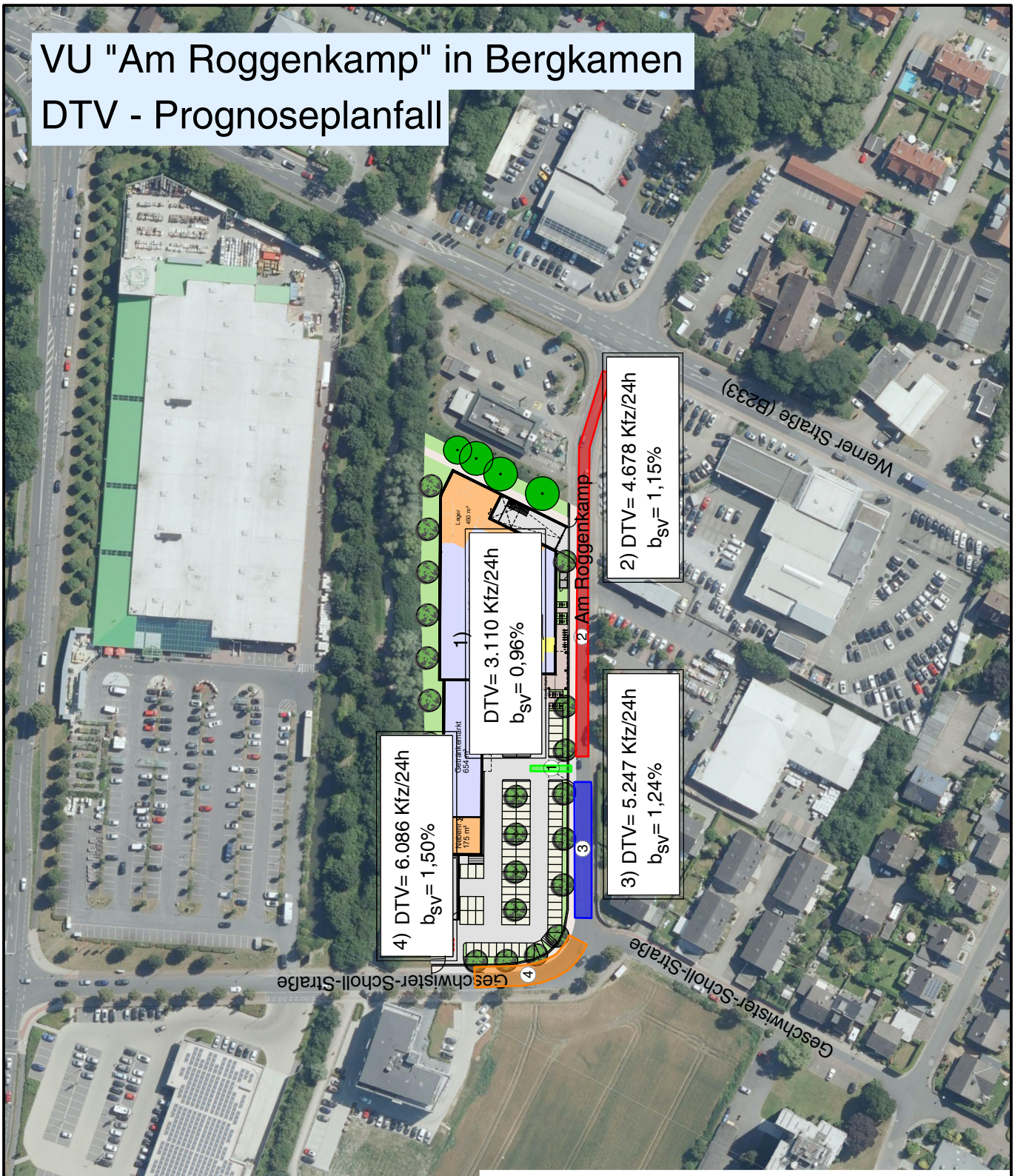
Projekt:
Neubau eines REWE-Marktes "Am Roggenkamp" in Bergkamen

Planbezeichnung:
DTV - Prognosenullfall
Verkehrsuntersuchung

Maßstab	1 : 2000
Datum	12.10.2021
Bearbeiter	C. Bujak / W. Alsayek
Plan-Nr.	A.4.3
Dateiname	A.4.3_DTV_Nullprognose.pdf

Entwurfsverfasser Unna, 12.10.2021
i.A. Claudia Bujak, M.Sc.
Duksa Ingenieure

VU "Am Roggenkamp" in Bergkamen
DTV - Prognoseplanfall



Auftraggeber:
Albany & SIAG Gewerbe 1 GbR.

Auftragnehmer:
duksa ingenieure

Projekt:
Neubau eines REWE-Marktes "Am Roggenkamp" in Bergkamen

Planbezeichnung:
DTV - Prognoseplanfall - MSP
Verkehrsuntersuchung

Maßstab	1 : 2000
Datum	12.10.2021
Bearbeiter	C. Bujak / W. Alsayek
Plan-Nr.	A.4.4
Dateiname	A.4.4_DTV_Planprognose.pdf

Entwurfsverfasser Unna, 12.10.2021

Bujak

i.A. Claudia Bujak, M.Sc.
Duksa Ingenieure