



# STADT EHINGEN (DONAU)

## BEBAUUNGSPLAN-AUFSTELLUNG "INDUSTRIEGEBIET BERG - 2. ERWEITERUNG" VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2022-2023



TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN  
PLANDARSTELLUNGEN

30. JANUAR 2024

# STADT EHINGEN / DONAU

## Teilort Berg

BEBAUUNGSPLAN - AUFSTELLUNG  
"INDUSTRIEGEBIET BERG – 2. ERWEITERUNG"

VERKEHRSUNTERSUCHUNG VU 2022-2023

Dipl.-Ing. Markus Schaible  
Dipl.-Ing. Hendrik Arnold  
Dipl.-Geogr. Sven Schüle  
Dipl.-Ing. Joyee Yu  
B. Eng. Aisan Rahimitabar  
Can Ünver

PLANUNGSGRUPPE SSW GmbH  
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg  
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/9 73 01-10  
E-Mail: [info@pg-ssw.de](mailto:info@pg-ssw.de)

30. JANUAR 2024

# INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG
  
2. VERKEHRSANALYSEN 2022
  - 2.1 Knotenpunkterhebungen über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)  
Donnerstag 07. April 2022
    - K 1 – Ehrlosweg / Rampe B 465 (Berg)
    - K 2 – Rampe B 465 / B 465 (Berg)
    - K 3 – Rampe B 465 / B 465 (Altbierlingen)
    - K 4 – K 7353 / Rampe B 465 / K 7353 – Dorfstraße (Altbierlingen)
    - TZ – B 465 / L 255 – Rottenacker Straße (Dettingen)
  
  - 2.2 Mündliche Verkehrsbefragungen zum Lkw-Verkehr (Morgenintervall) mit Querschnitterhebungen über 24 Stunden und Knotenpunkterhebung in Berg (Morgen- und Abendintervall) im Juni / Juli 2022
    - Q 1 – K 7355 – Brauhausstraße (Berg)
    - Q 2 – K 7353 – Dorfstraße (Altbierlingen)
    - Q 3 – L 257 – St.-Mang-Straße (Schaiblishausen)
    - Q 4 – L 257 – Kirchbierlinger Straße (Rottenacker)
    - Q 5 – L 255 – Rottenacker Straße (Dettingen)
    - K 1 – K 7355 – Brauhausstraße / Auf der Darre / Schützenstraße (Berg)
  
  - 2.3 Knotenpunkterhebungen über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)  
Dienstag 26. Juli 2022
    - TZ 1 – B 311 / B 465 (Kernstadt Ehingen/Donau)
    - TZ 2 – B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (Kernstadt Ehingen/Donau)
  
  - 2.4 Knotenpunkterhebung über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)  
Dienstag 13. Juni 2023
    - TZ 3 – L 257 – Prälat-Walter-Straße / K 7353 (Kirchbierlingen)
  
  - 2.5 Interpretation der Analyseergebnisse 2022 im Vergleich zu den Erhebungsergebnissen 2006 zur Westtangente und zum Fortschreibungsansatz 2019 aus dem Monitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ)
  
3. ABLEITUNG DES KÜNFTIGEN FAHRTENPOTENZIALS DURCH DEN BEBAUUNGSPLAN "INDUSTRIEGEBIET BERG – 2. ERWEITERUNG"
  - 3.1 Künftiges Fahrtenaufkommen durch die neuen Nutzungen der Flächen im Industriegebiet Berg (Bestand und 2. Erweiterung)
  
  - 3.2 Verteilung des künftig zu erwartenden Fahrtenaufkommens im umgebenden Straßenverkehrsnetz

4. VERKEHRSPROGNOSE 2035
  - 4.1 Grundlagen Prognosehorizont 2035 (Pauschalprognose mit strukturellen Entwicklungen im benachbarten Planungsumfeld)
  - 4.2 0-Prognose 2035 (Status Quo – Netz) – ohne "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"
  - 4.3 Planfall – Prognose 2035 – mit "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"
  
5. DIMENSIONIERUNG UND ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT AN RELEVANTEN KNOTENPUNKTEN DER ANALYSE 2022, DER 0-PROGNOSE 2035 UND DER PLANFALL-PROGNOSE 2035 FÜR DIE FRÜHSPITZE (MSP) UND DIE ABENDSPITZE (ASP)
  - 5.1 Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1)  
Abknickende Vorfahrts-Regelung  
(0-Prognose 2035 + Planfall-Prognose 2035)
  - 5.2 Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 – Richtung Berg (K 2)  
"Normalknoten" – T-Einmündung  
(Planfall-Prognose 2035)
  - 5.3 Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 – Richtung Altbierlingen (K 3) "Normalknoten" – T-Einmündung  
(Planfall-Prognose 2035)
  - 5.4 Knotenpunkt Rampe B 465 / K 7353 – Richtung Altbierlingen (K 4) "Normalknoten" – T-Einmündung  
(Planfall-Prognose 2035)
  - 5.5 Knotenpunkt K 7353 / neue Erschließungsstraße "IG Berg – 2. Erweiterung" "Normalknoten" T-Einmündung  
(Planfall-Prognose 2035)
  - 5.6 Knotenpunkt B 465 / L 255 – Rottenacker Straße Richtung Dettingen (TZ) LSA-Regelung  
(Analyse 2022 + Planfall-Prognose 2035)
  - 5.7 Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau LSA-Regelung  
(Analyse 2022, 0-Prognose 2035 + Planfall-Prognose 2035)
  - 5.8 Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2) LSA-Regelung  
(Analyse 2022, 0-Prognose 2035 + Planfall-Prognose 2035)
  - 5.9 Knotenpunkt L 257 – Prälat-Walter-Straße / K 7353 (TZ 3) "Normalknoten" – T-Einmündung  
(Planfall-Prognose 2035)

6. FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERÄNDERUNG DES MODAL SPLIT IN BEZUG AUF DAS "INDUSTRIEGEBIET BERG – 2. ERWEITERUNG"
  - 6.1 Thematik Radroutennetz
  - 6.2 Thematik Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
  - 6.3 Thematik Gleisanschluss (Industriegleis – DB-Trasse)
  
7. SCHALLTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSELASTUNGEN (DTV = alle Tage des Jahres)
  - 7.1 Analyse 2022 (Status Quo)
  - 7.2 0-Prognose 2035 Status Quo – ohne "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"
  - 7.3 Planfall-Prognose 2035 – mit "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"
  
8. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNG
  
9. PLANDARSTELLUNGEN

#### VERKEHRSANALYSEN 2022

- 1 Zählstellenübersicht Donnerstag 07.04.2022 (K 1 – K 4, TZ-Dettingen)
- 2 Zählstellenübersicht Donnerstag 07.04.2022, Dienstag 28.06.2022, Dienstag 19.07.2022, Dienstag 26.07.2022 (Lkw-BF 1 – 5, Q 1 – Q 5, K 1 K 7355 – Brauhausstraße Berg)
- 3 Zählstellenübersicht Dienstag 26.07.2022 (TZ 1 + TZ 2 Kernstadt Ehingen/Donau)
- 4–7 Tagesganglinien K 1 im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr Rampe B 465 / Ehrlosweg Berg
- 8 Knotenstrombelastungen K 1 Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 9 Knotenstrombelastungen K 1 SV>2,8t/24h + Rad/24h
- 10 Knotenstrombelastungen K 1 Morgenintervall 06.00–10.00 Uhr Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 11 Knotenstrombelastungen K 1 Abendintervall 15.00–19.00 Uhr Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 12 Knotenstrombelastungen K 1 Kfz/H<sub>MAX</sub> – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)
- 13-16 Tagesganglinien K 2 im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr Rampe B 465 / B 465 Berg

- 17 Knotenstrombelastungen K 2  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 18 Knotenstrombelastungen K 2  
SV>2,8t/24h + Rad/24h
- 19 Knotenstrombelastungen K 2  
Morgenintervall 06.00–10.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 20 Knotenstrombelastungen K 2  
Abendintervall 15.00–19.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 21 Knotenstrombelastungen K 2  
Kfz/H<sub>MAX</sub> – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)
- 22-25 Tagesganglinien K 3 im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr  
Rampe B 465 / B 465 Altbierlingen
- 26 Knotenstrombelastungen K 3  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 27 Knotenstrombelastungen K 3  
SV>2,8t/24h + Rad/24h
- 28 Knotenstrombelastungen K 3  
Morgenintervall 06.00–10.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 29 Knotenstrombelastungen K 3  
Abendintervall 15.00–19.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 30 Knotenstrombelastungen K 3  
Kfz/H<sub>MAX</sub> – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)
- 31-34 Tagesganglinien K 4 im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr  
K 7353 / Rampe B 465 / K 7353-Dorfstraße Altbierlingen
- 35 Knotenstrombelastungen K 4  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 36 Knotenstrombelastungen K 4  
SV>2,8t/24h + Rad/24h
- 37 Knotenstrombelastungen K 4  
Morgenintervall 06.00–10.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 38 Knotenstrombelastungen K 4  
Abendintervall 15.00–19.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 39 Knotenstrombelastungen K 4  
Kfz/H<sub>MAX</sub> – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)
- 40-43 Tagesganglinien TZ im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr  
B 465 / L 255-Rottenacker Straße Dettingen
- 44 Knotenstrombelastungen TZ  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 45 Knotenstrombelastungen TZ  
SV>2,8t/24h + Rad/24h
- 46 Knotenstrombelastungen TZ  
Morgenintervall 06.00–10.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h

- 47 Knotenstrombelastungen TZ  
Abendintervall 15.00–19.00 Uhr  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 48 Knotenstrombelastungen TZ  
Kfz/H<sub>MAX</sub> – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)
- 49 Querschnittbelastungen Q 1  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 50 Querschnittbelastungen Q 2  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 51 Querschnittbelastungen Q 2 (Radverkehr + Fußverkehr)  
Rad/24h + FG/24h
- 52 Querschnittbelastungen Q 3  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 53 Querschnittbelastungen Q 4  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 54 Querschnittbelastungen Q 5  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 55 Knotenstrombelastungen K 1 (Berg) K 7355-Brauhausstraße /  
Auf der Darre / Schützenstraße Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr)  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 56 Knotenstrombelastungen K 1 (Berg) K 7355-Brauhausstraße /  
Auf der Darre / Schützenstraße Abendintervall (15.00-19.00 Uhr)  
Kfz/4h + SV>3,5t/4h
- 57 Knotenstrombelastungen TZ 1 B 311 / B 465  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 58 Knotenstrombelastungen TZ 2 B 465 / Alamannenstraße /  
Riedlinger Straße  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 59 Knotenstrombelastungen TZ 3 L 257-Prälat-Walter-Straße / K 7353  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h

#### MÜNDLICHE VERKEHRSBEFRAGUNGEN LKW (SV>3,5t)

Juni / Juli 2022

- 60 Bezirkeplan Teil 1 – Kernstadt (analog 2006)
- 61 Bezirkeplan Teil 2 – Nahbereich / Region / Fernbereich (analog 2006)
- 62 Örtliche und überörtliche Verkehrsverflechtungen BF 1  
K 7355-Brauhausstraße Berg Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr)  
Kfz/4h + Lkw-Befragung SV>3,5t/4h
- 63 Örtliche und überörtliche Verkehrsverflechtungen BF 2  
K 7353-Dorfstraße Altbierlingen Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr)  
Kfz/4h + Lkw-Befragung SV>3,5t/4h
- 64 Örtliche und überörtliche Verkehrsverflechtungen BF 3  
L 257-St.-Mang-Straße Schaiblishausen Morgenintervall  
(06.00-10.00 Uhr) Kfz/4h + Lkw-Befragung SV>3,5t/4h
- 65 Örtliche und überörtliche Verkehrsverflechtungen BF 4  
L 257-Kirchbierlinger Straße Rottenacker Morgenintervall  
(06.00-10.00 Uhr) Kfz/4h + Lkw-Befragung SV>3,5t/4h

- 66 Örtliche und überörtliche Verkehrsverflechtungen BF 5  
L 255-Rottenacker Straße Dettingen Morgenintervall  
(06.00-10.00 Uhr) Kfz/4h + Lkw-Befragung SV>3,5t/4h
- 67 Analyse 2022 – Querschnittbelastungen  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h

#### VERKEHRSPROGNOSE 2035

- 68 Planfall 0-Prognose 2035 (ohne "Industriegebiet Berg –  
2. Erweiterung") Querschnittbelastungen  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 69 Planfall-Prognose 2035 (mit "Industriegebiet Berg –  
2. Erweiterung") Querschnittbelastungen  
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 70 Übersicht Querschnitte Q 1 – Q 12 (RLS 19)  
für schalltechnische Untersuchungsgegenstände
- 71 Analyse 2022 Querschnittbelastungen  
Tabelle lärmrelevante Belastungsquerschnitte  
DTV – alle Tage des Jahres
- 72 0-Prognose 2035 Querschnittbelastungen  
Tabelle lärmrelevante Belastungsquerschnitte  
DTV – alle Tage des Jahres
- 73 Planfall-Prognose 2035 Querschnittbelastungen  
Tabelle lärmrelevante Belastungsquerschnitte  
DTV – alle Tage des Jahres
- 74 Übersicht Radroutenvernetzung Bestand + Planung

### 10. ANLAGEN - LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN

- A1 0-Prognose 2035 Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A2 0-Prognose 2035 Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A3 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1) in Berg  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A4 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1) in Berg  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A5 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 - Richtung Berg (K 2)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A6 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 - Richtung Berg (K 2)

- Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A7 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 - Richtung Altbierlingen (K 3)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A8 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 - Richtung Altbierlingen (K 3)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A9 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt K 7353 / Rampe B 465 / K 7353-Dorfstraße  
Altbierlingen (K 4)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A10 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt K 7353 / Rampe B 465 / K 7353-Dorfstraße  
Altbierlingen (K 4)  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A11 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt K 7353 / neue Erschließungsstraße "IG Berg – 2.  
Erweiterung"  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A12 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt K 7353 / neue Erschließungsstraße "IG Berg – 2.  
Erweiterung"  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
In Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)
- A13 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 465 /L 255-Rottenacker Straße Richtung Dettingen  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – RiLSA)
- A14 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 465 /L 255-Rottenacker Straße Richtung Dettingen  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – RiLSA)
- A15 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 /L 255-Rottenacker Straße Richtung Dettingen  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – RiLSA)
- A16 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 /L 255-Rottenacker Straße Richtung Dettingen  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – RiLSA)
- A17 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)

- A18 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)
- A19 Planfall 0-Prognose 2035  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)
- A20 Planfall 0-Prognose 2035  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)
- A21 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)
- A22 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)
- A23 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)
- A24 Analyse 2022  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)
- A25 Planfall 0-Prognose 2035  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)
- A26 Planfall 0-Prognose 2035  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)
- A27 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – AMPEL)
- A28 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)  
Kernstadt Ehingen/Donau  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – AMPEL)

- A29 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt L 257-Prälat-Walter-Straße / K 7353  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)  
in Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (MSP – KNOBEL)
- A30 Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035  
Knotenpunkt L 257-Prälat-Walter-Straße / K 7353  
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)  
In Pkw-E/H<sub>MAX</sub> (ASP – KNOBEL)

## 1.

### **AUFGABENSTELLUNG**

Die Stadt Ehingen/Donau beabsichtigt am Industriestandort Berg über eine 2. Erweiterung abgeleitet aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Ehingen/Donau (Fortbeschreibung 2015) ausgewiesene gewerbliche Entwicklungsflächen der Planungsabsicht der Liebherr-Werk Ehingen GmbH zur Weiterentwicklung des Betriebsstandortes in Ehingen/Donau (Synergie-Effekte) zu entsprechen. Mit der LWE Reparaturniederlassung Süd befindet sich bereits aktuell ein neues Hallengebäude der Firma Liebherr im Industriegebiet Berg. In diesem Zusammenhang bzw. im Rahmen der Bearbeitung zur Bebauungsplan-Aufstellung "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" wurden über das Regierungspräsidium Tübingen bzw. das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart, zu den beiden relevanten Überführungsbauwerken über die B 465 im Zuge des Ehrlosweges und der K 7353 Aussagen mit Fahrauflagen zum Befahren für bestimmte LWE-Fahrzeugtypen (Lastkombinationen) getroffen.

Darüber hinaus befinden sich bereits seit vielen Jahren rund um die ehemaligen "Schleckerhallen" Lager- und Logistikeinrichtungen bei verschiedenen Speditionsbetrieben für Bauteile zum Kranaufbau der Firma Liebherr.

Dadurch, dass die Stadt Ehingen/Donau über keine gewerblich-industriellen Flächenpotenziale für großflächige Betriebsentwicklungen mehr verfügt, wurde der etablierte Standort Berg für die erforderlichen Flächen dieser Betriebsentwicklung (Betriebsmodell LWE-Süd) und ein weiterer Ansatz von gewerblichen Flächen im Sinne einer kommunalen Angebotsplanung für weitere Gewerbebetriebe präferiert. Diese Flächenpotenziale für weitere gewerblich-industrielle Flächen außerhalb der Betriebsentwicklung der Firma Liebherr sind gegenwärtig noch nicht näher als konkrete Nutzungsziele definiert.

Vor diesem Hintergrund wurde die Planungsgruppe SSW GmbH, Ludwigsburg, im Frühjahr 2022 durch die Stadt Ehingen/Donau damit beauftragt, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung zur Überprüfung der künftigen Leistungsfähigkeit und Dimensionierung einer geplanten Gebietserschließung für die Bebauungsplan-Aufstellung "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" durchzuführen und etwaige Konsequenzen sowie ggf. erforderliche Ertüchtigungsmaßnahmen zu prüfen und darzustellen. Durch den Beteiligungsprozess der Öffentlichkeit mit einer 1. Bürgerinformationsveranstaltung am 31.03.2022 (Problemfelder) und einer 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 14.11.2022 (feed back) haben sich die Umfänge der Bearbeitung erheblich ausgeweitet und teilweise bis in die benachbarte Stadtteilbetrachtung differenziert.

Im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung (§3 (1) bzw. §4 (1) BauGB / 10.04.2023 – 12.05.2023) erfolgte auf der Grundlage des Bebauungsplan-Vorentwurfes innerhalb des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens durch das Landratsamt Alb-Donau-Kreis erneut eine Ergänzung der verkehrlichen Betrachtungen durch den Nachweis der Leistungsfähigkeit am Anschluss L 257 / K 7353 für den Prognose-Planfall 2035.

## **2.**

### **VERKEHRSANALYSEN 2022**

#### **2.1**

#### **Knotenpunkterhebungen über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)**

#### **Donnerstag 07. April 2022**

Am Donnerstag, 07. April 2022 wurde bei guten Witterungsverhältnissen in Form von Videoanalysen über den Gesamttag (24 Stunden) nachfolgende Knotenpunkte (vgl. Plan 1) erhoben:

- K 1 – Rampe B 465 / Ehrlosweg in Berg
- K 2 – Rampe B 465 / B 465 in Berg
- K 3 – Rampe B 465 / B 465 in Altbierlingen
- K 4 – K 7353 / Rampe B 465 / K 7353 – Dorfstraße Altbierlingen
- TZ – B 465 / L 255-Rottenacker Straße Dettingen (vgl. Plan 2)

Die Form der Videoerhebung hat generell neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Radverkehr sämtliche Kraftfahrzeugarten, wie Moped / Krad / Quad, Pkw, Lfw, Lkw, Bus und Sattelzug / Lastzug / Sonderfahrzeug erfasst, so dass auch konkrete Angaben zum Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" (SV>3,5t, SV >2,8t / incl. Busse) möglich sind.

Die durchgeführte Videoerhebung hat auch gegenüber manuellen Erhebungen mit Zählkräften den Vorteil, dass belegbare bzw. reproduzierbare Ergebnisse (Video-dateien) erhalten bleiben.

In den Plandarstellungen 4 bis 7 (K 1) sind in Viertelstunden-Intervallen in Form von Tagesganglinien die Verkehrsbelastungen in den Knotenpunktästen Ehrlosweg Richtung Berg / Rampe B 465 / Ehrlosweg Richtung Industriegebiet Berg dargestellt.

Aus den Plandarstellungen 4–6 sind jeweils im oberen Diagramm des Planes die auf den Knotenpunkt zugeführten Verkehrsmengen und im unteren Diagramm des Planes der jeweilige Gesamtquerschnitt im Knotenpunktast ersichtlich.

Zusätzlich ist in schwarzer Hinterlegung die Anteiligkeit der Schwerverkehre SV>3,5t/24h ersichtlich und in der Summe separat ausgewiesen.

Im Plan 8 sind zum Knotenpunkt K 1 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und SV>3,5t/24h dargestellt.

Der Plan 9 stellt zum Knotenpunkt K 1 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen zum SV>2,8t/24h und zum Radverkehr auf der Straße Rad/24h dar.

Im Plan 10 sind zum Knotenpunkt K 1 für das Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und SV>3,5t/4h ablesbar.

Aus dem Plan 11 sind zum Knotenpunkt K 1 für das Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  zu entnehmen.

Der Plan 12 weist die Knotenstrombelastungen K 1 für die Frühspitze (MSP = 10.00–11.00 Uhr) und die Abendspitze (ASP = 16.45–17.45 Uhr) in Kfz/ $H_{MAX}$  aus.

Aus den Plandarstellungen 13 bis 16 (K 2) sind in Viertelstunden-Intervallen in Form von Tagesganglinien die Verkehrsbelastungen in den Knotenpunktästen Rampe B 465 Richtung Berg / B 465 Richtung Altbierlingen / B 465 Richtung Kernstadt Ehingen/Donau zu entnehmen.

Aus den Plandarstellungen 13–15 sind jeweils im oberen Diagramm des Planes die auf den Knotenpunkt zugeführten Verkehrsmengen und im unteren Diagramm des Planes der jeweilige Gesamtquerschnitt im Knotenpunktast ersichtlich.

Zusätzlich ist in schwarzer Hinterlegung die Anteiligkeit der Schwerverkehre  $SV > 3,5t/24h$  ersichtlich und in der Summe separat ausgewiesen.

Im Plan 17 sind zum Knotenpunkt K 2 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und  $SV > 3,5t/24h$  dargestellt.

Der Plan 18 stellt zum Knotenpunkt K 2 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen zum  $SV > 2,8t/24h$  und zum Radverkehr auf der Straße Rad/24h dar.

Im Plan 19 sind zum Knotenpunkt K 2 für das Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  ablesbar.

Aus dem Plan 20 sind zum Knotenpunkt K 2 für das Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  zu entnehmen.

Der Plan 21 weist die Knotenstrombelastungen K 2 für die Frühspitze (MSP = 07.00–08.00 Uhr) und die Abendspitze (ASP = 16.15–17.15 Uhr) in Kfz/ $H_{MAX}$  aus.

In den Plandarstellungen 22 bis 25 (K 3) sind in Viertelstunden-Intervallen in Form von Tagesganglinien die Verkehrsbelastungen in den Knotenpunktästen Rampe B 465 / B 465 Richtung Altbierlingen bzw. Biberach/Riß dargestellt.

Aus den Plandarstellungen 22–24 sind jeweils im oberen Diagramm des Planes die auf den Knotenpunkt zugeführten Verkehrsmengen und im unteren Diagramm des Planes der jeweilige Gesamtquerschnitt im Knotenpunktast ersichtlich.

Zusätzlich ist in schwarzer Hinterlegung die Anteiligkeit der Schwerverkehre  $SV > 3,5t/24h$  ersichtlich und in der Summe separat ausgewiesen.

Im Plan 26 sind zum Knotenpunkt K 3 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und  $SV > 3,5t/24h$  dargestellt.

Der Plan 27 stellt zum Knotenpunkt K 3 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen zum  $SV > 2,8t/24h$  und zum Radverkehr auf der Straße Rad/24h dar.

Im Plan 28 sind zum Knotenpunkt K 3 für das Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) die

Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  ablesbar.

Aus dem Plan 29 sind zum Knotenpunkt K 3 für das Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  zu entnehmen.

Der Plan 30 weist die Knotenstrombelastungen K 3 für die Frühspitze (MSP = 07.00–08.00 Uhr) und die Abendspitze (ASP = 16.15–17.15 Uhr) in Kfz/ $H_{MAX}$  aus.

Aus den Plandarstellungen 31 bis 34 (K 4) sind in Viertelstunden-Intervallen in Form von Tagesganglinien die Verkehrsbelastungen in den Knotenpunktästen K 7353 Richtung Kirchbierlingen / Rampe B 465 / K 7353 – Dorfstraße Altbierlingen zu entnehmen.

Aus den Plandarstellungen 31–33 sind jeweils im oberen Diagramm des Planes die auf den Knotenpunkt zugeführten Verkehrsmengen und im unteren Diagramm des Planes der jeweilige Gesamtquerschnitt im Knotenpunktast ersichtlich.

Zusätzlich ist in schwarzer Hinterlegung die Anteiligkeit der Schwerverkehre  $SV > 3,5t/24h$  ersichtlich und in der Summe separat ausgewiesen.

Im Plan 35 sind zum Knotenpunkt K 4 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und  $SV > 3,5t/24h$  dargestellt.

Der Plan 36 stellt zum Knotenpunkt K 4 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen zum  $SV > 2,8t/24h$  und zum Radverkehr auf der Straße Rad/24h dar.

Im Plan 37 sind zum Knotenpunkt K 4 für das Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  ablesbar.

Aus dem Plan 38 sind zum Knotenpunkt K 4 für das Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und  $SV > 3,5t/4h$  zu entnehmen.

Der Plan 39 weist die Knotenstrombelastungen K 4 für die Frühspitze (MSP = 06.45–07.45 Uhr) und die Abendspitze (ASP = 16.15–17.15 Uhr) in Kfz/ $H_{MAX}$  aus.

In den Plandarstellungen 40 bis 43 (TZ 1) sind in Viertelstunden-Intervallen in Form von Tagesganglinien die Verkehrsbelastungen in den Knotenpunktästen B 465 / L 255 – Rottenacker Straße Richtung Dettingen dargestellt.

Aus den Plandarstellungen 40–42 sind jeweils im oberen Diagramm des Planes die auf den Knotenpunkt zugeführten Verkehrsmengen und im unteren Diagramm des Planes der jeweilige Gesamtquerschnitt im Knotenpunktast ersichtlich.

Zusätzlich ist in schwarzer Hinterlegung die Anteiligkeit der Schwerverkehre  $SV > 3,5t/24h$  ersichtlich und in der Summe separat ausgewiesen.

Im Plan 44 sind zum Knotenpunkt TZ 1 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und  $SV > 3,5t/24h$  dargestellt.

Der Plan 45 stellt zum Knotenpunkt TZ 1 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen zum  $SV > 2,8t/24h$  und zum Radverkehr auf der Straße Rad/24h dar.

Im Plan 46 sind zum Knotenpunkt TZ 1 für das Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und SV>3,5t/4h ablesbar.

Aus dem Plan 47 sind zum Knotenpunkt TZ 1 für das Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und SV>3,5t/4h zu entnehmen.

Der Plan 48 weist die Knotenstrombelastungen TZ 1 für die Frühspitze (MSP = 07.00–08.00 Uhr) und die Abendspitze (ASP = 16.15–17.15 Uhr) in Kfz/H<sub>MAX</sub> aus.

## 2.2

### **Mündliche Verkehrsbefragungen zum Lkw-Verkehr (Morgenintervall) mit Querschnitterhebungen über 24 Stunden und Knotenpunkterhebung in Berg (Morgen- und Abendintervall) im Juni / Juli 2022**

In den Sommermonaten Juni / Juli 2022 wurden ergänzend Lkw-Befragungen (Lkw-BF 1-5) im Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr) zusammen mit Querschnitterhebungen (Q 1-5) über den Gesamttag (00.00-24.00 Uhr) in den das Industriegebiet Berg umgebenden Stadtteilen bzw. in Rottenacker durchgeführt (vgl. Plan 2).

Faktisch hat die Lkw-Befragung (BF 4 / Q 4) im Zuge der L 257 – Kirchbierlinger Straße in Rottenacker unmittelbar östlich der Einmündung der Max-Eyth-Straße stattgefunden.

- Q 1 – K 7355 – Brauhausstraße in Berg (DI 26.07.2022)
- Q 2 – K 7353 – Dorfstraße in Altbierlingen (DI 19.07.2022)
- Q 3 – L 257 – St.-Mang-Straße in Schaiblishausen (DI 19.07.2022)
- Q 4 – L 257 – Kirchbierlinger Straße in Rottenacker (DI 28.06.2022)
- Q 5 – L 255 – Rottenacker Straße in Dettingen (DI 28.06.2022)

Im Plan 49 sind für den Querschnitt Q 1 (Berg) die Verkehrsbelastungen über den Gesamttag (00.00-24.00 Uhr) in Kfz/24h und SV>3,5t/24h ausgewiesen.

Aus dem Plan 50 sind die Querschnittbelastungen Q 2 (Altbierlingen) über den Gesamttag in Kfz/24h und SV>3,5t/24h zu entnehmen. Darüber hinaus sind im Plan 51 die Querungsvorgänge durch Fußgänger und Fahrradfahrer und die Belastungen durch Fahrradfahrer auf der Straße in Rad/24h und FG/24h dargestellt.

Der Plan 52 weist die Querschnittbelastungen Q 3 (Schaiblishausen) über den Gesamttag (00.00-24.00 Uhr) in Kfz/24h und SV>3,5t/24h aus.

Im Plan 53 sind die Querschnittbelastungen Q 4 (Rottenacker – Kirchbierlingen) über den Gesamttag (00.00-24.00 Uhr) hinweg in Kfz/24h und SV>3,5t/24h dargestellt.

Aus dem Plan 54 sind die Querschnittbelastungen Q 5 (Dettingen) über den Gesamttag (00.00-24.00 Uhr) in Kfz/24h und SV>3,5t/24h zu entnehmen.

Darüber hinaus wurden im Teilort Berg am Knotenpunkt (K 1 / DI 26.07.2022) K 7353 – Brauhausstraße / Auf der Darre / Schützenstraße weitere fahrzeugspezifische Erhebungen im Morgenintervall und im Abendintervall durchgeführt.

Der Plan 55 weist die Knotenstrombelastungen K 1 für das Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr) in Kfz/4h und SV>3,5t/4h aus.

Aus dem Plan 56 sind die Knotenstrombelastungen K 1 für das Abendintervall (15.00-19.00 Uhr) in Kfz/4h und SV>3,5t/4h zu entnehmen.

Die mündlichen Verkehrsbefragungen zum Lkw-Verkehr (Lkw-BF 1-5) wurden in Analogie zu den seinerzeit im Rahmen der Planungsüberlegungen zu einer künftigen Westtangente Ehingen/Donau im Jahre 2006 durchgeführten mündlichen Verkehrsbefragungen (alle Kfz) – u.a. im Zuge der B 465 zwischen Teilort Berg und Abzweig L 255 in Richtung Dettingen [2006: BF 1 / Q 1] bzw. L 255 in Richtung Dettingen [2006: BF 2 / Q 2] – entsprechend in den Verkehrsbezirken ausgewertet.

Der Plan 60 zeigt den Bezirkeplan Teil 1 für die Kernstadt mit nahen Teilorten. Der Plan 61 erläutert als Bezirkeplan Teil 2 den Nahbereich / Region / Fernbereich den räumlichen Umfang der Auswertung.

Die mündlichen Lkw-Befragungen während des Morgenintervalls (06.00-10.00 Uhr) sind der Tatsache geschuldet, dass in diesem Zeitbereich über den Gesamttag hinweg das insgesamt höchste Schwerverkehrs- bzw. Güterverkehrsaufkommen anzutreffen ist.

Der Plan 62 weist die örtlichen und überörtlichen Verkehrsverflechtungen BF 1 / Q 1 im Zuge der K 7355 – Brauhausstraße Berg während des Morgenintervalls in Kfz/4h und die Lkw-Befragung SV>3,5t/4h aus.

Aus dem Plan 63 sind die örtlichen und überörtlichen Verkehrsverflechtungen BF 2 / Q 2 im Zuge der K 7353 – Dorfstraße Altbierlingen während des Morgenintervalls in Kfz/4h und die Lkw-Befragung SV>3,5t/4h zu entnehmen.

Im Plan 64 sind die örtlichen und überörtlichen Verkehrsverflechtungen BF 3 / Q 3 im Zuge der L 257 – St.-Mang-Straße Schaiblishausen während des Morgenintervalls in Kfz/4h und die Lkw-Befragung SV>3,5t/4h dargestellt.

Der Plan 65 zeigt die örtlichen und überörtlichen Verkehrsverflechtungen BF 4 / Q 4 im Zuge der L 257 – Kirchbierlinger Straße Rottenacker während des Morgenintervalls in Kfz/4h und die Lkw-Befragung SV>3,5t/4h auf.

Aus dem Plan 66 lassen sich die örtlichen und überörtlichen Verkehrsverflechtungen BF 5 / Q 5 im Zuge der L 255 – Rottenacker Straße Dettingen während des Morgenintervalls in Kfz/24h und die Lkw-Befragung SV>3,5t/4h ablesen.

Bei den Plandarstellungen 62 bis 66 sind in blauer Farbgebung die Teilorte der Stadt Ehingen/Donau und in roter Farbgebung die Kernstadt und die kernstadtnahen Teilorte als Quellverkehre bzw. Zielverkehre gesondert hervorgehoben.

Die durchgeführten Lkw-Befragungen im Morgenintervall (06.00-10.00 Uhr) haben aufgezeigt, dass überwiegend größere Lieferwagen (3,5t bis 5,0t zulässiges Gesamtgewicht bzw. Gesamtmasse) befragt worden sind und teilweise sehr hohe Anteile städtischer Ziel- / Quellverkehre vertreten sind.

Vereinzelt auftretende Liebherr-Verkehre waren nahezu komplett der Sparte "Haustechnik" und nicht dem Materialfluss zum "Kranaufbau" zuzuordnen.

## 2.3

### **Knotenpunkterhebungen über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)**

#### **Dienstag 26. Juli 2022**

Als weiterer verkehrlicher Betrachtungsbereich hat sich im Verlauf des weiteren Planungsprozesses nach dem Abstimmungstermin vom 21. Juli 2022 mit dem Landratsamt des Alb-Donau-Kreises auch die Knotenpunktfolge B 311 / B 465 (TZ 1) und B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2) herausgehoben (vgl. Plan 3).

Im Plan 57 sind zum Knotenpunkt TZ 1 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und SV>3,5t/24h dargestellt.

Aus dem Plan 58 sind zum Knotenpunkt TZ 2 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und SV>3,5t/24h zu entnehmen.

Zur Thematik der Leistungsfähigkeit (vgl. Kapitel 5.7 und 5.8) sind diese beiden lichtsignalgeregelten Knotenpunkte in den Anlagen A 17 / A 18 ff. bzw. A 23 / A 24 ff. näher betrachtet worden.

## 2.4

### **Knotenpunkterhebung über 24 Stunden (00.00–24.00 Uhr)**

#### **Dienstag 13. Juni 2023**

Im Rahmen der Stellungnahmen aus der Frühzeitigen Beteiligung ist durch das Landratsamt Alb-Donau-Kreis die Betrachtung des Anschlusses der K 7353 an die L 257 – Prälat-Walter-Straße (TZ 3 Kirchbierlingen) in die verkehrlichen Betrachtungen aufgenommen worden.

Der Plan 59 stellt zum Knotenpunkt TZ 3 über den Gesamttag (00.00–24.00 Uhr) die Knotenstrombelastungen Kfz/24h und SV>3,5t/24h dar.

Im Rahmen der Erhebung vom 13.06.2023 hat es sich gezeigt, dass sich das Schwerverkehrsaufkommen (SV>3,5t) im Zuge der K 7353 gegenüber der Erhebung vom 07.04.2022 jahreszeitlich bedingt nahezu verdoppelt hat. Hierfür sind insbesondere landwirtschaftliche Verkehre durch Traktoren bzw. Traktorengespanne mit 1 bzw. 2 Anhängern (Ernte, Mahd, etc. ...) verantwortlich. So ist durch die Videoerhebung nachgewiesen, dass stündlich zwischen 1 und 10 (im Zeitbereich 18.30 Uhr bis 19.30 Uhr) Traktoren bzw. Traktorgespanne die K 7353 mit den davon abzweigenden Wirtschaftswegen genutzt haben.

Zudem war im Zuge der K 7353 gegenüber der Erhebung vom Donnerstag 07. April 2022 auch ein um ca. 150 – 200 Kfz/24h höheres Verkehrsaufkommen für einen sog. "Normalwerktag" (DI, MI, DO) zu verzeichnen gewesen. Dies ist im Rahmen der Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung 2022-2023 berücksichtigt worden.

Allgemein auffällig ist das verbotene Linksabbiegen aus der Ortslage Kirchbierlingen kommend in die K 7353 über die Zufahrtsspur der Einmündung – am Fahrbahnteiler links vorbei – mit deutlich mehr als nur Einzelfällen durch Zweiräder, Pkw's und Lieferwagen.

## 2.5

### **Interpretation der Analyseergebnisse 2022 im Vergleich zu den Erhebungsergebnissen 2006 zur Westtangente und zum Fortschreibungsansatz 2019 aus dem Monitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ)**

Abgeleitet aus den Erhebungsergebnissen der Videoerfassungen (24 Stunden) vom

Donnerstag 07. April 2022, Dienstag 28. Juni 2022, Dienstag 19. Juli 2022 und vom Dienstag 26. Juli 2022 sowie den nachfolgenden Monitoring-Querschnitten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg

- B 465 auf mittlerer Höhe des Industriegebiet Berg (SVZ-Zählstellen-Nr.: 77241100 – Fortschreibung 2019 / Datenaktualisierung 29.12.2021)
- L 255 Dettingen / Dintenhofen (SVZ-Zählstellen-Nr.: 77241200 – Fortschreibung 2019 / Datenaktualisierung 29.12.2021)
- L 257 Kirchbierlingen (SVZ-Zählstellen-Nr.: 77241202 – Zählung 2019 / Datenaktualisierung 29.12.2021)
- L 257 Weisel / Schaiblishausen (SVZ-Zählstellen-Nr.: 77241205 – Zählung 2019 / Datenaktualisierung 29.12.2021)
- K 7353 südlich Industriegebiet Berg (SVZ-Zählstellen-Nr.: 77241401 – Fortschreibung 2019 / Datenaktualisierung 29.12.2021)

kann im Vergleich zu den aktuell 2022 durchgeführten Videoerhebungen festgehalten werden, dass im relevanten Straßenverkehrsnetz aktuell eine stagnierende bzw. wieder leicht ansteigende Verkehrsentwicklung für die sog. "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag /  $DTV_{W3}$ ) zu verzeichnen ist.

Für die Lärmkennwerte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19) hat sich die Berechnungsgrundlage gemäß den Vorgaben von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geändert. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitorings ab 2021 befinden sich aktuell bei der Straßenverkehrszentrale (SVZ / MobiData BW) in einer Überarbeitung.

Der Querschnitt im Zuge der B 465 weist als Monitoring-Werte (SVZ-Verkehrsmonitoring 2018) eine Belastung von 8.070 Kfz/24h ( $DTV_{W3}$ ) und einen Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" in Höhe von 973 SV>3,5t/24h bzw. ca. 12,06% ( $DTV_{W3}$ ) aus. Die aktuellen Analysen 2022 zeigen in diesem Querschnitt eine Belastung von ca. 8.400 Kfz/24h und eine Schwerverkehrsbelastung in Höhe von ca. 1.016 SV>3,5t/24h bzw. einen Schwerverkehrsanteil von ca. 12,1% für den sog. "Normalwerktag".

Der Querschnitt im Zuge der L 255 zwischen Dettingen und Dintenhofen weist als Monitoring-Werte (SVZ-Verkehrsmonitoring 2018) eine Belastung von 5.536 Kfz/24h ( $DTV_{W3}$ ) und einen Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" in Höhe von 161 SV>3,5t/24h bzw. ca. 2,91% ( $DTV_{W3}$ ) aus.

Die aktuellen Analysen 2022 zeigen in diesem Querschnitt eine Belastung von ca. 5.300 Kfz/24h und eine Schwerverkehrsbelastung in Höhe von ca. 250 SV>3,5t/24h bzw. einen Schwerverkehrsanteil von ca. 4,7% für den sog. "Normalwerktag".

Der Querschnitt im Zuge der L 257 zwischen Rottenacker und Kirchbierlingen weist als Monitoring-Werte (SVZ-Verkehrsmonitoring 2018) eine Belastung von 3.202 Kfz/24h ( $DTV_{W3}$ ) und einen Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" in Höhe von 229 SV>3,5t/24h bzw. ca. 7,15% ( $DTV_{W3}$ ) aus.

Die aktuellen Analysen 2022 zeigen in diesem Querschnitt eine Belastung von ca. 3.500 Kfz/24h und eine Schwerverkehrsbelastung in Höhe von ca. 329 SV>3,5t/24h bzw. einen Schwerverkehrsanteil von ca. 9,4% für den sog. "Normalwerktag".

Der Querschnitt im Zuge der L 257 zwischen Weisel und Schaiblishausen weist als Monitoring-Werte (SVZ-Verkehrsmonitoring 2018) eine Belastung von 3.515 Kfz/24h ( $DTV_{W3}$ ) und einen Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" in Höhe von 192 SV>3,5t/24h bzw. ca. 5,46% ( $DTV_{W3}$ ) aus.

Die aktuellen Analysen 2022 zeigen in diesem Querschnitt eine Belastung von ca.

3.800 Kfz/24h und eine Schwerverkehrsbelastung in Höhe von ca. 405 SV>3,5t/24h bzw. einen Schwerverkehrsanteil von ca. 10,66% für den sog. "Normalwerktag".

Der Querschnitt im Zuge der K 7353 zwischen Kirchbierlingen und Altbierlingen weist als Monitoring-Werte (SVZ-Verkehrsmonitoring 2018) eine Belastung von 1.045 Kfz/24h (DTV<sub>w3</sub>) und einen Anteil des sog. "Schwerlastverkehrs" in Höhe von 15 SV>3,5t/24h bzw. ca. 1,44% (DTV<sub>w3</sub>) aus.

Die aktuellen Analysen 2022 zeigen in diesem Querschnitt eine Belastung von ca. 1.200 Kfz/24h und eine Schwerverkehrsbelastung in Höhe von ca. 49 SV>3,5t/24h bzw. einen Schwerverkehrsanteil von ca. 4,1% für den sog. "Normalwerktag".

In Anbetracht der aktuell nicht mehr vorhandenen Beeinträchtigungen durch die CORONA-Pandemie mit Home Office, Video-Meetings, eingeschränkten Kontakten in Präsenzveranstaltungen, etc. wurde für die aktuellen Erhebungsergebnisse vom Donnerstag 07. April 2022, Dienstag 28. Juni 2022, Dienstag 19. Juli 2022 und vom Dienstag 26. Juli 2022 kein Aufschlag zu diesen Erhebungsergebnissen als Hochrechnung 2022 aus den zuletzt bekannten Monitoring-Werten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ) vorgenommen.

Im Vergleich zu den Erhebungsergebnissen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zu einer Westtangente des Jahres 2006 – damals unter den Verkehrsbedingungen von "Schleckerland" und den Logistikeinrichtungen der Firma Schlecker im Umland bzw. dem Industriegebiet Berg – hat es sich gezeigt, dass aktuell im Jahre 2022 im Zuge der B 465 unmittelbar nördlich der Einmündung L 255 - Rottenacker Straße mit ca. 16.100 Kfz/24h gegenüber ca. 17.100 Kfz/24h (2006) bzw. im Zuge der L 255 - Rottenacker Straße mit ca. 6.900 Kfz/24h gegenüber ca. 7.900 Kfz/24h (2006) ein um ca. 1.000 Kfz/24h geringeres Verkehrsaufkommen herrscht.

Demgegenüber ist die aktuelle Querschnittbelastung 2022 unmittelbar südlich der Einmündung L 255 - Rottenacker Straße mit ca. 11.300 Kfz/24h gegenüber damals ca. 11.200 Kfz/24h (2006) nahezu konstant geblieben.

Im Vergleich zu den Erhebungsergebnissen der Verkehrsuntersuchung zu einer Westtangente aus dem Jahre 2006 hat sich im Bereich der lichtsignalgeregelten Knotenpunktfolge B 311 / B 465 (TZ 1) und B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2) aktuell 2022 durchaus eine Verkehrsentwicklung gezeigt. Im Zuge der B 311 / B 465 in Richtung Norden liegt die aktuelle Querschnittbelastung 2022 mit ca. 19.050 Kfz/24h um ca. +1.450 Kfz/24h höher als die ca. 17.600 Kfz/24h aus dem Jahre 2006. Diese Entwicklung lässt sich auch nach Süden im Zuge der B 311 in Richtung Riedlingen mit aktueller Querschnittbelastung 2022 in Höhe von ca. 14.530 Kfz/24h und somit um ca. +1.330 Kfz/24h erhöhter Verkehrsstärke gegenüber den ca. 13.200 Kfz/24h aus dem Jahre 2006 bestätigen.

Die aktuelle Querschnittbelastung im Zuge der B 465 unmittelbar nördlich der Bahntrasse mit ca. 17.325 Kfz/24h weist, anders als zuvor für die B 311 dargelegt, die nahezu identische Verkehrsstärke zu ca. 17.300 Kfz/24h des Jahres 2006 auf.

Demgegenüber weist jedoch die Querschnittbelastung im Zuge der B 465 unmittelbar nördlich der Alamannenstraße mit aktuell ca. 10.522 Kfz/24h gegenüber ca. 11.300 Kfz/24h des Jahres 2006 mit ca. -778 Kfz/24h eine deutliche Verkehrsabnahme auf.

Dies lässt den Schluss zu, dass über die Alamannenstraße eine signifikante Intensivierung von Fahrten eingetreten ist, die auf "kürzerem Weg", als über das

klassifizierte Bundesstraßen-Netz. Ihre Ziele bzw. Quellen von Fahrten frequentieren, z.B. Berufspendler Firma Liebherr und andere Firmen, Kunden und Besucher von Fachmärkten nördlich der Bahnlinie, Vorfahrtsregelung an Kreisverkehrsplätzen, etc. ...

### 3.

#### **ABLEITUNG DES KÜNFTIGEN FAHRTENPOTENZIALS DURCH DEN BEBAUUNGSPLAN "INDUSTRIEGEBIET BERG – 2. ERWEITERUNG"**

##### 3.1

#### **Künftiges Fahrtenaufkommen durch die neuen Nutzungen der Flächen im Industriegebiet Berg (Bestand + 2. Erweiterung)**

In den Monaten April bis Oktober 2022 haben intensive Abstimmungen mit der Firma Liebherr über Strukturdaten und das künftige Verkehrsaufkommen sowie die künftigen Verkehrsströme für das LWE-Werk Süd zum Zieljahr des Prognosehorizontes 2035 stattgefunden.

Darüber hinaus sind weitere gewerblich-industrielle Flächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" ausgewiesen, die jedoch aktuell noch mit keinen konkreten Nutzungszielen für Betriebsansiedelungen belegt sind.

Für die Entwicklung des Industriestandortes Berg entsprechend dem Betriebsmodell – Werk Süd sind ca. 1.000 künftige Mitarbeiter / Beschäftigte vorgesehen, die mit unterschiedlichen Arbeitszeitmodellen (Gleitzeit, 2-Schicht-Betrieb, teilweise Auslieferung während der Nachtzeit, etc.) beschäftigt sein werden. Ziel ist es hierbei durch das betriebliche Mobilitätskonzept der Firma Liebherr bei einem Ansatz von ca. 2,5 Fahrten je Tag den Modal Split – noch ohne Gleisanschluss im Industriegebiet Berg – wie folgt zu erreichen:

- ca. 1.750 Pkw-Fahrten/Tag
- ca. 500 Krad-Fahrten/Tag (motorisierte Zweiradfahrten, Quad, etc. ...)
- ca. 250 Fahrrad-/Pedelec-Fahrten/Tag (Rad, Pedelec, S-Pedelec, etc. ...)

Zum auf das klassifizierte Straßenverkehrsnetz der Bundesstraßen orientierten Schwerverkehrsaufkommen (Krane / Lkw) wurde bezogen auf 220 Arbeitstage im Jahr von folgenden durchschnittlichen Verkehrsbelastungen durch sog. "Schwerlastverkehre" (SV>3,5t) – je Arbeitstag im Zieljahr 2035 – ausgegangen:

- ca. 126 Krane / Lkw >3,5t – DTV alle Tage des Jahres
- ca. 159 Krane / Lkw >3,5t – DTV-W6 (Werktag MO – SA)
- ca. 207 Krane / Lkw >3,5t – DTV-W3 (Werktag DI, MI, DO = "Normalwerktag")
- ca. 260 Krane / Lkw >3,5t – maximale Tagesspitzenbelastung an vereinzelt auftretenden Tagen im Jahr

Richtungsorientierungen von sog. "Schwerlastverkehren" (SV>3,5t):

- B 311 und B 465 – Ehingen / Erbach / Ulm (- / ca. 68,8%)
- B 465 und B 492 – Blaubeuren (- / ca. 13,8%)
- B 465 – Biberach/Riß (- / ca. 16,5%)
- B 465 und B 311 – Riedlingen (- / ca. 0,5%)
- B 465 und B 311 und B 465 Metzingen (- / ca. 0,4%)

Abschätzung der Verkehrserzeugung (FGSV e. V., Köln 01/2019) nach Dr. Bosserhoff für das geplante Nutzungsgefüge "LWE-Betriebsmodell -Werk Süd" im "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung":

	MITARBEITER BE- SCHÄFTIGTE	KUNDEN BESUCHER	LIEFER- VERKEHR
Kunden und Besucher		ca. 100	
Mitarbeiter / Beschäftigte	ca. 1.000 (Gleitzzeit / 2- Schicht-Betrieb, teil- weise Auslieferung während der Nacht- zeit)		
Wegehäufigkeit (Wege / Personen / Tag)	2,5 – 2.500	2,2 – 220	
Anwesenheitsfaktor Mitarbeiter / Beschäftigte	90 % – 2.250		
MIV-Faktor	90 % – 2.025	100 % – 220	
Pkw-Besetzungsgrad	1,1 – 1.841	1,1 – 200	
Verminderung um Verbundeffekt		Ansatz 0 %	
Verminderung um Mitnahmeeffekt		Ansatz 0 %	
Externe Wirtschaftsverkehre ca. 11% der Beschäftigtenfahrten			ca. 207
Gesamtfahrten ca. <u>2.248</u>	ca. 1.841	ca. 200	ca. 207

Im Zusammenhang mit dem Betriebsmodell – Werk Süd der Firma Liebherr ergibt sich auf der Grundlage der bisher bekannten Strukturdaten rechnerisch ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) in Höhe von

ca. 2.248 – 2.250 Fahrten/24h  
 (als Summe aus Zu- und Abfahrt)

Darin sind als Neuverkehre ca. 207 Fahrten SV>3,5t/24h durch sog. "Schwerlastverkehre" (Lkw 1 und Lkw 2) enthalten.

Abschätzung der Verkehrserzeugung (FGSV e. V., Köln 01/2019) nach Dr. Bosserhoff für das geplante Nutzungsgefüge "nördlich der geplanten Erschließungsstraße" für weitere Firmenansiedelungen:

	MITARBEITER BESCHÄFTIGTE	KUNDEN BESUCHER	LIEFER- VERKEHR
Kunden und Besucher		ca. 19	
Mitarbeiter / Beschäftigte	ca. 192 (ca. 20 MA/ha)		
Wegehäufigkeit (Wege / Personen / Tag)	2,2 – 432	2,0 – 38	
Anwesenheitsfaktor Mitarbeiter / Beschäftigte	90 % – 381		
MIV-Faktor	85 % – 324	100 % – 38	
Pkw-Besetzungsgrad	1,1 – 295	1,1 – 35	
Verminderung um Verbundeffekt		Ansatz 10 % - 31	

Verminderung um Mitnahmeeffekt		Ansatz 10 % - 27	
Externe Wirtschaftsverkehre ca. 40% der Beschäftigtenfahrten			ca. 113
Gesamtfahrten ca. <u>435</u>	ca. 295	ca. 27	ca. 113

Im Zusammenhang mit dem weiteren Nutzungsgefüge innerhalb des gesamten Industriegebiets Berg bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 ergibt sich auf der Grundlage dieser Abschätzung rechnerisch ein zusätzliches durchschnittliches Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) in Höhe von

ca. 440 Fahrten/24h  
 (als Summe aus Zu- und Abfahrt)

Darin sind als Neuverkehre ca. 113 Fahrten SV>3,5t/24h durch sog. "Schwerlastverkehre" (Lkw 1 und Lkw 2) enthalten.

### 3.2

#### **Verteilung des künftig zu erwartenden Fahrtenaufkommens im umgebenden Straßenverkehrsnetz**

Bei der Verteilung des künftig zu erwartenden, Verkehrsaufkommens infolge der Bebauungsplan-Aufstellung "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" ("reiner Neuverkehr") auf das relevante bestehende Straßenverkehrsnetz wurde – auch unter Berücksichtigung der im Planungsumfeld bestehenden überörtlichen Verbindungsmöglichkeiten im Zuge der B 465 bzw. K 7353 – folgende Richtungsorientierung zugrunde gelegt:

- Über den Ehrlosweg in / aus Richtung B 465 ca. 52%  
 B 465 – B 28, B 311, B 492 – BAB A 8, K 7355 – L 259 (Berg)
- Über die neu geplante Erschließungsstraße mit Anbindung an die ca. 48%  
 K 7353 in / aus Richtung B 465 bzw. in / aus Richtung L 257  
 (Kirchbierlingen / Schaiblishausen)  
 K 7353 – L 257 Richtung Kirchbierlingen und K 7353-Dorfstraße  
 Altbierlingen und B 465 – L 257 Richtung Schaiblishausen

Bei der Richtungsverteilung der Verkehrsströme sind insbesondere die strukturellen Randbedingungen zu den Prognosezuständen für das Zieljahr 2035 zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 4 "Verkehrsprognose 2035" bzw. Pläne 67 und 68).

Die regionale Verkehrsverteilung aus den nutzungsbezogen durchgeführten Umlagen für das "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- B 465 in / aus Richtung Norden ca. 63%  
 (Kernstadt Ehingen/Donau und darüber hinaus)
- B 465 in / aus Richtung Süden ca. 22%  
 (Biberach/Riß und darüber hinaus)
- K 7353 in / aus Richtung Süden ca. 11%  
 (L 257 Kirchbierlingen, Rottenacker und darüber hinaus)
- K 7353 in / aus Richtung Osten ca. 4%  
 (K 7353-Dorfstraße Altbierlingen und L 257-St.-Mang-Straße Schaiblishausen)

Vor dem Hintergrund dieser überörtlichen Zusammenhänge kann sich im Rahmen der weiteren Projektentwicklung und Konkretisierung einer Nutzungsbelegung für

die Flächen nördlich der geplanten Erschließungsstraße mit Anbindung an die K 7353 ein detaillierterer Ausgangspunkt ergeben, der eine erneute Betrachtung der Fahrtenverteilung zur Folge hat, z.B. Materialflüsse in konkreter Zulieferung aus bestimmten Orten und in der Auslieferung an konkrete Firmen im regionalen Umfeld.

#### **4.** **VERKEHRSPROGNOSE 2035**

##### **4.1**

##### **Grundlagen Prognosehorizont 2035 (Pauschalprognose mit strukturellen Entwicklungen im benachbarten Planungsumfeld)**

Für den Planungszeitraum bis zum Zieljahr 2035 wurden neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung im relevanten Straßenverkehrsnetz insbesondere auch die spezifischen strukturellen Entwicklungen der Stadt Ehingen/Donau und weitere Entwicklungen im Planungsumfeld (z.B. Rottenacker) als Prognosegrundlagen angesetzt.

Als weitere prognostische Bestimmungsfaktoren zur Motorisierung und Mobilität sind nachfolgende Aspekte mit in die Überlegungen einbezogen worden:

- Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Planungshorizont 2030 (u. a. Shell-Prognose 2004, Veröffentlichungen des Instituts für Mobilitätsforschung – Berlin, Shell-Pkw-Szenarien bis 2030 bzw. 2040, etc. ...),
- Szenarienstudie "Zukunft der Mobilität-Szenarien für das Jahr 2025" (Quelle: Institut für Mobilitätsforschung, Berlin),
- Tendenzielle Verkehrsentwicklung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Bundesstraßen-, Landesstraßen- und Kreisstraßennetzes in Baden-Württemberg bzw. in der Region Donau - Iller bzw. in der Region Neckar – Alb (u.a. Entwicklung des Verkehrsaufkommens entsprechend den Belastungszahlen der automatischen Dauerzählstellen sowie des Verkehrsmonitorings).
- Veränderungen im künftigen Mobilitätsverhalten durch die jährliche Fahrleistung eines Pkw's.
- Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) durch verbesserte Angebote alternativer Verkehrsmittel, wie z. B. Schienenverkehr (Deutsche Bahn AG – RE 55, Projekt Regio S-Bahn Donau-Iller – RS 3), Buslinien (ÖPNV – Verkehrsverbund DING), Rufbusangebot (ADKflex – Linien 1-4), Bürgerbus (Stadt Ehingen/Donau), Sammel- / Linientaxen, Car-Sharing-Konzepte (car2go, stadtmobil, Flinkster, ...), E-Bike / Pedelec, Lastenfahrräder, E-Scooter, etc. ...

##### **4.2**

##### **0-Prognose 2035 (Status Quo-Netz) – ohne "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"**

Vor diesem Hintergrund ist bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 für das relevante Straßenverkehrsnetz pauschal von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens (allgemeine Verkehrszunahme im Netz), in Höhe von

ca. +3 %

auszugehen.

Im Plan 68 ist die "0-Prognose 2035" als Netzübersicht zu den Querschnittbelastungen in Kfz/24h und SV>3,5t/24h dargestellt.

Hierbei sind die strukturellen Entwicklungen bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035, welche aus Sicht des Jahresübergangs 2022/2023 als planerisch gesetzt bzw. baulich umgesetzt angesehen werden können, zugrunde gelegt worden. Dies betrifft die weitere Entwicklung der LWE-Reparaturniederlassung Süd und die separat abgefragten Erweiterungen der Stöhr-Logistik in Rottenacker.

#### 4.3

##### **Planfall – Prognose 2035 – mit "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"**

Über die allgemeine Verkehrszunahme im relevanten Straßenverkehrsnetz bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 hinaus, sind hier noch die spezifischen "Neuverkehre" aus den geplanten Nutzungen des Betriebsmodells – LWE Süd der Firma Liebherr und den nördlich der geplanten Erschließungsstraße vorgesehenen gewerblich-industriellen Nutzungen zu berücksichtigen.

Der Plan 69 stellt für den Prognose-Planfall "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035 als Querschnittbelastungen im Straßenverkehrsnetz die Verkehre in Kfz/24h und SV>3,5t/24h dar.

#### 5.

##### **DIMENSIONIERUNG UND ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT AN RELEVANTEN KNOTENPUNKTEN DER ANALYSE 2022, DER 0-PROGNOSE 2035 UND DER PLANFALL-PROGNOSE 2035 FÜR DIE FRÜHSPITZE (MSP) UND DIE ABENDSPITZE (ASP)**

Auf Basis der Analyseverkehrsbelastungen 2022 sowie der ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen 2035 wurden für die nachfolgend aufgeführten relevanten Knotenpunkte entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt.

Diese Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Maßgebende Gleitende Spitzenstunde (MGS) wurden sowohl für das morgendliche Spitzenintervall 06.00–10.00 Uhr, als auch für das abendliche Spitzenintervall 15.00–19.00 Uhr durchgeführt.

Die Berechnungen erfolgten in der so genannten Bemessungsverkehrsstärke

$$\text{Pkw-E}/H_{\text{MAX.}}$$

Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerverkehrs (SV>3,5t) entsprechend berücksichtigt worden.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden darüber hinaus generell für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag / DTV-W3) vorgenommen, da hier auch durch die Überlagerung von Einkaufs- / Berufs- und Freizeitverkehr erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist.

Nachfolgend sind die Ergebnisse zur Leistungsfähigkeit auf der Basis der in der Verkehrsplanung / Verkehrstechnik allgemein anerkannten Verfahren bzw.

## Methodiken

- "KNOBEL" (Berechnungsprogramm zur Ermittlung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufes für vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage – Version 7.1.19)
- "AMPEL" (Programm zur Planung, Steuerung und Kapazitätsberechnung von Lichtsignalanlagen – Version 6.3.7)
- "RILSA" (Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Ausgabe 2015)

aufgeführt.

Generell sollte entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS – Ausgabe 2015) innerhalb der HBS-Qualitätsstufen im Spektrum von A bis F die Gesamtqualitätsstufe QSV = "D" erreicht werden, um noch einen ausreichend guten Verkehrsablauf an einem Knotenpunkt bzw. einer Einmündung gewährleisten zu können. Das Erreichen der Gesamtqualitätsstufe QSV = "D" ist eine Anforderung des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Für Gesamtqualitätsstufen QSV = "E" oder QSV = "F" sind Ertüchtigungsmaßnahmen für Knotenpunkte und Einmündungen vorzunehmen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes zu verbessern.

## 5.1

### Knotenpunkt Rampe B 465 / Ehrlosweg (K 1)

#### Abknickende Vorfahrts-Regelung (0-Prognose + Planfall-Prognose 2035)

##### 0-Prognose 2035

###### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 1

- Es wird deutlich, dass der 3-armige unsignalisierte Knotenpunkt (mit abknickender Vorfahrt Rampe B 465 / Ehrlosweg / Richtung IG Berg) auch im Prognosezeitraum 2035 eine insgesamt sehr gute Leistungsfähigkeit aufweist.
- Dies wird durch die bestmögliche (Gesamt-)Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "A"** unterstrichen (auf einer Bewertungsskala von QSV = "A" sehr gut bis QSV = "F" ungenügend).
- Die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) für die straßenverkehrsrechtlich untergeordneten Verkehrsströme liegen unter 5 Sekunden pro Kfz und damit sehr deutlich unter dem Schwellenwert von ca. 45 Sekunden/Kfz.

##### 0-Prognose 2035

###### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 2

- Analog zur Frühspitze (MSP) ist auch während der maßgebenden nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde (ASP) die bestmögliche (Gesamt-) Qualitätsstufe **QSV = "A"** des Verkehrsablaufes und somit eine sehr gute Leistungsfähigkeit zu verzeichnen.
- Dabei sind die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) für die straßenverkehrsrechtlich untergeordneten Verkehrsströme nahezu identisch mit der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) und damit sehr deutlich unter dem Schwellenwert von ca. 45 Sekunden/Kfz.

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 3

- Es zeigt sich, dass auch bei Realisierung des Planfalles (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) die (Gesamt-) Qualitätsstufe **QSV = "A"** und somit eine sehr gute Leistungsfähigkeit erreicht wird.
- Darüber hinaus sind hier ähnlich geringe durchschnittliche mittlere Wartezeiten (W) zu verzeichnen, wie bei der 0-Prognose 2035.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 4

- Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung wird deutlich, dass sich hier im Vergleich zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) kaum nennenswerte Unterschiede ergeben.
- Es wird ebenso bei Realisierung des Planfalles (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) die (Gesamt-) Qualitätsstufe **QSV = "A"** und somit eine sehr gute Leistungsfähigkeit erzielt.

## 5.2

### Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 – Richtung Berg (K 2)

#### "Normalknoten" – T-Einmündung (Planfall-Prognose 2035)

Der Einmündungsbereich verfügt im Zuge der B 465 gegenwärtig über einen Linksabbiegestreifen mit ca. 84m Länge in voller Aufstellbreite.

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 5

- Für die morgendliche Spitzenstunde (MSP) ergibt sich im Prognosezeitraum 2035 im Prognose-Planfall (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) für den 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt die insgesamt noch ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** des Verkehrsablaufes.
- Maßgebend für die Einstufung in die Qualitätsstufe **QSV = "D"** ist dabei ausschließlich der Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt Rampe B 465 / Richtung Berg.
- Die durchschnittliche mittlere Wartezeit (W) für diesen Verkehrsstrom liegt bei ca. 31 Sekunden pro Kfz und damit im Prinzip in ausreichendem Maße unterhalb des Schwellenwertes von ca. 45 Sekunden/Kfz.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 6

- Analog zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) ergibt sich auch für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) die ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** des Verkehrsablaufes.
- Der kritische bzw. entscheidende Verkehrsstrom für diese Einstufung in die Qualitätsstufe **QSV = "D"** ist auch hier wiederum der Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt Rampe B 465 / Richtung Berg, wobei die durchschnittliche mittlere

Wartezeit (W) für diesen Strom bei ca. 37 Sekunden pro Kfz liegt.

- Die übrigen Verkehrsströme am Knotenpunkt weisen in Analogie zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) die beiden bestmöglichen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes QSV = "A" und QSV = "B" auf.

### 5.3

#### **Knotenpunkt B 465 / Rampe B 465 – Richtung Altbierlingen (K 3)**

##### **"Normalknoten" – T-Einmündung (Planfall-Prognose 2035)**

Der Einmündungsbereich verfügt im Zuge der B 465 gegenwärtig über einen Linksabbiegestreifen mit ca. 84m Länge in voller Aufstellbreite.

##### Planfall-Prognose 2035

###### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 7

- Während der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) ergibt sich für den 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt im Prognosezeitraum 2035 für den Planfall (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung") die in jedem Fall ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** des Verkehrsablaufes.
- Ausschlaggebend für diese Einstufung bzw. Bewertung in die Qualitätsstufe **QSV = "D"** im Übergangsbereich zur Qualitätsstufe QSV = "C" ist dabei der Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt Rampe B 465 / Richtung Altbierlingen, wobei sämtliche anderen Verkehrsströme die Qualitätsstufe QSV = "A" aufweisen.
- Die durchschnittliche mittlere Wartezeit (W) für diesen o.g. Linkseinbiegerstrom liegt bei ca. 30 Sekunden pro Kfz.

##### Planfall-Prognose 2035

###### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 8

- Die Gesamt-Bilanz hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ist für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) im Prognosezeitraum 2035 für den Planfall (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) ähnlich zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) angesiedelt.
- In diesem Spitzenstundenintervall ergibt sich die ausreichende bzw. noch gute Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes.
- Die durchschnittliche mittlere Wartezeit (W) für den Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt Rampe B 465 / Richtung Altbierlingen liegt hier bei ca. 23 Sekunden pro Kfz und damit noch erheblich unterhalb des Schwellenwertes von ca. 45 Sekunden/Kfz.

### 5.4

#### **Knotenpunkt Rampe B 465 / K 7353 – Richtung Altbierlingen (K 4)**

##### **"Normalknoten" – T-Einmündung (Planfall-Prognose 2035)**

Der Einmündungsbereich verfügt im Zuge der K 7353 aus Richtung Kirchbierlingen gegenwärtig über einen Linksabbiegestreifen mit ca. 42m Länge in voller Aufstellbreite.

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 9

- Für die morgendliche Spitzenstunde (MSP) ist für den 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt im Prognosezeitraum 2035 für den Prognose-Planfall (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) die bestmögliche Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "A"** des Verkehrsablaufes zu verzeichnen.
- Die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) liegen generell noch unter 6 Sekunden pro Kfz.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 10

- Analog zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) ergibt sich auch bei der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde (ASP) hier die bestmögliche Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "A"** des Verkehrsablaufes.
- Während der Abendspitze (ASP) liegen die jeweiligen durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) grundsätzlich noch unter 10 Sekunden pro Kfz.

## 5.5

### Knotenpunkt K 7353 / neue Erschließungsstraße "IG Berg 2. Erweiterung"

#### "Normalknoten" – T-Einmündung (Planfall-Prognose 2035)

Der Einmündungsbereich berücksichtigt im Zuge der K 7353 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen über einen Linksabbiegestreifen mit ca. 36m Länge in voller Aufstellbreite.

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 11

- Für die morgendliche Spitzenstunde (MSP) ist im Prognosezeitraum 2035 bei Realisierung des Planfalles (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) für sämtliche Verkehrsströme die jeweils bestmögliche Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "A"** zu verzeichnen.
- Die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) am 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt liegen für die straßenverkehrsrechtlich nachgeordneten Verkehrsströme grundsätzlich unter 10 Sekunden pro Kfz.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 12

- Im Vergleich zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) ergeben sich für die Abendspitze (ASP) in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsbewertung im Prinzip keine hervorzuhebenden Veränderungen.
- Für alle Verkehrsströme während der Abendspitze (ASP) ergibt sich ebenfalls die sehr gute und damit bestmögliche Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "A"** des Verkehrsablaufes im Prognosezeitraum 2035.

## 5.6

### Knotenpunkt B 465 / L 255 – Rottenacker Straße Richtung Dettingen (TZ)

#### LSA-Regelung (Analyse 2022 + Planfall-Prognose 2035)

### Analyse 2022

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 13

- Die durchgeführte überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung zum 3-armigen signalisierten Knotenpunkt B 465 / L 255 – Rottenacker Straße macht deutlich, dass während der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) unter Analysebedingungen 2022 eine in jedem Fall ausreichende bis gute Leistungsfähigkeit gegeben ist.
- Bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 70$  Sekunden sowie eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen) ergibt sich dabei überschlägig eine rechnerische Leistungsreserve von ca. + 44,6 %.
- Dies ist gleichbedeutend mit der Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes (unmittelbar an der Grenze zu QSV = "B!").

### Analyse 2022

#### Abendspitze (MSP) – vgl. Anlage 14

- Analog zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) ist auch für die maßgebende nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) – bei Zugrundelegung der gleichen Randbedingungen – die in jedem Fall ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** zu verzeichnen.
- Die rechnerische Leistungsreserve liegt hier bei ca. + 39 % (angestrebt wird eine Mindest-Leistungsreserve von +  $\geq 15\%$ ).

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 15

- Auch im Prognosezeitraum 2035 ergibt sich für den Planfall (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung") während der morgendlichen Spitzenstunde bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 70$  Sekunden sowie eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen) insgesamt eine ausreichende Leistungsfähigkeit.
- Dies wird durch die Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** nachhaltig unterstrichen.
- Die dabei ermittelte überschlägige rechnerische Leistungsreserve beträgt ca. + 32 %.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 16

- Für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) ist im Vergleich zur Morgenspitze im Prognosezeitraum 2035 mit ca. + 21 % eine etwas geringere Leistungsreserve zu verzeichnen.
- Unabhängig davon wird aber auch hier eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht, was sich durch die Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** des Verkehrsablaufes wider spiegelt.

## 5.7

### Knotenpunkt B 311 / B 465 (TZ 1) – Kernstadt Ehingen/Donau

#### LSA-Regelung (Analyse 2022, 0-Prognose 2035 + Planfall-Prognose 2035)

##### Analyse 2022

###### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 17

- Für den o.g. 3-armigen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt ergibt sich bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden und eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen) für die morgendliche Spitzenstunde (MSP) unter Analysebedingungen 2022 die in jedem Fall ausreichende und noch gute Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes.
- Maßgebend für diese Einstufung ist der Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach.
- Die übrigen Verkehrsströme weisen die beiden bestmöglichen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes mit QSV = "A" und QSV = "B" auf.

##### Analyse 2022

###### Abendspitze (MSP) – vgl. Anlage 18

- In Analogie zur morgendlichen Spitzenstunde (MSP) wird auch während der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde (ASP) – unter Beibehaltung der o.g. Randbedingungen – die noch gute bzw. ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** erreicht.
- Dabei ist die jeweilige Bewertung der Qualitätsstufen der einzelnen Verkehrsströme identisch mit der morgendlichen Spitzenstunde (MSP).

##### 0-Prognose 2035

###### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 19

- Analog zur morgendlichen Spitzenstunde (MSP) unter Analysebedingungen 2022 wird auch bei der 0-Prognose – bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden und eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen) – die in jedem Fall ausreichende bzw. noch gute Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes erzielt.
- Ausschlaggebend für diese Bewertung ist hier ebenso der Linkseinbiegerstrom aus der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach.

##### 0-Prognose 2035

###### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 20

- Für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) ergibt sich für die 0-Prognose 2035 – hinsichtlich der Bewertung bzw. Einstufung der jeweiligen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes – ein identisches Ergebnis zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP).
- Dabei wird ebenfalls die noch gute bzw. ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** erreicht.

### Planfall-Prognose 2035

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 21

- In Analogie zur 0-Prognose 2035 ergibt sich auch für den maßgebenden Planfall im Prognosehorizont 2035 (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung") während der morgendlichen Spitzenstunde bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden sowie eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen) die in jedem Fall ausreichende bzw. noch gute Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes.
- Entscheidend für diese Einstufung ist hier analog zur 0-Prognose 2035 der Links-einbiegerstrom aus der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach.
- Die übrigen Verkehrsströme weisen die Qualitätsstufen QSV = "A" und QSV = "B" auf.

### Planfall-Prognose 2035

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 22

- Für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) ist unter vorausgesetzten gleichen Randbedingungen – Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden sowie eines 3-Phasensystems – nahezu das gleiche Ergebnis zu verzeichnen, wie bei der morgendlichen Spitzenstunde (MSP).
- Auch hier wird die ausreichende bzw. noch gute Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "C"** des Verkehrsablaufes erreicht.

## 5.8

### Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2)

#### LSA-Regelung (Analyse 2022, 0-Prognose 2035 + Planfall-Prognose 2035)

##### Analyse 2022

#### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 23

- Während der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) ergibt sich unter Analysebedingungen für den o.g. 4-armigen signalisierten Knotenpunkt – bei einer vorausgesetzten Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden und eines 4-Phasensystems (4 Hauptphasen – wobei die Fußgänger- und Fahrradfahrerquerungen entsprechend in den Kfz-Phasenablauf integriert sind) – die ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** des Verkehrsablaufes.
- Maßgebend für diese Einstufung sind dabei die Fußgängerquerungen/Fahrradfahrerquerungen im Zuge der signalisierten Furt in der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach.
- Die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf für die jeweiligen Kfz-Verkehrsströme liegen bei QSV = "A" und QSV = "B" bzw. QSV = "C".

##### Analyse 2022

#### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 24

- Für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde ist bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 80$  Sekunden ebenfalls die insgesamt ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** zu verzeichnen.
- Ausschlaggebend für diese Bewertung sind hier neben den Fußgänger/Fahrradfahrerquerungen in der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach auch die Kfz-

Verkehrsströme in der Knotenzufahrt Riedlinger Straße sowie der Linkseinbiegerstrom in der Knotenzufahrt Alamannenstraße.

#### 0-Prognose 2035

##### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 25

- Im Prognosezeitraum 2035 weist der 4-armige signalisierte Knotenpunkt bei einer vorausgesetzten Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden während der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
- Dies wird durch die Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "D"** entsprechend unterstrichen.

#### 0-Prognose 2035

##### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 26

- Auch für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) ist eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit durch die Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "D"** in Verkehrsablauf gegeben.
- Allerdings ist hierfür im Vergleich zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) eine Anpassung der Umlaufzeit auf  $T_U = 80$  Sekunden – analog der gegenwärtigen Analysesituation 2022 – erforderlich.

#### Planfall-Prognose 2035

##### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 27

- Im Prognosezeitraum 2035 für den Planfall weist der 4-armige signalisierte Knotenpunkt bei Zugrundelegung einer Umlaufzeit von  $T_U = 72$  Sekunden und eines 4-Phasensystems (4 Hauptphasen – wobei die Fußgänger- und Fahrradfahrerquerungen entsprechend in den Kfz-Phasenablauf integriert sind) während der morgendlichen Spitzenstunde (MSP) eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
- Dies wird durch die Gesamt-Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "D"** entsprechend dokumentiert.

#### Planfall-Prognose 2035

##### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 28

- Für die nachmittägliche/abendliche Spitzenstunde (ASP) ergibt sich dagegen für den Planfall im Prognosezeitraum 2035 bei einer vorausgesetzten Umlaufzeit von  $T_U = 80$  Sekunden (analog zur Analysesituation 2022 bzw. zur 0-Prognose 2035) hier lediglich die im Prinzip nicht ausreichende Gesamt-Qualitätsstufe **QSV = "E"** im Verkehrsablauf.
- Allerdings ist für diese Bewertung nicht der Kfz-Verkehr die Ursache, sondern ausschließlich der Fußgänger-/Fahrradfahrerverkehr im Zuge der signalisierten Furt in der Knotenzufahrt B 465 / Richtung Biberach (betr. nur den Teilbereich zwischen südwestlichem Fahrbahnrand der B 465 sowie der Dreiecksinsel – "F 1" über 3 Fahrstreifen).
- Die maximale Wartezeit  $t_{w,max}$  für den oben genannten Fußgängerstrom liegt bei 74 Sekunden. Durch lichtsignaltechnische Optimierungen, z.B. Fußgänger-Bedarfsanforderung, Koordinierung, etc. ... kann die Leistungsfähigkeit verbessert werden.

## 5.9

### **Knotenpunkt L 257 – Prälat-Walter-Straße / K 7353 (TZ 3)**

#### **"Normalknoten" – T-Einmündung (Planfall-Prognose 2035)**

##### Planfall-Prognose 2035

##### Frühspitze (MSP) – vgl. Anlage 29

- Für die morgendliche Spitzenstunde (MSP) ist im Prognosezeitraum 2035 bei Realisierung des Planfalles (Umsetzung des Bebauungsplans "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" 2035) für sämtliche Verkehrsströme die jeweils bestmögliche Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "A"** zu verzeichnen.
- Die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) am 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt liegen für die hierarchisch bzw. straßenverkehrsrechtlich nachgeordneten Verkehrsströme grundsätzlich unter 10 Sekunden pro Kfz.

##### Planfall-Prognose 2035

##### Abendspitze (ASP) – vgl. Anlage 30

- Im Vergleich zur Frühspitze/Morgenspitze (MSP) ergeben sich für die Abendspitze (ASP) in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsbewertung im Prinzip keine hervorzuhebenden Veränderungen.
- Für alle Verkehrsströme während der Abendspitze (ASP) ergibt sich ebenfalls die Gesamtqualitätsstufe **QSV = "A"** des Verkehrsablaufes im Prognosezeitraum 2035.
- Die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten (W) am 3-armigen unsignalisierten Knotenpunkt liegen für die hierarchisch bzw. straßenverkehrsrechtlich nachgeordneten Verkehrsströme ebenfalls unter 10 Sekunden pro Kfz.

## 6.

### **FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERÄNDERUNG DER VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT) IN BEZUG AUF DAS "INDUSTRIEGEBIET BERG - 2. ERWEITERUNG"**

#### 6.1

##### **Thematik Radroutennetz**

Mit Datum vom 23. Oktober 2017 liegt vom Alb-Donau-Kreis eine "Radwegekonzeption 2017" entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor.

Für den Planungsbereich "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" enthält die "Radwegekonzeption 2017" (vgl. dort Anlage 4) im Zuge der klassifizierten Straßen mannigfaltige Ergänzungsmaßnahmen, die jedoch aktuell in ihren Prioritäten (vgl. dort Prioritäten "1", "3" und "A") eher mittel- bis langfristig in einer baulichen Realisierung gesehen werden.

Das "Radwegekonzept für die Kernstadt" der Stadt Ehingen/Donau aus dem Jahre 2009/2013 greift inhaltlich erst nördlich des Kreisverkehrsplatzes B 465 / Biberacher Straße in die Radroutenthematik ein.

Für das Plangebiet ist im Rahmen der begonnenen Erschließungsstraße westlich der Ehrlosaue ein kombinierter Geh- und Radweg vorhanden, der sich durch die

neu geplante Erschließungsstraße nach Süd-Osten in Richtung auf die K 7353 fortsetzen wird.

Allgemein soll die Radroutenvernetzung und die Fußwegeverbindungen in Ost- / West-Achsen und in Nord- / Süd-Achsen attraktiviert werden.

Vor diesem Hintergrund und vor der planerischen Zielsetzung für den Bebauungsplan "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" verbesserte Radroutenvernetzungen zu schaffen, um den Modal Split zu Gunsten einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu beeinflussen, müssen Maßnahmen zur Stärkung der alternativen Verkehrsträger – hier insbesondere für den Radverkehr – ergriffen werden. Dieses planerische Oberziel wird durch das betriebliche Mobilitätskonzept der Liebherr-Werk Ehingen GmbH in Form von Angeboten zum Job-Rad bzw. Bike-Leasing (Pedelec) bereits aktuell unterstützt.

Konkret sind dies für das Planungsumfeld nachfolgende Maßnahmen (vgl. Plan 74), die im weiteren Planungsprozess mit dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis, dem Regierungspräsidium Tübingen bzw. dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg inhaltlich parallel und zeitlich darüber hinaus zum Bebauungsplan-Verfahren näher entwickelt werden:

1. Überführungsbauwerk über die B 465 für Fußgänger und Fahrradfahrer auf der Höhe der Straße Wachau im Industriegebiet Berg zur Vermeidung der niveaugleichen Querung der B 465 im Kurvenbereich (Gefahrenpotenzial).  
Vorhandene Brücken Ehrlosweg und K 7353 können aufgrund der statischen Belastungsgrenzen an den jeweils nördlichen Brückenkappen nicht richtliniengerecht für den Radverkehr und Fußverkehr ertüchtigt werden (RP TÜ / VM BW). –  
Alb-Donau-Kreis (Radwegekonzeption 2017) Projektnummer B 465 – 1 ist in der "Priorität 3" zu erhöhen und inhaltlich zu ergänzen.

Diese Maßnahme liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans.

2. Verbindungsweg zwischen der B 465 – östlich geführte Route – mit der Ortslage Altbierlingen, um an die Nord-Süd-Route östlich der B 465 anzubinden.  
Berücksichtigung einer Fußgänger- und Radroute in Ost-West-Verbindung bei langfristig notwendiger Realisierung eines Ersatzbrückenbauwerks über die B 465 im Zuge der K 7353. Ergänzung der Fußgänger- und Radroutenverbindung bis zur im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" neu geplanten Erschließungsstraße mit Anbindung an die K 7353. –  
Alb-Donau-Kreis (Radwegekonzeption 2017) Projektnummer K 7353 – 2 ist in der "Priorität 3" zu erhöhen und mittel- bis langfristig zu ergänzen. Weiterführung bis zur neu geplanten Erschließungsstraße des "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" bei Realisierung Ersatzbrückenbauwerk im Zuge der K 7353 (inhaltliche Splittung).

Diese Maßnahme liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans.

3. Verbindungsweg zwischen B 465 (Kreisverkehrsplatz) und der Ortslage Schaiblishausen als nördlich geführte Route im Zuge der L 257. Ergänzung Radroute mit Anbindung an die östlich parallel im Zuge der B 465 verlaufenden Nord-Süd-Route. Hierdurch kann die Verbindung in Ost-West-Richtung, z.B. Kirchbierlingen, Rottenacker deutlich aufgewertet werden. –  
Alb-Donau-Kreis (Radwegekonzeption 2017) Projektnummer L 257 – 3 ist in der

"Priorität 2" zu erhöhen.

Diese Maßnahme liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans.

4. Neue Verbindungsrouten zwischen der B 465 bzw. dem Anschluss "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" im Zuge der K 7353 (westlich geführte Route) und der Ortslage Kirchbierlingen. Je nach Zeitpunkt zur Schaffung eines langfristig notwendigen Ersatzbrückenbauwerks über die B 465 im Zuge der K 7353, ist die Realisierung einer Fußgänger- und Radroutenverbindung zu priorisieren (vgl. Ziffern 2 bzw. 4). –

Alb-Donau-Kreis (Radwegekonzeption 2017) Projektnummer K 7353 – 1 ist in der "Priorität A" zu erhöhen (inhaltliche Splittung).

Dieser Planungsansatz für eine Radroutenergänzung wird im Bebauungsplan als Teil der Erschließungsplanung umgesetzt. Der Alb-Donau-Kreis wird die Fortführung der Maßnahme im Rahmen der Fortschreibung (2024) zur Radwegekonzeption an klassifizierten Straßen weiterbetreiben (Bestandteil der 10er-Liste vom April 2023).

5. Neues Überführungsbauwerk im Zuge des Ehrlosweg mit Anschluss über das Wirtschaftswegenetz in Richtung Donaubrücke Dettingen bzw. Donaubrücke im Zuge der B 465 (Donautalradweg / Donau-Radweg = Landesradfernweg Baden-Württemberg - 4 Sterne von maximal 5 Sternen der ADFC Klassifizierung Qualitätsrouten bzw. "Berg Bier-Tour" 2 Tages-Rundtour Schwäbische Alb & Biervergnügen 115 km - 4 Sterne der ADFC Klassifizierung Qualitätsrouten).

Durch ein neues Überführungsbauwerk im Zuge des Ehrlosweg über die B 465 unter Einbeziehung einer Fußgänger- und Radroutenverbindung könnte eine attraktive Alternativroute geschaffen werden, welche die Ortslage von Berg (Graf-Konrad-Straße) mit einbezieht (bereits aktuell in Routenplanern so dargestellt, z.B. komoot, etc. ...). Hierdurch könnte das signifikante Straßendorf mit seinen gastronomischen Angeboten noch stärker in den Fokus der fahrrad-fahrenden Öffentlichkeit gerückt werden. –

Priorität ist mittel- bis langfristig angesiedelt, da die Ehrlosbrücke (2002) noch neueren Datums ist.

Diese Maßnahme liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Das Radwegekonzept 2017 des Alb-Donau-Kreises wird aktuell fortgeschrieben und soll bis Ende 2024 abgeschlossen sein. Hierbei ist in der 10er-Liste vom April 2023 entlang von Kreisstraßen die Verbindung IG Berg nach Kirchbierlingen (K 7353 / vgl. Ziffer 4.) bereits aufgenommen. – In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Prioritäten nicht als starr anzusehen sind und flexible Netzergänzungen als Maßnahmen durchaus möglich sind.

## 6.2

### **Thematik Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" wurde schon frühzeitig im Zusammenhang mit dem "Informellen Scoping-Termin" vom 26.01.2022 und der 1. Bürgerinformationsveranstaltung vom 31.03.2022 der Gedanke von in das Plangebiet integrierten ÖPNV-Bushaltestellen – eine neuorganisierte Stadtbuslinie, z.B. ADKflex 1, DING-Linie 317, DING-Linie 318 – vertreten. Der Buslinienverkehr ist jedoch eine Planungsaufgabe des Alb-Donau-Kreises in Verbindung mit Zielvorstellungen der Stadt Ehingen/Donau (vgl. Nahverkehrsplan – Fortschreibung 2015).

Im Bereich der Querung der Ehrlos-Retention sollen im Zuge der neu geplanten Erschließungsstraße richtungsbezogene ÖPNV-Haltestellen (Stadtbus und ggf. auch Betriebspendlerbus) mit integrierter Querungshilfe für Fußgänger und Fahrradfahrer realisiert werden.

Aktuell befinden sich im Zuge der B 465 auf Höhe der Straße Wachau jeweils richtungsbezogene ÖPNV-Haltestellen der DING-Linie 318 (Ehingen – Schemmerhofen – Biberach/Riß mit Anpassungen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität seit 11.12.2022).

Die niveaugleiche Lage der beiden ÖPNV-Haltestellen im Zuge der B 465 im Kurvenbereich wird allgemein als gefahrenträchtig angesehen. Aus Sicht des Alb-Donau-Kreises und des Polizeipräsidiums Ulm könnten diese Haltestellen in den Erschließungsring des Industriegebietes Berg integriert bzw. Folgehaltestellen in den Ortslagen Berg und Altbierlingen optimiert werden.

Bei einem von der Öffentlichkeit favorisierten Erhalt der ÖPNV-Haltestellen "Altbierlingen Industriegebiet Berg" DING-Linie 318 entlang der B 465 wären barrierefreie Zuwegungen aus den Rampen des Überführungsbauwerks planerisch zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 6.1, Ziffer 1 zum Radverkehr).

Planerische Zielsetzung ist die weitestgehende Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr), um den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der weiteren Entwicklung eindämmen bzw. reduzieren zu können.

### 6.3

#### **Thematik Gleisanschluss (Industriegleis DB-Trasse)**

Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH lässt aktuell als Maßnahme zur Weiterentwicklung des Betriebsstandortes in Ehingen/Donau bzw. eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes eine Machbarkeitsstudie zu Gleisanschlüssen für die Betriebsstandorte im Stadtgebiet durchführen.

Vor dem Hintergrund des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" ist dieses Thema ebenfalls schon frühzeitig im Zusammenhang mit dem "Informellen Scoping-Termin" vom 26.01.2022 und der 1. Bürgerinformationsveranstaltung vom 31.03.2022 kommuniziert worden.

Gegenwärtig ist durch die Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, Kassel, eine "Machbarkeitsstudie Varianten Gleisanschluss neues Industriegebiet Ehingen-Berg" (28.08.2023) zu möglichen Trassierungsüberlegungen zum Anschluss des Industriegebietes Berg in Varianten bearbeitet worden.

Die im Vorfeld der konkretisierten Machbarkeitsstudie entwickelten Anschlussvarianten mussten mit der DB Netz AG (Infrastrukturplanung Karlsruhe) wegen einer Betrachtung der möglichen Einflüsse der einzelnen Varianten auf die DB-Strecke "4540 Ulm – Sigmaringen" hin herrschenden bahnbetrieblichen Bedingungen untersucht werden.

Folgende 4 Varianten wurden für das Industriegebiet Berg als untersuchungswürdig angesehen:

- |            |   |
|------------|---|
| Variante 1 | - Anschluss über den Bahnhof Rottenacker              |
| Variante 2 | - Anschluss über eine Ausweichanschlussstelle auf der |

- freien Strecke zwischen Ehingen und Rottenacker (Dintenhofen)
- Variante 3 - Anschluss über den vorhandenen Gleisanschluss Fa. Sappi
- Variante 4 - Anschluss über Planungskorridor "Westtangente" im Zuge der B 465 (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030 als "weiterer Bedarf" geführt).

Wegen der bestehenden Auslastung der DB-Strecke "4540 Ulm – Sigmaringen" im Halbstunden-Takt sind entsprechende Zugfahrten (Bedienfahrten im Güterverkehr) nur in den frühen Morgenstunden bzw. späten Abendstunden zwischen 05.00 – 08.00 Uhr, 12.00 – 14.00 Uhr und 17.00 – 19.00 Uhr (teilweise in der schalltechnisch relevanten Nachtzeit) möglich. Bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 ist eine Verdichtung des bestehenden Nahverkehrstaktes geplant (vgl. hierzu auch Raumnutzungskarte Regionalplan Donau-Iller, Kachel 11).

Allen näher untersuchten Varianten für das Industriegebiet Berg ist die Gleistrassierung und der Neubau einer Donaubrücke sowie weiterer bahntechnischer Anlagen, wie Ausweichanschlussstelle (Awanst) zum Anschluss von Gleisanlagen Dritter an die Hauptgleise der DB Netz AG (vgl. Varianten 2 + 3 im Bestand + 4) bzw. Überholgleis mit entsprechenden Weichen und entsprechender Leit- und Sicherungstechnik (LST) gemeinsam.

Zur Bewertung der Varianten sind jedoch die Eingriffe in Natur und Landschaft, Biotopverbund, Artenschutz sowie den Wasserhaushalt und den Hochwasserschutz noch nicht berücksichtigt.

Da in diesem Themenzusammenhang planfestgestellte und als Bahnanlagen gewidmete Flächen (Deutsche Bahn AG) im räumlichen Umfeld betroffen sind, kann ein Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren hier aktuell nicht bzw. mittelfristig nicht das geeignete Planungsinstrument zur Schaffung von Planungsrecht zu einem Gleisanschluss sein (Raumordnungsverfahren / Planfeststellungsverfahren).

Im "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" werden laut Liebherr-Werk Ehingen GmbH keine Rohstahlprodukte hergestellt. Im Rahmen der Intra-Logistik zwischen dem Werk-Nord (Stammwerk) und dem Werk-Süd (Industriegebiet Berg) werden die aktuell bestehenden Schwerverkehre (Einsatz E-Lkw's) für Rohstahlprodukte abnehmen und durch Kranbasisfahrzeuge (Unterwagen) in kundengerechter Montage (Oberwagen) saldiert.

Für die Transporttonnagen über die Schiene werden für die Firma Liebherr ca. 147.000 t/a (Tonnen / Jahr) Material im Standort Industriegebiet Berg (LWE-Süd) zugrunde gelegt. Dies bedeutet, dass bei 200 Arbeitstagen im Jahr pro Tag zwei Zugfahrten (1 x rein, 1 x raus) erforderlich wären. –

Durch die Einführung von Schienentransportwegen bei den künftigen Nutzern der Flächen innerhalb des Industriegebietes Berg könnte dann der Anteil der Schwerverlastverkehre (SV > 3,5t) im umgebenden Straßenverkehrsnetz abgesenkt werden.

Ein Gleisanschluss ist nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung". Die Machbarkeitsstudie hat jedoch gezeigt, dass es später möglich wäre einen künftig gewünschten Gleisanschluss für das Industriegebiet Berg zu planen.

## 7.

### **SCHALLTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSELASTUNGEN**

#### **(DTV = alle Tage des Jahres)**

Zur Ermittlung der schalltechnisch relevanten Verkehrsbelastungen – DTV über alle Tage des Jahres – wurden die vorliegenden "Normalwerktagbelastungen" (DTV-W3) entsprechend auf die DTV-Werte (alle Tage des Jahres) umgerechnet.

Gemäß den aktuellen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS – 19) erfolgte eine diesbezügliche Einteilung / Unterteilung in die lärmspezifischen Fahrzeuggruppen:

- Motorräder / Kräder
- Pkw – Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5t).
- Lkw 1 – Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t und Busse.
- Lkw 2 – Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t.

Dabei ergeben sich für die schalltechnisch relevanten Beurteilungsquerschnitte (vgl. Plan 70) nachfolgende DTV-Verkehrsbelastungen (alle Tage des Jahres) für die einzelnen Planfälle.

### 7.1

#### **Analyse 2022 (Status Quo)**

Aus dem Plan 71 sind für die Analyse 2022 die Querschnittbelastungen für den **Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV)** – alle Tage des Jahres – in tabellarischer Form zu entnehmen.

### 7.2

#### **0-Prognose 2035 Status Quo – ohne "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"**

Im Plan 72 sind für den Planfall der 0-Prognose 2035 die Querschnittbelastungen DTV – alle Tage des Jahres – entsprechend in tabellarischer Form dargestellt.

### 7.3

#### **Planfall-Prognose 2035 – mit "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung"**

Der Plan 73 zeigt in tabellarischer Form für die Planfall-Prognose 2035 "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" die Querschnittbelastungen DTV – alle Tage des Jahres – auf.

## 8.

### **SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNG**

Die aktuell im April, Juni und Juli 2022, erhobenen Verkehrsbelastungen einer Analyse 2022 wurden im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung in ein Verhältnis zu eigenen Verkehrsanalysen (Kfz-Erhebungen + mündliche Verkehrsbefragungen) aus dem Jahre 2006 (Thematik Westtangente) und den Fortschreibungsergebnissen 2018/2019 des Monitorings der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ) gebracht.

In Anbetracht der seit 17. März 2020 im Straßenverkehrsnetz graduell über die

Monate spürbaren Beeinträchtigungen durch die CORONA-Pandemie wurde vor dem Hintergrund der aktuellen SVZ-Monitoringwerte keine zusätzliche Hochrechnung der aktuellen Analyseergebnisse 2022 vorgenommen. Dies erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass im Jahre 2022 keine Einschränkungen durch die CORONA-Pandemie mehr bestanden haben.

Unabhängig davon, wie in Zukunft – bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 – Arbeitskonzepte, wie Home Office oder Video-Meetings bestand haben werden, ist dieser Analyseansatz die Grundlage (Ausgangsbasis für den Blick in den Prognosehorizont 2035) für die weiteren Arbeitsschritte dieser Verkehrsuntersuchung gewesen.

Aus den Plandarstellungen (vgl. Pläne 4-7, 13-16, 22-25, 31-34, 40-43) zu den Tagesganglinien (Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr) geht hervor, dass sich die verkehrlichen Spitzenbelastungen über den Gesamttag hinweg sowohl im morgendlichen Spitzenintervall (06.00-10.00 Uhr / MSP = MGS), als auch im abendlichen Spitzenintervall (15.00-19.00 Uhr / ASP = MGS) innerhalb eines klassischen Verkehrsbelastungsniveaus – also mit stärker ausgeprägter und etwas breiterer Abendspitze – bewegen.

Aus den Tagesganglinien lassen sich um die Mittagszeit – gleitend im Zeitbereich 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr – mehrere Mittagsspitzen ablesen, die jedoch nicht das Verkehrsbelastungsniveau der Frühspitze (MSP) und insbesondere das Niveau der Abendspitze (ASP) erreichen.

Die Analyseergebnisse weisen für die Frühspitze (MSP) und für Abendspitze (ASP) Knotenstrombelastungen (Morgenintervall + Abendintervall) auf, die im Zeitbereich der Abendspitze auch die Gesamttagesspitze über 24 Stunden beinhalten.

Aufgrund des Industriegebietes Berg wurde eine separate Betrachtung der Frühspitze (morgendliches Spitzenintervall 06.00-10.00 Uhr / MSP = MGS) bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt, da durch die Überlagerung von morgendlichem Berufsverkehr und dem generell morgendlich stark repräsentierten Güterverkehr hierzu eine Betrachtung geboten ist. Zudem lässt die geplante Bebauungsplan-Aufstellung "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" an dieser Stelle Verkehrszunahmen im öffentlichen Straßenverkehrsnetz erwarten.

Im Plan 67 für die Analyse 2022, im Plan 68 für die 0-Prognose 2035 und im Plan 69 für die Planfall-Prognose 2035 "Industriegebiet Berg – 2. Erweiterung" sind die Querschnittbelastungen im umgebenden Straßenverkehrsnetz in Kfz/24h und SV>3,5t/24h explizit dargestellt.

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfungen wurden mit den in der Verkehrsplanung / Verkehrstechnik gängigen Verfahren "KNOBEL" (zusätzliche Berücksichtigung des querenden Fußgänger- und Fahrradverkehrs), "RiLSA" und "AMPEL" durchgeführt.

Aus den Anlagen A 1 bis A 30 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfungen zur Frühspitze (MSP) und zur Abendspitze (ASP) für die einzelnen untersuchten Knotenpunkte bzw. Planfall-Konstellationen im Detail zu entnehmen.

Im Kapitel 5 sind in den aufgelisteten Unterpunkten die einzelnen untersuchten Knotenpunkte mit den jeweils betrachteten Planfall-Konstellationen separat aufgeführt. Generell kann für sämtliche untersuchten Knotenpunkte/Einmündungen und

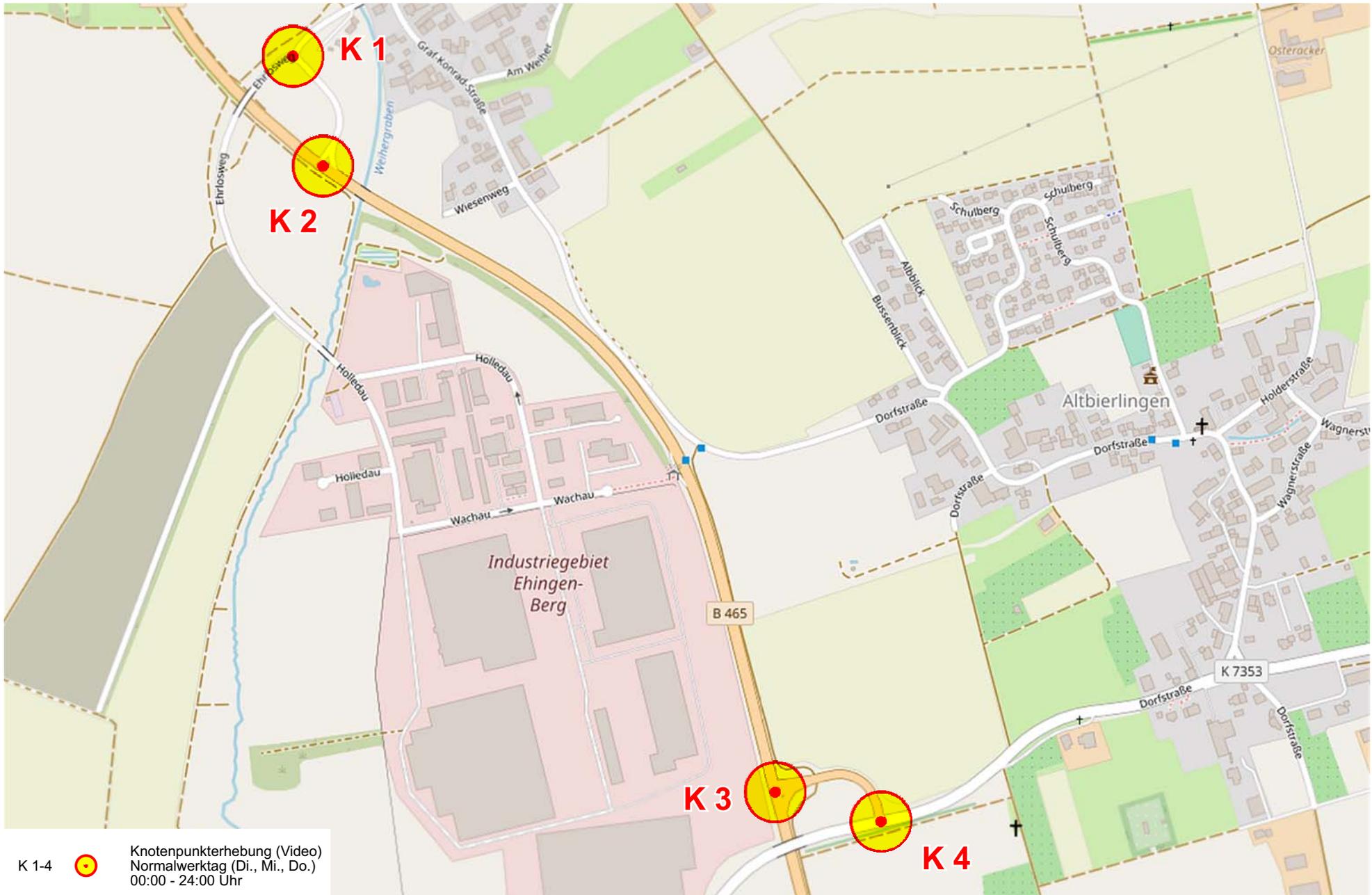
Planfall-Konstellationen nachgewiesen werden, dass eine sehr gute (QSV = "A") bzw. eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = "D") im Verkehrsablauf zu den Spitzenbelastungszeiten (MGS) der Frühspitze (MSP) und der Abendspitze (ASP) besteht.

Für den Einmündungsbereich in der Planfall-Konstellation 2035 der neu geplanten Erschließungsstraße (Mischspur) in die K 7353 wurde vorausgesetzt, dass sich im Zuge der K 7353 aus Richtung Kirchbierlingen eine Linksabbiegespur mit ca. 36m Länge in voller Aufstellbreite befindet (vgl. Anlagen A 11 und A 12).

Hier ist mit der jeweils bestmöglichen Gesamtqualitätsstufe **QSV = "A"** für die Frühspitze (MSP) und die Abendspitze (ASP) eine sehr gute Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf gegeben.

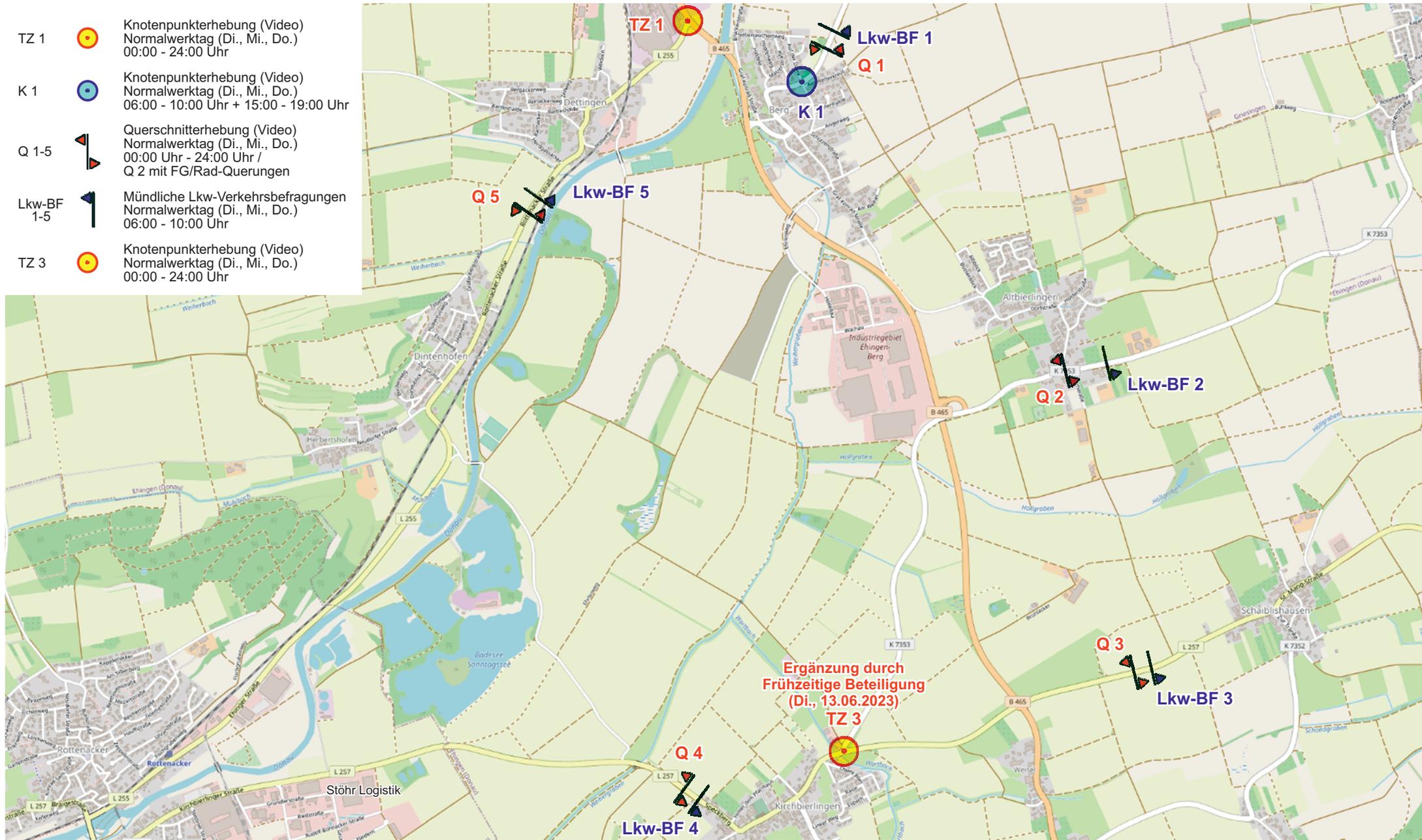
Für den lichtsignalgeregelten, verkehrsabhängig gesteuerten Knotenpunkt B 465 / Alamannenstraße / Riedlinger Straße (TZ 2) ist anzumerken, dass entsprechend der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2035 auch der benachbarte lichtsignalgeregelte, verkehrsabhängig gesteuerte Knotenpunkt B 311 / B 465 für lichtsignaltechnische Optimierungen mit einbezogen werden sollte, z.B. Koordinierung, Blindenanforderung zur Querung der B 465, etc. ..., um Leistungsfähigkeitsengpässen vorzubeugen (vgl. Anlagen A 23 – A 28).

Für den Einmündungsbereich der K 7353 in die L 257 – Prälat-Walter-Straße (TZ 3) in Kirchbierlingen ergibt sich in der Planfall-Konstellation 2035 sowohl für die Frühspitze (MSP), als auch für die Abendspitze (ASP) mit der bestmöglichen Gesamtqualitätsstufe **QSV = "A"** eine sehr gute Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf (vgl. Anlagen A 29 und A 30).

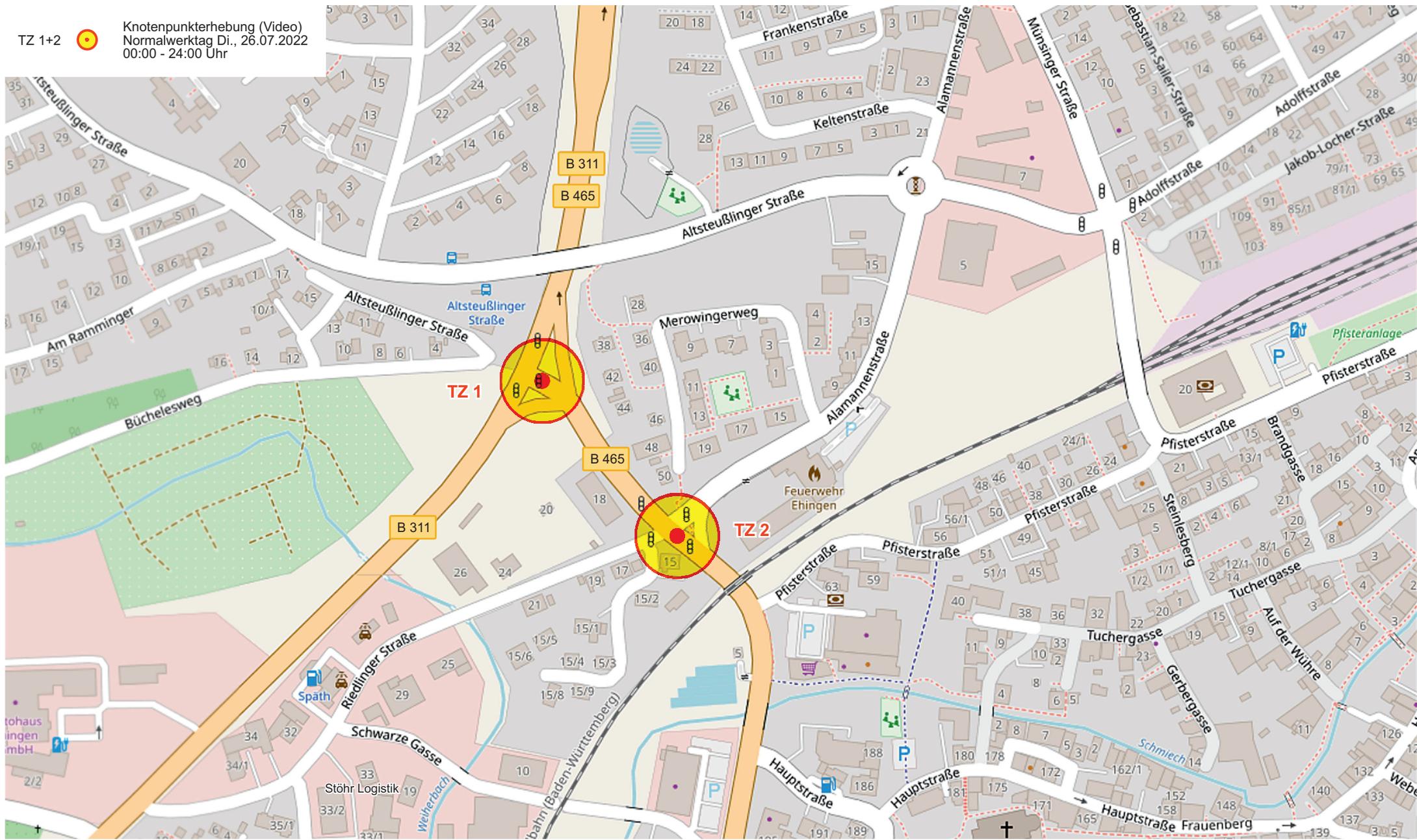


K 1-4  Knotenpunkterhebung (Video)  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
00:00 - 24:00 Uhr

- TZ 1  Knotenpunkterhebung (Video)  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
00:00 - 24:00 Uhr
- K 1  Knotenpunkterhebung (Video)  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
06:00 - 10:00 Uhr + 15:00 - 19:00 Uhr
- Q 1-5  Querschnitterhebung (Video)  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
00:00 Uhr - 24:00 Uhr /  
Q 2 mit FG/Rad-Querungen
- Lkw-BF 1-5  Mündliche Lkw-Verkehrsbefragungen  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
06:00 - 10:00 Uhr
- TZ 3  Knotenpunkterhebung (Video)  
Normalwerktag (Di., Mi., Do.)  
00:00 - 24:00 Uhr



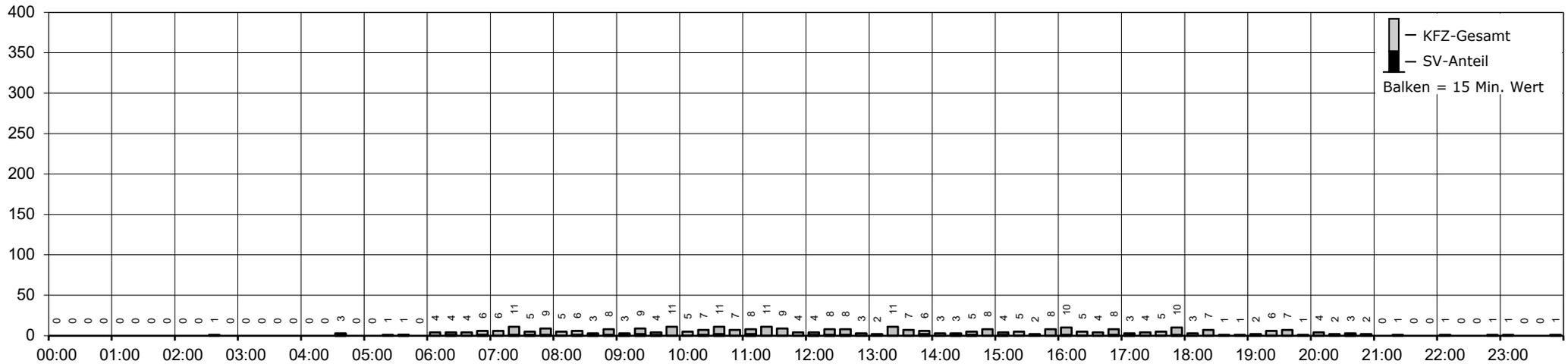
TZ 1+2  Knotenpunkterhebung (Video)  
Normalwerktag Di., 26.07.2022  
00:00 - 24:00 Uhr



**K 1 - Ehrlosweg / Rampe B 465**  
**Verkehr aus Richtung Ehrlosweg / Ri. Berg**

SUMME	KFZ/24H :	346
SUMME	SV/24H :	33

KFZ/15 MIN

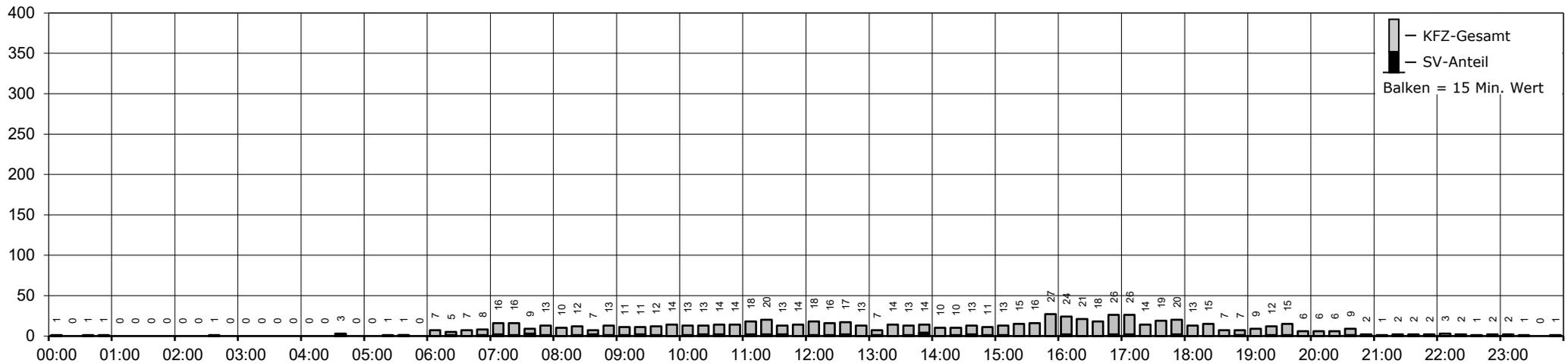


**QUERSCHNITT Ehrlosweg / Ri. Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **6,95%**

SUMME	KFZ/24H :	820
SUMME	SV/24H :	57

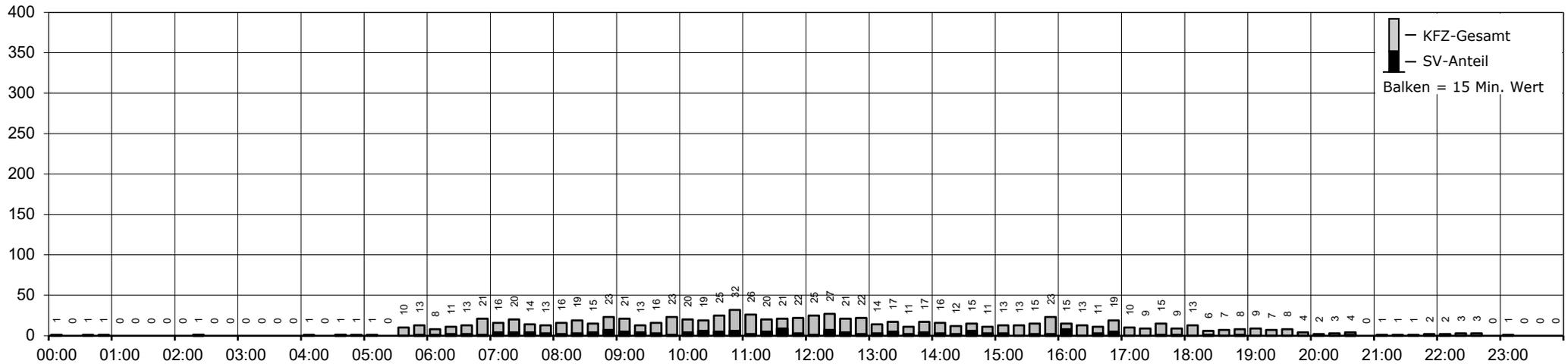
KFZ/15 MIN



**K 1 - Ehrlosweg / Rampe B 465**  
**Verkehr aus Richtung Rampe B 465**

SUMME	KFZ/24H :	936
SUMME	SV/24H :	163

KFZ/15 MIN

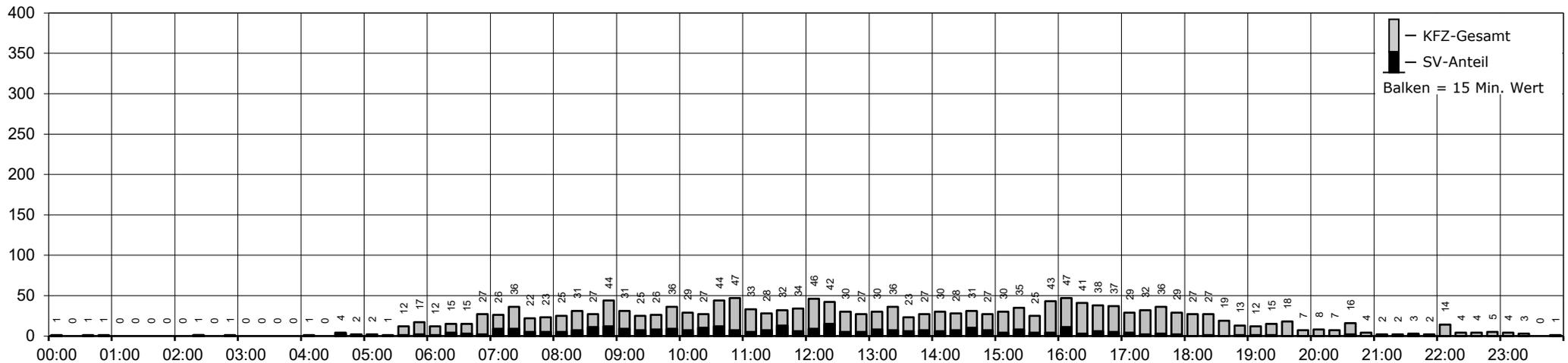


**QUERSCHNITT Rampe B 465**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **19,20%**

SUMME	KFZ/24H :	1755
SUMME	SV/24H :	337

KFZ/15 MIN

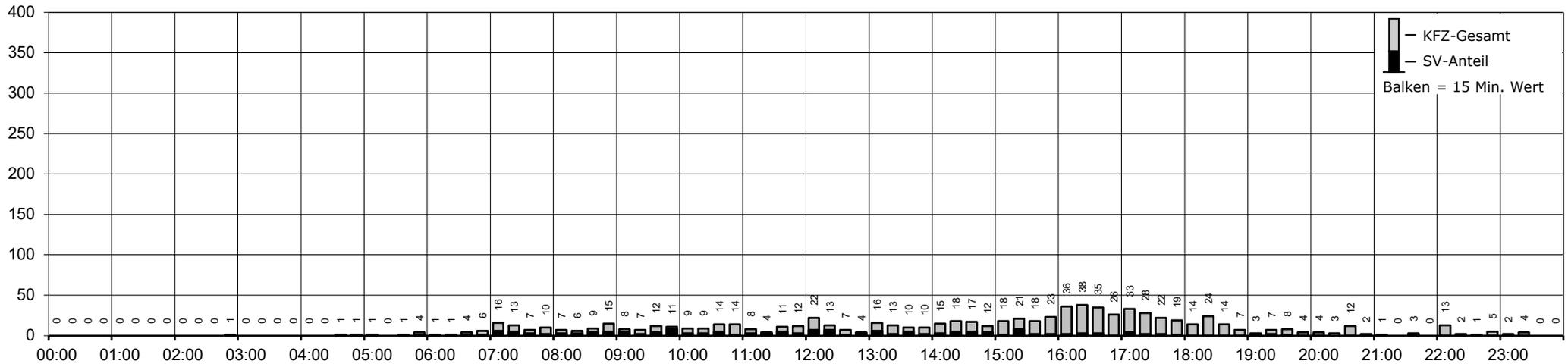


**K 1 - Ehrlosweg / Rampe B 465**

**Verkehr aus Richtung Ehrlosweg / Ri. Industriegebiet Berg**

SUMME	KFZ/24H :	830
SUMME	SV/24H :	168

KFZ/15 MIN

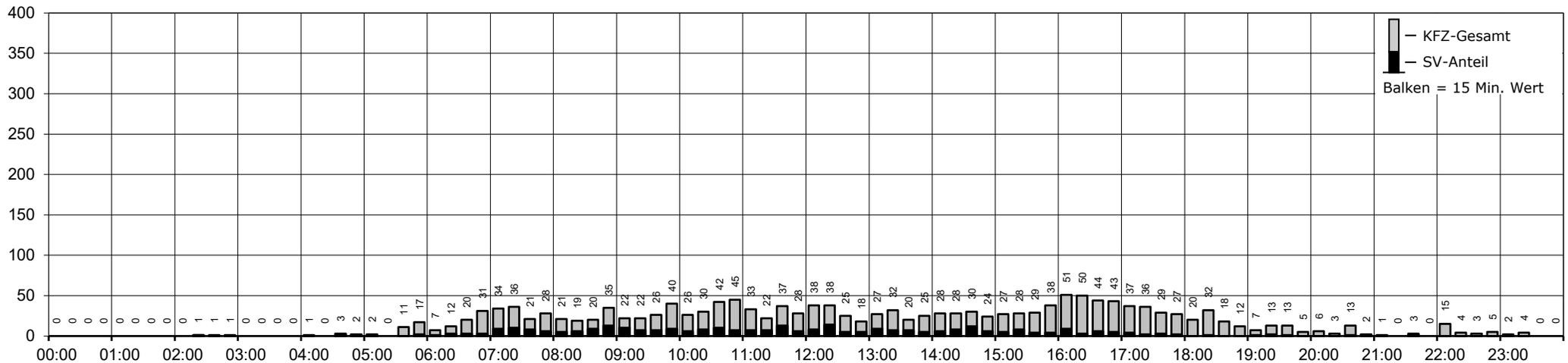


**QUERSCHNITT Ehrlosweg / Ri. Industriegebiet Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **20,25%**

SUMME	KFZ/24H :	1649
SUMME	SV/24H :	334

KFZ/15 MIN

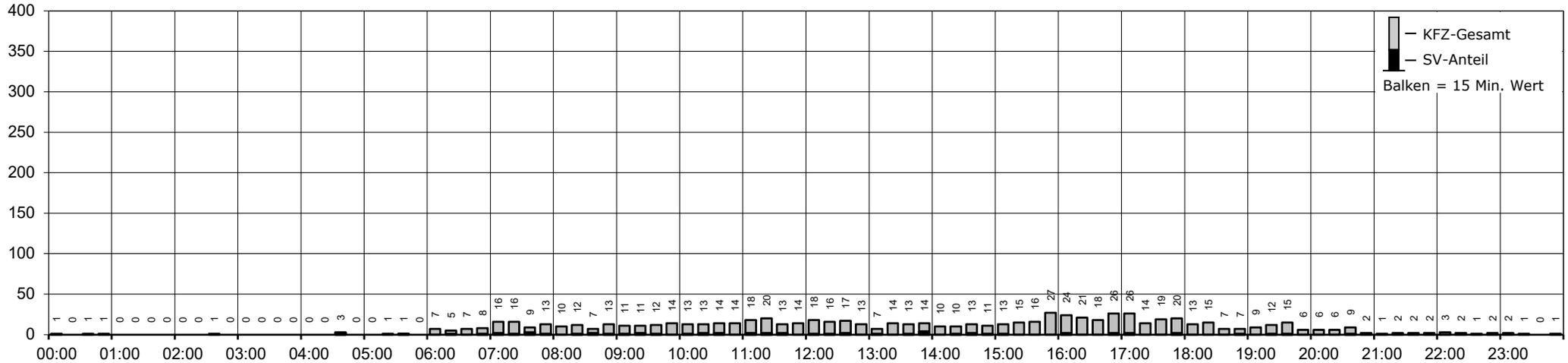


**K 1 - Ehrlosweg / Rampe B 465**  
**QUERSCHNITT Ehrlosweg / Ri. Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **6,95%**

SUMME	KFZ/24H :	820
SUMME	SV/24H :	57

KFZ/15 MIN

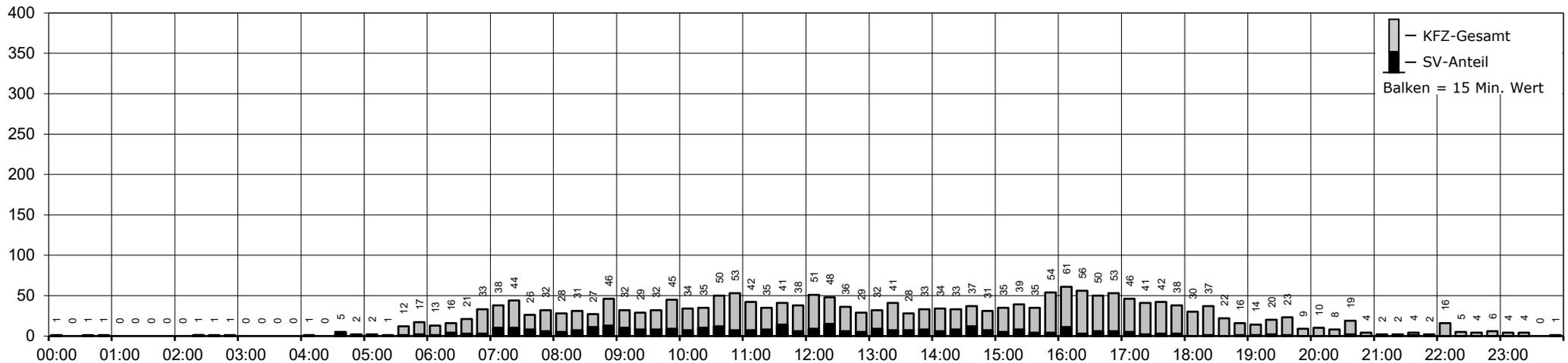


**GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM GESAMTKNOTEN): **17,23%**

SUMME	KFZ/24H :	2112
SUMME	SV/24H :	364

KFZ/15 MIN

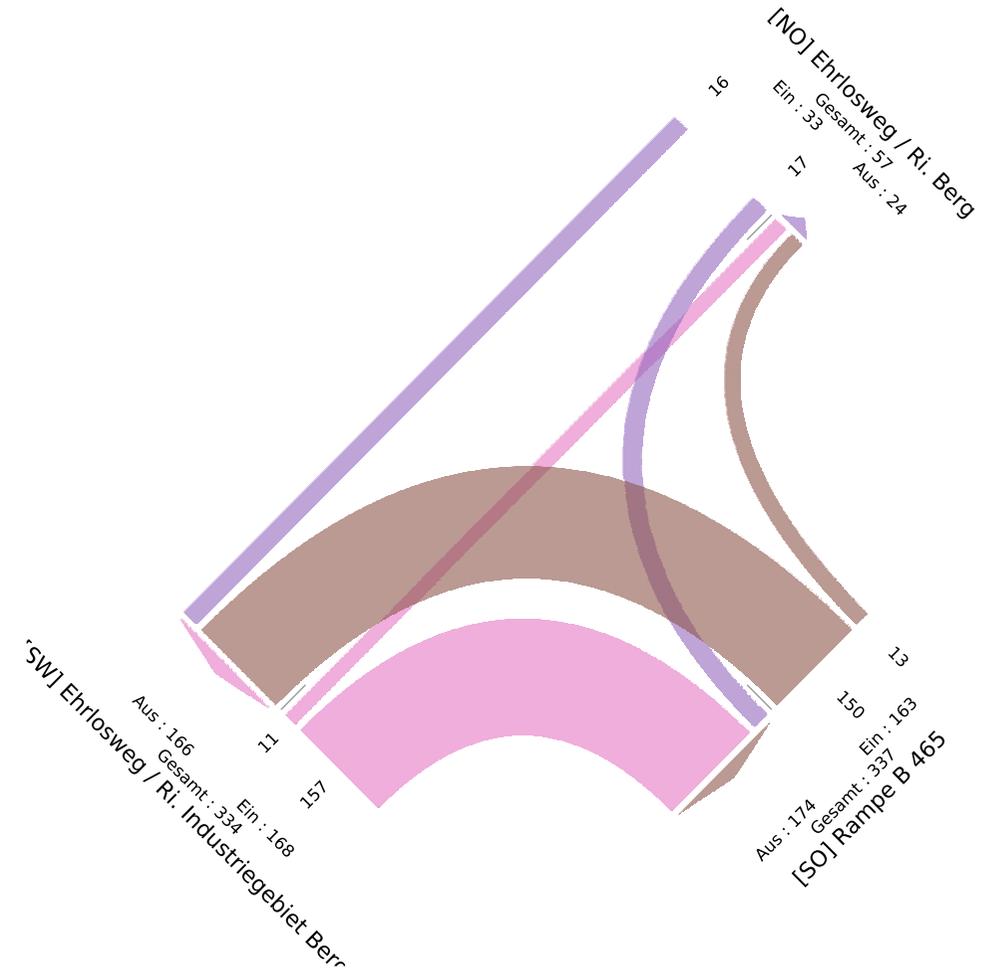
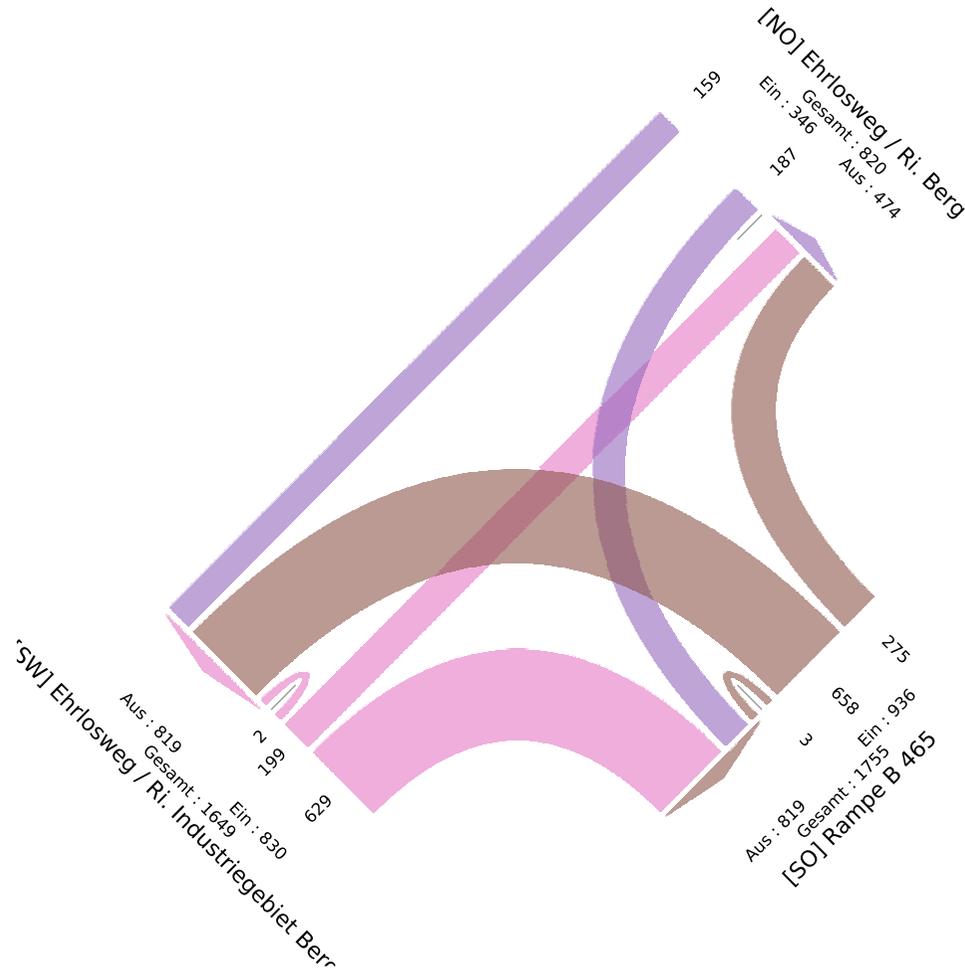


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

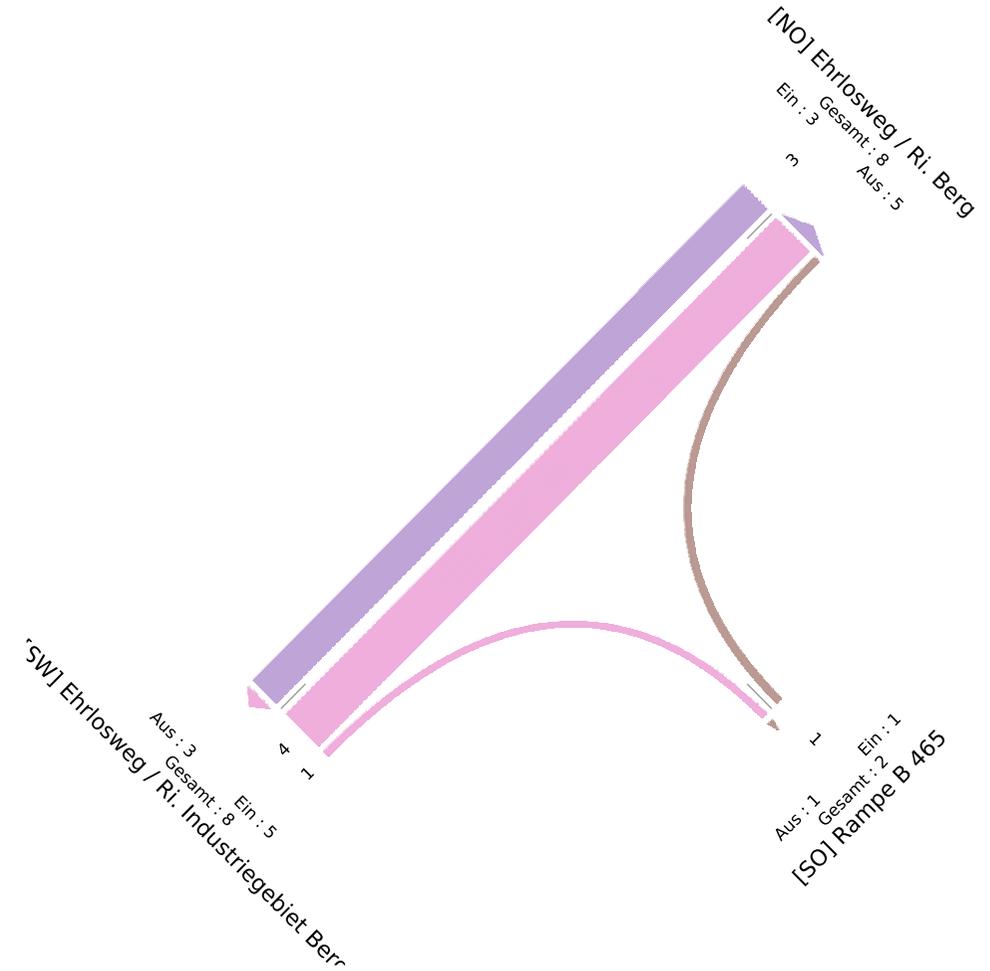
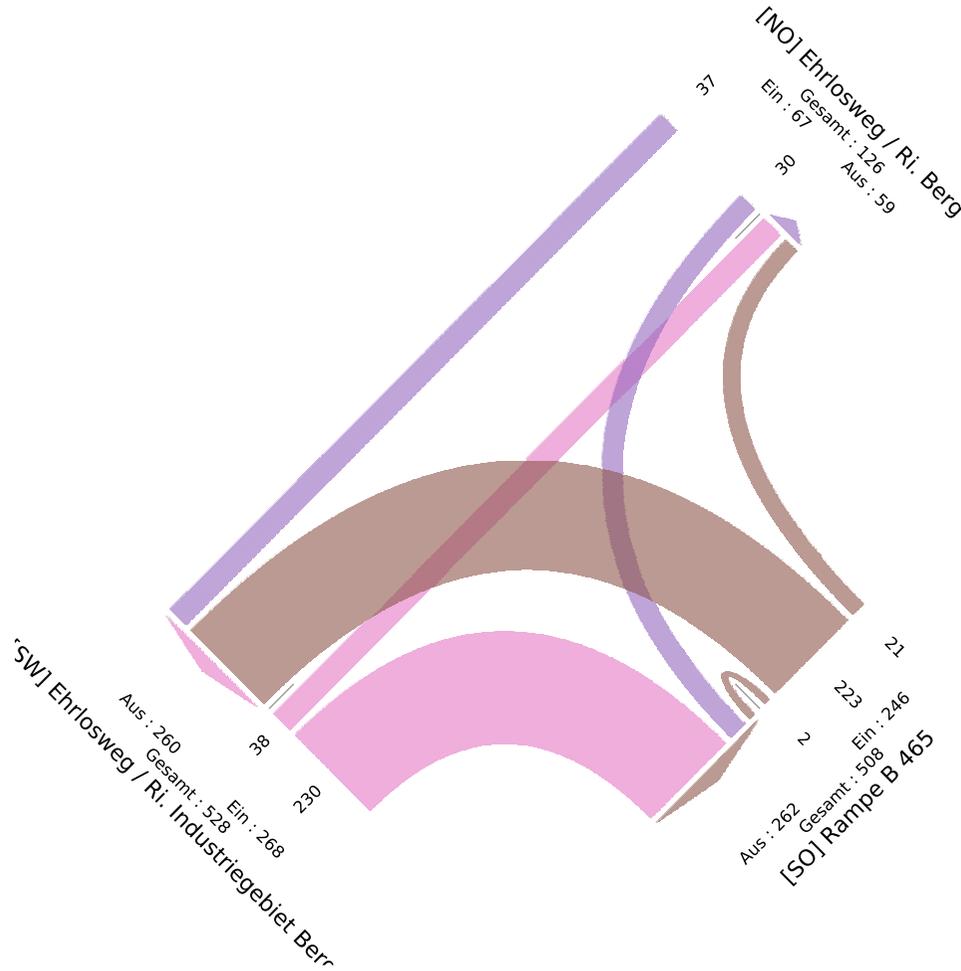
PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fahrräder auf der Straße  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

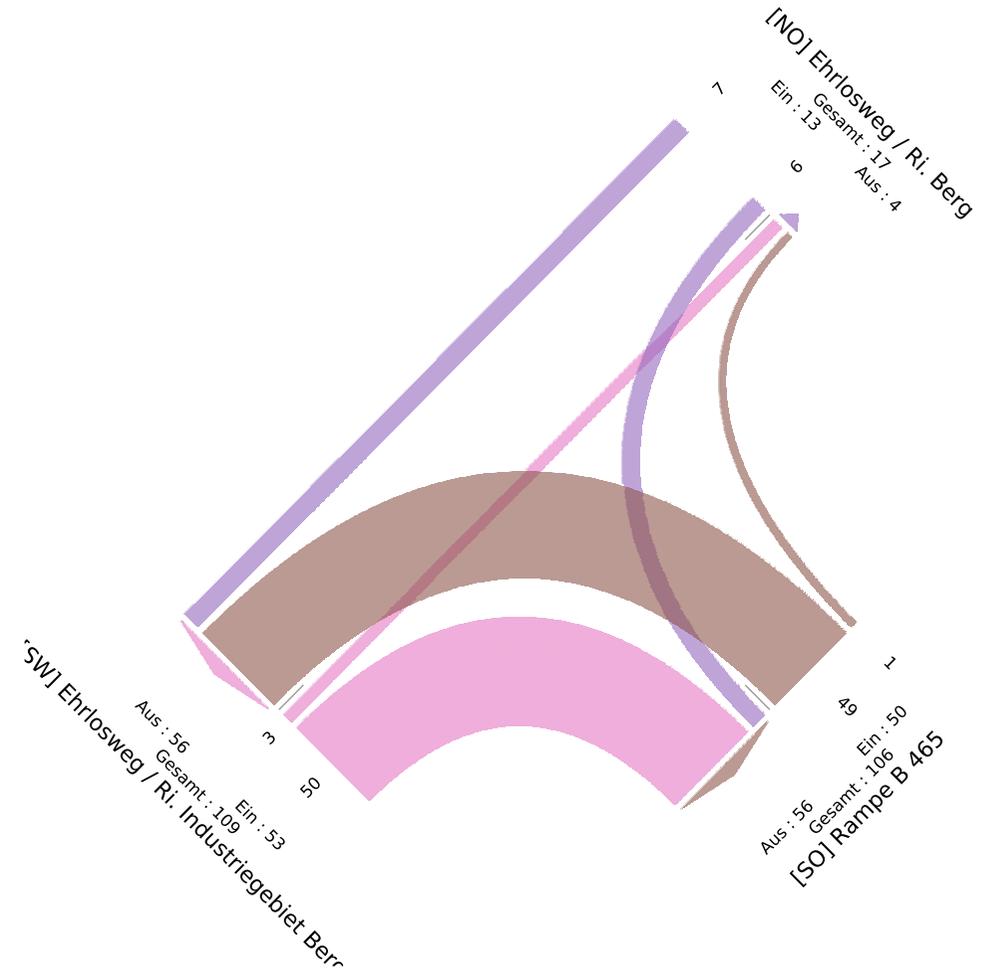
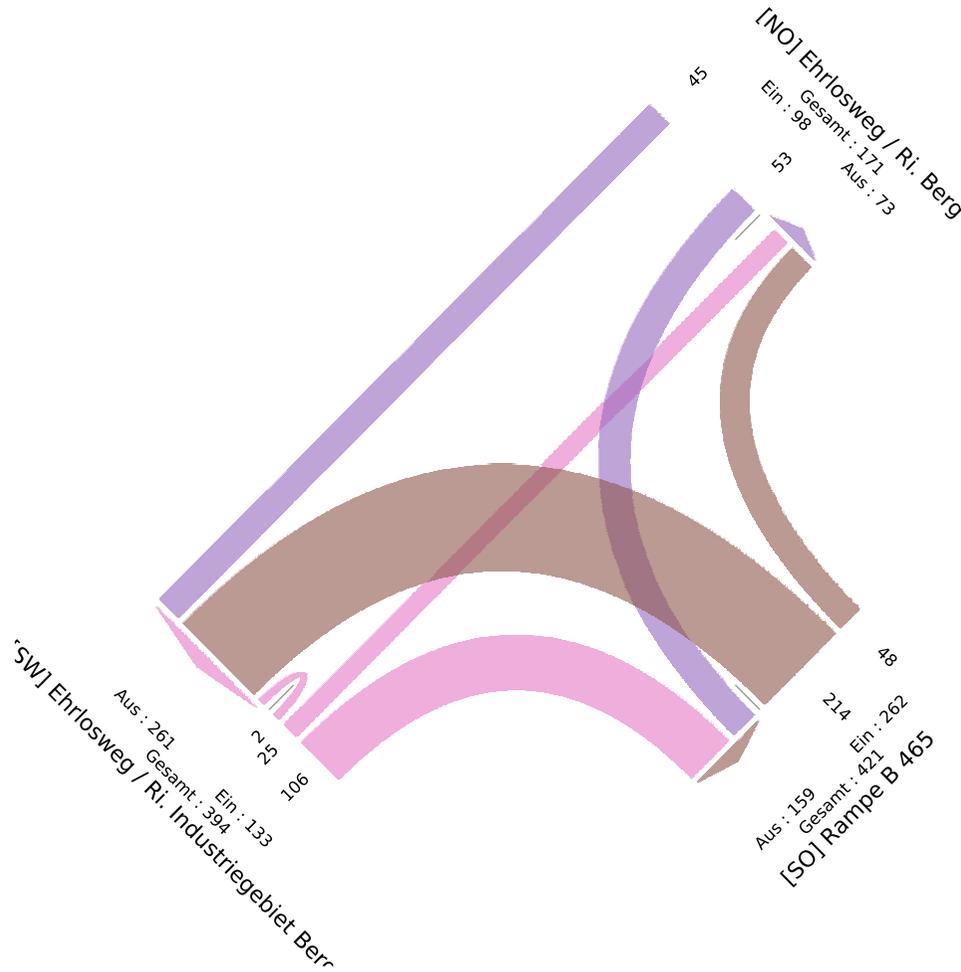


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Morgenintervall

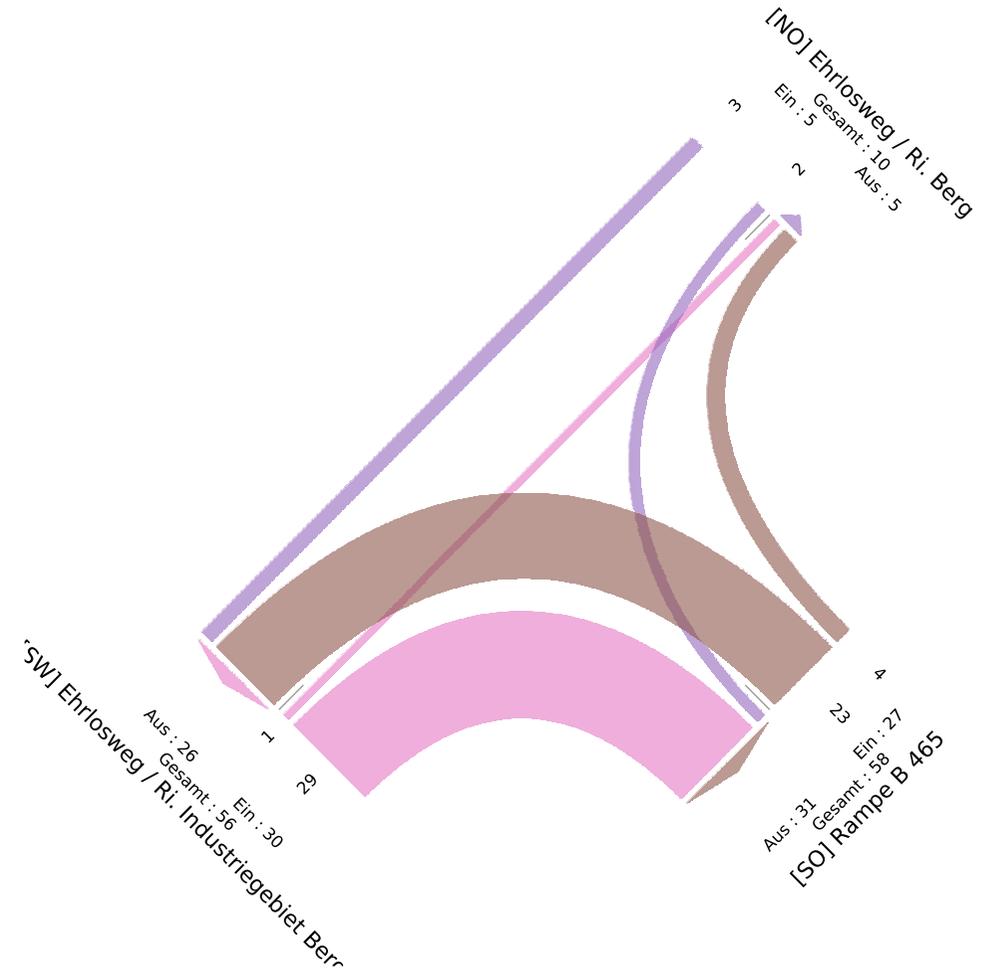
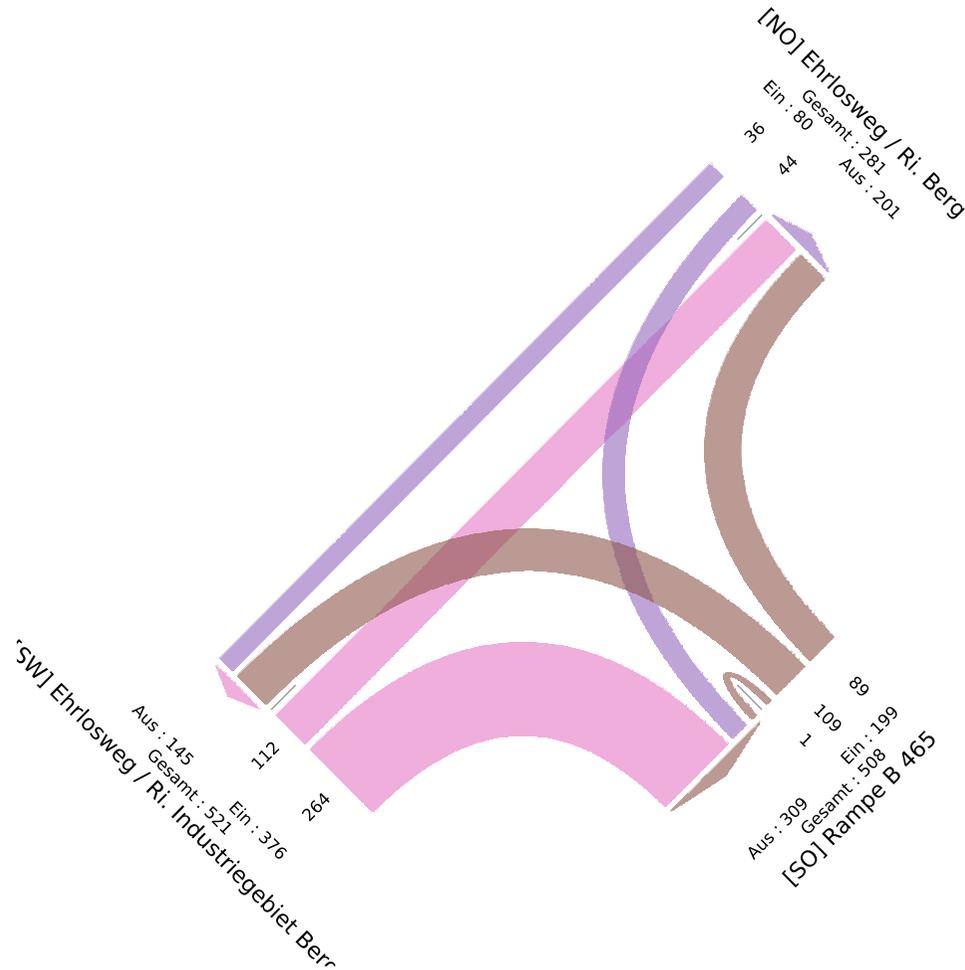


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Abendintervall

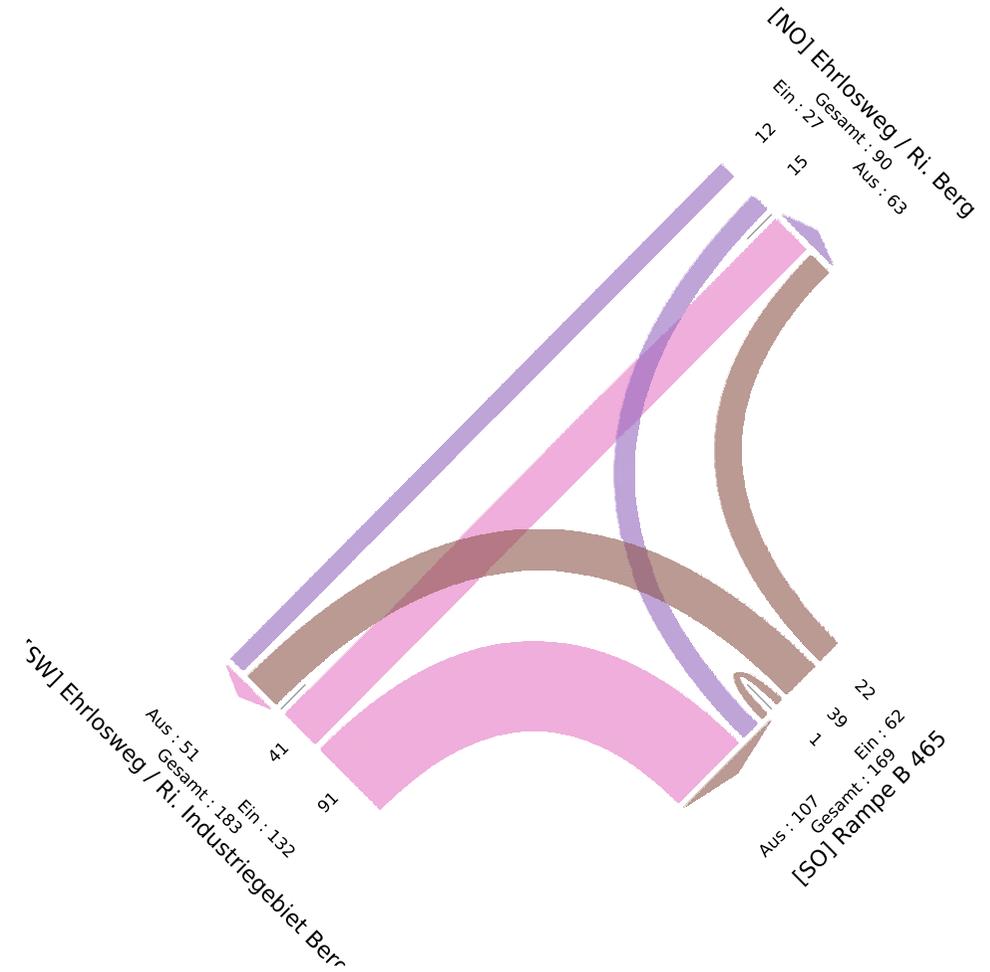
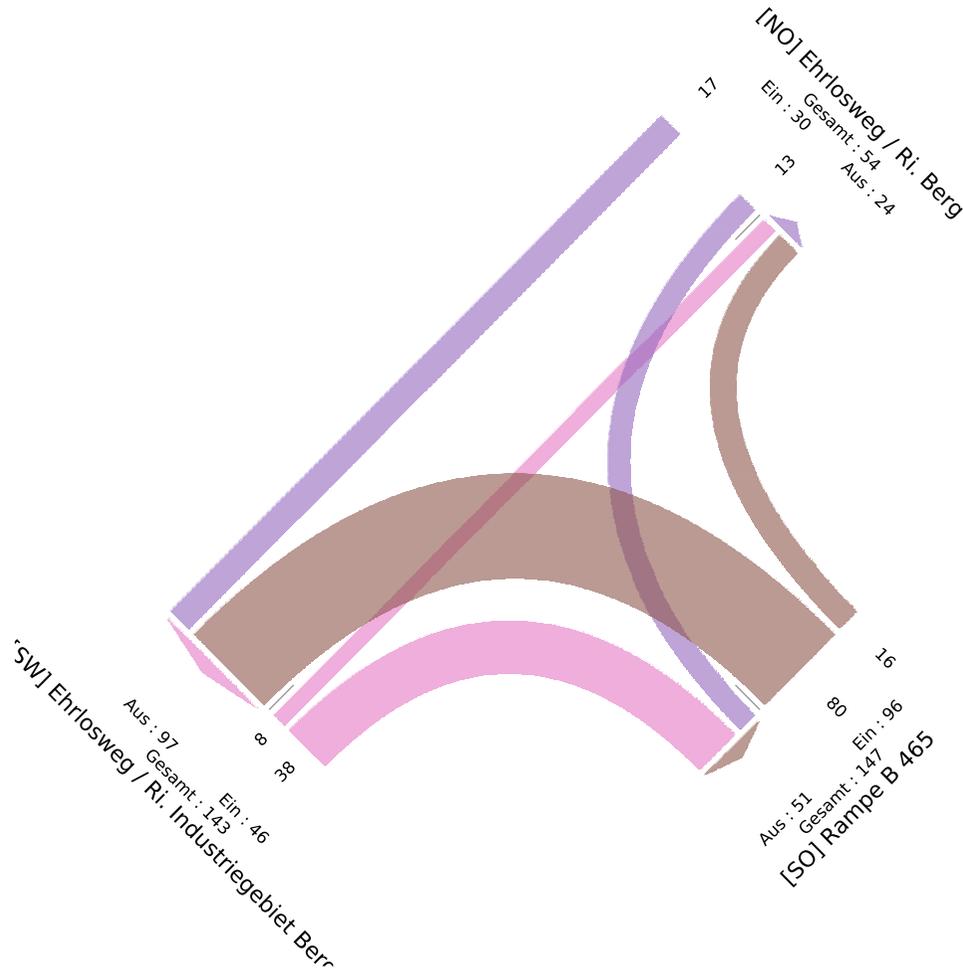


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, morgens (07. April 2022, 10:00 Uhr - 11 Uhr)  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 1 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, abends (07. April 2022, 15:45 Uhr - 16:45 Uhr) -  
 Gesamtspitzenstunde  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942703, Standort: 48.25888, 9.736508, Seitennummer: K 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

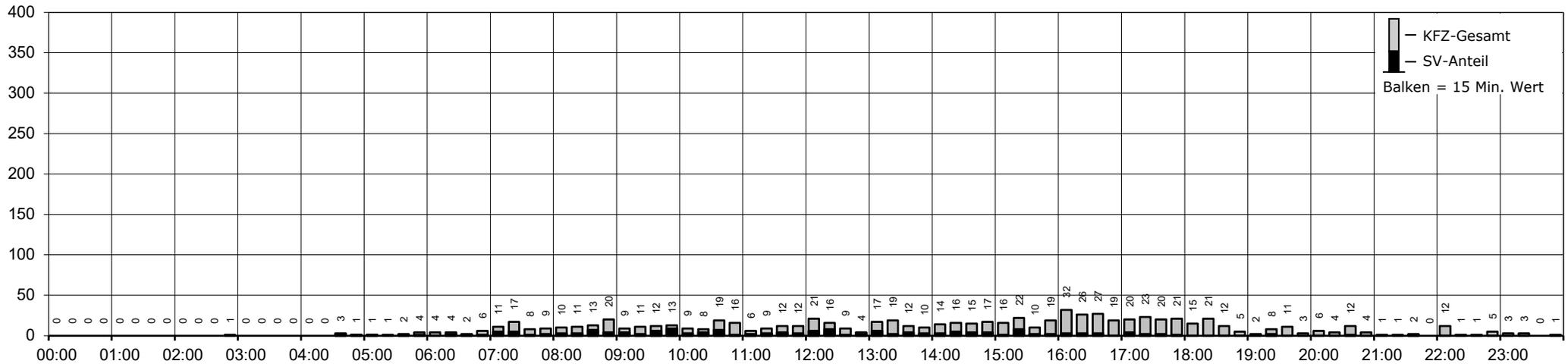


**K 2 - B 465 / Rampe B 465 (Berg)**

**Verkehr aus Richtung Rampe B 465 / Ri. Berg**

SUMME	KFZ/24H :	822
SUMME	SV/24H :	171

KFZ/15 MIN

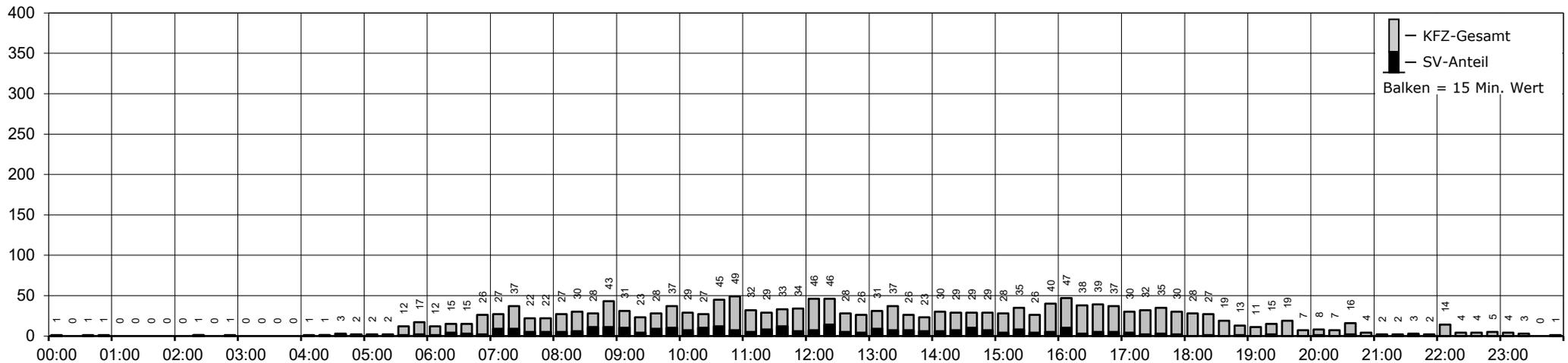


**QUERSCHNITT Rampe B 465 / Ri. Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **18,85%**

SUMME	KFZ/24H :	1761
SUMME	SV/24H :	332

KFZ/15 MIN

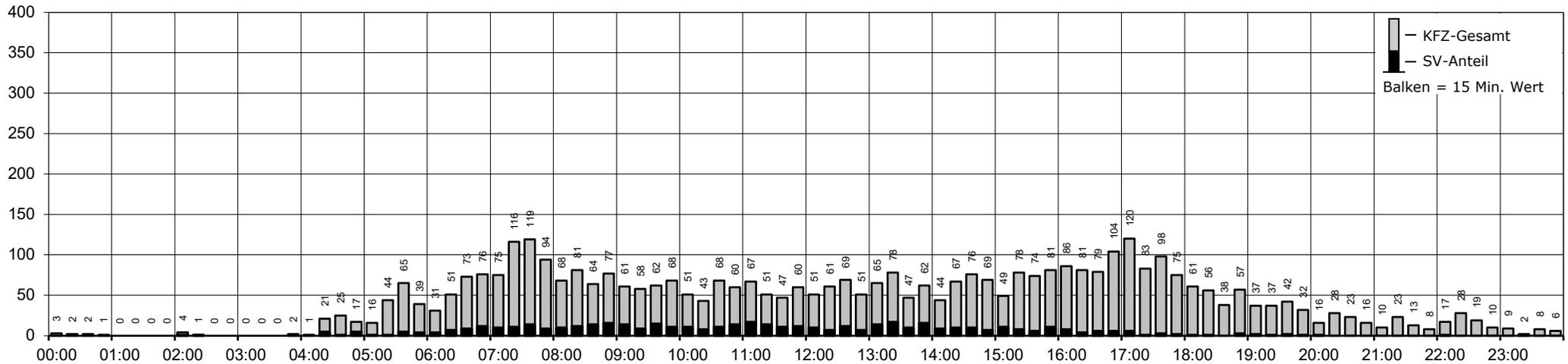


**K 2 - B 465 / Rampe B 465 (Berg)**

Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Altbierlingen

SUMME	KFZ/24H :	4208
SUMME	SV/24H :	514

KFZ/15 MIN

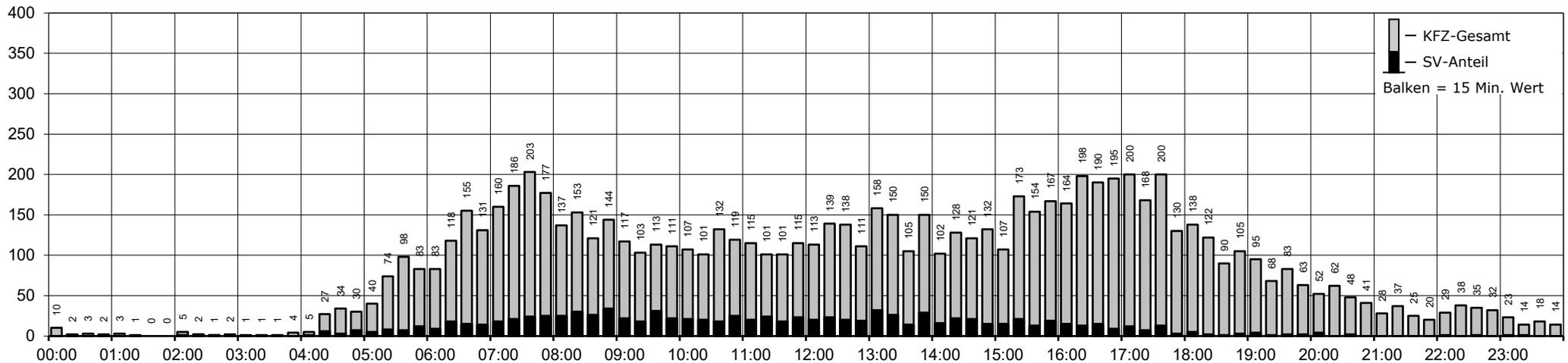


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Altbierlingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **12,09%**

SUMME	KFZ/24H :	8405
SUMME	SV/24H :	1016

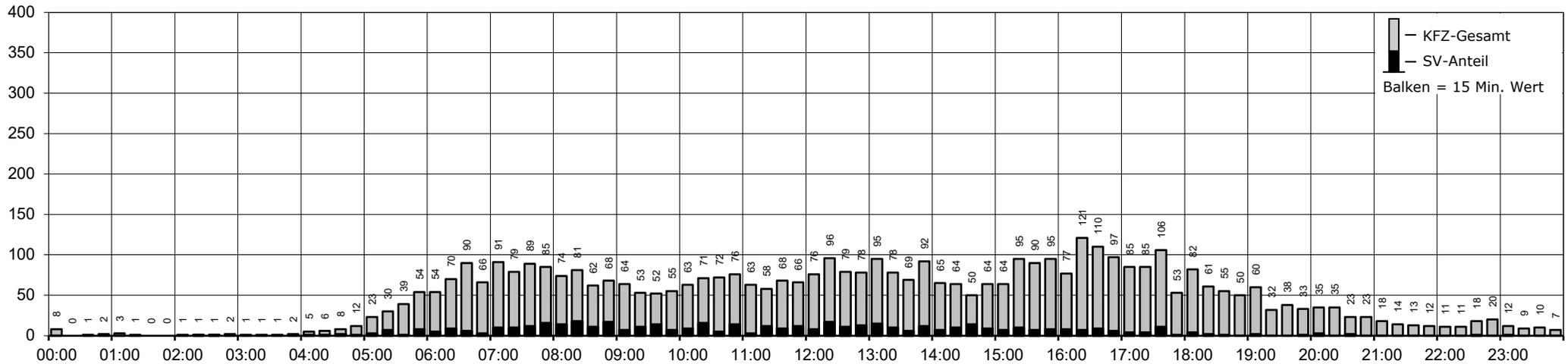
KFZ/15 MIN



**K 2 - B 465 / Rampe B 465 (Berg)**  
**Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Ehingen**

SUMME	KFZ/24H :	4538
SUMME	SV/24H :	507

KFZ/15 MIN

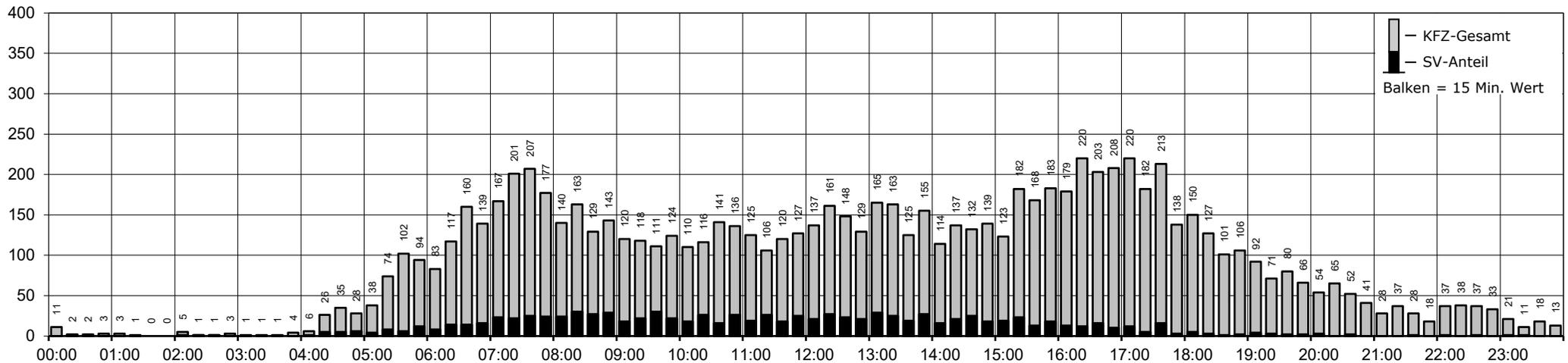


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Ehingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **11,55%**

SUMME	KFZ/24H :	8970
SUMME	SV/24H :	1036

KFZ/15 MIN

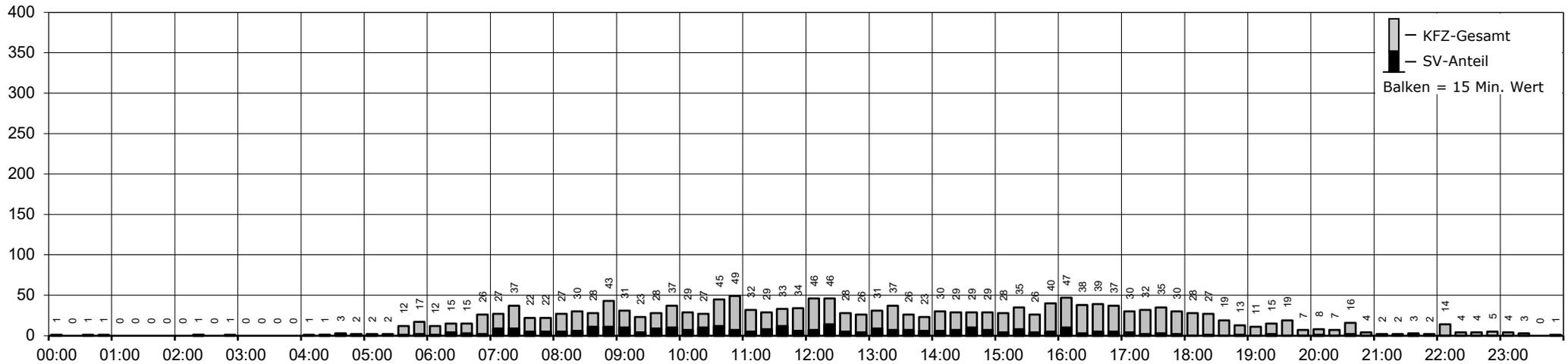


**K 2 - B 465 / Rampe B 465 (Berg)**  
**QUERSCHNITT Rampe B 465 / Ri. Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **18,85%**

SUMME	KFZ/24H :	1761
SUMME	SV/24H :	332

KFZ/15 MIN

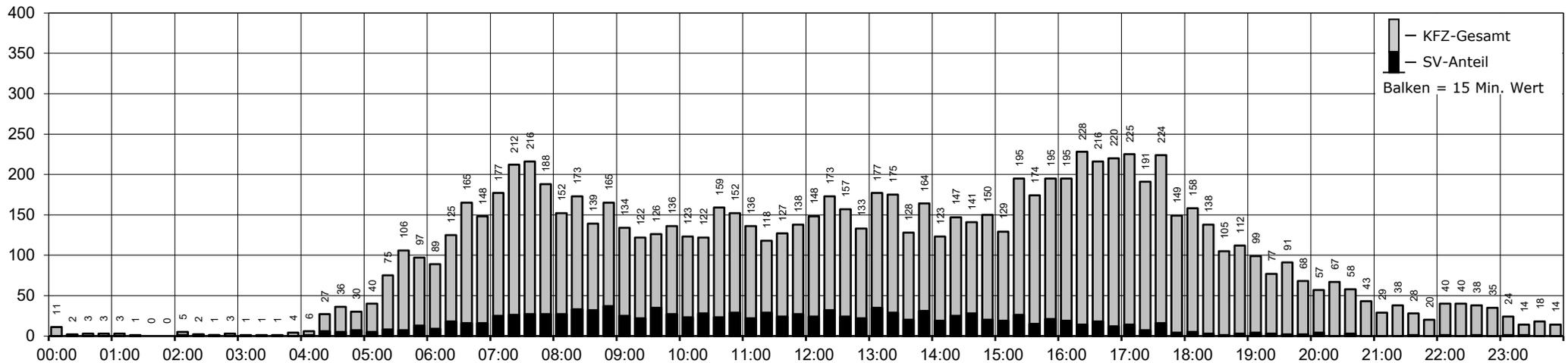


**GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM GESAMTKNOTEN): **12,46%**

SUMME	KFZ/24H :	9568
SUMME	SV/24H :	1192

KFZ/15 MIN

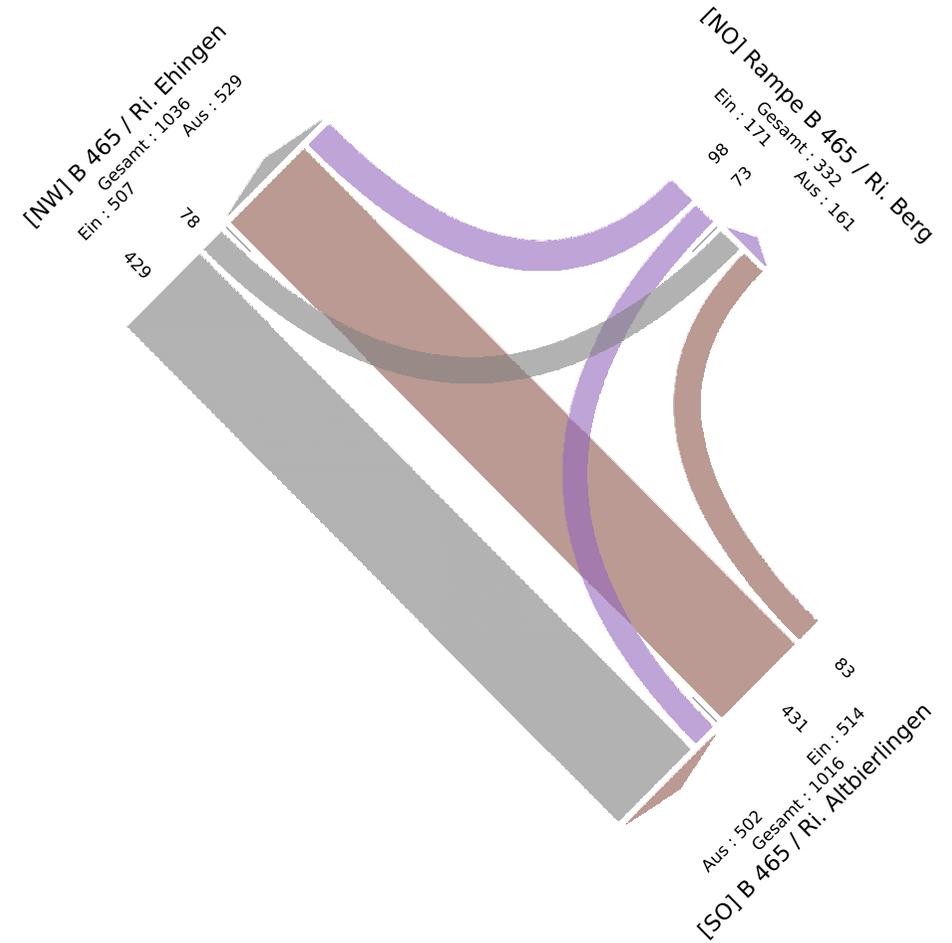
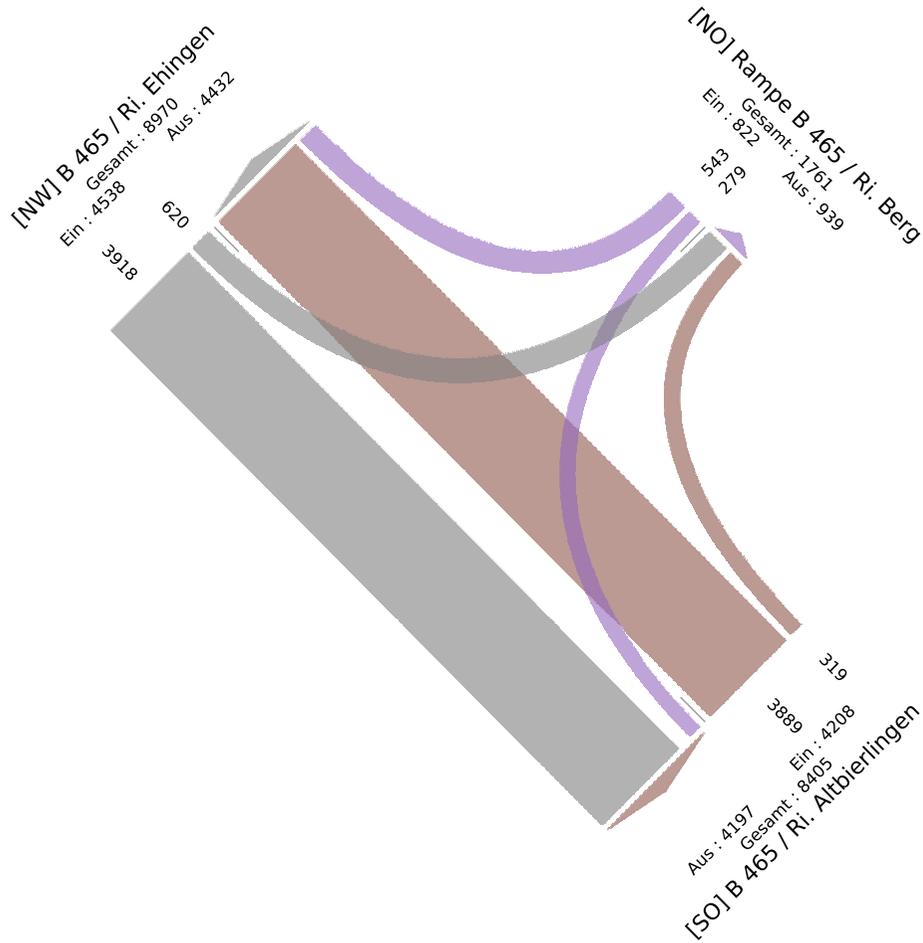


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

**PLANUNGSGRUPPE SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

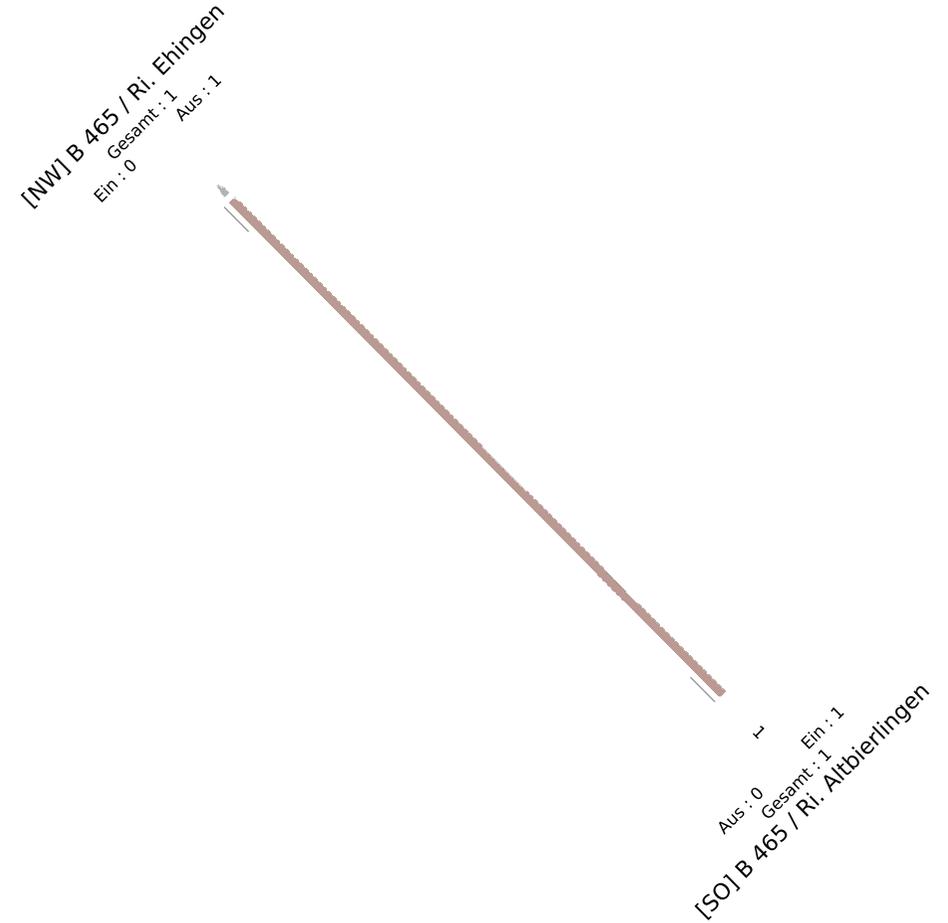
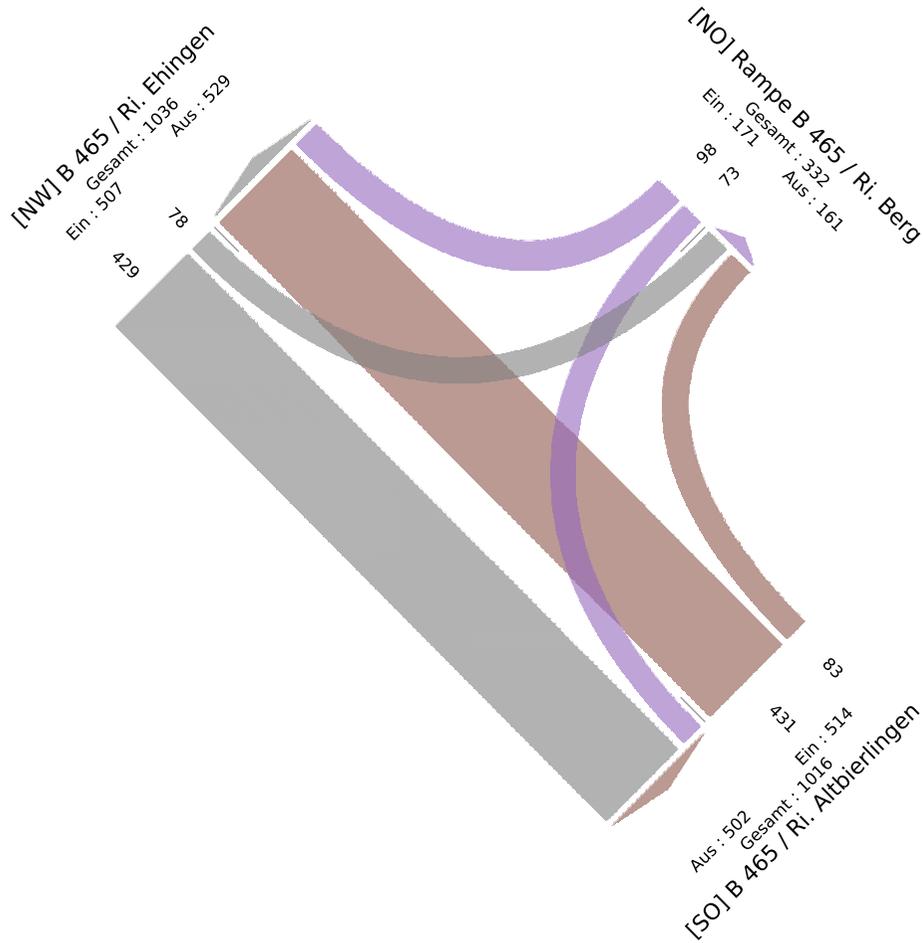
**PLANUNGSGRUPPE SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fahrräder auf der Straße  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

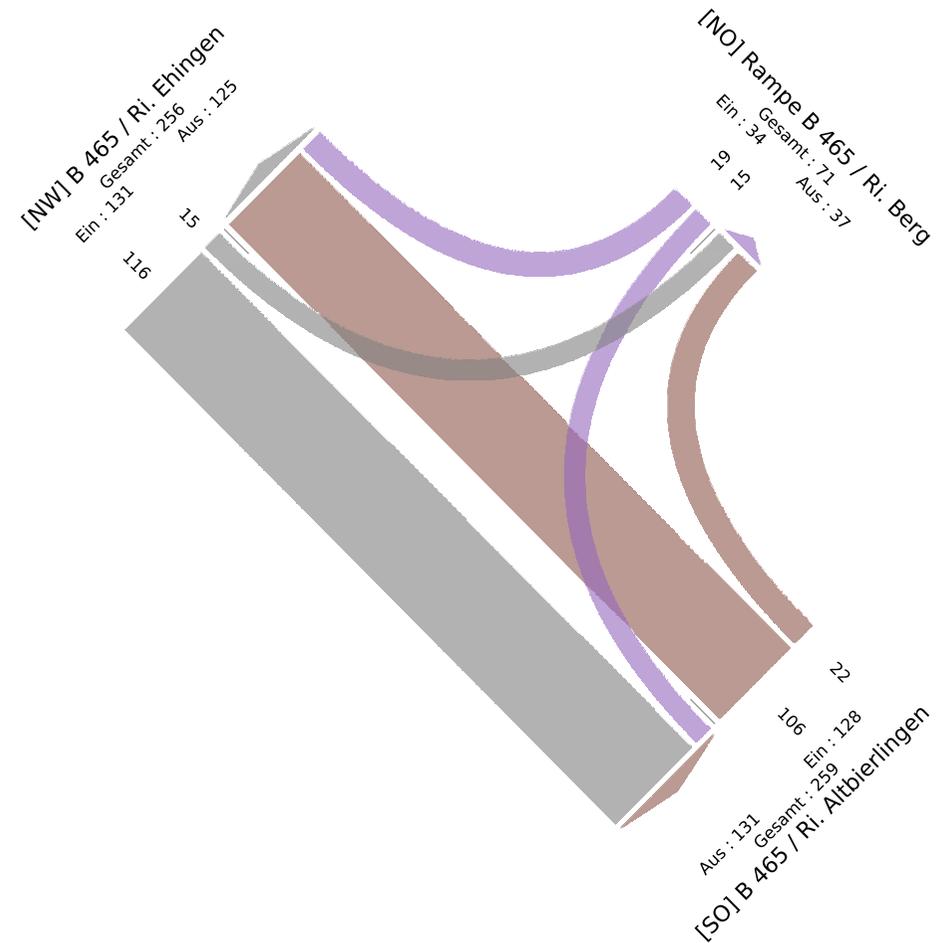
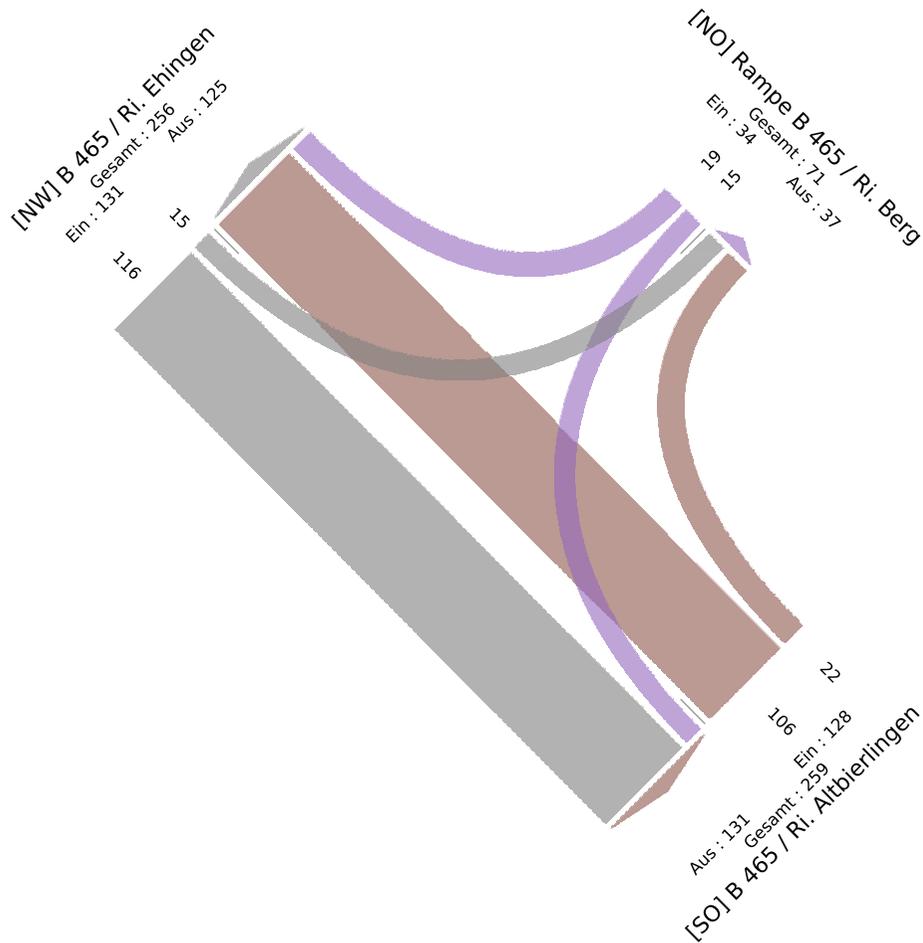


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 09 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 09 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Morgenintervall

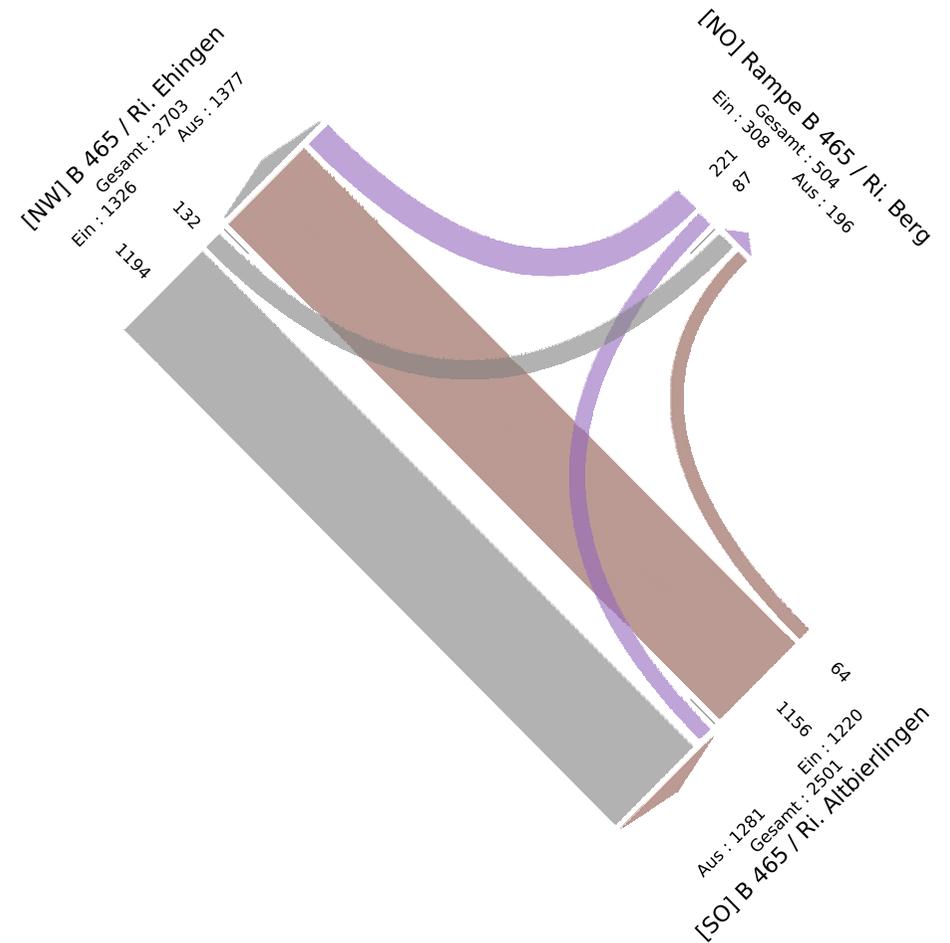
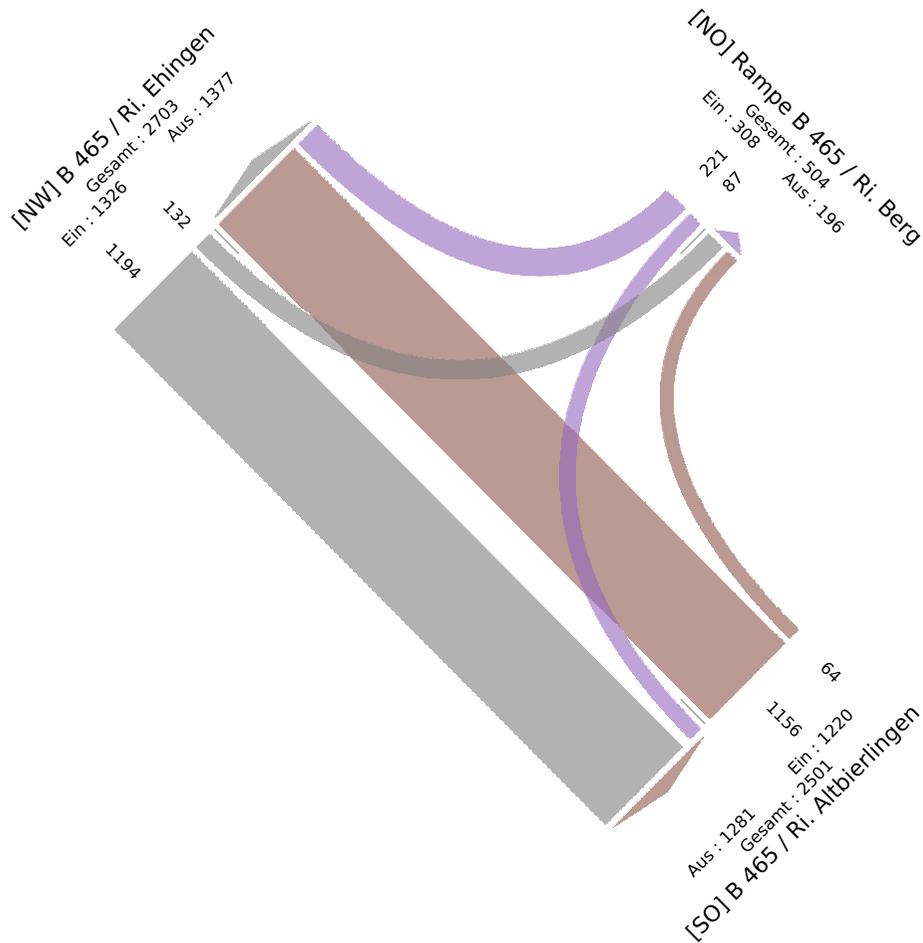


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Abendintervall

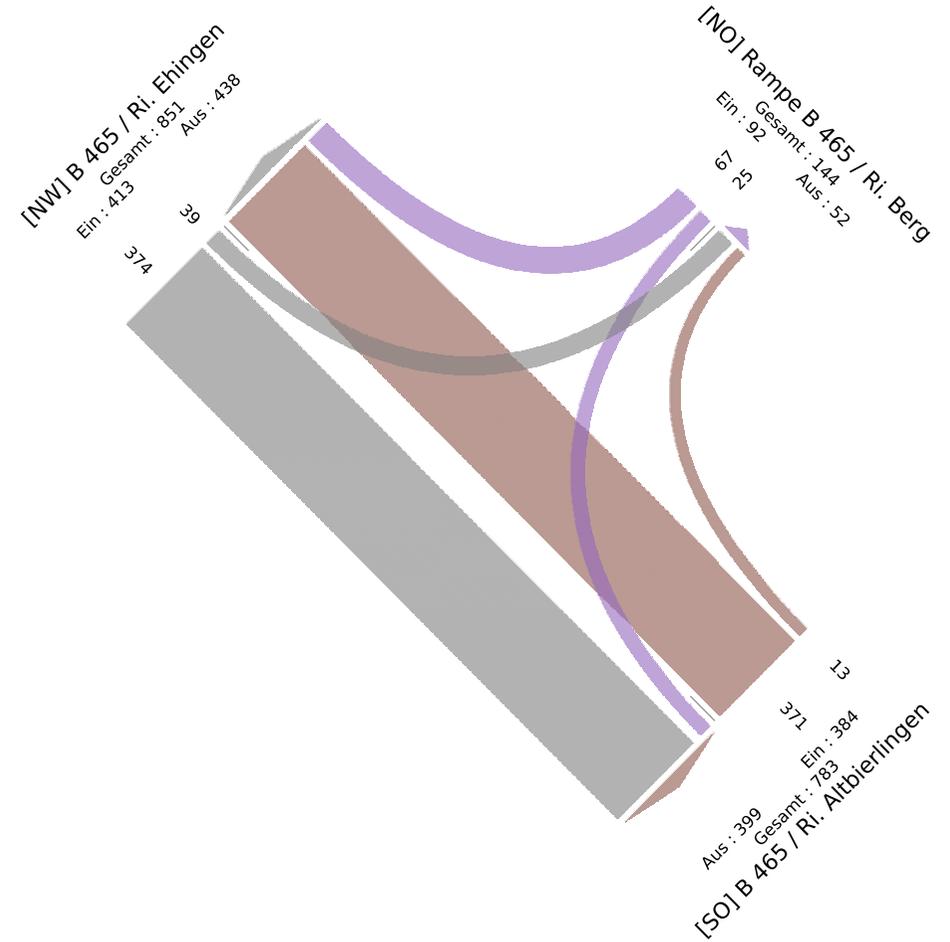
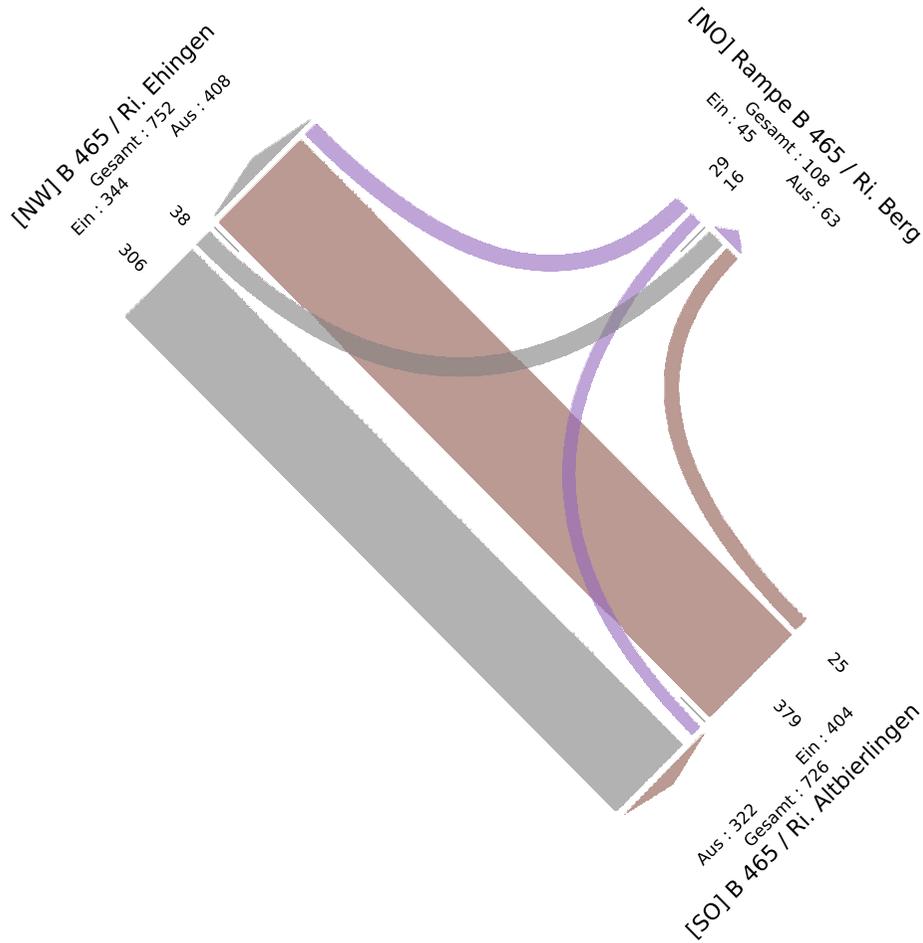


Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, morgens (07. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 2 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, abends (07. April 2022, 16:15 Uhr - 17:15 Uhr) -  
 Gesamtspitzenstunde  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942709, Standort: 48.257621, 9.736946, Seitennummer: K 2

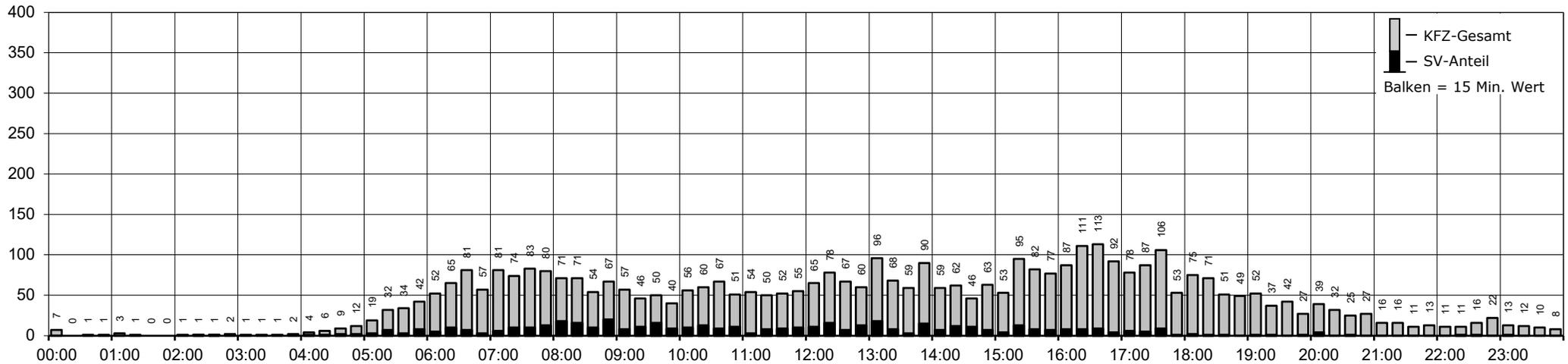
PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



**K 3 - B 465 / Rampe B 465 (Altbierlingen)**  
**Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Ehingen**

SUMME	KFZ/24H :	4188
SUMME	SV/24H :	499

KFZ/15 MIN

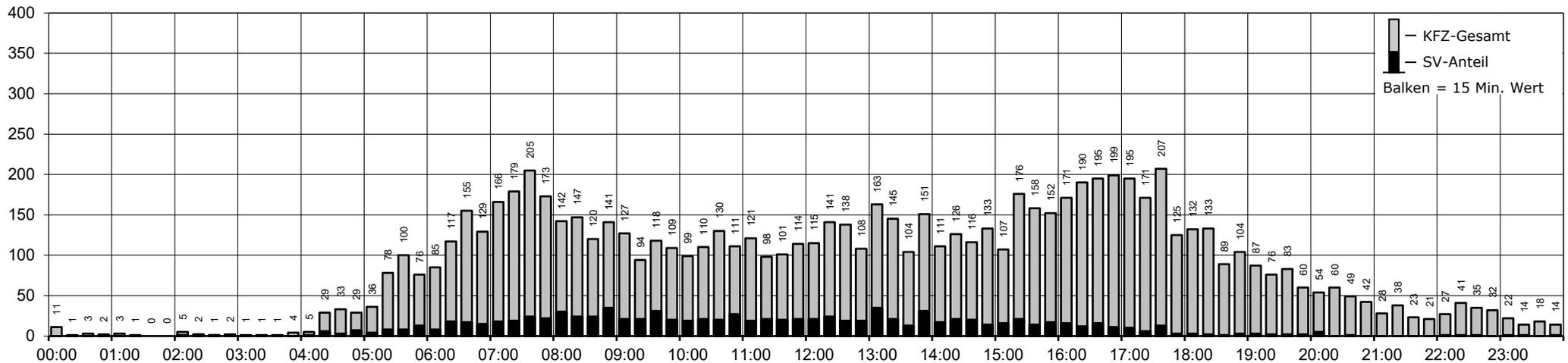


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Ehingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **12,02%**

SUMME	KFZ/24H :	8394
SUMME	SV/24H :	1009

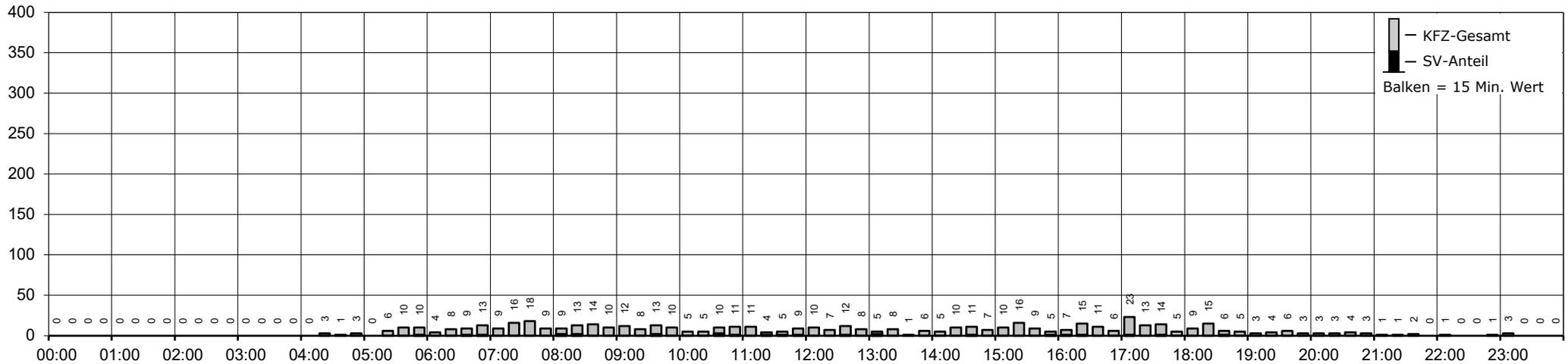
KFZ/15 MIN



**K 3 - B 465 / Rampe B 465 (Altbierlingen)**  
**Verkehr aus Richtung Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen**

SUMME	KFZ/24H :	565
SUMME	SV/24H :	26

KFZ/15 MIN

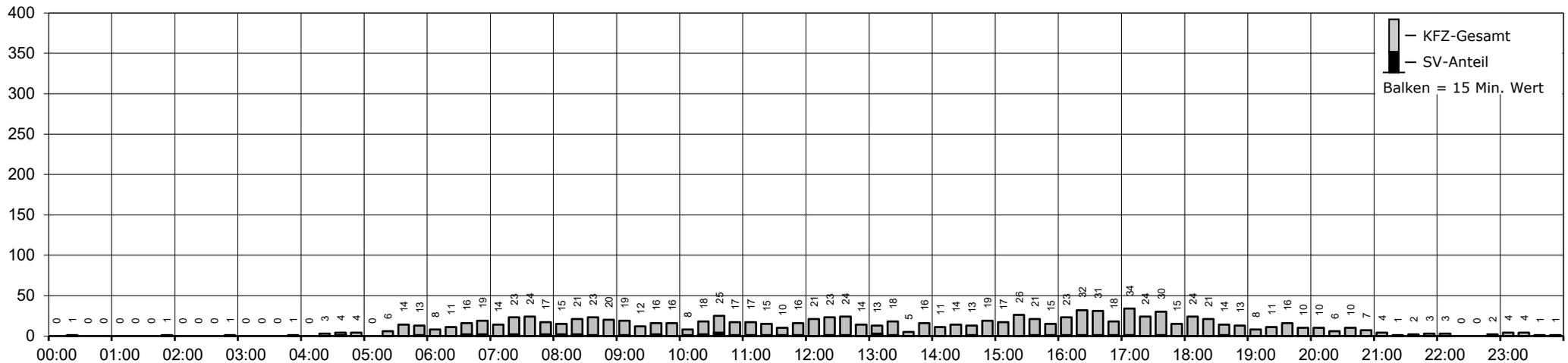


**QUERSCHNITT Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **4,18%**

SUMME	KFZ/24H :	1100
SUMME	SV/24H :	46

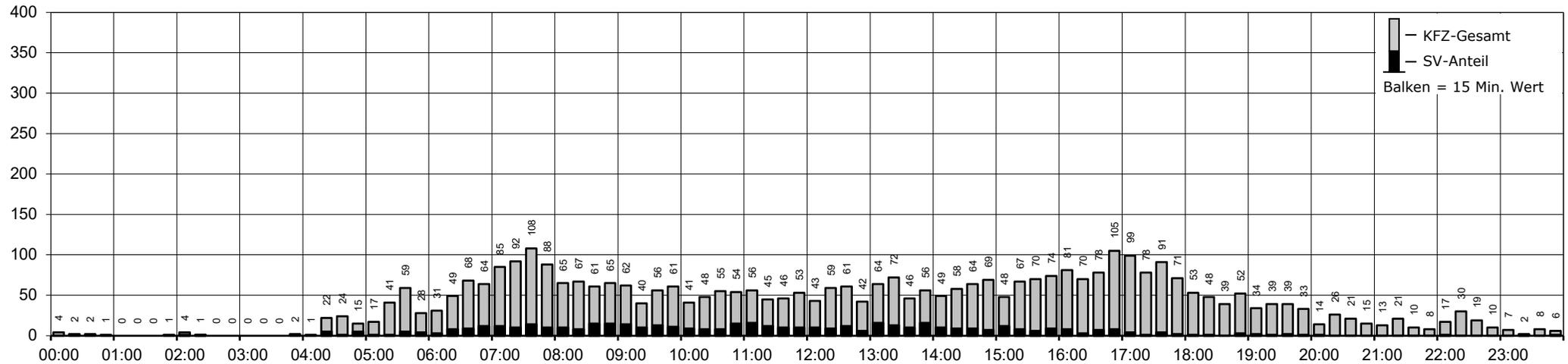
KFZ/15 MIN



**K 3 - B 465 / Rampe B 465 (Altbierlingen)**  
**Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Biberach**

SUMME	KFZ/24H :	3863
SUMME	SV/24H :	500

KFZ/15 MIN

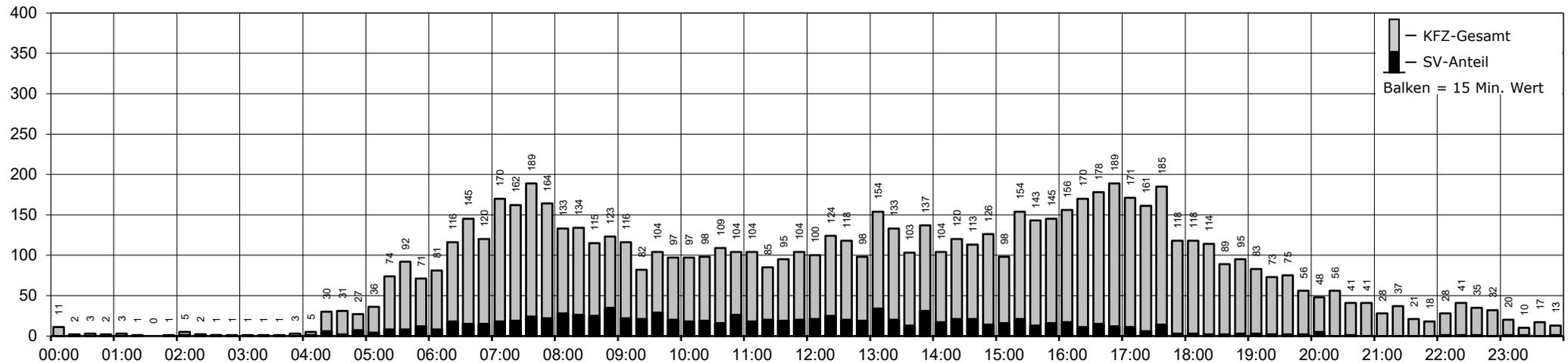


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Biberach**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **12,86%**

SUMME	KFZ/24H :	7738
SUMME	SV/24H :	995

KFZ/15 MIN

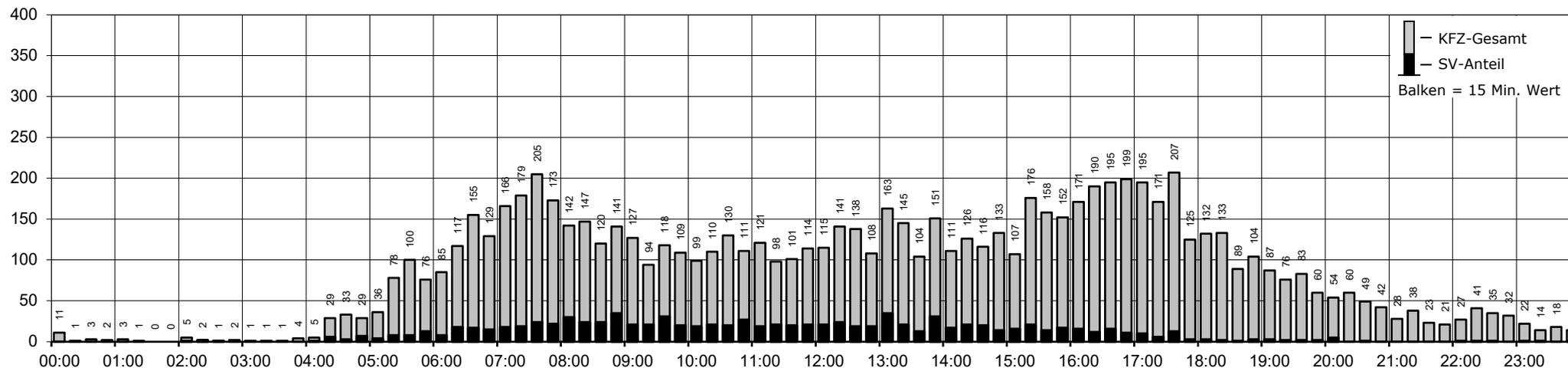


**K 3 - B 465 / Rampe B 465 (Altbierlingen)  
QUERSCHNITT B 465 / Ri. Ehingen**

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **12,02%**

SUMME	KFZ/24H :	8394
SUMME	SV/24H :	1009

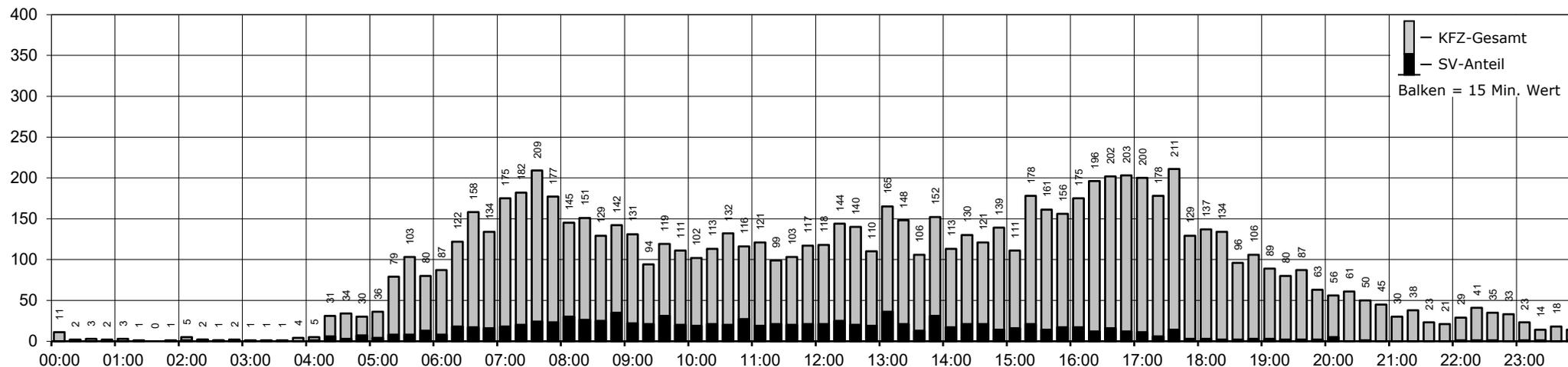


**GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR**

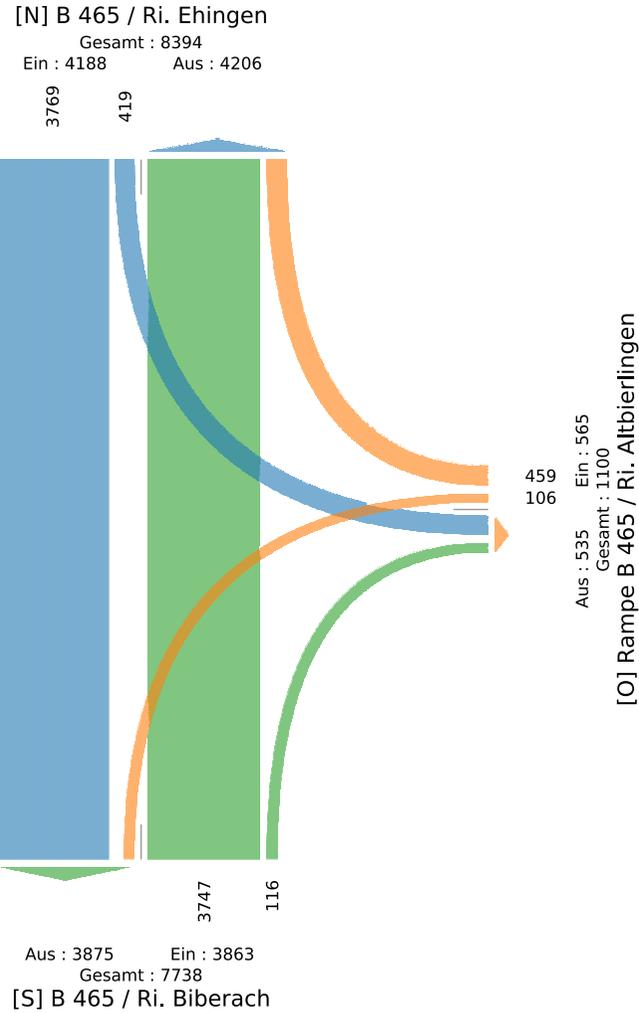
KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM GESAMTKNOTEN): **11,90%**

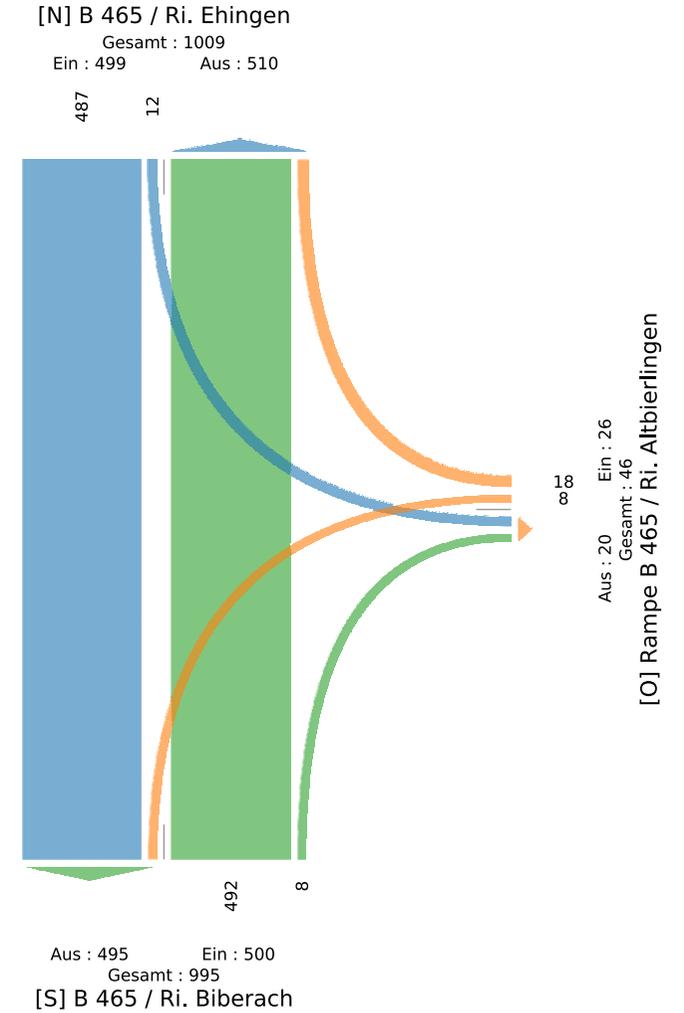
SUMME	KFZ/24H :	8616
SUMME	SV/24H :	1025



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



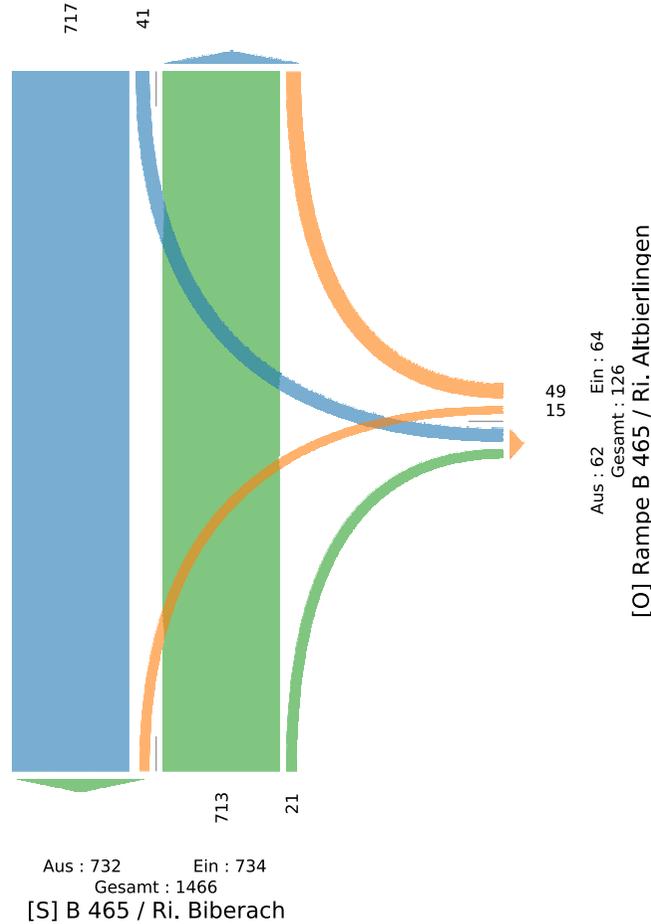
Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



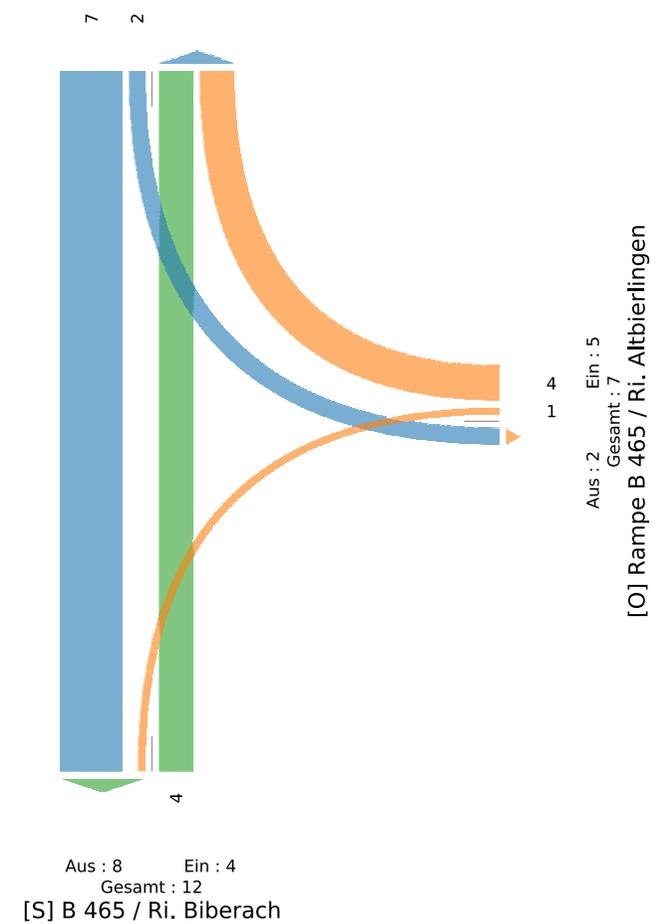
[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 1520  
 Ein : 758 Aus : 762



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



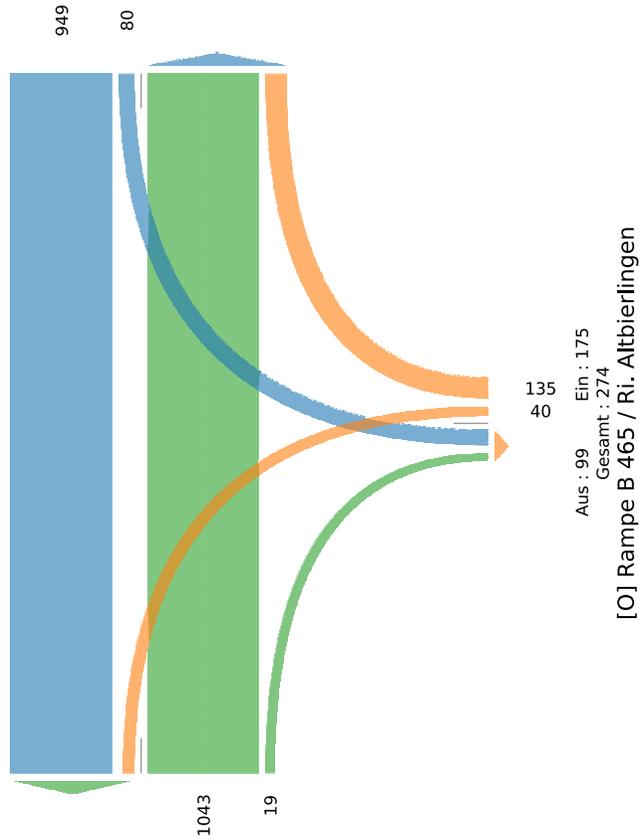
[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 17  
 Ein : 9 Aus : 8



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 2207  
 Ein : 1029 Aus : 1178



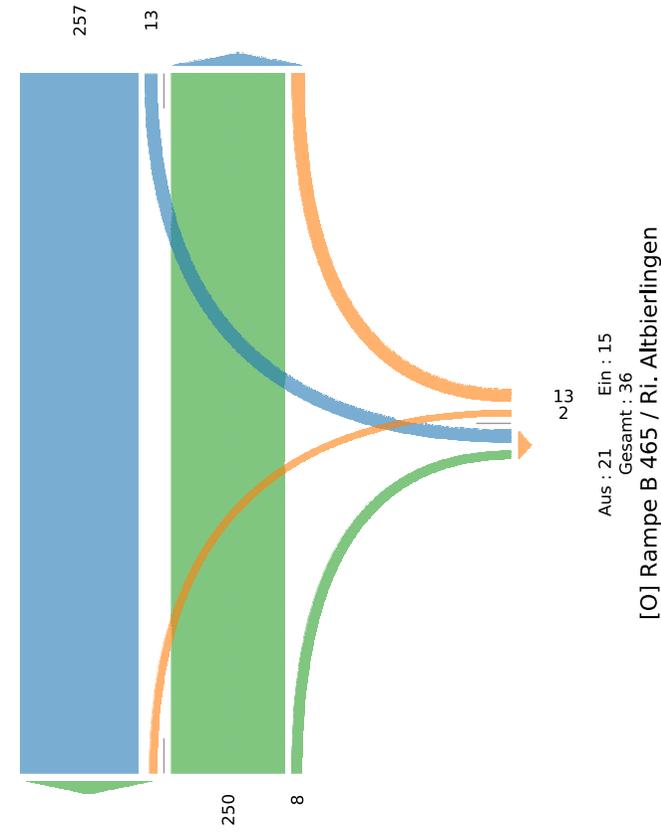
Aus : 989 Ein : 1062  
 Gesamt : 2051  
 [S] B 465 / Ri. Biberach

[O] Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 99 Ein : 175  
 Gesamt : 274

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 533  
 Ein : 270 Aus : 263



Aus : 259 Ein : 258  
 Gesamt : 517  
 [S] B 465 / Ri. Biberach

[O] Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 21 Ein : 15  
 Gesamt : 36

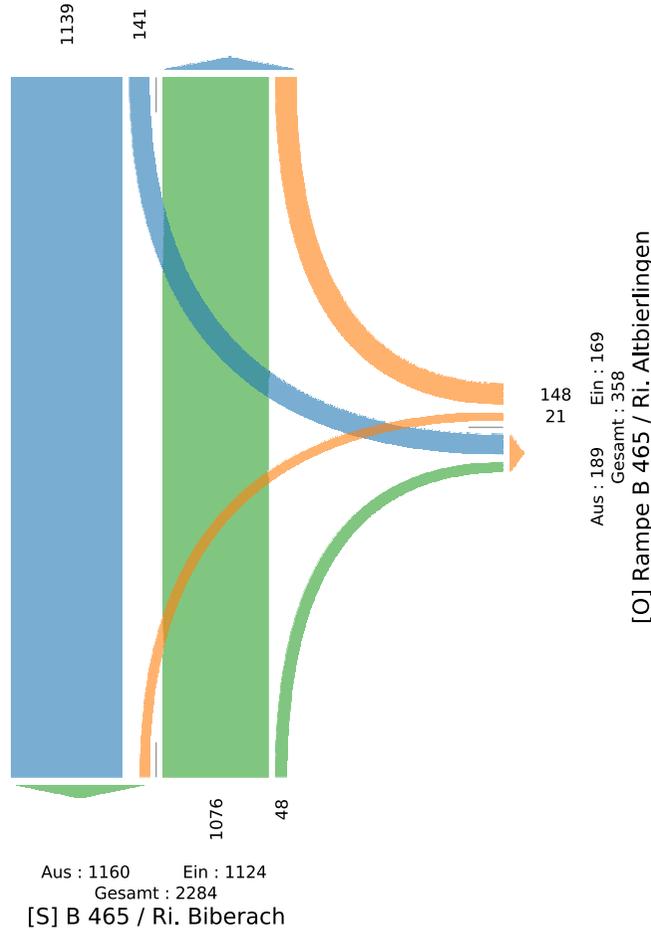
Morgenintervall



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



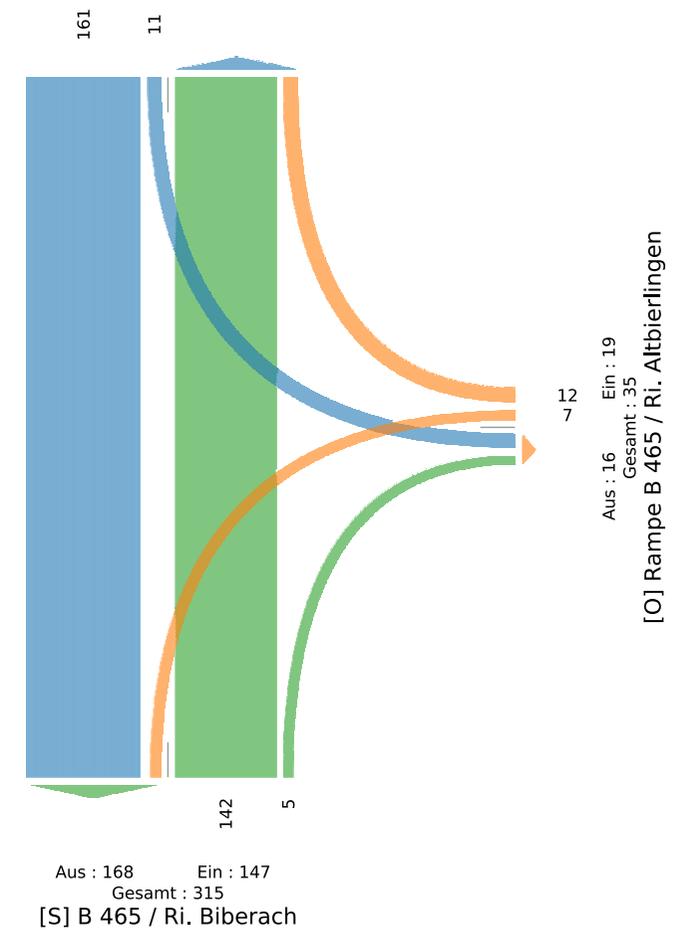
[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 2504  
 Ein : 1280 Aus : 1224



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 326  
 Ein : 172 Aus : 154



Abendintervall



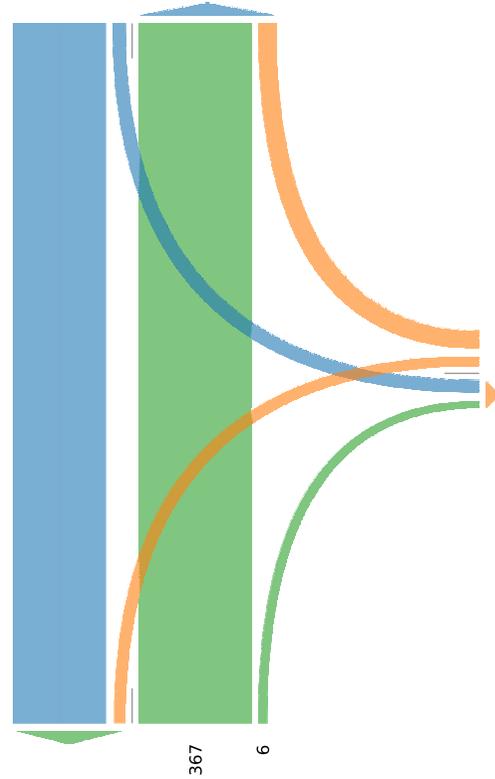
Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, morgens (07. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



[N] B 465 / Ri. Ehingen

Gesamt : 723  
 Ein : 318 Aus : 405

298 20



Aus : 312 Ein : 373  
 Gesamt : 685  
 [S] B 465 / Ri. Biberach

38 14  
 Aus : 26 Ein : 52  
 Gesamt : 78  
 [O] Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen

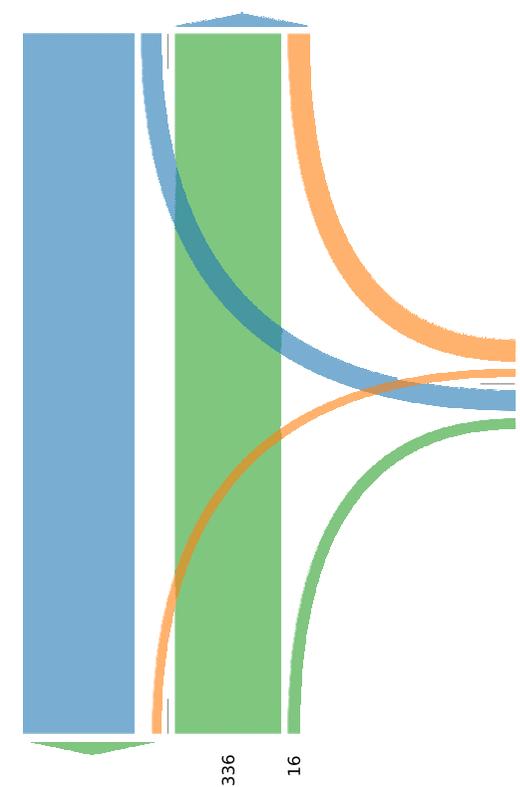
Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 3 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, abends (07. April 2022, 16:15 Uhr - 17:15 Uhr) -  
 Gesamtspitzenstunde  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942711, Standort: 48.250183, 9.745142, Seitennummer: K 3



[N] B 465 / Ri. Ehingen

Gesamt : 779  
 Ein : 394 Aus : 385

350 44



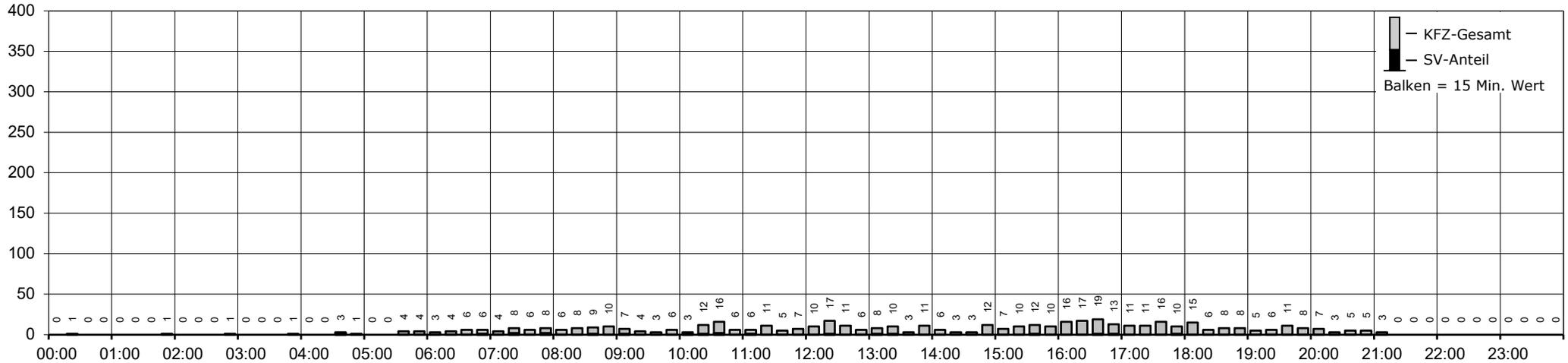
Aus : 356 Ein : 352  
 Gesamt : 708  
 [S] B 465 / Ri. Biberach

49 6  
 Aus : 60 Ein : 55  
 Gesamt : 115  
 [O] Rampe B 465 / Ri. Altbierlingen

**K 4 - Rampe B 465 / K 7353**  
**Verkehr aus Richtung Rampe B 465**

SUMME	KFZ/24H :	522
SUMME	SV/24H :	20

KFZ/15 MIN

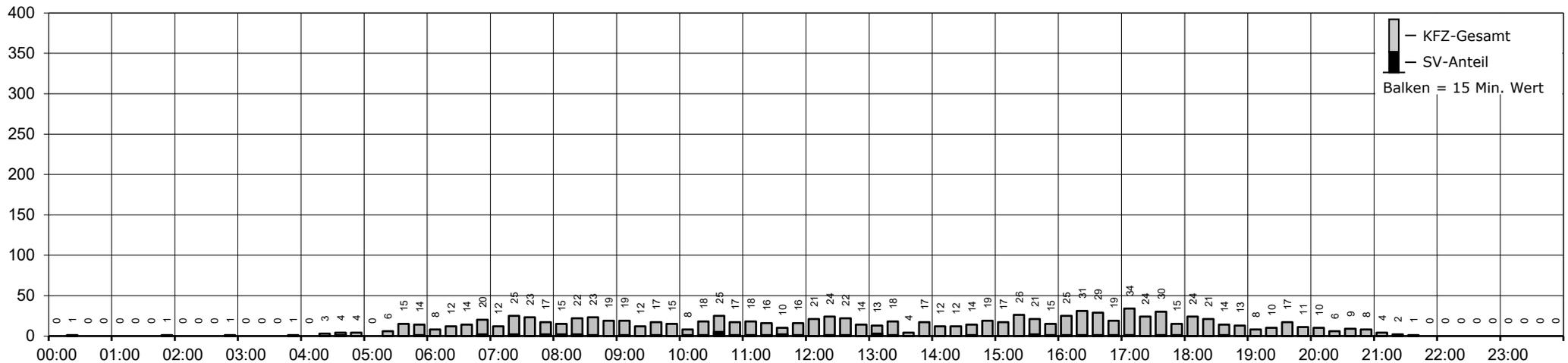


**QUERSCHNITT Rampe B 465**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **4,24%**

SUMME	KFZ/24H :	1085
SUMME	SV/24H :	46

KFZ/15 MIN

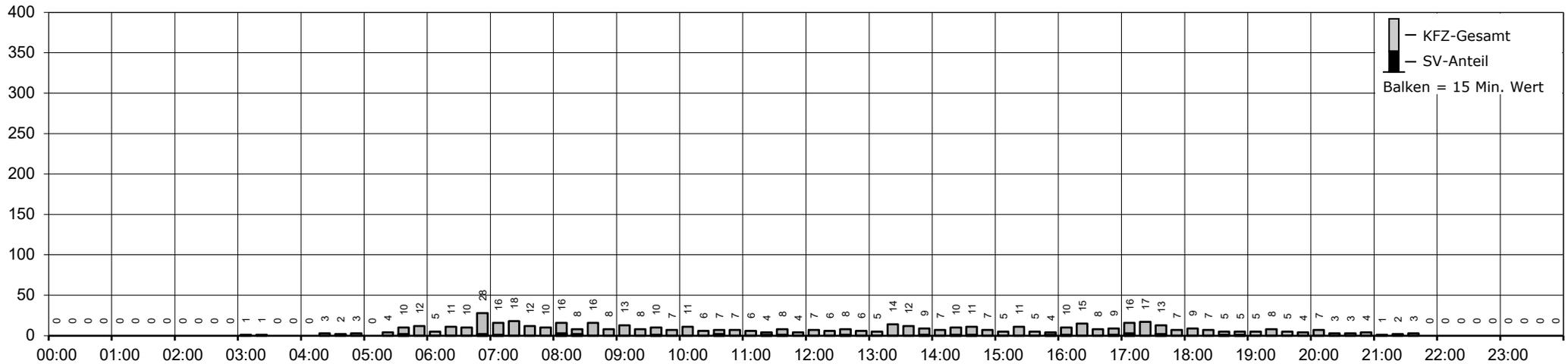


**K 4 - Rampe B 465 / K 7353**

**Verkehr aus Richtung K 7353 / Ri. Altbierlingen**

SUMME	KFZ/24H :	578
SUMME	SV/24H :	29

KFZ/15 MIN

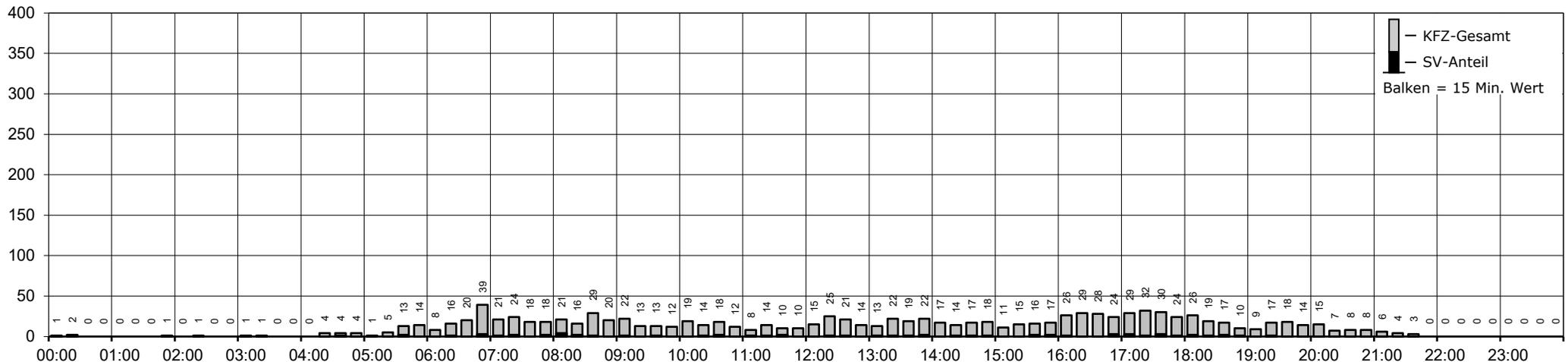


**QUERSCHNITT K 7353 / Ri. Altbierlingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **5,32%**

SUMME	KFZ/24H :	1146
SUMME	SV/24H :	61

KFZ/15 MIN

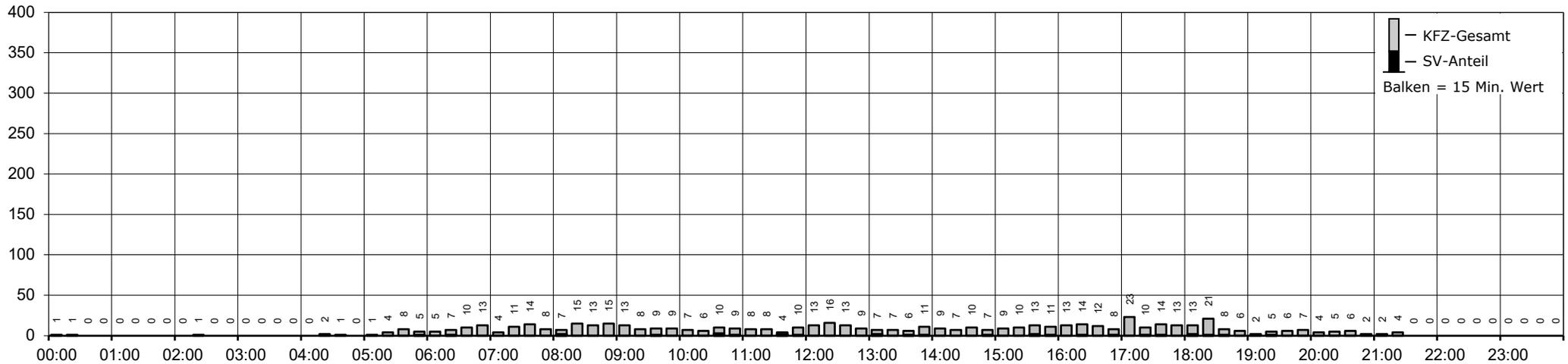


**K 4 - Rampe B 465 / K 7353**

**Verkehr aus Richtung K 7353 / Ri. Kirchbierlingen**

SUMME	KFZ/24H :	603
SUMME	SV/24H :	29

KFZ/15 MIN

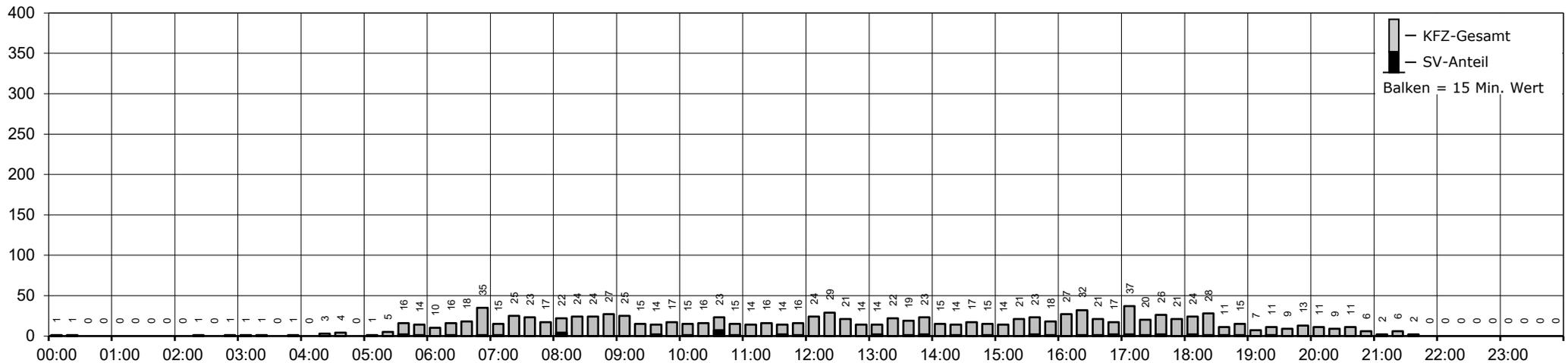


**QUERSCHNITT K 7353 / Ri. Kirchbierlingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **4,17%**

SUMME	KFZ/24H :	1175
SUMME	SV/24H :	49

KFZ/15 MIN

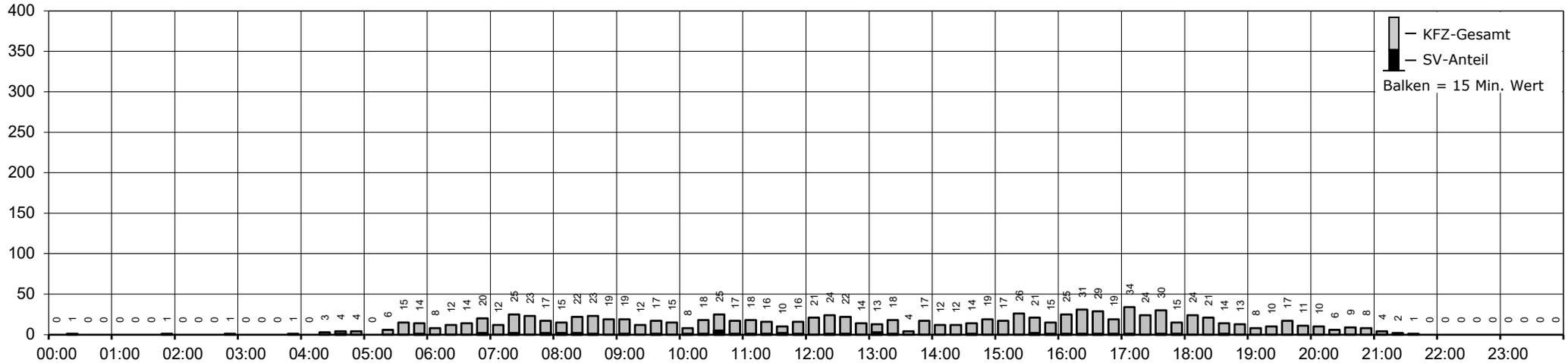


**K 4 - Rampe B 465 / K 7353**  
**QUERSCHNITT Rampe B 465**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT): **4,24%**

SUMME	KFZ/24H :	1085
SUMME	SV/24H :	46

KFZ/15 MIN

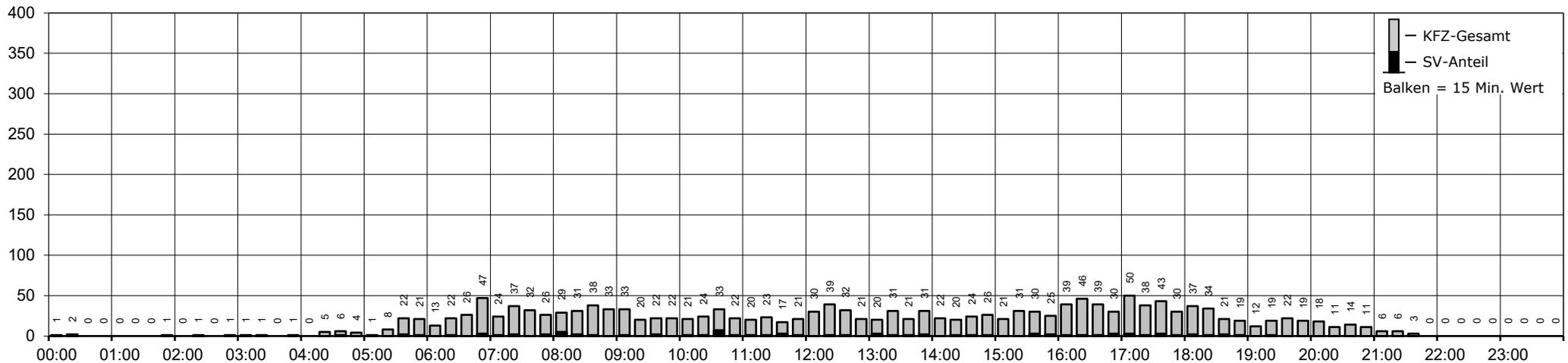


**GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
 (IM GESAMTKNOTEN): **4,58%**

SUMME	KFZ/24H :	1703
SUMME	SV/24H :	78

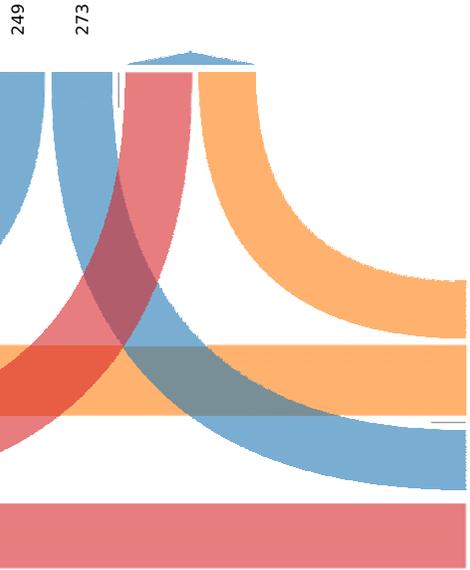
KFZ/15 MIN



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad, Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 1085  
 Ein : 522 Aus : 563



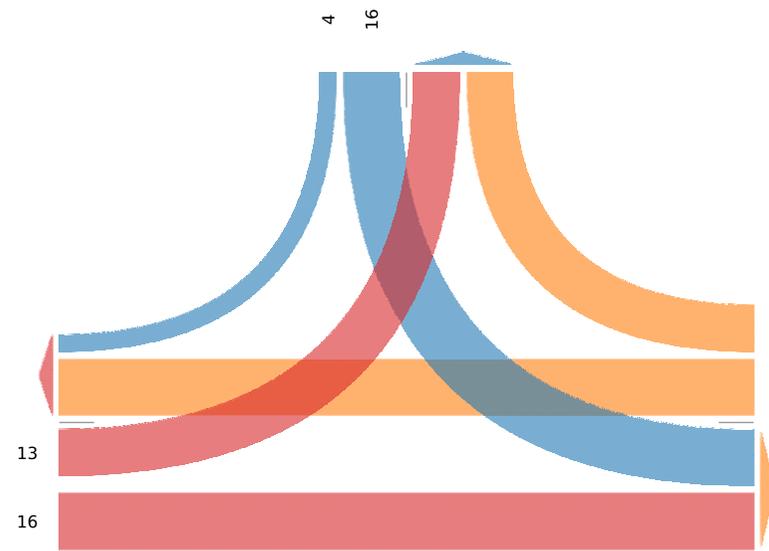
[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen  
 Gesamt : 1175  
 Ein : 603 Aus : 572

[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Gesamt : 1146  
 Ein : 578 Aus : 568

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 46  
 Ein : 20 Aus : 26



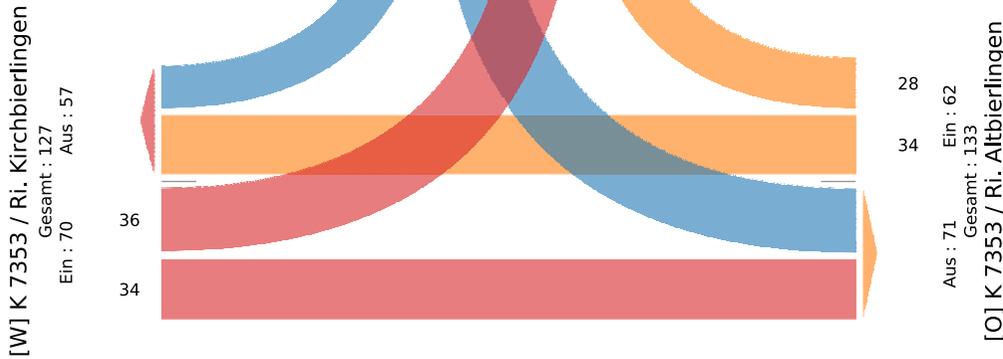
[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen  
 Gesamt : 49  
 Ein : 29 Aus : 20

[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Gesamt : 61  
 Ein : 29 Aus : 32

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



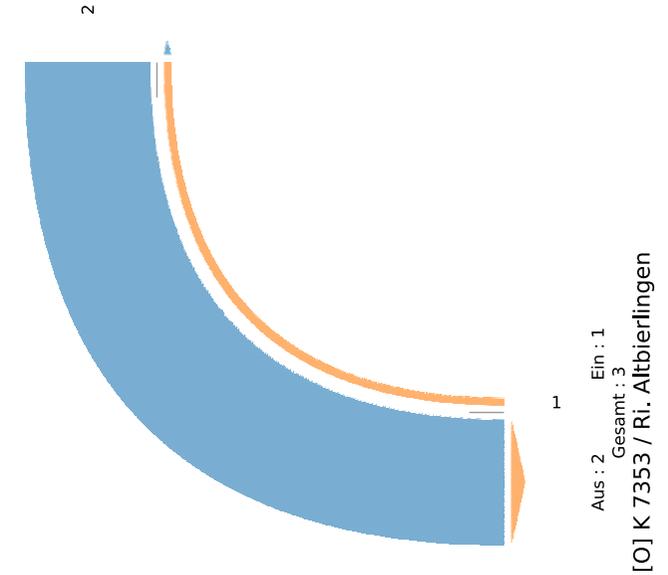
[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 124  
 Ein : 60 Aus : 64



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fahrräder auf der Straße  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 3  
 Ein : 2 Aus : 1



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Krad, Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4

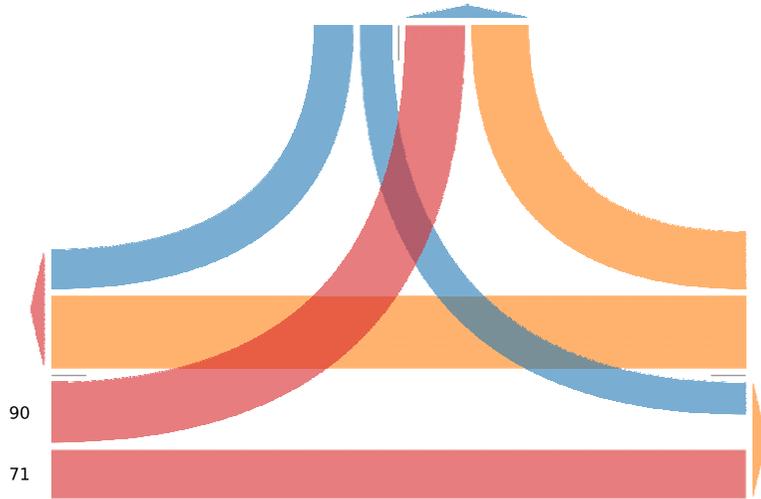


[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 273  
 Ein : 98 Aus : 175

55 43

[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen

Gesamt : 327  
 Ein : 161 Aus : 166



[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 114 Ein : 196  
 Gesamt : 310

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4

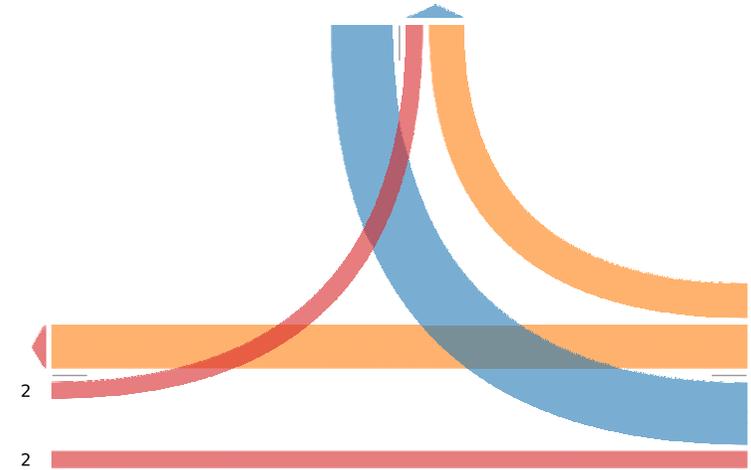


[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 13  
 Ein : 7 Aus : 6

7

[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen

Gesamt : 9  
 Ein : 4 Aus : 5



[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 9 Ein : 9  
 Gesamt : 18

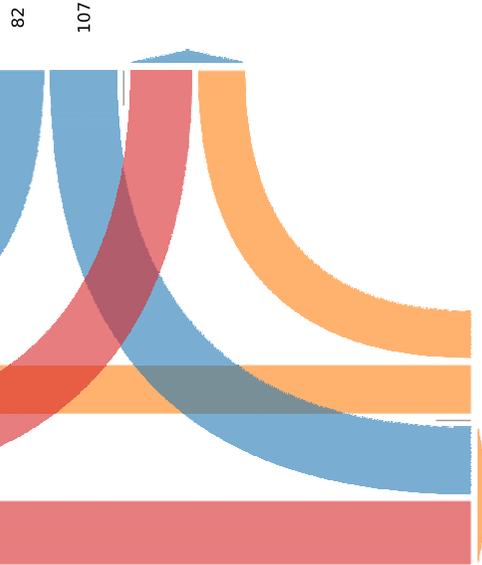
Morgenintervall



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 358  
 Ein : 189 Aus : 169



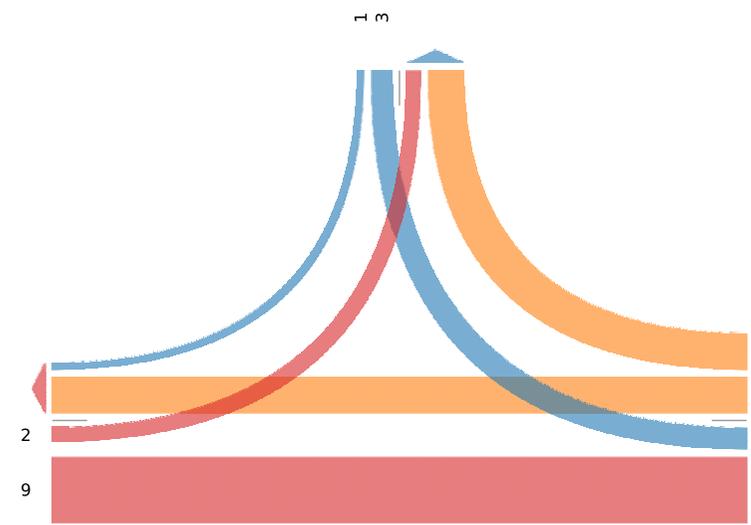
[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen  
 Gesamt : 355  
 Ein : 198 Aus : 157

[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 207 Ein : 146  
 Gesamt : 353

Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 11  
 Ein : 4 Aus : 7



[W] K 7353 / Ri. Kirchbierlingen  
 Gesamt : 17  
 Ein : 11 Aus : 6

[O] K 7353 / Ri. Altbierlingen  
 Aus : 12 Ein : 10  
 Gesamt : 22

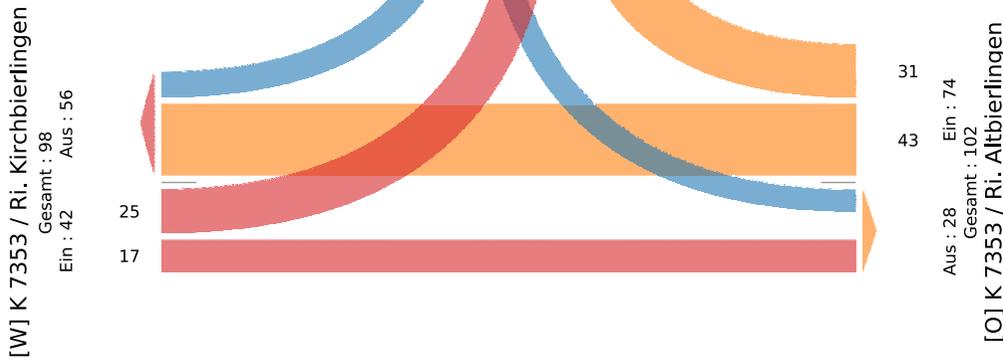
Abendintervall



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, morgens (07. April 2022, 06:45 Uhr - 07:45 Uhr)  
 Krad, Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



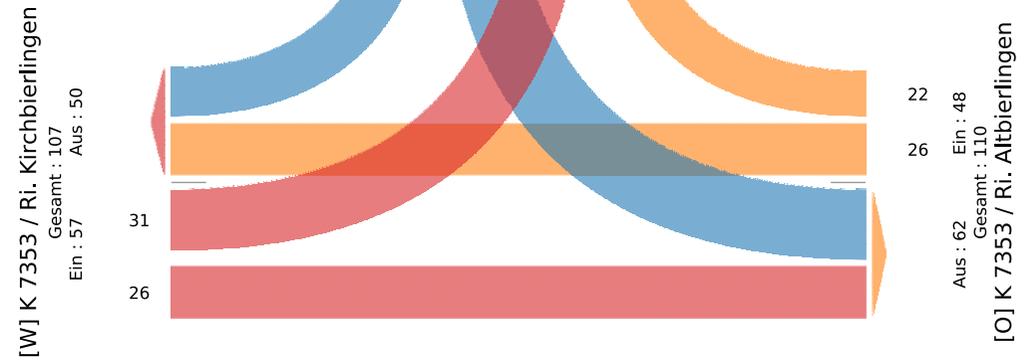
[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 80  
 Ein : 24 Aus : 56



Ehingen-D. - Berg 07-04-2022 - #9100 - K 4 - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, abends (07. April 2022, 16:15 Uhr - 17:15 Uhr) -  
 Gesamtspitzenstunde  
 Krad, Lkw mit Anhänger, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942712, Standort: 48.249822, 9.747036, Seitennummer: K 4



[N] Rampe B 465  
 Gesamt : 113  
 Ein : 60 Aus : 53

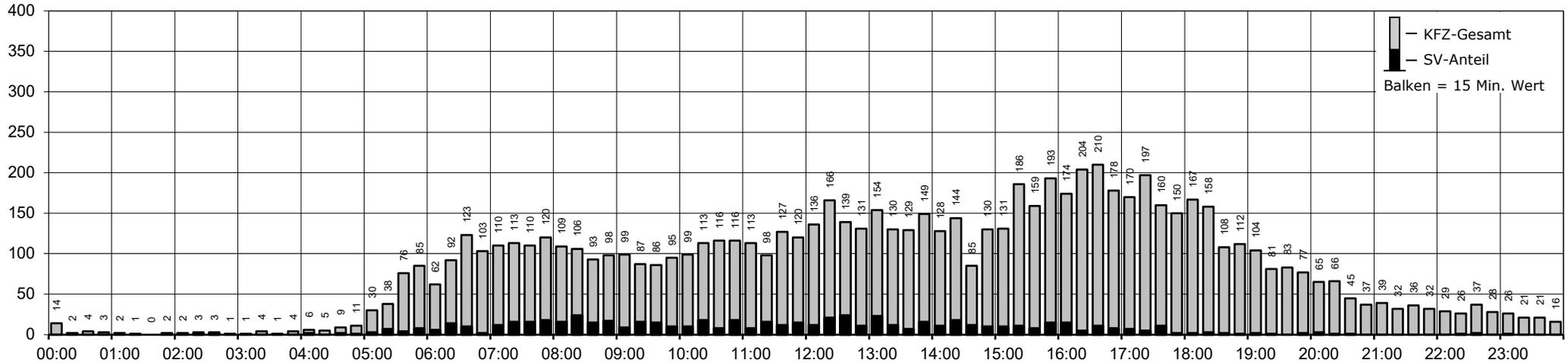


**TZ 1 - B 465 / L 255**

**Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Ehingen**

SUMME	KFZ/24H :	7994
SUMME	SV/24H :	657

KFZ/15 MIN

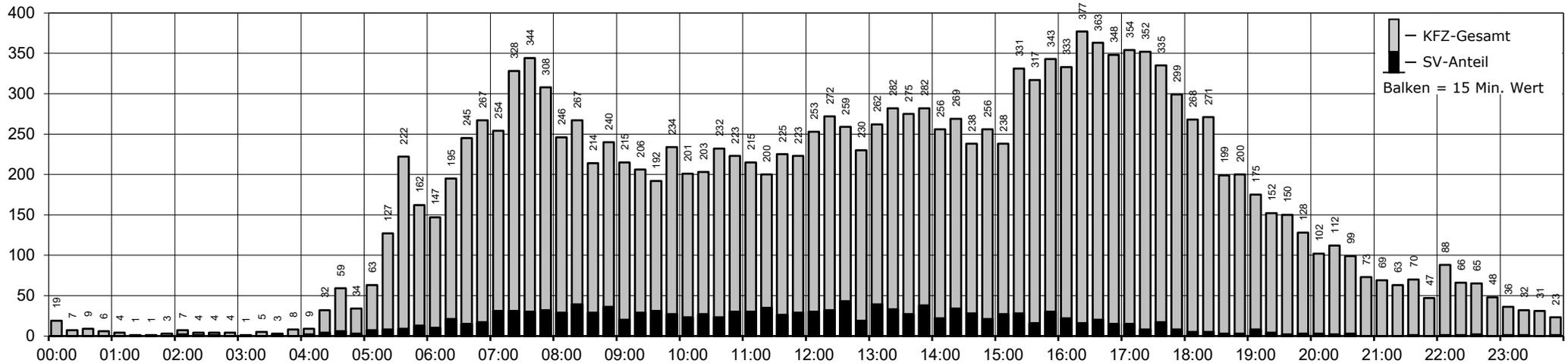


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Ehingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **8,34%**

SUMME	KFZ/24H :	16109
SUMME	SV/24H :	1344

KFZ/15 MIN

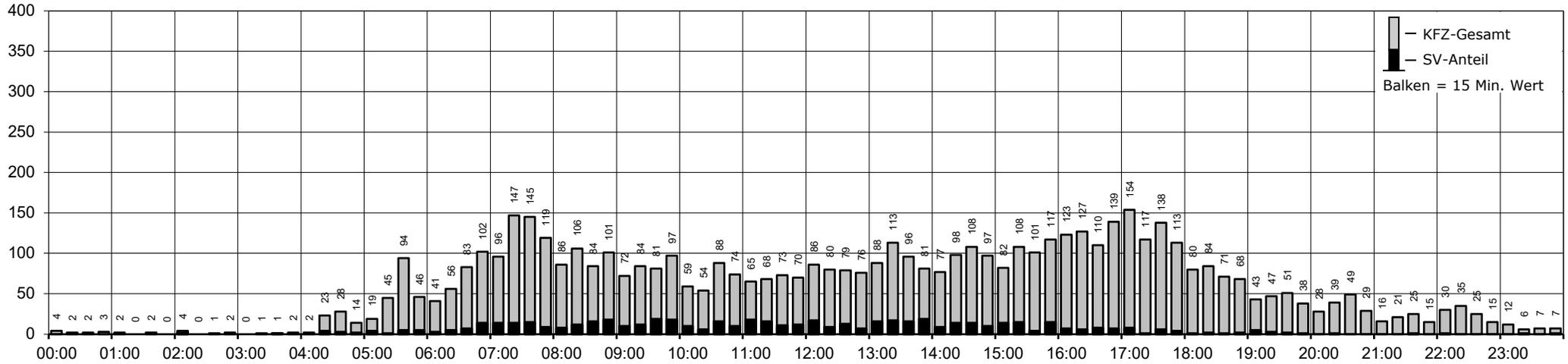


**TZ 1 - B 465 / L 255**

**Verkehr aus Richtung B 465 / Ri. Berg**

SUMME	KFZ/24H :	5697
SUMME	SV/24H :	598

KFZ/15 MIN

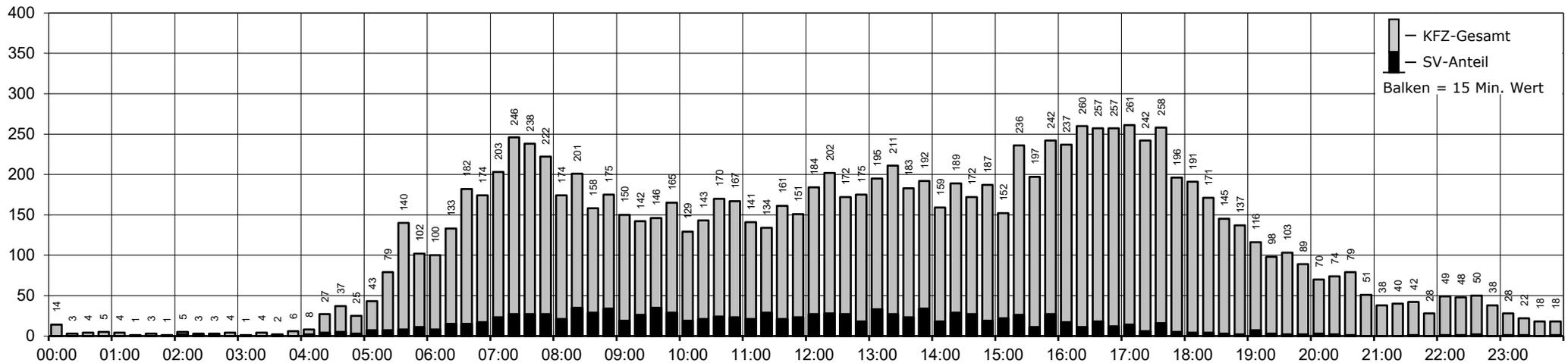


**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Berg**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **10,24%**

SUMME	KFZ/24H :	11288
SUMME	SV/24H :	1156

KFZ/15 MIN

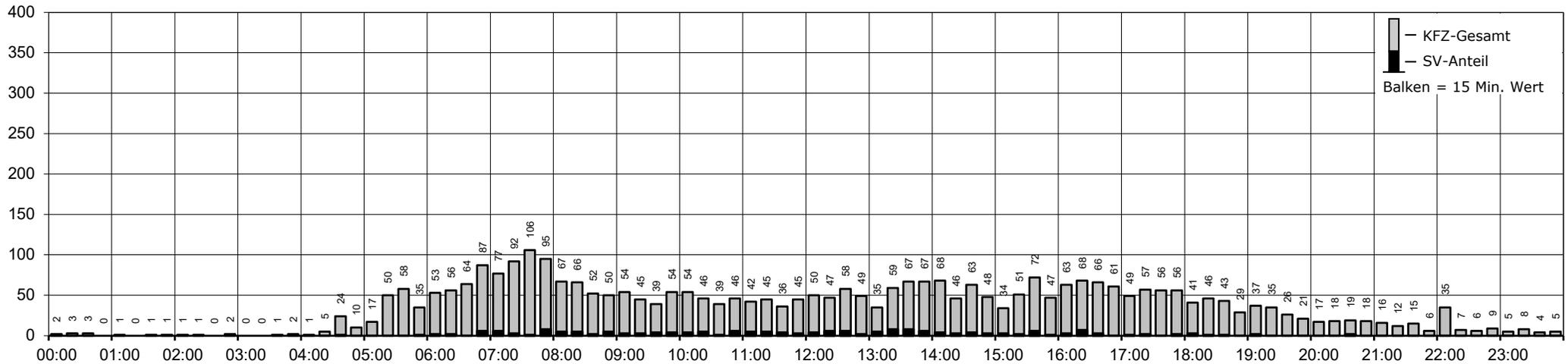


**TZ 1 - B 465 / L 255**

**Verkehr aus Richtung L 255 / Ri. Dettingen**

SUMME	KFZ/24H :	3443
SUMME	SV/24H :	192

KFZ/15 MIN

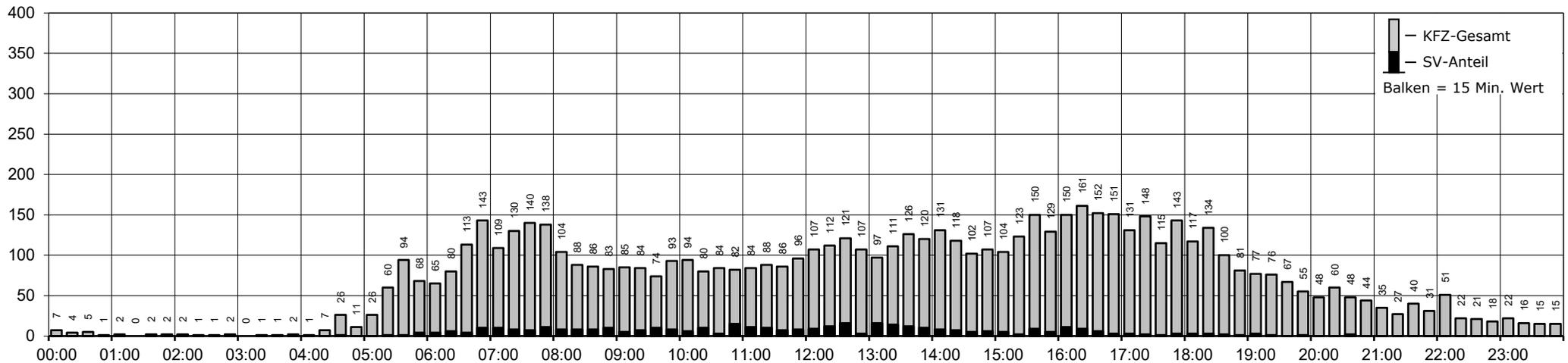


**QUERSCHNITT L 255 / Ri. Dettingen**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **5,73%**

SUMME	KFZ/24H :	6871
SUMME	SV/24H :	394

KFZ/15 MIN



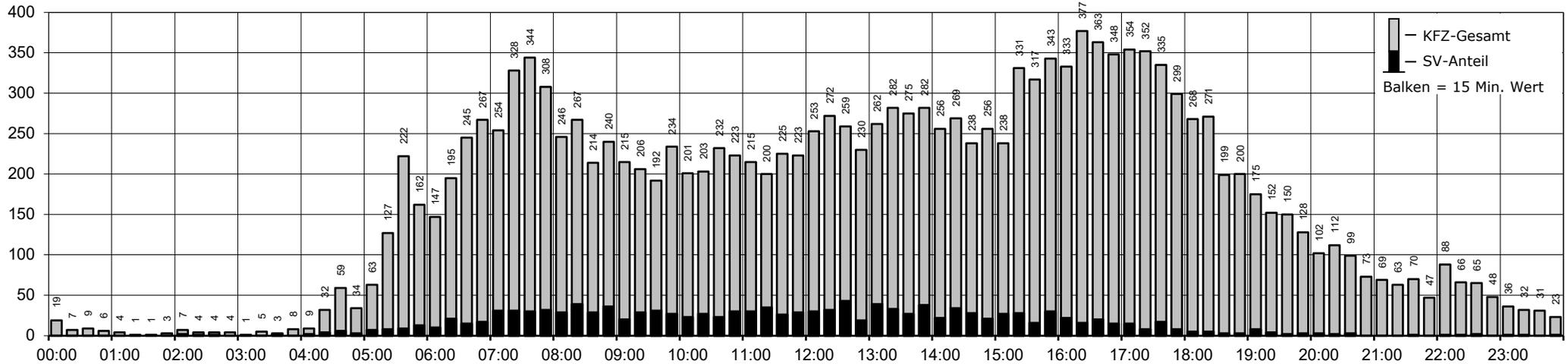
**TZ 1 - B 465 / L 255**

**QUERSCHNITT B 465 / Ri. Ehingen**

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **8,34%**

SUMME	KFZ/24H :	16109
SUMME	SV/24H :	1344

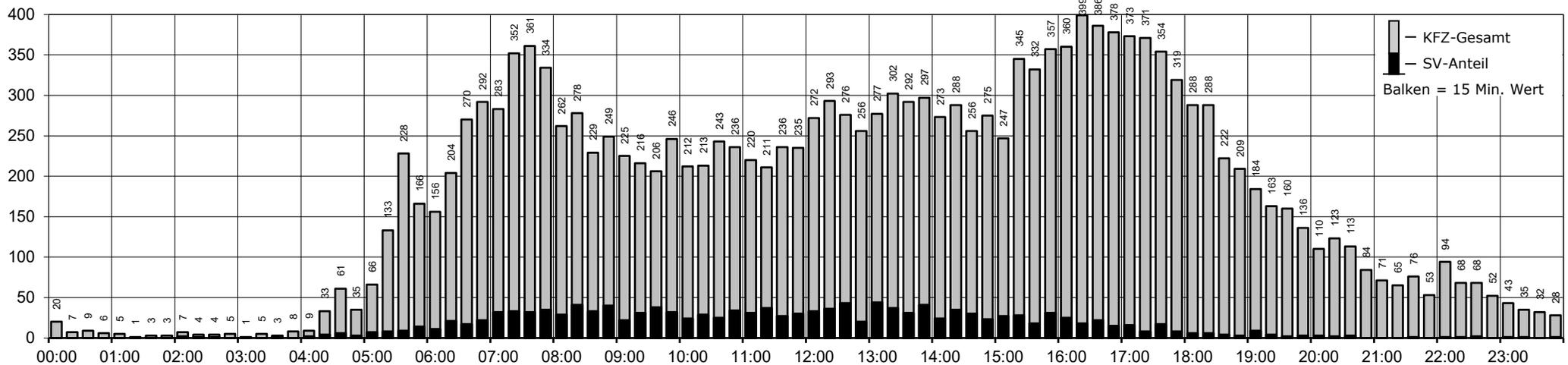


**GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR**

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)  
(IM GESAMTKNOTEN): **8,45%**

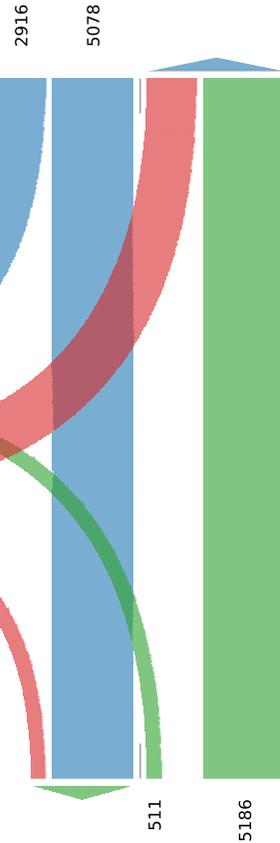
SUMME	KFZ/24H :	17134
SUMME	SV/24H :	1447



Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 16109  
 Ein : 7994 Aus : 8115



[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 6871  
 Ein : 3443 Aus : 3428

1  
 2929  
 513

Aus : 5591 Ein : 5697  
 Gesamt : 11288  
 [S] B 465 / Ri. Berg

Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 1344  
 Ein : 657 Aus : 687



[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 394  
 Ein : 192 Aus : 202

141  
 51

Aus : 558 Ein : 598  
 Gesamt : 1156  
 [S] B 465 / Ri. Berg



Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Busse  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 2165  
 Ein : 1050 Aus : 1115



Aus : 838 Ein : 925  
 Gesamt : 1763  
 [S] B 465 / Ri. Berg

[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 778  
 Ein : 378 Aus : 400

287  
 91

303

747

97

828

Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fahrräder auf der Straße  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 6  
 Ein : 6 Aus : 0

[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 6  
 Ein : 0 Aus : 6

6

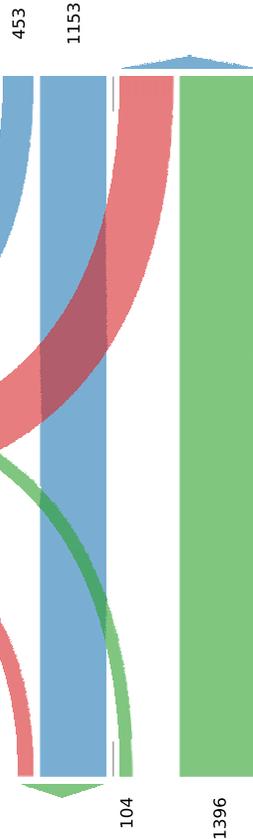


Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen

Gesamt : 3902  
 Ein : 1606 Aus : 2296



[W] L 255 / Ri. Dettingen

Gesamt : 1615  
 Ein : 1057 Aus : 558

1  
 900  
 156

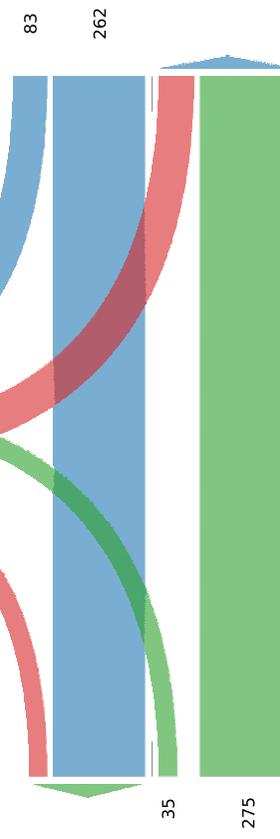
Aus : 1309 Ein : 1500  
 Gesamt : 2809  
 [S] B 465 / Ri. Berg

Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 06:00 Uhr - 10 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen

Gesamt : 706  
 Ein : 345 Aus : 361



[W] L 255 / Ri. Dettingen

Gesamt : 237  
 Ein : 119 Aus : 118

86  
 33

Aus : 295 Ein : 310  
 Gesamt : 605  
 [S] B 465 / Ri. Berg

Morgenintervall



Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 4928  
 Ein : 2657 Aus : 2271



Aus : 1707 Ein : 1732  
 Gesamt : 3439  
 [S] B 465 / Ri. Berg

[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 2089  
 Ein : 839 Aus : 1250

718  
 121

Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 07. April 2022, 15:00 Uhr - 19 Uhr  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



[N] B 465 / Ri. Ehingen  
 Gesamt : 238  
 Ein : 116 Aus : 122



Aus : 97 Ein : 101  
 Gesamt : 198  
 [S] B 465 / Ri. Berg

[W] L 255 / Ri. Dettingen  
 Gesamt : 68  
 Ein : 35 Aus : 33

26  
 9

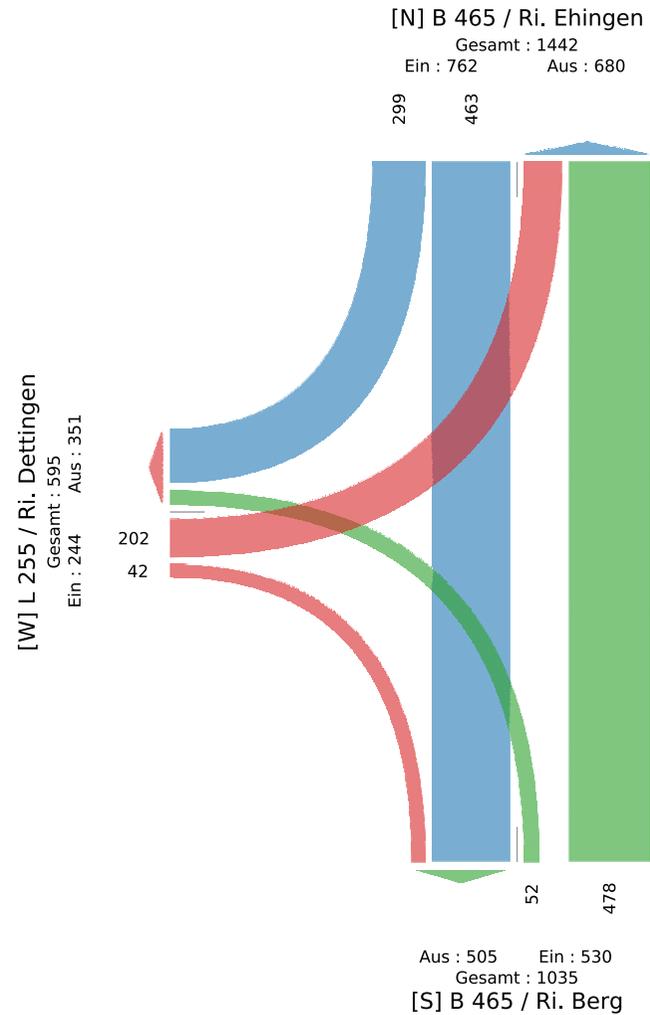
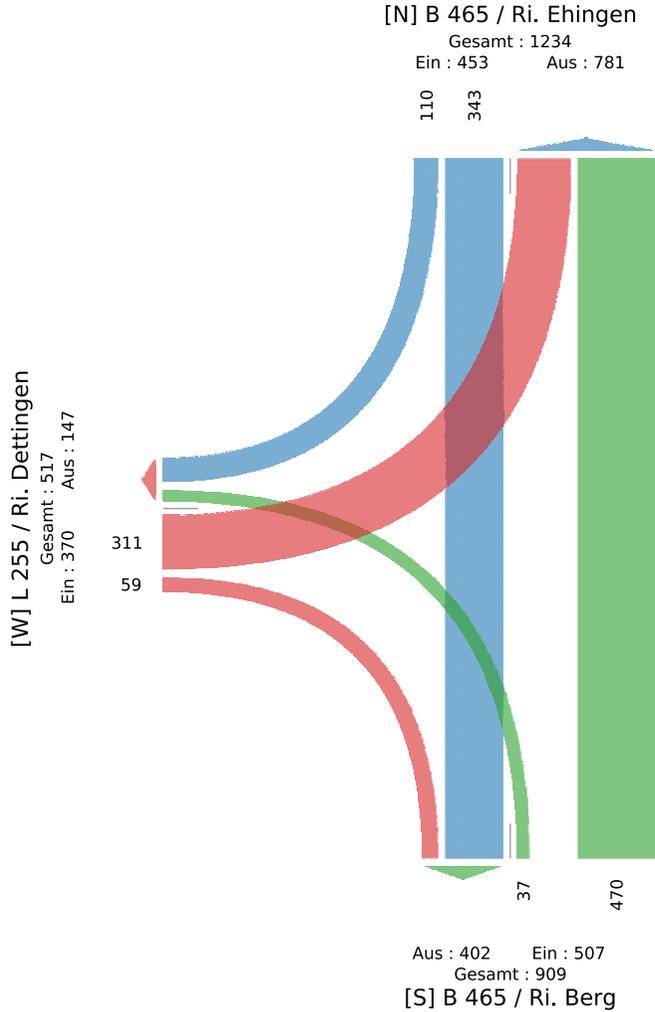
Abendintervall



Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, morgens (07. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



Ehingen-D. - Dettingen 07-04-2022 - #9100 - ... - Knotenpunkt(e)  
 Do. 7 April 2022  
 Spitzenstunde, abends (07. April 2022, 16:15 Uhr - 17:15 Uhr) -  
 Gesamtspitzenstunde  
 Krad, Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 942699, Standort: 48.266887, 9.728859, Seitennummer: TZ 1



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - Q 1 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Richtungen  
 ID: 975652, Standort: 48.264201, 9.736416, Seitennummer: Q 1



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - Q 1 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 975652, Standort: 48.264201, 9.736416, Seitennummer: Q 1



Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 2 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Pkw  
 Alle Richtungen  
 ID: 975630, Standort: 48.251646, 9.753982, Seitennummer: Q 2

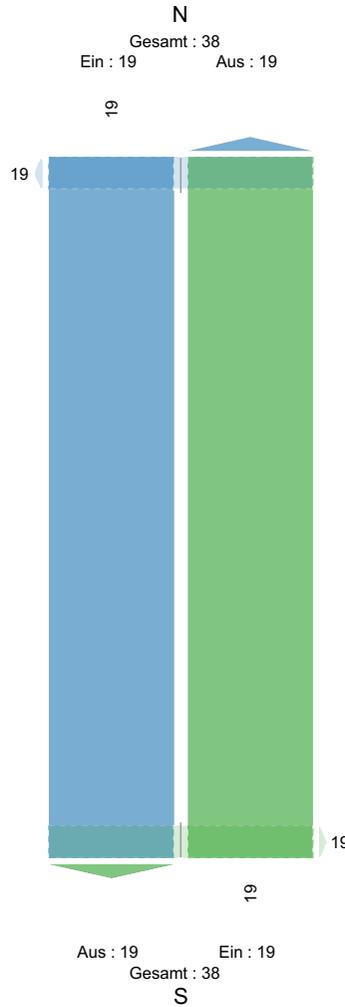
PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 2 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 975630, Standort: 48.251646, 9.753982, Seitennummer: Q 2

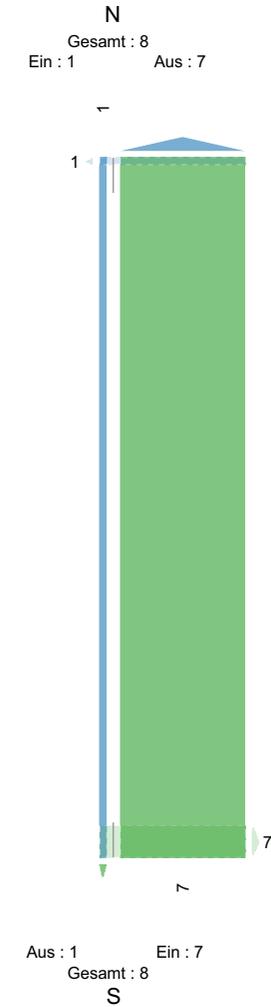
PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 2 - ... - Fußgänger- und  
 Fahrräder  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fahrräder auf Überweg, Fahrräder auf der Straße, Fahrräder auf Überweg  
 Alle Richtungen  
 ID: 975639, Standort: 48.251596, 9.753463, Seitennummer: Q 2 - FG



Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 2 - ... - Fußgänger- und  
 Fahrräder  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Fußgänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 975639, Standort: 48.251596, 9.753463, Seitennummer: Q 2 - FG



Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 3 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Richtungen  
 ID: 975636, Standort: 48.241271, 9.767391, Seitennummer: Q 3

PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - BF - 19-07-2022 - #9101 - Q 3 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 19 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 975636, Standort: 48.241271, 9.767391, Seitennummer: Q 3

PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Ehingen-D. - BF - 28-06-2022 - #9101 - Q 4 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 28 Juni 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Richtungen  
 ID: 969393, Standort: 48.234275, 9.706988, Seitennummer: Q 4

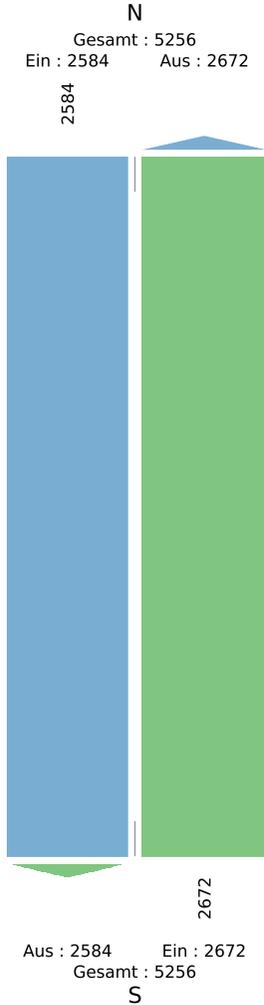
PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

Ehingen-D. - BF - 28-06-2022 - #9101 - Q 4 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 28 Juni 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 969393, Standort: 48.234275, 9.706988, Seitennummer: Q 4

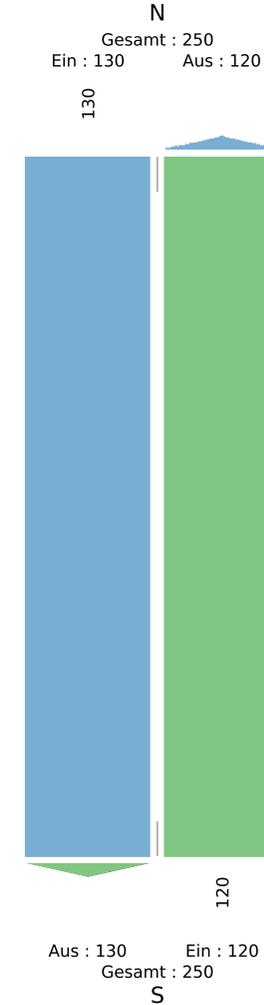
PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR  
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH  
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE



Ehingen-D. - BF - 28-06-2022 - #9101 - Q 5 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 28 Juni 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Richtungen  
 ID: 969398, Standort: 48.257363, 9.717402, Seitennummer: Q 5



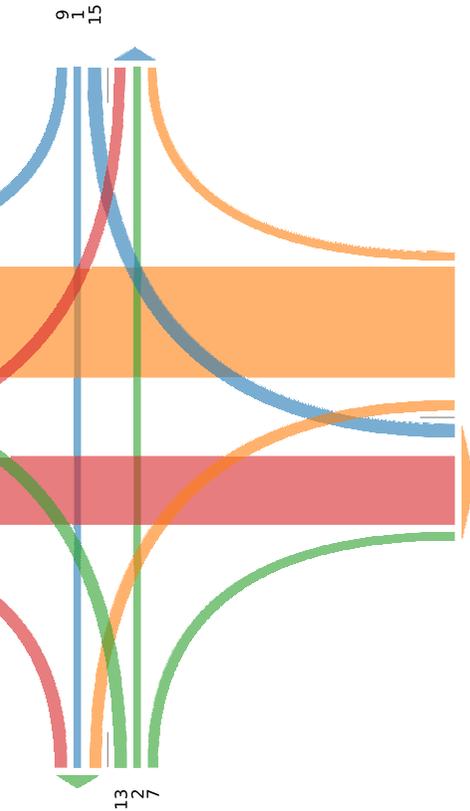
Ehingen-D. - BF - 28-06-2022 - #9101 - Q 5 - Querschnittstudie (ATR)  
 Di. 28 Juni 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Richtungen  
 ID: 969398, Standort: 48.257363, 9.717402, Seitennummer: Q 5



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - K 1 f... - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (06-10 Uhr)  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975675, Standort: 48.26412, 9.736223, Seitennummer: K 1



[N] Auf der Darre  
 Gesamt : 41  
 Ein : 25 Aus : 16



Aus : 25 Ein : 22  
 Gesamt : 47  
 [S] Schützenstr.

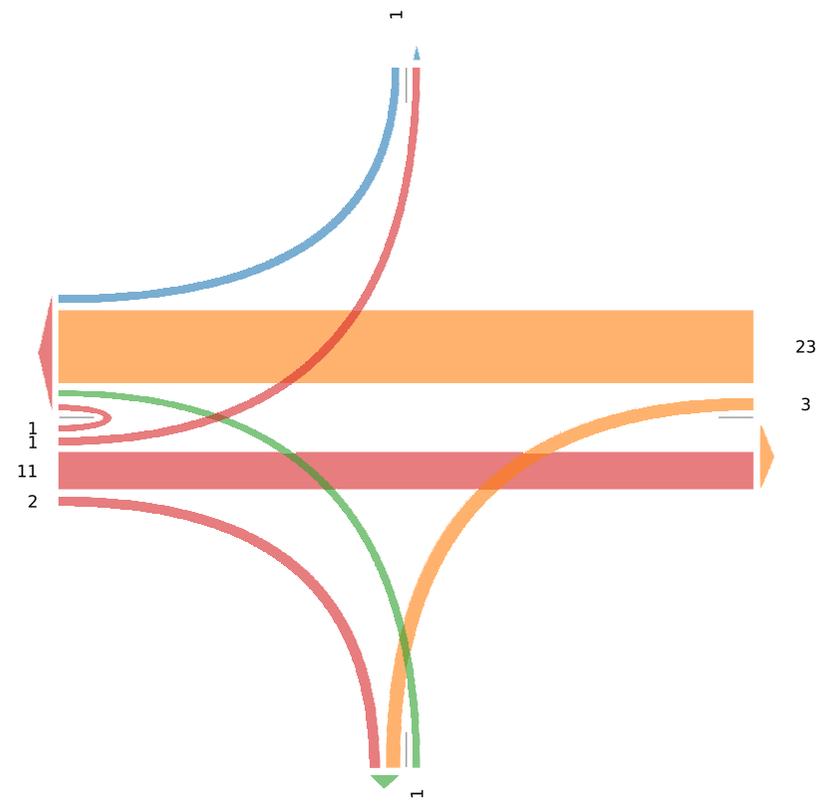
[W] K 7355 - Brauhausstr. / Ri. Brauerei  
 Gesamt : 435  
 Ein : 169 Aus : 266

Aus : 166 Ein : 257  
 Gesamt : 423  
 [O] K 7355/ Ri. Nasgenstadt

Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - K 1 f... - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (06-10 Uhr)  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975675, Standort: 48.26412, 9.736223, Seitennummer: K 1



[N] Auf der Darre  
 Gesamt : 2  
 Ein : 1 Aus : 1



Aus : 5 Ein : 1  
 Gesamt : 6  
 [S] Schützenstr.

[W] K 7355 - Brauhausstr. / Ri. Brauerei  
 Gesamt : 41  
 Ein : 15 Aus : 26

Aus : 11 Ein : 26  
 Gesamt : 37  
 [O] K 7355/ Ri. Nasgenstadt



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - K 1 s... - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (15-19 Uhr)  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975683, Standort: 48.26412, 9.736223, Seitennummer: K 1

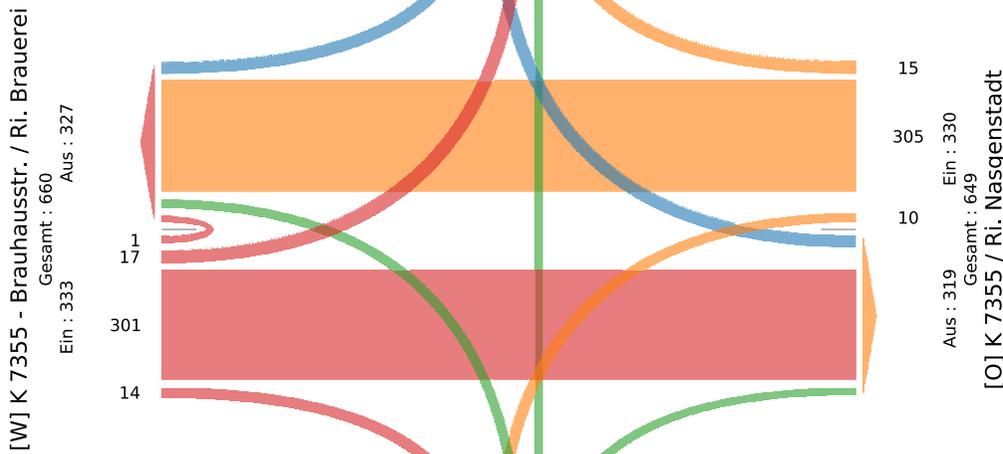


Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - K 1 s... - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (15-19 Uhr)  
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975683, Standort: 48.26412, 9.736223, Seitennummer: K 1

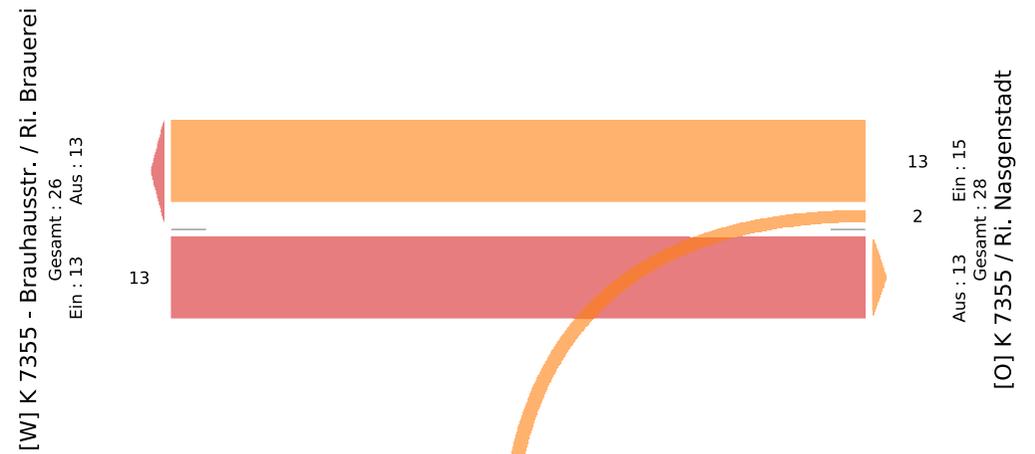


[N] Auf der Darre  
 Gesamt : 60  
 Ein : 25 Aus : 35

12  
13



Aus : 24 Ein : 17  
 Gesamt : 41  
 [S] Schützenstr.



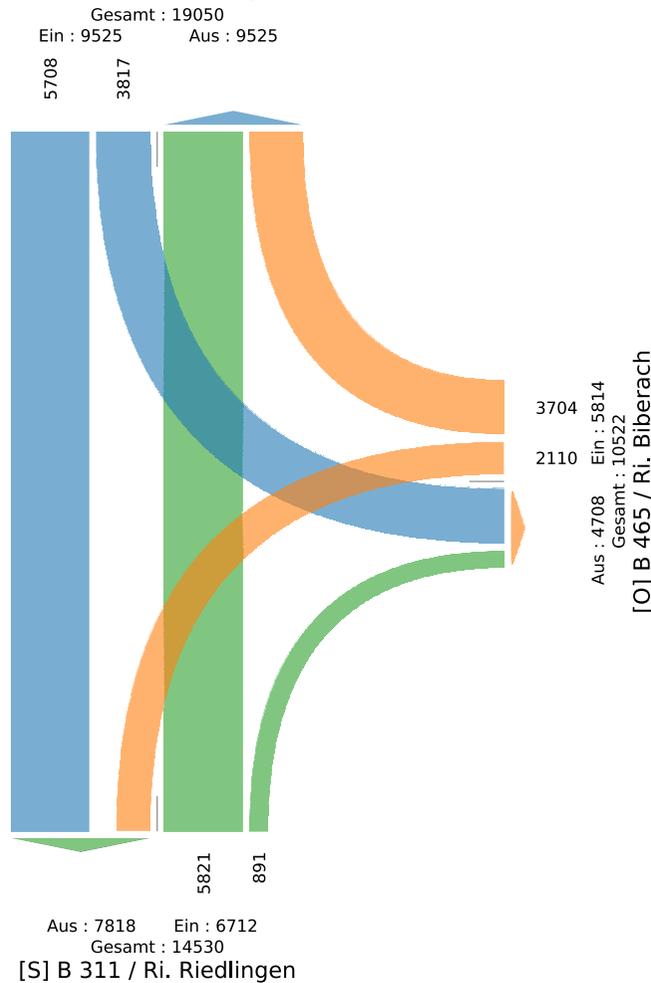
Aus : 2 Ein : 0  
 Gesamt : 2  
 [S] Schützenstr.



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Lkw mit Anhänger, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975702, Standort: 48.284409, 9.714526, Seitennummer: TZ 1



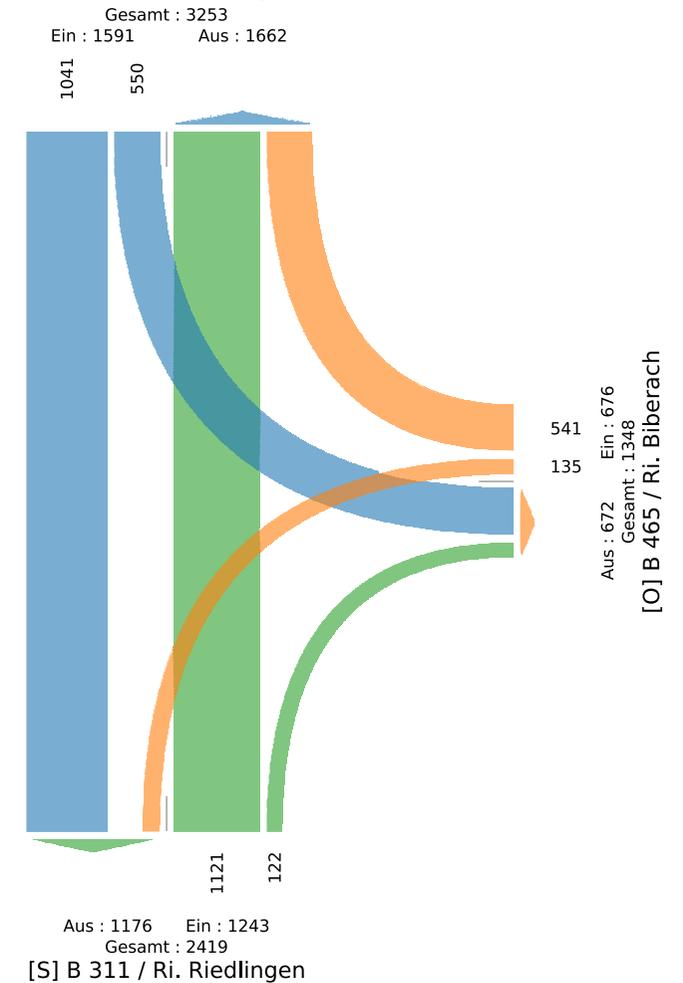
[N] B 311 - B 465 / Ri. Münsingen bzw. Ulm



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975702, Standort: 48.284409, 9.714526, Seitennummer: TZ 1



[N] B 311 - B 465 / Ri. Münsingen bzw. Ulm



Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - TZ 2 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975717, Standort: 48.283491, 9.715831, Seitennummer: TZ 2



[N] Alamannenstr.

Gesamt : 7251  
 Ein : 3369 Aus : 3882

408  
325  
2636

[W] B 465 / Ri. B 311  
 Gesamt : 10509  
 Ein : 4678 Aus : 5831

160  
4289  
228



Aus : 1034 Ein : 2427  
 Gesamt : 3461

[S] Riedlinger Str.

3151  
5168  
480

Aus : 8526 Ein : 8799  
 Gesamt : 17325  
 [O] B 465 / Ri. Biberach

Ehingen-D. - BF - 26-07-2022 - #9101 - TZ 2 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 26 Juli 2022  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 975717, Standort: 48.283491, 9.715831, Seitennummer: TZ 2



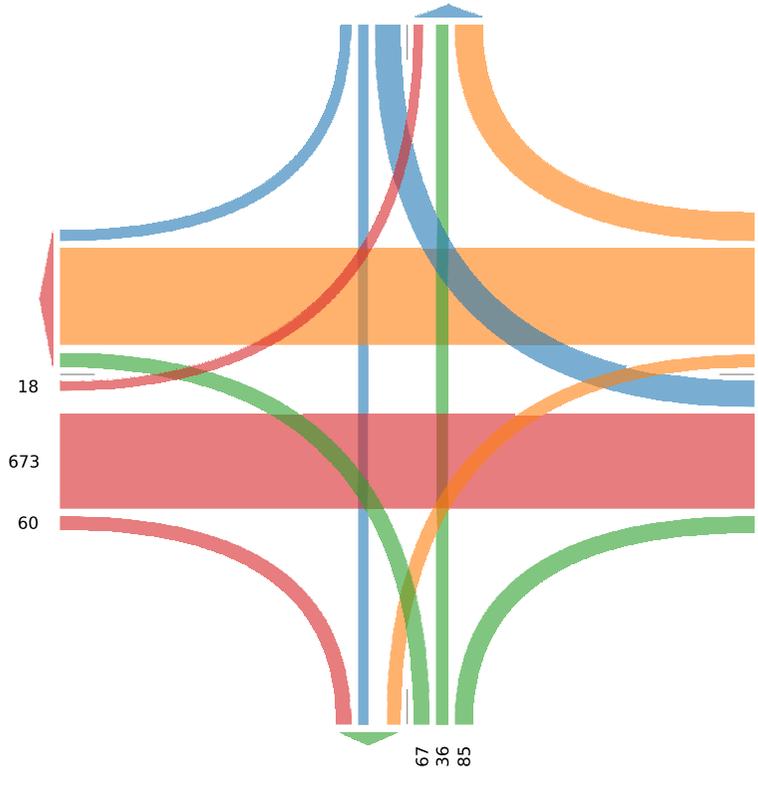
[N] Alamannenstr.

Gesamt : 409  
 Ein : 194 Aus : 215

25  
24  
145

[W] B 465 / Ri. B 311  
 Gesamt : 1538  
 Ein : 751 Aus : 787

18  
673  
60



Aus : 136 Ein : 188  
 Gesamt : 324

[S] Riedlinger Str.

161  
695  
52

Aus : 903 Ein : 908  
 Gesamt : 1811  
 [O] B 465 / Ri. Biberach



Ehingen-D. (TZ 3) 13-06-2023 - #9101 - TZ 3 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 13 Juni 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Lieferwagen, Pkw  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1082919, Standort: 48.235013, 9.739031, Seitennummer: TZ 3



[N] K 7353  
 Gesamt : 1438  
 Ein : 677 Aus : 761

640  
34  
3

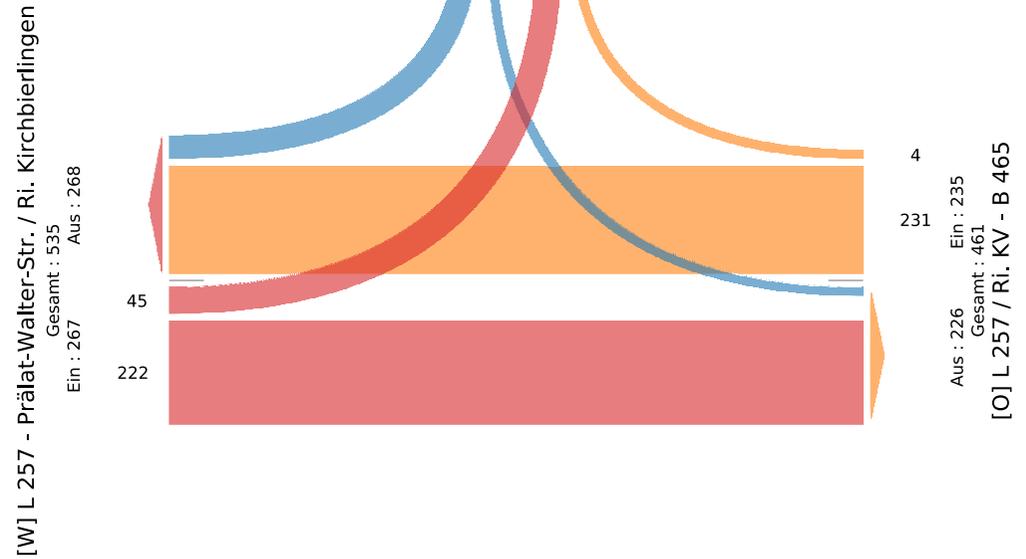


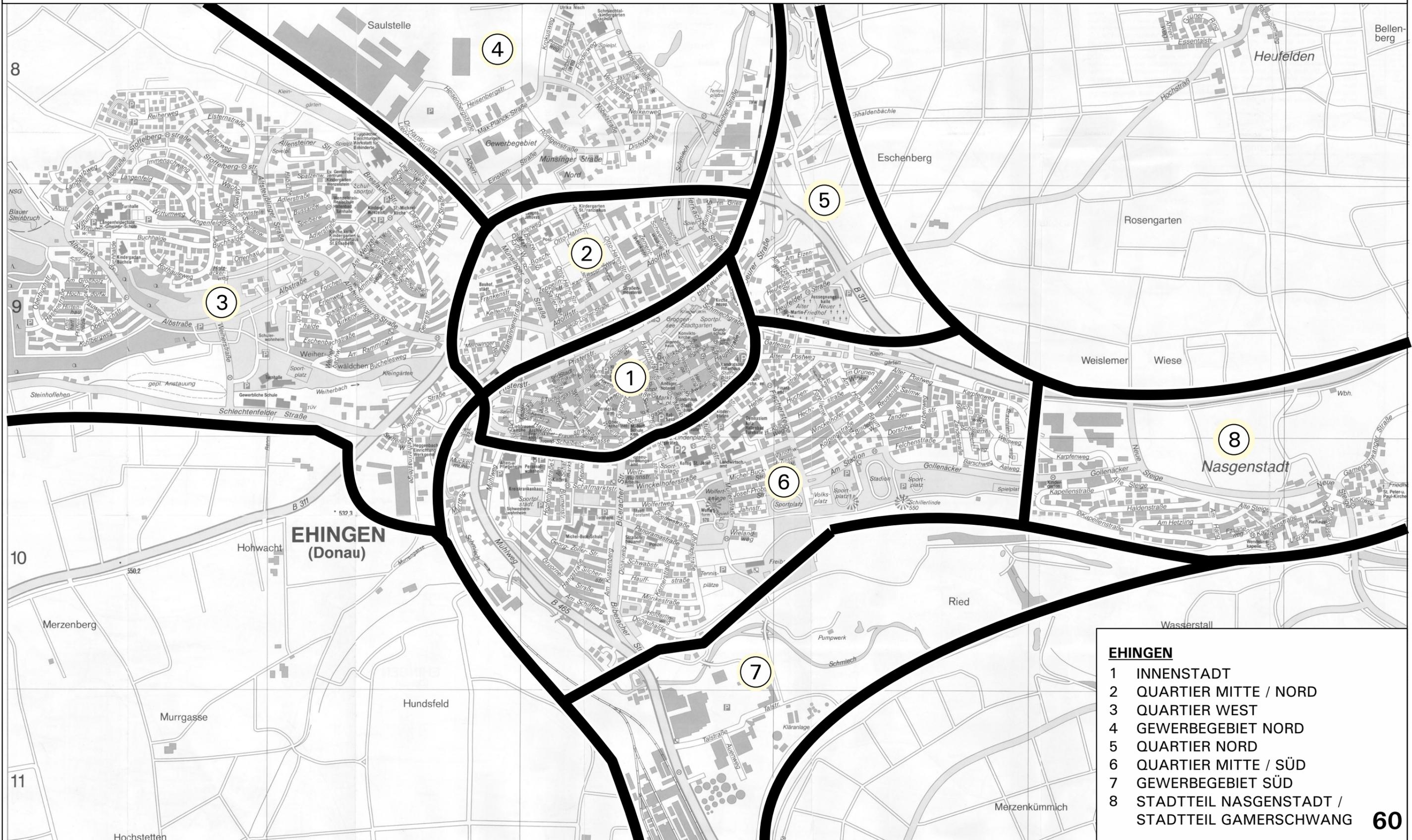
Ehingen-D. (TZ 3) 13-06-2023 - #9101 - TZ 3 - Knotenpunkt(e)  
 Di. 13 Juni 2023  
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))  
 Busse, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger  
 Alle Abbiegebeziehungen  
 ID: 1082919, Standort: 48.235013, 9.739031, Seitennummer: TZ 3



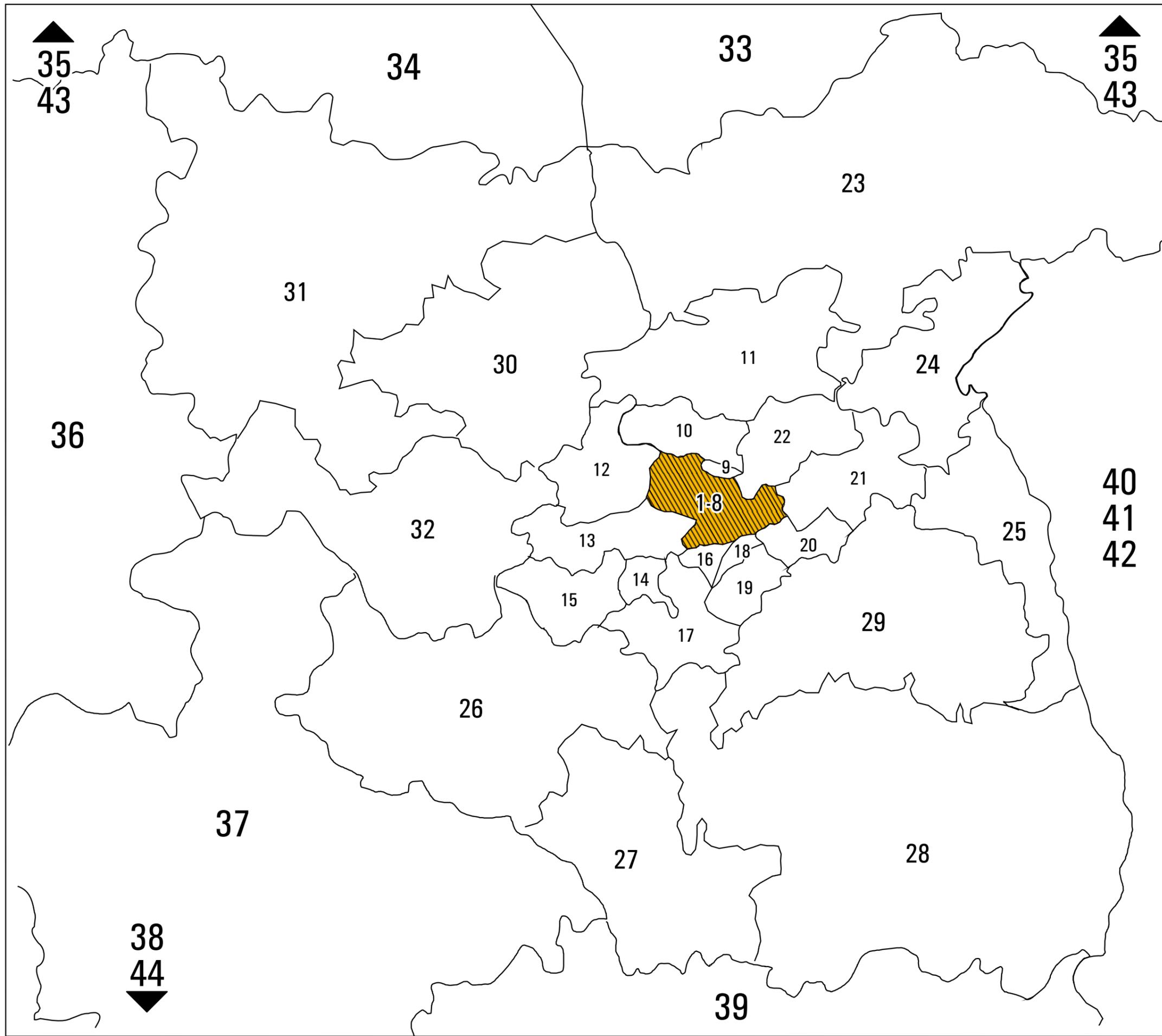
[N] K 7353  
 Gesamt : 94  
 Ein : 43 Aus : 51

37  
4  
2





EHINGEN	
1	INNENSTADT
2	QUARTIER MITTE / NORD
3	QUARTIER WEST
4	GEWERBEGBEIT NORD
5	QUARTIER NORD
6	QUARTIER MITTE / SÜD
7	GEWERBEGBEIT SÜD
8	STADTTEIL NASGENSTADT / STADTTEIL GAMMERSCHWANG
<b>60</b>	



GROBE KREISSTADT



# EHINGEN (DONAU)

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG "INDUSTRIEGEBIET BERG - 2. ERWEITERUNG" 2022

### VERKEHRSBEZIRKE TEIL 2 NAHBEREICH, REGION, FERNBEREICH

1-8 EHINGEN KERNSTADT  
(OHNE BEZIRKE 9 + 16)

#### NAHBEREICH

- 9 EHI.-BERKACH
- 10 ALLMENDINGEN
- 11 SCHELKLINGEN / BLAUBEUREN
- 12 EHI.-ALTSTEUSSLINGEN / EHI.-DÄCHINGEN /  
EHI.-FRANKENHOFEN / EHI.-GRANHEIM /
- 13 EHI.-KIRCHEN / EHI.-MUNDINGEN /  
EHI.-ERBSTETTEN / LAUTERACH
- 14 MUNDERKINGEN
- 15 OBER-/UNTERMARCHTAL / RECHTENSTEIN
- 16 EHI.-DETTINGEN / -HERBERTSHOFEN /  
EHI.-DINTENHOFEN
- 17 ROTTENACKER / OBER-/UNTERSTADION
- 18 EHI.-BERG / IG BERG
- 19 EHI.-ALTBIERLINGEN / EHI.-VOLKERSHEIM  
EHI.-SCHAIBLISHAUSEN /  
EHI.-KIRCHBIERLINGEN
- 20 EHI.-RISSTISSEN / GRIESINGEN
- 21 ERBACH / ÖPFINGEN / OBERDISCHINGEN
- 22 EHI.-HEUFELDEN / ALTHEIM /  
ERBACH-SCHWÖRZKIRCH

#### REGION / FERNBEREICH

- 23 ALB-DONAU-KREIS NORDWEST
- 24 ULM
- 25 ALB-DONAU-KREIS NORD UND OST
- 26 RAUM RIEDLINGEN
- 27 RAUM BAD BUCHAU / BAD SCHUSSENRIED
- 28 RAUM BIBERACH / OCHSENHAUSEN
- 29 RAUM LAUPHEIM
- 30 RAUM MÜNSINGEN
- 31 RAUM REUTLINGEN
- 32 RAUM ZWIEFALTEN / TROCHTELFINGEN
- 33 LKR. HEIDENHEIM OSTALBKREIS
- 34 GROSSRAUM STUTTGART
- 35 ÜBRIGES BADEN-WÜRTTEMBERG NORD
- 36 LKR. TÜBINGEN / ZOLLERNALBKREIS
- 37 LKR. SIGMARINGEN
- 38 SCHWARZWALD MITTE / HOCHRHEIN-  
BODENSEE
- 39 LKR. RAVENSBURG / BODENSEEKREIS
- 40 LKR. NEU-ULM
- 41 ÜBRIGES SÜDBAYERN
- 42 NORDBAYERN
- 43 ÜBRIGE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
- 44 ÖSTERREICH / SCHWEIZ / ITALIEN

61

OKTOBER 2022

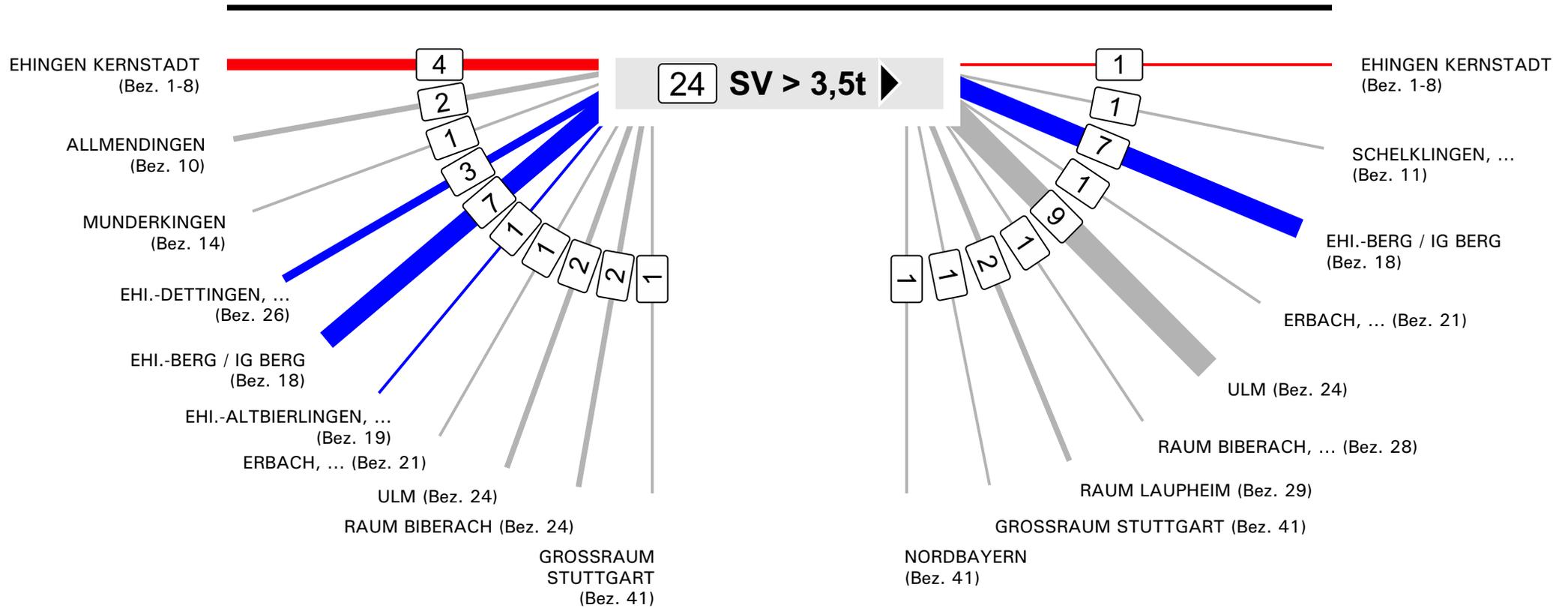
PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
LUDWIGSBURG STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

BF 1

◀ Kfz 257

K 7355 - Brauhausstraße in Berg

165 Kfz ▶

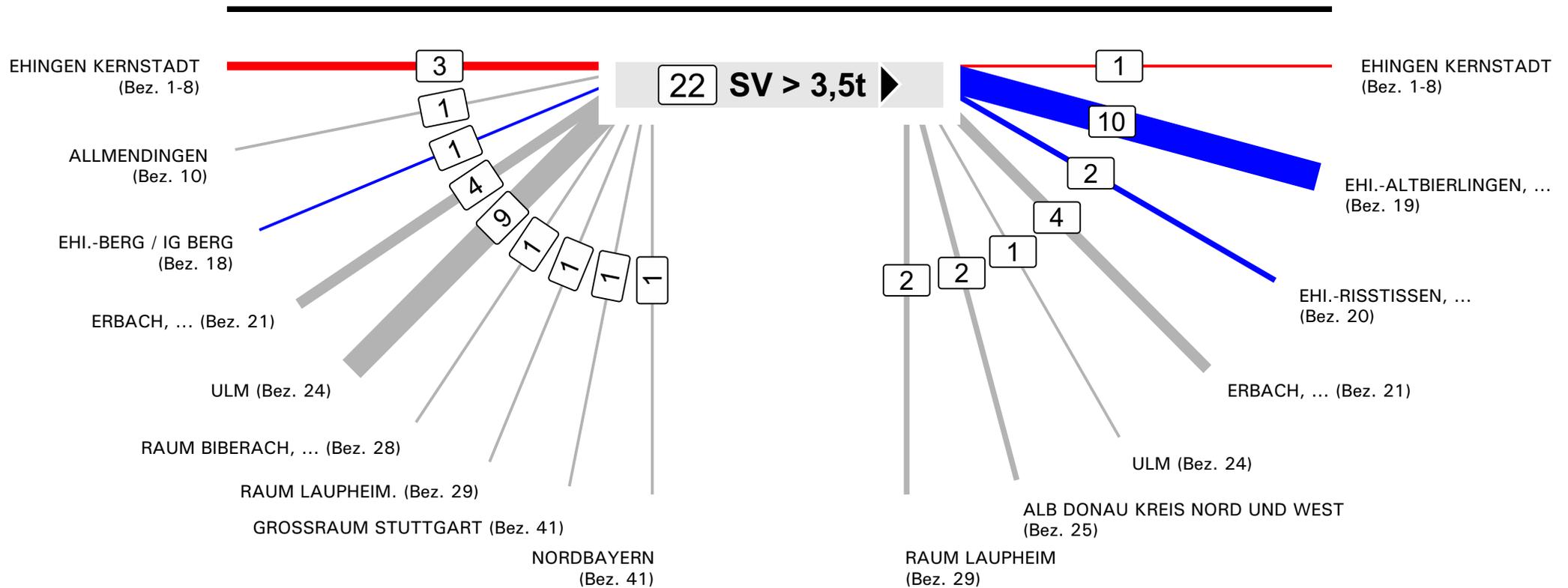


BF 2

◀ Kfz 106

K 7353 - Dorfstraße in Altbierlingen

86 Kfz ▶

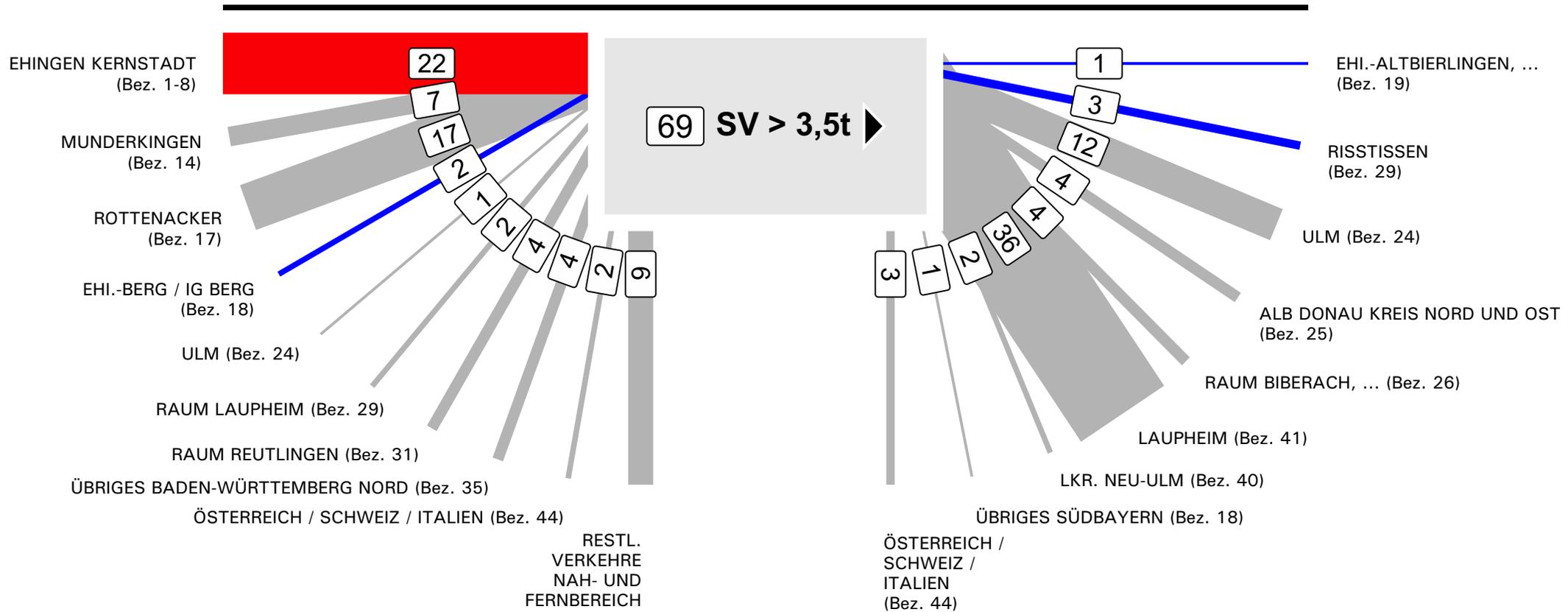


BF 3

◀ Kfz 398

L 257 - St.-Mang-Straße in Schaiblishausen

530 Kfz ▶

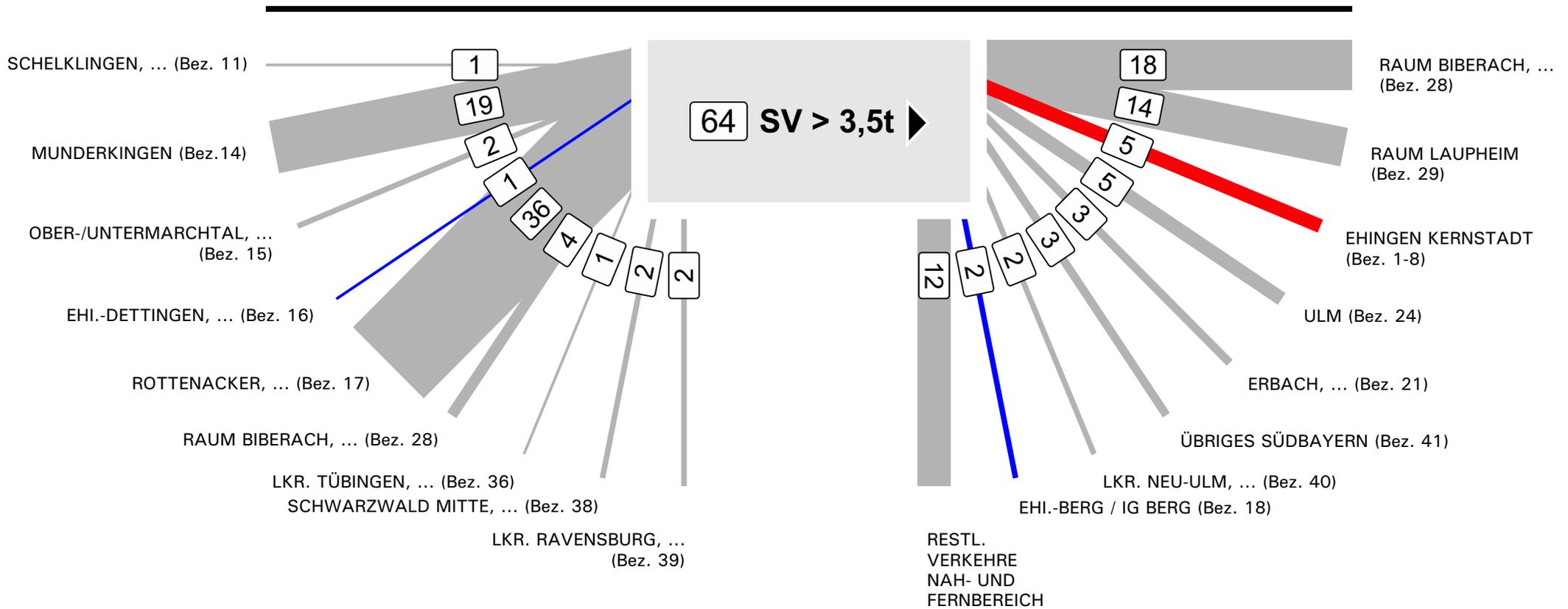


**BF 4**

◀ Kfz 372

**L 257 - Kirchbierlinger Straße**

527 Kfz ▶

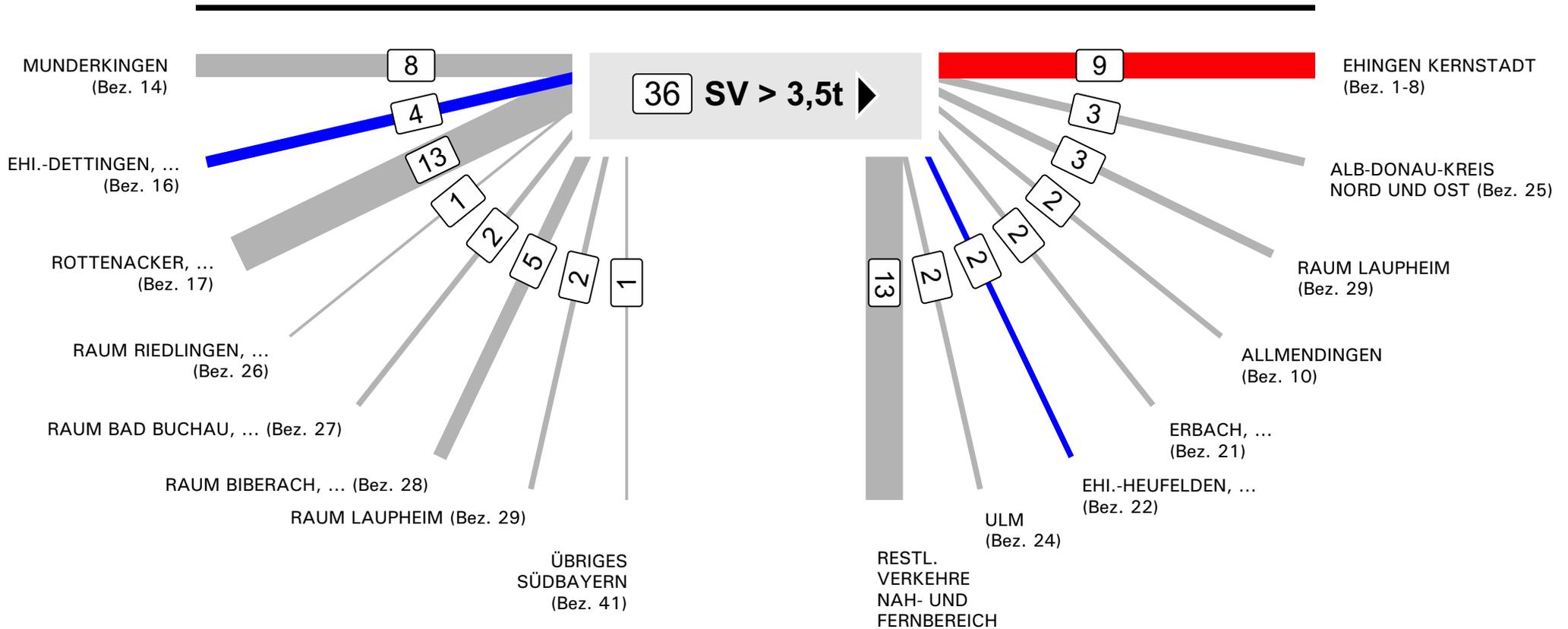


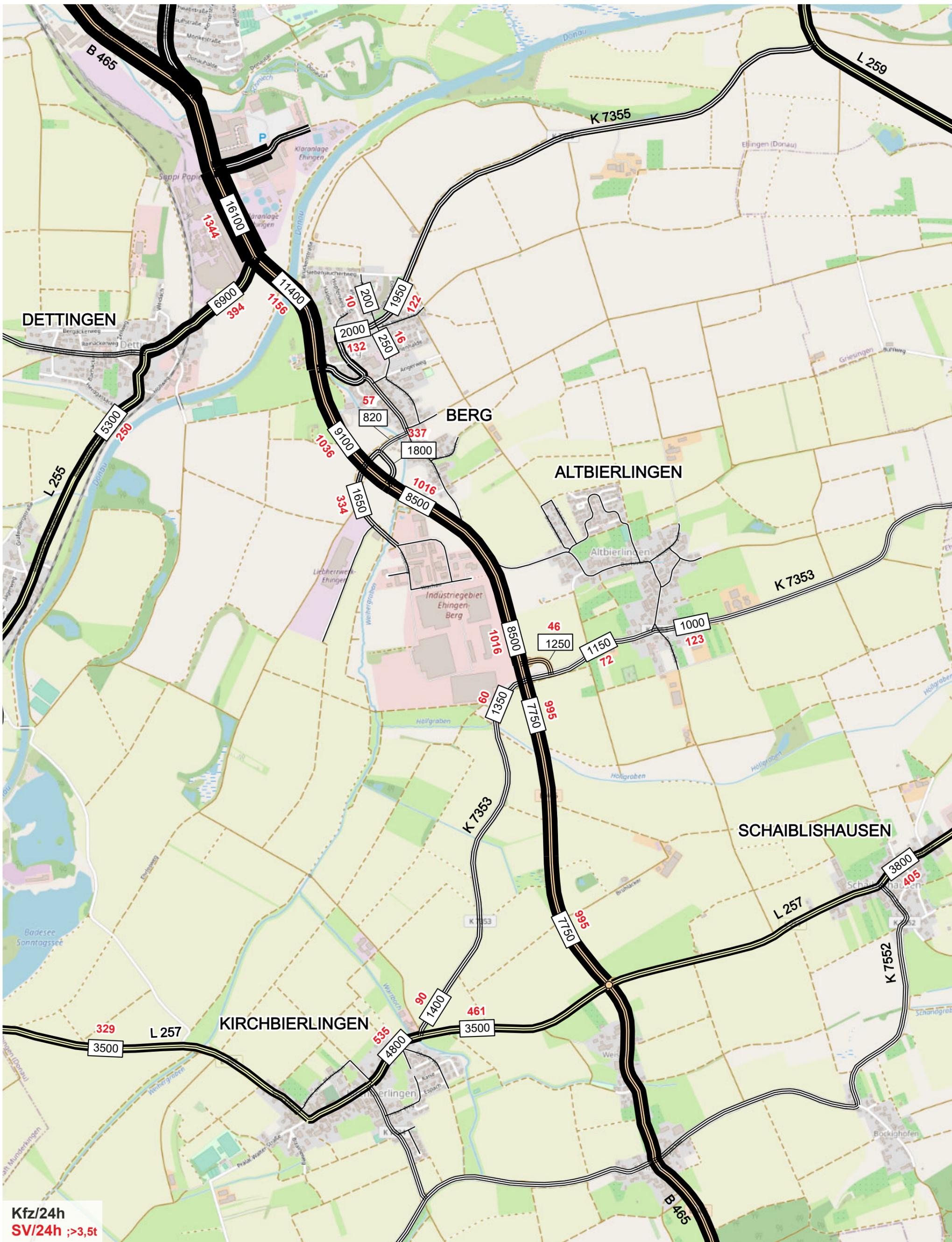
BF 5

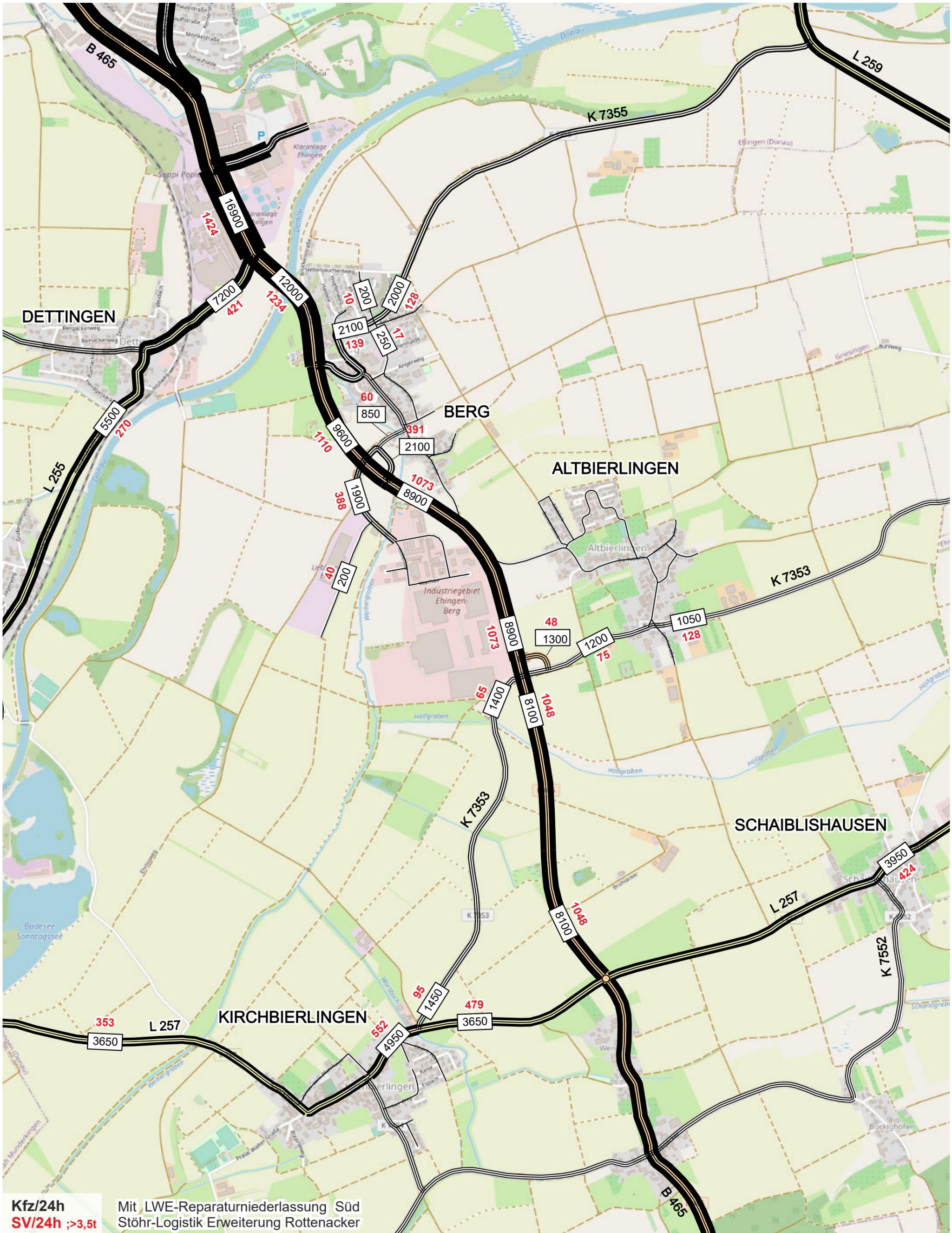
◀ Kfz 403

L 255 - Rottenacker Straße

780 Kfz ▶



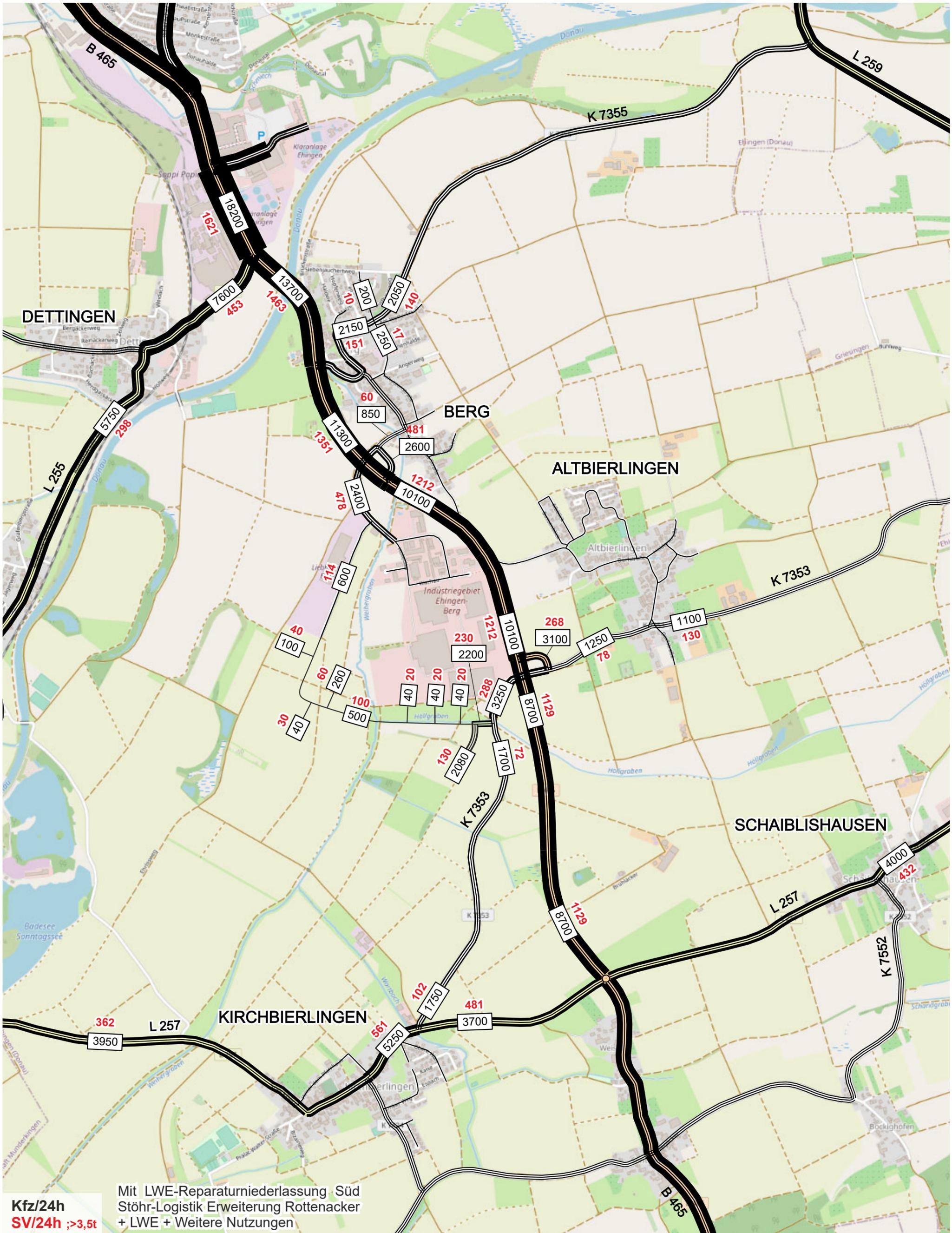


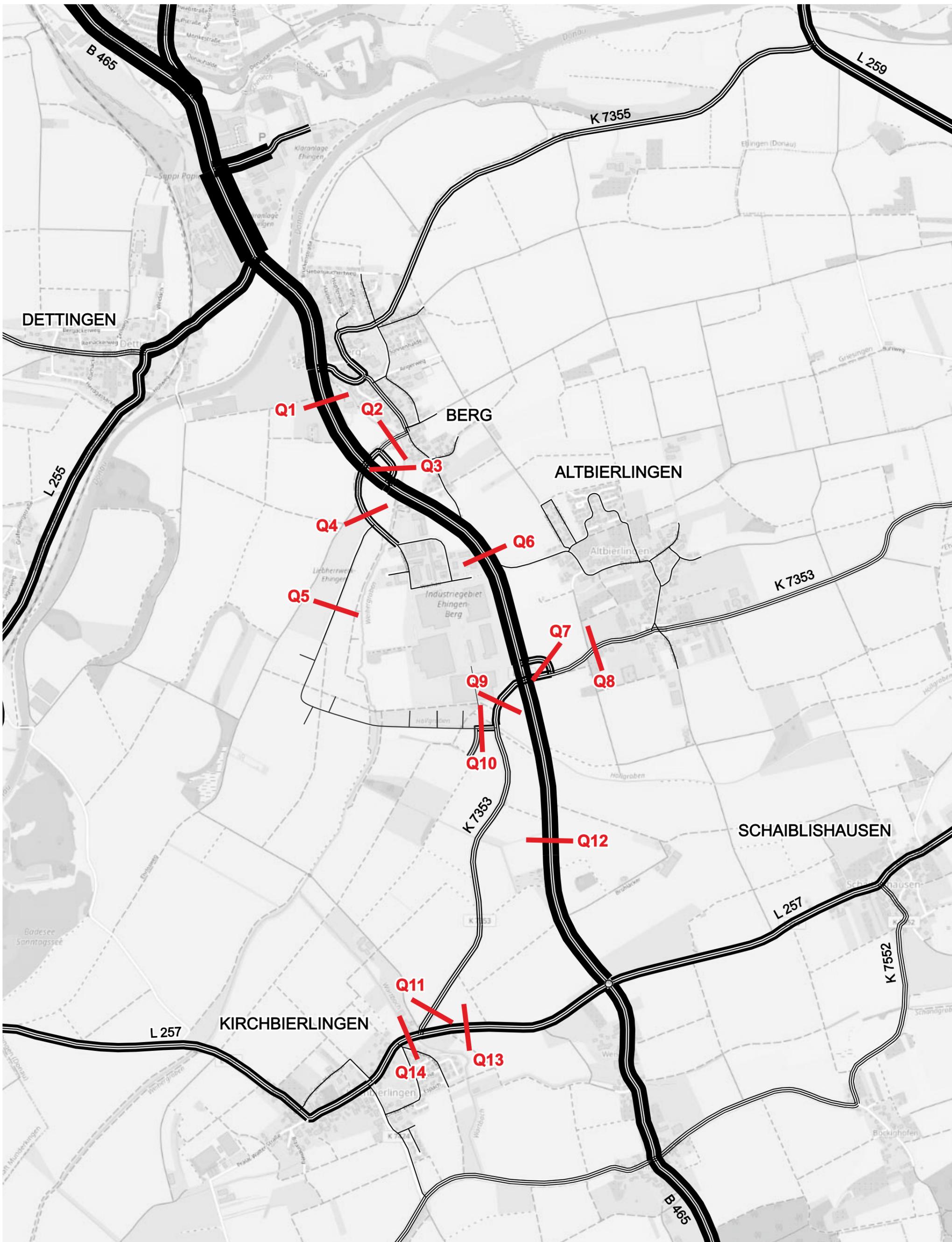


**Kfz/24h**  
**SV/24h** >3,5t

Mit LWE-Reparaturniederlassung Süd  
 Stöhr-Logistik Erweiterung Rottenacker





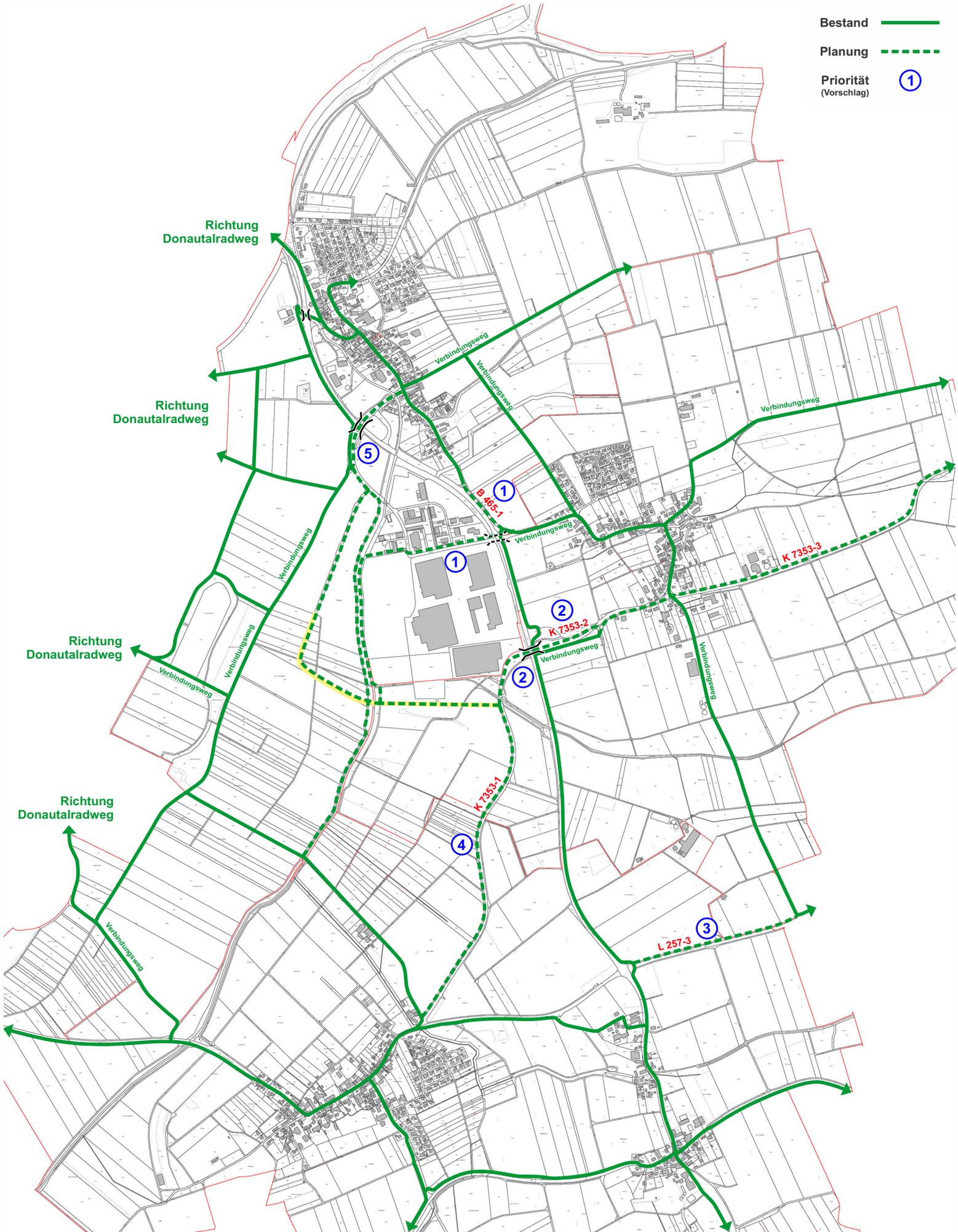


Jahresmittelwert Querschnitte	GESAMTTAG (24h)			TAG 06.00 - 22.00 Uhr (16h)							NACHT 22.00 - 06.00 Uhr (8h)							DAY 06.00-18.00 Uhr (12h)			EVENING 18.00-22.00 Uhr (4h)			
	Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Lieferwagen /16h	Lkw1 /16h (inkl. Busse)	Lkw2 /16h	Motorrad /16h	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Lieferwagen /8h	Lkw1 /8h (inkl. Busse)	Lkw2 /8h	Motorrad /8h	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to	
Q1	8.190	1.201	705	7.597	1.161	668	493	214	454	14	593	40	37	3	11	26	1	6.578	1.105	649	1.019	56	19	
		14,7%	8,6%		15,3%	8,8%						6,7%	6,2%						16,8%	9,9%		5,5%	1,9%	
Q2	738	101	39	719	100	38	62	36	2	8	19	1	1	0	1	0	0	616	92	35	103	8	3	
		13,7%	5,3%		13,9%	5,3%						5,3%	5,3%						14,9%	5,7%		7,8%	2,9%	
Q3	1.585	389	229	1.513	383	223	160	72	151	3	72	6	6	0	1	5	0	1.348	361	218	165	22	5	
		24,5%	14,4%		25,3%	14,7%						8,3%	8,3%						26,8%	16,2%		13,3%	3,0%	
Q4	1.484	402	227	1.419	397	222	175	69	153	7	65	5	5	0	0	5	0	1.286	381	217	133	16	5	
		27,1%	15,3%		28,0%	15,6%						7,7%	7,7%						29,6%	16,9%		12,0%	3,8%	
Q5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q6	7.650	1.149	692	7.075	1.107	653	454	204	449	15	575	42	39	3	10	29	1	6.095	1.054	635	980	53	18	
		15,0%	9,0%		15,6%	9,2%						7,3%	6,8%						17,3%	10,4%		5,4%	1,8%	
Q7	1.125	103	31	1.060	102	30	72	23	7	7	65	1	1	0	0	1	0	896	93	29	164	9	1	
		9,2%	2,8%		9,6%	2,8%						1,5%	1,5%						10,4%	3,2%		5,5%	0,6%	
Q8	1.031	106	41	985	104	39	65	36	3	1	46	2	2	0	1	1	0	822	92	34	163	12	5	
		10,3%	4,0%		10,6%	4,0%						4,3%	4,3%						11,2%	4,1%		7,4%	3,1%	
Q9	1.215	112	41	1.163	110	40	70	30	10	8	52	2	1	1	0	1	1	992	96	30	171	14	10	
		9,2%	3,4%		9,5%	3,4%						3,8%	1,9%						9,7%	3,0%		8,2%	5,8%	
Q10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q11	1.294	160	64	1.221	155	63	92	48	15	14	73	5	1	4	0	1	1	1.015	132	47	206	23	16	
		12,4%	4,9%		12,7%	5,2%						6,8%	1,4%						13,0%	4,6%		11,2%	7,8%	
Q12	6.964	1.098	677	6.424	1.053	637	416	201	436	10	540	45	40	5	11	29	1	5.530	1.000	620	894	53	17	
		15,8%	9,7%		16,4%	9,9%						8,3%	7,4%						18,1%	11,2%		5,9%	1,9%	
Q13	3.142	532	313	2.890	503	289	214	119	170	21	252	29	24	5	5	19	8	2.425	466	269	465	37	20	
Analyse 2023		16,9%	10,0%		17,4%	10,0%						11,5%	9,5%						19,2%	11,1%		8,0%	4,3%	
Q14	4.321	664	364	4.001	631	338	293	161	177	36	320	33	26	7	6	20	9	3.339	576	304	662	55	34	
Analyse 2023		15,4%	8,4%		15,8%	8,4%						10,3%	8,1%						17,3%	9,1%		8,3%	5,1%	

Jahresmittelwert Querschnitte	GESAMTTAG (24h)			TAG 06.00 - 22.00 Uhr (16h)							NACHT 22.00 - 06.00 Uhr (8h)							DAY 06.00-18.00 Uhr (12h)			EVENING 18.00-22.00 Uhr (4h)			
	Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Lieferwagen /16h	Lkw1 /16h (inkl. Busse)	Lkw2 /16h	Motorrad /16h	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Lieferwagen /8h	Lkw1 /8h (inkl. Busse)	Lkw2 /8h	Motorrad /8h	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to	
Q1	8.640	1.258	755	8.014	1.215	716	499	230	486	15	626	43	39	4	11	28	2	6.939	1.154	695	1.075	61	21	
		14,6%	8,7%		15,2%	8,9%						6,9%	6,2%						16,6%	10,0%		5,7%	2,0%	
Q2	760	105	41	740	103	40	63	38	2	9	20	2	1	1	1	0	0	635	94	37	105	9	3	
		13,8%	5,4%		13,9%	5,4%						10,0%	5,0%						14,8%	5,8%		8,6%	2,9%	
Q3	1.890	429	266	1.804	421	259	162	83	176	3	86	8	7	1	2	5	0	1.607	397	254	197	24	5	
		22,7%	14,1%		23,3%	14,4%						9,3%	8,1%						24,7%	15,8%		12,2%	2,5%	
Q4	1.710	445	264	1.635	439	258	181	81	177	7	75	6	6	0	1	5	2	1.481	422	253	154	17	5	
		26,0%	15,4%		26,9%	15,8%						8,0%	8,0%						28,5%	17,1%		11,0%	3,2%	
Q5	180	37	28	162	34	25	9	18	7	2	18	3	3	0	0	3	2	148	33	24	14	1	1	
		20,6%	15,6%		21,0%	15,4%						16,7%	16,7%						22,3%	16,2%		7,1%	7,1%	
Q6	8.010	1.196	731	7.407	1.152	691	461	216	475	16	603	44	40	4	11	29	1	6.380	1.095	672	1.027	57	19	
		14,9%	9,1%		15,6%	9,3%						7,3%	6,6%						17,2%	10,5%		5,6%	1,9%	
Q7	1.170	108	33	1.103	107	32	75	24	8	7	67	1	1	0	0	1	0	933	97	31	170	10	1	
		9,2%	2,8%		9,7%	2,9%						1,5%	1,5%						10,4%	3,3%		5,9%	0,6%	
Q8	1.080	111	43	1.031	109	41	68	37	4	1	49	2	2	0	1	1	0	860	96	36	171	13	5	
		10,3%	4,0%		10,6%	4,0%						4,1%	4,1%						11,2%	4,2%		7,6%	2,9%	
Q9	1.260	118	45	1.206	116	43	73	32	11	9	54	2	2	0	1	1	1	1.029	101	32	177	15	11	
		9,4%	3,6%		9,6%	3,6%						3,7%	3,7%						9,8%	3,1%		8,5%	6,2%	
Q10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q11	1.305	165	68	1.231	159	66	93	50	16	14	74	6	2	4	1	1	1	1.021	136	50	210	23	16	
		12,6%	5,2%		12,9%	5,4%						8,1%	2,7%						13,3%	4,9%		11,0%	7,6%	
Q12	7.290	1.142	713	6.725	1.095	671	424	212	459	11	565	47	42	5	12	30	1	5.790	1.039	653	935	56	18	
		15,7%	9,8%		16,3%	10,0%						8,3%	7,4%						17,9%	11,3%		6,0%	1,9%	
Q13	3.285	554	326	3.022	524	301	223	124	177	21	263	30	25	5	5	20	8	2.536	485	280	486	39	21	
Analyse 2023		16,9%	9,9%		17,3%	10,0%						11,4%	9,5%						19,1%	11,0%		8,0%	4,3%	
Q14	4.455	690	378	4.125	656	351	305	167	184	36	330	34	27	7	6	21	9	3.442	599	316	683	57	35	
Analyse 2023		15,5%	8,5%		15,9%	8,5%						10,3%	8,2%						17,4%	9,2%		8,3%	5,1%	

Jahresmittelwert Querschnitte	GESAMTTAG (24h)			TAG 06.00 - 22.00 Uhr (16h)							NACHT 22.00 - 06.00 Uhr (8h)							DAY 06.00-18.00 Uhr (12h)			EVENING 18.00-22.00 Uhr (4h)		
	Kfz/24h	SV/24h >2,8 to	SV/24h >3,5 to	Kfz/16h	SV/16h >2,8 to	SV/16h >3,5 to	Lieferwagen /16h	Lkw1 /16h <small>(inkl. Busse)</small>	Lkw2 /16h	Motorrad /16h	Kfz/8h	SV/8h >2,8 to	SV/8h >3,5 to	Lieferwagen /8h	Lkw1 /8h <small>(inkl. Busse)</small>	Lkw2 /8h	Motorrad /8h	Kfz/12h	SV/12h >2,8 to	SV/12h >3,5 to	Kfz/4h	SV/4h >2,8 to	SV/4h >3,5 to
Q1	10.170	1.424	918	9.016	1.371	870	501	280	590	20	1.154	53	48	5	14	34	4	7.807	1.303	845	1.209	68	25
		14,0%	9,0%		15,2%	9,6%						4,6%	4,2%						16,7%	10,8%		5,6%	2,1%
Q2	767	107	41	747	105	40	65	38	2	9	20	2	1	1	1	0	0	642	95	37	105	10	3
		14,0%	5,3%		14,1%	5,4%						10,0%	5,0%						14,8%	5,8%		9,5%	2,9%
Q3	2.340	515	327	2.143	505	319	186	116	203	5	197	10	8	2	3	5	1	1.910	476	312	233	29	7
		22,0%	14,0%		23,6%	14,9%						5,1%	4,1%						24,9%	16,3%		12,4%	3,0%
Q4	2.161	533	324	1.976	525	318	207	114	204	9	185	8	6	2	1	5	3	1.789	504	311	187	21	7
		24,7%	15,0%		26,6%	16,1%						4,3%	3,2%						28,2%	17,4%		11,2%	3,7%
Q5	540	115	78	427	105	70	35	50	20	7	113	10	8	2	3	5	3	389	100	67	38	5	3
		21,3%	14,4%		24,6%	16,4%						8,8%	7,1%						25,7%	17,2%		13,2%	7,9%
Q6	9.090	1.349	824	8.011	1.299	779	520	243	536	21	1.079	50	45	5	12	33	3	6.902	1.235	758	1.109	64	21
		14,8%	9,1%		16,2%	9,7%						4,6%	4,2%						17,9%	11,0%		5,8%	1,9%
Q7	2.790	378	182	2.110	369	175	194	133	42	13	680	9	7	2	2	5	0	1.785	335	170	325	34	5
		13,5%	6,5%		17,5%	8,3%						1,3%	1,0%						18,8%	9,5%		10,5%	1,5%
Q8	1.125	118	46	1.066	114	43	71	38	5	3	59	4	3	1	2	1	0	891	101	38	175	13	5
		10,5%	4,1%		10,7%	4,0%						6,8%	5,1%						11,3%	4,3%		7,4%	2,9%
Q9	2.925	308	199	2.234	295	188	107	133	55	17	691	13	11	2	7	4	2	1.906	269	169	328	26	19
		10,5%	6,8%		13,2%	8,4%						1,9%	1,6%						14,1%	8,9%		7,9%	5,8%
Q10	1.980	184	156	1.354	179	153	26	114	39	9	626	5	3	2	2	1	2	1.226	173	150	128	6	3
		9,3%	7,9%		13,2%	11,3%						0,8%	0,5%						14,1%	12,2%		4,7%	2,3%
Q11	1.575	169	70	1.498	162	67	95	49	18	16	77	7	3	4	1	2	1	1.270	147	58	228	15	9
		10,7%	4,4%		10,8%	4,5%						9,1%	3,9%						11,6%	4,6%		6,6%	3,9%
Q12	7.831	1.232	768	7.034	1.181	723	458	228	495	15	797	51	45	6	13	32	2	6.055	1.121	703	979	60	20
		15,7%	9,8%		16,8%	10,3%						6,4%	5,6%						18,5%	11,6%		6,1%	2,0%
Q13 Analyse 2023	3.330	562	327	3.063	531	302	229	124	178	22	267	31	25	6	5	20	8	2.570	491	281	493	40	21
		16,9%	9,8%		17,3%	9,9%						11,6%	9,4%						19,1%	10,9%		8,1%	4,3%
Q14 Analyse 2023	4.725	714	384	4.375	679	357	322	170	187	37	350	35	27	8	6	21	9	3.650	620	321	725	59	36
		15,1%	8,1%		15,5%	8,2%						10,0%	7,7%						17,0%	8,8%		8,1%	5,0%

Bestand ———  
Planung - - - - -  
Priorität (Vorschlag) ①



Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEWEG (K1)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - 0-PROGNOSE 2035  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEWEG\_OP2035\_MSP



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		17	6,2	3,4	175	845	905	4,1	0	0	A
3		18	7,3	3,1	113	970					
4		9	5,9	2,6	122	1185	1396	2,6	0	0	A
5											
6		53	Haupt-	Strom							
9											
8		19	Haupt-	Strom							
7		103	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

EHRLOSWEWEG/RI. BERG	RAMPE B 465
EHRLOSWEWEG/RI. IG BERG	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes: Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEWEG (K1)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - 0-PROGNOSE 2035  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEWEG\_OP2035\_MSP



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1

Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge des Linksabbiegestreifens :	4 :	0 Pkw-E

Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	2 & 3 :	Z.205
------------------------------	---------	-------

Straßennamen :

EHRLOSWEWEG/RI. BERG



RAMPE B 465

EHRLOSWEWEG/RI. IG BERG

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOS WEG (K1)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - 0-PROGNOSE 2035  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOS WEG\_OP2035\_ASP.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		17	6,2	3,4	215	779	876	4,2	0	0	A
3		13	7,3	3,1	66	1045					
4		43	5,9	2,6	78	1253	1381	2,9	0	1	A
5											
6		106	Haupt-	Strom							
9											
8		24	Haupt-	Strom							
7		54	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

EHRLOS WEG/RI. BERG	RAMPE B 465
EHRLOS WEG/RI. IG BERG	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes: Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOS WEG (K1)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - 0-PROGNOSE 2035  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOS WEG\_OP2035\_ASP.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1

Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge des Linksabbiegestreifens :	4 :	0 Pkw-E

Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	2 & 3 :	Z.205
------------------------------	---------	-------

Straßennamen :

EHRLOS WEG/RI. BERG



RAMPE B 465

EHRLOS WEG/RI. IG BERG

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEG (K1)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEG\_P2035PLF\_MSP.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		22	6,2	3,4	270	749	804	4,7	0	0	A
3		20	7,3	3,1	177	876					
4		10	5,9	2,6	187	1090	1392	2,7	0	0	A
5											
6		83	Haupt-	Strom							
9											
8		21	Haupt-	Strom							
7		166	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

EHRLOSWEG/RI. BERG	RAMPE B 465
EHRLOSWEG/RI. IG BERG	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes: Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEG (K1)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEG\_P2035PLF\_MSP.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1

Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge des Linksabbiegestreifens :	4 :	0 Pkw-E

Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	2 & 3 :	Z.205
------------------------------	---------	-------

Straßennamen :

EHRLOSWEG/RI. BERG



RAMPE B 465

EHRLOSWEG/RI. IG BERG

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEWEG (K1)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEWEG\_P2035PLF\_ASP.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		22	6,2	3,4	324	675	774	4,8	0	0	A
3		15	7,3	3,1	102	987					
4		47	5,9	2,6	115	1195	1380	3,1	1	1	A
5											
6		175	Haupt-	Strom							
9											
8		26	Haupt-	Strom							
7		89	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

EHRLOSWEWEG/RI. BERG	RAMPE B 465
EHRLOSWEWEG/RI. IG BERG	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes: Abknickende Vorfahrt

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : RAMPE B 465/EHRLOSWEWEG (K1)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_RAMPEB465.EHRLOSWEWEG\_P2035PLF\_ASP.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1

Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge des Linksabbiegestreifens :	4 :	0 Pkw-E

Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	2 & 3 :	Z.205
------------------------------	---------	-------

Straßennamen :

EHRLOSWEWEG/RI. BERG



RAMPE B 465

EHRLOSWEWEG/RI. IG BERG

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. BERG (K2)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : DatenEHING\_B465.RAMPERIBERG\_P2035PLF\_MSP\_Neumod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		442				1800						A
3		61				1600						A
Misch-H												
4		38	7,4	3,4	1077	153		31,1	1	1	2	D
6		67	7,3	3,1	442	573		7,1	1	1	1	A
Misch-N		105				288	4 + 6	19,6	2	2	3	B
8		509				1800						A
7		126	6,4	2,9	503	622		7,3	1	1	2	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : B465/RI. ALTBIERLINGEN  
 B465/RI. EHINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B465/RI. BERG

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

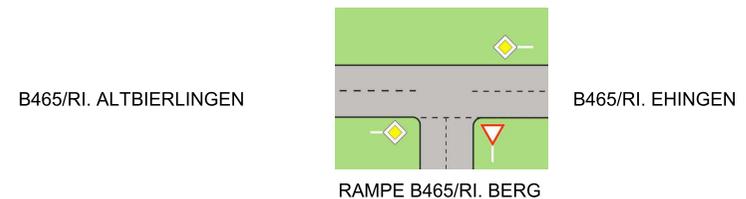
Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. BERG (K2)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : DatenEHING\_B465.RAMPERIBERG\_P2035PLF\_MSP\_Neumod.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 : ja		
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 : nein		
Anzahl der Fahrstreifen :	2 : 1	8 :	1
Linksabbiegestreifen vorhanden?		7 :	ja
Länge des Linksabbiegestreifens :		7 :	14
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 : 0		
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :



KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. BERG (K2)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : DATENEHING\_B465.RAMPERIBERG\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		587				1800						A
3		29				1600						A
Misch-H												
4		59	7,4	3,4	1094	157		36,6	2	2	3	D
6		138	7,3	3,1	587	455		11,4	1	2	2	B
Misch-N		197				290	4 + 6	37,6	5	6	9	D
8		421				1800						A
7		86	6,4	2,9	616	532		8,1	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : B465/RI. ALTBIERLINGEN  
 B465/RI. EHINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B465/RI. BERG

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

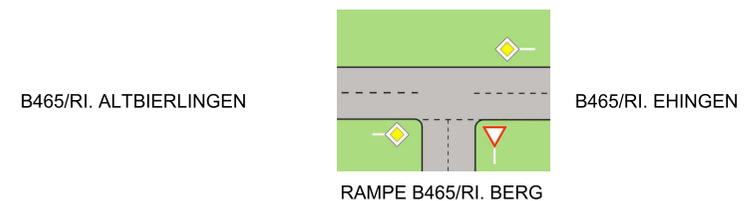
Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. BERG (K2)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : DATENEHING\_B465.RAMPERIBERG\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnünderung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 : ja		
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 : nein		
Anzahl der Fahrstreifen :	2 : 1	8 :	1
Linksabbiegestreifen vorhanden?		7 :	ja
Länge des Linksabbiegestreifens :		7 :	14
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 : 0		
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :



KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. ALTBIERLINGEN (K3)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_B465.RAMPRIALTBIERL\_P2035PLF\_MSP\_NEUmod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		428				1800						A
3		71				1600						A
Misch-H												
4		31	7,4	3,4	979	150		30,2	1	1	2	D
6		75	7,3	3,1	428	586		7,0	1	1	1	A
Misch-N		106				317	4 + 6	17,0	2	2	3	B
8		344				1800						A
7		207	6,4	2,9	499	625		8,6	2	2	3	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : B465/RI. BIBERACH  
 B465/RI. EHINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B465/RI. ALTBIERLINGEN

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. ALTBIERLINGEN (K3)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_B465.RAMPRIALTBIERL\_P2035PLF\_MSP\_NEUmod.kob

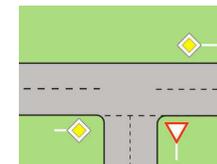


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnümdung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	ja	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : ja
Länge des Linksabbiegestreifens :			7 : 14
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

B465/RI. BIBERACH



B465/RI. EHINGEN

RAMPE B465/RI. ALTBIERLINGEN

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. ALTBIERLINGEN (K3)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_B465.RAMPRIALTBIERL\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		377				1800						A
3		37				1600						A
Misch-H												
4		70	7,4	3,4	857	226		23,0	2	2	3	C
6		226	7,3	3,1	377	636		8,8	2	2	3	A
Misch-N		296				445	4 + 6	23,8	5	6	9	C
8		361				1800						A
7		119	6,4	2,9	414	703		6,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : B465/RI. BIBERACH  
 B465/RI. EHINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B465/RI. ALTBIERLINGEN

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : B 465/RAMPE B465-RI. ALTBIERLINGEN (K3)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_B465.RAMPRIALTBIERL\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob

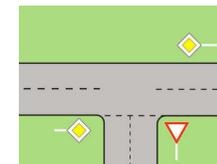


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnünderung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 : ja		
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 : nein		
Anzahl der Fahrstreifen :	2 : 1	8 :	1
Linksabbiegestreifen vorhanden?		7 :	ja
Länge des Linksabbiegestreifens :		7 :	14
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 : 0		
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 : Z. 205		

Straßennamen :

B465/RI. BIBERACH



B465/RI. EHINGEN

RAMPE B465/RI. ALTBIERLINGEN

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353 / RAMPE B 465 (K4)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_K7353.RAMPEB465\_P2035PLF\_MSPNeu.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		70				1800						A
3		33				1600						A
Misch-H		103				1731	2 + 3	2,2	1	1	1	A
4		12	7,4	3,4	233	689		5,3	1	1	1	A
6		266	7,3	3,1	87	1011		4,8	1	2	2	A
Misch-N		278				991	4 + 6	5,0	1	2	2	A
8		73				1800						A
7		73	5,9	2,6	103	1214		3,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : K7353/RI. ALTBIERLINGEN  
 K7353 / RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B 465

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353 / RAMPE B 465 (K4)  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_K7353.RAMPEB465\_P2035PLF\_MSPNeu.kob

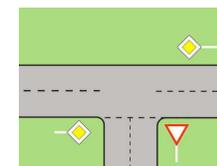


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnüderung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : ja
Länge des Linksabbiegestreifens :			7 : 7
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

K7353/RI. ALTBIERLINGEN



RAMPE B 465

K7353 / RI. KIRCHBIERLINGEN

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353 / RAMPE B 465 (K4)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_K7353.RAMPEB465\_P2035PLF\_ASPNeu.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		42				1800						A
3		23				1600						A
Misch-H		65				1724	2 + 3	2,2	1	1	1	A
4		36	7,4	3,4	438	411		9,6	1	1	1	A
6		120	7,3	3,1	54	1066		3,8	1	1	1	A
Misch-N		156				779	4 + 6	5,8	1	1	2	A
8		98				1800						A
7		286	5,9	2,6	65	1274		3,6	1	1	2	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : K7353/RI. ALTBIERLINGEN  
 K7353 / RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : RAMPE B 465

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353 / RAMPE B 465 (K4)  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_K7353.RAMPEB465\_P2035PLF\_ASPNeu.kob

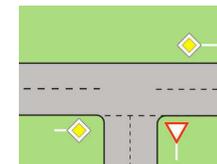


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnüderung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : ja
Länge des Linksabbiegestreifens :			7 : 7
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

K7353/RI. ALTBIERLINGEN



RAMPE B 465

K7353 / RI. KIRCHBIERLINGEN

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353/ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERWEITERUNG  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL (NEUmod 06/2023)  
 Datei : EHING\_K7353.ERSCHL\_IGBERG2ERW\_P2035PLF\_MSP\_NEUmod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		91				1800						A
3		245				1600						A
Misch-H		336				1650	2 + 3	2,7	1	1	2	A
4		78	7,4	3,4	336	585		7,1	1	1	1	A
6		28	7,3	3,1	214	826		4,5	1	1	1	A
Misch-N		106				634	4 + 6	6,8	1	1	1	A
8		68				1800						A
7		54	5,9	2,6	336	901		4,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : K 7353/RI. B 465  
 K 7353/RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERW.

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353/ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERWEITERUNG  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL (NEUmod 06/2023)  
 Datei : EHING\_K7353.ERSCHL\_IGBERG2ERW\_P2035PLF\_MSP\_NEUmod.kob

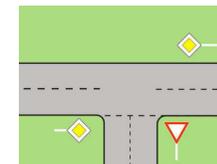


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnüdung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : ja
Länge des Linksabbiegestreifens :			7 : 6
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

K 7353/RI. B 465



K 7353/RI. KIRCHBIERLINGEN

ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERW.

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353/ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERWEITERUNG  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL (NEUmod 06/2023)  
 Datei : EHING\_K7353.ERSCHL\_IGBERG2ERW\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		89				1800						A
3		73				1600						A
Misch-H		162				1704	2 + 3	2,3	1	1	1	A
4		288	7,4	3,4	265	670		9,4	2	3	4	A
6		45	7,3	3,1	126	950		4,0	1	1	1	A
Misch-N		333				698	4 + 6	9,8	3	3	5	A
8		96				1800						A
7		43	5,9	2,6	162	1126		3,3	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : K 7353/RI. B 465  
 K 7353/RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERW.

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022  
 Knotenpunkt : K 7353/ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERWEITERUNG  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL (NEUmod 06/2023)  
 Datei : EHING\_K7353.ERSCHL\_IGBERG2ERW\_P2035PLF\_ASP\_NEUmod.kob

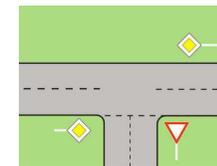


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : ja
Länge des Linksabbiegestreifens :			7 : 6
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

K 7353/RI. B 465



K 7353/RI. KIRCHBIERLINGEN

ERSCHLISSUNG IG BERG-2. ERW.

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

**PROJEKT: Ehingen / Donau**  
**"Industriegebiet Berg - 2. Erweiterung" 2022**

**ANALYSE 2022**  
**Frühspitze (MSP)**  
**(06.45 - 07.45 Uhr)**

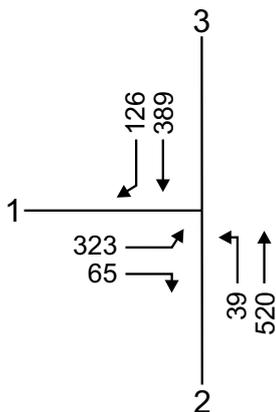
Knotenpunkt: B 465 / L 255

- 1: L 255 Ri. Dettingen                      3: B 465 Ri. Ehingen  
 2: B 465 Ri. Berg                            4:

**ÜBERSCHLÄGIGE LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG LICHTSIGNALANLAGEN**

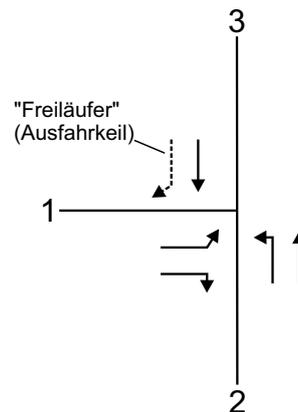
**STROMBELASTUNGEN:**

PKW-E/H<sub>MAX</sub>     KFZ/H<sub>MAX</sub>     KFZ/4H



**KNOTENGEOMETRIE**

(AUFSTELLSPUREN, TRENNINSELN, FUSSGÄNGER-, RADFAHRERFURTEN)



**SIGNALISIERUNGSPHASEN:**

UMLAUFZEIT (t<sub>u</sub>) = 70 SEK.: q<sub>s</sub> = 2.000 FZ/H UND SPUR

MASSGEBENDE VERKEHRSMENGE JE STUNDE UND SPUR

ERFORDERLICHE ZWISCHENZEIT t<sub>z</sub> (Sek.)

ERFORDERLICHE GRÜNZEIT t<sub>gr</sub> (Sek.)

Phase	Verkehrsmenge	Zwischenzeit t <sub>z</sub>	Grünzeit t <sub>gr</sub>
①	389	6	14
②	39	3	5
③	323	5	12
④			

$$\frac{(t_u - t_z) - t_{gr}}{(t_u - t_z)} * 100$$

$$= \frac{(70-14) - 31}{(70-14)} * 100 = \underline{\underline{+44,6\%}}$$

□ ZWISCHENZEIT (t<sub>z</sub>): 14 SEK.    □ GRÜNZEIT (t<sub>gr</sub>): 31 SEK.

**BEWERTUNG: QSV = "C"**  
 (unmittelbar an der Grenze zu "B")  
 AUSREICHENDE LEISTUNGSRESERVE

+ ≙ Leistungsreserve; - ≙ Leistungsdefizit

**PROJEKT: Ehingen / Donau  
"Industriegebiet Berg - 2. Erweiterung" 2022**

**ANALYSE 2022  
Abendspitze (ASP)  
(16.30 - 17.30 Uhr)**

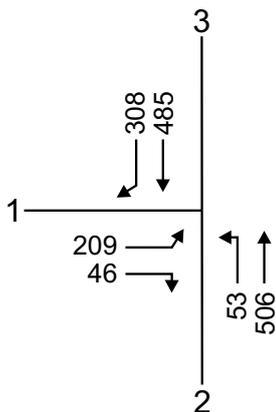
Knotenpunkt: B 465 / L 255

- 1: L 255 Ri. Dettingen                      3: B 465 Ri. Ehingen  
2: B 465 Ri. Berg                            4:

**ÜBERSCHLÄGIGE LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG LICHTSIGNALANLAGEN**

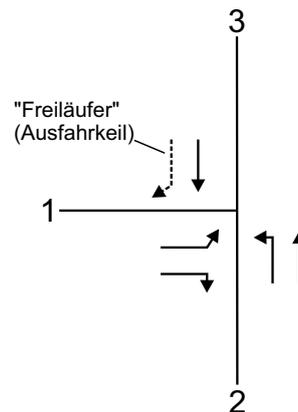
**STROMBELASTUNGEN:**

PKW-E/H<sub>MAX</sub>     KFZ/H<sub>MAX</sub>     KFZ/4H



**KNOTENGEOMETRIE**

(AUFSTELSPUREN, TRENNINSELN, FUSSGÄNGER-, RADFAHRERFURTEN)



**SIGNALISIERUNGSPHASEN:**

UMLAUFZEIT (t<sub>u</sub>) = 70 SEK.: q<sub>s</sub> = 2.000 FZ/H UND SPUR

MASSGEBENDE VERKEHRSMENGE JE STUNDE UND SPUR

ERFORDERLICHE ZWISCHENZEIT t<sub>z</sub> (Sek.)

ERFORDERLICHE GRÜNZEIT t<sub>gr</sub> (Sek.)

Phase	Verkehrsmenge	Zwischenzeit t <sub>z</sub>	Grünzeit t <sub>gr</sub>
①	485 (+ 102)	6	21
②	53	3	5
③	209	5	8
④			

$$\frac{(t_u - t_z) - t_{gr}}{(t_u - t_z)} * 100$$

$$= \frac{(70-14) - 34}{(70-14)} * 100 = \underline{\underline{+39,3\%}}$$

□ ZWISCHENZEIT (t<sub>z</sub>): 14 SEK.    □ GRÜNZEIT (t<sub>gr</sub>): 34 SEK.

**BEWERTUNG: QSV = "C"**  
AUSREICHENDE LEISTUNGSRESERVE

+ ≙ Leistungsreserve; - ≙ Leistungsdefizit

**PROJEKT: Ehingen / Donau  
"Industriegebiet Berg - 2. Erweiterung" 2022**

Knotenpunkt: B 465 / L 255

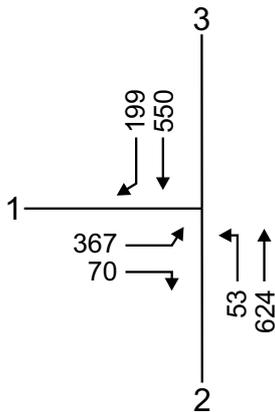
**PROGNOSE 2035  
PLANFALL  
Frühspitze (MSP)  
(06.45 - 07.45 Uhr)**

- 1: L 255 Ri. Dettingen                      3: B 465 Ri. Ehingen  
2: B 465 Ri. Berg                              4:

**ÜBERSCHLÄGIGE LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG LICHTSIGNALANLAGEN**

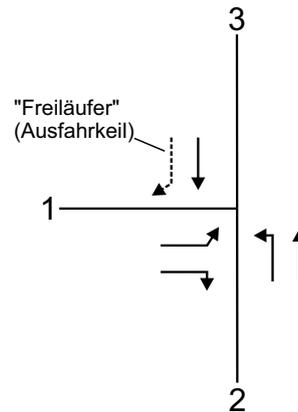
**STROMBELASTUNGEN:**

PKW-E/H<sub>MAX</sub>     KFZ/H<sub>MAX</sub>     KFZ/4H



**KNOTENGEOMETRIE**

(AUFSTELLSPUREN, TRENNINSELN, FUSSGÄNGER-, RADFAHRERFURTEN)



**SIGNALISIERUNGSPHASEN:**

UMLAUFZEIT (t<sub>u</sub>) = 70 SEK.: q<sub>s</sub> = 2.000 FZ/H UND SPUR

MASSGEBENDE VERKEHRSMENGE JE STUNDE UND SPUR    ERFORDERLICHE ZWISCHENZEIT t<sub>z</sub> (Sek.)    ERFORDERLICHE GRÜNZEIT t<sub>gr</sub> (Sek.)

Phase	Verkehrsmenge	Zwischenzeit t <sub>z</sub>	Grünzeit t <sub>gr</sub>
①	550	6	20
②	53	3	5
③	367	5	13
④			

$$\frac{(t_u - t_z) - t_{gr}}{(t_u - t_z)} * 100$$

$$= \frac{(70-14) - 38}{(70-14)} * 100 = \underline{\underline{+32,1\%}}$$

+ ≙ Leistungsreserve; - ≙ Leistungsdefizit

□ ZWISCHENZEIT (t<sub>z</sub>): 14 SEK.    □ GRÜNZEIT (t<sub>gr</sub>): 37 SEK.

**BEWERTUNG: QSV = "C"**  
AUSREICHENDE LEISTUNGSRESERVE

**PROJEKT: Ehingen / Donau**  
**"Industriegebiet Berg - 2. Erweiterung" 2022**

Knotenpunkt: B 465 / L 255

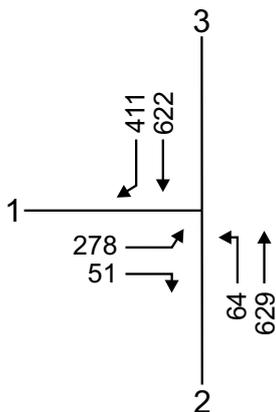
**PROGNOSE 2035**  
**PLANFALL**  
**Abendspitze (ASP)**  
**(16.30 - 17.30 Uhr)**

- 1: L 255 Ri. Dettingen                      3: B 465 Ri. Ehingen  
 2: B 465 Ri. Berg                            4:

**ÜBERSCHLÄGIGE LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG LICHTSIGNALANLAGEN**

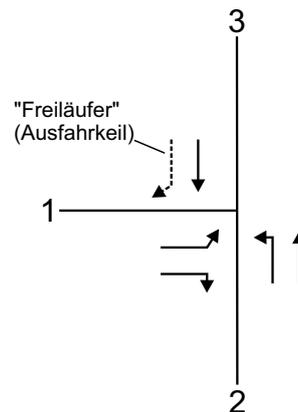
**STROMBELASTUNGEN:**

PKW-E/H<sub>MAX</sub>     KFZ/H<sub>MAX</sub>     KFZ/4H



**KNOTENGEOMETRIE**

(AUFSTELLSPUREN, TRENNINSELN, FUSSGÄNGER-, RADFAHRERFURTEN)



**SIGNALISIERUNGSPHASEN:**

UMLAUFZEIT ( $t_u$ ) = 70 SEK.:  $q_s = 2.000$  FZ/H UND SPUR

MASSGEBENDE VERKEHRSMENGE JE STUNDE UND SPUR

ERFORDERLICHE ZWISCHENZEIT  $t_z$  (Sek.)

ERFORDERLICHE GRÜNZEIT  $t_{gr}$  (Sek.)

Phase	Verkehrsmenge	Zwischenzeit $t_z$	Grünzeit $t_{gr}$
①	622 (+ 205)	6	29
②	64	3	5
③	278	5	10
④			

$$\frac{(t_u - t_z) - t_{gr}}{(t_u - t_z)} * 100$$

$$= \frac{(70-14) - 44}{(70-14)} * 100 = \underline{\underline{+21,4\%}}$$

+ ≙ Leistungsreserve; - ≙ Leistungsdefizit

□ ZWISCHENZEIT ( $t_z$ ): 14 SEK.

□ GRÜNZEIT ( $t_{gr}$ ): 44 SEK.

**BEWERTUNG: QSV = "D"**  
 AUSREICHENDE LEISTUNGSRESERVE

DEZ. 2022  
 LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE **SSW** GMBH  
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

Definition der Ströme

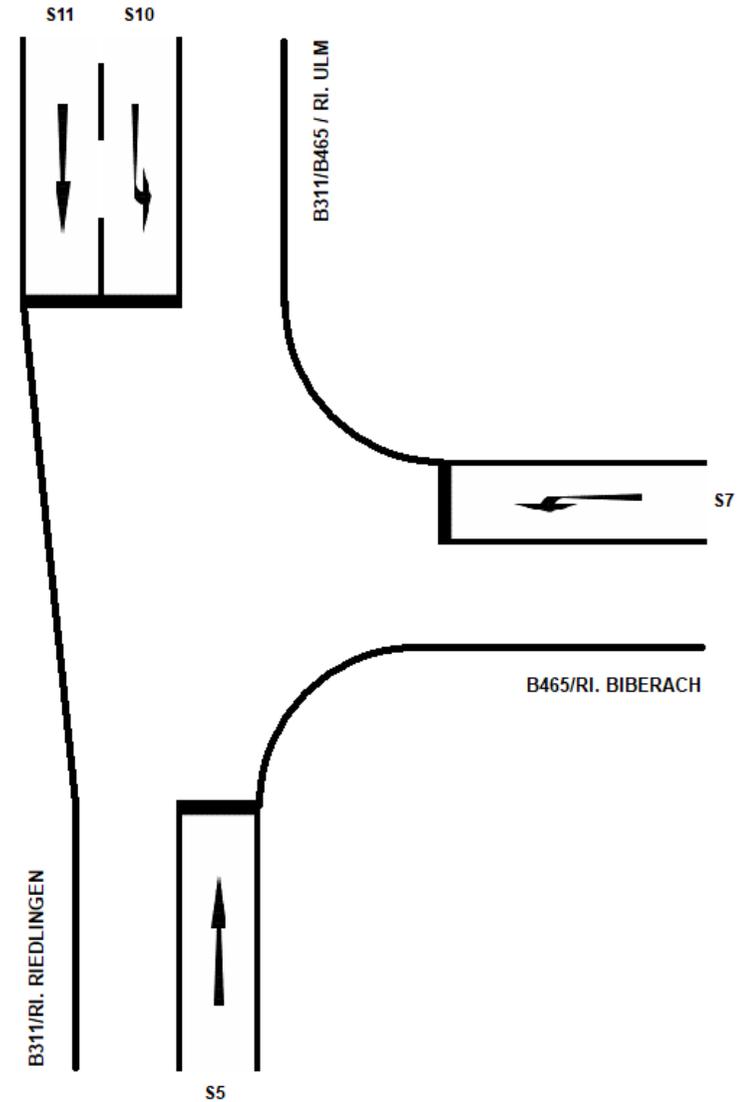
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RILSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Definition der Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

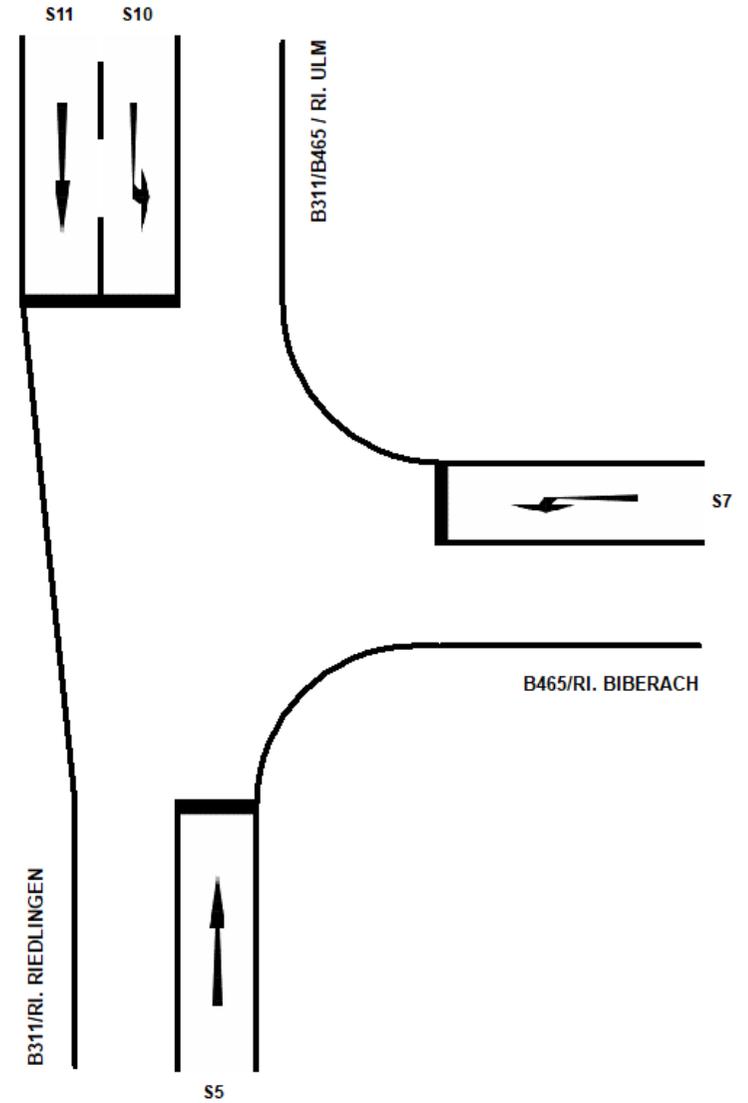


Signalgr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
1	K1	5	0	0
2	K2	7	0	0
3	K3	10	0	0
4	K4	11	0	0

Minuswert = Sekundärsignal

Definition der Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

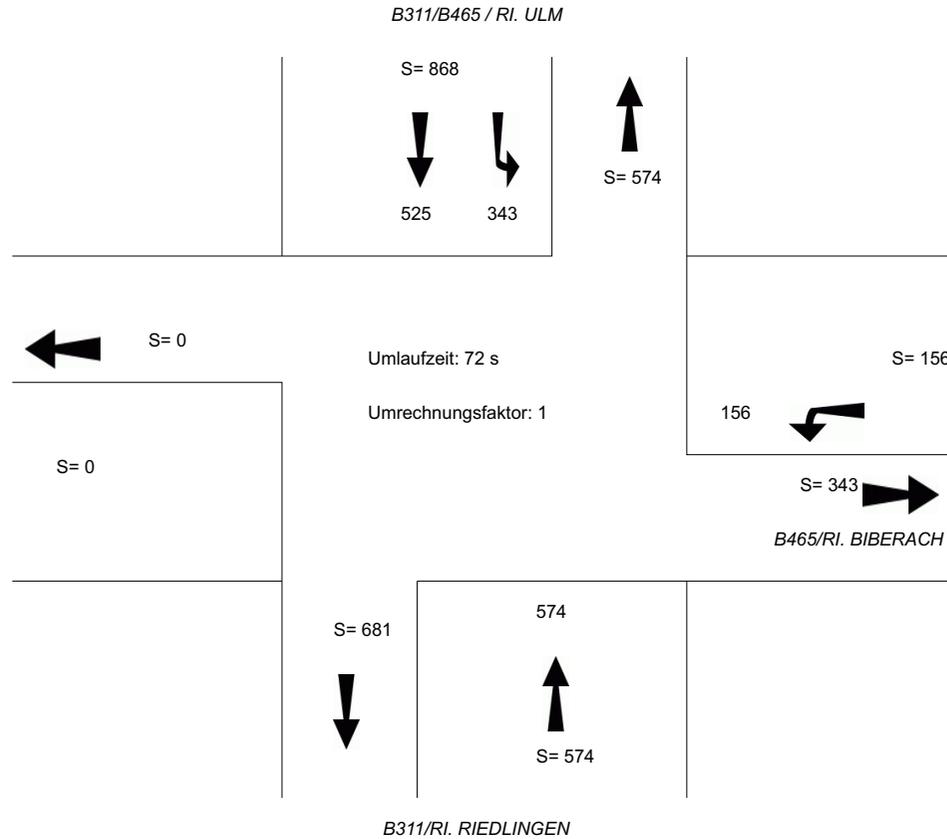


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



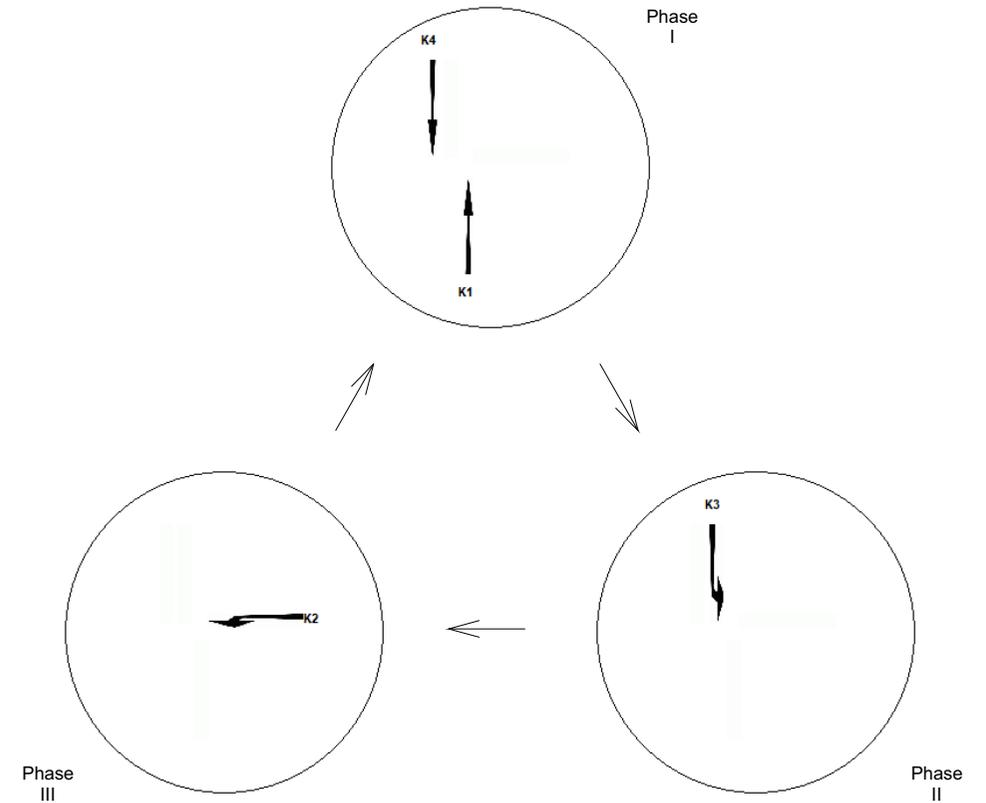
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.7

Phaseneinteilung und Phasenfolge

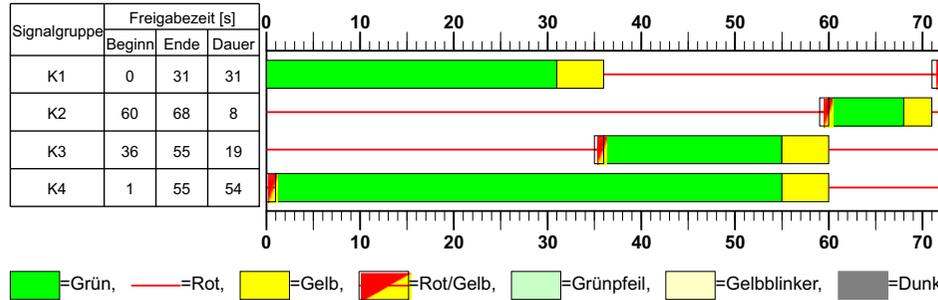
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

**Signalzeitenplan**

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

**Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis**

Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	20,7	31	0	31	5	1	574	861		17,0	73	42	66
2	K2	5,6	8	60	68	7	1	156	222		39,6	102	24	42
3	K3	12,3	19	36	55	10	1	343	528		24,2	81	36	48
4	K4	18,9	54	1	55	11	1	525	1500		3,1	31	18	36

Summe aller Wartezeiten: 7,2 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 16,2 s

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x

Summe aller Halte: 1017,7 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,64 Halte

AMPEL Version 6.3.7



Definition der Ströme

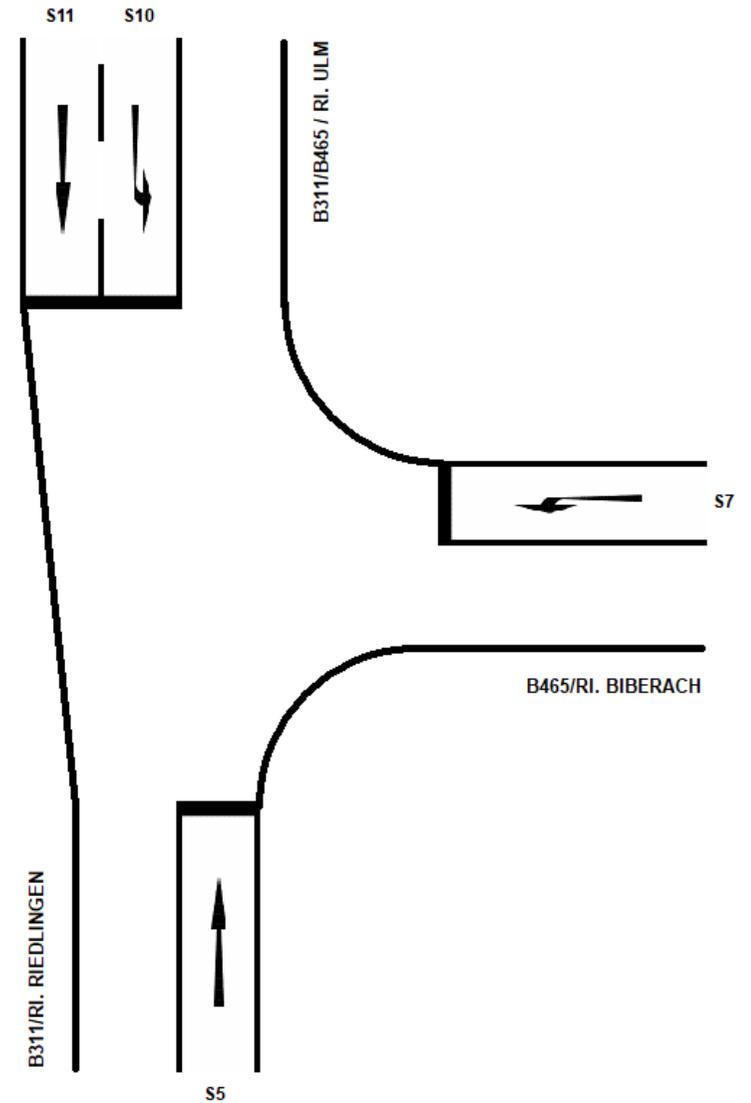
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RILSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Definition der Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

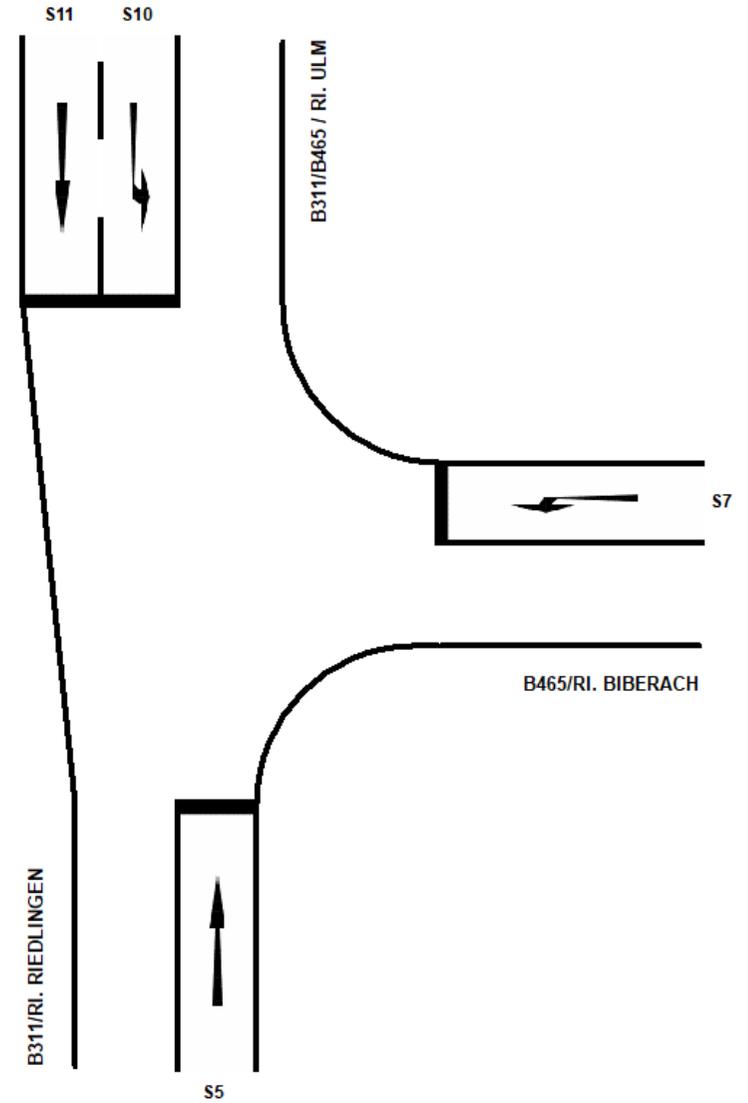


Signalgr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
1	K1	5	0	0
2	K2	7	0	0
3	K3	10	0	0
4	K4	11	0	0

Minuswert = Sekundärsignal

Definition der Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

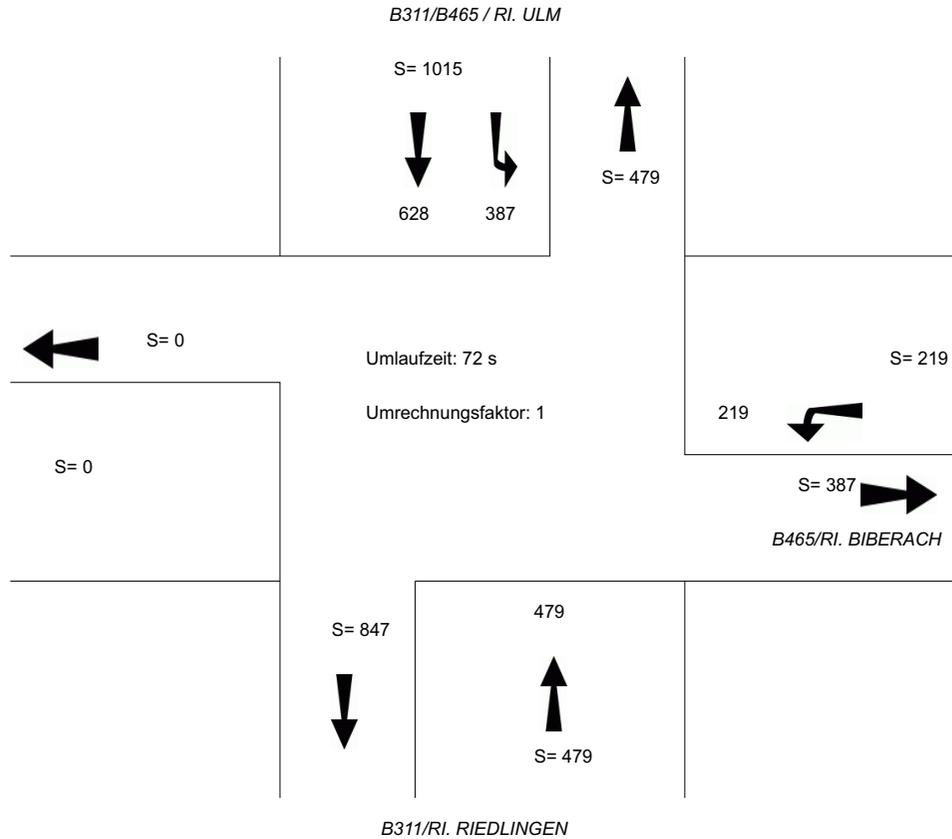


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



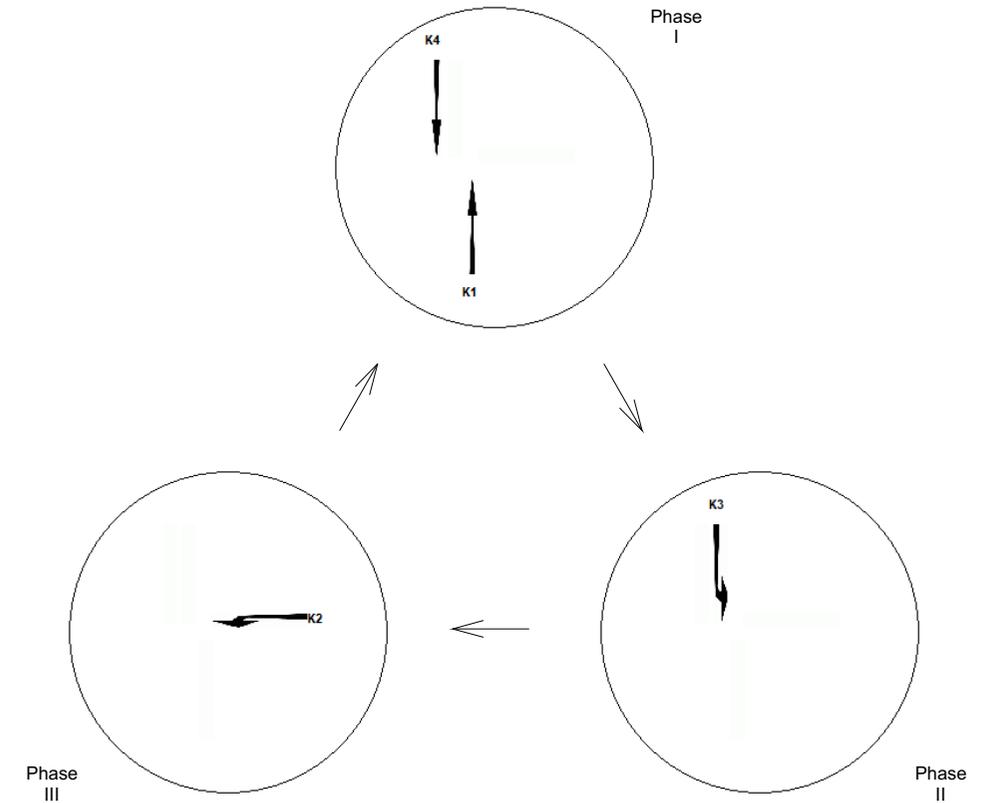
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.7

Phaseneinteilung und Phasenfolge

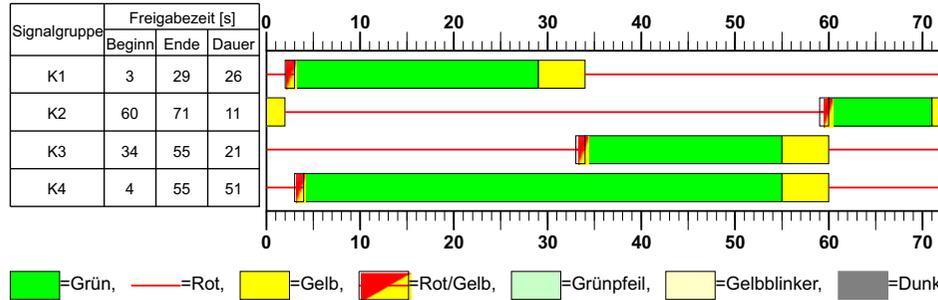
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	17,2	26	3	29	5	1	479	722		20,1	77	42	60
2	K2	7,9	11	60	71	7	1	219	306		36,8	99	30	48
3	K3	13,9	21	34	55	10	1	387	583		23,5	81	36	54
4	K4	22,6	51	4	55	11	1	628	1417		4,5	38	24	42

Summe aller Wartezeiten: 8,2 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 17,3 s  
 Summe aller Halte: 1140,4 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,67 Halte

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x



Definition der Ströme

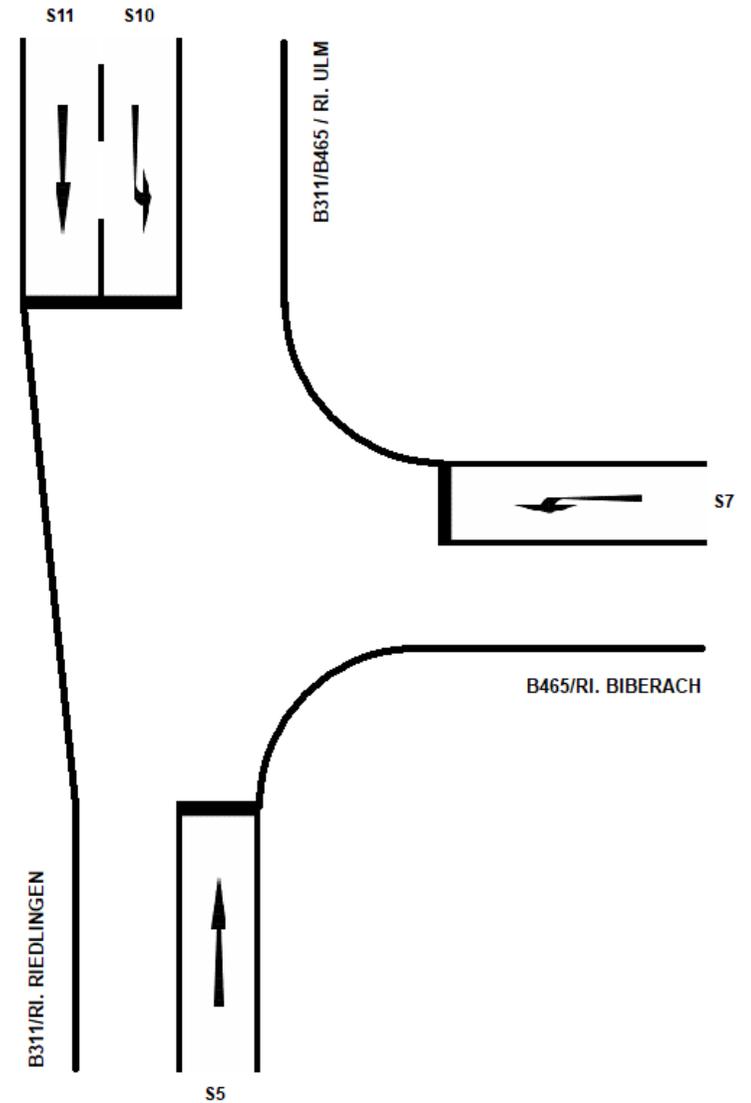
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RILSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	5	0	0
K2	K2	7	0	0
K3	K3	10	0	0
K4	K4	11	0	0

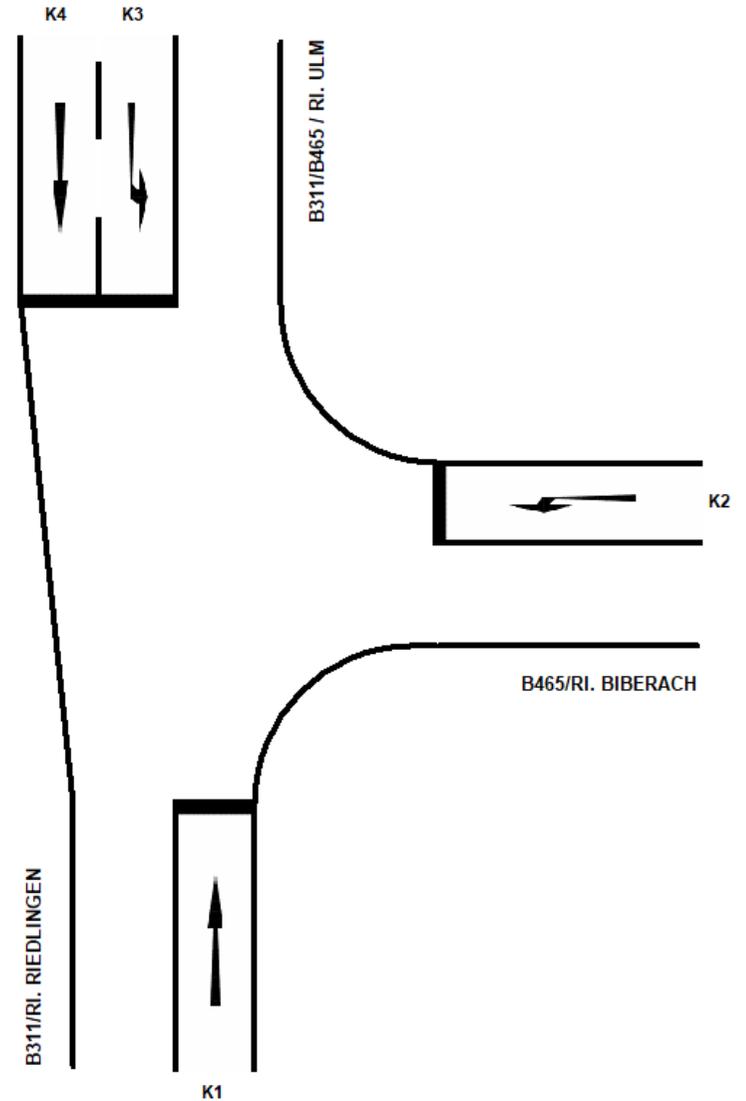
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

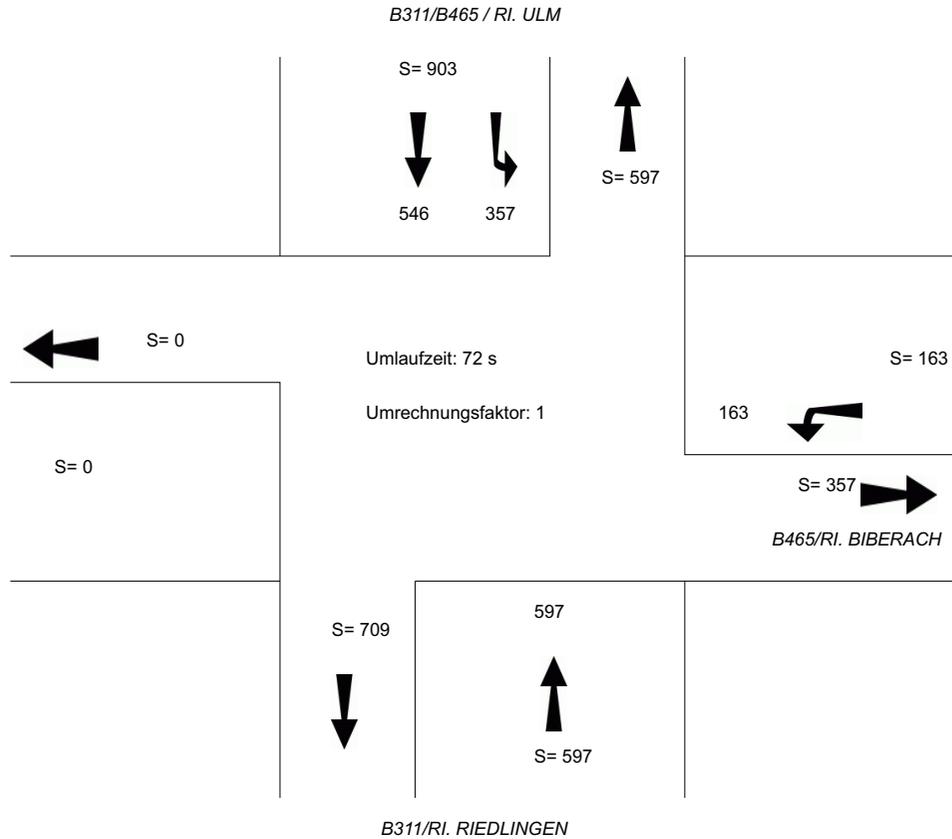


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



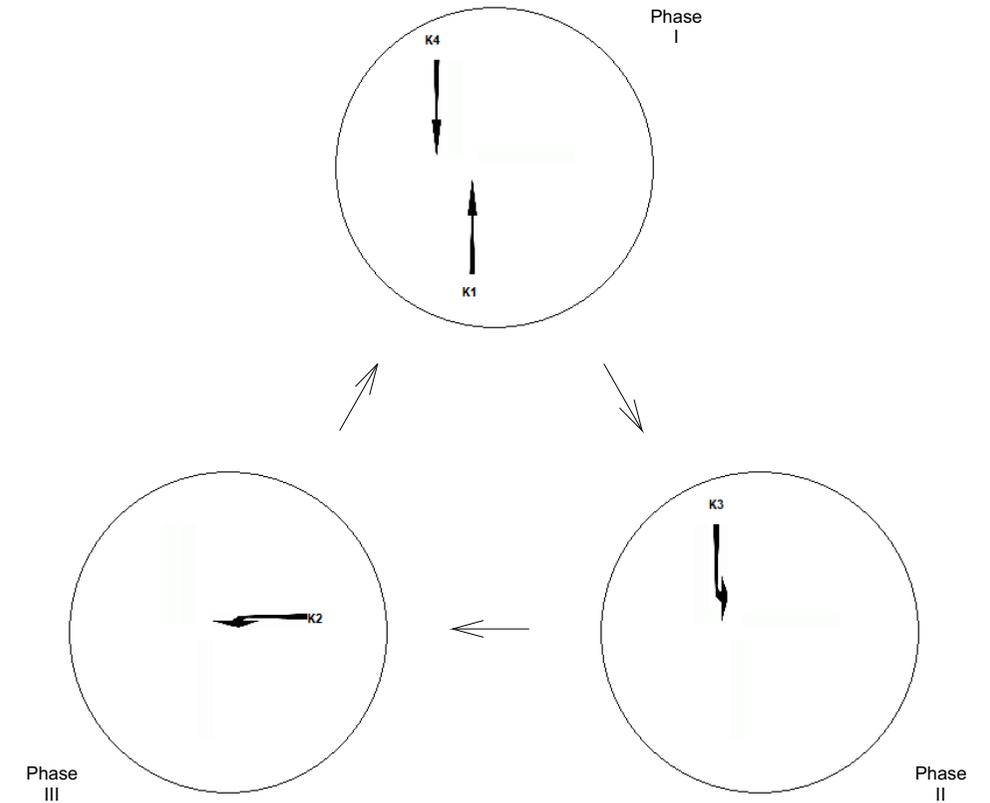
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.7

Phaseneinteilung und Phasenfolge

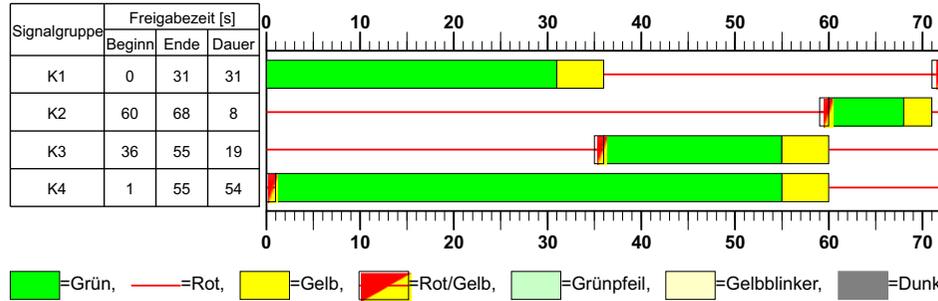
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis

Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	21,5	31	0	31	5	1	597	861		18,1	76	42	72
2	K2	5,9	8	60	68	7	1	163	222		44,5	110	24	42
3	K3	12,9	19	36	55	10	1	357	528		25,7	84	36	54
4	K4	19,7	54	1	55	11	1	546	1500		3,1	31	18	36

Summe aller Wartezeiten: 8,0 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 17,4 s

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x

Summe aller Halte: 1100,9 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,66 Halte

AMPEL Version 6.3.7



Definition der Ströme

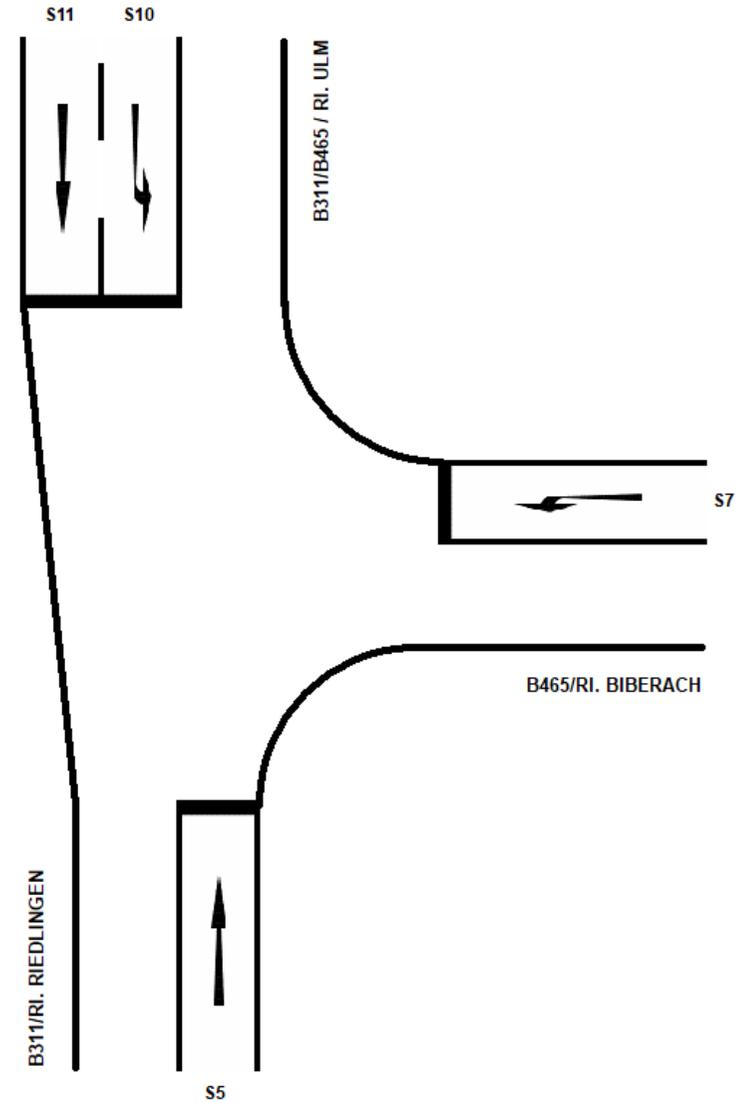
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	5	0	0
K2	K2	7	0	0
K3	K3	10	0	0
K4	K4	11	0	0

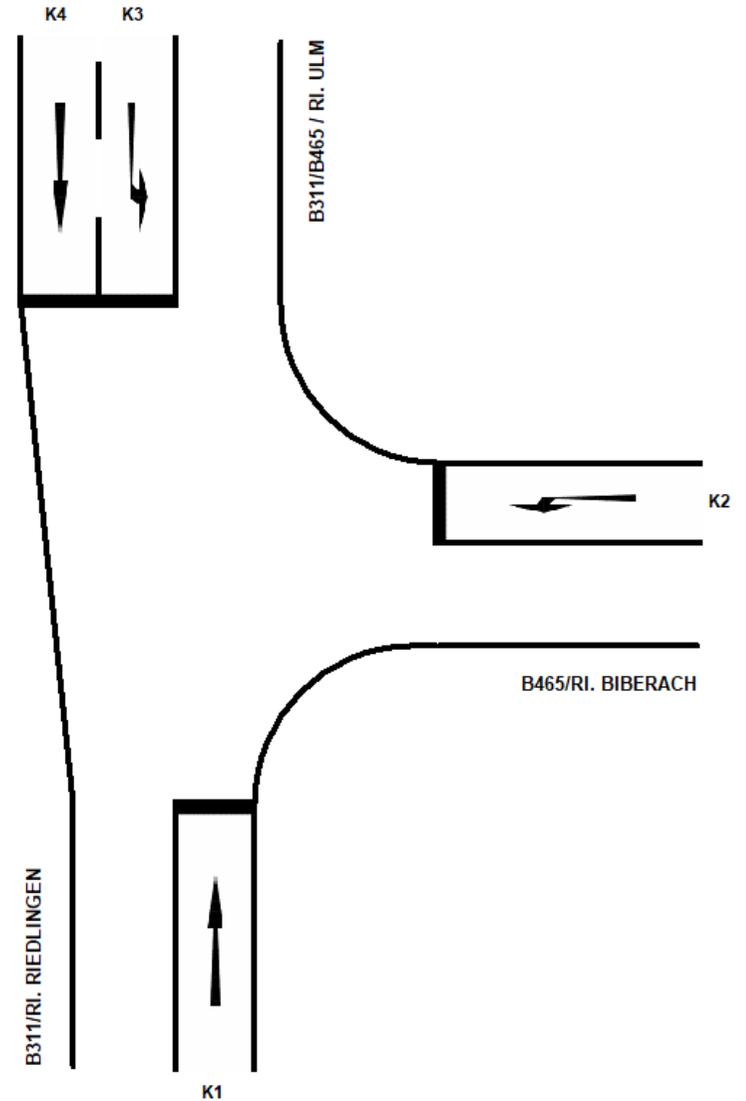
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

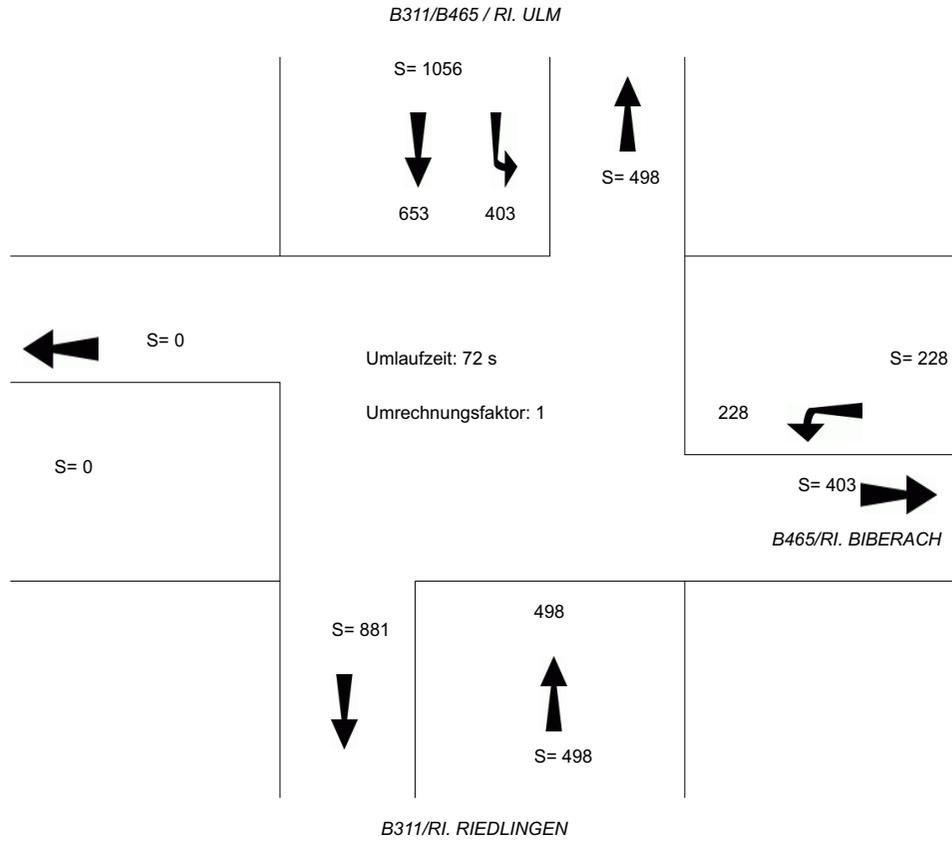


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



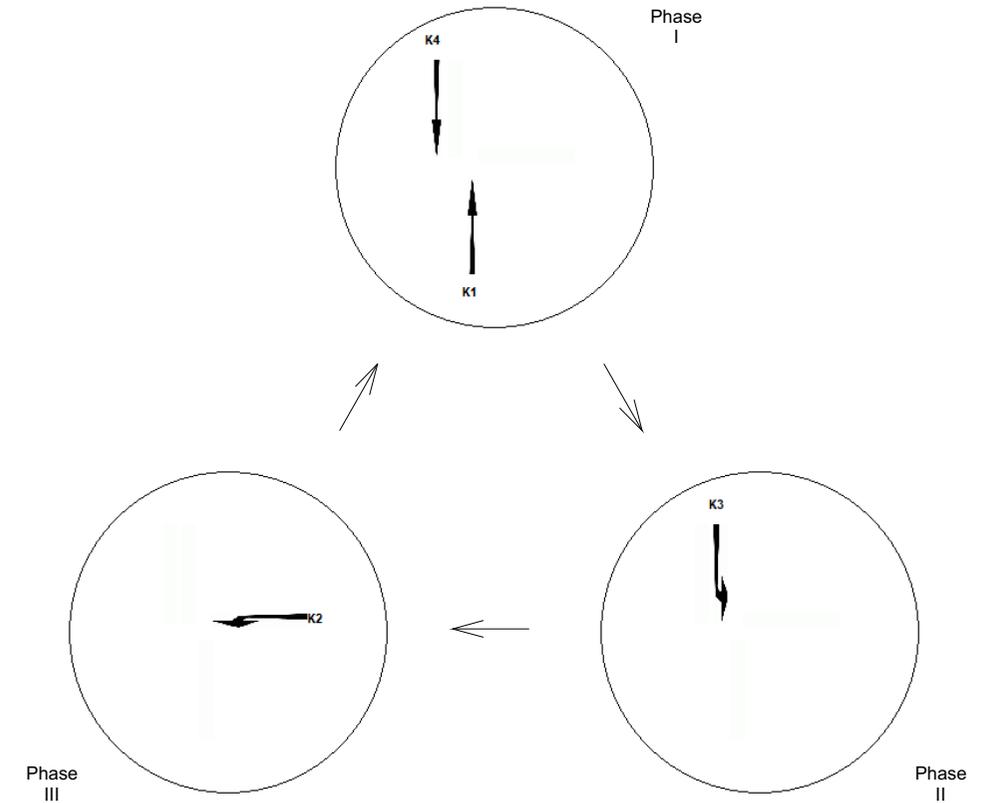
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.7

Phaseneinteilung und Phasenfolge

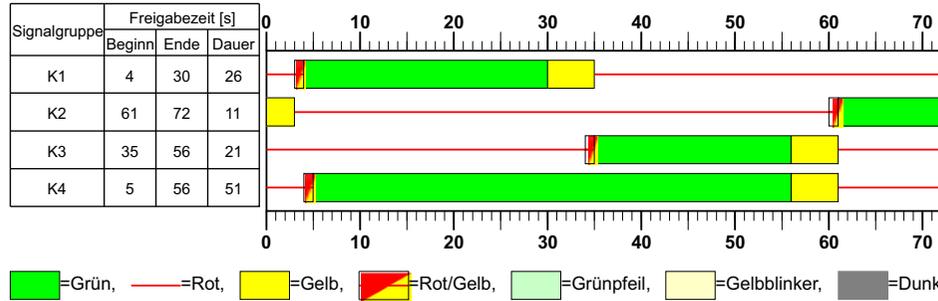
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis

Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, 0- PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	17,9	26	4	30	5	1	498	722		21,2	80	42	66
2	K2	8,2	11	61	72	7	1	228	306		40,8	106	30	54
3	K3	14,5	21	35	56	10	1	403	583		24,9	84	36	60
4	K4	23,5	51	5	56	11	1	653	1417		4,5	39	24	42

Summe aller Wartezeiten: 9,1 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 18,5 s

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x

Summe aller Halte: 1230,1 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,69 Halte

AMPEL Version 6.3.7



Definition der Ströme

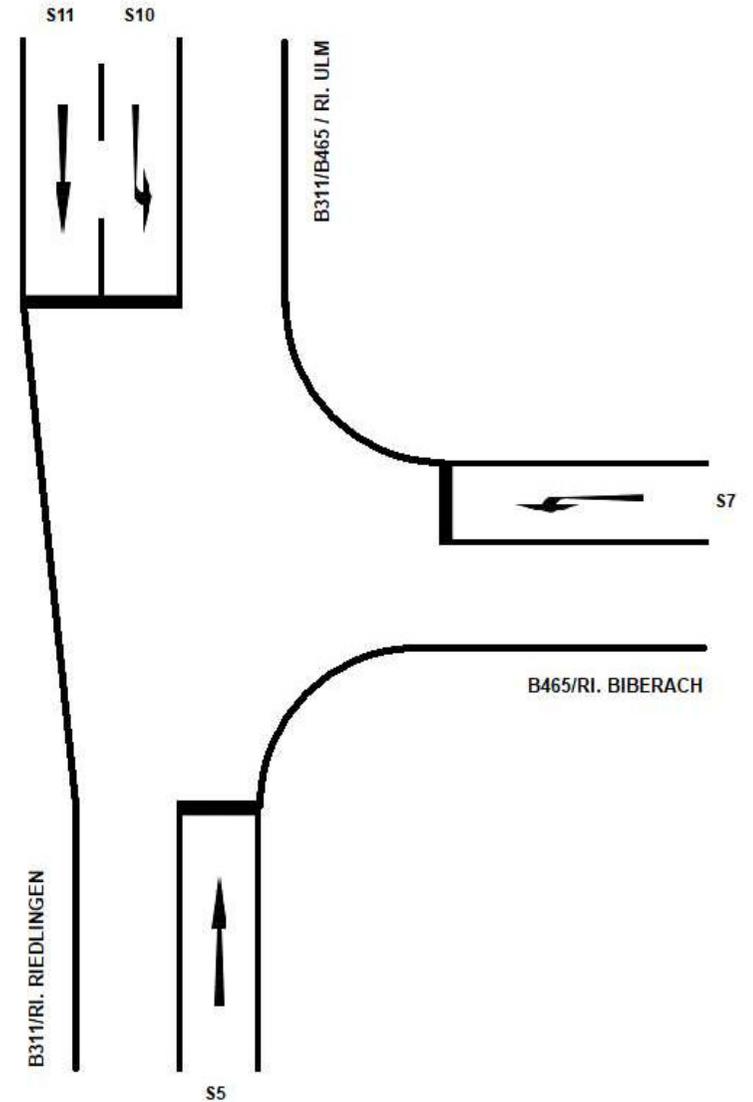
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	5	0	0
K2	K2	7	0	0
K3	K3	10	0	0
K4	K4	11	0	0

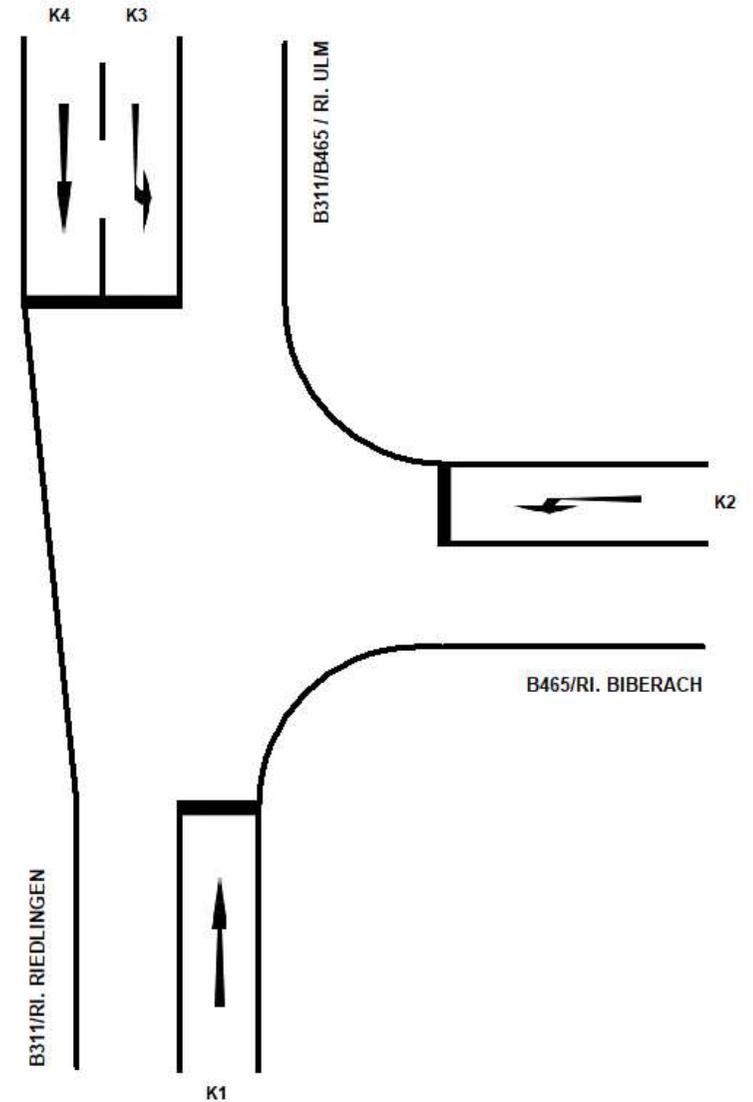
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

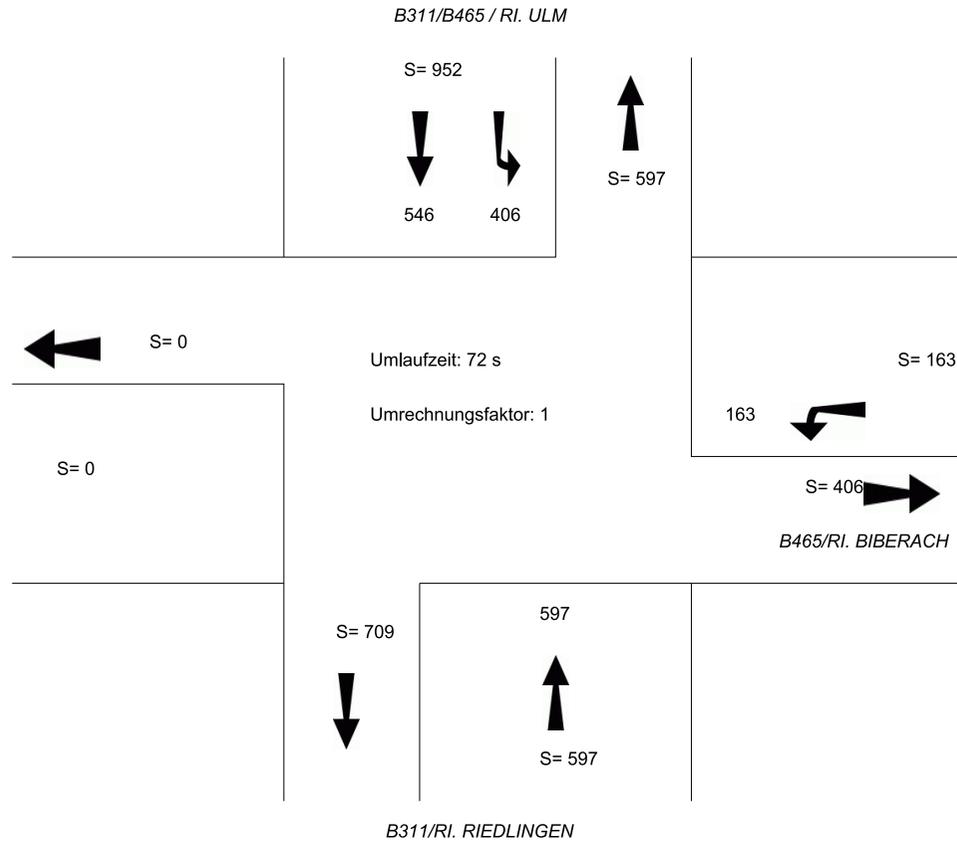


### Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



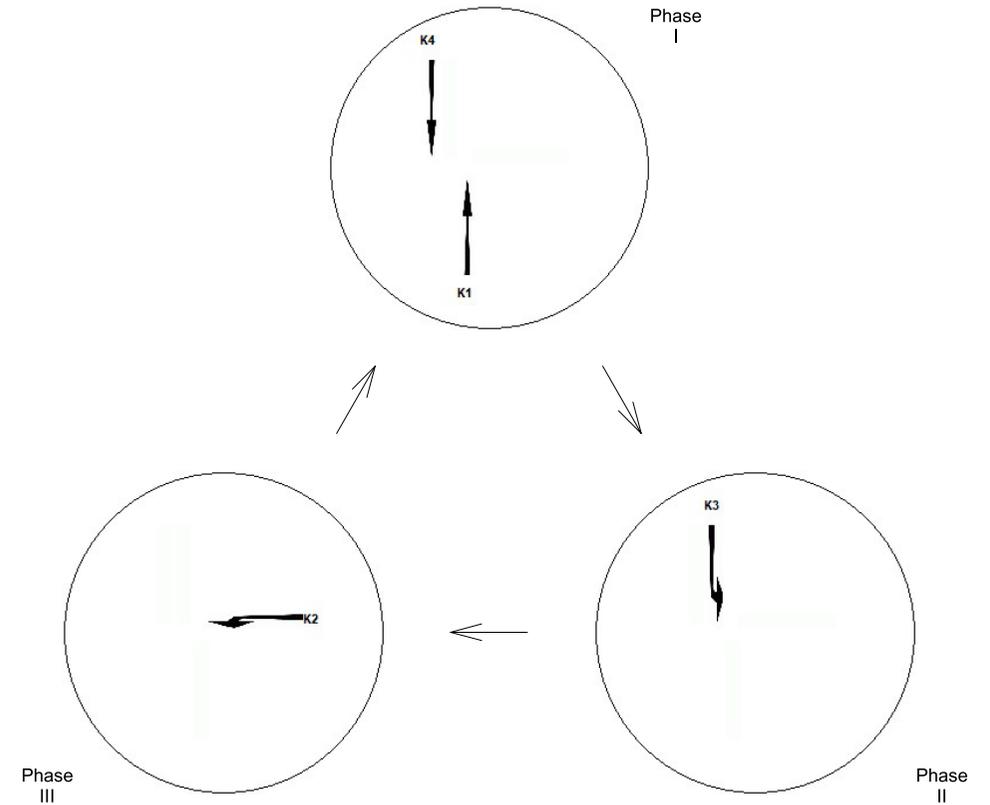
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.8

### Phaseneinteilung und Phasenfolge

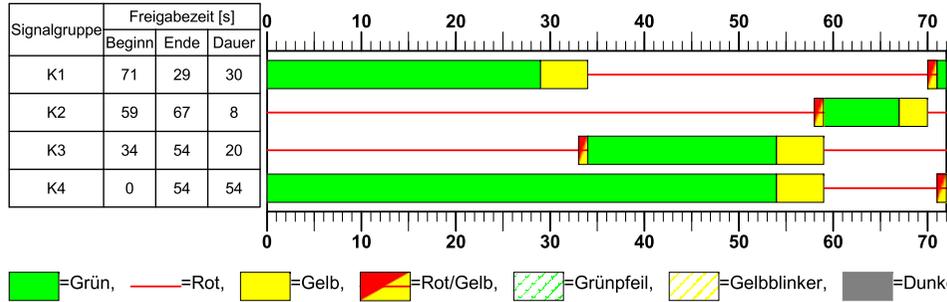
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



AMPEL Version 6.3.8

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis

Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	Pkwe/h	Pkwe/h	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	21,5	30	71	29	5	1	597	833		19,9	79	42	72
2	K2	5,9	8	59	67	7	1	163	222		44,5	110	24	42
3	K3	14,6	20	34	54	10	1	406	556		28,6	90	42	66
4	K4	19,7	54	0	54	11	1	546	1500		3,1	31	18	36

Summe aller Wartezeiten: 9,0 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 18,9 s

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x

Summe aller Halte: 1186,5 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,69 Halte



Definition der Ströme

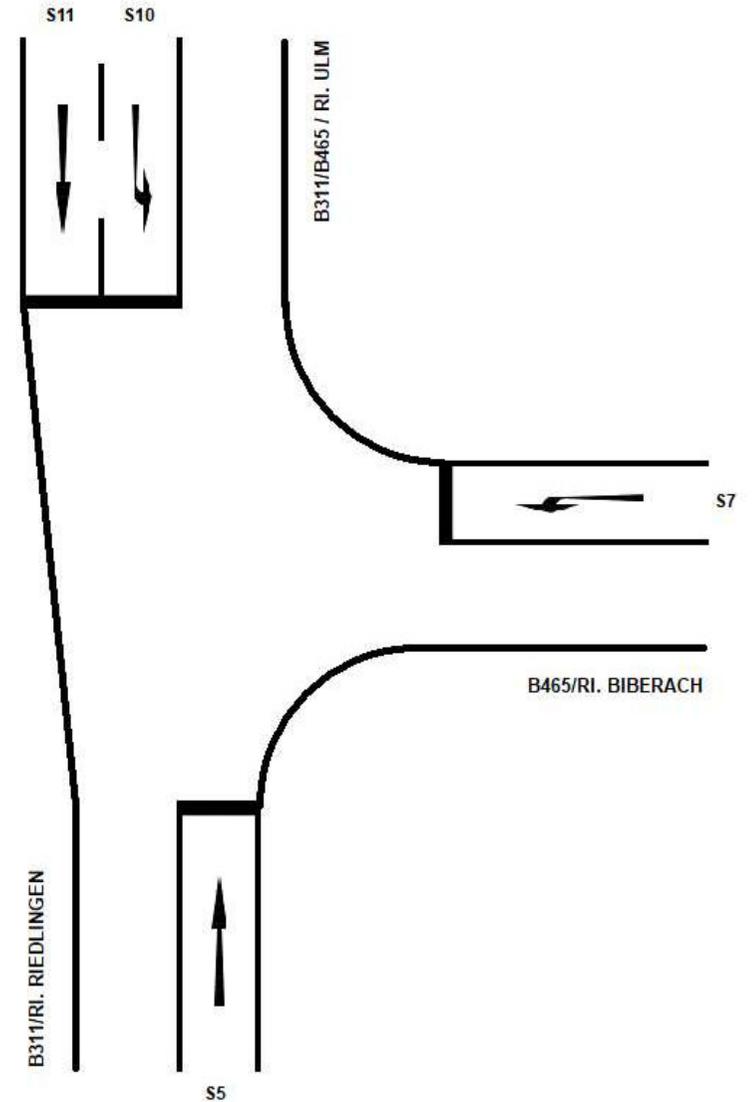
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Nein	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Nein	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Ja	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Nein	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Nein	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Ja	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	5	0	0
K2	K2	7	0	0
K3	K3	10	0	0
K4	K4	11	0	0

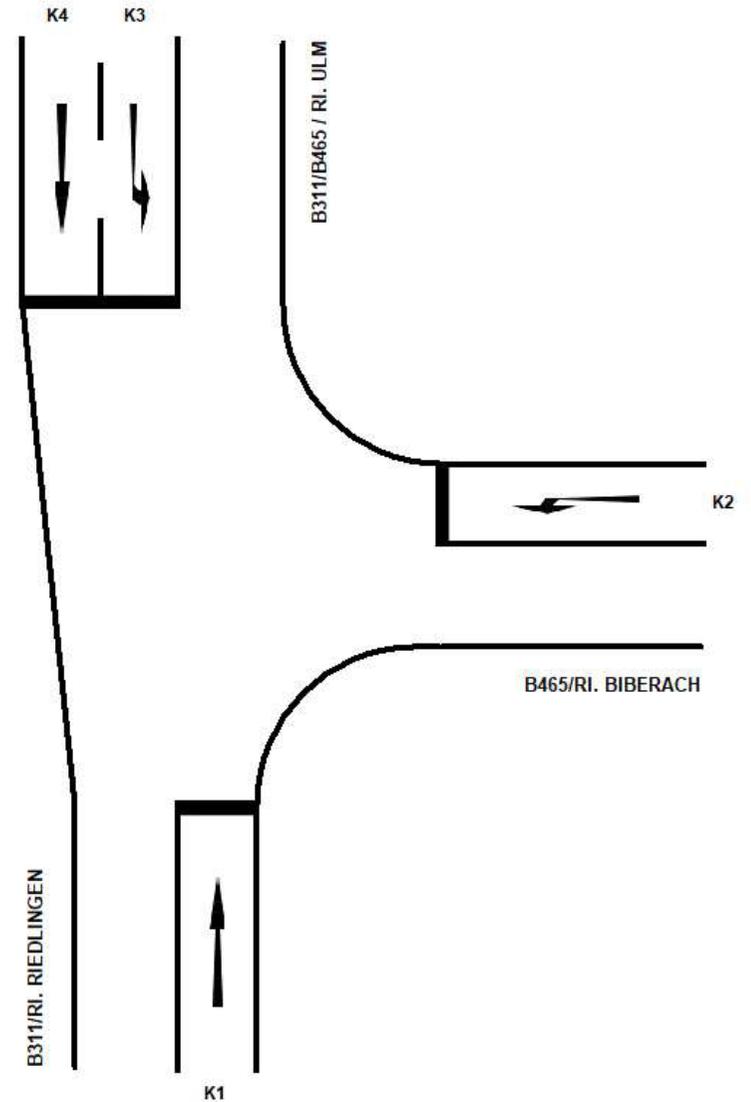
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

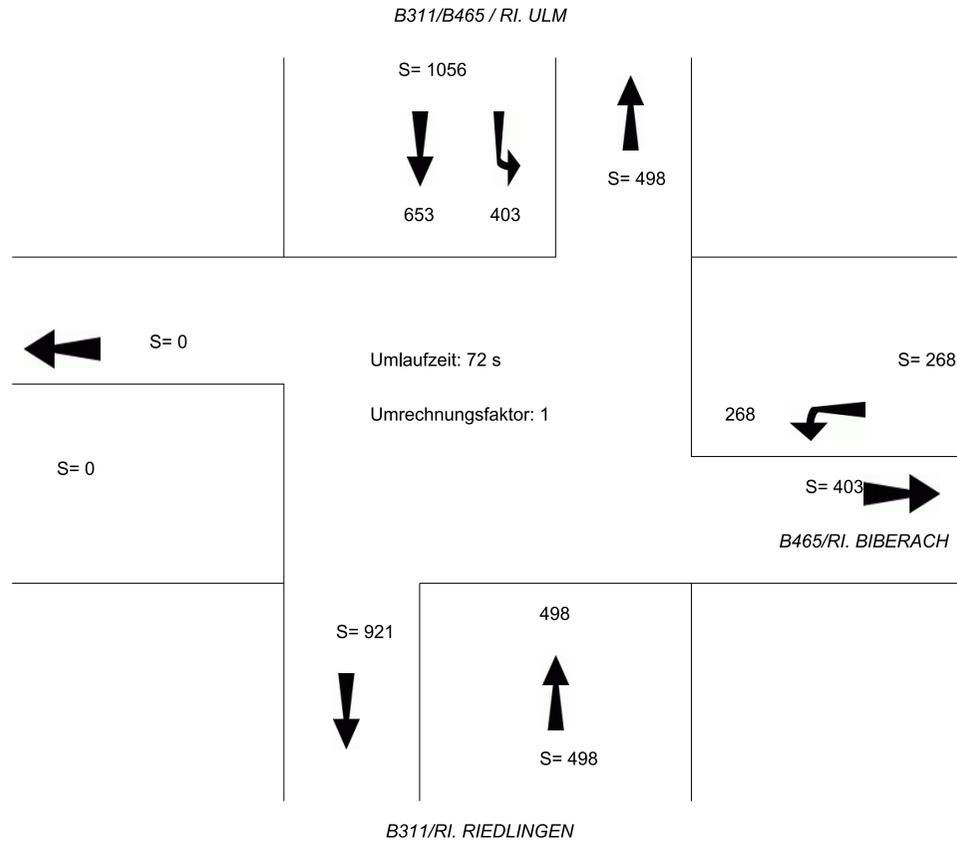


### Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



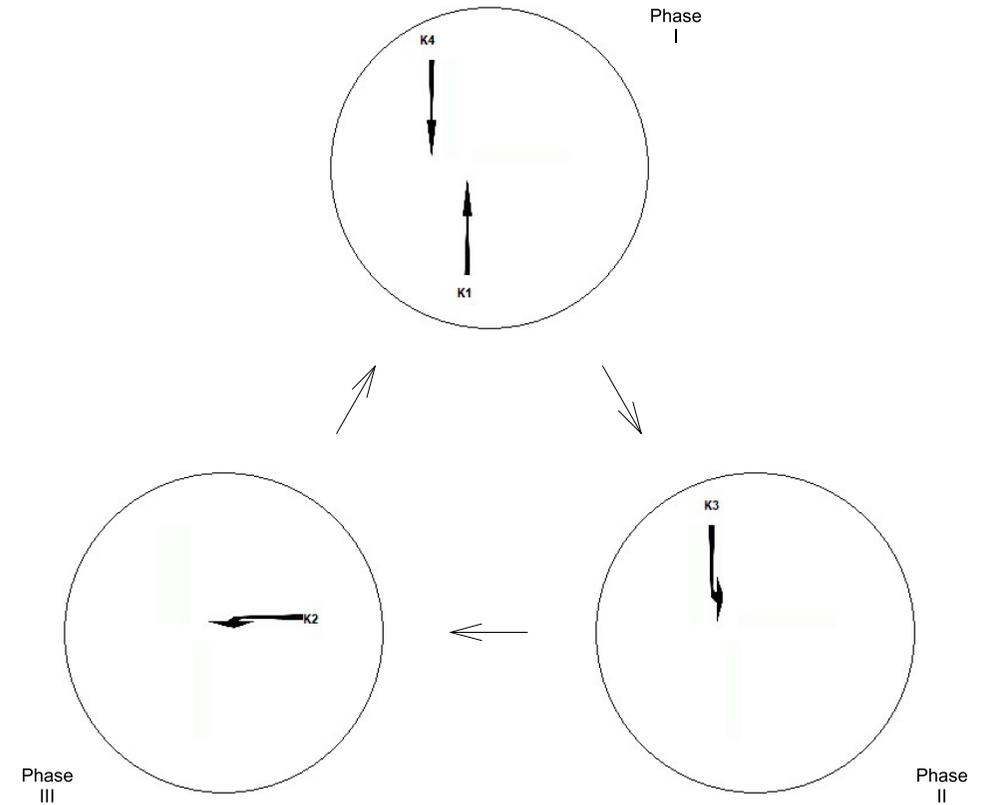
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.8

### Phaseneinteilung und Phasenfolge

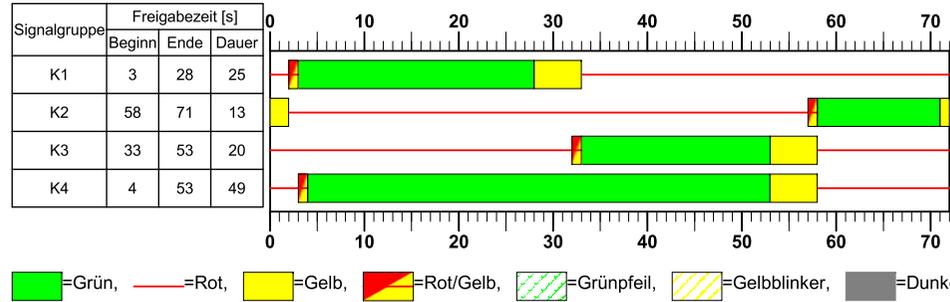
Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



AMPEL Version 6.3.8

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Freigabezeiten-Tabelle / Leistungsfähigkeitsnachweis

Umlaufzeit : 72 s

Datei : EHINGEN\_B311.B465\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 311 / B 465, PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Nr.	Signal	erf.G	gew.G	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	Mw Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	Pkwe/h	Pkwe/h	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	17,9	25	3	28	5	1	498	694		23,5	84	42	72
2	K2	9,6	13	58	71	7	1	268	361		37,2	101	30	60
3	K3	14,5	20	33	53	10	1	403	556		28,1	89	42	66
4	K4	23,5	49	4	53	11	1	653	1361		5,5	43	30	48

Summe aller Wartezeiten: 10,1 Std./h  
 mittlere Wartezeit (Gesamtmittel): 20,1 s

Summe aller Halte: 1324,7 Halte/h  
 mittlere Anzahl der Halte: 0,73 Halte

B : bedingt verträglicher Strom  
 M(x) : Mischspur mit Strom x



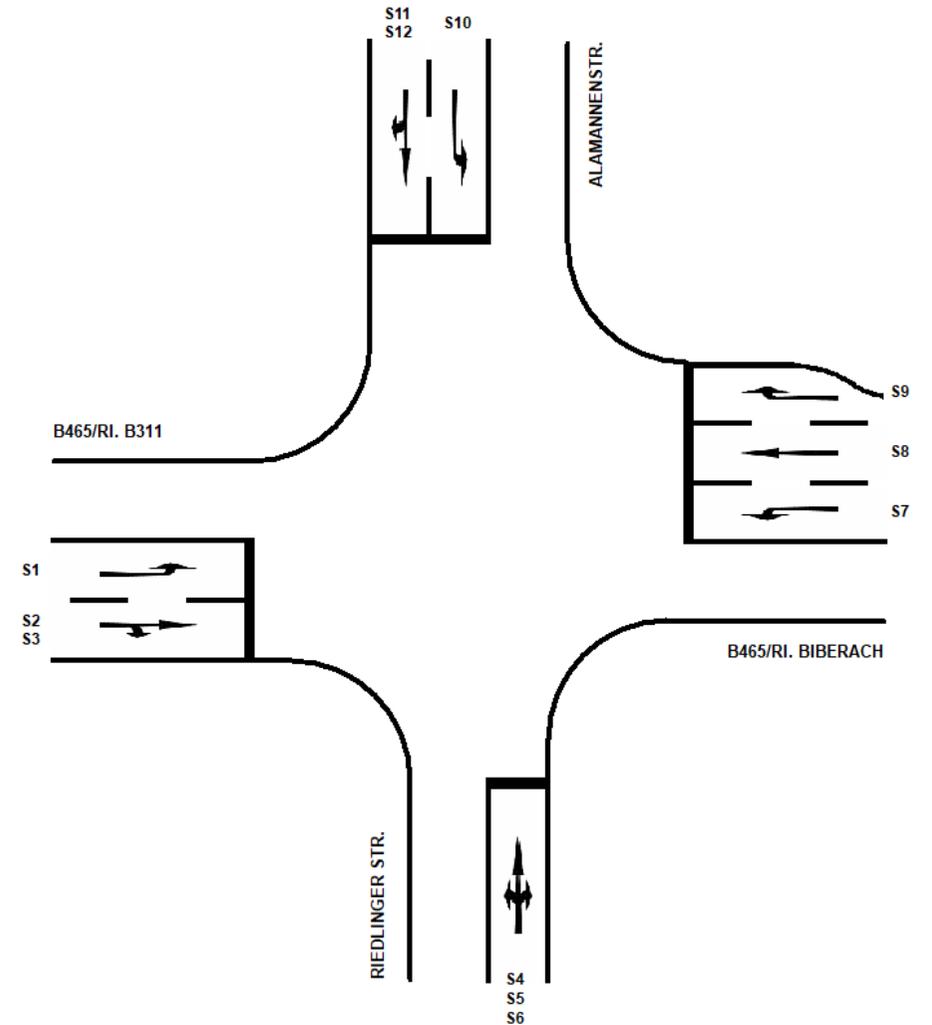
Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	4	5	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

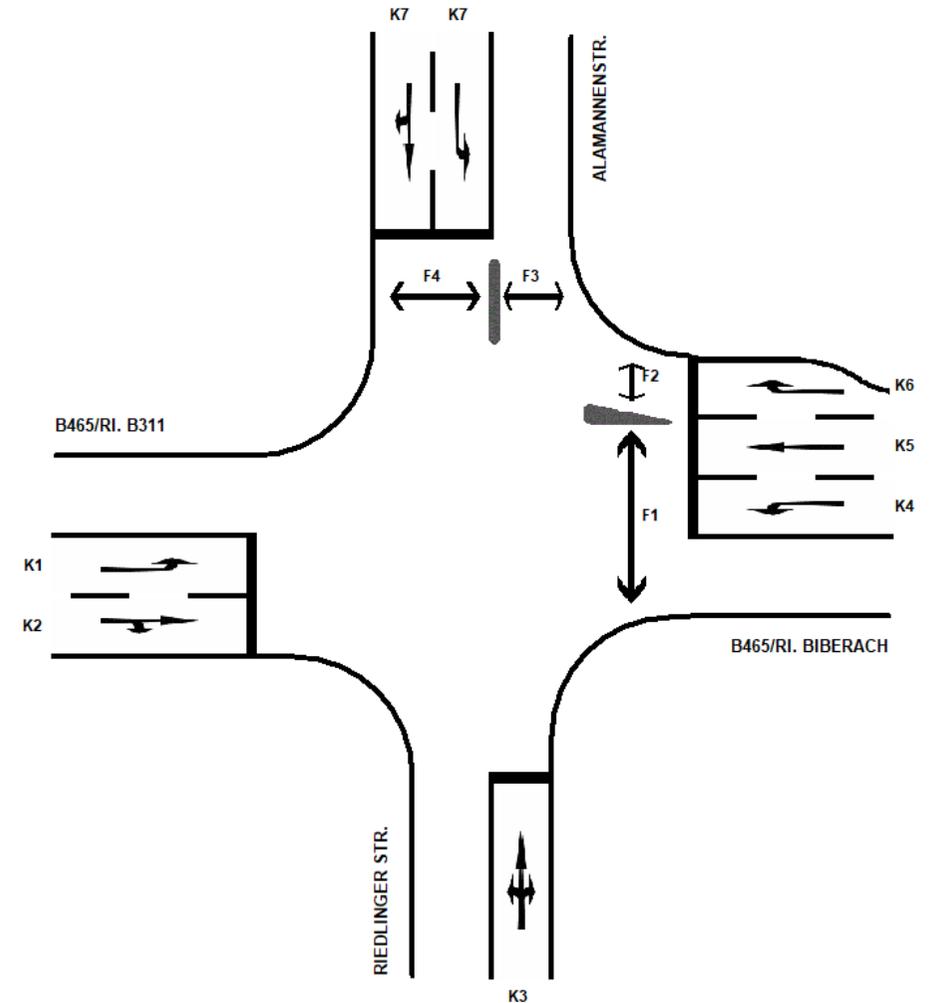
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

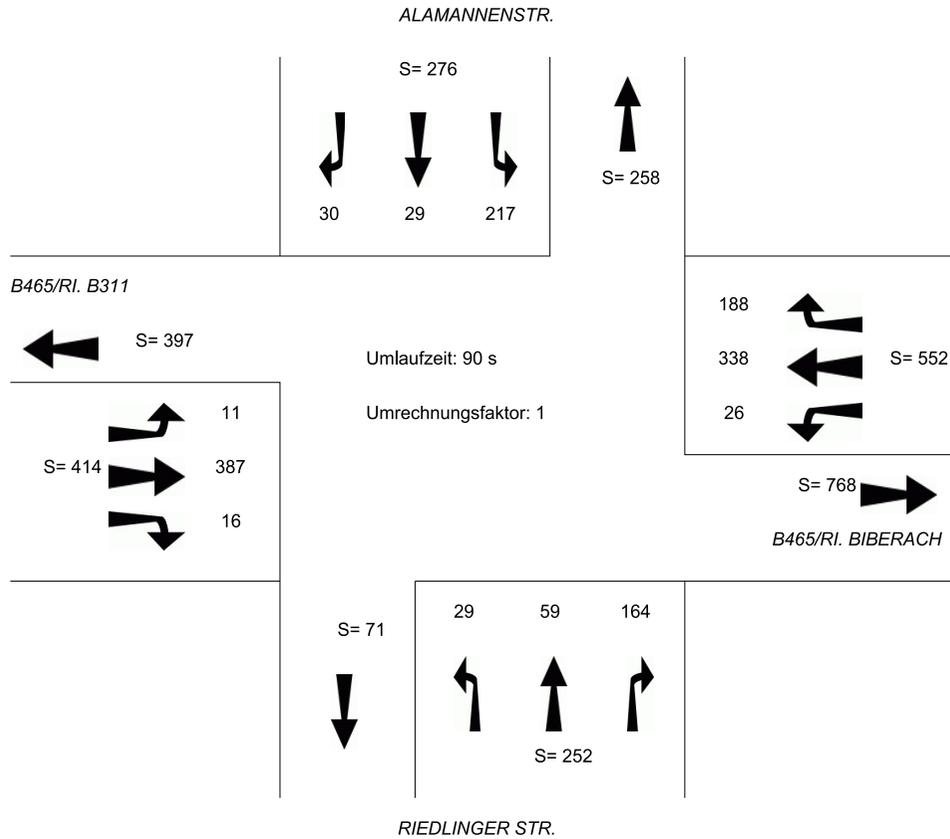
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

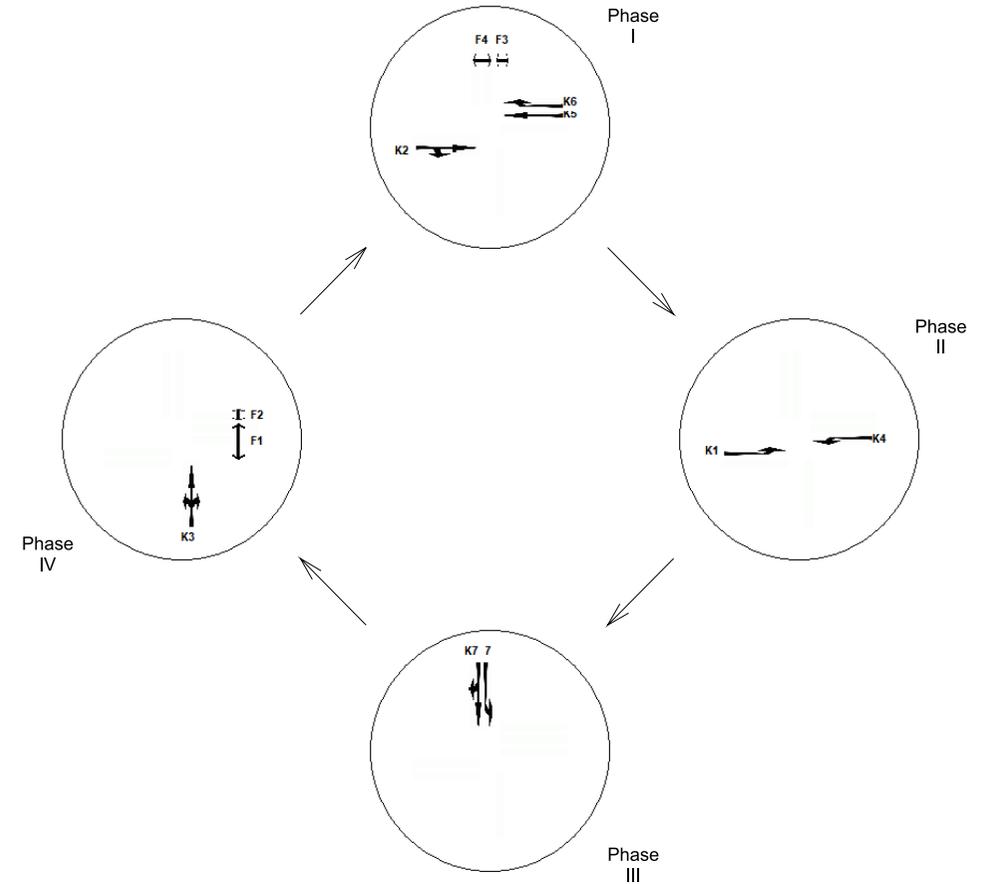
Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



AMPEL Version 6.3.7

Phaseneinteilung und Phasenfolge

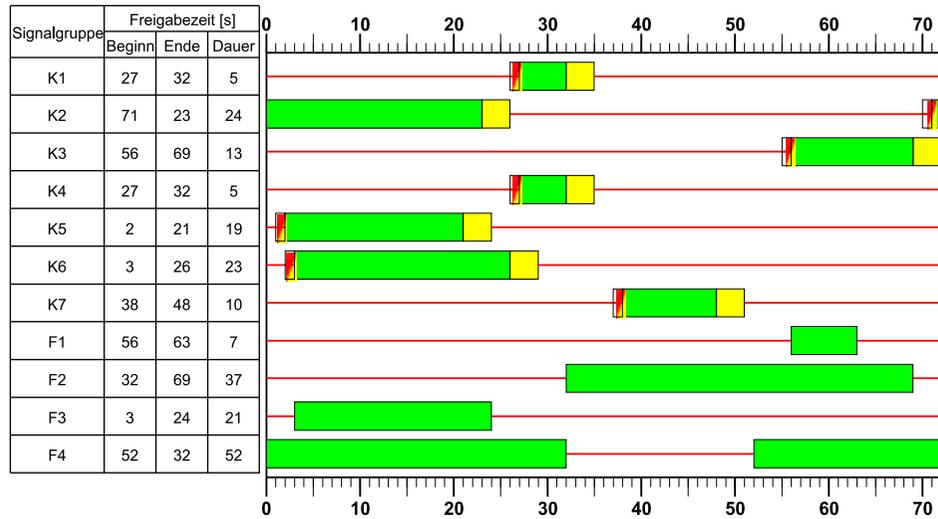
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)		Stadt:									
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT AN		Datum: 30.08.2022									
Zeitabschnitt: MGS ( MORGENSPITZE )		Bearbeiter: ARNOLD									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]	
11	K2	2, 3	403	0,581	0,35	0,874	7,465	73	23,8	B	
12	K1	1	11	0,066	0,08	0,039	0,242	6	31,2	B	
21	K3	4, 5, 6	252	0,728	0,17	1,844	6,613	66	47,4	C	
31	K6	9	188	0,282	0,33	0,224	2,990	35	18,9	A	
32+31	K5	8, 9	526	0,735	0,34	2,005	11,281	102	31,2	B	
32	K5	8	338	0,608	0,28	0,991	6,864	68	29,0	B	
33	K4	7	26	0,156	0,08	0,103	0,586	11	32,9	B	
41	K7	11, 12	59	0,193	0,15	0,134	1,164	18	28,2	B	
42	K7	10	217	0,709	0,15	1,636	5,760	59	48,2	C	
Gesamt			1494	0,652					34,3		
Fußgänger-/Radfahrerfurten											
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]						QSV [-]
3	F1	30	10	1	65						D
3	F2	30	10	1	35						B
4	F3	30	10	1	51						C
4	F4	30	10	1	20						A
Gesamtbewertung:											D

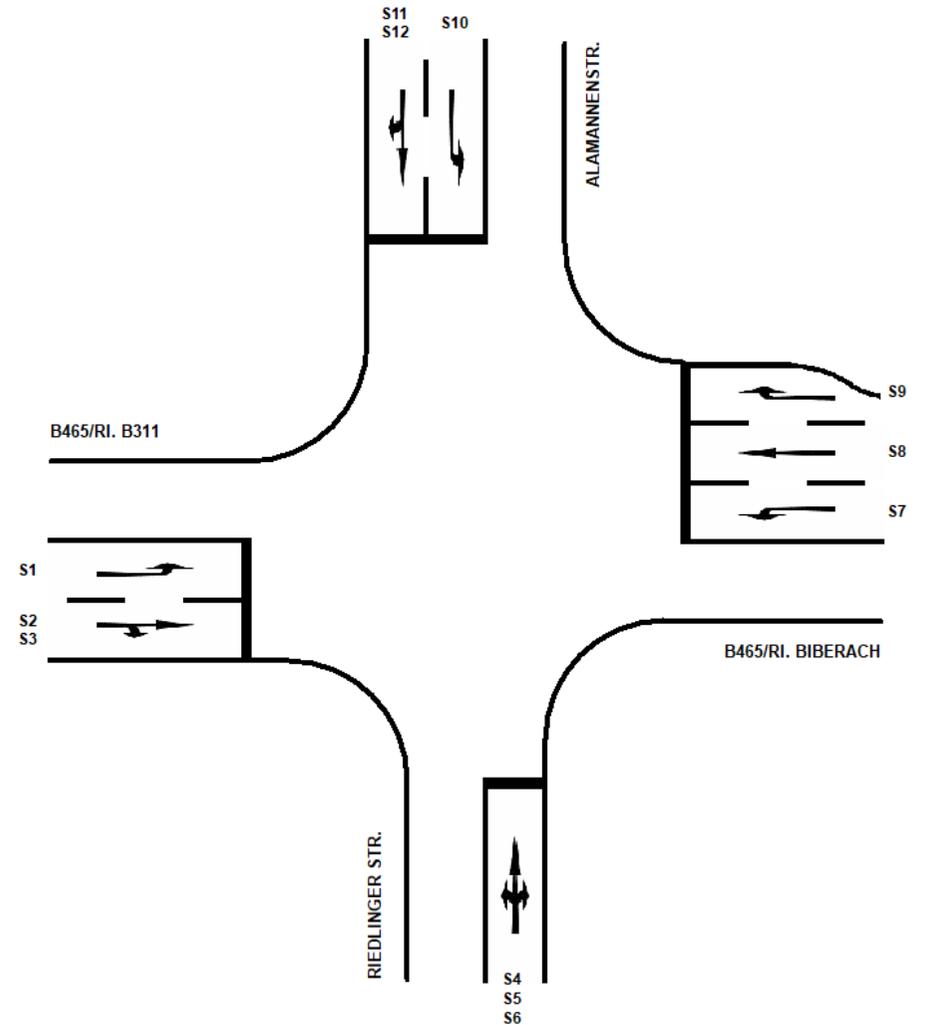
Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)   
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	5	4	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

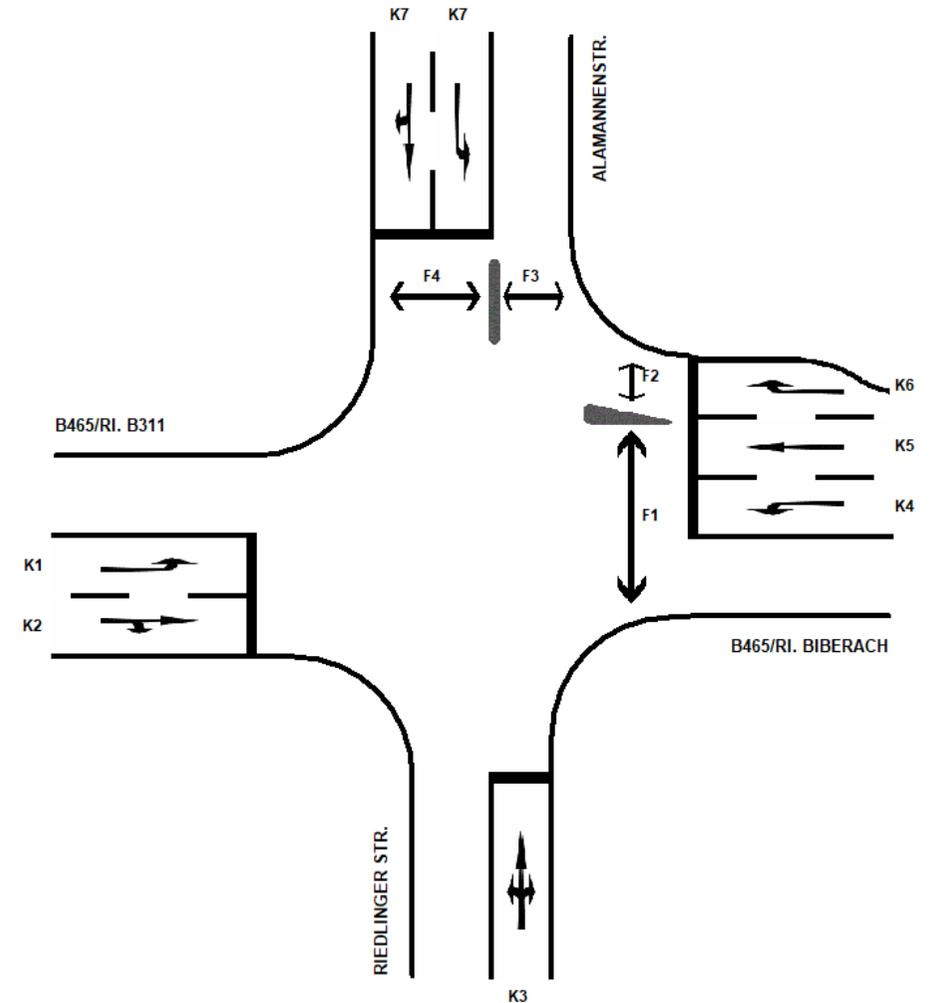
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

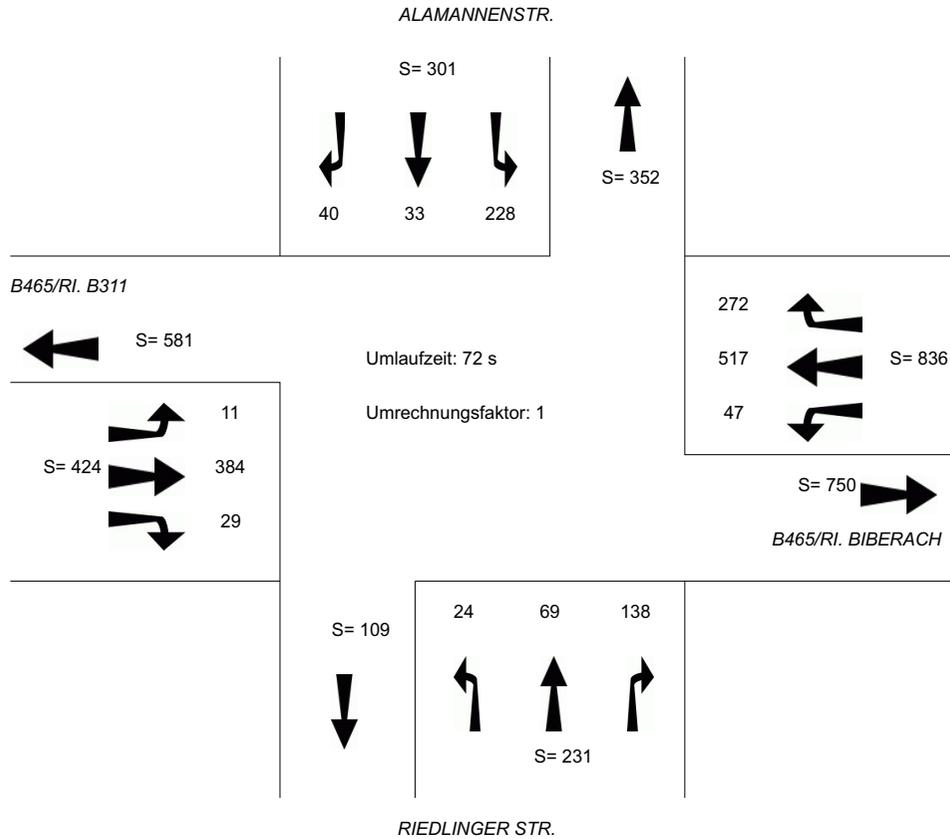
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

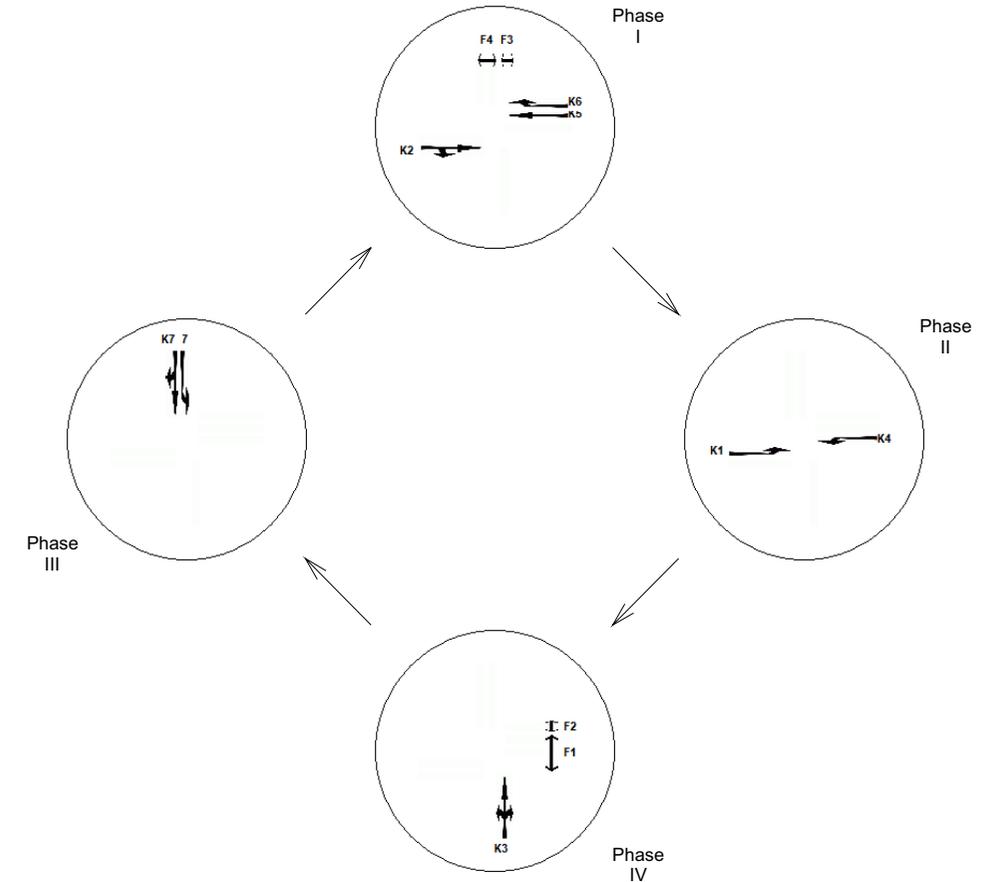
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



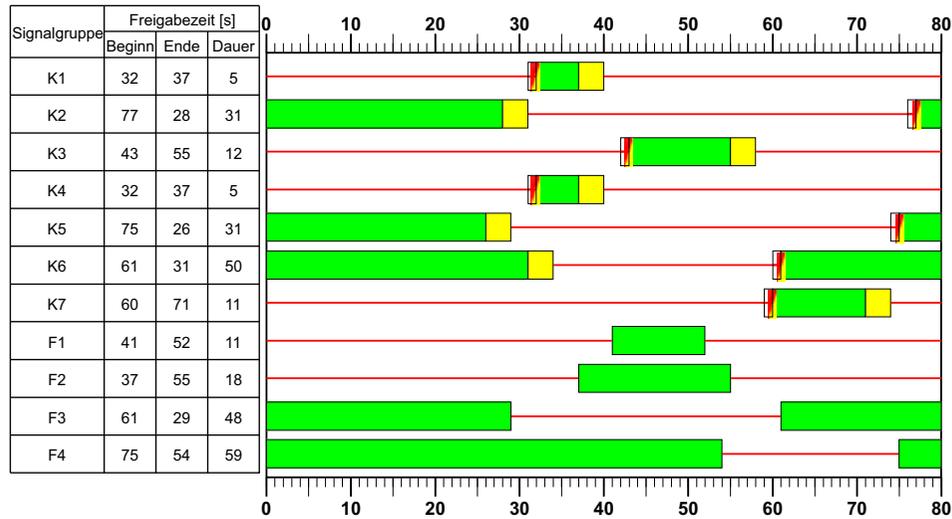
Phaseneinteilung und Phasenfolge

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_A2022\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT ANPASSUNG CORONA)  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)		Stadt: _____									
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., ANALYSE 2022 (MIT AN		Datum: 30.08.2022									
Zeitabschnitt: MGS ( ABENDSPITZE )		Bearbeiter: ARNOLD									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]	
11	K2	2, 3	413	0,516	0,40	0,653	7,593	74	21,1	B	
12	K1	1	11	0,073	0,08	0,044	0,271	7	35,5	C	
21	K3	4, 5, 6	231	0,745	0,15	2,021	6,925	68	55,8	D	
31	K6	9	272	0,213	0,64	0,153	2,689	33	6,5	A	
32+31	K5	8, 9	789	0,775	0,48	2,721	17,238	146	26,8	B	
32	K5	8	517	0,646	0,40	1,208	10,504	96	24,9	B	
33	K4	7	47	0,313	0,08	0,261	1,250	19	41,3	C	
41	K7	11, 12	73	0,243	0,15	0,182	1,613	23	32,2	B	
42	K7	10	228	0,760	0,15	2,207	7,068	69	59,1	D	
Gesamt			1792	0,671					34,0		
Fußgänger- /Radfahrerfurten											
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]	
3	F1	30	10	1	69					D	
3	F2	30	10	1	62					D	
4	F3	30	10	1	32					B	
4	F4	30	10	1	21					A	
Gesamtbewertung:										D	

Definition der Ströme

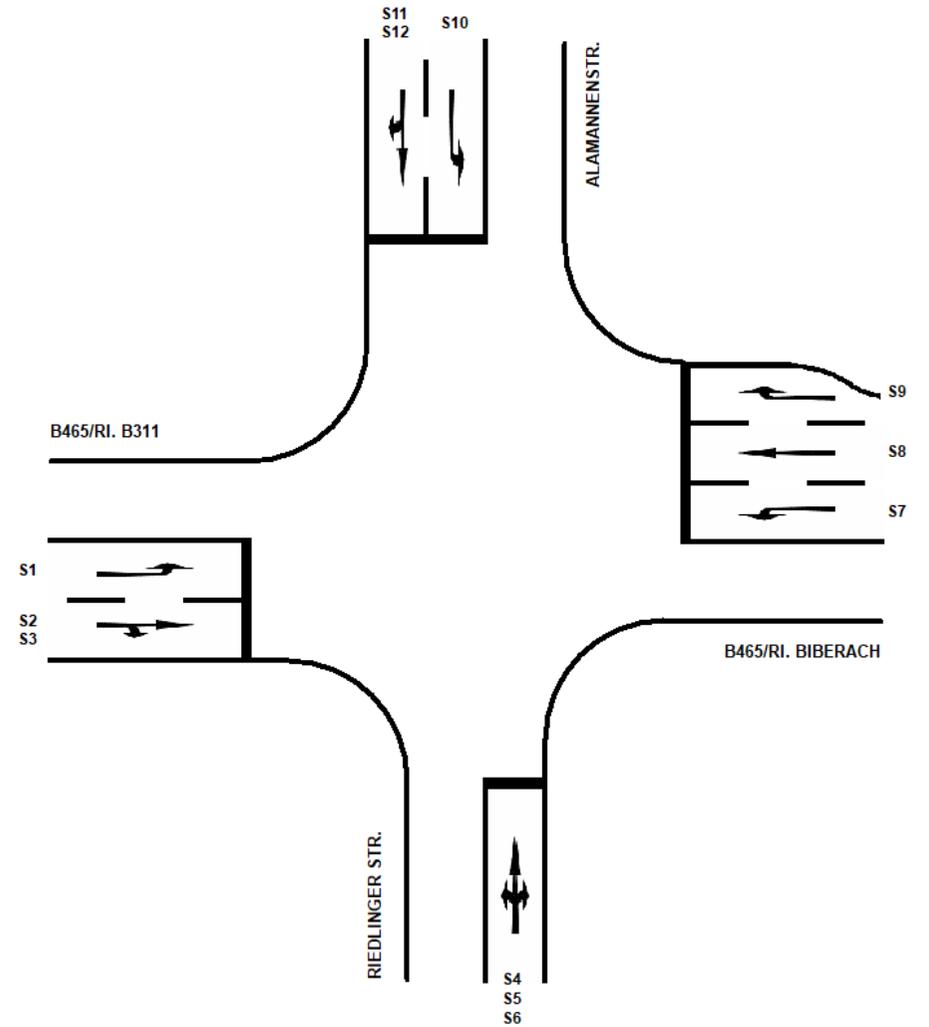
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	5	4	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

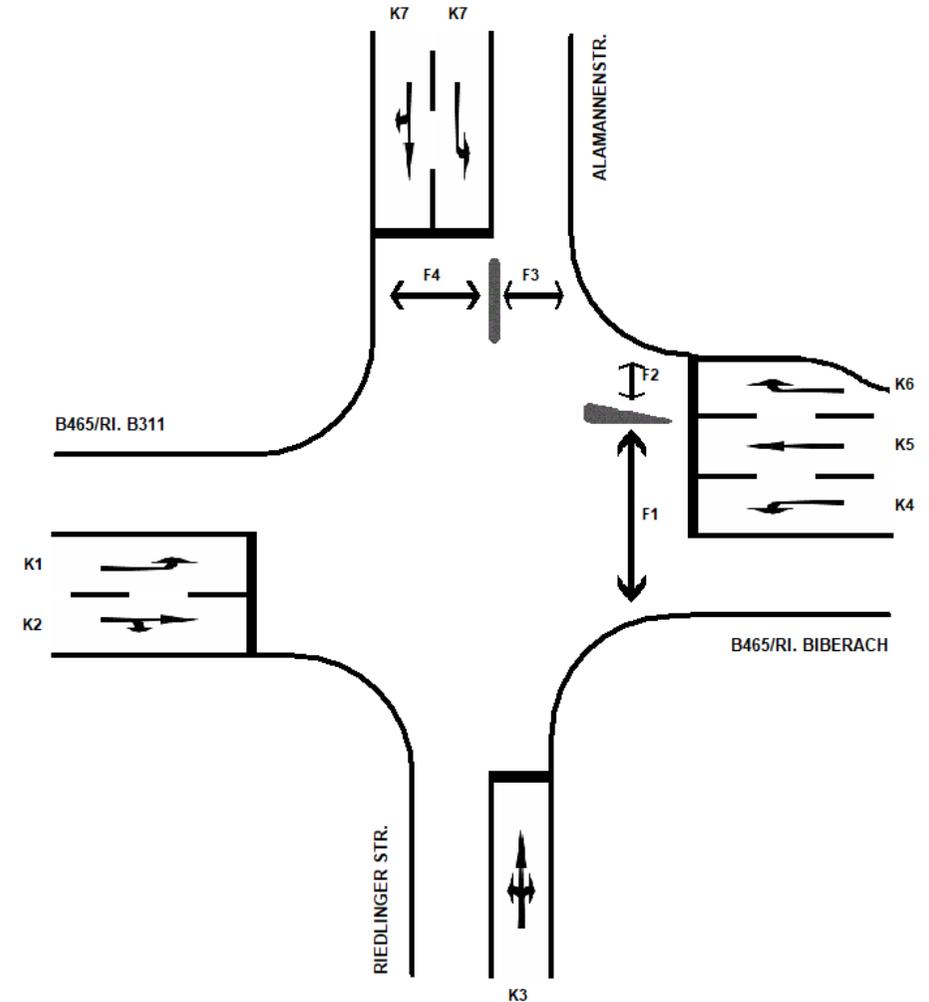
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

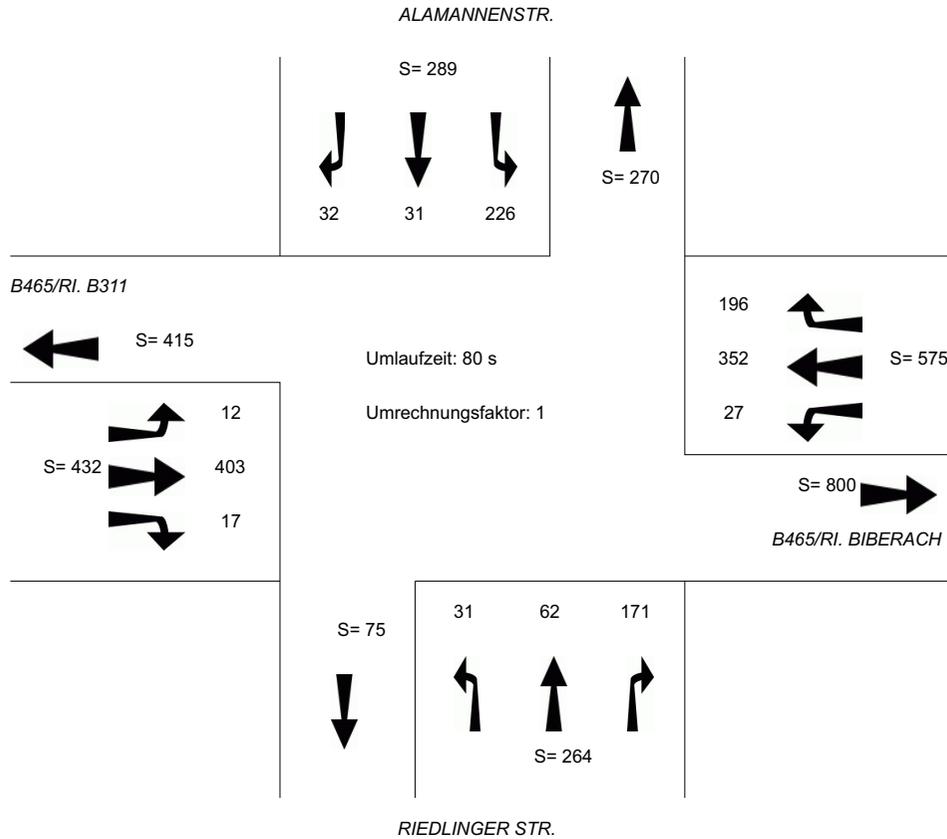


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )

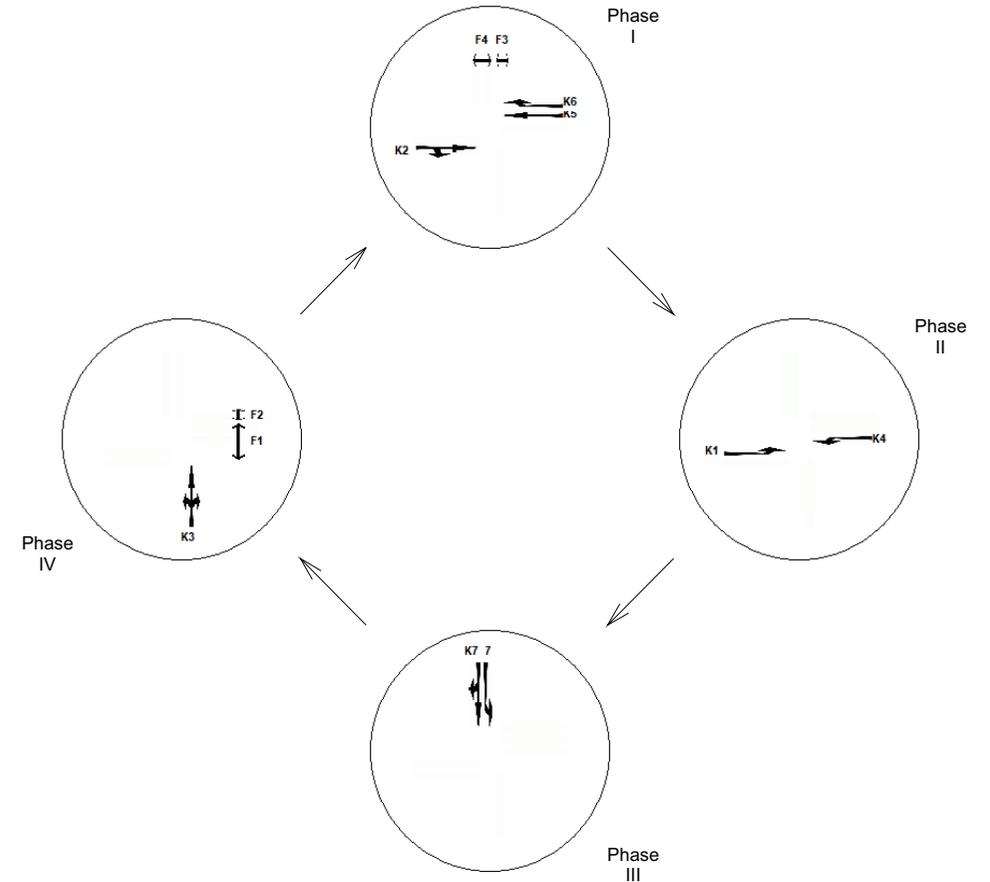


Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



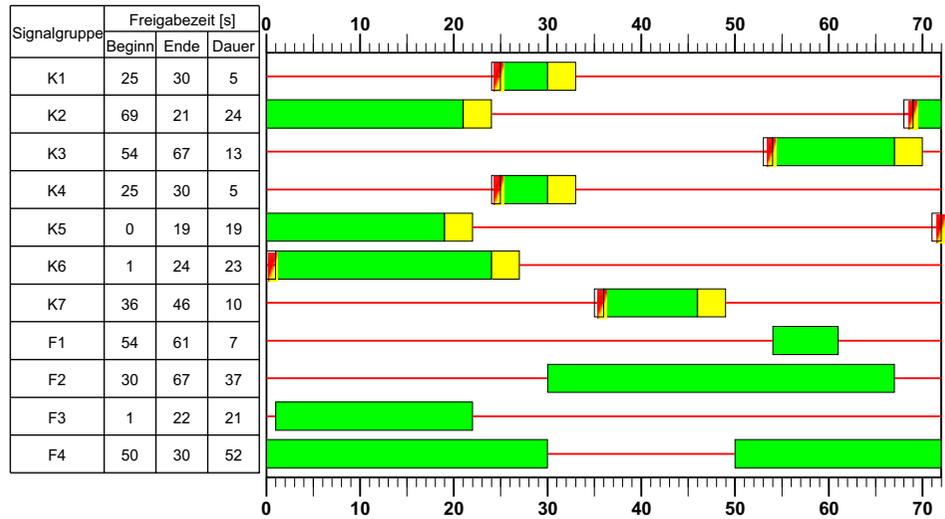
Phaseneinteilung und Phasenfolge

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE )



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)		Stadt:									
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035		Datum: 07.09.2022									
Zeitabschnitt: MGS ( MORGENSPITZE )		Bearbeiter: ARNOLD									
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]	
11	K2	2, 3	420	0,605	0,35	0,981	7,925	76	24,5	B	
12	K1	1	12	0,072	0,08	0,043	0,264	7	31,3	B	
21	K3	4, 5, 6	264	0,763	0,17	2,287	7,318	71	52,2	D	
31	K6	9	196	0,294	0,33	0,238	3,135	37	19,0	A	
32+31	K5	8, 9	548	0,764	0,34	2,457	12,249	109	33,7	B	
32	K5	8	352	0,633	0,28	1,121	7,290	71	30,0	B	
33	K4	7	27	0,162	0,08	0,108	0,610	12	33,0	B	
41	K7	11, 12	63	0,206	0,15	0,146	1,248	19	28,4	B	
42	K7	10	226	0,739	0,15	1,940	6,256	63	51,9	D	
Gesamt			1560	0,679					36,7		
Fußgänger- /Radfahrerfurten											
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]						QSV [-]
3	F1	30	10	1	65						D
3	F2	30	10	1	35						B
4	F3	30	10	1	51						C
4	F4	30	10	1	20						A
Gesamtbewertung:											D

Definition der Ströme

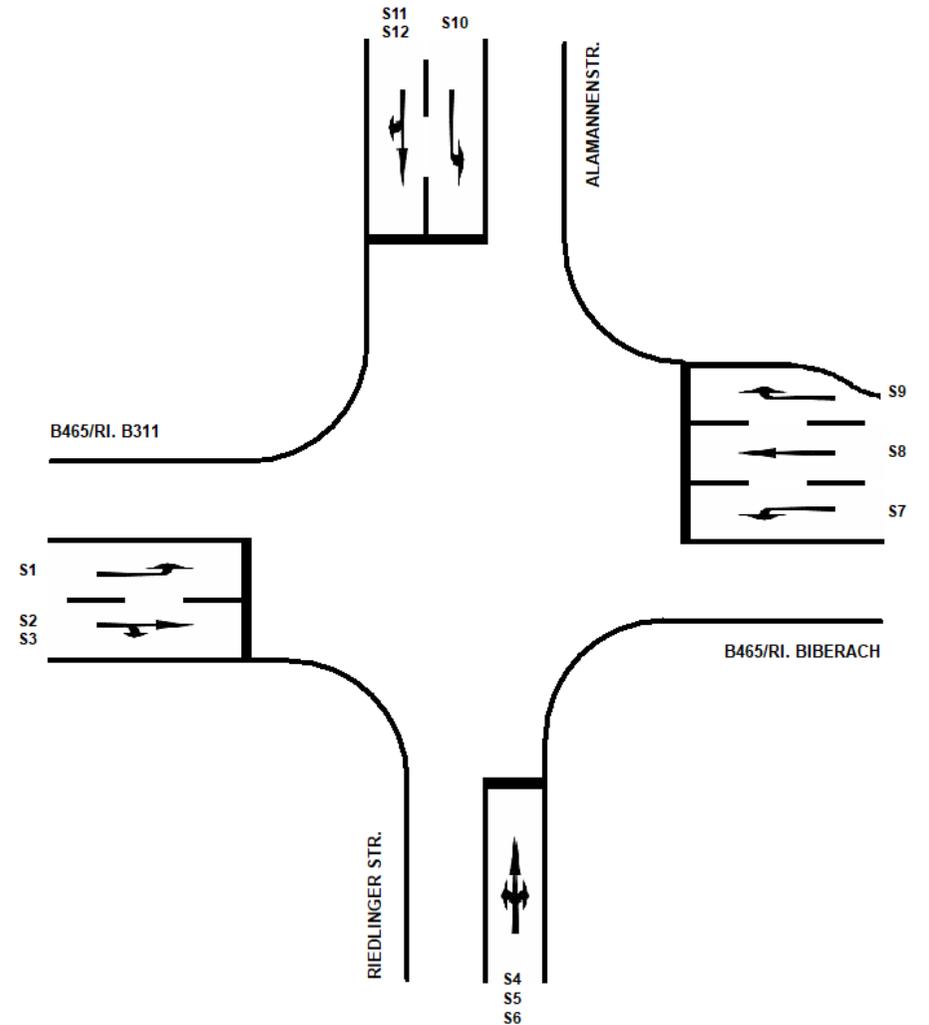
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RILSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	5	4	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

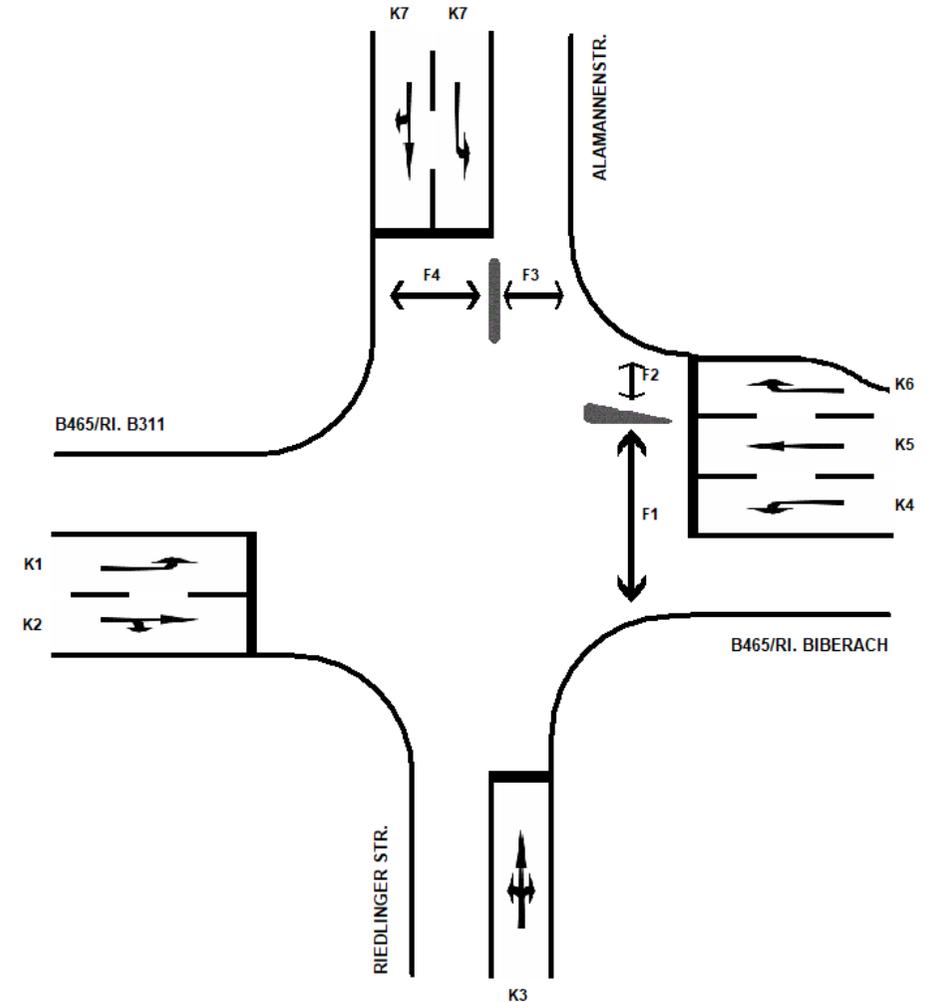
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

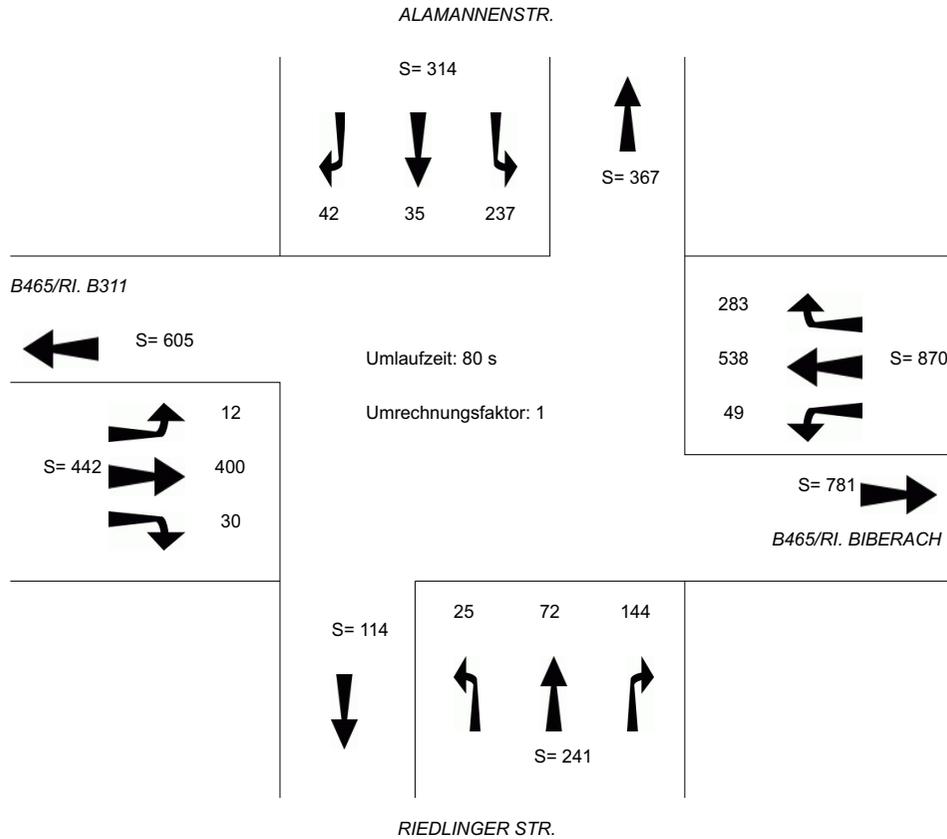


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )

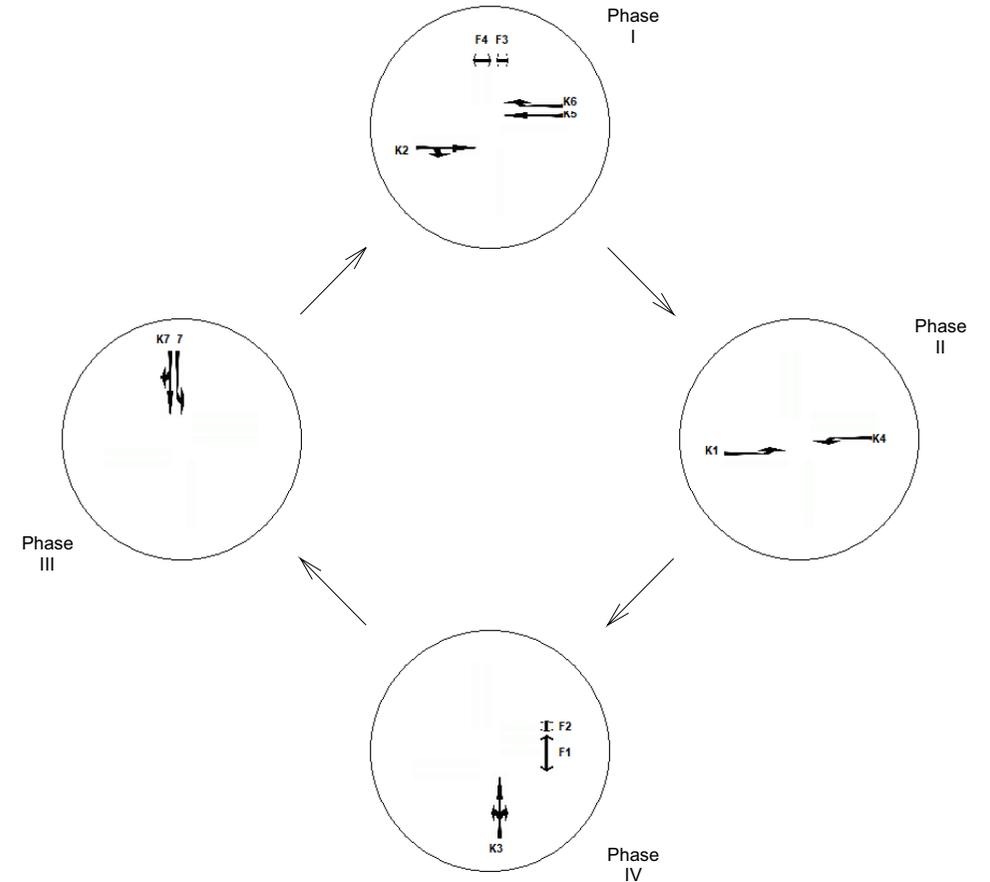


Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



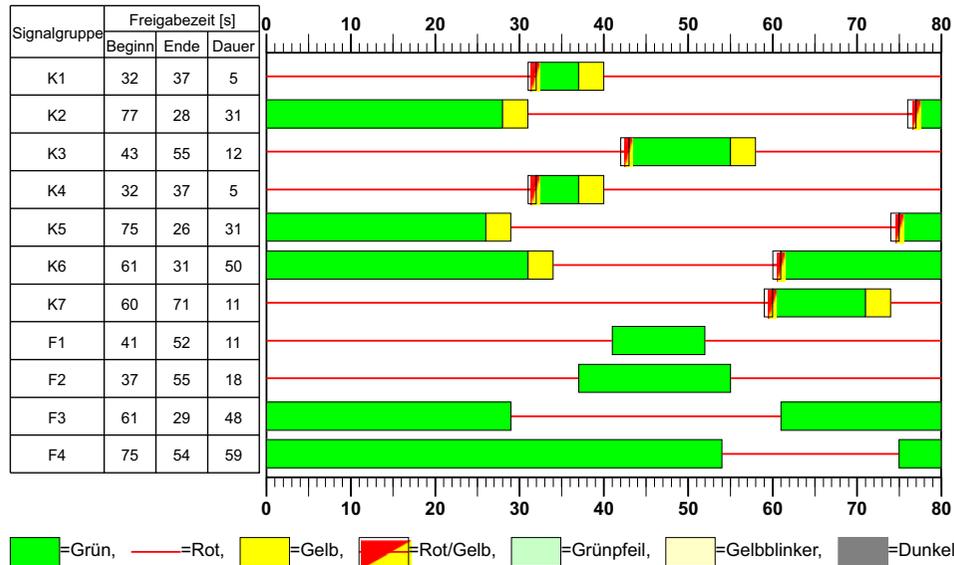
Phaseneinteilung und Phasenfolge

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_0P2035\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE )



AMPEL Version 6.3.7

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage										
	Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)						Stadt:					
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., 0 - PROGNOSE 2035						Datum: 07.09.2022					
Zeitabschnitt: MGS ( ABENDSPITZE )						Bearbeiter: ARNOLD					
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)											
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]	
11	K2	2, 3	430	0,538	0,40	0,718	8,021	77	21,6	B	
12	K1	1	12	0,080	0,08	0,048	0,296	7	35,6	C	
21	K3	4, 5, 6	241	0,777	0,15	2,480	7,625	74	61,3	D	
31	K6	9	283	0,222	0,64	0,161	2,817	34	6,6	A	
32+31	K5	8, 9	821	0,806	0,48	3,551	19,029	158	30,2	B	
32	K5	8	538	0,673	0,40	1,389	11,202	101	26,0	B	
33	K4	7	49	0,327	0,08	0,278	1,310	19	41,7	C	
41	K7	11, 12	77	0,257	0,15	0,196	1,709	24	32,4	B	
42	K7	10	237	0,790	0,15	2,684	7,763	75	65,0	D	
Gesamt			1867	0,699					37,1		
Fußgänger- /Radfahrerfurten											
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]	
3	F1	30	10	1	69					D	
3	F2	30	10	1	62					D	
4	F3	30	10	1	32					B	
4	F4	30	10	1	21					A	
Gesamtbewertung:										D	

AMPEL Version 6.3.7

Definition der Ströme

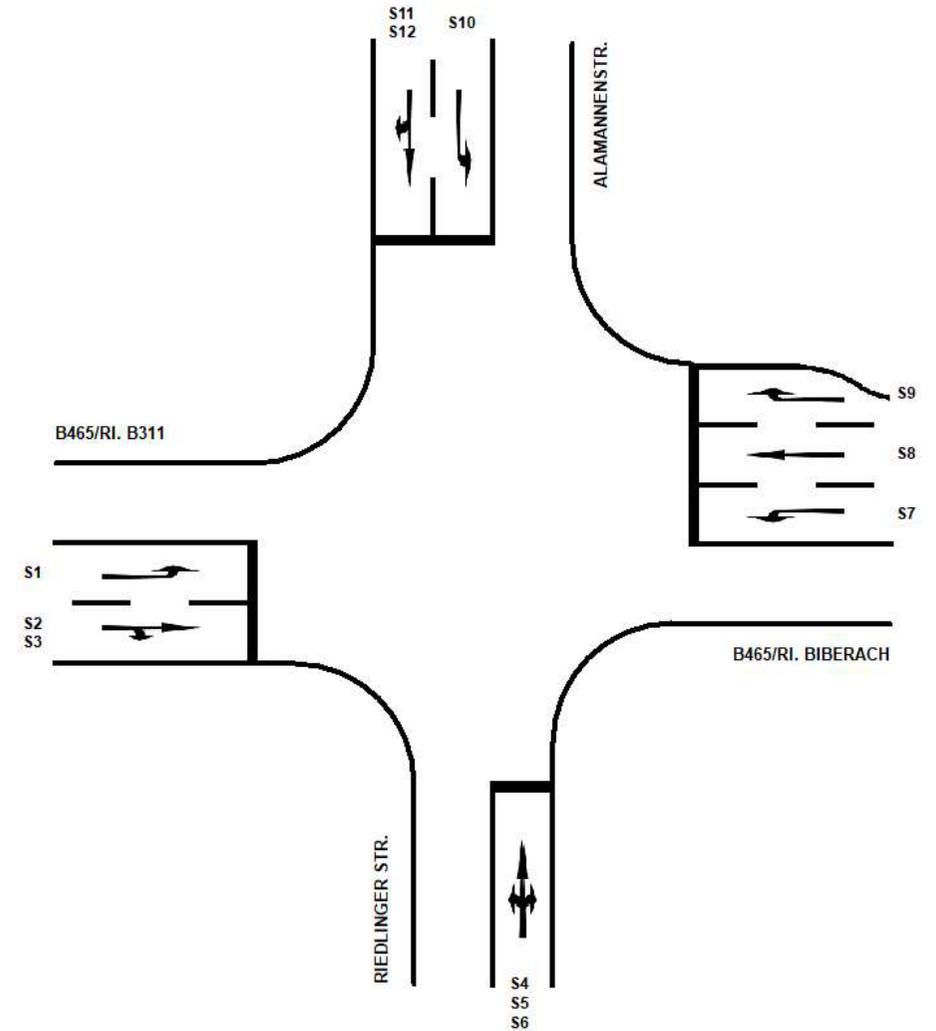
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	5	4	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

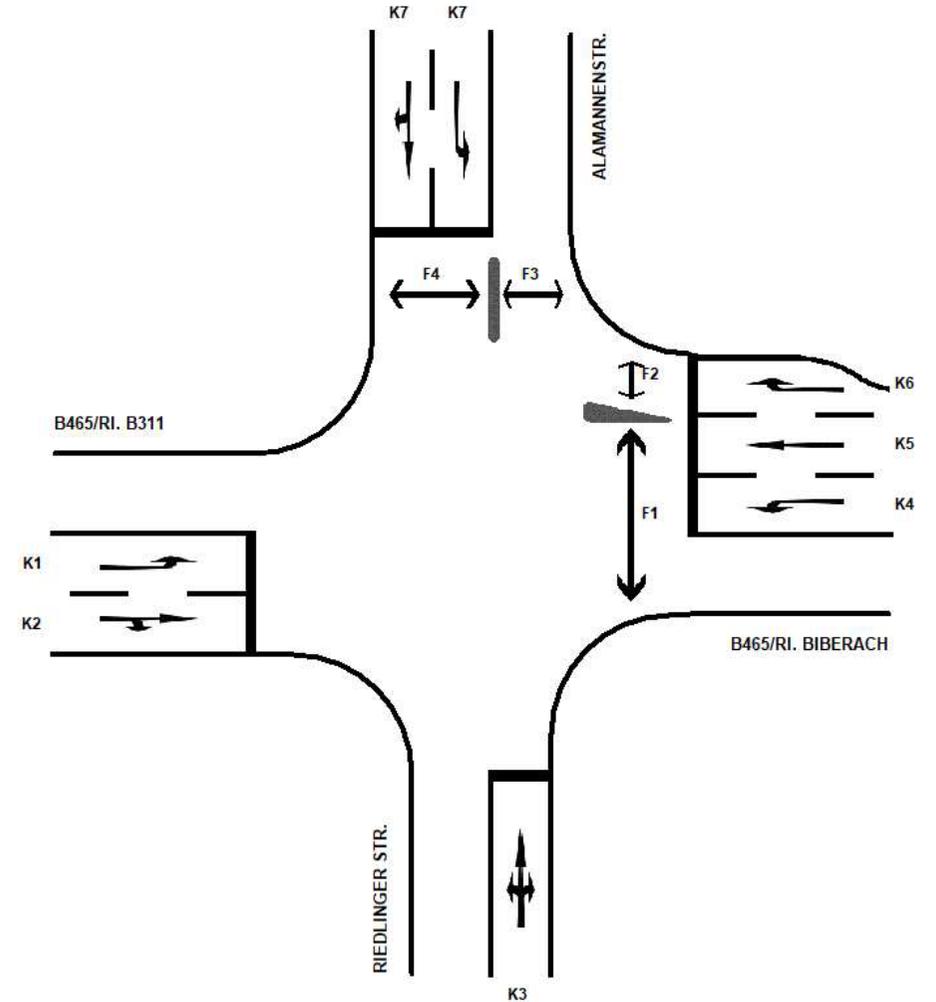
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

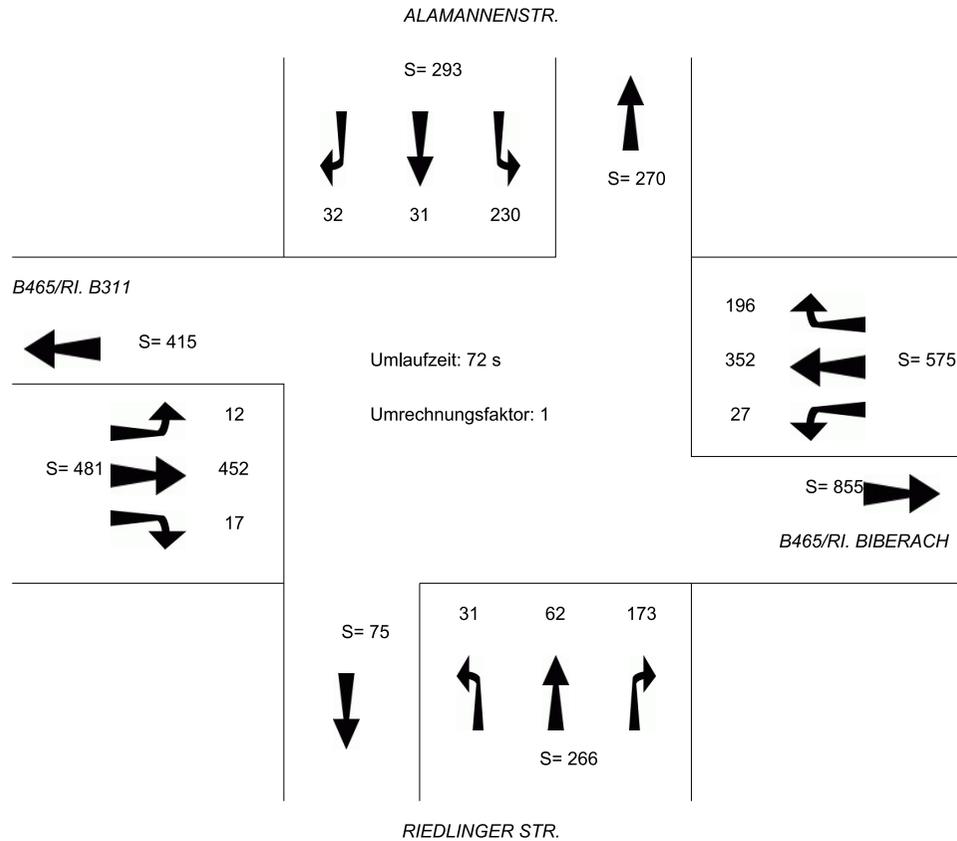


### Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

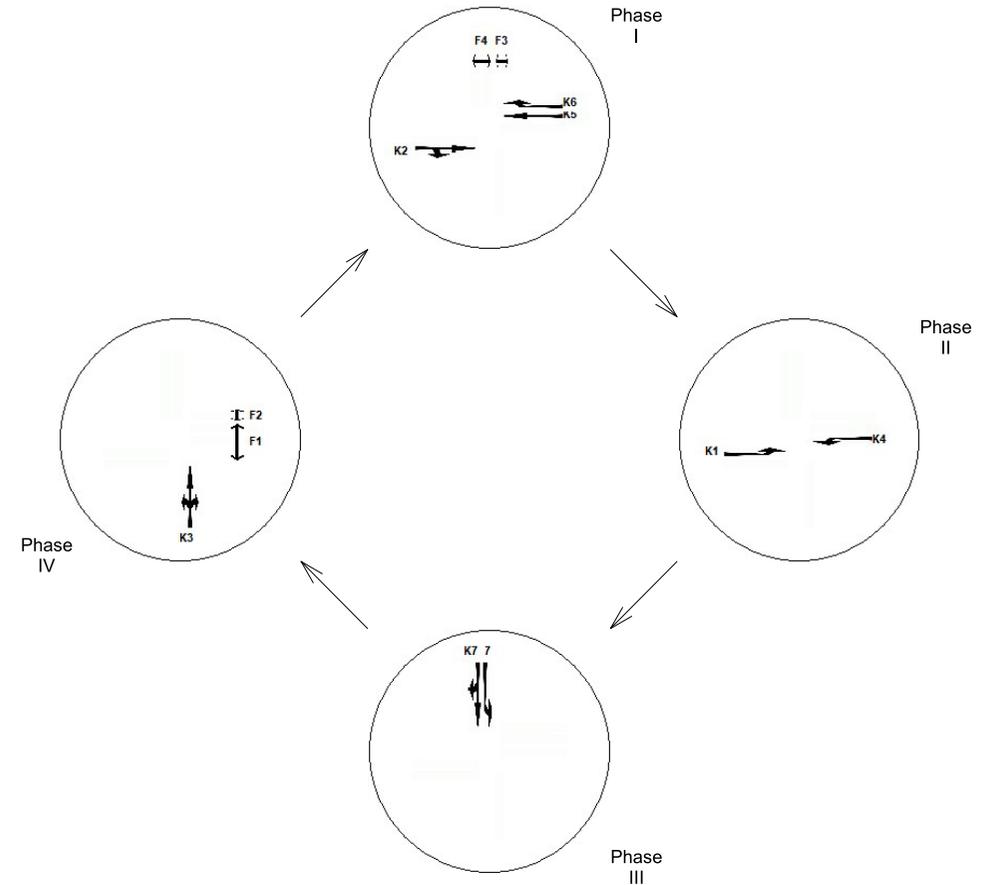


Fahrzeugart: Pkw-Einheiten [Pkw-E/h]  
 Pkw-Einheiten: --



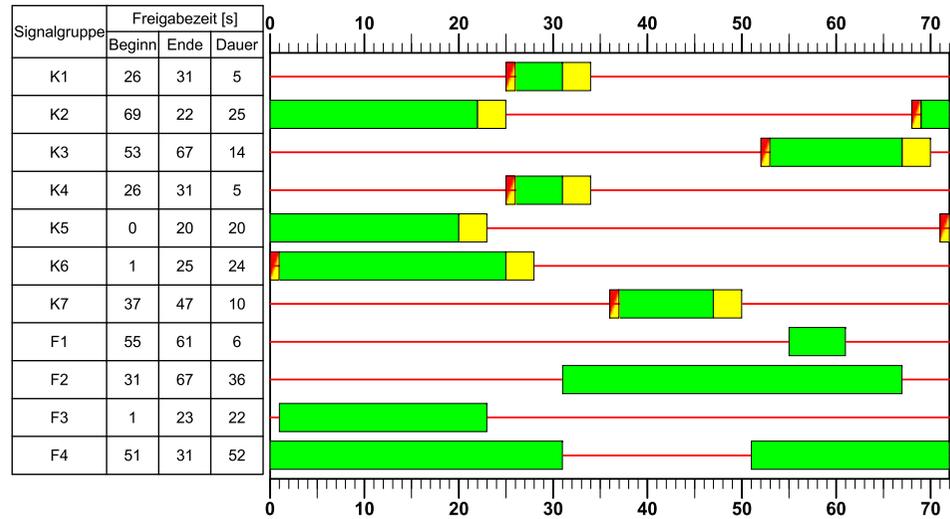
### Phaseneinteilung und Phasenfolge

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



### Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_MSP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)		Stadt:								
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLA		Datum: 19.12.2022								
Zeitabschnitt: MGS ( MORGENSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL		Bearbeiter: ARNOLD								
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2, 3	469	0,650	0,36	1,226	9,056	85	25,3	B
12	K1	1	12	0,072	0,08	0,043	0,264	7	31,3	B
21	K3	4, 5, 6	266	0,711	0,19	1,678	6,667	66	43,6	C
31	K6	9	196	0,282	0,35	0,225	3,063	36	18,2	A
32+31	K5	8, 9	548	0,736	0,35	2,021	11,619	104	30,3	B
32	K5	8	352	0,604	0,29	0,972	7,025	69	27,9	B
33	K4	7	27	0,162	0,08	0,108	0,610	12	33,0	B
41	K7	11, 12	63	0,206	0,15	0,146	1,248	19	28,4	B
42	K7	10	230	0,752	0,15	2,100	6,502	65	53,9	D
Gesamt			1615	0,674					34,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
3	F1	30	10	1	66					D
3	F2	30	10	1	36					B
4	F3	30	10	1	50					C
4	F4	30	10	1	20					A
									Gesamtbewertung:	D

Definition der Ströme

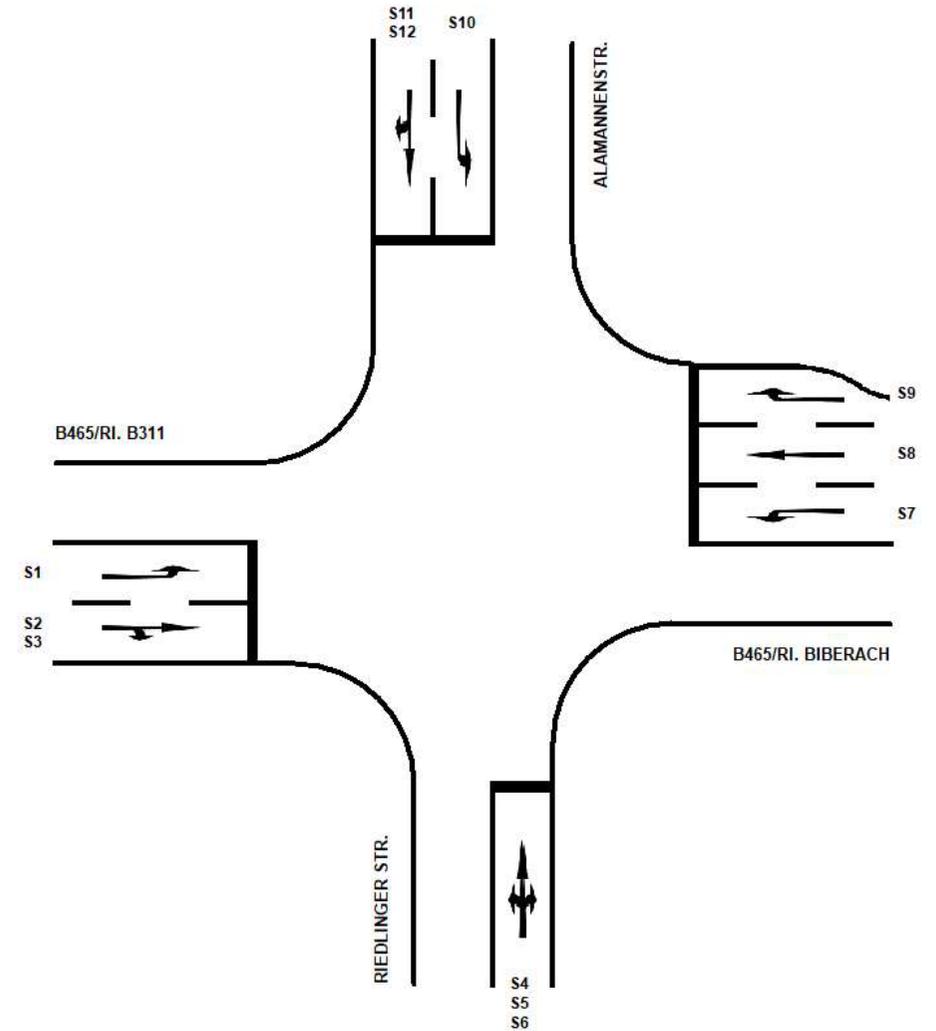
Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Strom	Abbiegerichtung	tB [s] (RiLSA)	tB [s] (HBS)	überg.Strom	von Zufahrt	nach Zufahrt
S1	links	1,8	1,8	Nein	1	4
S2	gerade	1,8	1,8	Ja	1	3
S3	rechts	1,8	1,8	Ja	1	2
S4	links	1,8	1,8	Nein	2	1
S5	gerade	1,8	1,8	Nein	2	4
S6	rechts	1,8	1,8	Nein	2	3
S7	links	1,8	1,8	Nein	3	2
S8	gerade	1,8	1,8	Ja	3	1
S9	rechts	1,8	1,8	Ja	3	4
S10	links	1,8	1,8	Nein	4	3
S11	gerade	1,8	1,8	Nein	4	2
S12	rechts	1,8	1,8	Nein	4	1

Definition der Ströme

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K1	1	0	0
K2	K2	2	3	0
K3	K3	5	4	6
K4	K4	7	0	0
K5	K5	8	0	0
K6	K6	9	0	0
K7	K7	10	11	12

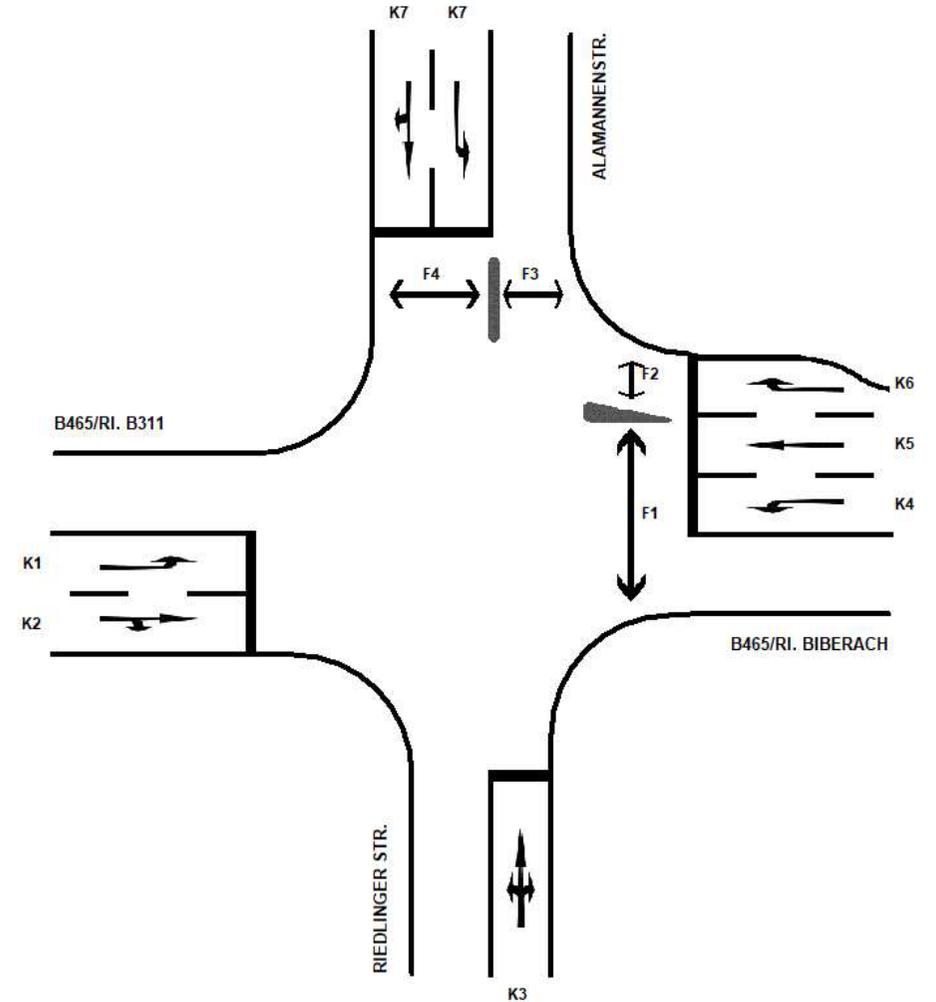
Minuswert = Sekundärsignal

Fußg.-Gr.	Bezeichnung	anliegende Ströme			abliegende Ströme			in Zufahrt
		1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	
F1	F1	7	8	0	2	-6	10	3
F2	F2	9	0	0	0	0	0	3
F3	F3	0	0	0	1	5	0	4
F4	F4	10	11	12	0	0	0	4

Minuswert = bedingt verträglich

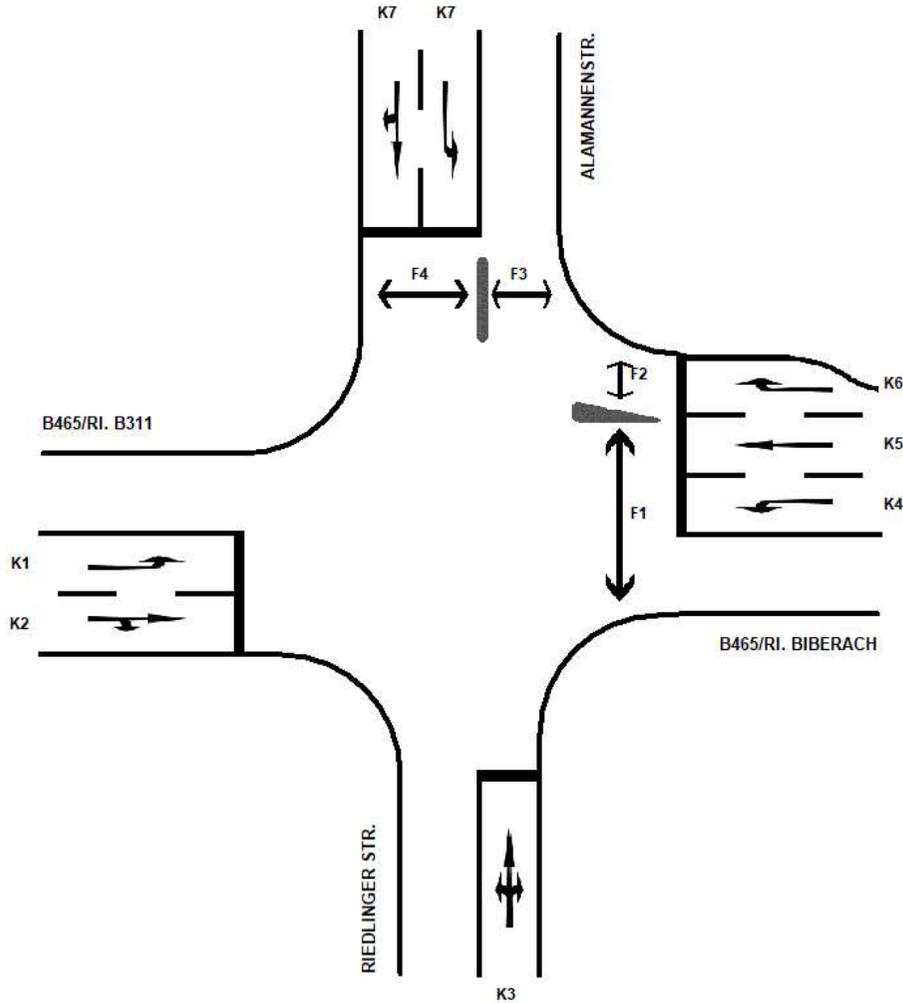
Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

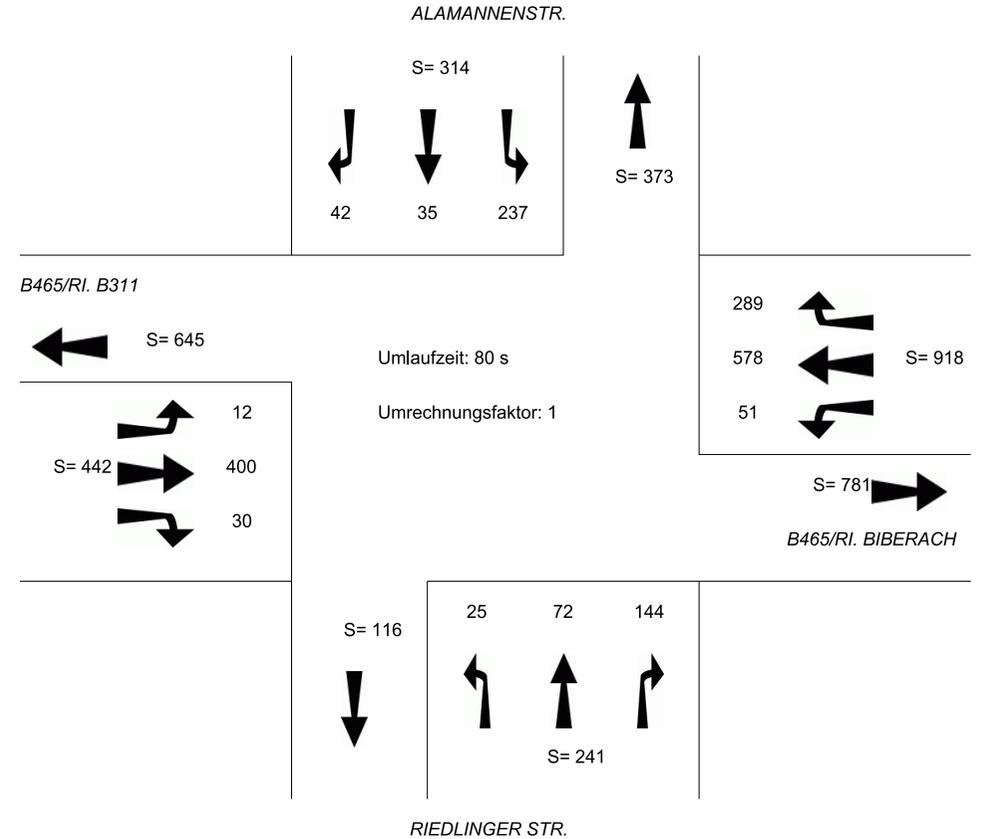


Eingabe von Verkehrsstärken nach Fahrzeugarten

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL

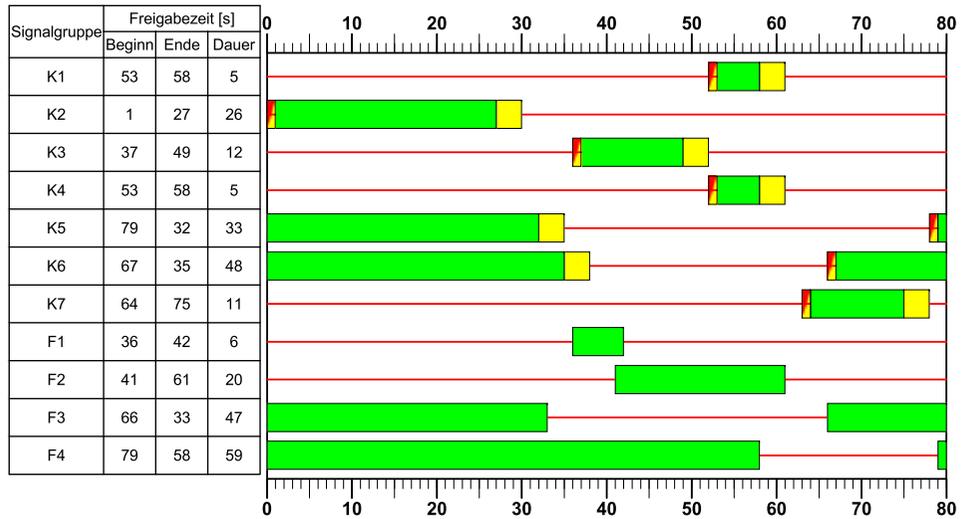


Fahrzeugart: Pkw (mit Anhänger) + Lfw [Fz/h]  
 Pkw-Einheiten: 1



### Signalzeitenplan

Datei : EHINGEN\_B465.ALAMANNENSTR\_P2035PLF\_ASP.amp  
 Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)  
 Knoten : B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLANFALL  
 Stunde : MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: EHINGEN-VU B-PLAN INDUSTRIEG. BERG-2. ERWEITERUNG (9101)		Stadt:								
Knotenpunkt: B 465 / ALAMANNENSTR. / RIEDLINGER STR., PROGNOSE 2035 - PLA		Datum: 19.12.2022								
Zeitraum: MGS ( ABENDSPITZE ) - PROGNOSE 2035-PLANFALL		Bearbeiter: ARNOLD								
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2, 3	430	0,637	0,34	1,148	9,213	86	28,5	B
12	K1	1	12	0,080	0,08	0,048	0,296	7	35,6	C
21	K3	4, 5, 6	241	0,793	0,15	2,741	7,905	76	65,2	D
31	K6	9	289	0,236	0,61	0,175	3,084	36	7,5	A
32+31	K5	8, 9	867	0,825	0,50	4,258	20,696	170	31,8	B
32	K5	8	578	0,680	0,43	1,450	11,838	106	24,7	B
33	K4	7	51	0,340	0,08	0,296	1,371	20	42,2	C
41	K7	11, 12	77	0,257	0,15	0,196	1,709	24	32,4	B
42	K7	10	237	0,790	0,15	2,684	7,763	75	65,0	D
Gesamt			1915	0,734					39,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
3	F1	30	10	1	74					E
3	F2	30	10	1	60					D
4	F3	30	10	1	33					B
4	F4	30	10	1	21					A
Gesamtbewertung:										E

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022/2023  
 Knotenpunkt : L 257 / K 7353  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_L257.K7353\_P2035PLF\_MSP



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		111				1800						A
3		13				1600		2,3	1	1	1	A
Misch-H		124				1777	2 + 3	2,2	1	1	1	A
4		15	7,4	3,4	460	455		8,2	1	1	1	A
6		107	7,3	3,1	118	963		4,2	1	1	1	A
Misch-N		122				846	4 + 6	5,0	1	1	1	A
8		228				1800						A
7		114	5,9	2,6	124	1182		3,4	1	1	1	A
Misch-H		342				1800	7 + 8	2,5	1	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :  
 Hauptstrasse : L 257/RI. KV B465  
 L 257/RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : K 7353

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022/2023  
 Knotenpunkt : L 257 / K 7353  
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_L257.K7353\_P2035PLF\_MSP

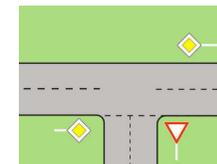


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : nein
Länge des Linksabbiegestreifens :			
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtszeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

L 257/RI. KV B465



L 257/RI. KIRCHBIERLINGEN

K 7353

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022/2023  
 Knotenpunkt : L 257 / K 7353  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_L257.K7353\_TZ3\_P2035PLF\_ASP.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		221				1800						A
3		13				1600						A
Misch-H		234				1788	2 + 3	2,3	1	1	1	A
4		21	7,4	3,4	489	420		9,0	1	1	1	A
6		118	7,3	3,1	228	807		5,2	1	1	1	A
Misch-N		139				709	4 + 6	6,3	1	1	2	A
8		127				1800						A
7		134	5,9	2,6	234	1027		4,0	1	1	1	A
Misch-H		261				1800	7 + 8	2,3	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 257/RI. KV B465  
 L 257/RI. KIRCHBIERLINGEN  
 Nebenstrasse : K 7353

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : EHINGEN-VU B-PLAN IG BERG-2. ERWEITERUNG 2022/2023  
 Knotenpunkt : L 257 / K 7353  
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE) - PROGNOSE 2035-PLANFALL  
 Datei : EHING\_L257.K7353\_TZ3\_P2035PLF\_ASP.kob



Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einnündung)  
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)  
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	

Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 :	1
---------------------------	-----	---	-----	---

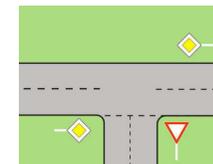
Linksabbiegestreifen vorhanden?		7 :	nein
---------------------------------	--	-----	------

Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0
--	-----	---

Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205
------------------------------	---------	--------

Straßennamen :

L 257/RI. KV B465



L 257/RI. KIRCHBIERLINGEN

K 7353

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg