VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH, Berliner Str. 140, 06116 Halle (Saale)

Verkehrsplanerische und Verkehrstechnische Untersuchung

Stadt Dessau-Roßlau – Bebauungsplan Nr. 147A „Weiterentwicklung zentraler Versorgungsbereich Schlachthof Dessau-Nord“

Auftraggeber:

Deharde Projektentwicklung II GmbH
Ammerlandstraße 25a
26215 Wiefelstede

Auftragnehmer:

Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140
06116 Halle (Saale)
Tel.: (0345) 530 39 0, Fax: (0345) 530 39 33

Auftrags-Nr. AN 4564

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Tröllsch

Halle (Saale), 30.11.2016

Anlage 4.4 zur BV/502/2016/III-61

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

Seite

Inhalt....1
Anlagen....1

Textliche Erläuterungen

0. Zusammenfassung und Ergebnis 2
1. Allgemeines 3
2. Angaben zum Planungsobjekt 4
3. Ermittlung der Verkehrszahlenbasis 6
3.1 Grundverkehr Analysebelastung 2015/16 6
3.1.1 Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße 7
3.1.2 (verlängerte) Karlstraße/ Zufahrt NETTO 7
3.2 Grundverkehr Prognosebelastung 2030 7
3.3 induzierter Verkehr „Schlachthof – Dessau Nord“ 8
3.4 Verkehrsverteilung 8
3.5 Belastungsszenarien 9
4. Leistungsfähigkeitsermittlung 10
4.1 Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße 10
4.2 Knotenpunkt Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße 11
4.3 Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße 12
4.4 Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) 12
5. Bewertung der Ergebnisse 13

Anlagen .... Blatt

Anlage 1: Verkehrserzeugung

Verkehrserzeugung B-Plan-Gebiet Nr. 147 1.1 – 1.2

Anlage 2: Leistungsfähigkeitsbewertung nach HBS

- Erläuterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (HBS) für signalisierte und unsignalisierte Knotenpunkte 2.0.1 – 2.0.2
- KP Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße 2.1.0 – 2.1.6.2
- KP Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße 2.2.0 – 2.2.5.4
- Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße 2.3.0 – 2.3.4.2
- Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) 2.4.0 – 2.4.2.2

Anlage 3: Knotenstromzählungen vom 02.06.2016

- KP Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße 31 Seiten
- Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße 20 Seiten

0. Zusammenfassung und Ergebnis

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 147 „Schlachthof“ – Dessau Nord“ waren die verkehrlichen Auswirkungen einer Erweiterung des bestehenden Nahversorgungszentrums unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Anbindung des Areals an das öffentliche Straßennetz darzustellen. Geplant sind der Neubau eines EDEKA-Vollsortimenters mit 1.850m² Verkaufsfläche und die Erweiterung des vorhandenen NETTO-Discounters um 400m².

Das Untersuchungsgebiet umfasst die das B-Plan-Gebiet Nr. 147 umgebenden Straßen (verlängerte) Karlstraße, Am Friedrichsgarten und Schlachthofstraße sowie deren Knotenpunkte und beinhaltet sowohl die vorhandene Anbindung an die (verlängerten) Karlstraße als auch eine zusätzlich geplante an die Straße Am Friedrichsgarten.

Zum Zweck der Ermittlung der Bestandsverkehrsbelastungen wurden zunächst Knotenstromzählungen am Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße und an der Zufahrt zum bestehenden NETTO-Markt an der (verlängerten) Karlstraße durchgeführt. Die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen ließen sich auch näherungsweise bis zur Straße Am Friedrichsgarten, die derzeit nur eine Erschließungsstraße in einem schwach bebauten Bereich des Stadtteils darstellt, entwickeln. Diese Analysebelastung 2015/16 sollte aufgrund der angenommenen „Nullfortschreibung“ der Verkehrsentwicklung in Sachsen-Anhalt bei einem unveränderten Straßennetz in Dessau-Roßlau auch Bestand für das Prognosejahr 2030 haben.

Die eigentliche Prognosebelastung 2030 beschrieb schließlich die Verkehrsverlagerungen unter Berücksichtigung der Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße, die über die derzeitige Trasse der Straße Am Friedrichsgarten führt und eine regional bedeutende Verbindung der Bundesstraßen 184 und 185 darstellt.

Ergänzend zu den so zusammengestellten Grundbelastungen wurde die zu erwartende, zusätzliche Verkehrsbelastung des erweiterten B-Plan-Gebietes Nr. 147 anhand der Nutzungsart und Verkaufsflächen des geplanten Neubaus bzw. der Erweiterung ermittelt.

Mit den nun kombinierbaren Belastungen wurden für die Szenarien Analysebelastung 2015/16 und Prognosebelastung 2030 jeweils mit und ohne induzierte Verkehrsbelastung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 die Leistungsfähigkeiten der betreffenden Knotenpunkte und Anbindungen ermittelt und ihre Verkehrsqualitäten berechnet.

Im Ergebnis waren alle Knotenpunkte und Anbindungen in guter bis ausreichender Verkehrsqualität leistungsfähig, wenn im Zuge der Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße flankierende Maßnahmen zur Verkehrsorganisation ergriffen werden. Hierzu zählen die Änderung der abknickenden Vorfahrtstraße an der Kreuzung Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße in eine durchgehende Vorfahrtstraße im Zuge der Relation Karlstraße – (verlängerte) Karlstraße und die Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Einmündung Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße.

Mit diesen Maßnahmen würde sich eine ausreichende Kapazitätsreserve im Straßennetz um das B-Plan-Gebiet Nr. 147 schaffen lassen, die auch deutliche Abweichungen in den getroffenen Annahmen hinsichtlich des induzierten Verkehrsaufkommens oder der -verteilung an den Verkehrsanlagen kompensieren zu können.

1. Allgemeines

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 147 „Schlachthof – Dessau Nord“ der Stadt Dessau-Roßlau sind die verkehrlichen Auswirkungen einer Erweiterung des bestehenden Nahversorgungszentrums unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Anbindung des Areals an das öffentliche Straßennetz darzustellen.

Das B-Plan-Gebiet Nr. 147 befindet sich im Nordosten des Stadtteils Dessau. Geplant ist neben der Errichtung des Vollsortiment-Einkaufsmarktes EDEKA eine Erweiterung der Verkaufsflächen des vorhandenen Discounters NETTO.

Ziel dieser Untersuchung ist die Prüfung der Leistungsfähigkeit der geplanten Anbindung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 an das öffentliche Straßennetz sowie die Abschätzung der Auswirkungen des induzierten Verkehrs auf die benachbarten, Knotenpunkte.

Grundlagen dieser Verkehrsuntersuchung sind:

- [1] "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausg. 2006)
- [2] „HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausg. 2015)
- [3] Knotenstromzählungen an den Knotenpunkten Karlstraße/ Zufahrt NETTO-Markt und Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße vom 02.06.2016 (VSC Halle GmbH)
- [4] Auszug aus „3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau“ (Stand
- [5] Angaben zu Nutzung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 und zur Größe von Verkaufsflächen (Büro für Stadtplanung Dr.-Ing. W. Schwerdt, Aug 2016)
- [6] Stadt Dessau-Roßlau Bebauungsplan Nr. 147 „Schlachthof – Dessau Nord“/ 2. Änderung und zugleich Erweiterung (Büro für Stadtplanung Dr.-Ing. W. Schwerdt, Stand: 16.06.2016)
- [7] Bebauungsplan Nr. 147 „Schlachthof – Dessau Nord“/ 2. Änderung – Informationsblatt zum Bebauungsplan (Büro für Stadtplanung Dr.-Ing. W. Schwerdt, Stand: 06.03.2015)
- [8] „Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße in Dessau-Roßlau“ (VSC Halle GmbH, Dezember 2010 mit Aktualisierung im Februar 2012)
- [9] „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2011 – Juni 2011)

2. Angaben zum Planungsobjekt

Das B-Plan-Gebiet Nr. 147 befindet sich im Oberzentrum Dessau-Roßlau im Nordosten des Stadtteils Dessau. Es wird begrenzt im Norden durch die (verlängerte) Karlstraße im Osten durch die Straße Am Friedrichsgarten und im Westen durch die Schlachthofstraße.

Das Areal liegt am östlichen Rand eines Wohngebiets. Weiter östlich bis zur Mulde ist kaum mehr Bebauung vorhanden. Derzeit befinden sich auf dem Areal ein NETTO-Discounter und mehrere kleine Einzelhändler wie Bäcker, Fleischer, Blumenladen usw. In der 2. Änderung des B-Plans Nr. 147 ist die Vergrößerung des NETTO-Discounters um 400m² Verkaufsfläche und die Errichtung eines EDEKA-Marktes (Vollsortimenter) mit 1.850m² Verkaufsfläche vorgesehen. Neben der bestehenden Anbindung des Areals an die (verlängerte) Karlstraße ist eine weitere Anbindung an die Straße Am Friedrichsgarten vorgesehen.

Abb. 1: Lage des B-Plan-Gebietes Nr. 147

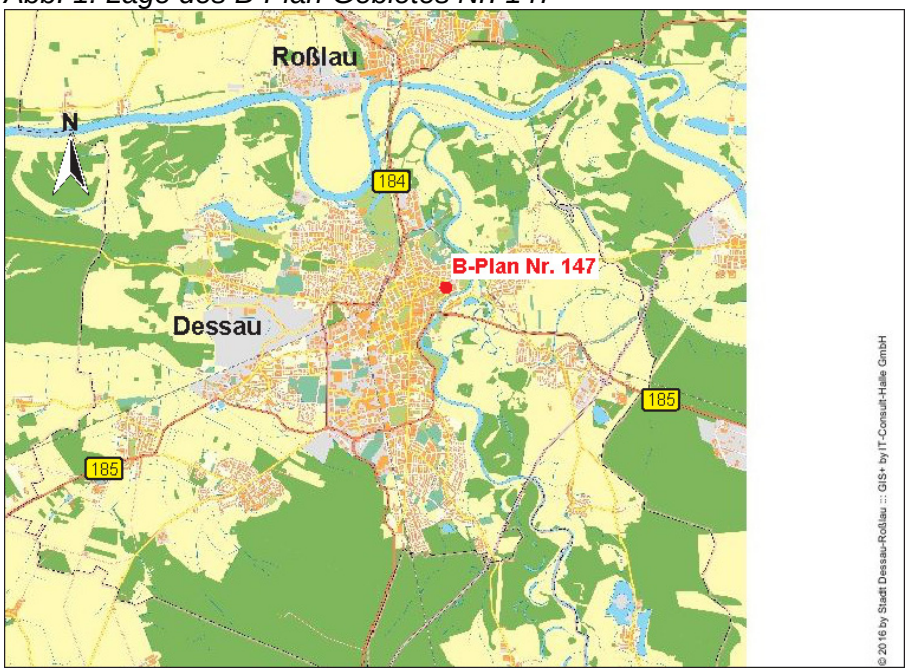
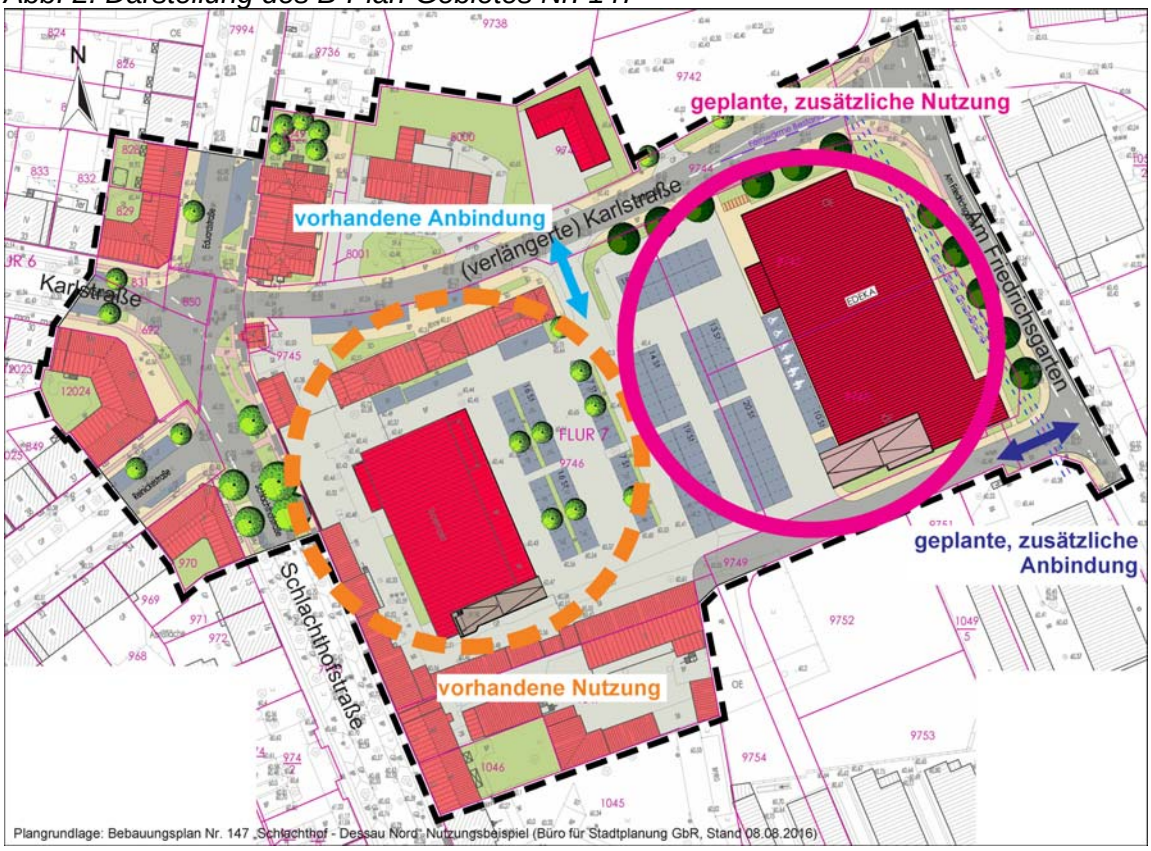
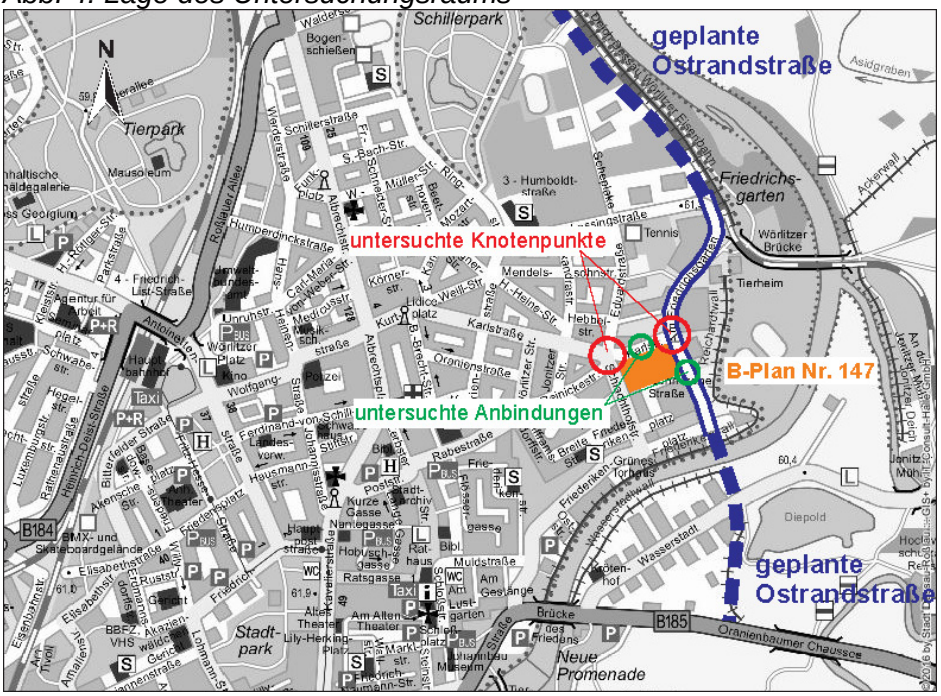


Abb. 2: Darstellung des B-Plan-Gebietes Nr. 147



Die Straße Am Friedrichsgarten, die derzeit nur als Erschließungsstraße für den Anliegerverkehr in diesem Bereich fungiert, ist Teil der geplanten Ostrandstraße – einer regional bedeutenden Verbindungstrasse zwischen den Bundesstraßen 184 (in der Nord-Süd-Achse der Stadt) und 185 (Ost-West-Relation). Mit deren Verkehrsfreigabe wird eine deutliche Verlagerung der Verkehrsströme im Stadtgebiet Dessau-Roßlaus einhergehen.

Abb. 4: Lage des Untersuchungsraums



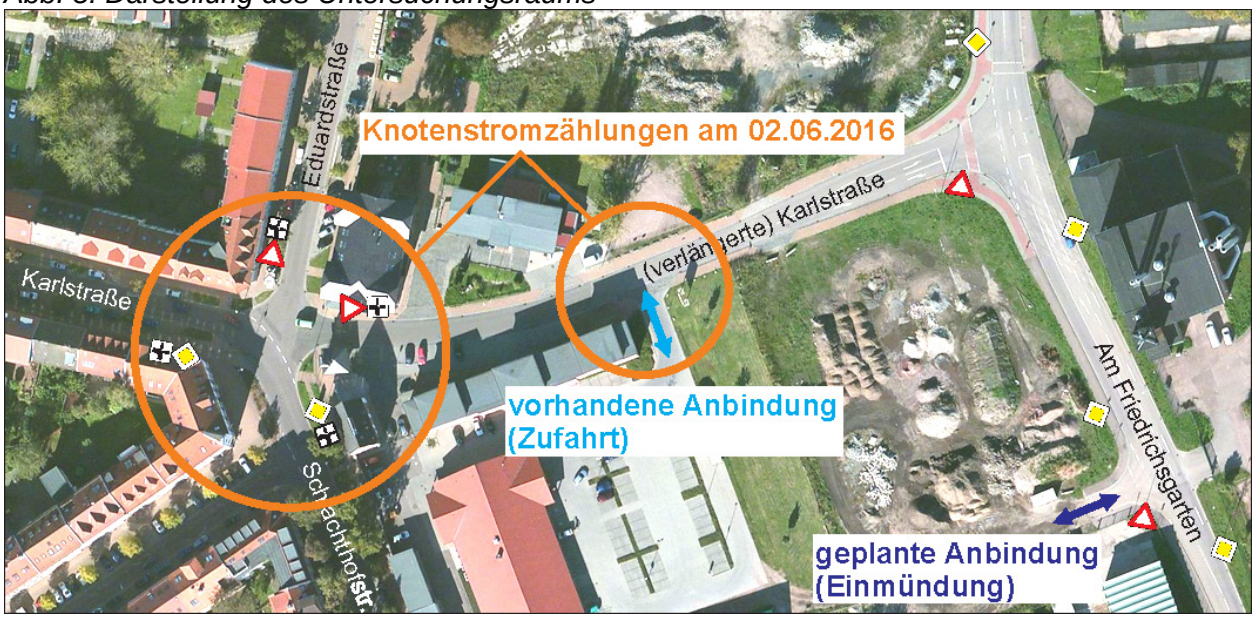
Derzeit wird das Areal des B-Plan-Gebietes Nr. 147 vor allem über die Karlstraße erreicht, welche auch eine zentrale Sammelfunktion für das umgebende Wohngebiet aufweist.

Mit Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße wird zwar auch die Erreichbarkeit des B-Plan-Gebietes Nr. 147 von Osten aus verbessert, jedoch führt der Ringschluss des Dessauer Tangentensystems hier durch nicht so stark durch Wohnbebauung geprägte Gebiete, so dass ein erheblicher Kundenzuwachs aus dieser Richtung nicht zu erwarten sein wird.

3. Ermittlung der Verkehrszahlenbasis

Die für die verkehrstechnischen Berechnungen erforderliche Verkehrszahlenbasis setzt sich zusammen aus der vorhandenen Fahrzeugbelastung (Grundverkehr) als Analyse- und Prognosebelastung sowie der zusätzlichen Kfz-Belastung durch die Erweiterung bzw. Ergänzung der Einzelhandelsflächen auf dem B-Plan-Gebiet Nr. 147 (induzierter Verkehr). Für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit und die Berechnung der Verkehrsqualität ist dabei nur die sogenannte Spitzenstunde (Tageshöchstbelastung über 60 Minuten) relevant.

Abb. 5: Darstellung des Untersuchungsraums



3.1 Grundverkehr Analysebelastung 2015/16

Die Analysebelastung 2015/16 wurde im Rahmen einer Kurzzeitzählung am Donnerstag, 02.06.2016 in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr an den Knotenpunkten

- Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße sowie
- (verlängerte) Karlstraße/ Zufahrt NETTO entnommen.

erhoben, wobei an der Zufahrt NETTO nur die ein- und ausfahrenden Ströme erfasst wurden und nicht der durchgehende Verkehr auf der (verlängerten) Karlstraße. Erfasst wurden folgende Fahrzeugklassen:

- Personenkraftwagen
- Lieferfahrzeuge (einschließlich Schwerverkehr bis ca. 2,8t)
- Lastkraftwagen (ab ca. 3,5t)
- Last- und Sattelzüge
- Busse
- Krafträder
- Radfahrer (auf der Fahrbahn)

Die Auswertung erfolgte in Viertelstundenintervallen. Der Schwerverkehrsanteil setzt sich aus den Fahrzeugklassen Lastkraftwagen, Last- und Sattelzüge sowie Busse zusammen.[3]

(siehe dazu auch Anlage 3)

3.1.1 Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße

An dem vierarmigen, unsignalisierten Knotenpunkt wurden im 4-Stunden-Zählintervall insgesamt 2.899 Kraftfahrzeuge und 113 Radfahrer erfasst. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1,1%.

Die verkehrliche Spitzenstunde (Nachmittagsspitze) liegt in der Zeit von 15:45 bis 16:45 Uhr und weist 822 Kraftfahrzeuge und 39 Radfahrer aus. Hier liegt der Schwerverkehrsanteil bei 1,0%.

Mehr als 80% aller Fahrzeuge verkehren in der Verbindung Karlstraße – Schlachthofstraße. In dieser Relation ist eine sogenannte abknickende Vorfahrtstraße ausgewiesen. Die Zufahrten Eduardstraße und (verlängerte) Karlstraße sind wartepflichtig.

3.1.2 (verlängerte) Karlstraße/ Zufahrt NETTO

Die Zufahrt zum bestehenden NETTO-Markt und den angrenzenden Kleingeschäften einschließlich eines Getränkemarktes befindet sich an der (verlängerten) Karlstraße zwischen Schlachthofstraße und Am Friedrichsgarten und ist als Grundstückszufahrt ausgebildet.

Im Rahmen der Zählung wurden nur in die Zufahrt einfahrende und aus der Zufahrt ausfahrende Fahrzeuge erfasst, nicht jedoch der durchgehende Verkehr im Zuge der (verlängerten Karlstraße).

Innerhalb des 4-Stunden-Zählintervalls haben insgesamt 385 Kraftfahrzeuge die Zufahrt passiert, darunter zwei Lkw (Schwerverkehrsanteil = 0,5%). Außerdem wurden 54 Radfahrer gezählt.

Die verkehrliche Spitzenstunde (Nachmittagsspitze) liegt in der Zeit von 15:00 bis 16:00 Uhr und weist 132 Kraftfahrzeuge aus, darunter zwei Lkw (Schwerverkehrsanteil = 1,5%). Hier wurden 24 Radfahrer erfasst.

Der Vergleichbarkeit halber und auch um einen Worst Case der Verkehrsbelastung durch das B-Plan-gebiet Nr. 147 abbilden zu können, wird die hier ermittelte Spitzenstunde (15:00 – 16:00 Uhr) auf die am Knotenpunkt gezählte Spitzenstunde (15:45 – 16:45 Uhr) gelegt.

3.2 Grundverkehr Prognosebelastung 2030

Entsprechend einer Festlegung durch den Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt [Hauptniederlassung Magdeburg, März 2009] „können die Prognosewerte 2025 infolge der gegenläufig prognostizierten Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs den Prognosewerten 2015 gleichgesetzt werden, da hier von einer Stagnation der verkehrlichen Entwicklung gesprochen werden kann. Die geringfügigen Erhöhungen im Güterverkehr sind zu vernachlässigen."

Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen in 2016 können der Trendprognose 2015 gleichgesetzt werden, so dass entsprechend des vorhergehenden Absatzes auch vor dem Prognosehorizont 2025 mit den aktuellen Analysewerten (2016) für die Grundbelastung gerechnet werden kann. Diese „Nullentwicklung" kann auch vor dem Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden, da die aktuelle „Verkehrsverflechtungsprognose 2030" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur demografisch bedingt von einem weiteren Rückgang des regionalen Quell-, Ziel- und Binnenverkehrsaufkommens der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau bei nahezu gleichbleibendem Pkw-Bestand ausgeht[9].

Die Spitzenstundenbelastungen im unveränderten Bestandsnetz werden vor dem Prognosehorizont 2030 somit als Analysebelastungen 2015/16 geführt.

Daneben gibt es eine veränderte Netzvariante, die in der „3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau"[4] die Schließung des bereits in weiten Teilen vorhandenen Dessauer Tangentensystems durch den Bau der sogenannten Ostrandstraße vor dem Progno-

sehorizont 2015 bzw. 2025 vorgesehen ist. Teil der Ostrandstraße wird dabei die bereits bestehende Trasse Am Friedrichsgarten sein, die zu beiden Seiten verlängert und an die B 184 und die B 185 angeschlossen wird. Im Rahmen einer „Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße“[8] wurden hierzu bereits Belastungszahlen für die Spitzenstunde veröffentlicht, die im Weiteren zu verwenden sind.

Die Spitzenstundenbelastungen im um die Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße erweiterten Netz werden somit als Prognosebelastungen 2030 geführt.

3.3 induzierter Verkehr „Schlachthof – Dessau Nord“

Die Ermittlung der zu erwartenden, zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch das B-Plan-Gebiet Nr. 147 erfolgt nur für die Erweiterung des bestehenden NETTO-Marktes und den Neubau des EDEKA-Marktes nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen"[1] (siehe Anlage Blatt 1.1). Die bestehenden Nutzungen sind bereits in den gezählten Verkehrsbelastungen und in den prognostischen Belastungen des Verkehrsentwicklungsplans[4] enthalten.

Grundlagen für die Berechnung des induzierten Verkehrs sind die Angaben zur Größe und Nutzungsart der geplanten Handelsflächen (hier vor allem die Verkaufsflächen) im Bestand und in der Planung durch den Investor[5].

Bei der Parameterwahl für die Berechnung der Verkehrsmengen wird ein Bezug zum Bestand dahingehend geschlossen, dass für die vorhandenen Einzelhandelsflächen die Berechnung auf die gezählten Verkehrsbelastungen „geeicht“ werden. Hier ist es vorrangig der Parameter „Kunden pro 100m² Verkaufsfläche“ der als Stellschraube verwendet und für die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen durch die Erweiterung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 übernommen wird (siehe Anlage Blatt 1.2).

Die Spitzenstundenanteile werden für die jeweilige Nutzungsart (klein- oder großflächiger Einzelhandel) aus dem jeweils höheren Wert der Stundengruppe 15:00 bis 16:00 Uhr und 16:00 bis 17:00 Uhr ermittelt, um die verkehrlichen Spitzen sowohl des Einkaufsverkehrs (gezählt an der NETTO-Zufahrt)[3] als auch des Grundverkehrs (gezählt am Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße)[3] zu berücksichtigen.

Die so ermittelten induzierten Belastungen durch den Quell- und den Zielverkehr ergeben sich wie folgt:

Tab. 1: Ermittlung induzierter Verkehr B-Plan Nr. 147

	Quellverkehr	**davon SV***	**Zielverkehr**	**davon SV***
Spitzenstunde	67 Kfz/h	0 Kfz/h	73 Kfz/h	0 Kfz/h
Tagesverkehr	704 Kfz/24h	4 Kfz/24h	704 Kfz/24h	4 Kfz/24h

* SV = Schwerverkehr (Lkw, Lastzug und Bus)

3.4 Verkehrsverteilung

Die Verkehrsverteilung aus dem und in das B-Plan-Gebiet Nr. 147 wird in Anlehnung an die Bestandsverteilung übernommen, da die zusätzlich geplanten Handelsflächen über ein vergleichbares Einzugsgebiet verfügen werden. Entsprechend Abschnitt 3.1.2 – Knotenstromzählung Zufahrt NETTO – verkehren zurzeit etwa 80% der Fahrzeuge in und aus Richtung Westen (angrenzendes Wohngebiet) und nur etwa 20% in und aus Richtung Osten über die Straße Am Friedrichsgarten.

Mit der Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße im Prognoseszenario 2030 wird es voraussichtlich nur eine geringfügige Änderung der Verkehrsverteilung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 geben, da

die Ostrandstraße eher dem regionalen Verkehr dient und nicht unbedingt das Einzugsgebiet der Einkaufsmärkte tangiert.

Die Verteilung des induzierten Verkehrs – die jedoch in jedem Fall die zusätzliche Anbindung an die Straße Am Friedrichsgarten berücksichtigt – ergibt sich somit zu 75% in westliche Richtungen über die (verlängerte) Karlstraße, wobei am Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße eine weitere Aufteilung zu zwei Dritteln über die Karlstraße und je einem Sechstel über die Schlachthofstraße und die Eduardstraße erfolgt. In östliche Richtungen wird zu je 5% die Anbindung über die (verlängerte) Karlstraße in östliche Richtung und über die neue Anbindung an die Ostrandstraße in nördliche Richtung genommen. 15% fließen über die Ostrandstraße in südliche Richtung ab (siehe Abbildung 6). Obwohl es in der Praxis eher unwahrscheinlich sein wird, dass Fahrzeuge in Richtung Süden über die Anbindung (verlängerte) Karlstraße ausfahren und weiter am Knotenpunkt Am Friedrichsgarten nach rechts abbiegen, wird diese Relation der Vollständigkeit halber mit dargestellt. Auch das Linksab- bzw. -einbiegen an der zusätzlichen Anbindung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 in die Straße Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) wird im Weiteren noch zu prüfen sein. Um alle Abbiegerelationen mit Belastungen zu versehen, die im Eventualfall Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der betreffenden Ströme ausweisen, wird jedoch zunächst nicht von einer Restriktion bezüglich des Ein- und Abbiegens ausgegangen (siehe auch Abschnitt 4.2).

Abb. 6: Verkehrsverteilung B-Plan-Gebiet Nr. 147

3.5 Belastungsszenarien

Zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte werden nun insgesamt vier Belastungsszenarien – jeweils zu den bewertungsrelevanten Spitzenstunden – betrachtet:

- Analyse 2015/16 – Spitzenstunde (Grundbelastung)
- Analyse 2015/16 – Spitzenstunde + induzierte (zusätzl.) Verkehrsbelastung B-Plan Nr. 147
- Prognose 2030 – Spitzenstunde (Grundbelastung)
- Prognose 2030 – Spitzenstunde + induzierte (zusätzl.) Verkehrsbelastung B-Plan Nr. 147

4. Leistungsfähigkeitsermittlung

Die Leistungsfähigkeitsermittlung erfolgt anhand der unter Abschnitt 3 zusammen gestellten Belastungszahlen und gemäß den Vorgaben für Berechnungen zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit signalisierter und unsignalisierter Knotenpunkte nach HBS 2015[2] (Erläuterungen dazu in der Anlage Blatt 2.0.1 und 2.0.2).

4.1 Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße

- siehe dazu Anlage Blatt 2.1.0 bis Blatt 2.1.6.2 -

Der unsignalisierte, vierarmige Knotenpunkt wird derzeit als sogenannte abknickende Vorfahrtstraße geregelt – die Hauptrichtung liegt in der Relation (westliche) Karlstraße – Schlachthofstraße.

Da es nach dem aktuellen HBS 2015[2] kein standardisiertes Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Berechnung der Verkehrsqualität für eine abknickende Vorfahrtstraße gibt, wird ansatzweise nach dem alten HBS-Stand 2010 verfahren. Hier ist im Bestand mit der Analysebelastung 2015/16 zur verkehrlichen Spitzenstunde eine gute Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe B mit mittleren Wartezeiten unter 15 Sekunden nachweisbar. Mit dem zusätzlichen Verkehr durch das B-Plan-Gebiet erhöht sich die Wartezeit in den untergeordneten Zufahrten auf fast 18 Sekunden (Qualitätsstufe B), da die abknickende Vorfahrtregelung dazu führt, dass die Fahrzeuge in der Zufahrt verlängerte Karlstraße allen anderen Strömen die Vorfahrt zu gewähren haben.

Vor dem Prognosehorizont 2030 verändern sich die Verkehrsströme durch die Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße. Die derzeit zu beobachtende Umfahrung des Zentrums durch die Schlachthofstraße und die Karlstraße entfällt – die Verkehrsnachfrage in und aus Richtung Zentrum und Wohngebiet führt nun an diesem Knoten über die (verlängerte) Karlstraße von und zur Straße Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße).

Die aktuell abknickende Vorfahrtregelung wird auch der neuen Verkehrssituation gerecht. In der untergeordneten Zufahrt (verlängerte) Karlstraße steigen aufgrund der großen Anzahl an Fahrzeugen die mittleren Wartezeiten auf 15 bis fast 20 Sekunden, was aber immer noch der Qualitätsstufe B entspricht. Mit dem zusätzlichen Verkehr durch das B-Plan-Gebiet erhöht sich die Wartezeit bis zu 25 Sekunden, was dann nur noch der Qualitätsstufe C entspricht.

Eine Rechts-vor-Links-Regelung würde an diesem Knoten nicht ausreichend leistungsfähig sein. Die mittleren Wartezeiten lägen bei über 30 Sekunden – mit dem induzierten Verkehr des B-Plan-Gebietes Nr. 147 bei mehr als 40 Sekunden, was dann nur noch der Qualitätsstufe F nach „HBS[2] für Rechts-vor-Links geregelte Knotenpunkte“ entspräche.

Würde mit der Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße die Vorfahrtregelung im Zuge der Karlstraße – (verlängerten) Karlstraße angeordnet, wäre der in dieser Form unsignalisierte Knotenpunkt zur verkehrlichen Spitzenstunde vor dem Prognosehorizont 2030 mit mittleren Wartezeiten unter 20 Sekunden in der Qualitätsstufe B und mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch das B-Plan-Gebiet Nr. 147 mit mittleren Wartezeiten bis 30 Sekunden in der Qualitätsstufe D leistungsfähig.

4.2 Knotenpunkt Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße

- siehe dazu Anlage Blatt 2.2.0 bis Blatt 2.2.5.4 -

Der unsignalisierte, dreiarmige Knotenpunkt wird derzeit mit Vorfahrt im Zuge der Straße Am Friedrichsgarten geregelt.

Die zur Bewertung des Knotenpunktes heran gezogene Bewertungsbelastung ergibt sich aus Zu- und Abfahrtsbelastungen der (verlängerten) Karlstraße – unter Berücksichtigung der Zu- und Abflüsse über die Zufahrt NETTO. Die Belastung der Straße Am Friedrichsgarten wird aufgrund seiner geringen Bedeutung mit 15 Kfz/h je Richtung abgeschätzt. Die Verteilung der Verkehre erfolgt zu beiden Richtungen jeweils zu 50%.

Im Bestand ist mit der so zusammengestellten Analysebelastung 2015/16 eine sehr gute Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe A mit mittleren Wartezeiten unter 5 Sekunden nachweisbar. Mit dem zusätzlichen Verkehr durch das B-Plan-Gebiet erhöht sich die Wartezeit in den untergeordneten Zufahrten nicht signifikant, da durch die zusätzliche Anbindung an die Straße Am Friedrichsgarten insgesamt (wenn auch nur unbedeutend) weniger Fahrzeuge über den Knotenpunkt verkehren.

Vor dem Prognosehorizont 2030 verändern sich die Verkehrsströme durch die Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße. Die unsignalisierte Vorfahrtregelung wird der neuen Verkehrssituation nicht mehr gerecht. In der untergeordneten Zufahrt (verlängerte) Karlstraße steigen aufgrund der großen Verkehrsbelastung der Straße Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) die mittleren Wartezeiten auf etwa 75 Sekunden, was der Qualitätsstufe E entspricht. Mit dem zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes Nr. 147 erhöht sich die Wartezeit in den untergeordneten Zufahrten nicht signifikant, da durch dessen zusätzliche Anbindung an die Straße Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) insgesamt (wenn auch nur unbedeutend) weniger Fahrzeuge über den Knotenpunkt verkehren.

In den Planungen zur Ostrandstraße ist aufgrund der zu erwartenden Belastungszahlen bereits die Signalisierung des Knotenpunktes vorgesehen. Die Bewertung eines beispielhaften Signalzeitenplans aus der „Verkehrstechnischen Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße[8]“ ergibt eine gute Leistungsfähigkeit der Anlage zur Spitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von unter 35 Sekunden, was der Qualitätsstufe B entspricht. Der Rückstau von Linksabbiegern aus der südlichen Zufahrt Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) beträgt etwa 86 Meter und liegt damit über der Länge des vorhandenen Linksabbiegestreifens von etwa 70 Meter. Sollte das Linksabbiegen aus Am Friedrichsgarten in die geplante Anbindung an das B-Plan-Gebiet Nr. 147 untersagt werden, wäre in der südlichen Zufahrt zur LSA mit bis zu weiteren 15 Fahrzeugen in der Spitzenstunde zu rechnen, so dass sich der Rückstau ggf. um eine weitere Fahrzeuglänge erhöhen könnte.

Da jedoch auch eine Koordinierung der neu zu errichtenden Signalanlagen im Zuge der Ostrandstraße geplant ist, könnte eine entsprechende Steuerung zu einem koordinierten Abfluss der im Pulk eintreffenden Linksabbieger führen, was den zu erwartenden Rückstau kurz hielte. Hierzu wären zwingend detaillierte Untersuchungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Koordinierung und der Rückstaulängen auf Abbiegestreifen durchzuführen.

4.3 Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße

- siehe dazu Anlage Blatt 2.3.0 bis Blatt 2.3.4.2 -

Die Anbindung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 mit dem vorhandenen NETTO-Markt führt derzeit auf die (verlängerte) Karlstraße und ist als Grundstückszufahrt über den Gehweg ausgebaut. In der Leistungsfähigkeitsermittlung wird daher von einer unsignalisierten Einmündung ausgegangen, in der für die wartepflichtige Zufahrt eine Verhalten gemäß Zeichen 206 nach StVO (Halt! Vorfahrt beachten) zu erwarten ist. Die Bewertungsbelastung ergibt sich aus den Ergebnissen der Zählung der Zufahrtsströme und der Belastung auf der (verlängerten) Karlstraße als zu- und abfließende Ströme vom und zum Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße.

Im Bestand ist mit der so zusammengestellten Analysebelastung 2015/16 eine sehr gute Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe A mit mittleren Wartezeiten unter 5 Sekunden nachweisbar. Mit dem zusätzlichen Verkehr durch das B-Plan-Gebiet Nr. 147 erhöht sich die Wartezeit in der Zufahrt geringfügig auf über 5 Sekunden, was jedoch weiterhin der Qualitätsstufe A entspricht.

Vor dem Prognosehorizont 2030 tritt eine deutliche Erhöhung der Belastung der (verlängerten) Karlstraße durch die Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße ein. In der Zufahrt zum B-Plan-Gebiet Nr. 147 steigen die mittleren Wartezeiten – vor allem für Linkseinbieger – auf etwas mehr als 11 Sekunden, was dann der Qualitätsstufe B entspricht. Mit dem zusätzlichen Verkehr durch das B-Plan-Gebiet Nr. 147 erhöht sich die Wartezeit in der Zufahrt geringfügig auf knapp 15 Sekunden, was jedoch weiterhin der Qualitätsstufe B entspricht.

4.4 Anbindung B-Plan-Gebiet Nr. 147 an Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)

- siehe dazu Anlage Blatt 2.4.0 bis Blatt 2.4.2.2 -

Mit der Erweiterung des B-Plan-Gebietes Nr. 147 ist eine zusätzliche Anbindung über eine vorhandene Einmündung in die Straße Am Friedrichsgarten vorgesehen. Da hier derzeit keine Fahrzeuge verkehren, erfolgt der Leistungsfähigkeitsnachweis nur für die Fälle mit dem zusätzlichen Verkehr durch das erweiterte B-Plan-Gebiet. Die bewertungsrelevante Belastung zur Spitzenstunde setzt sich zusammen aus einer Grundbelastung der Straße Am Friedrichsgarten (Annahme einer geringen Belastung durch Anlieger) bzw. der Ostrandstraße (Verkehrsbelastung aus „Verkehrstechnischen Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße[8]“) sowie des induzierten Verkehrs aus dem B-Plan-Gebiet Nr. 147 (siehe Abschnitt 3.4).

Für die Analysebelastung 2015/16 mit dem induzierten Verkehr durch das B-Plan-Gebiet Nr. 147 ergibt sich eine sehr gute Leistungsfähigkeit mit mittleren Wartezeiten in der Zufahrt von unter 5 Sekunden, was der Qualitätsstufe A entspricht.

Vor dem Prognosehorizont 2030 ist mit einer starken Belastung der Ostrandstraße als regionale Verbindungstrasse zu rechnen, weshalb die mittleren Wartezeiten – vor allem für Linkseinbieger – auf über 25 Sekunden ansteigen (Qualitätsstufe C). Dies entspricht zwar noch immer einer ausreichenden Leistungsfähigkeit. Der Rückstau in der südlichen Zufahrt Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) hinter wartenden Linksabbiegern wächst jedoch bis auf 46 Meter an, was die geplante Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Ostrandstraße erheblich beeinträchtigen würde.

Aus diesem Grund und auch in Bezug auf eine große Auslastung des Linksabbiegestreifens der benachbarten Signalanlage an der Einmündung zur (verlängerten) Karlstraße, die ggf. ein Einbiegen nach Norden erschwert, sollte die Zufahrt nur nach dem Prinzip „Rechts-rein-rechts-raus“ betrieben werden.

5. Bewertung der Ergebnisse

Mit der Änderung des Bebauungsplans Nr. 147 durch die Erweiterung des vorhandenen NETTO-Discounters und den Neubau eines EDEKA-Vollsortimenters wird sich das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Areals etwa verdoppeln. Obwohl eine zweite Anbindung an die Straße Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) vorgesehen ist, werden die meisten Kunden und Besucher der Einkaufsmärkte weiterhin in und aus westlichen Richtungen über die Anbindung zur (verlängerten) Karlstraße verkehren.

Daran wird sich auch prognostisch voraussichtlich nicht viel ändern, wenn mit Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße eine erhebliche Umverteilung der durchgehenden Verkehrsströme im Stadtgebiet Dessaus erfolgt. Das Einzugsgebiet der Märkte wird sich wahrscheinlich nicht entscheidend ändern, so dass weiterhin die (verlängerte) Karlstraße als vorrangige Anbindungstrasse fungiert.

Beide Anbindungen des B-Plan-Gebietes Nr. 147 sind in den betrachteten Belastungsszenarien (mit und ohne Ostrandstraße) in guter bis ausreichender Form leistungsfähig. Für die Anbindung (verlängerte) Karlstraße bestehen noch deutliche Kapazitätsreserven, an der Ostrandstraße wird das prognostisch stark erhöhte Verkehrsaufkommen für längere Wartezeiten bei Linkseinbiegern sorgen. Da außerdem der durchgehende Verkehr auf der Straße Am Friedrichsgarten hinter wartenden Linksabbiegern in das B-Plan-Gebiet Nr. 147 einen erheblichen Rückstau verursachen und aufgrund eines möglicherweise stark ausgelasteten Linksabbiegestreifens in der Zufahrt Am Friedrichsgarten zur Signalanlage vor der Einmündung (verlängerte) Karlstraße das Linkseinbiegen aus der Anbindung vom B-Plan-gebiet Nr. 147 erschwert werden könnte, wird empfohlen, die Anbindung nur nach dem Prinzip „Rechts-rein-rechts-raus“ zu betreiben.

Am Knotenpunkt Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße, der derzeit mit einer abknickenden Vorfahrtstraße im Zuge der Schlachthofstraße – Karlstraße geregelt wird, ist im Bestand und mit der induzierten Belastung des B-Plan-Gebietes eine gute Verkehrsqualität nachweisbar. Auch nach der Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße könnte die Kreuzung in dieser Form geregelt werden, jedoch sinkt die Verkehrsqualität auf die Stufe C. Eine Recht-vor-Links-Regelung wäre hingegen nicht leistungsfähig. Wird eine durchgehende Vorfahrtstraße im Zuge der Karlstraße – (verlängerte) Karlstraße ausgewiesen, so wäre diese auch unter den zusätzlichen Verkehrsbelastungen des B-Plan-Gebietes Nr. 147 noch in ausreichender Verkehrsqualität der Stufe D leistungsfähig.

Der Knotenpunkt Am Friedrichsgarten/ (verlängerte) Karlstraße ist im Bestand aufgrund der geringen Grund- und induzierten Verkehrsbelastung unsignalisiert in sehr guter Verkehrsqualität regelbar. Mit Verkehrsfreigabe der Ostrandstraße wird diese Trasse jedoch so stark belastet, dass zur Bedienung der untergeordneten Verkehrsströme (sowie zur Sicherung querende Fußgänger und Radfahrer) eine Signalanlage vorzusehen ist. Dies ist bereits Teil der „Verkehrstechnischen Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße[8]“ und auch mit dem zusätzlichen Verkehr des B-Plan-Gebietes Nr. 147 in guter Verkehrsqualität leistungsfähig. Allerdings liegt der zu erwartende Rückstau von Linksabbiegern aus der südlichen Zufahrt Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße) mit etwa 86 Meter über der Länge des vorhandenen Linksabbiegestreifens von etwa 70 Meter. Sollte zudem das Linksabbiegen aus Am Friedrichsgarten in die geplante Anbindung an das B-Plan-Gebiet Nr. 147 untersagt werden, könnte sich der Rückstau ggf. um eine weitere Fahrzeuglänge erhöhen.

Hier wäre im Weiteren zu untersuchen, ob im Rahmen der geplanten Koordinierung der Signalanlagen im Zuge der Ostrandstraße sichergestellt werden kann, dass der vorhandene Stauraum für Linksabbieger in den beschriebenen Fällen ausreicht. Anderenfalls wären die entsprechenden baulichen Maßnahmen zur Sicherung des ungehinderten Abflusses des durchgehenden Verkehrs auf der Ostrandstraße vorzusehen.

Insgesamt lässt sich mit den benannten Maßnahmen jedoch eine Hohe Kapazitätsreserve der Verkehrsanlagen um das B-Plan-Gebiet Nr. 147 erreichen, die deutliche Abweichungen im ermittelten, induzierten Verkehrsaufkommen oder der angenommenen Verkehrsverteilung an den betrachteten Verkehrsanlagen kompensieren könnte.

Halle (Saale), 30.11.2016

Dipl.-Ing. Lena Tröllsch

- Bearbeiterin -

ANLAGEN

Stand 28.04.2016 und 30.11.2016

ANLAGE 1

Ermittlung induzierter Verkehr

Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens für das B-Plan-Gebiet Nr. 147

Aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" {Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV - Ausg. 2006}[1]

kursiv = Quellenangabe bzw. Parameterspannbreite aus Berechnungsgrundlage (HSVG[1])

Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Beschäftigte

Nutzung	Gewerbeart	Verkaufs- = Geschoss-fläche in m²	Beschäftigte pro 100m² Geschossfläche	Gesamtzahl Beschäftigte	Pkw-Nutzungsgrad	Pkw-Besetzungsgrad	Anwesenheits-faktor	Wegehäufigkeit	Pkw-Fahrten/ Tag	induzierter Verkehr des B-Plan-Gebiets	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*
			Verbrauchermarkt = 1,0 - 1,4 (Mittelwert) *Discounter = 0,7 - 1,1 (Mittelwert)*			*1,1*	*0,8 - 0,9*	2,0 - 2,5 Wege pro Beschäftigtem		*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*13,75%*	*1,75%*
Verbauchermarkt EDEKA	*großflächiger Einzelhandel*	1.850	1,2	22	0,75	1,1	0,85	2,25	29	15	2	0
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	400	0,9	4	0,75	1,1	0,85	2,25	5	3	0	0
Gesamt Beschäftigtenverkehr		**2.250**		**26**					**34**	**18**	**2**	**0**

Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Kunden/ Besucher

Nutzung	Gewerbeart	Verkaufs- = Geschoss-fläche in m²	Kunden pro 100m² Geschossfläche	Gesamtzahl Kunden/ Besucher	Pkw-Nutzungsgrad	Pkw-Besetzungsgrad	Wegehäufigkeit	Kopplungs- und Mitnahme-effekte	Pkw-Fahrten/ Tag	induzierter Verkehr des B-Plan-Gebiets	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*
			Verbrauchermarkt = 40 - 60 (45**) ***Discounter = 130 - 250 (145**)***			*1,2 - 1,6*	*2,0*	*verbleibender Origniärverkehr*		*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*großfl. Einzelh. = 8,40%* *kleinfl. Einzelh. = 11,07%*	*großfl. Einzelh. = 9,65%* *kleinfl. Einzelh. = 12,32%*
Verbauchermarkt EDEKA	*großflächiger Einzelhandel*	1.850	**45**	833	0,75	1,4	2,0	90%	803	402	34	39
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	400	**145**	580	0,75	1,4	2,0	90%	559	280	31	34
Gesamt Kunden-/ Besucherverkehr		**2.250**		**1.413**					**1.362**	**682**	**65**	**73**

Ermittlung Wirtschaftsverkehr (von außen eingetragen)

Nutzung	Gewerbeart	Anteil Wirtschafts-verkehr	Anzahl Beschäftigten-wege	Anzahl Fahrten Wirtschaftsverkehr/Tag	induzierter Wirtschaftsverkehr B-Plan-Gebiet	davon SV-Fahrten	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon SV-Fahrten	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*	davon SV-Fahrten
		5% - 30% der Beschäftigten-wege			*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*über 50% (hier 100%)*	*8,75%*	*100%*	*7,75%*	*100%*
Verbauchermarkt EDEKA	*großflächiger Einzelhandel*	17,5%	29	5	3	3	0	0	0	0
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	17,5%	5	1	1	1	0	0	0	0
Gesamt Wirtschaftsverkehr				**6**	**4**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**

Gesamtverkehrsaufkommen des B-Plan-Gebietes Nr. 147

	Quellverkehr aus B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge	Zielverkehr ins B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge
Spitzenstunde	**67**	**0**	**73**	**0**
Tagesverkehr	704	4	704	4

* Spitzenstunde laut Verkehrszählung in der Zufahrt NETTO = 15:00 - 16:00 Uhr - für den KP Karlstraße/ Schlachthofstraße = 15:45 - 16:45 Uhr
Die Anteile der Spitzenstunde am Tagesverkehr werden daher aus dem jeweiligen Maximalwert im Zeitraum 15:00 bis 17:00 Uhr für den Quell- und den Zielverkehr aus den beiden Kategorien "Beschäftigte" und "großflächiger Einzelhandel" bzw. "kleinflächiger Einzelhandel" sowie "Wirtschaftsverkehr" übernommen (siehe Tabelle 7.3 auf Seite 71 der "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens ..."[1])

** der relativ niedrige Faktor "Kunden pro 100m² Geschossfläche" ergibt sich aus einer vergleichenden Betrachtung mit dem Bestandsaufkommen (siehe Blatt 1.2)

Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens für das B-Plan-Gebiet Nr. 147

Aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" {Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV - Ausg. 2006}[1]

kursiv = Quellenangabe bzw. Parameterspannbreite aus Berechnungsgrundlage (HSVG [1])

Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Beschäftigte

Nutzung	Gewerbeart	Verkaufs- = Geschoss-fläche in m²	Beschäftigte pro 100m² Geschossfläche	Gesamtzahl Beschäftigte	Pkw-Nutzungsgrad	Pkw-Besetzungsgrad	Anwesenheits-faktor	Wegehäufigkeit	Pkw-Fahrten/ Tag	induzierter Verkehr des B-Plan-Gebiets	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*
			kleinfl. Einzelh. = 2,5 - 5,0 *Discounter = 0,7 - 1,1*			*1,1*	*0,8 - 0,9*	2,0 - 2,5 Wege pro Beschäftigtem		*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*11,75%*	*1,75%*
Bäcker, Fleischer, Blumenladen, Biomarkt und Fotogeschäft	*kleinflächiger Einzelhandel*	500	3,50	18	0,75	1,1	0,85	2,25	23	12	1	0
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	800	0,9	7	0,75	1,1	0,85	2,25	9	5	1	0
Gesamt Beschäftigtenverkehr				**25**					**32**	**17**	**2**	**0**

Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Kunden/ Besucher

Nutzung	Gewerbeart	Verkaufs- = Geschoss-fläche in m²	Kunden pro 100m² Geschossfläche	Gesamtzahl Kunden/ Besucher	Pkw-Nutzungsgrad	Pkw-Besetzungsgrad	Wegehäufigkeit	Kopplungs- und Mitnahme-effekte	Pkw-Fahrten/ Tag	induzierter Verkehr des B-Plan-Gebiets	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*
			Einkaufszentrum = 30 - 160 *Discounter = 130 - 250*			*1,2 - 1,6*	*2,0*	*verbleibender Origniärverkehr*		*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*11,07%*	*12,32%*
Bäcker, Fleischer, Blumenladen, Biomarkt und Fotogeschäft	*kleinflächiger Einzelhandel*	500	**40**	200	0,75	1,4	2,0	50%	107	54	6	7
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	800	**145**	1.160	0,75	1,4	2,0	90%	1.119	560	62	69
Gesamt Kunden-/ Besucherverkehr				**1.360**					**1.226**	**614**	**68**	**76**

Ermittlung Wirtschaftsverkehr (von außen eingetragen)

Nutzung	Gewerbeart	Anteil Wirtschafts-verkehr	Anzahl Beschäftigten-wege	Anzahl Fahrten Wirtschaftsverkehr/Tag	induzierter Wirtschaftsverkehr B-Plan-Gebiet	davon SV-Fahrten	davon Quellfahrten in der Spitzenstunde*	davon SV-Fahrten	davon Zielfahrten in der Spitzenstunde*	davon SV-Fahrten
		5% - 30% der Beschäftigten-wege			*Quell- bzw. Ziel-verkehr (jeweils 50%)*	*über 50% (hier 100%)*	*8,75%*	*100%*	*7,75%*	*100%*
Bäcker, Fleischer, Blumenladen, Biomarkt und Fotogeschäft	*kleinflächiger Einzelhandel*	20,0%	23	5	3	3	0	0	0	0
Discounter NETTO	*kleinflächiger Einzelhandel*	30,0%	9	3	2	2	0	0	0	0
Gesamt Wirtschaftsverkehr			**32**	**8**	**5**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**

Bestandsverkehrsaufkommen des NETTO-Discounters

	Quellverkehr aus B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge	Zielverkehr ins B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge
Spitzenstunde	70	0	76	0
Tagesverkehr	636	5	636	5

* Spitzenstunde laut Verkehrszählung in der Zufahrt NETTO = 15:00 - 16:00 Uhr - für den KP Karlstraße/ Schlachthofstraße = 15:45 - 16:45 Uhr
Die Anteile der Spitzenstunde am Tagesverkehr werden daher aus dem Maximalwert im Zeitraum 15:00 bis 17:00 Uhr für den Quell- und den Zielverkehr aus der Kategorie "Beschäftigte" bzw. "kleinflächiger Einzelhandel" sowie "Wirtschaftsverkehr" übernommen (siehe Tabelle 7.3 auf Seite 71 der "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens ..."[1])

Ergebnisse der Verkehrszählung in der Zufahrt zum NETTO-Discounter

	Quellverkehr aus B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge	Zielverkehr ins B-Plan-Geb.	davon SV-Fahrzeuge
Spitzenstunde	69	1	63	1
Tagesverkehr	675	5	593	5
Tagesverk. gemittelt	634	5	634	5

--> aus Knotenstromzählung vom 02.06.2016[3]
--> Hochrechnung der Werte nach HBS[2] aus Knotenstromzählung vom 02.06.2016[3]

Diff. Spitzenstd.	1,4%	-100%	20,6%	-100%
Diff. Tagesverk. gem.	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%

ANLAGE 2

Leistungsfähigkeitsbewertung nach HBS

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	mittlere Wartezeit w [s]
A	<= 10
B	<= 20
C	<= 30
D	<= 45
E	> 45
F	_ [1)]

[1)] Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt (q > C)

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten:

QSV A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen [1] mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr [2] mittlere Wartezeit t_w [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	≤ 100	≤ 60	≤ 85
F	– [3]	> 60	> 85 [4]

[1] Die Werte gelten auch für den ÖPNV, der durch eine verkehrsabhängige Steuerung priorisiert wird
[2] Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird
[3] Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt (q > C)
[4] Die Grenze zwischen QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA (2015) vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90s und der Mindestfreigabe von 5s

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:

Stufe A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

Stufe B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

Stufe C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

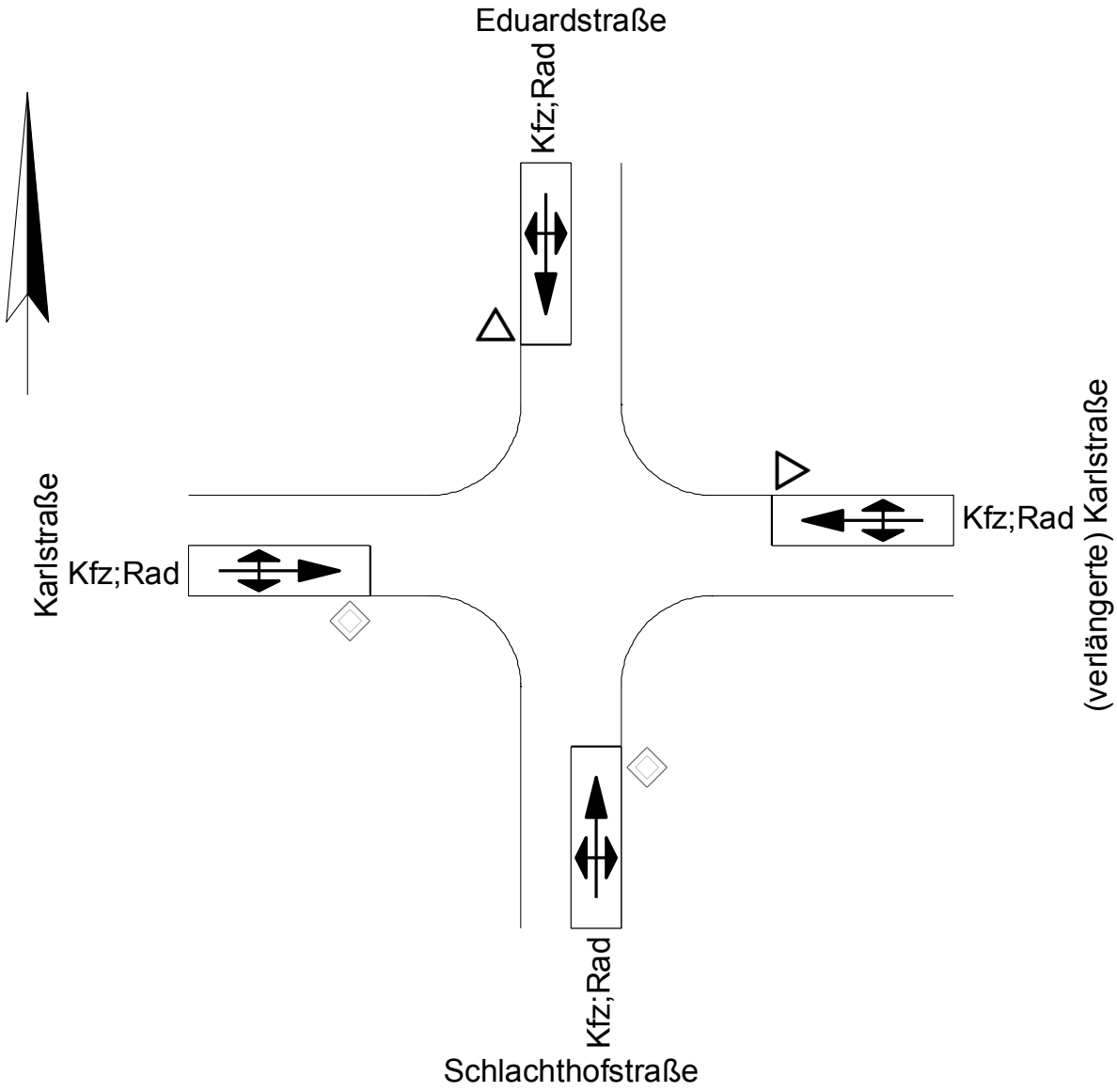
Stufe D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

Stufe E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

Stufe F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

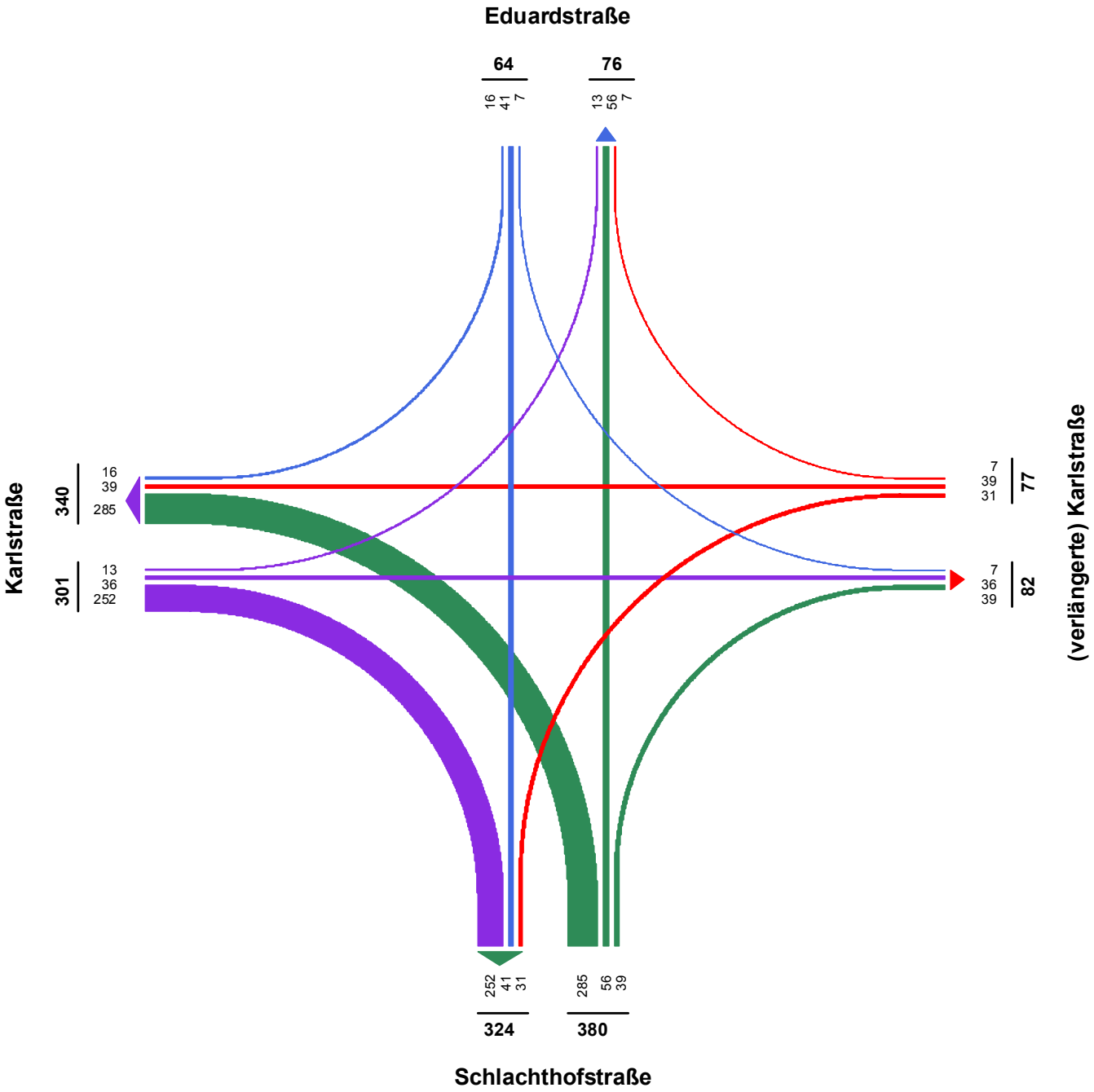
Knotendaten - abkickende Vorfahrtstraße

LISA+



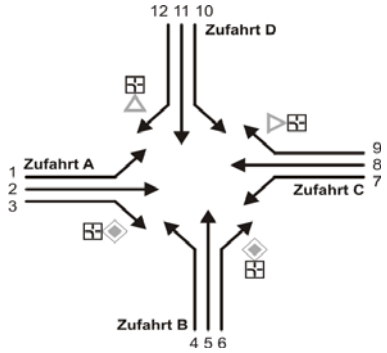
Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schalchthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.0

Analyse 2015/16 - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.1.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse 2015/16*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung:

Zufahrt A:	Karlstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt B:	Schlachthofstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt C:	(verlängerte) Karlstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D:	Eduardstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *861* Fz/h

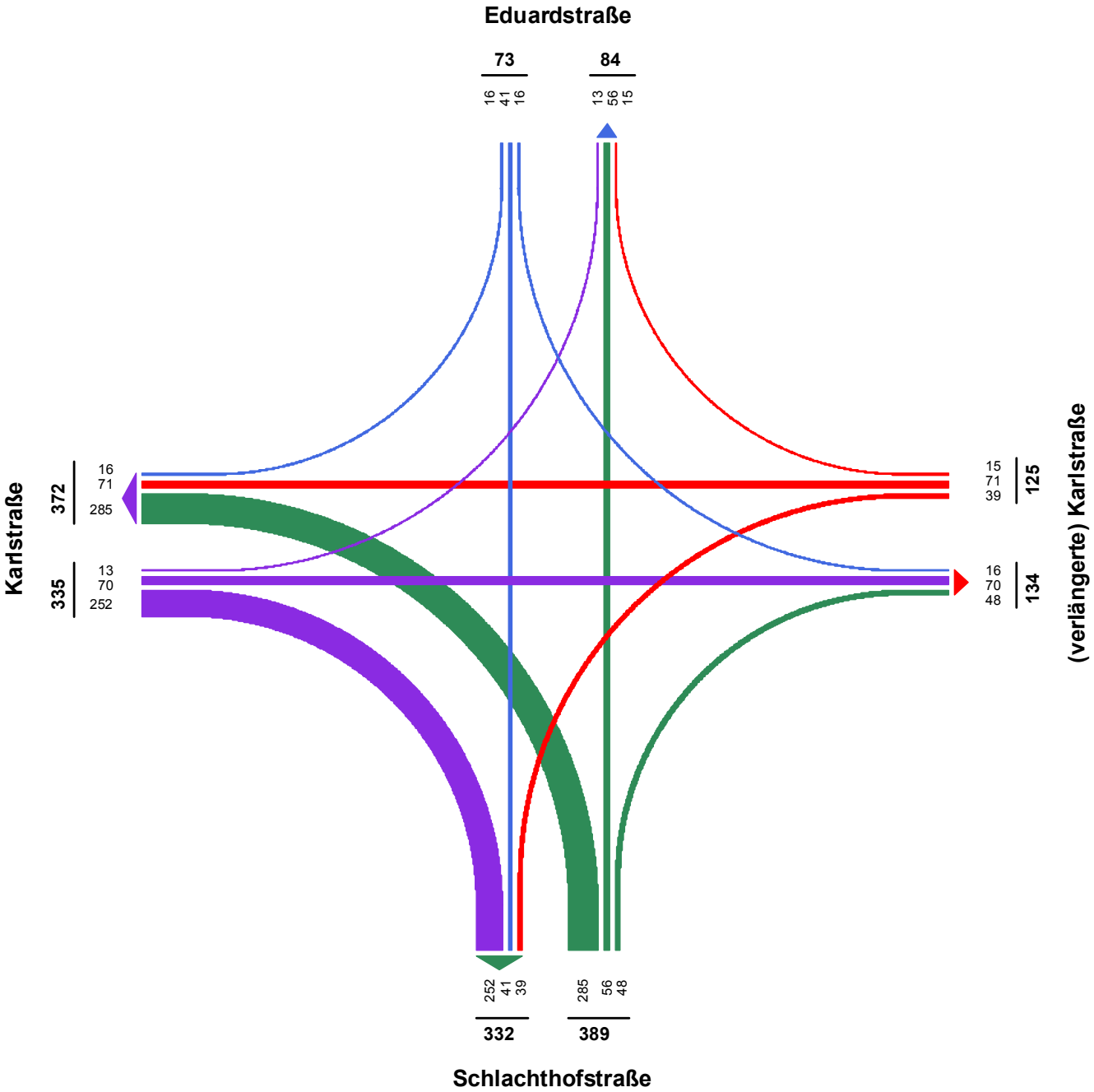
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	16	376	838	838	0,02	0,981	4,4	A
2 (2)	36	397	818	818	0,04	0,956	4,6	A
3 (1)	252	0	1800	1800	0,14	1,000	0,0	A
4 (1)	292	0	1800	1800	0,16	1,000	0,0	A
5 (1)	57	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
6 (1)	41	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
7 (4)	32	738	412	289	0,11	-	14,0	B
8 (4)	40	482	568	398	0,10	-	10,1	B
9 (3)	10	260	873	696	0,01	0,986	5,2	A
10 (3)	8	574	515	410	0,02	0,980	9,0	A
11 (3)	45	650	448	357	0,13	0,874	11,5	B
12 (2)	16	346	786	786	0,02	0,980	4,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

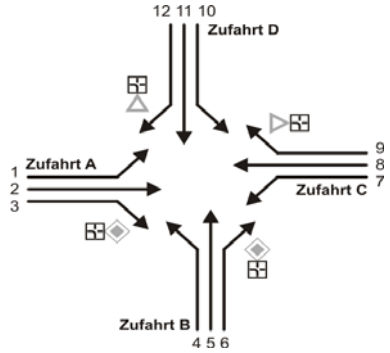
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1 + 2 + 3	304	1497	0,20	1193	3,0	A	95	1	6
4 + 5 + 6	390	1800	0,22	1410	0,0	A			
7 + 8 + 9	74	496	0,15	422	8,5	A	95	1	6
10 + 11 + 12	69	471	0,15	402	9,0	A	95	1	6

Analyse 2015/16 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.2.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse 2015/16*
Uhrzeit: *Spitzenstunde + induz. Verkehr*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung:

Zufahrt A:	Karlstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt B:	Schlachthofstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt C:	(verlängerte) Karlstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D:	Eduardstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *961* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	16	380	834	834	0,02	0,981	4,4	A
2 (2)	70	406	810	810	0,09	0,914	4,9	A
3 (1)	252	0	1800	1800	0,14	1,000	0,0	A
4 (1)	292	0	1800	1800	0,16	1,000	0,0	A
5 (1)	57	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
6 (1)	50	0	1800	1800	0,03	1,000	0,0	A
7 (4)	40	785	386	249	0,16	-	17,2	B
8 (4)	72	513	544	352	0,20	-	12,8	B
9 (3)	18	282	850	641	0,03	0,972	5,8	A
10 (3)	17	617	486	367	0,05	0,954	10,3	B
11 (3)	45	688	424	320	0,14	0,859	13,1	B
12 (2)	16	351	781	781	0,02	0,980	4,7	A

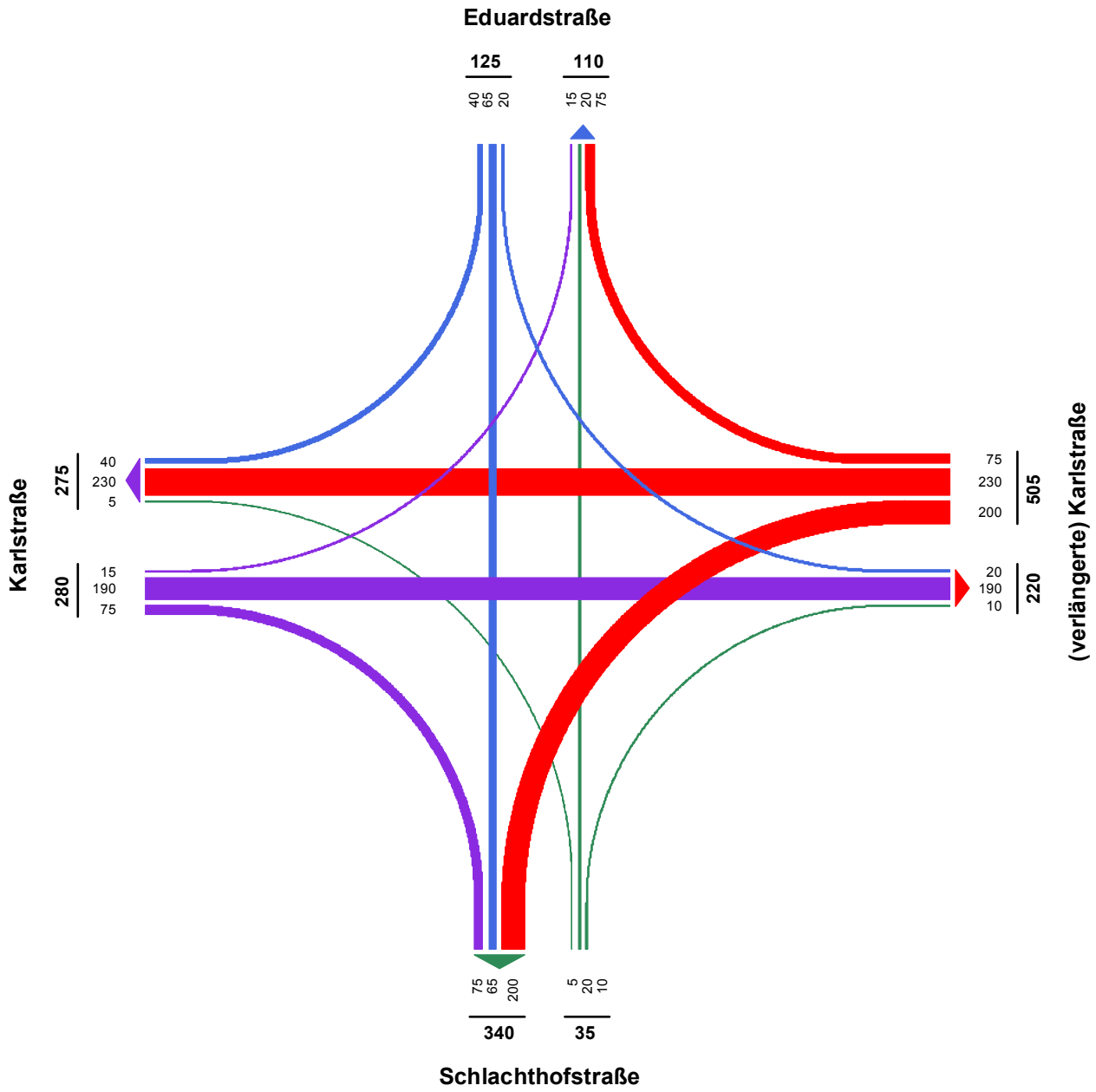
Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1 + 2 + 3	338	1376	0,25	1038	3,5	A	95	1	6
4 + 5 + 6	399	1800	0,22	1401	0,0	A			
7 + 8 + 9	98	442	0,22	344	10,5	B	95	1	6
10 + 11 + 12	78	480	0,16	402	9,0	A	95	1	6

Strombelastungsplan

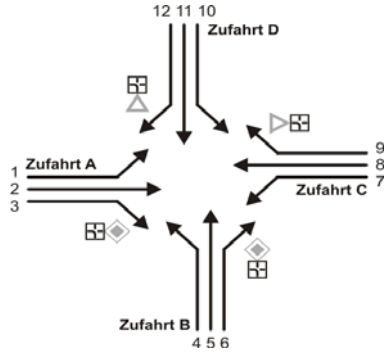
LISA+

Prognose 2030 - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.3.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prognose 2030*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung:

Zufahrt A:	Karlstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt B:	Schlachthofstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt C:	(verlängerte) Karlstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D:	Eduardstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *984* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	16	45	1221	1221	0,01	0,987	3,0	A
2 (2)	207	52	1212	1212	0,17	0,829	3,6	A
3 (1)	75	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A
4 (1)	10	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
5 (1)	21	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
6 (1)	12	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (4)	218	434	623	416	0,52	-	18,1	B
8 (4)	253	292	744	497	0,51	-	14,7	B
9 (3)	78	149	1000	774	0,10	0,899	5,2	A
10 (3)	21	296	752	582	0,04	0,964	6,4	A
11 (3)	74	316	719	557	0,13	0,867	7,5	A
12 (2)	44	34	1151	1151	0,04	0,962	3,3	A

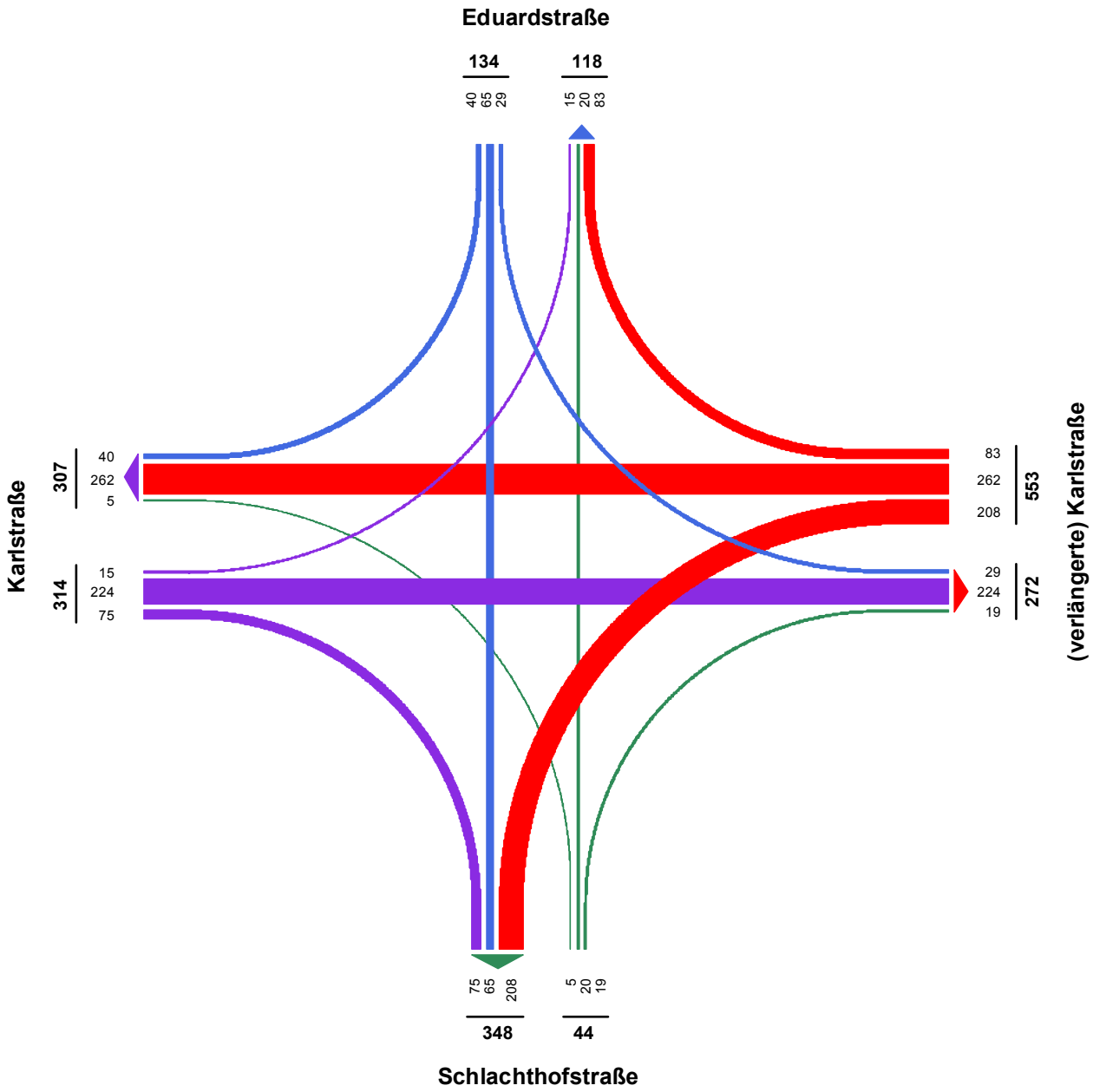
Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1 + 2 + 3	298	1321	0,23	1023	3,5	A	95	1	6
4 + 5 + 6	43	1800	0,02	1757	0,0	A			
7 + 8 + 9	514	705	0,73	191	18,5	B	95	8	48
10 + 11 + 12	139	810	0,17	671	5,4	A	95	1	6

Strombelastungsplan

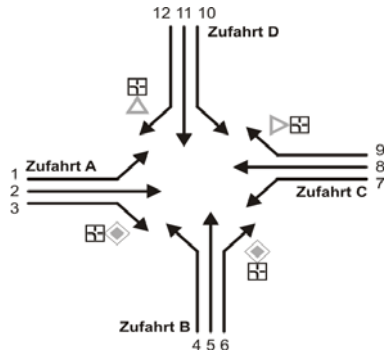
LISA+

Prognose 2030 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.4.1

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: *Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prognose 2030*
Uhrzeit: *Spitzenstunde + induz. Verkehr*

Lage: *innerorts*

Verkehrsregelung:

Zufahrt A:	Karlstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt B:	Schlachthofstraße	*Z.306 - Vorfahrtstraße*
Zufahrt C:	(verlängerte) Karlstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*
Zufahrt D:	Eduardstraße	*Z 205 - Vorfahrt beachten*

Knotenverkehrsstärke: *1084* Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

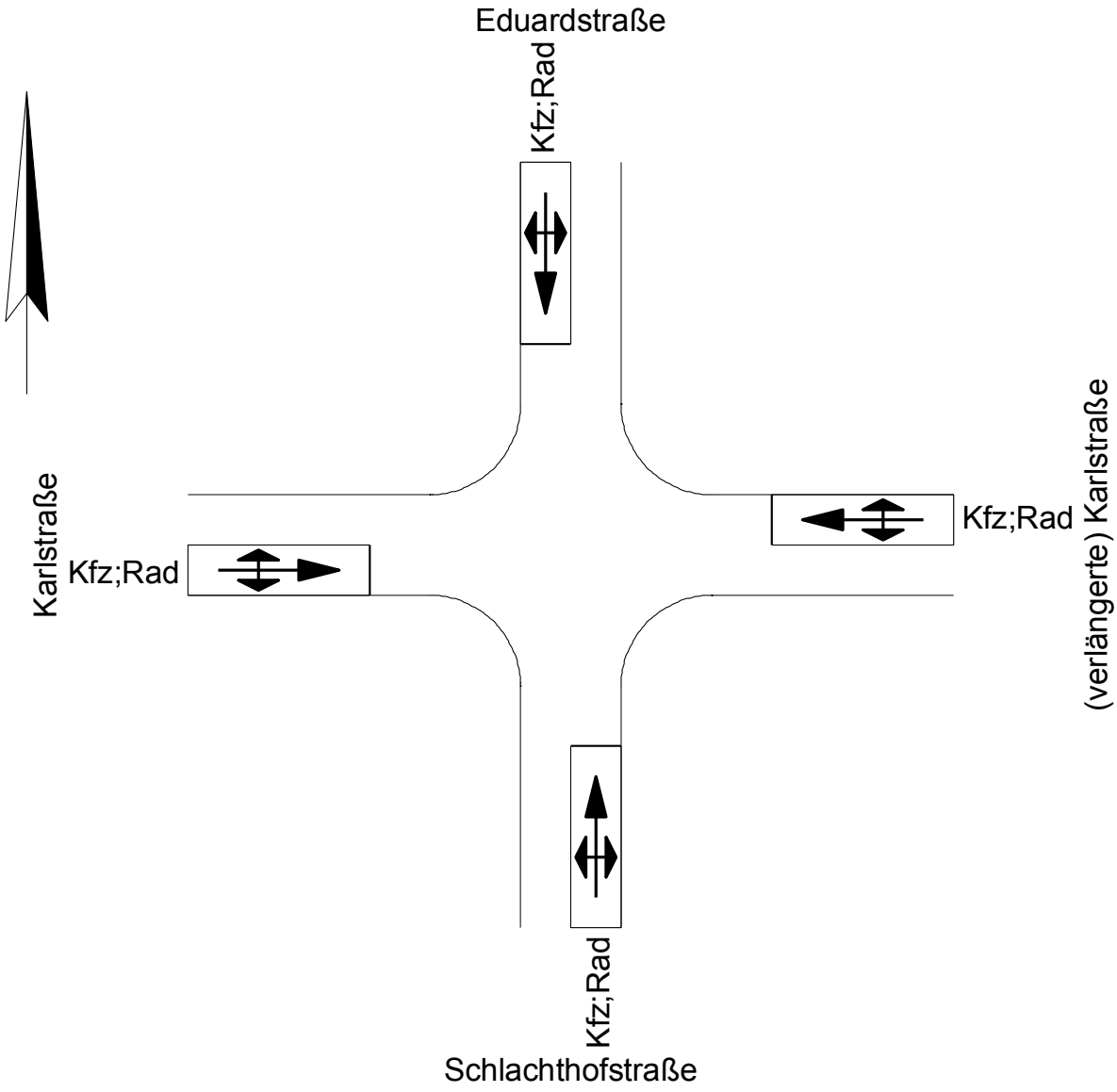
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0* oder p_0** [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
1 (2)	16	50	1215	1215	0,01	0,987	3,0	A
2 (2)	241	61	1199	1199	0,20	0,799	3,8	A
3 (1)	75	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A
4 (1)	10	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
5 (1)	21	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
6 (1)	21	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
7 (4)	228	482	584	367	0,62	-	25,5	C
8 (4)	285	322	713	448	0,64	-	21,8	C
9 (3)	86	170	975	726	0,12	0,882	5,6	A
10 (3)	30	340	708	527	0,06	0,943	7,2	A
11 (3)	74	354	681	507	0,15	0,854	8,3	A
12 (2)	42	38	1146	1146	0,04	0,963	3,3	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
1 + 2 + 3	332	1298	0,26	966	3,7	A	95	2	12
4 + 5 + 6	52	1800	0,03	1748	0,0	A			
7 + 8 + 9	542	627	0,86	85	38,3	D	95	15	90
10 + 11 + 12	146	792	0,18	646	5,6	A	95	1	6

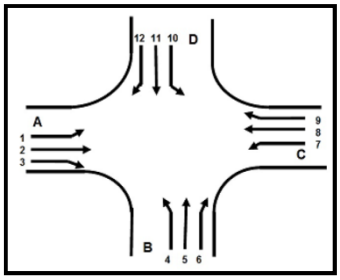
Knotendaten - Rechts-vor-links-Regelung

LISA+



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.5.0

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links"



Knotenpunkt: **Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße**

Einmündung:		**Kreuzung:**	**X**

Verkehrsdaten:

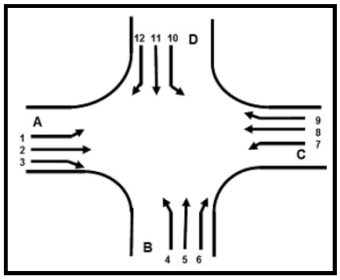
Datum	Prog. 2030	
Uhrzeit	**Spitzenstunde**	
Planung		Analyse
X		
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit tw =	**20s**
	Qualitätsstufe	**D**

		1	2	3	4a	4b	5	6	7
Zufahrt	**Strom**	**LV**	**Lkw+Bus**	**Lkw**	**Kfz**	**∑ Kfz**	**∑**		
		q_{LV} [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Lkw/h]	q_{LkwK} [LkwK/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	**ges. Knoten [Kfz/h]**	**Wartezeit** tw [s]	**Qualitäts-stufe QSV**
A	**1**	15				15			
	2	168	11	11		190			
	3	75				75			
B	**4**	5				5			
	5	20				20			
	6	10				10	**945**	**31,7**	**F**
C	**7**	175	13	12		200			
	8	200	15	15		230			
	9	75				75			
D	**10**	20				20			
	11	58	4	3		65			
	12	35	3	2		40			
						erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$			**F**

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links"
Berechnung der mittleren Knotenpunktwartezeit
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor

Einmündung	**q ≤ 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	**q > 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	
Kreuzung	**q ≤ 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	**q > 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	
				945	**31,7**	**F**	

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links"



Knotenpunkt: Dessau-Roßlau - Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße

Einmündung:		**Kreuzung:**	**X**

Verkehrsdaten:

Datum	Prog. 2030	
Uhrzeit	**Spitzenstd. + induz. Verkehr**	
Planung		Analyse
X		
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit tw =	**20s**
	Qualitätsstufe	**D**

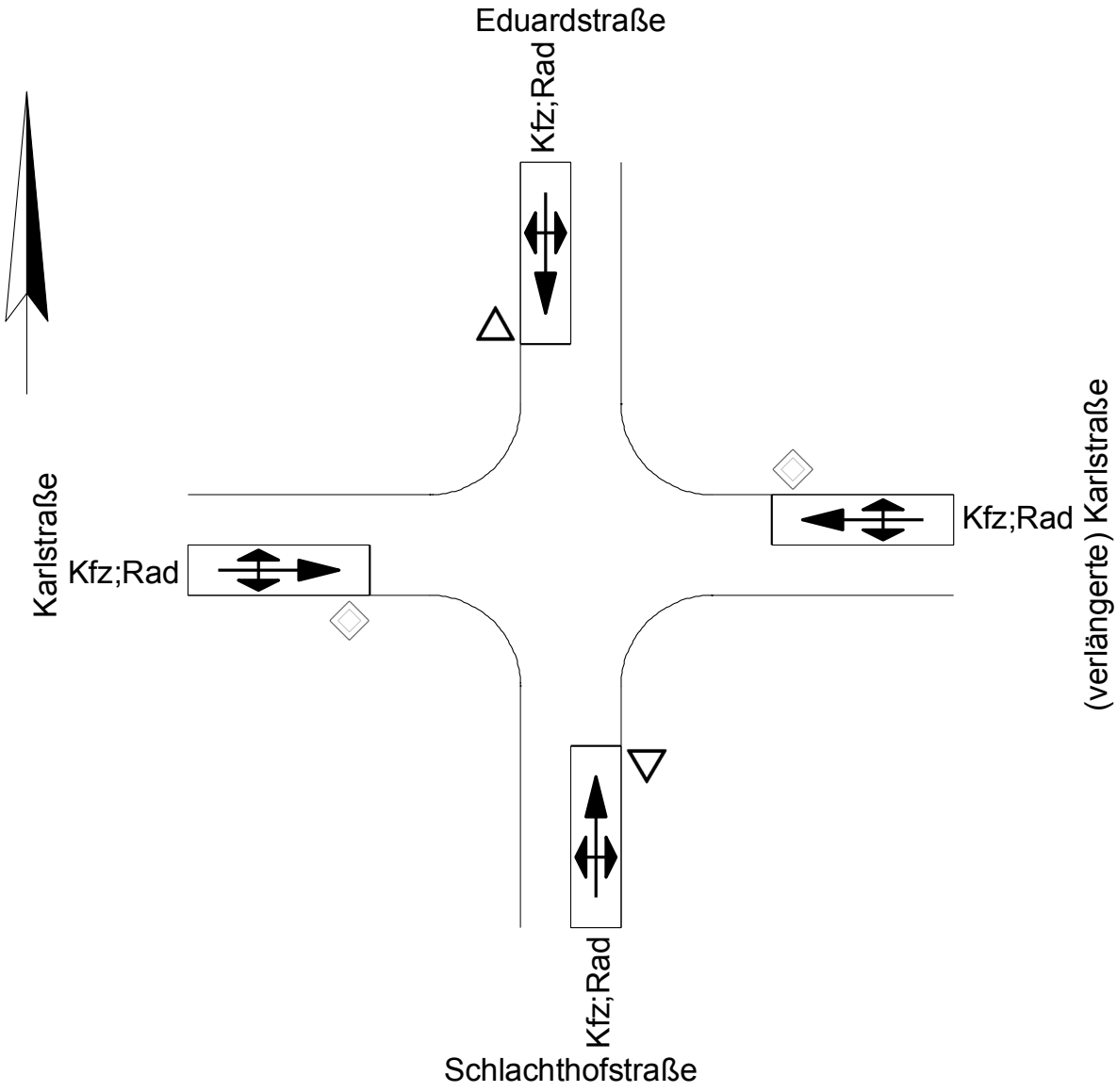
		1	2	3	4a	4b	5	6	7
Zufahrt	**Strom**	**LV**	**Lkw+Bus**	**Lkw**	**Kfz**	**∑ Kfz**	**∑**		
		q_{LV} [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Lkw/h]	q_{LkwK} [LkwK/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	**ges. Knoten [Kfz/h]**	**Wartezeit** tw [s]	**Qualitäts-stufe QSV**
A	**1**	15				15			
	2	202	12	11		225			
	3	75				75			
B	**4**	5				5			
	5	20				20			
	6	19				19	**1038**	**41,7**	**F**
C	**7**	183	13	12		208			
	8	232	15	15		262			
	9	75				75			
D	**10**	29				29			
	11	58	7			65			
	12	35	3	2		40			
						erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$			**F**

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links"
Berechnung der mittleren Knotenpunktwartezeit
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor

Einmündung	**q ≤ 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	**q > 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	
Kreuzung	**q ≤ 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	**q > 600 Kfz/h**	**tw [s]**	**QSV**	
				1038	**41,7**	**F**	

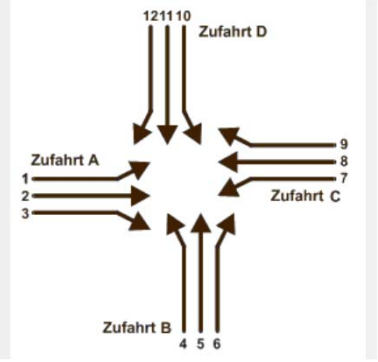
Knotendaten - "gerade" Vorfahrtstraße

LISA+



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Karlstraße/ Schlachthofstraße/ Eduardstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.1.6.0

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Karlstraße* /B-C *Schlachthofstraße/ Eduards*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽
Zufahrt D: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *984 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	313	900	1,000	900	0,017	0,979	0,700
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,115	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,047	1,000	---
B	4 (4)	832	363	1,000	190	0,055	---	---
	5 (3)	760	376	1,000	263	0,080	0,920	0,660
	6 (2)	229	908	1,000	908	0,013	0,987	---
C	7 (2)	266	950	1,000	950	0,231	0,715	0,700
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,141	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,049	1,000	---
D	10 (4)	755	403	1,000	262	0,080	---	---
	11 (3)	756	378	1,000	264	0,280	0,720	0,550
	12 (2)	272	861	1,000	861	0,051	0,949	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	16	0,969	900	929	0,017	913	3,9	**A**
	2	191	1,084	1800	1661	0,115	1470	0,0	**A**
	3	75	1,000	1600	1600	0,047	1525	0,0	**A**
B	4	16	0,656	190	289	0,055	273	13,2	**B**
	5	22	0,955	263	276	0,080	254	14,2	**B**
	6	14	0,857	908	1059	0,013	1045	3,4	**A**
C	7	202	1,087	950	874	0,231	672	5,4	**A**
	8	231	1,095	1800	1643	0,141	1412	0,0	**A**
	9	82	0,957	1600	1671	0,049	1589	0,0	**A**
D	10	22	0,955	262	275	0,080	253	14,2	**B**
	11	73	1,014	264	261	0,280	188	19,1	**B**
	12	40	1,088	861	791	0,051	751	4,8	**A**
A	1+2+3	282	1,055	1800	1706	0,165	1424	2,5	**A**
B	4+5+6	52	0,837	293	350	0,148	298	12,1	**B**
C	7+8+9	515	1,070	1800	1682	0,306	1167	3,1	**A**
D	10+11+12	135	1,026	337	329	0,410	194	18,5	**B**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**B**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	*1+2+3*	*282*	*1,055*	*1706*	*95*	0,59	7
B	*4+5+6*	*52*	*0,837*	*350*	*95*	0,52	6
C	*7+8+9*	*515*	*1,07*	*1682*	*95*	1,32	13
D	*10+11+12*	*135*	*1,026*	*329*	*95*	2,04	19

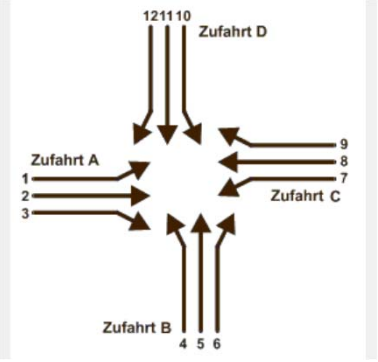
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	4,2	**A**
		F1	231	513	4,2		
		F2	282				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,8	**A**
		F3	73	125	0,8		
		F4	52				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	6,6	**B**
		F5	191	706	6,6		
		F6	515				
		F67	---	---	---		
D	nein	F67	---	---	---	1,0	**A**
		F7	22	157	1,0		
		F8	135				
		F81	---	---	---		
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**B**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
D	R8	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Karlstraße* /B-C *Schlachthofstraße/ Eduards*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽
Zufahrt D: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *1101 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	345	868	1,000	868	0,018	0,978	0,637
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,134	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,047	1,000	---
B	4 (4)	931	317	1,000	142	0,074	---	---
	5 (3)	859	327	1,000	208	0,101	0,899	0,595
	6 (2)	263	871	1,000	871	0,024	0,976	---
C	7 (2)	300	914	1,000	914	0,276	0,651	0,637
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,158	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,049	1,000	---
D	10 (4)	863	348	1,000	202	0,149	---	---
	11 (3)	855	329	1,000	209	0,353	0,647	0,473
	12 (2)	304	828	1,000	828	0,053	0,947	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	16	0,969	868	896	0,018	880	4,1	**A**
	2	225	1,071	1800	1680	0,134	1455	0,0	**A**
	3	75	1,000	1600	1600	0,047	1525	0,0	**A**
B	4	16	0,656	142	216	0,074	200	18,0	**B**
	5	22	0,955	208	218	0,101	196	18,3	**B**
	6	23	0,913	871	954	0,024	931	3,9	**A**
C	7	235	1,074	914	850	0,276	615	5,8	**A**
	8	263	1,084	1800	1661	0,158	1398	0,0	**A**
	9	82	0,957	1600	1671	0,049	1589	0,0	**A**
D	10	31	0,968	202	209	0,149	178	20,3	**C**
	11	73	1,014	209	207	0,353	134	26,9	**C**
	12	40	1,088	828	761	0,053	721	5,0	**A**
A	1+2+3	316	1,049	1800	1716	0,184	1400	2,6	**A**
B	4+5+6	61	0,861	264	307	0,199	246	14,6	**B**
C	7+8+9	580	1,062	1767	1663	0,349	1083	3,3	**A**
D	10+11+12	144	1,024	266	260	0,554	116	30,8	**D**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**D**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	*1+2+3*	*316*	*1,049*	*1716*	*95*	0,68	7
B	*4+5+6*	*61*	*0,861*	*307*	*95*	0,74	6
C	*7+8+9*	*580*	*1,062*	*1663*	*95*	1,60	13
D	*10+11+12*	*144*	*1,024*	*260*	*95*	3,51	25

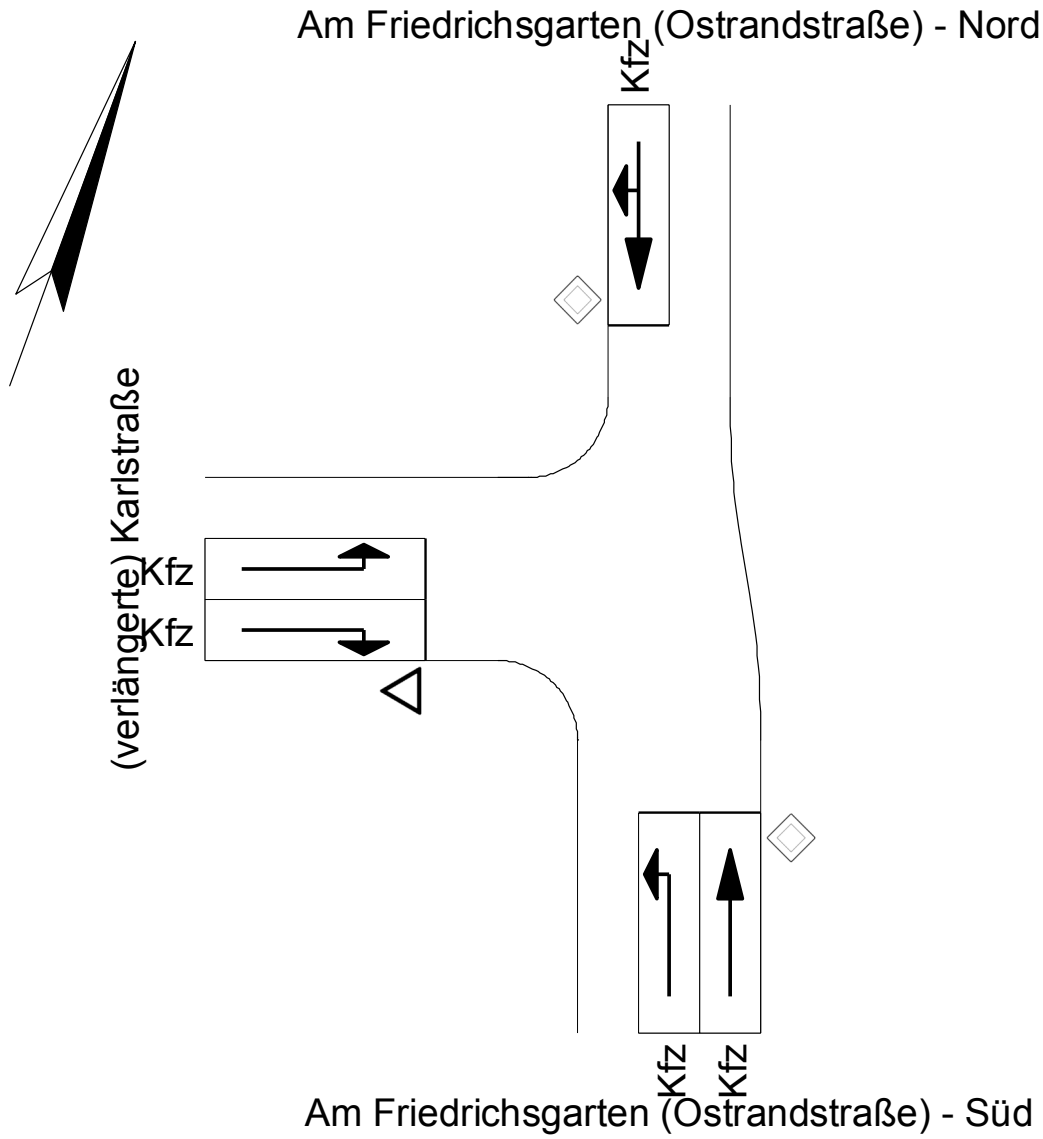
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	5,0	**A**
		F1	263	579	5,0		
		F2	316				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,9	**A**
		F3	73	134	0,9		
		F4	61				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	8,2	**B**
		F5	225	805	8,2		
		F6	580				
		F67	---	---	---		
D	nein	F67	---	---	---	1,1	**A**
		F7	22	166	1,1		
		F8	144				
		F81	---	---	---		
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**B**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

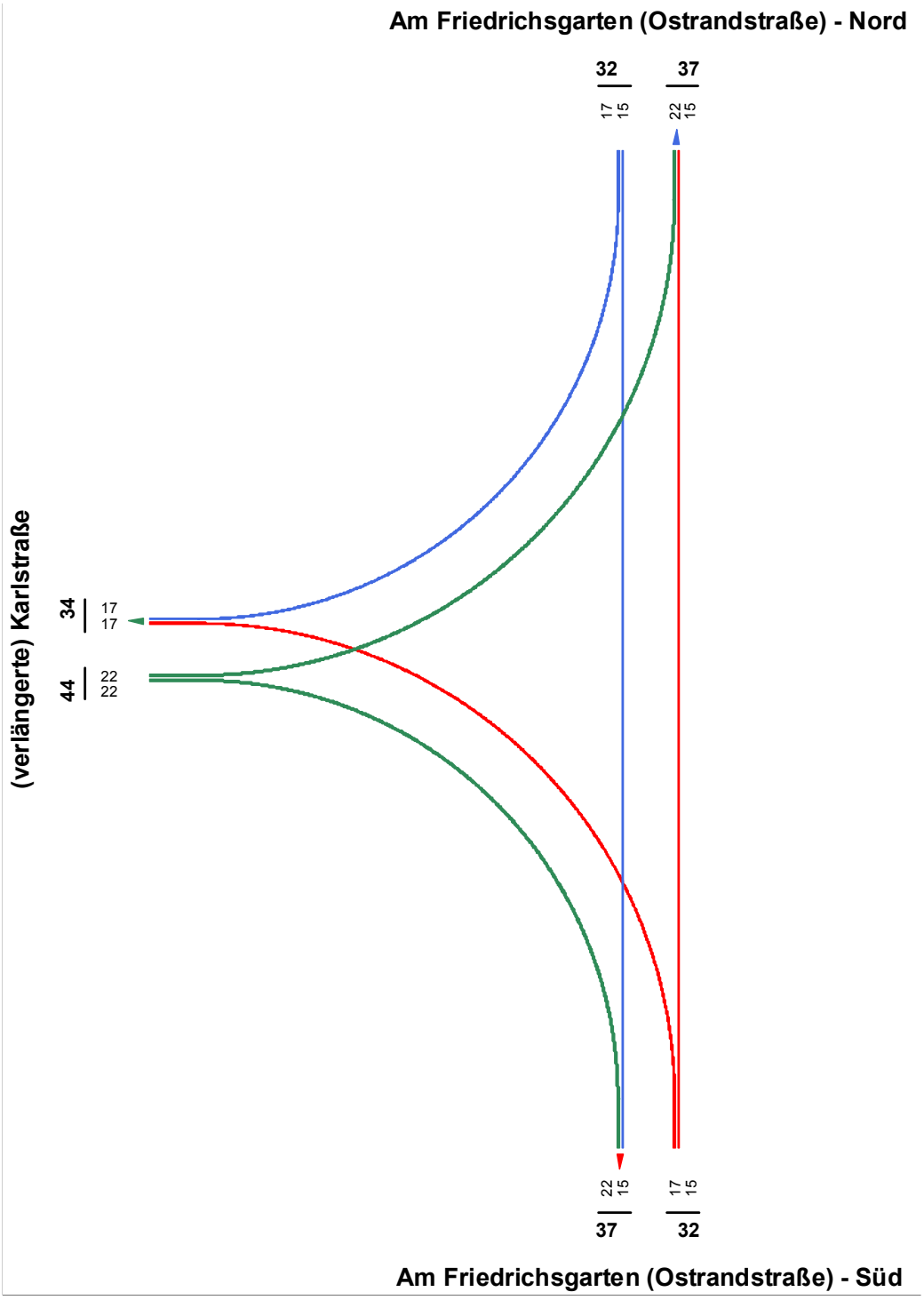
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
D	R8	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Knotendaten



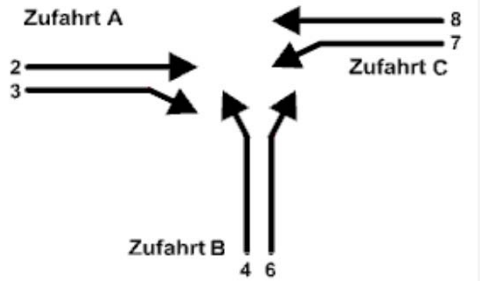
Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.0

Analyse 2015/16 - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.1.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Am Friedrichsgarten* /B *(verlängerte) Karlstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *2015/16* *Analyse*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

Knotenverkehrsstärke: *108 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,008	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	---
B	4 (3)	56	1043	1,000	1029	0,021	---
	6 (2)	24	1166	1,000	1166	0,019	---
C	7 (2)	32	1240	1,000	1240	0,014	0,986
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,008	---

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	15	1,000	1800	1800	0,008	1785	0,0	**A**
	3	17	1,000	1600	1600	0,011	1583	0,0	**A**
B	4	22	1,000	1029	1029	0,021	1007	3,6	**A**
	6	22	1,000	1166	1166	0,019	1144	3,1	**A**
C	7	17	1,000	1240	1240	0,014	1223	2,9	**A**
	8	15	1,000	1800	1800	0,008	1785	0,0	**A**
A	2+3	32	1,000	1688	1688	0,019	1656	0,0	**A**
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	**---**
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**A**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	32	1	1688	95	0,06	6
B	4	*22*	*1*	*1029*	*95*	0,07	6
	6	*22*	*1*	*1166*	*95*	0,06	6
C	7	*17*	*1*	*1800*	*95*	0,03	6

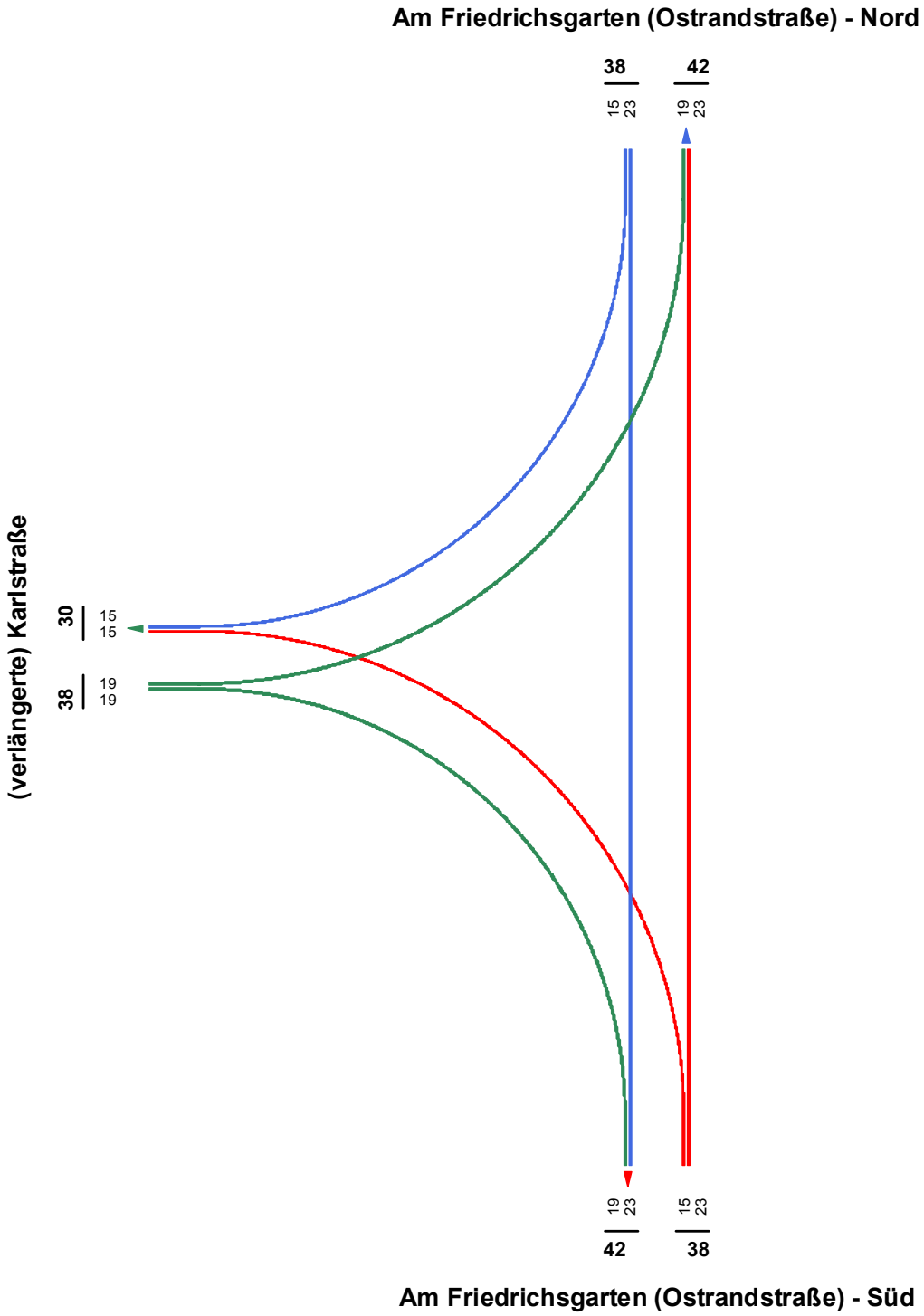
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	15	47	0,3	0,3	**A**
		F2	32				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,3	**A**
		F3	0	44	0,3		
		F4	44				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	0,3	**A**
		F5	15	47	0,3		
		F6	32				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**A**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

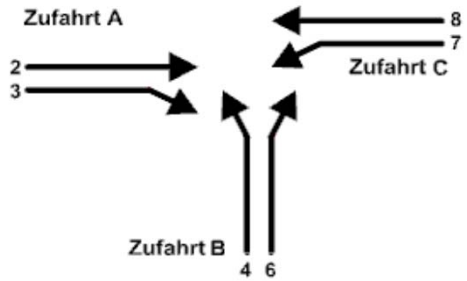
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	0	0,0	**A**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**A**

Analyse 2015/16 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.2.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Am Friedrichsgarten* /B *(verlängerte) Karlstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *2015/16* *Analyse*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *114 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,013	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009	---
B	4 (3)	69	1025	1,000	1012	0,019	---
	6 (2)	31	1156	1,000	1156	0,016	---
C	7 (2)	38	1231	1,000	1231	0,012	0,988
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,013	---

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	23	1,000	1800	1800	0,013	1777	0,0	**A**
	3	15	1,000	1600	1600	0,009	1585	0,0	**A**
B	4	19	1,000	1012	1012	0,019	993	3,6	**A**
	6	19	1,000	1156	1156	0,016	1137	3,2	**A**
C	7	15	1,000	1231	1231	0,012	1216	3,0	**A**
	8	23	1,000	1800	1800	0,013	1777	0,0	**A**
A	2+3	38	1,000	1715	1715	0,022	1677	0,0	**A**
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	**---**
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**A**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	38	1	1715	95	0,07	6
B	4	*19*	*1*	*1012*	*95*	0,06	6
	6	*19*	*1*	*1156*	*95*	0,05	6
C	7	*15*	*1*	*1231*	*95*	0,04	6

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	23	61	0,4	0,4	**A**
		F2	38				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,2	**A**
		F3	0	38	0,2		
		F4	38				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	0,4	**A**
		F5	23	61	0,4		
		F6	38				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**A**

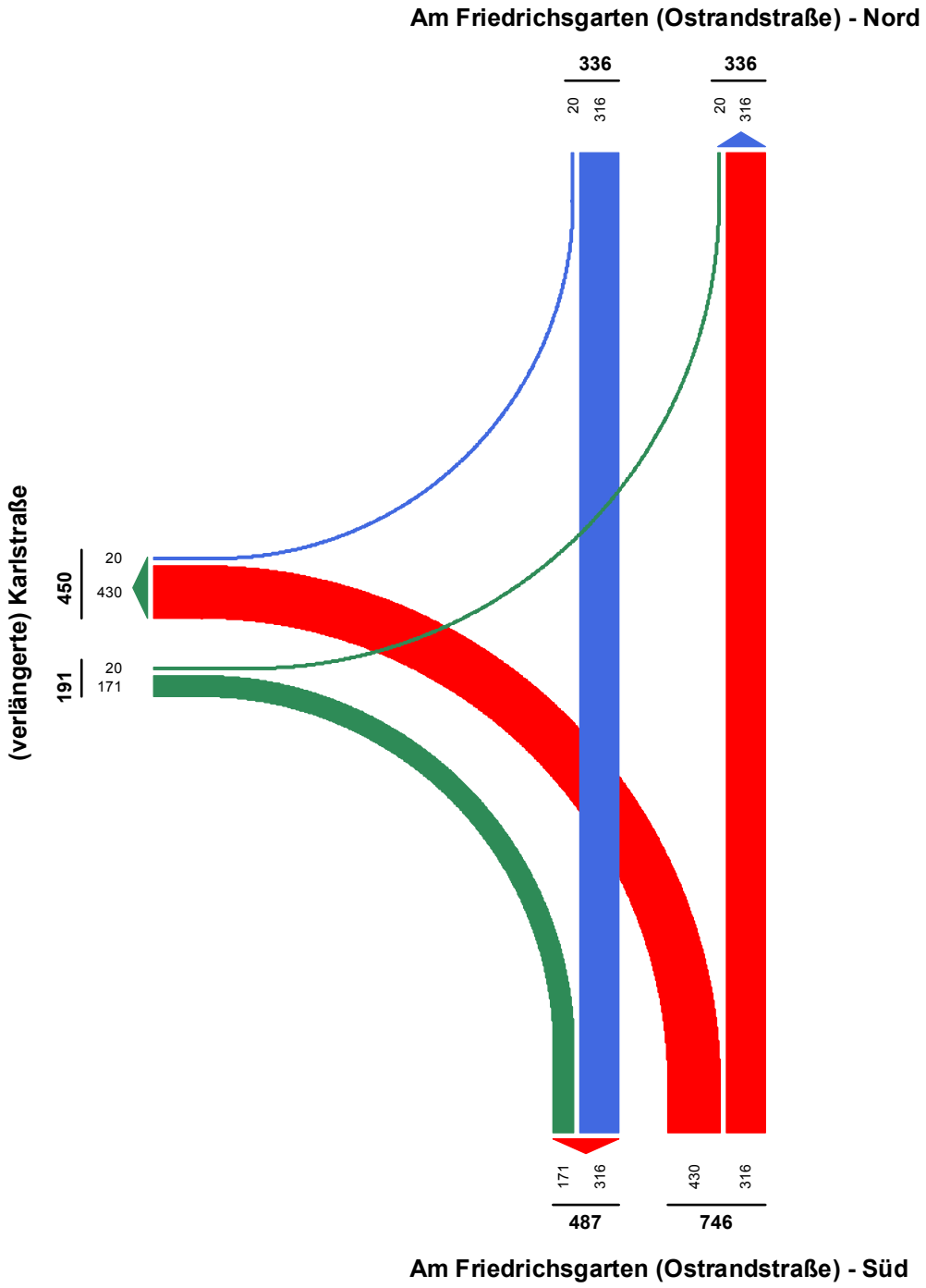
Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	0	0,0	**A**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**A**

Strombelastungsplan

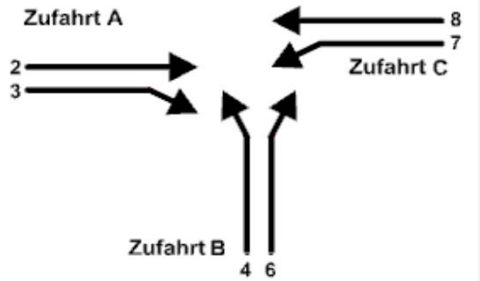
LISA+

Prognose 2030 - Spitzenstunde in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.3.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Am Friedr. (Ostrandstr.)* /B *(verlängerte) Karlstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *1273 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,192	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,013	---
B	4 (3)	1072	261	1,000	121	0,165	---
	6 (2)	326	806	1,000	806	0,231	---
C	7 (2)	336	877	1,000	877	0,537	0,463
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,192	---

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	316	1,095	1800	1644	0,192	1328	0,0	**A**
	3	20	1,000	1600	1600	0,013	1580	0,0	**A**
B	4	20	1,000	121	121	0,165	101	35,6	**D**
	6	171	1,091	806	739	0,231	568	6,3	**A**
C	7	430	1,094	877	801	0,537	371	9,7	**A**
	8	316	1,095	1800	1644	0,192	1328	0,0	**A**
A	2+3	336	1,089	1788	1641	0,205	1305	0,0	**A**
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	**---**
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**D**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	441	1,09	1643	95	1,10	14
B	4	*20*	*1,025*	*67*	*95*	1,21	13
	6	*170*	*1,091*	*649*	*95*	1,06	14
C	7	*489*	*1,094*	*711*	*95*	6,25	46

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	316	652	5,9	5,9	**B**
		F2	336				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	1,3	**A**
		F3	0	191	1,3		
		F4	191				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	13,2	**C**
		F5	316	1062	13,2		
		F6	746				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**C**

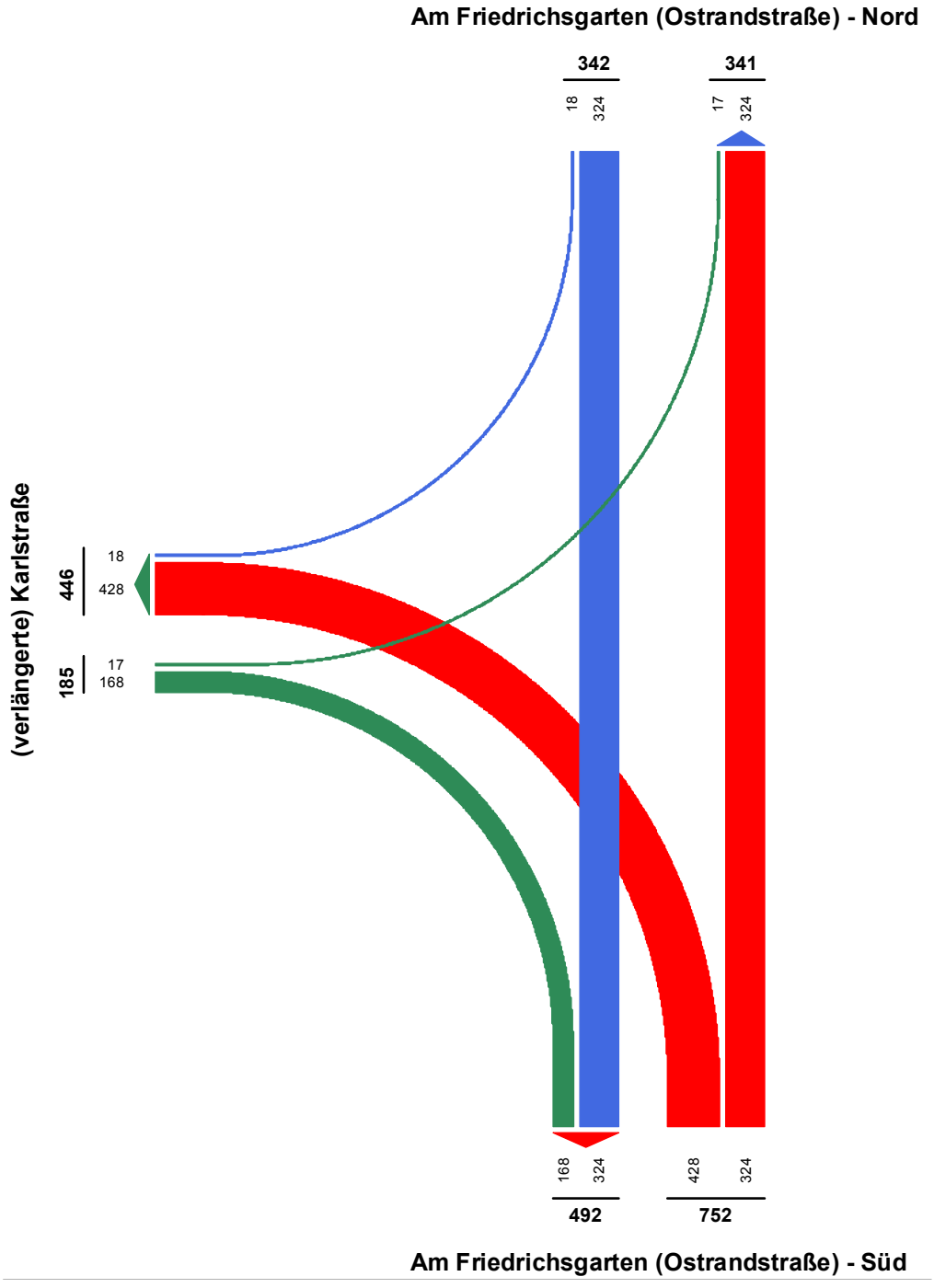
Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Strombelastungsplan

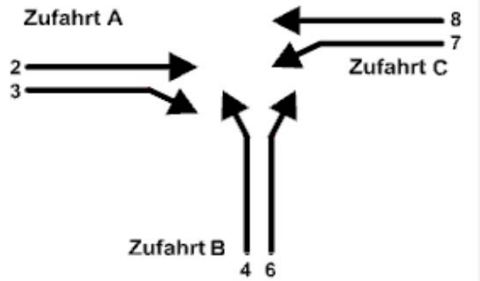
LISA+

Prognose 2030 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.4.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Am Friedr. (Ostrandstr.)* /B *(verlängerte) Karlstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *1279 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,197	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	---
B	4 (3)	1085	257	1,000	119	0,143	---
	6 (2)	333	799	1,000	799	0,230	---
C	7 (2)	342	871	1,000	871	0,538	0,462
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,197	---

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	324	1,093	1800	1647	0,197	1323	0,0	**A**
	3	18	1,000	1600	1600	0,011	1582	0,0	**A**
B	4	17	1,000	119	119	0,143	102	35,4	**D**
	6	168	1,092	799	731	0,230	563	6,4	**A**
C	7	428	1,095	871	796	0,538	368	9,8	**A**
	8	324	1,093	1800	1647	0,197	1323	0,0	**A**
A	2+3	342	1,088	1789	1645	0,208	1303	0,0	**A**
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	**---**
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**D**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	447	1,088	1646	95	1,11	14
B	4	*17*	*1,029*	*65*	*95*	1,02	13
	6	*167*	*1,093*	*643*	*95*	1,05	14
C	7	*467*	*1,094*	*706*	*95*	5,59	40

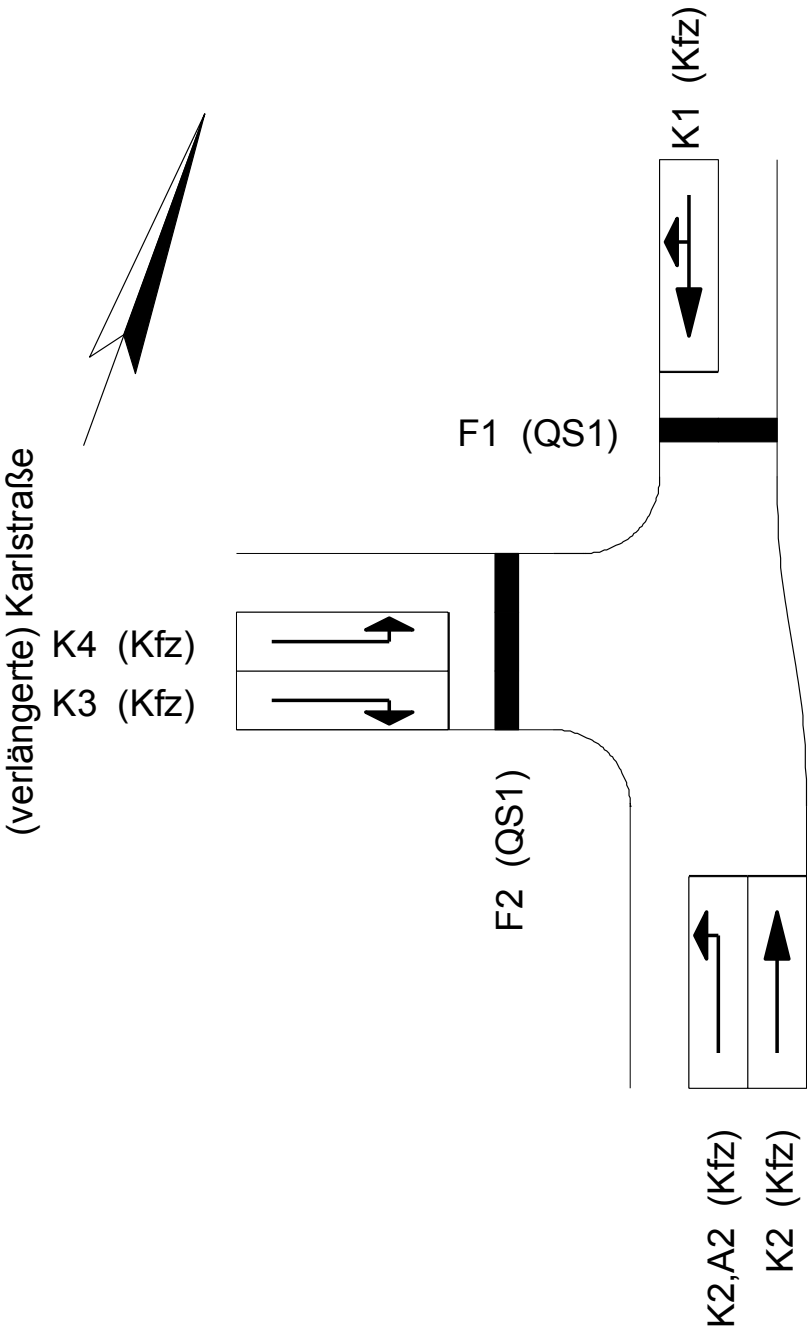
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	324	666	6,1	6,1	**B**
		F2	342				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	1,2	**A**
		F3	0	185	1,2		
		F4	185				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	13,5	**C**
		F5	324	1076	13,5		
		F6	752				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**C**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Am Friedrichsgarten (Ostrandstr.) - Nord

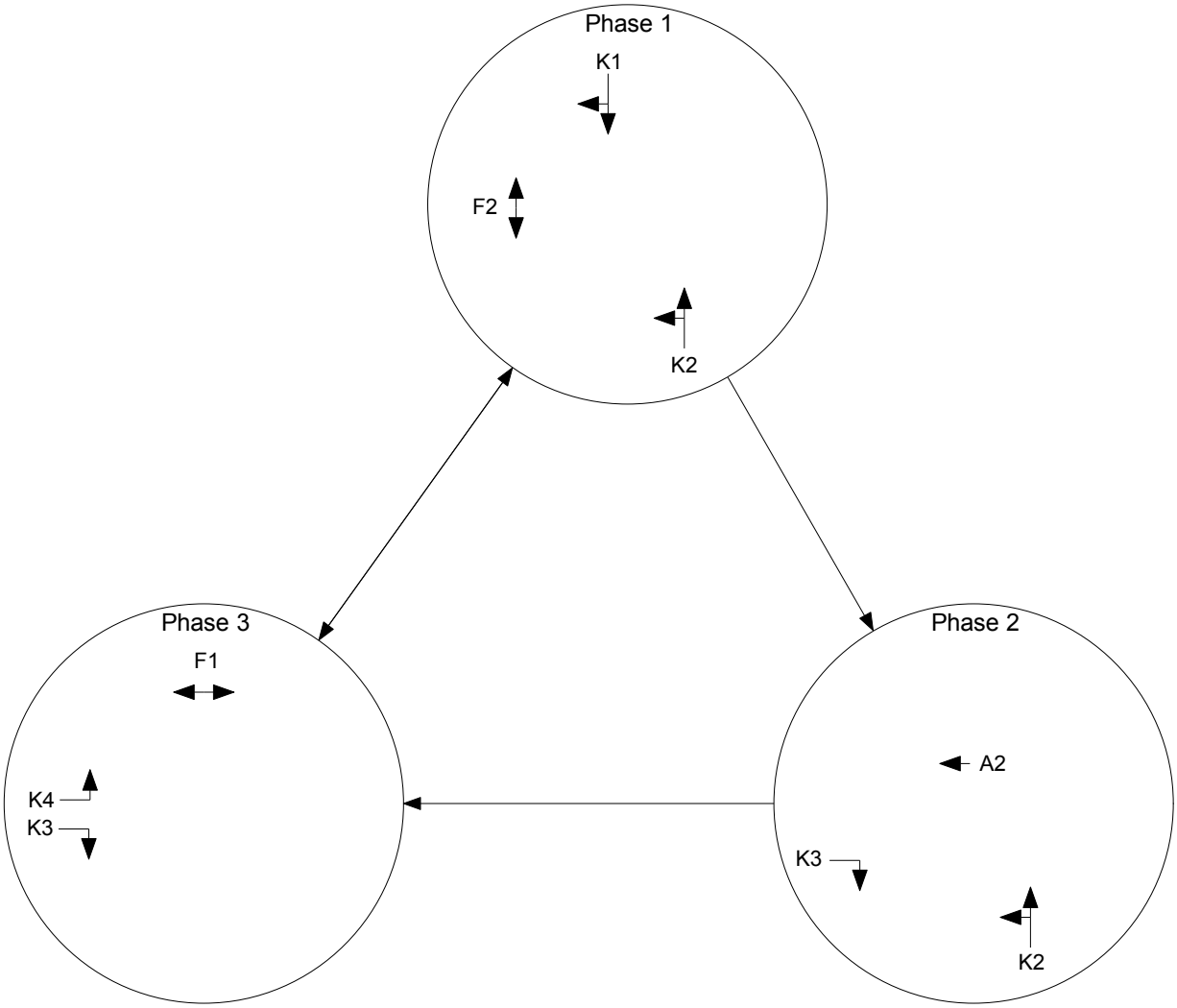


Am Friedrichsgarten (Ostrandstr.) - Süd

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	Planung	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.5.0

Prinzip der Phasenfolge

LISA+



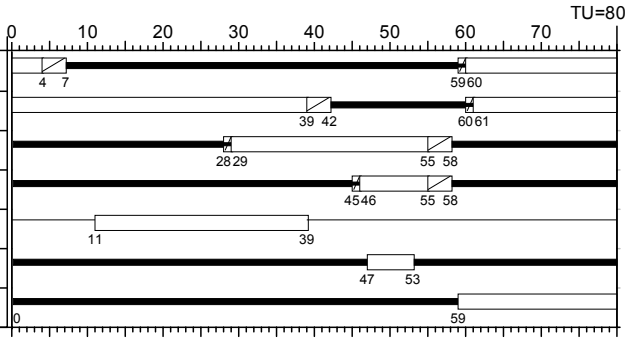
Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	Planung	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.5.1

Signalzeitenplan SZP 1

LISA+

SZP Spitzenstunden

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K1	59	4	24
K2	60	39	58
K3	28	55	26
K4	45	55	9
A2	11	39	28
F1	47	53	6
F2	59	0	21



Dunkel
Gelb
Gruen
Rot
Rotgelb

Entwurfs-SZP für Prognose-Spitzenstundenbelastung (aus "Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Dimensionierung von Knotenpunkten entlang der Ostrandstraße"[8])

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	Planung	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.2.5.2

HBS-Bewertung 2015

LISA+

SZP Spitzenstunden (TU=80) - Prognose 2030 - Spitzenstunde in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/TU]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95>nK}$	n_C [Kfz/TU]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
1	1		K1	24	25	56	0,313	336	7,467	1,816	1982	-	14	620	0,542	26,981	0,731	6,909	11,354	68,124	B	
2	3		K2, A2	58	59	22	0,738	430	9,556	1,935	1860	-	18	831	0,517	18,747	0,655	7,527	12,167	73,002	A	
	1		K2	58	59	22	0,738	316	7,022	1,800	2000	-	33	1476	0,214	3,637	0,154	2,339	4,926	29,556	A	
3	3		K4	9	10	71	0,125	20	0,444	1,935	1860	-	5	232	0,086	31,765	0,052	0,445	1,573	9,438	B	
	1		K3	26	27	54	0,338	171	3,800	2,070	1739	-	13	588	0,291	20,881	0,235	3,025	5,966	35,796	B	
Knotenpunktssummen:								1273						3747								
Gewichtete Mittelwerte:															0,411	17,661						
				TU = 80 s T = 3600 s																		

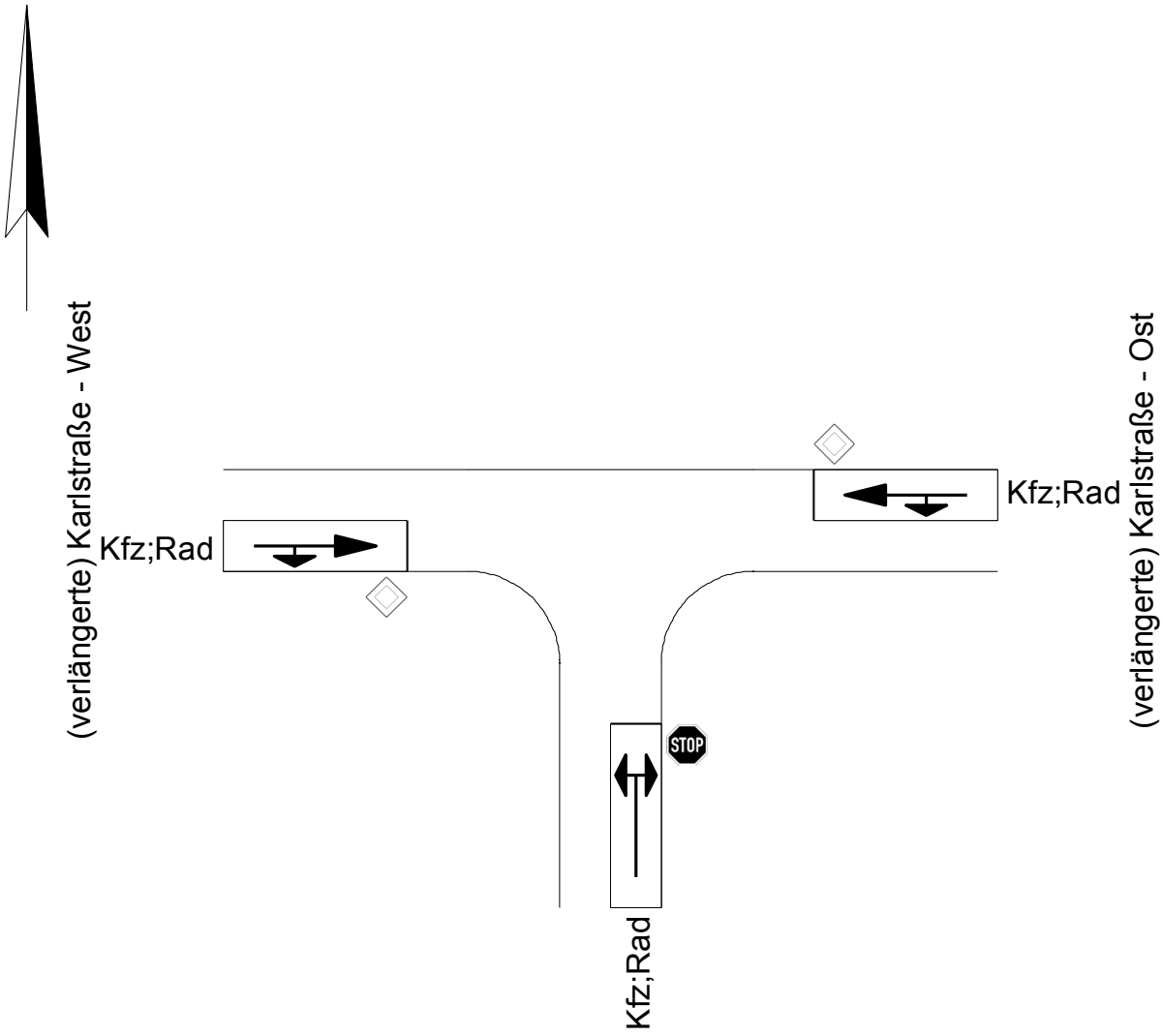
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
t_A	Abflusszeit	[s]
t_S	Sperrzeit	[s]
f_A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/TU]
t_B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q_S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
$N_{MS,95>nK}$	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n_C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/TU]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t_W	Mittlere Wartezeit	[s]
N_{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N_{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
$N_{MS,95}$	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L_x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

SZP Spitzenstunden (TU=80) - Prognose 2030 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/TU]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95>nK}$	n_C [Kfz/TU]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
1	1		K1	24	25	56	0,313	342	7,600	1,814	1984	-	14	621	0,551	27,225	0,761	7,070	11,567	69,402	B	
2	3		K2, A2	58	59	22	0,738	428	9,511	1,935	1860	-	18	827	0,518	18,876	0,658	7,518	12,155	72,930	A	
	1		K2	58	59	22	0,738	324	7,200	1,800	2000	-	33	1476	0,220	3,668	0,160	2,412	5,039	30,234	A	
3	3		K4	9	10	71	0,125	17	0,378	1,935	1860	-	5	232	0,073	31,590	0,044	0,378	1,418	8,508	B	
	1		K3	26	27	54	0,338	168	3,733	2,070	1739	-	13	588	0,286	20,808	0,229	2,965	5,877	35,262	B	
Knotenpunktssummen:								1279						3744								
Gewichtete Mittelwerte:															0,415	17,679						
				TU = 80 s T = 3600 s																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
t_A	Abflusszeit	[s]
t_S	Sperrzeit	[s]
f_A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/TU]
t_B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q_S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
$N_{MS,95>nK}$	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n_C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/TU]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t_W	Mittlere Wartezeit	[s]
N_{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N_{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
$N_{MS,95}$	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L_x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

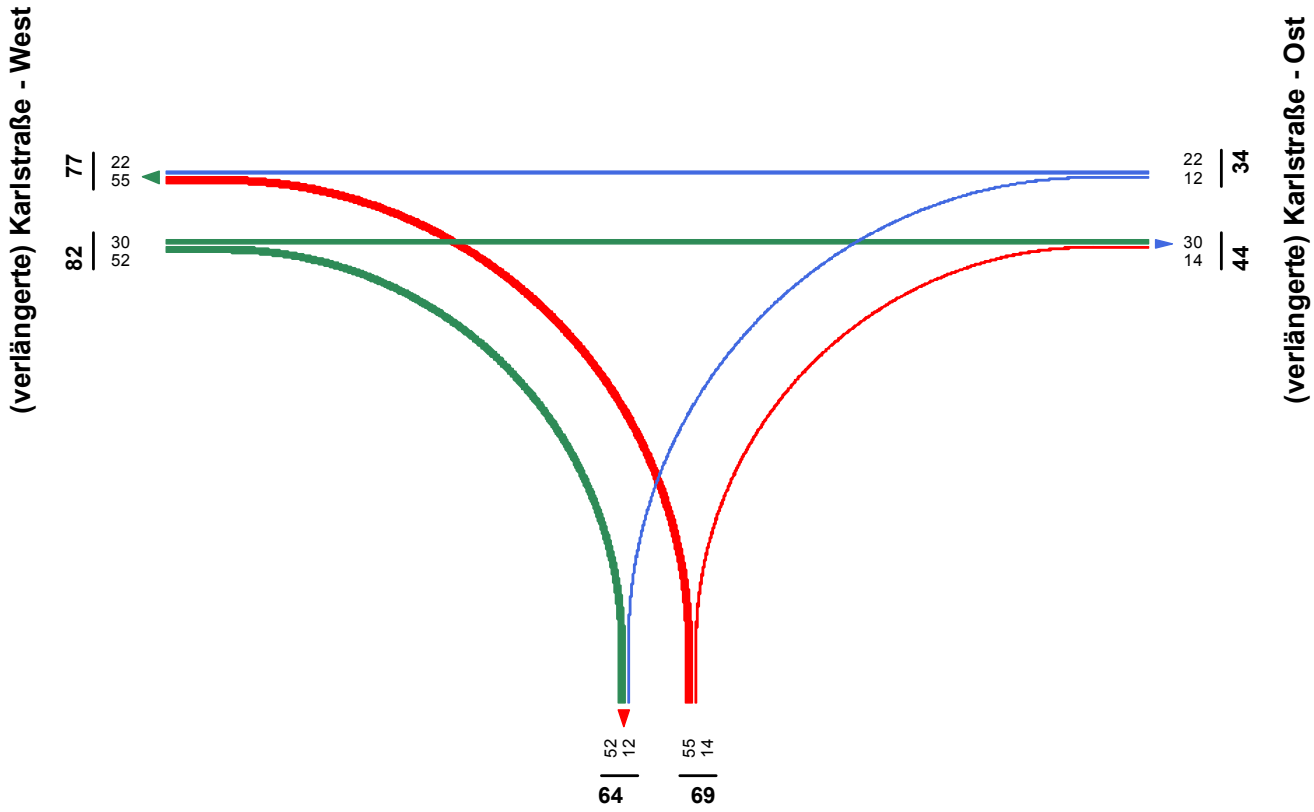
Knotendaten



Anbindung B-Plan Nr. 147

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.3.0

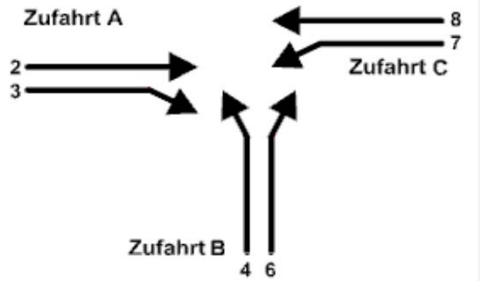
Analyse 2015/16 - Spitzenstunde in Kfz/h



Anbindung B-Plan Nr. 147

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.3.1.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *(verlängerte) Karlstraße* /B *Anbindung B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *2015/16* *Analyse*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: STOP

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

Knotenverkehrsstärke: *226 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,019	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,033	---
B	4 (3)	122	811	1,000	798	0,070	---
	6 (2)	64	861	1,000	861	0,021	---
C	7 (2)	90	1160	1,000	1160	0,016	0,983
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,015	---

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	37	0,905	1800	1988	0,019	1951	0,0	**A**
	3	53	1,000	1600	1600	0,033	1547	0,0	**A**
B	4	56	1,000	798	798	0,070	742	4,9	**A**
	6	22	0,818	861	1052	0,021	1030	3,5	**A**
C	7	26	0,731	1160	1588	0,016	1562	2,3	**A**
	8	32	0,844	1800	2133	0,015	2101	0,0	**A**
A	2+3	90	0,961	1672	1740	0,052	1650	0,0	**A**
B	4+6	78	0,949	812	856	0,091	778	4,6	**A**
C	7+8	58	0,793	1800	2270	0,026	2212	1,6	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**A**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	90	0,961	1740	95	0,16	6
B	4+6	*78*	*0,949*	*856*	*95*	0,30	6
C	7+8	*58*	*0,793*	*2270*	*95*	0,08	5

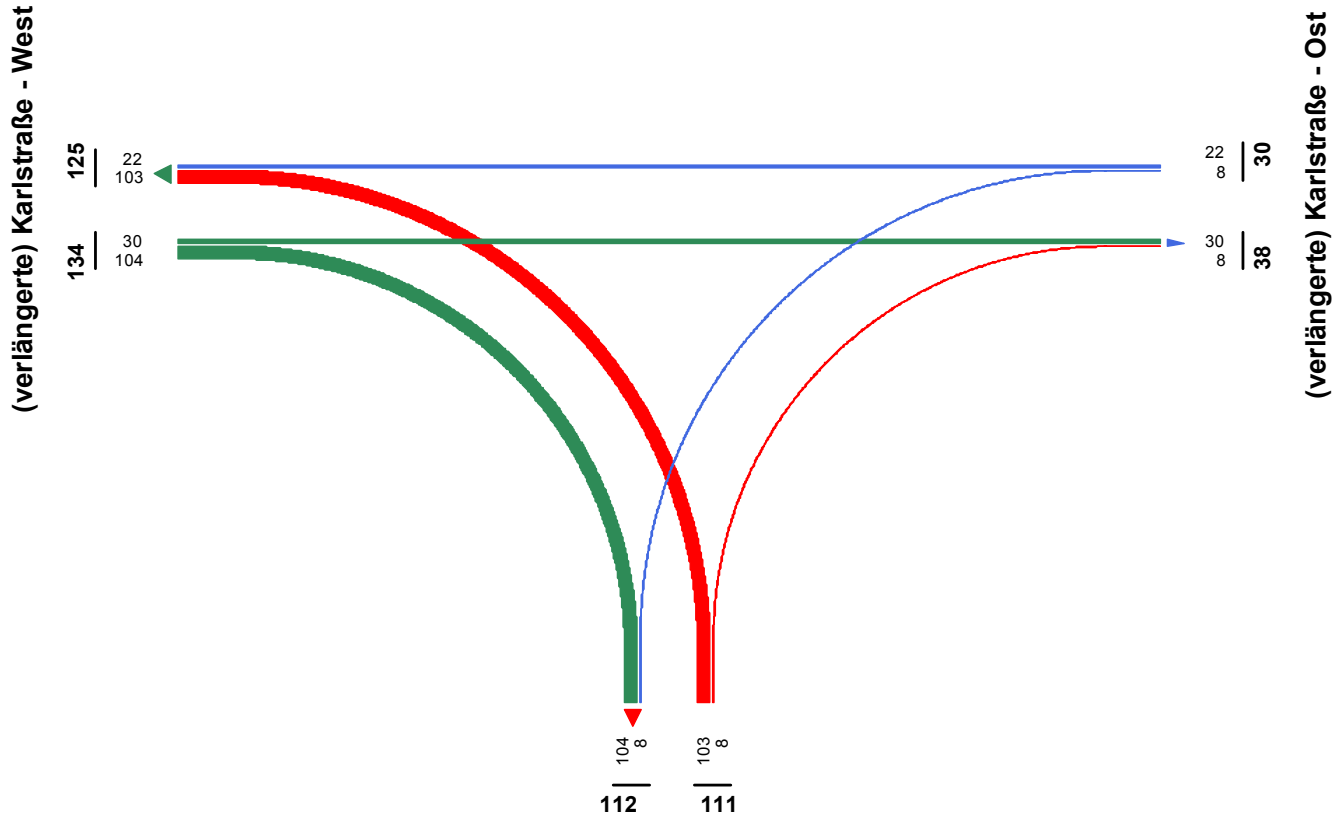
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	32	122	0,8	0,8	**A**
		F2	90				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,5	**A**
		F3	0	78	0,5		
		F4	78				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	0,6	**A**
		F5	37	95	0,6		
		F6	58				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**A**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

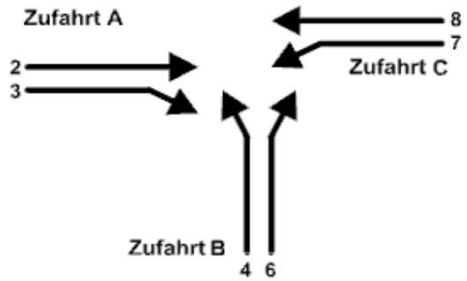
Analyse 2015/16 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Anbindung B-Plan Nr. 147

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.3.2.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *(verlängerte) Karlstraße* /B *Anbindung B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *2015/16* *Analyse*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: STOP

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

Knotenverkehrsstärke: *316 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,019	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,066	---
B	4 (3)	144	789	1,000	778	0,134	---
	6 (2)	90	837	1,000	837	0,014	---
C	7 (2)	142	1094	1,000	1094	0,014	0,986
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,015	---

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	37	0,905	1800	1988	0,019	1951	0,0	**A**
	3	105	1,000	1600	1600	0,066	1495	0,0	**A**
B	4	104	1,000	778	778	0,134	674	5,3	**A**
	6	16	0,750	837	1116	0,014	1100	3,3	**A**
C	7	22	0,682	1094	1604	0,014	1582	2,3	**A**
	8	32	0,844	1800	2133	0,015	2101	0,0	**A**
A	2+3	142	0,975	1644	1686	0,084	1544	0,0	**A**
B	4+6	120	0,967	783	810	0,148	690	5,2	**A**
C	7+8	54	0,778	1800	2314	0,023	2260	1,6	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**A**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	142	0,975	1686	95	0,28	6
B	4+6	*120*	*0,967*	*810*	*95*	0,52	6
C	7+8	*54*	*0,778*	*2314*	*95*	0,07	5

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	32	174	1,1	1,1	**A**
		F2	142				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,8	**A**
		F3	0	120	0,8		
		F4	120				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	0,6	**A**
		F5	37	91	0,6		
		F6	54				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**A**

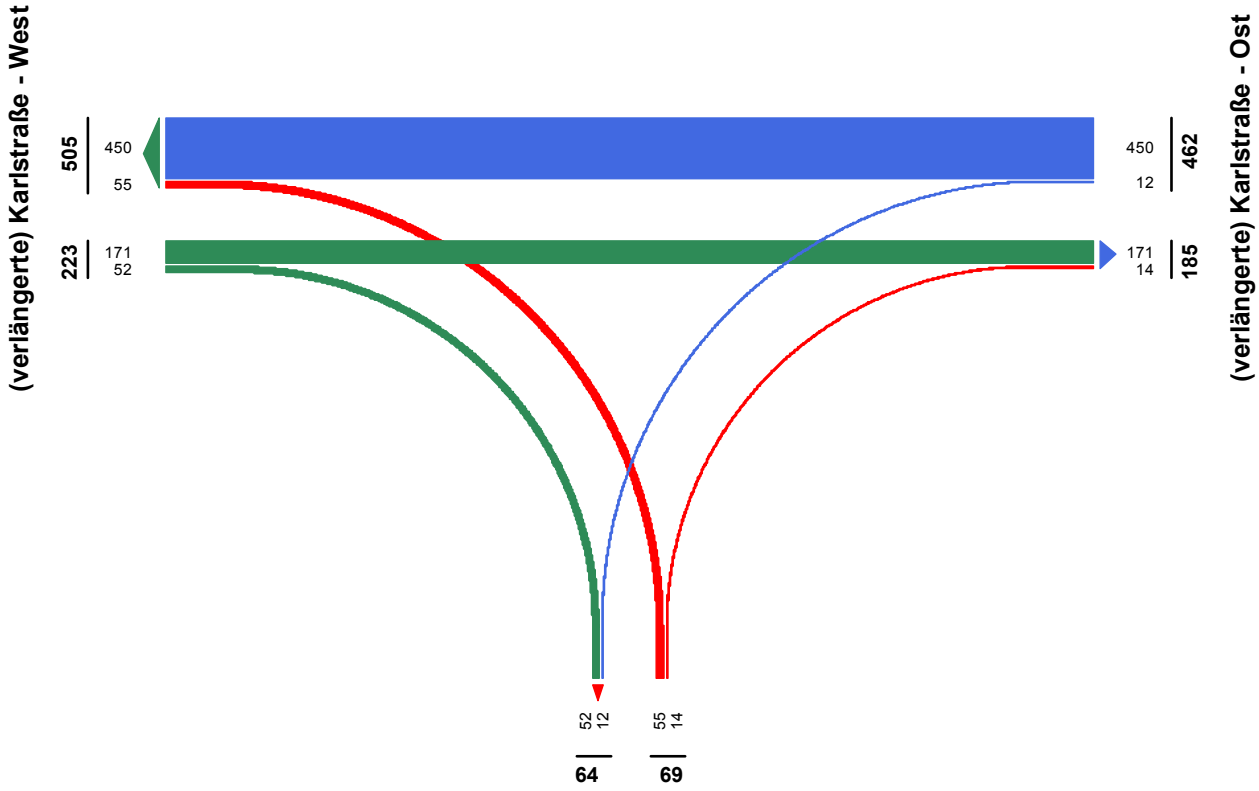
Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Strombelastungsplan

LISA+

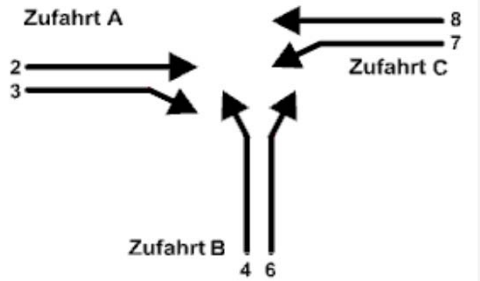
Prognose 2030 - Spitzenstunde in Kfz/h



Anbindung B-Plan Nr. 147

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.3.3.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *(verlängerte) Karlstraße* /B *Anbidnung B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstunde*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: STOP

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

Knotenverkehrsstärke: *795 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,106	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,033	---
B	4 (3)	691	392	1,000	382	0,147	---
	6 (2)	205	738	1,000	738	0,024	---
C	7 (2)	231	988	1,000	988	0,019	0,973
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,275	---

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	178	1,067	1800	1686	0,106	1508	0,0	**A**
	3	53	1,000	1600	1600	0,033	1547	0,0	**A**
B	4	56	1,000	382	382	0,147	326	11,1	**B**
	6	22	0,818	738	901	0,024	879	4,1	**A**
C	7	26	0,731	988	1352	0,019	1326	2,7	**A**
	8	460	1,077	1800	1671	0,275	1211	0,0	**A**
A	2+3	231	1,052	1752	1666	0,139	1435	0,0	**A**
B	4+6	78	0,949	432	456	0,171	378	9,5	**A**
C	7+8	486	1,059	1800	1700	0,286	1214	3,0	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**B**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	236	1,055	1662	95	0,50	7
B	4+6	*78*	*0,949*	*439*	*95*	0,64	6
C	7+8	*513*	*1,062*	*1694*	*95*	1,30	13

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	460	691	6,4	6,4	**B**
		F2	231				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,5	**A**
		F3	0	78	0,5		
		F4	78				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	6,1	**B**
		F5	178	664	6,1		
		F6	486				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**B**

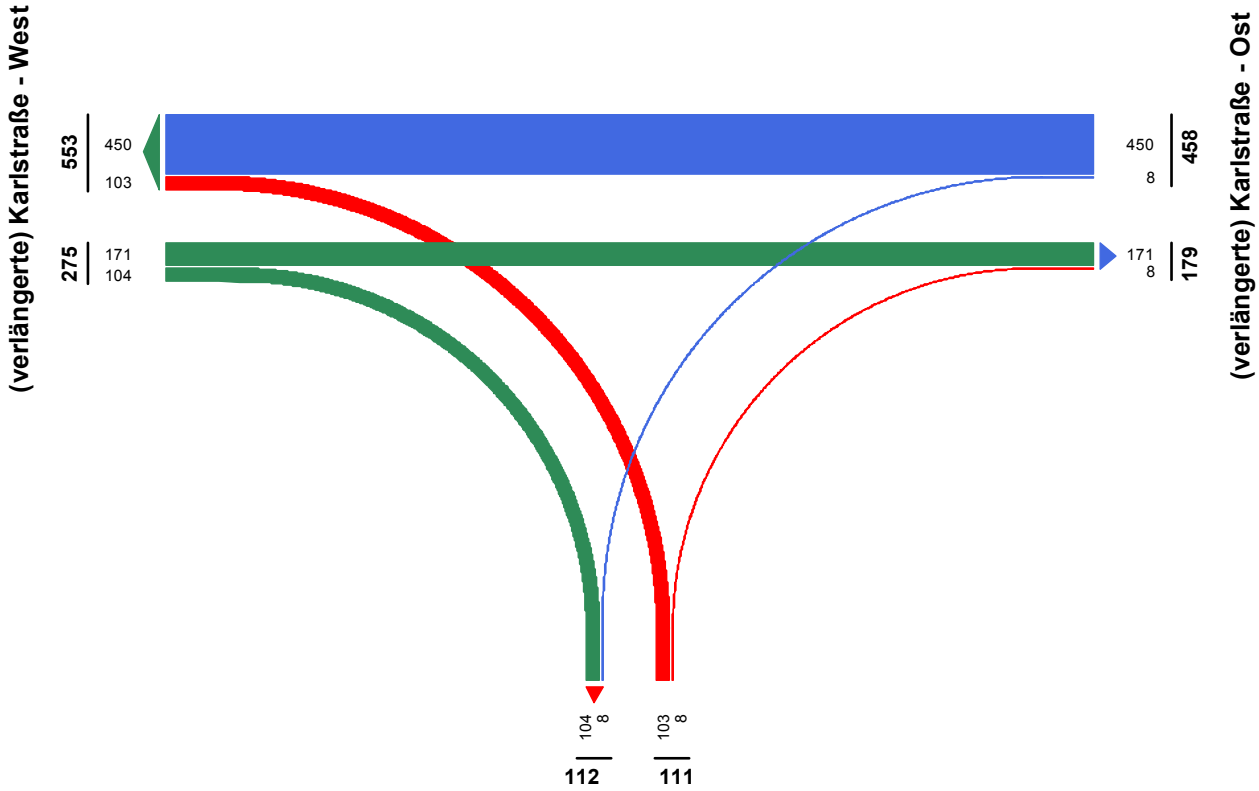
Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Strombelastungsplan

LISA+

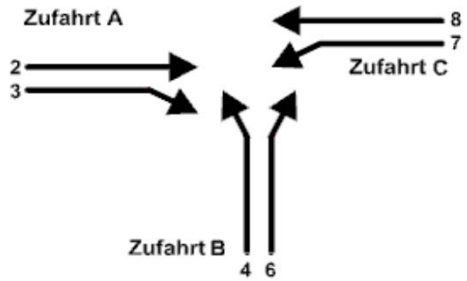
Prognose 2030 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Anbindung B-Plan Nr. 147

Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.3.4.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *(verlängerte) Karlstraße* /B *Anbindung B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *Prog. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: STOP

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

Knotenverkehrsstärke: *985 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,106	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,066	---
B	4 (3)	813	335	1,000	327	0,318	---
	6 (2)	231	717	1,000	717	0,017	---
C	7 (2)	283	931	1,000	931	0,016	0,976
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,331	---

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	178	1,067	1800	1686	0,106	1508	0,0	**A**
	3	105	1,000	1600	1600	0,066	1495	0,0	**A**
B	4	104	1,000	327	327	0,318	223	16,1	**B**
	6	16	0,750	717	956	0,017	940	3,8	**A**
C	7	22	0,682	931	1366	0,016	1344	2,7	**A**
	8	560	1,063	1800	1693	0,331	1133	0,0	**A**
A	2+3	283	1,042	1723	1653	0,171	1370	0,0	**A**
B	4+6	120	0,967	347	359	0,334	239	15,1	**B**
C	7+8	582	1,049	1800	1716	0,339	1134	3,2	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**B**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	288	1,045	1650	95	0,63	7
B	4+6	*120*	*0,967*	*390*	*95*	1,32	12
C	7+8	*509*	*1,063*	*1694*	*95*	1,28	13

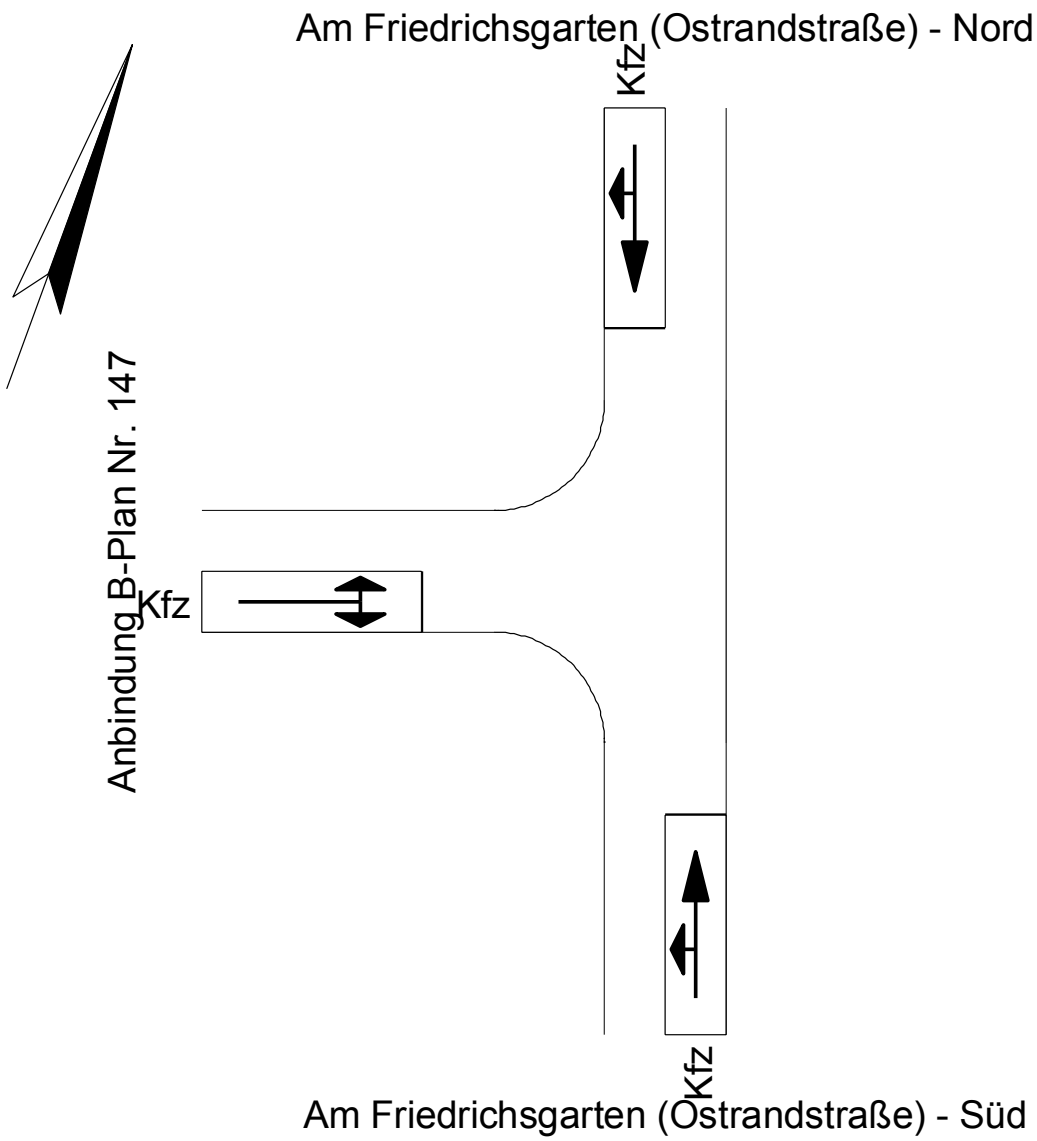
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	560	843	8,8	8,8	**B**
		F2	283				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,8	**A**
		F3	0	120	0,8		
		F4	120				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	7,4	**B**
		F5	178	760	7,4		
		F6	582				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**B**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

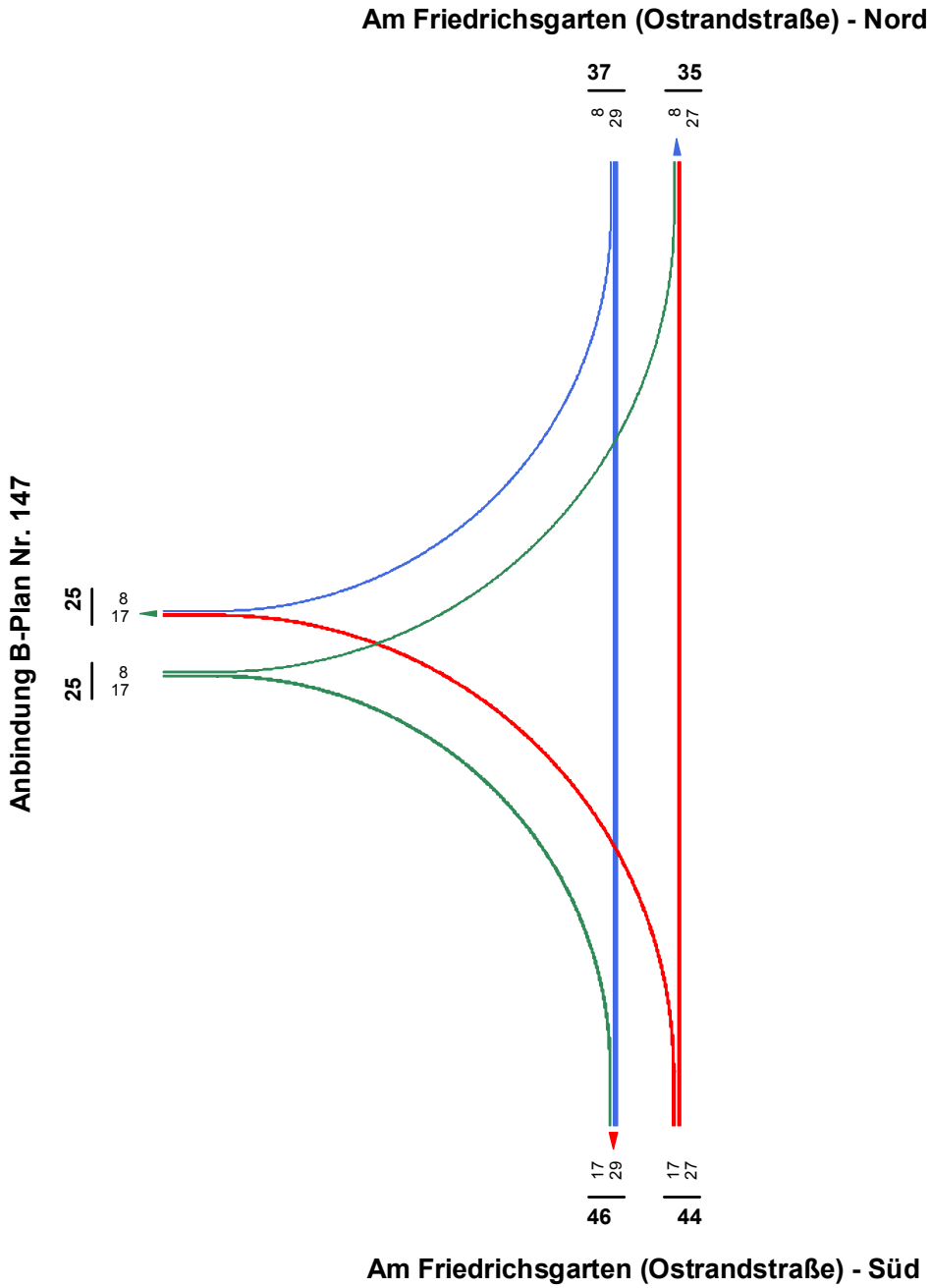
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Knotendaten



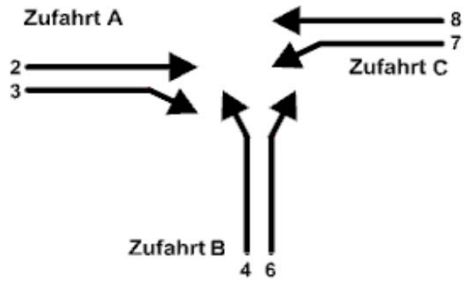
Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.4.0

Analyse 2015/16 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Anbindung B-Plan Nr. 147 an Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)				
Auftragsnr.	4564	Variante	nLSA	Datum	24.08.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.4.1.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C /B
Am Friedrichsgarten *Zufahrt B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *2015/16* *Analyse*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *106 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,016	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005	---
B	4 (3)	77	1013	1,000	999	0,008	---
	6 (2)	33	1153	1,000	1153	0,015	---
C	7 (2)	37	1233	1,000	1233	0,014	0,986
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,015	---

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	29	1,000	1800	1800	0,016	1771	0,0	**A**
	3	8	1,000	1600	1600	0,005	1592	0,0	**A**
B	4	8	1,000	999	999	0,008	991	3,6	**A**
	6	17	1,000	1153	1153	0,015	1136	3,2	**A**
C	7	17	1,000	1233	1233	0,014	1216	3,0	**A**
	8	27	1,000	1800	1800	0,015	1773	0,0	**A**
A	2+3	37	1,000	1753	1753	0,021	1716	0,0	**A**
B	4+6	25	1,000	1098	1098	0,023	1073	3,4	**A**
C	7+8	44	1,000	1800	1800	0,024	1756	2,1	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**A**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	37	1	1753	95	0,06	6
B	4+6	*25*	*1*	*1099*	*95*	0,07	6
C	7+8	*44*	*1*	*1800*	*95*	0,08	6

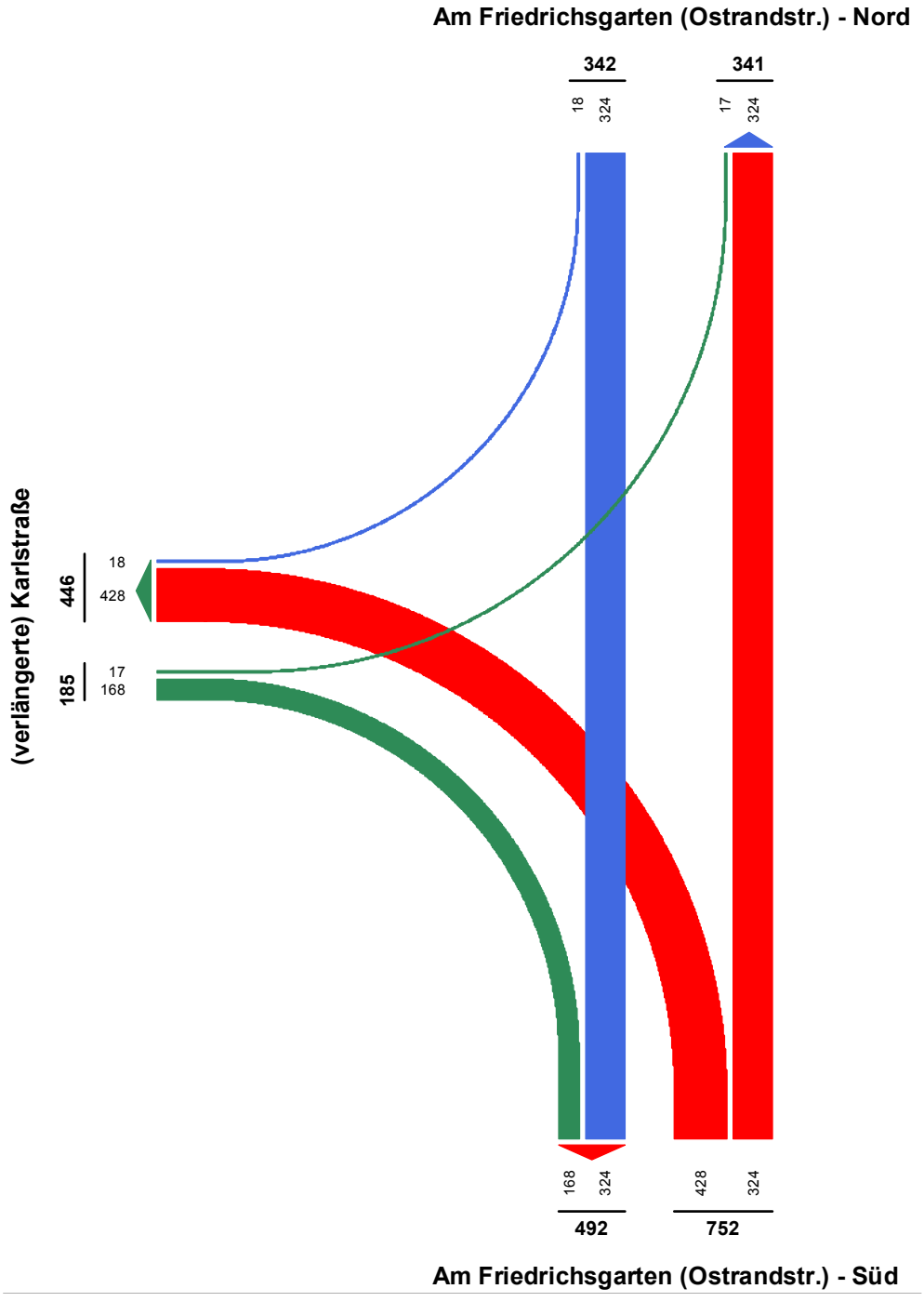
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	27	64	0,4	0,4	**A**
		F2	37				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,1	**A**
		F3	0	25	0,1		
		F4	25				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	0,4	**A**
		F5	29	73	0,4		
		F6	44				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**A**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

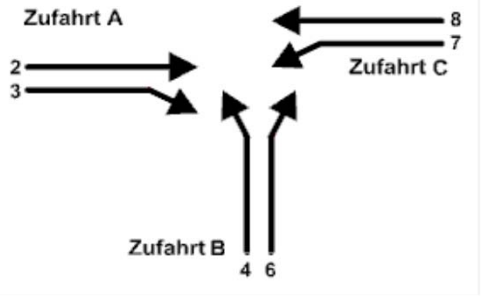
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

Prognose 2030 - Spitzenstunde + induz. Verkehr in Kfz/h



Projekt	B-Plan Nr. 147 "Schlachthof - Dessau Nord"				
Knotenpunkt	Am Friedrichsgarten (Ostrandstraße)/ (verlängerte) Karlstraße				
Auftragsnr.	4564	Variante	Planung	Datum	30.11.2016
Bearbeiter	VSC Halle GmbH	Abzeichnung		Blatt	2.4.2.1

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Am Friedr. (Ostrandstr.)* /B *Zufahrt B-Plan 147*

Verkehrsdaten: Datum: *Progn. 2030* *Planung*
Uhrzeit: *Spitzenstd. + induz. Verkehr*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽

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

Knotenverkehrsstärke: *1283 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,296	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005	---
B	4 (3)	1254	204	1,000	195	0,041	---
	6 (2)	491	659	1,000	659	0,026	---
C	7 (2)	495	732	1,000	732	0,023	0,957
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,454	---

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	487	1,093	1800	1646	0,296	1159	0,0	**A**
	3	8	1,000	1600	1600	0,005	1592	0,0	**A**
B	4	8	1,000	195	195	0,041	187	19,2	**B**
	6	17	1,000	659	659	0,026	642	5,6	**A**
C	7	17	1,000	732	732	0,023	715	5,0	**A**
	8	746	1,095	1800	1645	0,454	899	0,0	**A**
A	2+3	495	1,092	1797	1645	0,301	1150	0,0	**A**
B	4+6	25	1,000	375	375	0,067	350	10,3	**B**
C	7+8	763	1,092	1800	1648	0,463	885	4,1	**A**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									**B**

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	492	1,092	1645	95	1,28	14
B	4+6	*25*	*1*	*376*	*95*	0,21	6
C	7+8	*763*	*1,094*	*1645*	*95*	2,58	20

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F1	746	1241	17,9	17,9	**D**
		F2	495				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,1	**A**
		F3	0	25	0,1		
		F4	25				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	18,1	**D**
		F5	487	1250	18,1		
		F6	763				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							**D**

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	**---**
B	R2	---	---	**---**
C	R5	---	---	**---**
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				**---**

ANLAGE 3

Knotenstromzählungen vom 02.06.2016

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Platz	: Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.

Straße 1	: Eduardstr.
Straße 2	: Karlstr. Ri. Ost
Straße 3	: Schlachthofstr.
Straße 4	: Karlstr. Ri. West

Intervall	: 15
Wetter	: Sonne, Regen
Block :	
	15:00 - 19:00 Uhr

Hochrechnungsfaktoren :

Verkehrszählung Dessau
12 Eduardstr. -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
15:15-15:30	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
15:30-15:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
15:45-16:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
15:00-16:00 STD	5	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
16:15-16:30	2	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0.0
16:30-16:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
16:45-17:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
16:00-17:00 STD	8	0	0	0	0	0	1	8	0	9	0.0
17:00-17:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
17:15-17:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
17:30-17:45	2	0	0	0	0	0	2	2	0	3	0.0
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0.0
17:00-18:00 STD	7	0	0	0	0	0	3	7	0	9	0.0
18:00-18:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:30-18:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
15:00-19:00 BLOCK	25	0	0	0	0	0	5	25	0	28	0.0
16:30-17:30 SpStd	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
Summe	25	0	0	0	0	0	5	25	0	28	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
13 Eduardstr. -> Schlachthofstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
15:15-15:30	7	1	0	0	0	0	1	8	0	9	0.0
15:30-15:45	7	1	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
15:45-16:00	8	1	0	0	0	1	0	10	0	10	0.0
15:00-16:00 STD	26	4	0	0	0	1	1	31	0	32	0.0
16:00-16:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
16:15-16:30	7	0	0	0	0	1	3	8	0	10	0.0
16:30-16:45	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:45-17:00	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
16:00-17:00 STD	39	0	0	0	0	1	3	40	0	42	0.0
17:00-17:15	10	0	0	0	0	0	3	10	0	12	0.0
17:15-17:30	8	0	0	0	0	0	4	8	0	10	0.0
17:30-17:45	13	1	0	0	0	0	1	14	0	15	0.0
17:45-18:00	13	1	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
17:00-18:00 STD	44	2	0	0	0	0	8	46	0	50	0.0
18:00-18:15	11	0	0	0	0	0	2	11	0	12	0.0
18:15-18:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:30-18:45	6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
18:45-19:00	2	0	0	0	0	0	3	2	0	4	0.0
18:00-19:00 STD	27	0	0	0	0	0	6	27	0	30	0.0
15:00-19:00 BLOCK	136	6	0	0	0	2	18	144	0	153	0.0
17:15-18:15 SpStd	45	2	0	0	0	0	7	47	0	51	0.0
Summe	136	6	0	0	0	2	18	144	0	153	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
14 Eduardstr. -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	2	0	0	0	1	0	0	3	1	4	33.3
15:15-15:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
15:30-15:45	3	1	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
15:45-16:00	1	3	1	0	1	0	0	6	2	7	33.3
15:00-16:00 STD	11	4	1	0	2	0	0	18	3	20	16.7
16:00-16:15	3	0	0	0	1	0	0	4	1	5	25.0
16:15-16:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
16:30-16:45	2	1	1	0	0	0	0	4	1	5	25.0
16:45-17:00	2	1	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
16:00-17:00 STD	9	2	1	0	1	0	0	13	2	14	15.4
17:00-17:15	2	1	0	0	1	0	0	4	1	5	25.0
17:15-17:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
17:30-17:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
17:45-18:00	1	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
17:00-18:00 STD	8	2	0	0	1	0	0	11	1	12	9.1
18:00-18:15	5	0	0	0	1	0	0	6	1	7	16.7
18:15-18:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
18:30-18:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	13	0	0	0	1	0	0	14	1	15	7.1
15:00-19:00 BLOCK	41	8	2	0	5	0	0	56	7	60	12.5
15:15-16:15 SpStd	12	4	1	0	2	0	0	19	3	21	15.8
Summe	41	8	2	0	5	0	0	56	7	60	12.5
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
21 Karlstr. Ri. Ost -> Eduardstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
15:15-15:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
15:30-15:45	2	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0.0
15:45-16:00	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
15:00-16:00 STD	10	0	0	0	0	0	2	10	0	11	0.0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0.0
16:15-16:30	3	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0.0
16:30-16:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
16:45-17:00	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
16:00-17:00 STD	7	0	0	0	0	0	4	7	0	9	0.0
17:00-17:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
17:15-17:30	2	0	0	0	0	0	3	2	0	4	0.0
17:30-17:45	1	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0.0
17:45-18:00	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
17:00-18:00 STD	10	1	0	0	0	0	7	11	0	15	0.0
18:00-18:15	3	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0.0
18:15-18:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:30-18:45	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0.0
18:00-19:00 STD	8	0	0	0	0	0	3	8	0	10	0.0
15:00-19:00 BLOCK	35	1	0	0	0	0	16	36	0	44	0.0
16:15-17:15 SpStd	14	0	0	0	0	0	2	14	0	15	0.0
Summe	35	1	0	0	0	0	16	36	0	44	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
23 Karlstr. Ri. Ost -> Schlachthofstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	2	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0.0
15:15-15:30	7	0	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
15:30-15:45	6	1	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
15:45-16:00	9	0	1	0	0	0	0	10	1	11	10.0
15:00-16:00 STD	24	1	1	0	0	0	3	26	1	28	3.8
16:00-16:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
16:15-16:30	7	0	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
16:30-16:45	7	0	0	0	0	0	4	7	0	9	0.0
16:45-17:00	10	1	0	0	0	0	1	11	0	12	0.0
16:00-17:00 STD	31	1	0	0	0	0	6	32	0	35	0.0
17:00-17:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
17:15-17:30	6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
17:30-17:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
17:45-18:00	5	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
17:00-18:00 STD	20	0	0	0	0	0	2	20	0	21	0.0
18:00-18:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:15-18:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:30-18:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:45-19:00	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:00-19:00 STD	18	0	0	0	0	0	0	18	0	18	0.0
15:00-19:00 BLOCK	93	2	1	0	0	0	11	96	1	102	1.0
16:00-17:00 SpStd	31	1	0	0	0	0	6	32	0	35	0.0
Summe	93	2	1	0	0	0	11	96	1	102	1.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
24 Karlstr. Ri. Ost -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	7	2	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
15:15-15:30	7	7	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
15:30-15:45	8	4	1	0	0	1	0	14	1	15	7.1
15:45-16:00	16	3	0	0	0	0	3	19	0	21	0.0
15:00-16:00 STD	38	16	1	0	0	1	3	56	1	58	1.8
16:00-16:15	4	2	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
16:15-16:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
16:30-16:45	6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
16:45-17:00	17	0	1	0	0	0	0	18	1	19	5.6
16:00-17:00 STD	35	2	1	0	0	0	2	38	1	40	2.6
17:00-17:15	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
17:15-17:30	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
17:30-17:45	6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
17:45-18:00	8	1	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
17:00-18:00 STD	35	1	0	0	0	0	1	36	0	37	0.0
18:00-18:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:15-18:30	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
18:30-18:45	6	1	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
18:45-19:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:00-19:00 STD	29	1	0	0	0	0	0	30	0	30	0.0
15:00-19:00 BLOCK	137	20	2	0	0	1	6	160	2	164	1.2
15:00-16:00 SpStd	38	16	1	0	0	1	3	56	1	58	1.8
Summe	137	20	2	0	0	1	6	160	2	164	1.2
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
31 Schlachthofstr. -> Eduardstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	11	1	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
15:15-15:30	7	0	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
15:30-15:45	10	3	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
15:45-16:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
15:00-16:00 STD	42	4	0	0	0	0	3	46	0	48	0.0
16:00-16:15	11	1	0	0	0	0	0	12	0	12	0.0
16:15-16:30	10	1	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
16:30-16:45	17	2	0	0	0	0	1	19	0	20	0.0
16:45-17:00	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:00-17:00 STD	53	4	0	0	0	0	1	57	0	58	0.0
17:00-17:15	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
17:15-17:30	12	0	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
17:30-17:45	19	0	0	0	0	0	1	19	0	20	0.0
17:45-18:00	13	0	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
17:00-18:00 STD	59	0	0	0	0	0	3	59	0	61	0.0
18:00-18:15	8	0	0	0	0	0	1	8	0	9	0.0
18:15-18:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
18:30-18:45	13	1	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
18:45-19:00	12	0	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
18:00-19:00 STD	42	1	0	0	0	0	2	43	0	44	0.0
15:00-19:00 BLOCK	196	9	0	0	0	0	9	205	0	210	0.0
16:30-17:30 SpStd	59	2	0	0	0	0	2	61	0	62	0.0
Summe	196	9	0	0	0	0	9	205	0	210	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
32 Schlachthofstr. -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	6	0	1	0	0	0	1	7	1	8	14.3
15:15-15:30	10	2	0	0	0	0	0	12	0	12	0.0
15:30-15:45	13	0	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
15:45-16:00	5	1	0	0	0	0	2	6	0	7	0.0
15:00-16:00 STD	34	3	1	0	0	0	4	38	1	41	2.6
16:00-16:15	5	1	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
16:15-16:30	11	0	0	0	0	0	2	11	0	12	0.0
16:30-16:45	15	1	0	0	0	0	2	16	0	17	0.0
16:45-17:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
16:00-17:00 STD	37	2	0	0	0	0	4	39	0	41	0.0
17:00-17:15	7	0	0	0	0	0	2	7	0	8	0.0
17:15-17:30	6	1	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
17:30-17:45	9	1	0	0	0	0	1	10	0	11	0.0
17:45-18:00	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
17:00-18:00 STD	26	3	0	0	0	0	4	29	0	31	0.0
18:00-18:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
18:15-18:30	10	1	0	0	0	0	1	11	0	12	0.0
18:30-18:45	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:45-19:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:00-19:00 STD	27	2	0	0	0	0	1	29	0	30	0.0
15:00-19:00 BLOCK	124	10	1	0	0	0	13	135	1	142	0.7
16:15-17:15 SpStd	39	1	0	0	0	0	6	40	0	43	0.0
Summe	124	10	1	0	0	0	13	135	1	142	0.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
34 Schlachthofstr. -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	45	3	0	0	0	0	2	48	0	49	0.0
15:15-15:30	61	6	0	0	0	2	0	69	0	69	0.0
15:30-15:45	52	3	0	0	0	1	1	56	0	57	0.0
15:45-16:00	68	5	1	0	0	0	0	74	1	75	1.4
15:00-16:00 STD	226	17	1	0	0	3	3	247	1	249	0.4
16:00-16:15	73	5	1	0	0	0	3	79	1	81	1.3
16:15-16:30	62	6	0	0	0	0	0	68	0	68	0.0
16:30-16:45	60	2	1	0	0	1	0	64	1	65	1.6
16:45-17:00	60	8	0	0	0	0	6	68	0	71	0.0
16:00-17:00 STD	255	21	2	0	0	1	9	279	2	285	0.7
17:00-17:15	50	2	1	0	0	1	3	54	1	56	1.9
17:15-17:30	76	3	0	0	0	0	1	79	0	80	0.0
17:30-17:45	54	4	0	0	0	1	1	59	0	60	0.0
17:45-18:00	59	3	0	0	0	0	0	62	0	62	0.0
17:00-18:00 STD	239	12	1	0	0	2	5	254	1	257	0.4
18:00-18:15	58	2	0	1	0	1	3	62	1	65	1.6
18:15-18:30	51	0	0	0	0	1	1	52	0	53	0.0
18:30-18:45	46	1	0	0	0	0	0	47	0	47	0.0
18:45-19:00	37	0	0	0	0	0	0	37	0	37	0.0
18:00-19:00 STD	192	3	0	1	0	2	4	198	1	201	0.5
15:00-19:00 BLOCK	912	53	4	1	0	8	21	978	5	992	0.5
15:45-16:45 SpStd	263	18	3	0	0	1	3	285	3	288	1.0
Summe	912	53	4	1	0	8	21	978	5	992	0.5
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
41 Karlstr. Ri. West -> Eduardstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
15:15-15:30	3	0	0	0	1	0	0	4	1	5	25.0
15:30-15:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
15:45-16:00	2	0	0	0	1	0	0	3	1	4	33.3
15:00-16:00 STD	9	0	0	0	2	0	0	11	2	12	18.2
16:00-16:15	4	0	1	0	0	0	0	5	1	6	20.0
16:15-16:30	1	0	0	0	1	0	0	2	1	3	50.0
16:30-16:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
16:45-17:00	4	0	1	0	0	0	0	5	1	6	20.0
16:00-17:00 STD	12	0	2	0	1	0	0	15	3	17	20.0
17:00-17:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
17:15-17:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
17:30-17:45	2	0	0	0	0	1	1	3	0	4	0.0
17:45-18:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	100.0
17:00-18:00 STD	7	0	0	0	1	1	1	9	1	10	11.1
18:00-18:15	4	0	0	0	0	0	1	4	0	5	0.0
18:15-18:30	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:30-18:45	4	0	0	0	1	0	0	5	1	6	20.0
18:45-19:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
18:00-19:00 STD	14	1	0	0	1	0	1	16	1	17	6.2
15:00-19:00 BLOCK	42	1	2	0	5	1	2	51	7	56	13.7
15:15-16:15 SpStd	13	0	1	0	2	0	0	16	3	18	18.8
Summe	42	1	2	0	5	1	2	51	7	56	13.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
42 Karlstr. Ri. West -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	8	1	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
15:15-15:30	13	2	0	2	0	0	2	17	2	20	11.8
15:30-15:45	6	1	2	0	0	0	0	9	2	10	22.2
15:45-16:00	8	0	0	0	0	0	1	8	0	9	0.0
15:00-16:00 STD	35	4	2	2	0	0	3	43	4	48	9.3
16:00-16:15	6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
16:15-16:30	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:30-16:45	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
16:45-17:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
16:00-17:00 STD	34	0	0	0	0	0	1	34	0	35	0.0
17:00-17:15	5	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
17:15-17:30	8	1	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
17:30-17:45	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
17:45-18:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
17:00-18:00 STD	30	1	0	0	0	0	1	31	0	32	0.0
18:00-18:15	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
18:15-18:30	6	0	0	0	0	0	2	6	0	7	0.0
18:30-18:45	5	1	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:45-19:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:00-19:00 STD	23	1	0	0	0	0	2	24	0	25	0.0
15:00-19:00 BLOCK	122	6	2	2	0	0	7	132	4	139	3.0
15:00-16:00 SpStd	35	4	2	2	0	0	3	43	4	48	9.3
Summe	122	6	2	2	0	0	7	132	4	139	3.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
43 Karlstr. Ri. West -> Schlachthofstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	77	5	2	0	0	1	0	85	2	86	2.3
15:15-15:30	33	1	0	0	0	0	0	34	0	34	0.0
15:30-15:45	43	4	1	0	0	0	0	48	1	49	2.1
15:45-16:00	53	4	0	0	0	0	1	57	0	58	0.0
15:00-16:00 STD	206	14	3	0	0	1	1	224	3	226	1.3
16:00-16:15	64	2	0	0	0	0	2	66	0	67	0.0
16:15-16:30	70	1	0	0	0	0	1	71	0	72	0.0
16:30-16:45	56	1	0	0	0	1	1	58	0	59	0.0
16:45-17:00	49	3	1	0	0	1	0	54	1	55	1.9
16:00-17:00 STD	239	7	1	0	0	2	4	249	1	252	0.4
17:00-17:15	73	2	0	0	0	1	0	76	0	76	0.0
17:15-17:30	47	2	0	0	0	0	0	49	0	49	0.0
17:30-17:45	50	3	1	0	0	0	0	54	1	55	1.9
17:45-18:00	35	1	0	0	0	0	0	36	0	36	0.0
17:00-18:00 STD	205	8	1	0	0	1	0	215	1	216	0.5
18:00-18:15	59	0	0	0	0	0	0	59	0	59	0.0
18:15-18:30	43	1	0	0	0	0	0	44	0	44	0.0
18:30-18:45	41	2	0	0	0	1	0	44	0	44	0.0
18:45-19:00	40	3	0	0	1	2	0	46	1	47	2.2
18:00-19:00 STD	183	6	0	0	1	3	0	193	1	194	0.5
15:00-19:00 BLOCK	833	35	5	0	1	7	5	881	6	887	0.7
16:15-17:15 SpStd	248	7	1	0	0	3	2	259	1	261	0.4
Summe	833	35	5	0	1	7	5	881	6	887	0.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
1 Eduardstr. <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	21	2	0	0	1	0	1	24	1	25	4.2
15:15-15:30	28	1	0	0	1	0	3	30	1	32	3.3
15:30-15:45	27	5	0	0	0	0	2	32	0	33	0.0
15:45-16:00	27	4	1	0	2	1	1	35	3	37	8.6
15:00-16:00 STD	103	12	1	0	4	1	7	121	5	127	4.1
16:00-16:15	26	1	1	0	1	0	2	29	2	31	6.9
16:15-16:30	25	1	0	0	1	1	5	28	1	31	3.6
16:30-16:45	44	3	1	0	0	0	1	48	1	49	2.1
16:45-17:00	33	1	1	0	0	0	1	35	1	36	2.8
16:00-17:00 STD	128	6	3	0	2	1	9	140	5	147	3.6
17:00-17:15	40	1	0	0	1	0	3	42	1	44	2.4
17:15-17:30	29	0	0	0	0	0	8	29	0	33	0.0
17:30-17:45	39	1	0	0	0	1	8	41	0	45	0.0
17:45-18:00	27	3	0	0	1	0	3	31	1	33	3.2
17:00-18:00 STD	135	5	0	0	2	1	22	143	2	155	1.4
18:00-18:15	32	0	0	0	1	0	5	33	1	36	3.0
18:15-18:30	26	1	0	0	0	0	0	27	0	27	0.0
18:30-18:45	32	1	0	0	1	0	2	34	1	36	2.9
18:45-19:00	19	0	0	0	0	0	5	19	0	22	0.0
18:00-19:00 STD	109	2	0	0	2	0	12	113	2	120	1.8
15:00-19:00 BLOCK	475	25	4	0	10	3	50	517	14	549	2.7
16:30-17:30 SpStd	146	5	2	0	1	0	13	154	3	162	1.9
Summe	475	25	4	0	10	3	50	517	14	549	2.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
2 Karlstr. Ri. Ost <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	27	3	1	0	0	0	2	31	1	33	3.2
15:15-15:30	43	11	0	2	0	0	4	56	2	60	3.6
15:30-15:45	36	6	3	0	0	1	3	46	3	49	6.5
15:45-16:00	40	4	1	0	0	0	7	45	1	49	2.2
15:00-16:00 STD	146	24	5	2	0	1	16	178	7	191	3.9
16:00-16:15	22	3	0	0	0	0	4	25	0	27	0.0
16:15-16:30	46	0	0	0	0	0	5	46	0	49	0.0
16:30-16:45	42	1	0	0	0	0	7	43	0	47	0.0
16:45-17:00	42	1	1	0	0	0	2	44	1	46	2.3
16:00-17:00 STD	152	5	1	0	0	0	18	158	1	168	0.6
17:00-17:15	37	0	0	0	0	0	3	37	0	39	0.0
17:15-17:30	36	2	0	0	0	0	5	38	0	41	0.0
17:30-17:45	32	1	0	0	0	0	7	33	0	37	0.0
17:45-18:00	23	3	0	0	0	0	3	26	0	28	0.0
17:00-18:00 STD	128	6	0	0	0	0	18	134	0	143	0.0
18:00-18:15	27	0	0	0	0	0	1	27	0	28	0.0
18:15-18:30	38	1	0	0	0	0	3	39	0	41	0.0
18:30-18:45	23	3	0	0	0	0	1	26	0	27	0.0
18:45-19:00	22	0	0	0	0	0	1	22	0	23	0.0
18:00-19:00 STD	110	4	0	0	0	0	6	114	0	117	0.0
15:00-19:00 BLOCK	536	39	6	2	0	1	58	584	8	618	1.4
15:00-16:00 SpStd	146	24	5	2	0	1	16	178	7	191	3.9
Summe	536	39	6	2	0	1	58	584	8	618	1.4
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
3 Schlachthofstr. <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	145	10	3	0	0	1	5	159	3	163	1.9
15:15-15:30	125	10	0	0	0	2	3	137	0	139	0.0
15:30-15:45	131	12	1	0	0	1	4	145	1	148	0.7
15:45-16:00	157	11	2	0	0	1	3	171	2	174	1.2
15:00-16:00 STD	558	43	6	0	0	5	15	612	6	623	1.0
16:00-16:15	168	9	1	0	0	0	5	178	1	181	0.6
16:15-16:30	167	8	0	0	0	1	7	176	0	180	0.0
16:30-16:45	170	6	1	0	0	2	8	179	1	184	0.6
16:45-17:00	149	12	1	0	0	1	7	163	1	167	0.6
16:00-17:00 STD	654	35	3	0	0	4	27	696	3	711	0.4
17:00-17:15	161	4	1	0	0	2	8	168	1	173	0.6
17:15-17:30	155	6	0	0	0	0	8	161	0	165	0.0
17:30-17:45	148	9	1	0	0	1	4	159	1	162	0.6
17:45-18:00	129	6	0	0	0	0	2	135	0	136	0.0
17:00-18:00 STD	593	25	2	0	0	3	22	623	2	635	0.3
18:00-18:15	144	2	0	1	0	1	6	148	1	152	0.7
18:15-18:30	129	2	0	0	0	1	2	132	0	133	0.0
18:30-18:45	114	5	0	0	0	1	1	120	0	121	0.0
18:45-19:00	102	3	0	0	1	2	4	108	1	111	0.9
18:00-19:00 STD	489	12	0	1	1	5	13	508	2	516	0.4
15:00-19:00 BLOCK	2294	115	11	1	1	17	77	2439	13	2485	0.5
15:45-16:45 SpStd	662	34	4	0	0	4	23	704	4	718	0.6
Summe	2294	115	11	1	1	17	77	2439	13	2485	0.5
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
4 Karlstr. Ri. West <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	139	11	2	0	1	1	2	154	3	157	1.9
15:15-15:30	122	16	0	2	1	2	2	143	3	147	2.1
15:30-15:45	116	13	4	0	0	2	1	135	4	138	3.0
15:45-16:00	148	15	2	0	2	0	5	167	4	172	2.4
15:00-16:00 STD	525	55	8	2	4	5	10	599	14	612	2.3
16:00-16:15	154	9	2	0	1	0	7	166	3	171	1.8
16:15-16:30	158	7	0	0	1	0	1	166	1	167	0.6
16:30-16:45	134	4	2	0	0	2	2	142	2	144	1.4
16:45-17:00	138	12	3	0	0	1	6	154	3	159	1.9
16:00-17:00 STD	584	32	7	0	2	3	16	628	9	641	1.4
17:00-17:15	144	5	1	0	1	2	4	153	2	156	1.3
17:15-17:30	146	6	0	0	0	0	1	152	0	153	0.0
17:30-17:45	125	7	1	0	0	2	3	135	1	137	0.7
17:45-18:00	109	6	0	0	1	0	0	116	1	117	0.9
17:00-18:00 STD	524	24	2	0	2	4	8	556	4	562	0.7
18:00-18:15	141	2	0	1	1	1	4	146	2	150	1.4
18:15-18:30	117	2	0	0	0	1	3	120	0	122	0.0
18:30-18:45	107	5	0	0	1	1	0	114	1	115	0.9
18:45-19:00	89	3	0	0	1	2	0	95	1	96	1.0
18:00-19:00 STD	454	12	0	1	3	5	7	475	4	481	0.8
15:00-19:00 BLOCK	2087	123	17	3	11	17	41	2258	31	2296	1.4
16:15-17:15 SpStd	574	28	6	0	2	5	13	615	8	626	1.3
Summe	2087	123	17	3	11	17	41	2258	31	2296	1.4
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
XX X -> X

Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	175	13	10	0	2	1	5	201	12	210	6.0
15:15-15:30	167	19	13	2	1	2	6	204	16	216	7.8
15:30-15:45	166	18	19	0	0	2	6	205	19	218	9.3
15:45-16:00	208	17	18	0	2	1	8	246	20	260	8.1
15:00-16:00 STD	716	67	60	2	5	6	25	856	67	903	7.8
16:00-16:15	192	11	18	0	1	0	9	222	19	236	8.6
16:15-16:30	213	8	14	0	1	1	9	237	15	249	6.3
16:30-16:45	203	7	13	0	0	2	9	225	13	236	5.8
16:45-17:00	188	13	15	0	0	1	8	217	15	229	6.9
16:00-17:00 STD	796	39	60	0	2	4	35	901	62	950	6.9
17:00-17:15	195	5	42	0	1	2	9	245	43	271	17.5
17:15-17:30	193	7	33	0	0	0	11	233	33	255	14.2
17:30-17:45	191	9	28	0	0	2	11	230	28	250	12.2
17:45-18:00	150	9	10	0	1	0	4	170	11	178	6.5
17:00-18:00 STD	729	30	113	0	2	4	35	878	115	953	13.1
18:00-18:15	177	2	6	1	1	1	8	188	8	197	4.2
18:15-18:30	157	3	5	0	0	1	4	166	5	171	3.0
18:30-18:45	140	7	3	0	1	1	2	152	4	155	2.6
18:45-19:00	121	3	9	0	1	2	5	136	10	144	7.3
18:00-19:00 STD	595	15	23	1	3	5	19	642	27	666	4.2
15:00-19:00 BLOCK	2836	151	256	3	12	19	114	3277	271	3471	8.3
15:45-16:45 SpStd	816	43	63	0	4	4	35	930	67	981	7.2
Summe	2836	151	256	3	12	19	114	3277	271	3471	8.3
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X1 -> Eduardstr.
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	13	1	0	0	0	0	1	14	0	15	0.0
15:15-15:30	15	0	0	0	1	0	1	16	1	17	6.2
15:30-15:45	16	3	0	0	0	0	2	19	0	20	0.0
15:45-16:00	17	0	0	0	1	0	1	18	1	19	5.6
15:00-16:00 STD	61	4	0	0	2	0	5	67	2	71	3.0
16:00-16:15	15	1	1	0	0	0	2	17	1	19	5.9
16:15-16:30	14	1	0	0	1	0	1	16	1	17	6.2
16:30-16:45	23	2	0	0	0	0	1	25	0	26	0.0
16:45-17:00	20	0	1	0	0	0	1	21	1	22	4.8
16:00-17:00 STD	72	4	2	0	1	0	5	79	3	83	3.8
17:00-17:15	26	0	0	0	0	0	0	26	0	26	0.0
17:15-17:30	15	0	0	0	0	0	4	15	0	17	0.0
17:30-17:45	22	0	0	0	0	1	5	23	0	26	0.0
17:45-18:00	13	1	0	0	1	0	2	15	1	17	6.7
17:00-18:00 STD	76	1	0	0	1	1	11	79	1	85	1.3
18:00-18:15	15	0	0	0	0	0	3	15	0	17	0.0
18:15-18:30	16	1	0	0	0	0	0	17	0	17	0.0
18:30-18:45	18	1	0	0	1	0	1	20	1	21	5.0
18:45-19:00	15	0	0	0	0	0	2	15	0	16	0.0
18:00-19:00 STD	64	2	0	0	1	0	6	67	1	71	1.5
15:00-19:00 BLOCK	273	11	2	0	5	1	27	292	7	309	2.4
16:15-17:15 SpStd	83	3	1	0	1	0	3	88	2	91	2.3
Summe	273	11	2	0	5	1	27	292	7	309	2.4
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X2 -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	16	1	1	0	0	0	1	18	1	19	5.6
15:15-15:30	24	4	0	2	0	0	3	30	2	34	6.7
15:30-15:45	20	1	2	0	0	0	1	23	2	25	8.7
15:45-16:00	14	1	0	0	0	0	3	15	0	17	0.0
15:00-16:00 STD	74	7	3	2	0	0	8	86	5	94	5.8
16:00-16:15	11	1	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
16:15-16:30	28	0	0	0	0	0	3	28	0	30	0.0
16:30-16:45	26	1	0	0	0	0	2	27	0	28	0.0
16:45-17:00	14	0	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
16:00-17:00 STD	79	2	0	0	0	0	6	81	0	84	0.0
17:00-17:15	14	0	0	0	0	0	3	14	0	16	0.0
17:15-17:30	17	2	0	0	0	0	1	19	0	20	0.0
17:30-17:45	22	1	0	0	0	0	3	23	0	25	0.0
17:45-18:00	10	1	0	0	0	0	1	11	0	12	0.0
17:00-18:00 STD	63	4	0	0	0	0	8	67	0	71	0.0
18:00-18:15	17	0	0	0	0	0	0	17	0	17	0.0
18:15-18:30	16	1	0	0	0	0	3	17	0	19	0.0
18:30-18:45	12	2	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
18:45-19:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
18:00-19:00 STD	55	3	0	0	0	0	3	58	0	60	0.0
15:00-19:00 BLOCK	271	16	3	2	0	0	25	292	5	308	1.7
15:00-16:00 SpStd	74	7	3	2	0	0	8	86	5	94	5.8
Summe	271	16	3	2	0	0	25	292	5	308	1.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X3 -> Schlachthofstr.

Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	83	6	2	0	0	1	1	92	2	94	2.2
15:15-15:30	47	2	0	0	0	0	2	49	0	50	0.0
15:30-15:45	56	6	1	0	0	0	1	63	1	64	1.6
15:45-16:00	70	5	1	0	0	1	1	77	1	78	1.3
15:00-16:00 STD	256	19	4	0	0	2	5	281	4	286	1.4
16:00-16:15	79	2	0	0	0	0	2	81	0	82	0.0
16:15-16:30	84	1	0	0	0	1	5	86	0	89	0.0
16:30-16:45	78	1	0	0	0	1	5	80	0	83	0.0
16:45-17:00	68	4	1	0	0	1	1	74	1	75	1.4
16:00-17:00 STD	309	8	1	0	0	3	13	321	1	328	0.3
17:00-17:15	89	2	0	0	0	1	3	92	0	94	0.0
17:15-17:30	61	2	0	0	0	0	5	63	0	66	0.0
17:30-17:45	66	4	1	0	0	0	1	71	1	72	1.4
17:45-18:00	53	2	0	0	0	0	1	55	0	56	0.0
17:00-18:00 STD	269	10	1	0	0	1	10	281	1	287	0.3
18:00-18:15	71	0	0	0	0	0	2	71	0	72	0.0
18:15-18:30	59	1	0	0	0	0	0	60	0	60	0.0
18:30-18:45	51	2	0	0	0	1	1	54	0	55	0.0
18:45-19:00	47	3	0	0	1	2	3	53	1	55	1.9
18:00-19:00 STD	228	6	0	0	1	3	6	238	1	242	0.4
15:00-19:00 BLOCK	1062	43	6	0	1	9	34	1121	7	1142	0.6
16:15-17:15 SpStd	319	8	1	0	0	4	14	332	1	340	0.3
Summe	1062	43	6	0	1	9	34	1121	7	1142	0.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X4 -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	54	5	0	0	1	0	2	60	1	62	1.7
15:15-15:30	73	13	0	0	0	2	0	88	0	88	0.0
15:30-15:45	63	8	1	0	0	2	1	74	1	75	1.4
15:45-16:00	85	11	2	0	1	0	3	99	3	102	3.0
15:00-16:00 STD	275	37	3	0	2	4	6	321	5	327	1.5
16:00-16:15	80	7	1	0	1	0	4	89	2	92	2.2
16:15-16:30	72	6	0	0	0	0	0	78	0	78	0.0
16:30-16:45	68	3	2	0	0	1	1	74	2	76	2.7
16:45-17:00	79	9	1	0	0	0	6	89	1	93	1.1
16:00-17:00 STD	299	25	4	0	1	1	11	330	5	338	1.5
17:00-17:15	62	3	1	0	1	1	3	68	2	71	2.9
17:15-17:30	90	3	0	0	0	0	1	93	0	94	0.0
17:30-17:45	62	4	0	0	0	1	2	67	0	68	0.0
17:45-18:00	68	5	0	0	0	0	0	73	0	73	0.0
17:00-18:00 STD	282	15	1	0	1	2	6	301	2	305	0.7
18:00-18:15	69	2	0	1	1	1	3	74	2	77	2.7
18:15-18:30	64	0	0	0	0	1	1	65	0	66	0.0
18:30-18:45	57	2	0	0	0	0	0	59	0	59	0.0
18:45-19:00	44	0	0	0	0	0	0	44	0	44	0.0
18:00-19:00 STD	234	4	0	1	1	2	4	242	2	246	0.8
15:00-19:00 BLOCK	1090	81	8	1	5	9	27	1194	14	1215	1.2
15:15-16:15 SpStd	301	39	4	0	2	4	8	350	6	357	1.7
Summe	1090	81	8	1	5	9	27	1194	14	1215	1.2
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
1X Eduardstr. ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	8	1	0	0	1	0	0	10	1	11	10.0
15:15-15:30	13	1	0	0	0	0	2	14	0	15	0.0
15:30-15:45	11	2	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
15:45-16:00	10	4	1	0	1	1	0	17	2	18	11.8
15:00-16:00 STD	42	8	1	0	2	1	2	54	3	57	5.6
16:00-16:15	11	0	0	0	1	0	0	12	1	13	8.3
16:15-16:30	11	0	0	0	0	1	4	12	0	14	0.0
16:30-16:45	21	1	1	0	0	0	0	23	1	24	4.3
16:45-17:00	13	1	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
16:00-17:00 STD	56	2	1	0	1	1	4	61	2	64	3.3
17:00-17:15	14	1	0	0	1	0	3	16	1	18	6.2
17:15-17:30	14	0	0	0	0	0	4	14	0	16	0.0
17:30-17:45	17	1	0	0	0	0	3	18	0	20	0.0
17:45-18:00	14	2	0	0	0	0	1	16	0	17	0.0
17:00-18:00 STD	59	4	0	0	1	0	11	64	1	70	1.6
18:00-18:15	17	0	0	0	1	0	2	18	1	20	5.6
18:15-18:30	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
18:30-18:45	14	0	0	0	0	0	1	14	0	15	0.0
18:45-19:00	4	0	0	0	0	0	3	4	0	6	0.0
18:00-19:00 STD	45	0	0	0	1	0	6	46	1	50	2.2
15:00-19:00 BLOCK	202	14	2	0	5	2	23	225	7	240	3.1
16:30-17:30 SpStd	62	3	1	0	1	0	7	67	2	72	3.0
Summe	202	14	2	0	5	2	23	225	7	240	3.1
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
2X Karlstr. Ri. Ost ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	11	2	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
15:15-15:30	19	7	0	0	0	0	1	26	0	27	0.0
15:30-15:45	16	5	1	0	0	1	2	23	1	25	4.3
15:45-16:00	26	3	1	0	0	0	4	30	1	33	3.3
15:00-16:00 STD	72	17	2	0	0	1	8	92	2	97	2.2
16:00-16:15	11	2	0	0	0	0	3	13	0	15	0.0
16:15-16:30	18	0	0	0	0	0	2	18	0	19	0.0
16:30-16:45	16	0	0	0	0	0	5	16	0	19	0.0
16:45-17:00	28	1	1	0	0	0	2	30	1	32	3.3
16:00-17:00 STD	73	3	1	0	0	0	12	77	1	84	1.3
17:00-17:15	23	0	0	0	0	0	0	23	0	23	0.0
17:15-17:30	19	0	0	0	0	0	4	19	0	21	0.0
17:30-17:45	10	0	0	0	0	0	4	10	0	12	0.0
17:45-18:00	13	2	0	0	0	0	2	15	0	16	0.0
17:00-18:00 STD	65	2	0	0	0	0	10	67	0	72	0.0
18:00-18:15	10	0	0	0	0	0	1	10	0	11	0.0
18:15-18:30	22	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0.0
18:30-18:45	11	1	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
18:45-19:00	12	0	0	0	0	0	1	12	0	13	0.0
18:00-19:00 STD	55	1	0	0	0	0	3	56	0	58	0.0
15:00-19:00 BLOCK	265	23	3	0	0	1	33	292	3	310	1.0
15:00-16:00 SpStd	72	17	2	0	0	1	8	92	2	97	2.2
Summe	265	23	3	0	0	1	33	292	3	310	1.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
3X Schlachthofstr. ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	62	4	1	0	0	0	4	67	1	70	1.5
15:15-15:30	78	8	0	0	0	2	1	88	0	89	0.0
15:30-15:45	75	6	0	0	0	1	3	82	0	84	0.0
15:45-16:00	87	6	1	0	0	0	2	94	1	96	1.1
15:00-16:00 STD	302	24	2	0	0	3	10	331	2	337	0.6
16:00-16:15	89	7	1	0	0	0	3	97	1	99	1.0
16:15-16:30	83	7	0	0	0	0	2	90	0	91	0.0
16:30-16:45	92	5	1	0	0	1	3	99	1	101	1.0
16:45-17:00	81	8	0	0	0	0	6	89	0	92	0.0
16:00-17:00 STD	345	27	2	0	0	1	14	375	2	383	0.5
17:00-17:15	72	2	1	0	0	1	5	76	1	79	1.3
17:15-17:30	94	4	0	0	0	0	3	98	0	100	0.0
17:30-17:45	82	5	0	0	0	1	3	88	0	90	0.0
17:45-18:00	76	4	0	0	0	0	1	80	0	81	0.0
17:00-18:00 STD	324	15	1	0	0	2	12	342	1	349	0.3
18:00-18:15	73	2	0	1	0	1	4	77	1	80	1.3
18:15-18:30	70	1	0	0	0	1	2	72	0	73	0.0
18:30-18:45	63	3	0	0	0	0	0	66	0	66	0.0
18:45-19:00	55	0	0	0	0	0	1	55	0	56	0.0
18:00-19:00 STD	261	6	0	1	0	2	7	270	1	275	0.4
15:00-19:00 BLOCK	1232	72	5	1	0	8	43	1318	6	1343	0.4
15:45-16:45 SpStd	351	25	3	0	0	1	10	380	3	387	0.8
Summe	1232	72	5	1	0	8	43	1318	6	1343	0.4
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
4X Karlstr. Ri. West ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

1 : Eduardstr.
2 : Karlstr. Ri. Ost
3 : Schlachthofstr.
4 : Karlstr. Ri. West

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15** Ausgabe **15**
Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	85	6	2	0	0	1	0	94	2	95	2.1
15:15-15:30	49	3	0	2	1	0	2	55	3	59	5.4
15:30-15:45	53	5	3	0	0	0	0	61	3	63	4.9
15:45-16:00	63	4	0	0	1	0	2	68	1	70	1.5
15:00-16:00 STD	250	18	5	2	2	1	4	278	9	286	3.2
16:00-16:15	74	2	1	0	0	0	3	77	1	79	1.3
16:15-16:30	86	1	0	0	1	0	1	88	1	89	1.1
16:30-16:45	66	1	0	0	0	1	1	68	0	69	0.0
16:45-17:00	59	3	2	0	0	1	0	65	2	66	3.1
16:00-17:00 STD	285	7	3	0	1	2	5	298	4	303	1.3
17:00-17:15	82	2	0	0	0	1	1	85	0	86	0.0
17:15-17:30	56	3	0	0	0	0	0	59	0	59	0.0
17:30-17:45	63	3	1	0	0	1	1	68	1	69	1.5
17:45-18:00	41	1	0	0	1	0	0	43	1	44	2.3
17:00-18:00 STD	242	9	1	0	1	2	2	255	2	257	0.8
18:00-18:15	72	0	0	0	0	0	1	72	0	73	0.0
18:15-18:30	53	2	0	0	0	0	2	55	0	56	0.0
18:30-18:45	50	3	0	0	1	1	0	55	1	56	1.8
18:45-19:00	45	3	0	0	1	2	0	51	1	52	2.0
18:00-19:00 STD	220	8	0	0	2	3	3	233	2	236	0.9
15:00-19:00 BLOCK	997	42	9	2	6	8	14	1064	17	1081	1.6
16:15-17:15 SpStd	293	7	2	0	1	3	3	306	3	309	1.0
Summe	997	42	9	2	6	8	14	1064	17	1081	1.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
Fußgängerzählung

Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.**

Rad1: Radfahrer über Eduardstr.
Fuß1: Fußgänger über Eduardstr.
Rad2: Radfahrer über Karlstr. (Ost)
Fuß2: Fußgänger über Karlstr. (Ost)
Rad3: Radfahrer über Schlachthofstr.
Fuß3: Fußgänger über Schlachthofstr.
Rad4: Radfahrer über Karlstr. (West)
Fuß4: Fußgänger über Karlstr. (West)

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15 min**
Wetter: **Sonne, Regen**

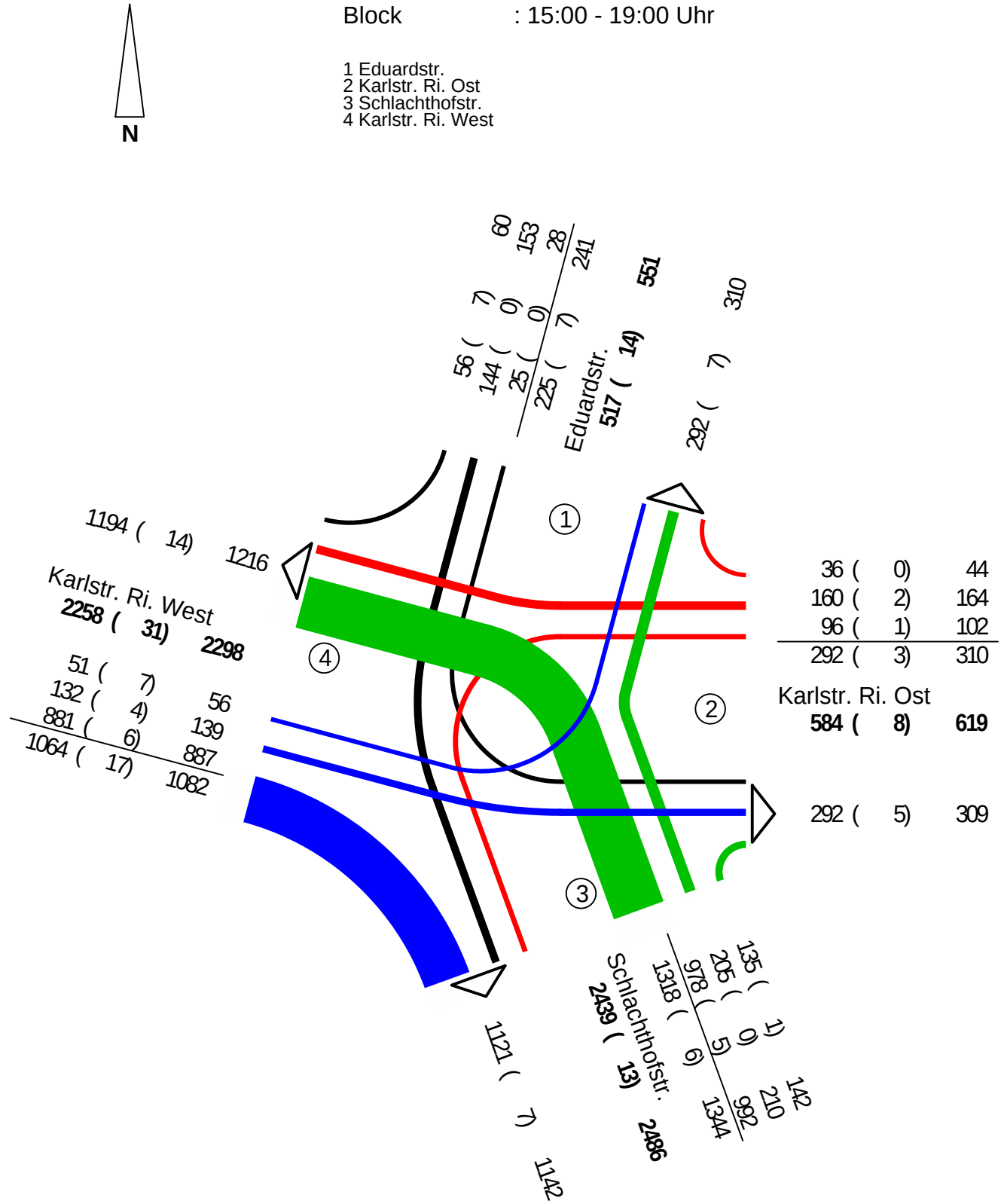
Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	einzelne Spuren Rad1	Fuß1	Rad2	Fuß2	Rad3	Fuß3	Rad4	Fuß4
15:00-15:15	3	2	2	0	2	1	2	4
15:15-15:30	2	10	3	0	2	0	1	3
15:30-15:45	7	8	2	4	1	0	1	3
15:45-16:00	7	3	7	5	3	4	5	3
16:00-16:15	0	4	2	5	1	1	4	6
16:15-16:30	1	3	10	9	0	0	4	2
16:30-16:45	0	2	5	7	1	0	2	2
16:45-17:00	2	2	3	0	0	4	2	6
17:00-17:15	0	9	0	10	3	19	1	3
17:15-17:30	2	3	0	9	7	21	1	0
17:30-17:45	2	1	6	15	7	11	4	0
17:45-18:00	4	5	1	3	1	2	0	0
18:00-18:15	0	1	2	0	2	2	1	3
18:15-18:30	1	5	1	0	0	0	0	0
18:30-18:45	1	3	1	0	0	0	0	0
18:45-19:00	5	8	0	1	0	0	0	0
Summe	37	69	45	68	30	65	28	35

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr

1 Eduardstr.
2 Karlstr. Ri. Ost
3 Schlachthofstr.
4 Karlstr. Ri. West

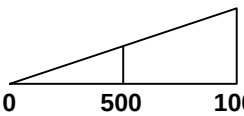


KFZ (SV) PKWE

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra

SV=Lkw + Lz + Bus

PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5



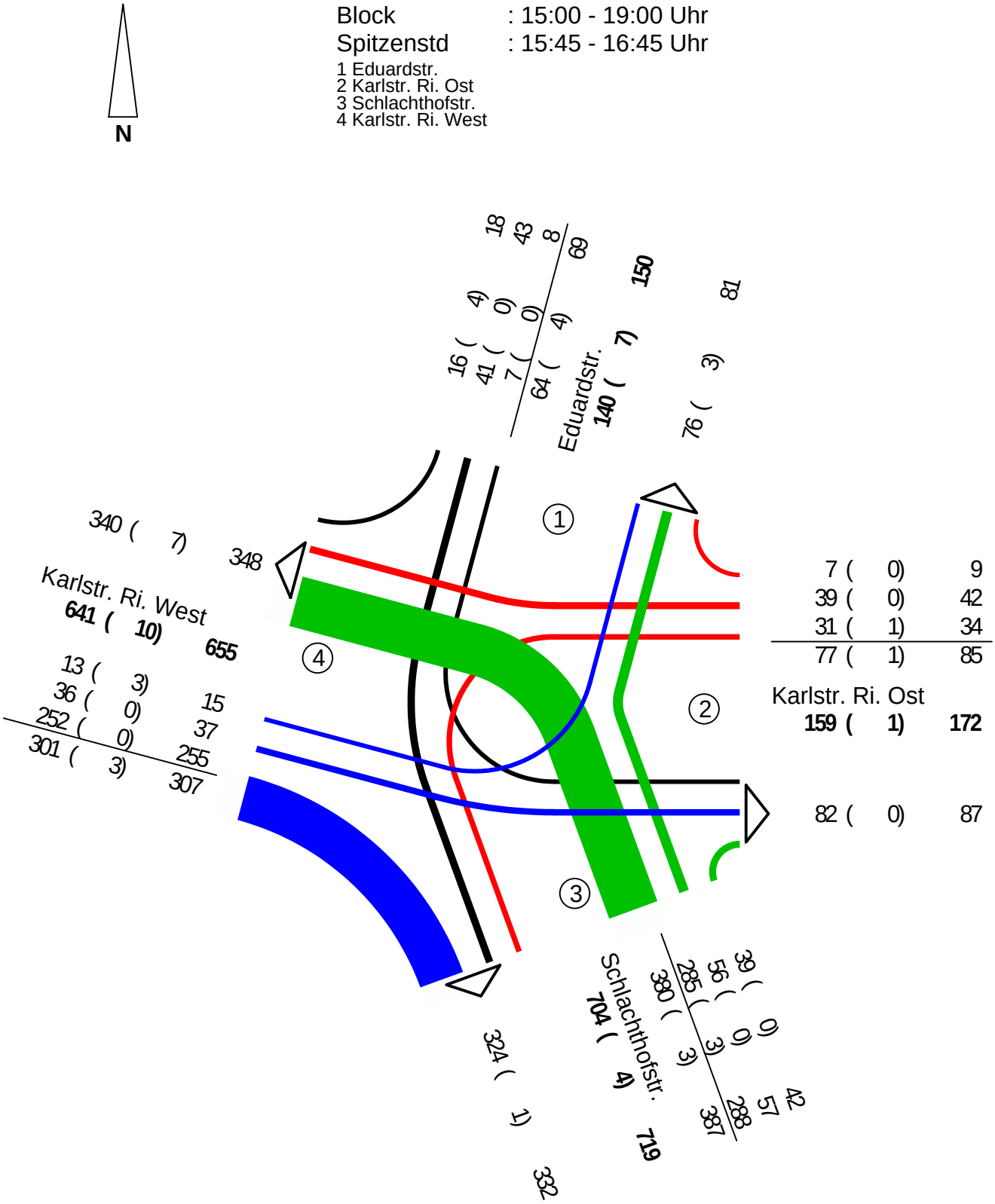
Schuh & Co. GmbH
Goethestrasse 17, D-82110 Germering

VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr
Spitzenstd	: 15:45 - 16:45 Uhr

1 Eduardstr.
2 Karlstr. Ri. Ost
3 Schlachthofstr.
4 Karlstr. Ri. West

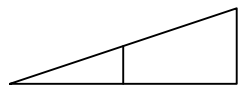


KFZ (SV) PKWE

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra

SV=Lkw + Lz + Bus

PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5



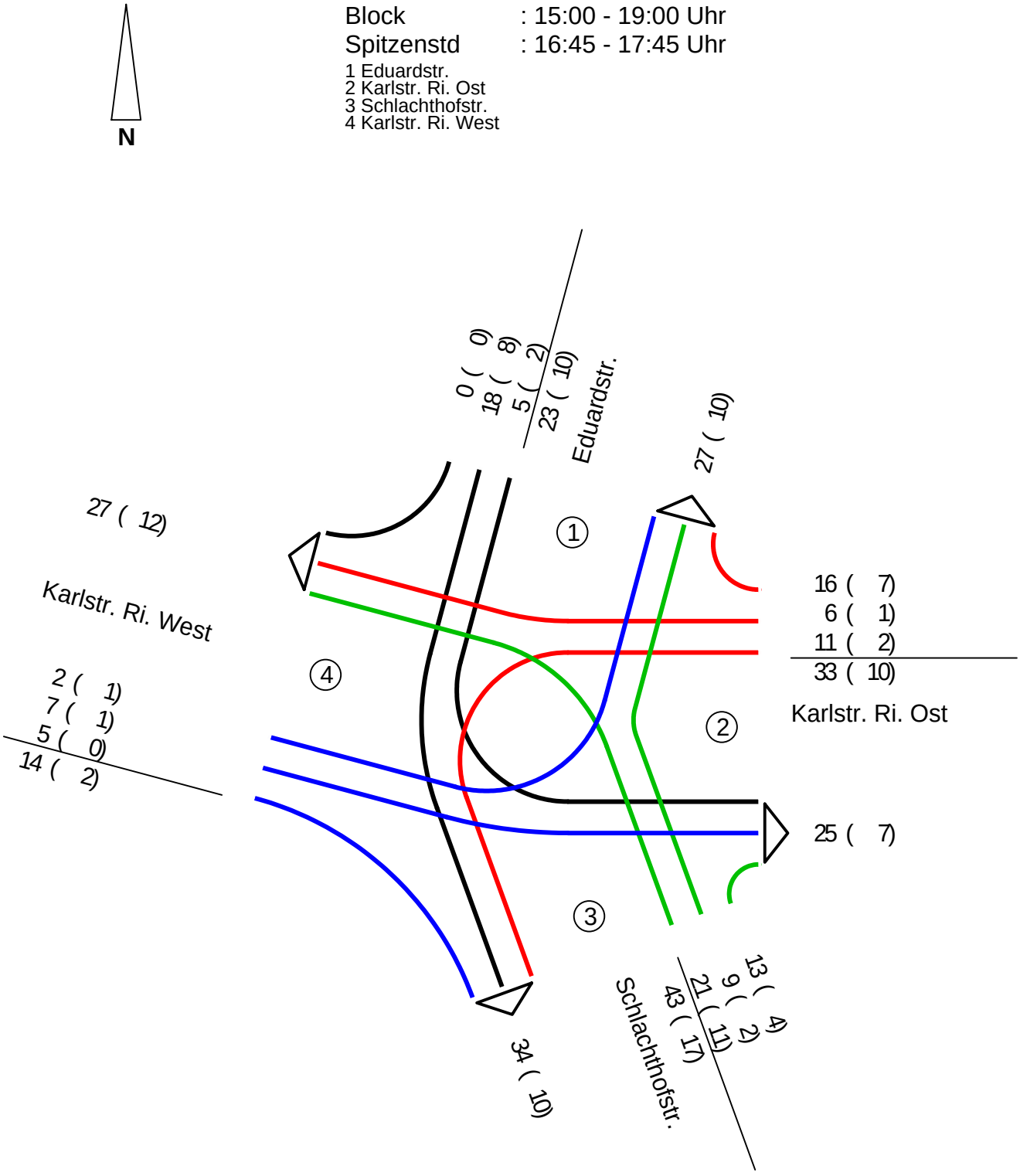
Schuh & Co. GmbH
Goethestrasse 17, D-82110 Germering

VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle

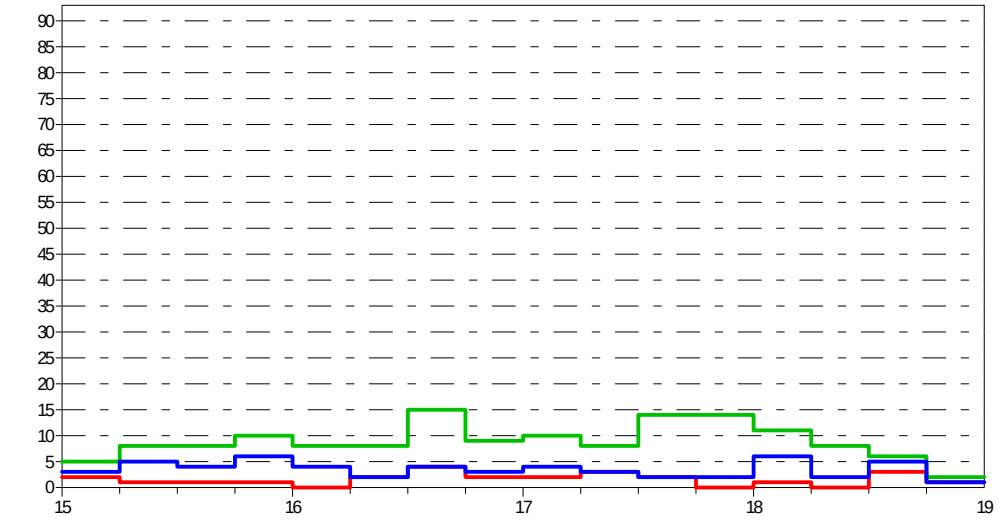
Verkehrszählung Dessau

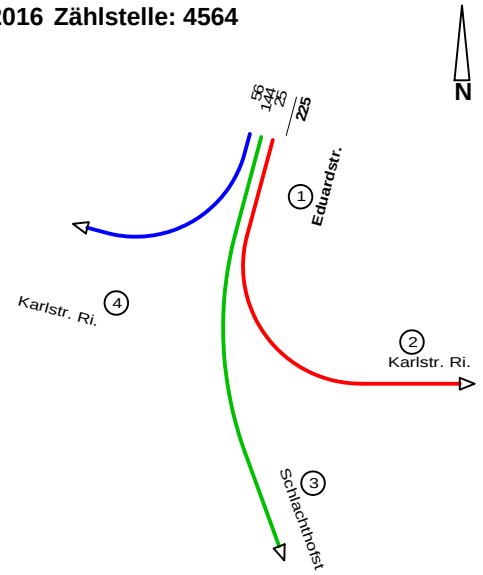
Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./Schlachthofstr./Eduardstr.
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr
Spitzenstd	: 16:45 - 17:45 Uhr

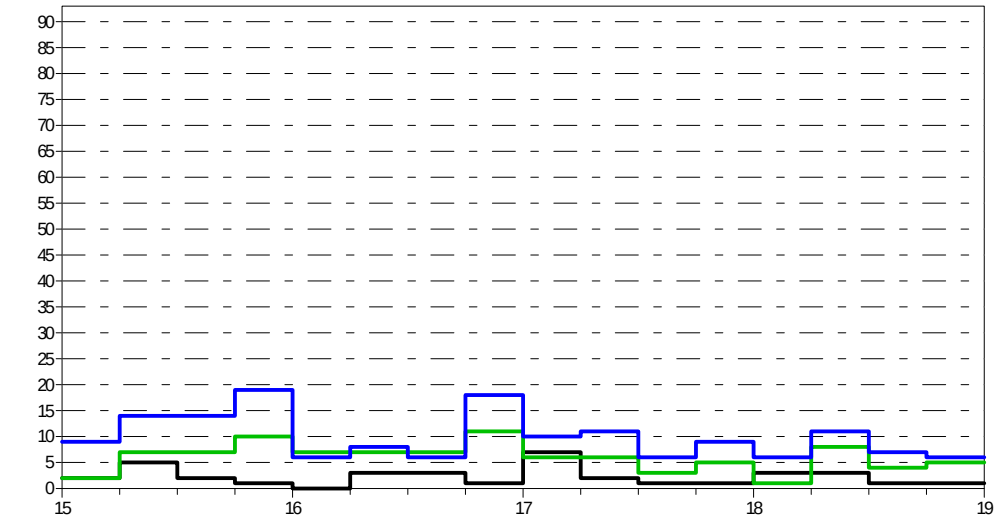
1 Eduardstr.
2 Karlstr. Ri. Ost
3 Schlachthofstr.
4 Karlstr. Ri. West

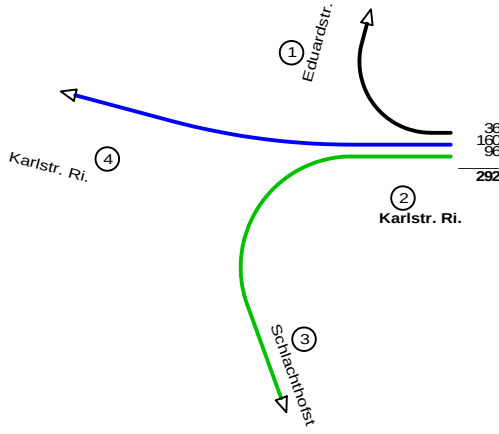


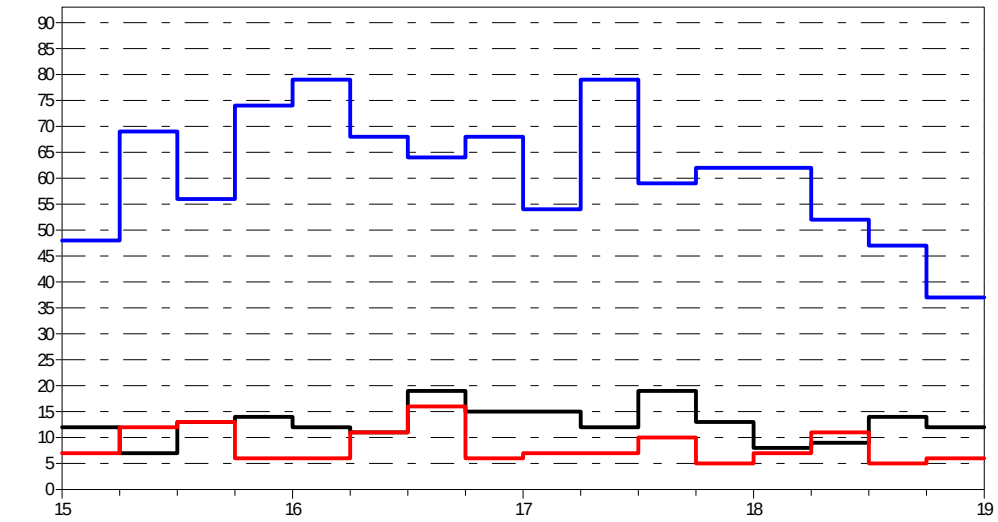
Rad1 (SpStd1)

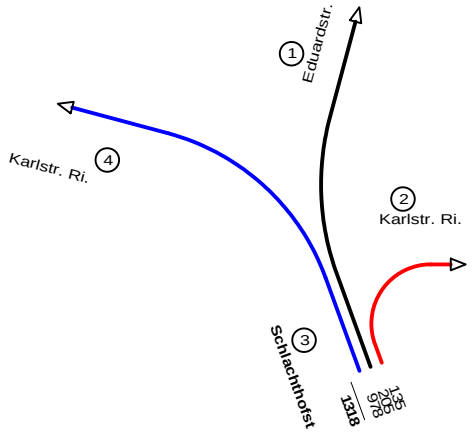

90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
15
16
17
18
19

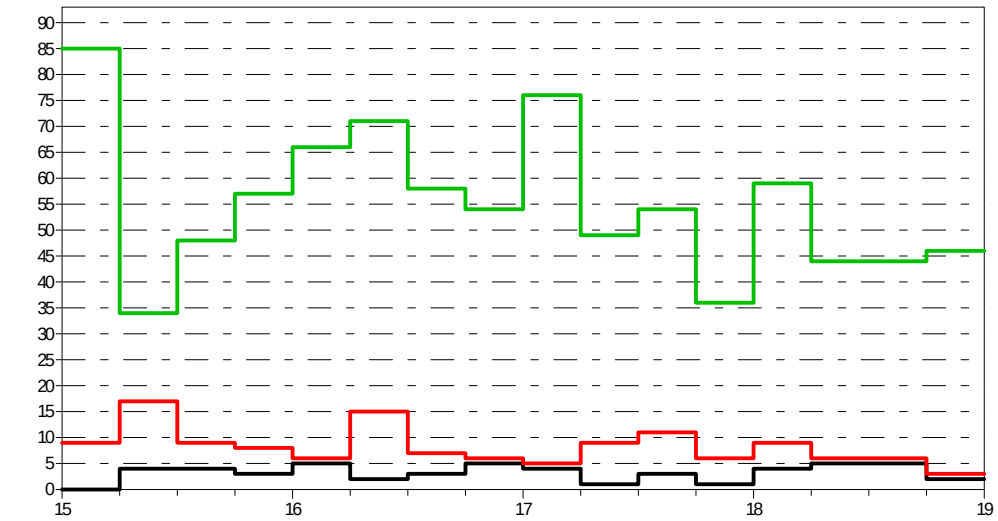

N
56
144
25
225
Eduardstr.
1
Karlstr. Ri.
4
2
Karlstr. Ri.
Schlachthofst
3

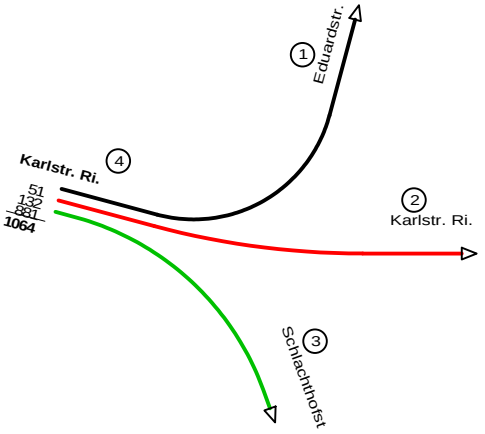

90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
15
16
17
18
19


1
Eduardstr.
Karlstr. Ri.
4
2
Karlstr. Ri.
Schlachthofst
3


90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
15
16
17
18
19


1
Eduardstr.
Karlstr. Ri.
4
2
Karlstr. Ri.
Schlachthofst
3


90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
15
16
17
18
19


1
Eduardstr.
Karlstr. Ri.
4
2
Karlstr. Ri.
Schlachthofst
3

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Platz	: Karlstr./ Zufahrt Netto

Straße 2	: Karlstr. Ri. Ost
Straße 3	: Zufahrt Netto
Straße 4	: Karlstr. Ri. West

Intervall	: 15
Wetter	: Sonne, Regen
Block :	
	15:00 - 19:00 Uhr

Hochrechnungsfaktoren :

Verkehrszählung Dessau
23 Karlstr. Ri. Ost -> Zufahrt Netto
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	3	2	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
15:15-15:30	4	0	0	0	0	0	5	4	0	7	0.0
15:30-15:45	0	1	0	0	0	0	2	1	0	2	0.0
15:45-16:00	2	0	0	0	0	0	5	2	0	5	0.0
15:00-16:00 STD	9	3	0	0	0	0	13	12	0	19	0.0
16:00-16:15	3	0	0	0	0	0	2	3	0	4	0.0
16:15-16:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
16:30-16:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
16:45-17:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
16:00-17:00 STD	14	0	0	0	0	0	2	14	0	15	0.0
17:00-17:15	2	0	0	0	0	0	2	2	0	3	0.0
17:15-17:30	3	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0.0
17:30-17:45	2	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0.0
17:45-18:00	2	0	0	0	0	0	4	2	0	4	0.0
17:00-18:00 STD	9	0	0	0	0	0	8	9	0	13	0.0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:15-18:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:00-19:00 STD	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
15:00-19:00 BLOCK	33	3	0	0	0	0	23	36	0	48	0.0
16:30-17:30 SpStd	15	0	0	0	0	0	3	15	0	17	0.0
Summe	33	3	0	0	0	0	23	36	0	48	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
32 Zufahrt Netto -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	1	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0.0
15:15-15:30	6	1	0	0	0	0	3	7	0	9	0.0
15:30-15:45	2	1	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
15:45-16:00	0	2	0	0	0	1	1	3	0	4	0.0
15:00-16:00 STD	9	4	0	0	0	1	6	14	0	17	0.0
16:00-16:15	2	0	0	0	0	0	4	2	0	4	0.0
16:15-16:30	5	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
16:30-16:45	4	0	0	0	0	0	6	4	0	7	0.0
16:45-17:00	4	0	0	0	0	0	3	4	0	6	0.0
16:00-17:00 STD	15	0	0	0	0	0	14	15	0	22	0.0
17:00-17:15	1	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0.0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0.0
17:30-17:45	3	0	0	0	0	0	2	3	0	4	0.0
17:45-18:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
17:00-18:00 STD	6	0	0	0	0	0	7	6	0	10	0.0
18:00-18:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
15:00-19:00 BLOCK	32	4	0	0	0	1	27	37	0	51	0.0
15:15-16:15 SpStd	10	4	0	0	0	1	8	15	0	19	0.0
Summe	32	4	0	0	0	1	27	37	0	51	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
34 Zufahrt Netto -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	12	1	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
15:15-15:30	12	2	0	0	0	0	1	14	0	15	0.0
15:30-15:45	7	2	0	0	0	1	0	10	0	10	0.0
15:45-16:00	16	1	1	0	0	0	0	18	1	19	5.6
15:00-16:00 STD	47	6	1	0	0	1	1	55	1	56	1.8
16:00-16:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
16:15-16:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
16:30-16:45	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
16:45-17:00	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:00-17:00 STD	37	0	0	0	0	0	0	37	0	37	0.0
17:00-17:15	14	0	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
17:15-17:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
17:30-17:45	7	0	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
17:45-18:00	12	2	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
17:00-18:00 STD	42	2	0	0	0	0	1	44	0	45	0.0
18:00-18:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
18:15-18:30	13	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
18:30-18:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:45-19:00	3	1	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:00-19:00 STD	31	1	0	0	0	0	0	32	0	32	0.0
15:00-19:00 BLOCK	157	9	1	0	0	1	2	168	1	170	0.6
15:00-16:00 SpStd	47	6	1	0	0	1	1	55	1	56	1.8
Summe	157	9	1	0	0	1	2	168	1	170	0.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
43 Karlstr. Ri. West -> Zufahrt Netto
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	12	1	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
15:15-15:30	7	1	0	0	0	1	0	9	0	9	0.0
15:30-15:45	19	1	1	0	0	0	1	21	1	22	4.8
15:45-16:00	7	1	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
15:00-16:00 STD	45	4	1	0	0	1	1	51	1	52	2.0
16:00-16:15	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
16:15-16:30	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:30-16:45	16	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
16:45-17:00	9	0	0	0	0	0	1	9	0	10	0.0
16:00-17:00 STD	44	1	0	0	0	0	1	45	0	46	0.0
17:00-17:15	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
17:15-17:30	8	2	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
17:30-17:45	13	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
17:45-18:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
17:00-18:00 STD	29	3	0	0	0	0	0	32	0	32	0.0
18:00-18:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:15-18:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:30-18:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	16	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
15:00-19:00 BLOCK	134	8	1	0	0	1	2	144	1	146	0.7
15:00-16:00 SpStd	45	4	1	0	0	1	1	51	1	52	2.0
Summe	134	8	1	0	0	1	2	144	1	146	0.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
2 Karlstr. Ri. Ost <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis		Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15		4	2	0	0	0	0	3	6	0	8	0.0
15:15-15:30		10	1	0	0	0	0	8	11	0	15	0.0
15:30-15:45		2	2	0	0	0	0	2	4	0	5	0.0
15:45-16:00		2	2	0	0	0	1	6	5	0	8	0.0
15:00-16:00	**STD**	18	7	0	0	0	1	19	26	0	36	0.0
16:00-16:15		5	0	0	0	0	0	6	5	0	8	0.0
16:15-16:30		6	0	0	0	0	0	1	6	0	7	0.0
16:30-16:45		10	0	0	0	0	0	6	10	0	13	0.0
16:45-17:00		8	0	0	0	0	0	3	8	0	10	0.0
16:00-17:00	**STD**	29	0	0	0	0	0	16	29	0	37	0.0
17:00-17:15		3	0	0	0	0	0	5	3	0	6	0.0
17:15-17:30		3	0	0	0	0	0	3	3	0	5	0.0
17:30-17:45		5	0	0	0	0	0	3	5	0	7	0.0
17:45-18:00		4	0	0	0	0	0	4	4	0	6	0.0
17:00-18:00	**STD**	15	0	0	0	0	0	15	15	0	23	0.0
18:00-18:15		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:15-18:30		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:30-18:45		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:45-19:00		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00	**STD**	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
15:00-19:00	**BLOCK**	65	7	0	0	0	1	50	73	0	98	0.0
16:30-17:30	**SpStd**	24	0	0	0	0	0	17	24	0	33	0.0
Summe		65	7	0	0	0	1	50	73	0	98	0.0
24 STD												0.0

Verkehrszählung Dessau
3 Zufahrt Netto <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	28	4	0	0	0	0	3	32	0	34	0.0
15:15-15:30	29	4	0	0	0	1	9	34	0	39	0.0
15:30-15:45	28	5	1	0	0	1	3	35	1	37	2.8
15:45-16:00	25	4	1	0	0	1	6	31	1	35	3.2
15:00-16:00 STD	110	17	2	0	0	3	21	132	2	144	1.5
16:00-16:15	14	1	0	0	0	0	6	15	0	18	0.0
16:15-16:30	29	0	0	0	0	0	1	29	0	30	0.0
16:30-16:45	35	0	0	0	0	0	6	35	0	38	0.0
16:45-17:00	32	0	0	0	0	0	4	32	0	34	0.0
16:00-17:00 STD	110	1	0	0	0	0	17	111	0	120	0.0
17:00-17:15	21	1	0	0	0	0	5	22	0	25	0.0
17:15-17:30	20	2	0	0	0	0	3	22	0	24	0.0
17:30-17:45	25	0	0	0	0	0	4	25	0	27	0.0
17:45-18:00	20	2	0	0	0	0	4	22	0	24	0.0
17:00-18:00 STD	86	5	0	0	0	0	16	91	0	99	0.0
18:00-18:15	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
18:15-18:30	22	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0.0
18:30-18:45	12	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0.0
18:45-19:00	5	1	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:00-19:00 STD	50	1	0	0	0	0	0	51	0	51	0.0
15:00-19:00 BLOCK	356	24	2	0	0	3	54	385	2	413	0.5
15:00-16:00 SpStd	110	17	2	0	0	3	21	132	2	144	1.5
Summe	356	24	2	0	0	3	54	385	2	413	0.5
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
4 Karlstr. Ri. West <-> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	24	2	0	0	0	0	0	26	0	26	0.0
15:15-15:30	19	3	0	0	0	1	1	23	0	24	0.0
15:30-15:45	26	3	1	0	0	1	1	31	1	32	3.2
15:45-16:00	23	2	1	0	0	0	0	26	1	27	3.8
15:00-16:00 STD	92	10	2	0	0	2	2	106	2	108	1.9
16:00-16:15	9	1	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
16:15-16:30	23	0	0	0	0	0	0	23	0	23	0.0
16:30-16:45	25	0	0	0	0	0	0	25	0	25	0.0
16:45-17:00	24	0	0	0	0	0	1	24	0	25	0.0
16:00-17:00 STD	81	1	0	0	0	0	1	82	0	83	0.0
17:00-17:15	18	1	0	0	0	0	0	19	0	19	0.0
17:15-17:30	17	2	0	0	0	0	0	19	0	19	0.0
17:30-17:45	20	0	0	0	0	0	1	20	0	21	0.0
17:45-18:00	16	2	0	0	0	0	0	18	0	18	0.0
17:00-18:00 STD	71	5	0	0	0	0	1	76	0	77	0.0
18:00-18:15	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
18:15-18:30	21	0	0	0	0	0	0	21	0	21	0.0
18:30-18:45	12	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0.0
18:45-19:00	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:00-19:00 STD	47	1	0	0	0	0	0	48	0	48	0.0
15:00-19:00 BLOCK	291	17	2	0	0	2	4	312	2	315	0.6
15:00-16:00 SpStd	92	10	2	0	0	2	2	106	2	108	1.9
Summe	291	17	2	0	0	2	4	312	2	315	0.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
XX X -> X
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	28	4	1	0	0	0	3	33	1	35	3.0
15:15-15:30	31	4	9	0	0	1	9	45	9	54	20.0
15:30-15:45	31	5	6	0	0	1	3	43	6	48	13.9
15:45-16:00	25	4	6	0	0	1	6	36	6	42	16.7
15:00-16:00 STD	115	17	22	0	0	3	21	157	22	179	14.0
16:00-16:15	16	1	2	0	0	0	6	19	2	23	10.5
16:15-16:30	30	0	12	0	0	0	1	42	12	49	28.6
16:30-16:45	38	0	4	0	0	0	6	42	4	47	9.5
16:45-17:00	34	0	5	0	0	0	4	39	5	44	12.8
16:00-17:00 STD	118	1	23	0	0	0	17	142	23	162	16.2
17:00-17:15	24	1	7	0	0	0	5	32	7	38	21.9
17:15-17:30	24	2	6	0	0	0	3	32	6	37	18.8
17:30-17:45	28	0	4	0	0	0	4	32	4	36	12.5
17:45-18:00	21	2	0	0	0	1	4	24	0	26	0.0
17:00-18:00 STD	97	5	17	0	0	1	16	120	17	137	14.2
18:00-18:15	11	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0.0
18:15-18:30	22	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0.0
18:30-18:45	12	0	1	0	0	0	0	13	1	14	7.7
18:45-19:00	5	1	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
18:00-19:00 STD	50	1	1	0	0	0	0	52	1	53	1.9
15:00-19:00 BLOCK	380	24	63	0	0	4	54	471	63	530	13.4
15:00-16:00 SpStd	115	17	22	0	0	3	21	157	22	179	14.0
Summe	380	24	63	0	0	4	54	471	63	530	13.4
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X2 -> Karlstr. Ri. Ost
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	1	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0.0
15:15-15:30	6	1	0	0	0	0	3	7	0	9	0.0
15:30-15:45	2	1	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
15:45-16:00	0	2	0	0	0	1	1	3	0	4	0.0
15:00-16:00 STD	9	4	0	0	0	1	6	14	0	17	0.0
16:00-16:15	2	0	0	0	0	0	4	2	0	4	0.0
16:15-16:30	5	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
16:30-16:45	4	0	0	0	0	0	6	4	0	7	0.0
16:45-17:00	4	0	0	0	0	0	3	4	0	6	0.0
16:00-17:00 STD	15	0	0	0	0	0	14	15	0	22	0.0
17:00-17:15	1	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0.0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0.0
17:30-17:45	3	0	0	0	0	0	2	3	0	4	0.0
17:45-18:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
17:00-18:00 STD	6	0	0	0	0	0	7	6	0	10	0.0
18:00-18:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.0
15:00-19:00 BLOCK	32	4	0	0	0	1	27	37	0	51	0.0
15:15-16:15 SpStd	10	4	0	0	0	1	8	15	0	19	0.0
Summe	32	4	0	0	0	1	27	37	0	51	0.0
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X3 -> Zufahrt Netto

Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	15	3	0	0	0	0	1	18	0	19	0.0
15:15-15:30	11	1	0	0	0	1	5	13	0	16	0.0
15:30-15:45	19	2	1	0	0	0	3	22	1	24	4.5
15:45-16:00	9	1	0	0	0	0	5	10	0	13	0.0
15:00-16:00 STD	54	7	1	0	0	1	14	63	1	71	1.6
16:00-16:15	7	1	0	0	0	0	2	8	0	9	0.0
16:15-16:30	16	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
16:30-16:45	22	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0.0
16:45-17:00	13	0	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
16:00-17:00 STD	58	1	0	0	0	0	3	59	0	61	0.0
17:00-17:15	6	1	0	0	0	0	2	7	0	8	0.0
17:15-17:30	11	2	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
17:30-17:45	15	0	0	0	0	0	1	15	0	16	0.0
17:45-18:00	6	0	0	0	0	0	4	6	0	8	0.0
17:00-18:00 STD	38	3	0	0	0	0	8	41	0	45	0.0
18:00-18:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:15-18:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
18:30-18:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	17	0	0	0	0	0	0	17	0	17	0.0
15:00-19:00 BLOCK	167	11	1	0	0	1	25	180	1	193	0.6
15:00-16:00 SpStd	54	7	1	0	0	1	14	63	1	71	1.6
Summe	167	11	1	0	0	1	25	180	1	193	0.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
X4 -> Karlstr. Ri. West
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	12	1	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
15:15-15:30	12	2	0	0	0	0	1	14	0	15	0.0
15:30-15:45	7	2	0	0	0	1	0	10	0	10	0.0
15:45-16:00	16	1	1	0	0	0	0	18	1	19	5.6
15:00-16:00 STD	47	6	1	0	0	1	1	55	1	56	1.8
16:00-16:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
16:15-16:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
16:30-16:45	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
16:45-17:00	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:00-17:00 STD	37	0	0	0	0	0	0	37	0	37	0.0
17:00-17:15	14	0	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
17:15-17:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	9	0.0
17:30-17:45	7	0	0	0	0	0	1	7	0	8	0.0
17:45-18:00	12	2	0	0	0	0	0	14	0	14	0.0
17:00-18:00 STD	42	2	0	0	0	0	1	44	0	45	0.0
18:00-18:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0.0
18:15-18:30	13	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
18:30-18:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:45-19:00	3	1	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:00-19:00 STD	31	1	0	0	0	0	0	32	0	32	0.0
15:00-19:00 BLOCK	157	9	1	0	0	1	2	168	1	170	0.6
15:00-16:00 SpStd	47	6	1	0	0	1	1	55	1	56	1.8
Summe	157	9	1	0	0	1	2	168	1	170	0.6
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
2X Karlstr. Ri. Ost ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis		Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15		3	2	0	0	0	0	1	5	0	6	0.0
15:15-15:30		4	0	0	0	0	0	5	4	0	7	0.0
15:30-15:45		0	1	0	0	0	0	2	1	0	2	0.0
15:45-16:00		2	0	0	0	0	0	5	2	0	5	0.0
15:00-16:00	**STD**	9	3	0	0	0	0	13	12	0	19	0.0
16:00-16:15		3	0	0	0	0	0	2	3	0	4	0.0
16:15-16:30		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
16:30-16:45		6	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0.0
16:45-17:00		4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
16:00-17:00	**STD**	14	0	0	0	0	0	2	14	0	15	0.0
17:00-17:15		2	0	0	0	0	0	2	2	0	3	0.0
17:15-17:30		3	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0.0
17:30-17:45		2	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0.0
17:45-18:00		2	0	0	0	0	0	4	2	0	4	0.0
17:00-18:00	**STD**	9	0	0	0	0	0	8	9	0	13	0.0
18:00-18:15		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:15-18:30		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:30-18:45		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:45-19:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
18:00-19:00	**STD**	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
15:00-19:00	**BLOCK**	33	3	0	0	0	0	23	36	0	48	0.0
16:30-17:30	**SpStd**	15	0	0	0	0	0	3	15	0	17	0.0
Summe		33	3	0	0	0	0	23	36	0	48	0.0
24 STD												0.0

Verkehrszählung Dessau
3X Zufahrt Netto ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	13	1	0	0	0	0	2	14	0	15	0.0
15:15-15:30	18	3	0	0	0	0	4	21	0	23	0.0
15:30-15:45	9	3	0	0	0	1	0	13	0	13	0.0
15:45-16:00	16	3	1	0	0	1	1	21	1	22	4.8
15:00-16:00 STD	56	10	1	0	0	2	7	69	1	73	1.4
16:00-16:15	7	0	0	0	0	0	4	7	0	9	0.0
16:15-16:30	13	0	0	0	0	0	1	13	0	14	0.0
16:30-16:45	13	0	0	0	0	0	6	13	0	16	0.0
16:45-17:00	19	0	0	0	0	0	3	19	0	21	0.0
16:00-17:00 STD	52	0	0	0	0	0	14	52	0	59	0.0
17:00-17:15	15	0	0	0	0	0	3	15	0	17	0.0
17:15-17:30	9	0	0	0	0	0	2	9	0	10	0.0
17:30-17:45	10	0	0	0	0	0	3	10	0	12	0.0
17:45-18:00	14	2	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
17:00-18:00 STD	48	2	0	0	0	0	8	50	0	54	0.0
18:00-18:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:15-18:30	13	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
18:30-18:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:45-19:00	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
18:00-19:00 STD	33	1	0	0	0	0	0	34	0	34	0.0
15:00-19:00 BLOCK	189	13	1	0	0	2	29	205	1	220	0.5
15:00-16:00 SpStd	56	10	1	0	0	2	7	69	1	73	1.4
Summe	189	13	1	0	0	2	29	205	1	220	0.5
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
4X Karlstr. Ri. West ->
Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

2 : Karlstr. Ri. Ost Datum: **Don 02.06.2016**
3 : Zufahrt Netto Interval **15** Ausgabe **15**
4 : Karlstr. Ri. West Wetter: **Sonne, Regen**

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra
SV=Lkw + Lz + Bus
PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5
[%] = SV / KFZ

Block **15:00-19:00**

ZEIT von bis	Fahrzeugtypen Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Kra	Rad	Summe KFZ	SV	PKWE	[%]
15:00-15:15	12	1	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
15:15-15:30	7	1	0	0	0	1	0	9	0	9	0.0
15:30-15:45	19	1	1	0	0	0	1	21	1	22	4.8
15:45-16:00	7	1	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
15:00-16:00 STD	45	4	1	0	0	1	1	51	1	52	2.0
16:00-16:15	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
16:15-16:30	15	0	0	0	0	0	0	15	0	15	0.0
16:30-16:45	16	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
16:45-17:00	9	0	0	0	0	0	1	9	0	10	0.0
16:00-17:00 STD	44	1	0	0	0	0	1	45	0	46	0.0
17:00-17:15	4	1	0	0	0	0	0	5	0	5	0.0
17:15-17:30	8	2	0	0	0	0	0	10	0	10	0.0
17:30-17:45	13	0	0	0	0	0	0	13	0	13	0.0
17:45-18:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
17:00-18:00 STD	29	3	0	0	0	0	0	32	0	32	0.0
18:00-18:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.0
18:15-18:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0.0
18:30-18:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0.0
18:45-19:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.0
18:00-19:00 STD	16	0	0	0	0	0	0	16	0	16	0.0
15:00-19:00 BLOCK	134	8	1	0	0	1	2	144	1	146	0.7
15:00-16:00 SpStd	45	4	1	0	0	1	1	51	1	52	2.0
Summe	134	8	1	0	0	1	2	144	1	146	0.7
24 STD											0.0

Verkehrszählung Dessau
Fußgängerzählung

Zählstelle: **4564** Platz: **Karlstr./ Zufahrt Netto**

Rad2: Radfahrer über Karlstr. (Ost)
Fuß2: Fußgänger über Karlstr. (Ost)
Rad3: Radfahrer über Zufahrt Netto
Fuß3: Fußgänger über Zufahrt Netto
Rad4: Radfahrer über Karlstr. (West)
Fuß4: Fußgänger über Karlstr. (West)

Datum: **Don 02.06.2016**
Interval **15 min**
Wetter: **Sonne, Regen**

Block **15:00-19:00**

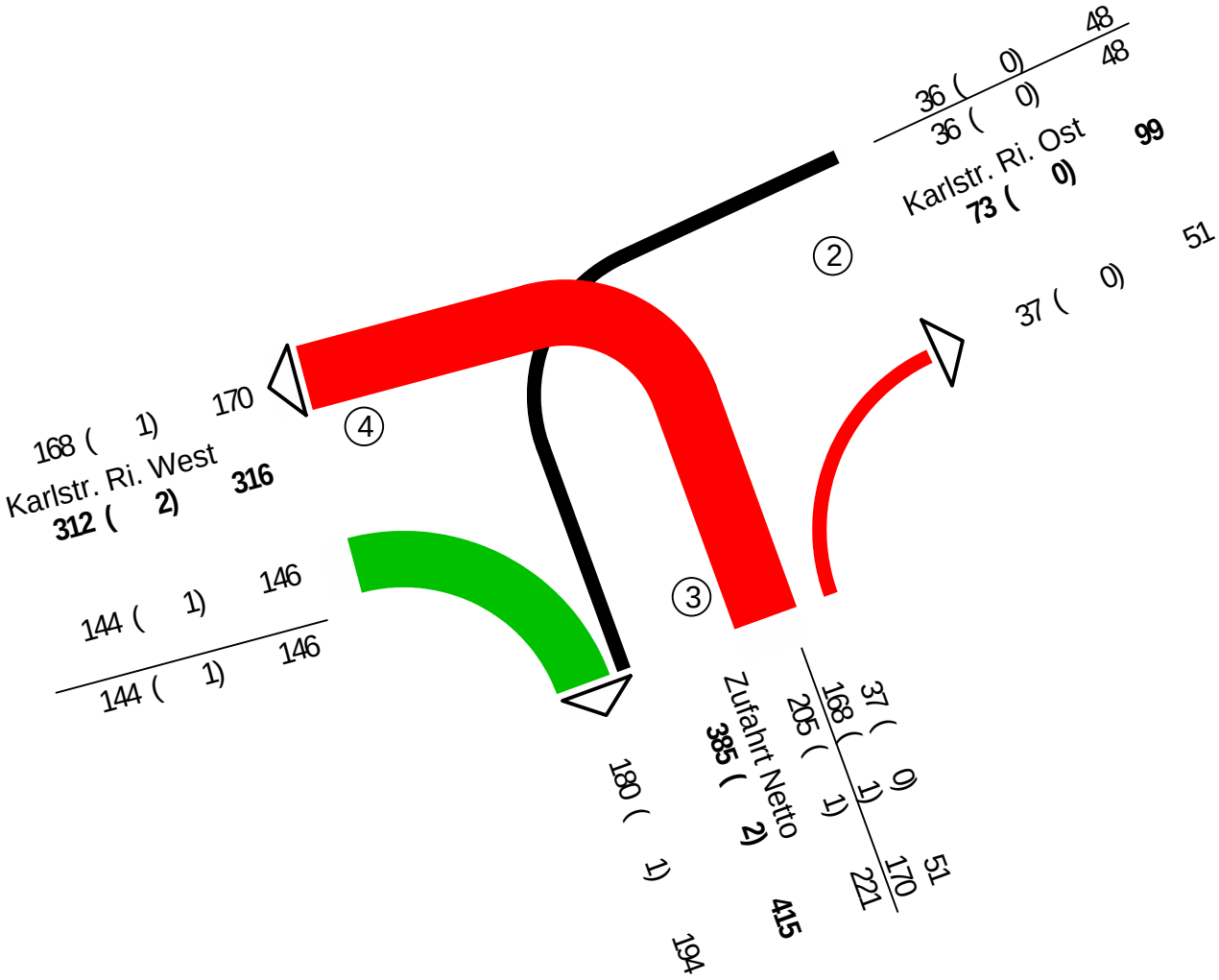
ZEIT von bis	**einzelne Spuren** Rad2	Fuß2	Rad3	Fuß3	Rad4	Fuß4
15:00-15:15	0	1	0	0	0	0
15:15-15:30	0	3	1	4	1	2
15:30-15:45	0	5	0	0	3	0
15:45-16:00	0	3	0	0	0	2
16:00-16:15	0	1	0	0	2	1
16:15-16:30	0	2	0	0	1	10
16:30-16:45	0	2	0	1	3	1
16:45-17:00	0	0	0	2	2	3
17:00-17:15	1	2	2	2	0	3
17:15-17:30	0	4	4	2	0	0
17:30-17:45	0	3	0	0	3	1
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0
18:30-18:45	0	1	0	0	0	0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0
Summe	1	27	8	11	15	23

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./ Zufahrt Netto
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr

2 Karlstr. Ri. Ost
3 Zufahrt Netto
4 Karlstr. Ri. West

N



0 80 180 KFZ

KFZ (SV) PKWE

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra

SV=Lkw + Lz + Bus

PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5

Schuh & Co. GmbH
Goethestrasse 17, D-82110 Germering

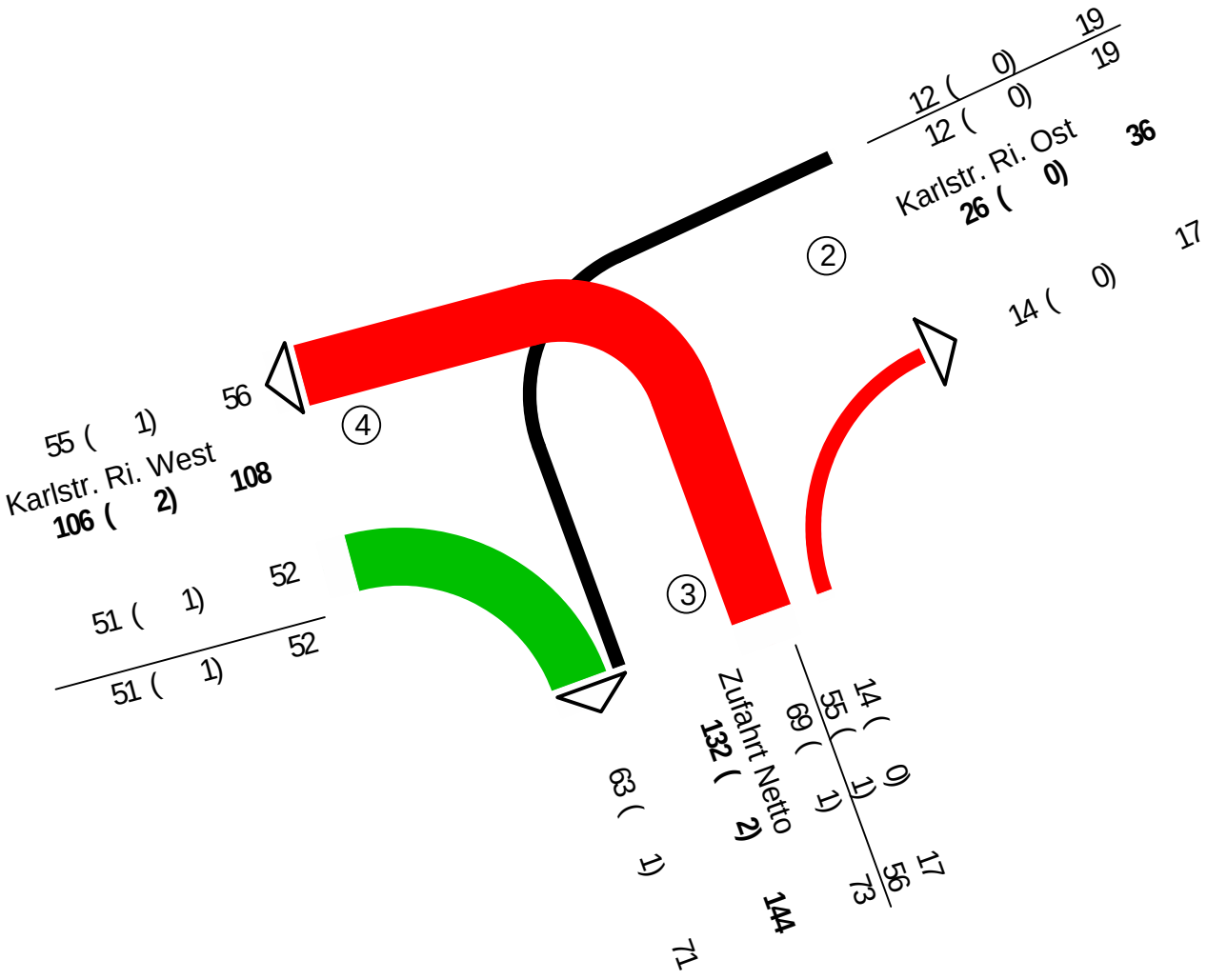
VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle

Verkehrszählung Dessau

Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./ Zufahrt Netto
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr
Spitzenstd	: 15:00 - 16:00 Uhr

2 Karlstr. Ri. Ost
3 Zufahrt Netto
4 Karlstr. Ri. West

N



KFZ (SV) PKWE

KFZ=Pkw + Lfw + Lkw + Lz + Bus + Kra

SV=Lkw + Lz + Bus

PKWE=Pkw + Lfw + Lkw*1.5 + Lz*2.0 + Bus*1.5 + Kra + Rad*0.5

0 30 60 KFZ

Schuh & Co. GmbH
Goethestrasse 17, D-82110 Germering

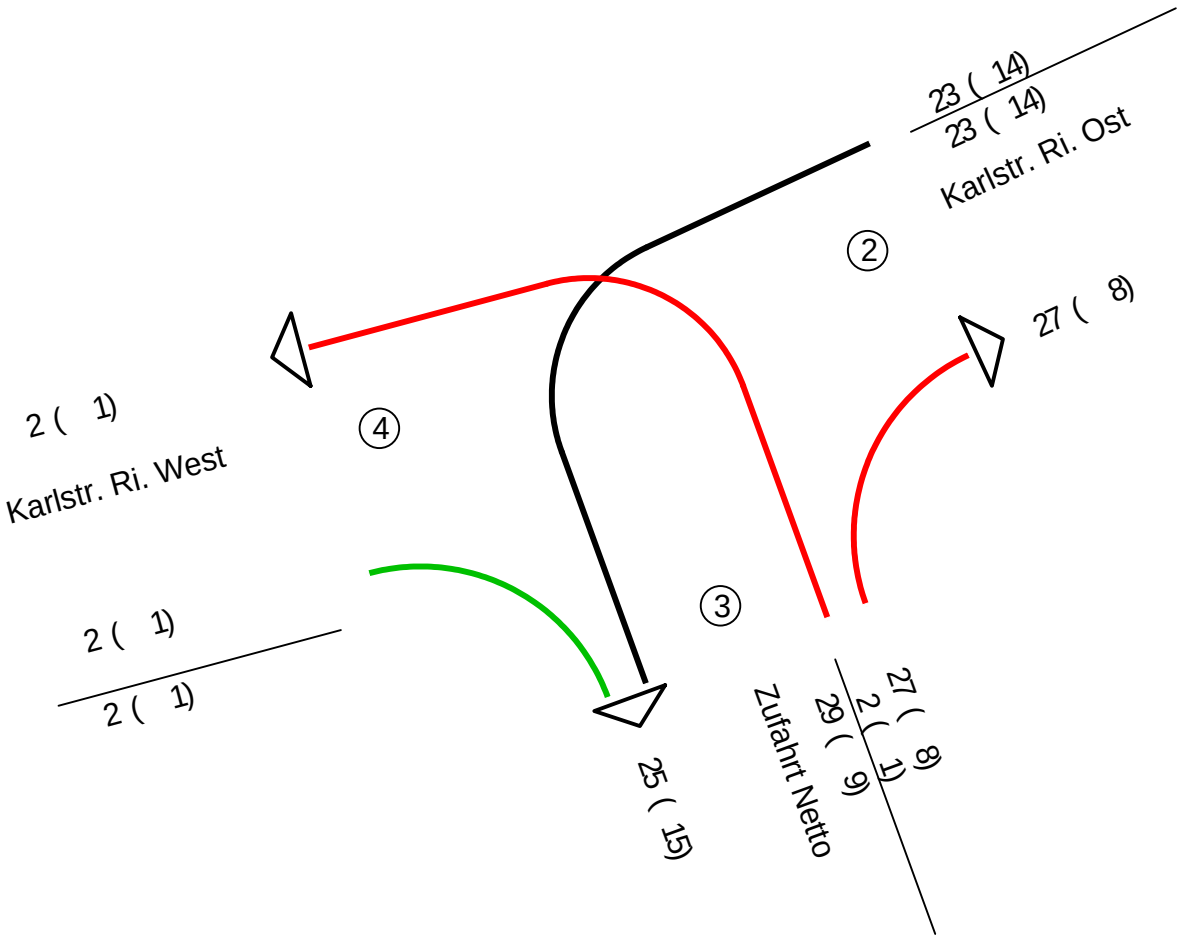
VSC Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Berliner Straße 140, 06116 Halle

Verkehrszählung Dessau

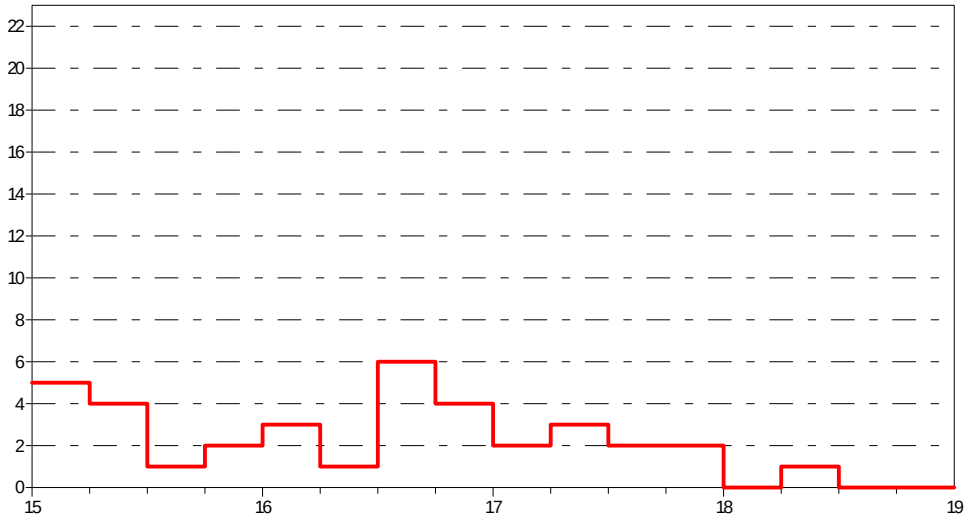
Zählstelle	: 4564
Platz	: Karlstr./ Zufahrt Netto
Datum	: Donnerstag, 02.06.2016
Block	: 15:00 - 19:00 Uhr
Spitzenstd	: 15:15 - 16:15 Uhr

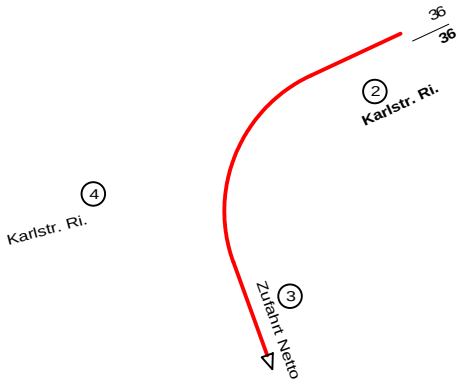
2 Karlstr. Ri. Ost
3 Zufahrt Netto
4 Karlstr. Ri. West

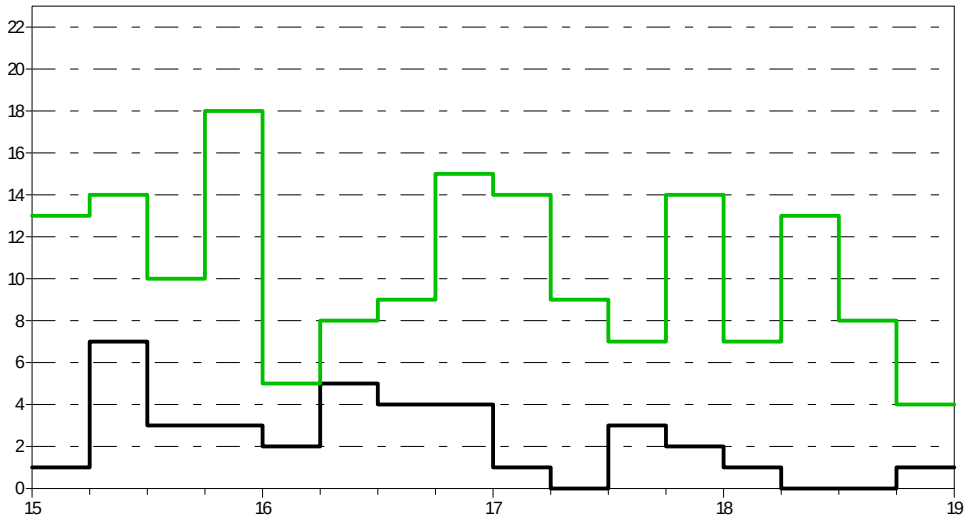
N

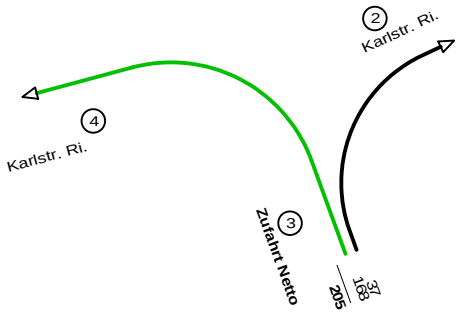


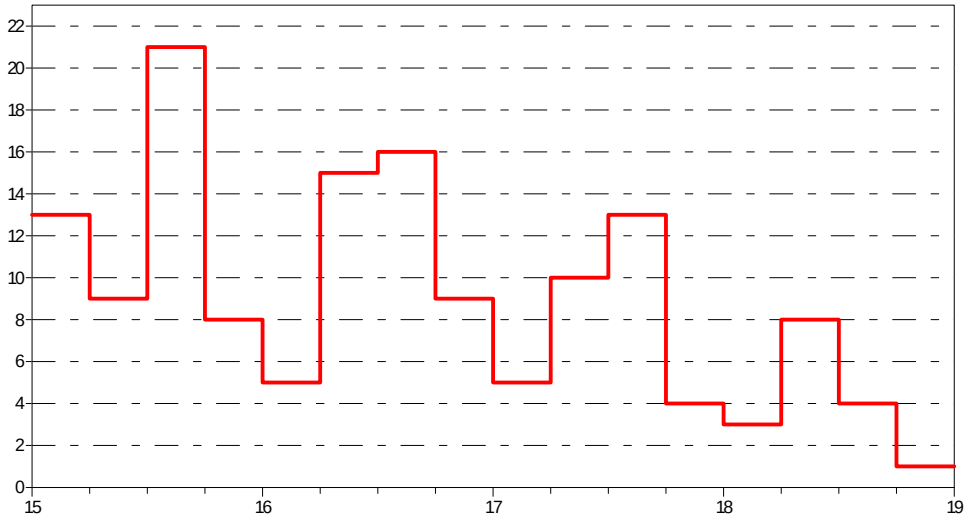
Rad1 (SpStd1)

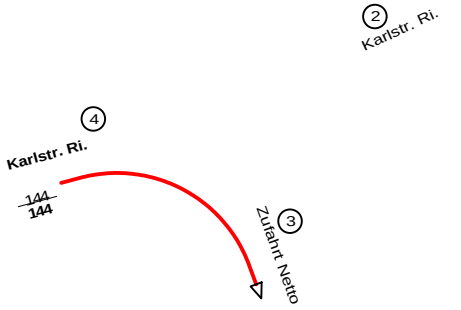

22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
15
16
17
18
19


N
36
36
2
Karlstr. Ri.
4
Karlstr. Ri.
3
Zufahrt Netto


22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
15
16
17
18
19


2
Karlstr. Ri.
4
Karlstr. Ri.
3
Zufahrt Netto
37
168
205


22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
15
16
17
18
19


2
Karlstr. Ri.
4
Karlstr. Ri.
144
144
3
Zufahrt Netto