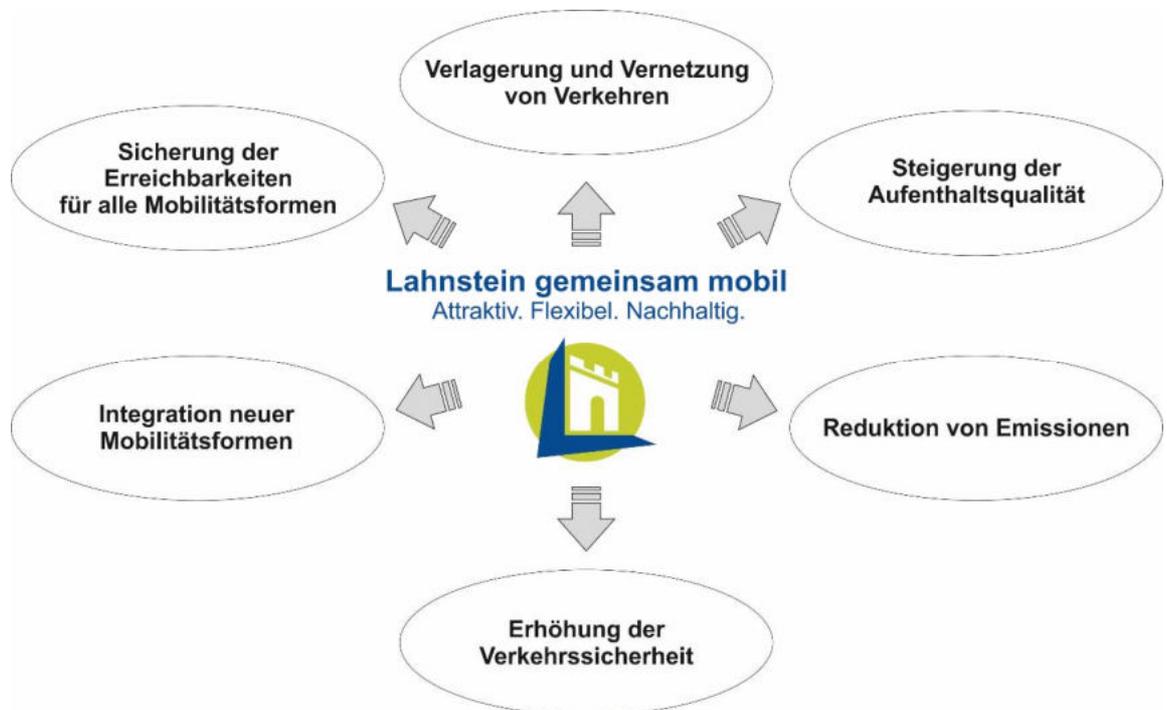


Mobilitätsentwicklungskonzept für die Stadt Lahnstein



AUFTRAGGEBER: Stadtverwaltung Lahnstein

Kirchstr. 1
56112 Lahnstein

BEARBEITUNG: VERTEC GmbH

Ingenieurbüro für **Verkehrsplanung** und **-technik**
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30 36 20
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

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

PTV Transport Consult

Stumpfstr. 1, 76131 Karlsruhe
Tel.: 0721 / 96 51 0
E-Mail: info@ptvgroup.com

Verena Zeidler (Verkehrsplanung)

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

URHEBERRECHT: Dieses Werk und alle seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verbreitung und Verwertung außerhalb der im Urheberrechtsgesetz (UrhG) gesetzten Grenzen ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig.

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	ANALYSE	3
1.	Rahmenbedingungen und vorhandene Untersuchungen	3
2.	Bestandsaufnahme	6
3.	Fußverkehr	9
4.	Radverkehr	16
5.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	22
6.	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	28
6.1	Konzeption und Durchführung von Erhebungen	28
6.2	Ergebnisse Gerätezählung	30
6.3	Ergebnisse Knotenstromzählungen	31
7.	Schwerverkehr	32
8.	Verkehrssicherheit	33
9.	Analyse-Verkehrsmodell	39
10.	Bürgerbeteiligung	42
C	GEPLANTE MASSNAHMEN – VERKEHRSPROGNOSE	51
1.	Allgemeine Verkehrsentwicklung	51
2.	Laufende Planungen und Entwicklungen	51
D	PLANUNGSGRUNDSÄTZE UND ZIELE	54
1.	Herleitung eines Zielkonzeptes	54
E	HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN	56

1.	Handlungsfeld Netzkonzeption	61
1.1	Erschließungsstraße	61
1.2	Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn	66
1.3	Radroutennetz in die Stadtteile	73
1.4	Fußwegenetz	79
2.	Handlungsfeld Infrastrukturumbau	88
2.1	Umgestaltung von Knotenpunkten	88
2.2	Ausbau der Ladeinfrastruktur	94
2.3	Ausbau und Aufwertung des ÖPNV	96
3.	Handlungsfeld Verkehrslenkung	101
3.1	Verkehrsberuhigung der Stadtzentren	101
3.2	Neuordnung von Parkraum	111
3.3	Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen	115
4.	Handlungsfeld Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen	118
4.1	Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen	118
4.2	Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen	121
5.	Umsetzungskonzept	123
F	SYNOPSIS UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG	126
G	QUELLENVERZEICHNIS	136

ANHANG

- Maßnahmentabelle
- Maßnahmenplan
- Planfalluntersuchungen
- Abbildungen
- Materialteil

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild B1	Kartenausschnitt Stadt Lahnstein	4
Bild B2	Einteilung des Untersuchungsraumes in Gebiete zur Reisezeitmessung	8
Bild B3	Kreuzungsbereich in der Straße "Zum Helmestal"	12
Bild B4	Überbreite Ausfahrt und unattraktiver Fußweg am Lidl Markt in der Koblenzer Straße	13
Bild B5	Bahnunterführung für Fußgänger in der Brunnenstraße	13
Bild B6	Dichter Verkehr und Verkehrsbehinderungen durch parkende Fahrzeuge in der Hochstraße	14
Bild B7	Parkende Fahrzeuge in der Mittelstraße machen den Gehweg für Fußgänger praktisch nicht nutzbar	14
Bild B8	Ansprechende Gestaltung der Fußgängerzone	15
Bild B9	Radverkehrsführung in Fußgänger-Unterführung	21
Bild B10	Unzureichende Breite des Radwegs entlang der Koblenzer Straße	21
Bild B11	Gute Abstellanlagen und positive Gestaltung am Bahnhof Niederlahnstein	21
Bild B12	Bahnhof Oberlahnstein	26
Bild B13	Haltestelle St. Martinssiedlung in Oberlahnstein	27
Bild B14	Darstellung der maßgebenden Querschnitte im Straßennetz	40
Bild B15	Anregungen und Kritik aus der Bürgerbeteiligung	43
Bild D1	Zielsystem für das Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein	55
Bild E1	Verlauf der Erschließungsstraße	62
Bild E2	Neubaugebiet Rheinquartier (Frühjahr 2019)	64
Bild E3	Bürgermeister-Müller-Straße mit Bahnunterführung Zollgasse	64
Bild E4	Unterführung Kirchstraße	64
Bild E5	Bahnunterführung Brunnenstraße	64
Bild E6	Bestandssituation auf der Rudi-Geil-Brücke auf der Oberlahnsteiner Seite	66
Bild E7	Bestandssituation auf der Rudi-Geil-Brücke auf Niederlahnsteiner Seite	67

Bild E8	Bestandssituation Rhein-Radweg in Niederlahnstein	67
Bild E9	Radroutennetz mit verschiedenen Varianten der Verbindung von Ober- und Niederlahnstein	71
Bild E10	Braubacher Straße: keine sichere Möglichkeit, Rad zu fahren	74
Bild E11	Gute Radverkehrsführung auf dem Lahntalradweg	74
Bild E12	Mangelhafter Belag und Bodenmarkierung auf dem Lahntalradweg ...	75
Bild E13	Konzept für das Radroutennetz in die Stadtteile.....	77
Bild E14	Keine Barrierefreiheit und geringe Aufenthaltsqualität durch ruhenden Verkehr	79
Bild E15	Unzureichende/keine Infrastruktur für den Fußverkehr.....	80
Bild E16	Schulen in Lahnstein.....	81
Bild E17	Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone (Stadt Düsseldorf, 2017)	82
Bild E18	Gestaltung (Belag, Breiten, Bäume) zur Verdeutlichung geringer Geschwindigkeit und gemeinsamer Nutzung mit Fuß- und Radverkehr	85
Bild E19	Beispiel eines Fußwegeplans der Gehzeiten aus der spanischen Stadt Pontevedra (Concello de Pontevedra, ESP)	86
Bild E20	Kreuzung Adolfstraße / Südallee	89
Bild E21	Zu untersuchende Knotenpunkte	92
Bild E22	Unzureichende Gestaltung von Haltestellen bzw. der Querung zur Haltestelle	97
Bild E23	Beispiel für die Umgestaltung einer Ortsmitte nach dem Shared- Space-Prinzip (Quelle: ortsdurchfahrt-rudersberg.de)	103
Bild E24	Mögliches Konzept Verkehrsberuhigung Hochstraße.....	104
Bild E25	Bestandssituation in der Hochstraße.....	105
Bild E26	Tempo 30 in der Adolfstraße.....	106
Bild E27	Tempo 30-Zone in der Mittelstraße	106
Bild E28	Verkehrsberuhigung Innenstadtbereiche.....	107
Bild E29	Bestandssituation in der Wilhelmstraße	109
Bild E30	Sichere Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung durch Markierung der Radverkehrsführung in Rastatt.....	109

Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein

Bild E31	Parksituation Mittelstraße.....	111
Bild E32	Bahnhof Oberlahnstein	111
Bild E33	Untersuchungsbereich für Parkraumkonzept	113
Bild E34	Beispiel Mobilitätsstation Mühlbachareal in Offenburg (Quelle: Martin Randelhoff, QIMBY)	116
Bild F1	Dichter Verkehr und parkende Fahrzeuge in der Hochstraße	127
Bild F2	Anregungen und Kritik aus der Bürgerbeteiligung	131
Bild F3	Zielsystem für das Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein	133

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. B1	Reisezeiten nach Koblenz Hauptbahnhof, morgens Abfahrt ca. 7:00 Uhr	9
Tab. B2	Takte im ÖPNV, morgens, mittags und abends	24
Tab. B3	Knotenpunktbelastungen Tagesverkehr	31
Tab. B4	Einteilung der Unfallkategorien	34
Tab. B5	Einteilung der Unfalltypen	35
Tab. B6	Grenzwerte zur Identifikation von Unfallhäufungen auf innerorts (FGSV 2012)	36
Tab. B7	Unfallhäufungsstellen in Lahnstein	37
Tab. B8	Verkehrsbelastungen A0-Fall	41
Tab. B9	Auswertung der Bürgerbeteiligung	44
Tab. B10	Zusammenfassung Thementisch Fußgänger	46
Tab. C1	Aufkommen geplante Entwicklungen	52
Tab. E1	Herleitung von Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder	57
Tab. E2	Bewertung der Maßnahme 1.1 Erschließungsstraße	65
Tab. E3	Bewertung der Maßnahme 1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn	72
Tab. E4	Bewertung der Maßnahme 1.3 Radroutennetz in die Stadtteile	78
Tab. E5	Bewertung der Maßnahme 1.4 Fußwegenetz	87
Tab. E6	Bewertung der Maßnahme 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten	93
Tab. E7	Bewertung der Maßnahme 2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur	95
Tab. E8	Bewertung der Maßnahme 2.3 Ausbau und Aufwertung des ÖPNV	100
Tab. E9	Bewertung der Maßnahme 3.1 Verkehrsberuhigung der Ortskerne	110
Tab. E10	Bewertung der Maßnahme 3.2 Neuordnung von Parkraum	114
Tab. E11	Bewertung der Maßnahme 3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen	117
Tab. E12	Bewertung der Maßnahme 4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen	120
Tab. E13	Bewertung der Maßnahme 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen	122

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

Die besondere Lage der Stadt Lahnstein im Rheintal direkt an der Lahnmündung zwischen den Mittelgebirgen Westerwald und Taunus bietet eine hohe Attraktivität für Einwohner und Touristen, stellt aber auch gleichzeitig eine Herausforderung für die verkehrliche Erschließung dar.

Die letzte umfassende Verkehrsuntersuchung für die Stadt Lahnstein liegt mehr als 20 Jahre zurück und berücksichtigte die damaligen statistischen Berechnungsgrundlagen (Einwohnerentwicklung, Motorisierungsgrad, Fahrleistung, Arbeitsplatzzahlen, Strukturentwicklungen, etc.).

Die aktuellen Entwicklungen wie die Digitalisierung, der Klimawandel und auch die demografische Entwicklung, ergeben neue Rahmenbedingungen. Durch die Erstellung eines aktuellen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Stadt Lahnstein wird eine strategische Grundlage für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität in Lahnstein geschaffen.

Der Verkehr ist einerseits existenzielle Basis eines funktionierenden wirtschaftlichen und sozialen Lebens. Auf der anderen Seite führt er unter anderem auch zu ökonomischen, ökologischen und weiteren Belastungen. Eine der wichtigsten strategischen Aufgaben in der Stadtentwicklung ist es daher, einerseits den notwendigen Verkehr sicher zu stellen und andererseits dessen negativen Folgen zu verringern.

Grundlage für das Mobilitätsentwicklungskonzept ist eine ausführliche Bestandsanalyse, basierend sowohl auf der Bestandserhebung vor Ort als auch auf der Analyse und Aufbereitung vorliegender Unterlagen sowie der Einbeziehung bereits vorgesehener Maßnahmen. Die Ideen sowie Lob und Kritik der Einwohner wurden im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erfragt. In Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Stadt Lahnstein und einem Arbeitskreis, der aus Vertretern aus allen politischen Fraktionen,

Wirtschaft und Polizei bestand, wurde ein Zielkonzept erarbeitet, auf dem die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen aufbauen.

B ANALYSE**1. Rahmenbedingungen und vorhandene Untersuchungen**

Lahnstein ist mit **rd. 18.000 Einwohnern** die größte Stadt im Rhein-Lahn-Kreis und Mittelzentrum als kooperierendes Zentrum im Verbund mit Koblenz und anderen Städten des Umfelds (nach dem Landesentwicklungsprogramm LEP IV (BMVI 2017)).

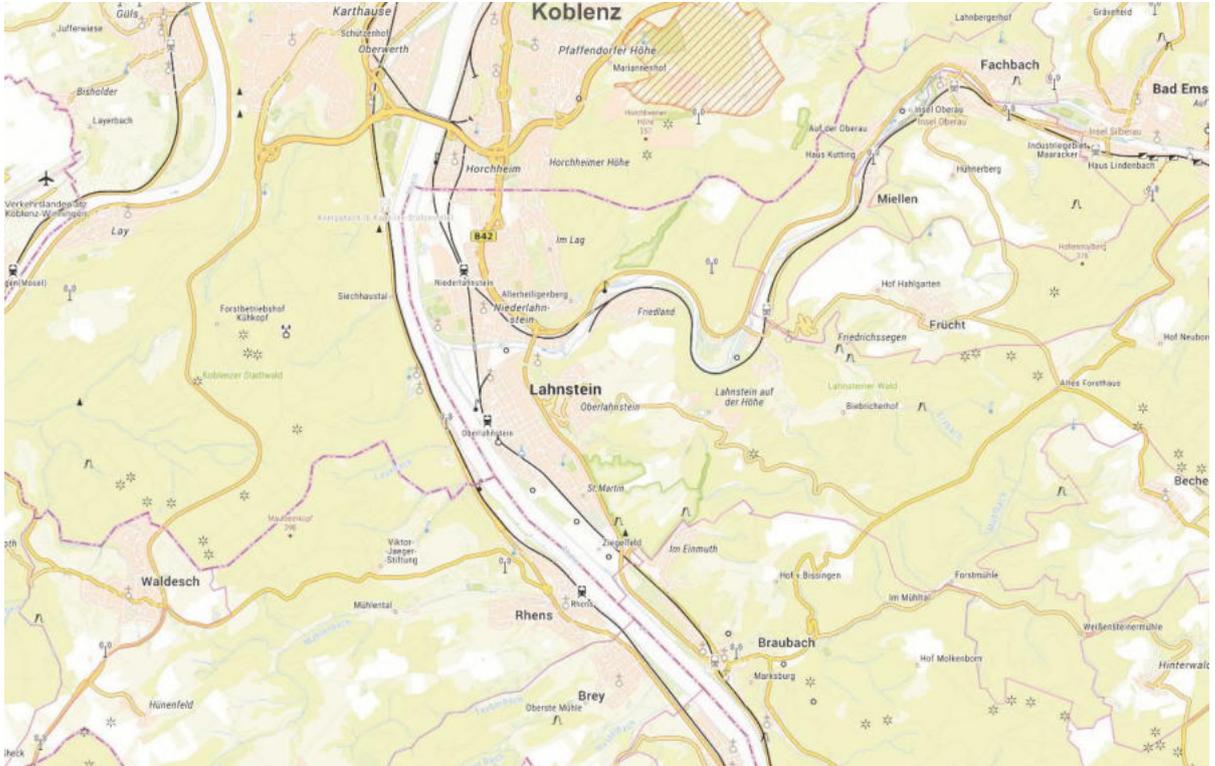
Die Stadt ist geprägt durch ihre besondere Lage an der **Lahnmündung** in den Rhein. Die Lahn teilt das Stadtgebiet in die Stadtteile Ober- und Niederlahnstein, welche sich entlang des Rheins erstrecken und durch die Rudi-Geil-Brücke miteinander verbunden werden. Die Lahn bildet außerdem die natürliche Grenze zwischen den Mittelgebirgen Westerwald im Norden und Taunus im Süden.

Zu Lahnstein gehört auch der Stadtteil Lahnstein auf der Höhe oberhalb von Oberlahnstein. Lahnaufwärts liegen Friedland und Friedrichsseggen.

Der Stadtteil Niederlahnstein grenzt unmittelbar an das Koblenzer Stadtgebiet, daher gibt es eine enge Beziehung nach Koblenz, aber auch in Richtung Lahn (Nassau, Bad Ems etc.) sowie in Richtung Taunus (Richtung Nastätten, "Blaues Ländchen") besteht eine enge Verbindung.

Bild B1

Kartenausschnitt Stadt Lahnstein



Kartengrundlage: TopPlusOpen

Die Hauptverkehrsachsen verlaufen, entsprechend der Topographie, entlang bzw. parallel der beiden Flüsse. Durch die Tallage sind fast alle Verkehrsbeziehungen auf wenige in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßen beschränkt. In Lahnstein trifft die entlang der Lahn verlaufende Bundesstraße 260 auf die rechtsrheinische B42. Die B42 hat für Lahnstein auch die Funktion einer Ortsumgehung und bietet mit den vorhandenen Anschlussstellen (eine in Niederlahnstein, zwei in Oberlahnstein) eine gute Anbindung an Koblenz und an das überregionale Verkehrsnetz.

Am Bahnhof Niederlahnstein besteht zudem eine Verknüpfung zwischen der Lahntalbahn (Koblenz – Gießen) und der überregionalen Rheinschiene (Neuwied – Frankfurt).

Im südlichen Bereich der Lahnmündung befindet sich ein Landeshafen, in dessen Umgebung Gewerbebetriebe angesiedelt sind. Des Weiteren gibt es in Oberlahnstein unmittelbar an der Lahnbrücke ein großes SB-Warenhaus sowie lahnaufwärts eine Papierfabrik. Rheinaufwärts befindet sich im Süden Oberlahnsteins ein Unternehmen der chemischen Industrie.

Aufgrund der topographischen Lage sind die Möglichkeiten für neue Entwicklungen in Lahnstein begrenzt. In Oberlahnstein wird der Bereich des 1997 stillgelegten Güterbahnhofes am Rheinufer nach 20 Jahren Brachlage als neues Wohngebiet (Rheinquartier) genutzt. Die Anbindung des **Rheinquartiers** und der Bau einer neuen **Erschließungsstraße** sollen auf der ehemaligen Bahntrasse erfolgen.

Diese Straße soll neben der Erschließung des neuen Quartiers die Aufgabe haben, einen Teil des nach Süden ausgerichteten Verkehrs aufzunehmen und damit Oberlahnstein entlasten. Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Erschließungsstraße und die sich daraus ergebenden Gestaltungsmöglichkeiten sollen im Mobilitätsentwicklungskonzept berücksichtigt werden.

Eine weitere maßgebliche Motivation für die Erstellung des Mobilitätsentwicklungskonzepts ist die **Bundesgartenschau im Mittelrheintal 2029**. In diesem Kontext werden aktuell verschiedene Themen der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik stark diskutiert. Das Mobilitätskonzept hat einerseits die Aufgabe, eine bessere Datengrundlage für die Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen zu schaffen. Andererseits sollen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots entwickelt werden.

Die Bundesgartenschau ermöglicht dabei Finanzierungsmöglichkeiten zur Umsetzung neuer Verkehrskonzepte und Infrastrukturmaßnahmen. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Erneuerung und Aufwertung der

Innenstadt im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) zu berücksichtigen, das 2020 fertiggestellt wurde (WSW & Partner GmbH 2020). Dieses enthält unter anderem eine qualitative Analyse der verkehrlichen Situation. Weitere Planungsgrundlagen sind das Kreisentwicklungskonzept Rhein-Lahn-Kreis von 2014 und das Einzelhandelskonzept von 2012.

2. Bestandsaufnahme

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme basieren auf der Sichtung der bestehenden Konzepte und Untersuchungen, mehreren Ortsbesichtigungen (2019), einer im Dezember 2019 durchgeführten Bürgerbeteiligung sowie früheren und im Rahmen des Projekts durchgeführten Verkehrszählungen. Basis für die Bestandsaufnahme ist das Jahr 2019.

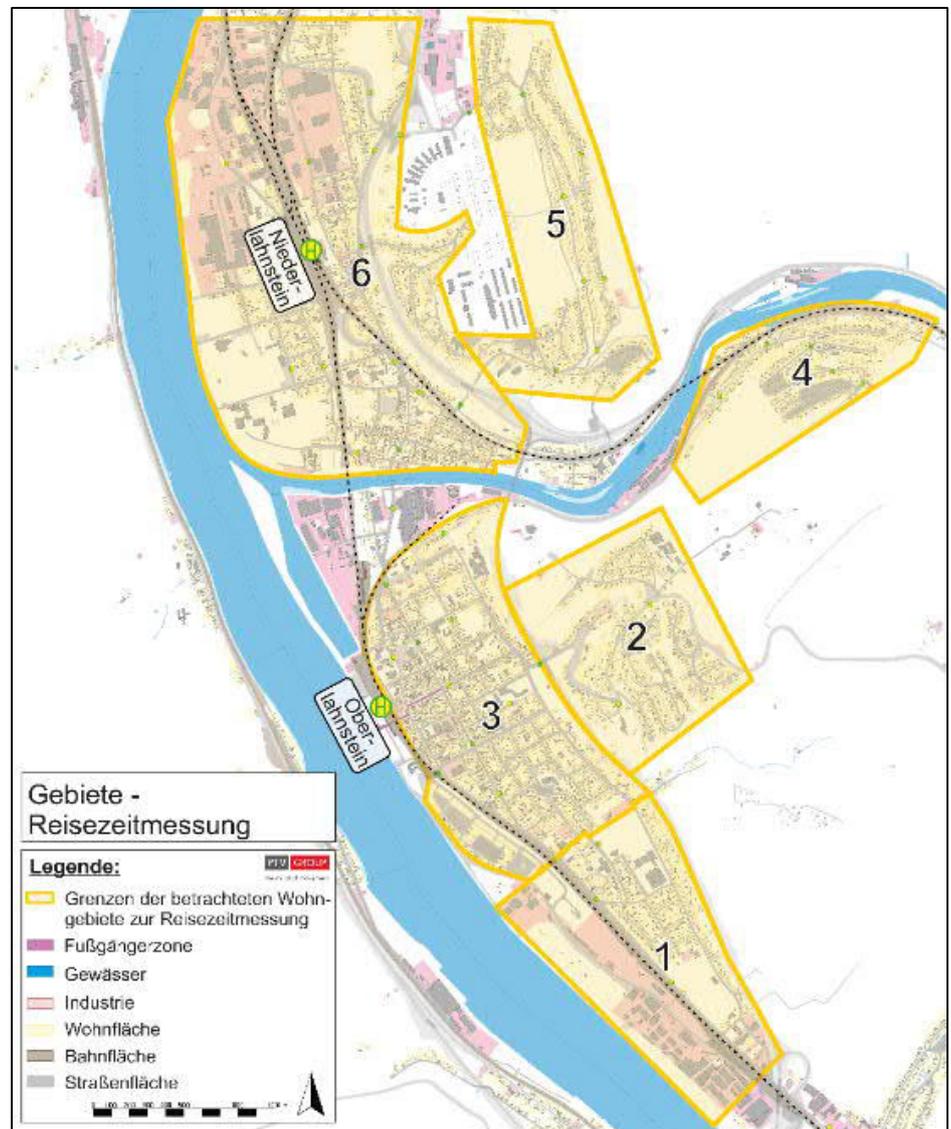
Allgemein ist der Straßenraum in Lahnstein geprägt durch geringe Querschnittsbreiten, die zu einer hohen Flächenkonkurrenz zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV führen. Aufgrund mangelnder Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und sehr hoher Verkehrsstärken auf dem Hauptstraßennetz herrscht ein insgesamt sehr hohes Konfliktpotenzial.

Zusätzlich ist das Verkehrsaufkommen in den Innenstadtbereichen Lahnsteins sehr hoch. Im Bereich der Lahnbrücke sind rd. 16.000 Kfz/d zu verzeichnen. Dies führt einerseits zu Reisezeitverlusten im Kfz-Verkehr, andererseits aber auch zu einer starken Minderung der Attraktivität des Straßennetzes für den nicht-motorisierten Verkehr. Auch die Aufenthalts- und Lebensqualität allgemein wird durch die hohe Verkehrsbelastung eingeschränkt.

Zur Beurteilung der Attraktivität der Verkehrsmittel Pkw, Zug und Rad/Pe-delec wurden für die Relation Lahnstein – Koblenz Abfragen der Reisezeiten über Google Maps zu unterschiedlichen Tageszeiten und von

unterschiedlichen Startpunkten innerhalb definierter Gebiete (siehe Bild B2) vorgenommen und minimale und maximale Werte ermittelt. In Tab. B1 werden die auf diese Weise ermittelten Reisezeiten verglichen. Insgesamt zeigt sich, dass im Kfz-Verkehr die Angebotsqualität sehr hoch ist. Äquivalente Reisezeiten werden nur mit dem Zug bei sehr kurzen Zugangszeiten erreicht. Allerdings beinhalten die Pkw-Fahrzeiten keine Zu- und Abgangszeiten. Je nach Stellplatz-Verfügbarkeit am Start- oder Zielort kann auch das Fahrrad bzw. Pedelec und die Kombination von Rad und Zug eine schnellere Alternative darstellen.

Bild B2 Einteilung des Untersuchungsraumes in Gebiete zur Reisezeitmessung



Tab. B1 Reisezeiten nach Koblenz Hauptbahnhof, morgens Abfahrt ca. 7:00 Uhr

	Direkt [min]			Intermodal [min]			
	Pedelec	Bus ¹	Pkw		Fuß + Zug	Rad + Zug ²	Bus + Zug ³
Gebiet 1	30-35 *	27-34 ***	12-15	via Oberlahnstein	-	17-20	-
	25-30 **			via Niederlahnstein	-	-	31-42
Gebiet 2	30-35 *	22-30 ***	11-15	via Oberlahnstein	-	17-21	-
	23-27 **			via Niederlahnstein	-	-	33-45
Gebiet 3	24-28 *	16-34 ***	12-15	via Oberlahnstein	09-24	09-19	-
Gebiet 4 (Friedland)	29-34 *	25-37 ***	16-19	via Niederlahnstein	-	21-29	27-37
Gebiet 5 (Im Lag)	16-23 *	20-39 ***	09-13	via Niederlahnstein	27-35	13-20	-
Gebiet 6	16-22 *	11-24 ***	09-12	via Niederlahnstein	06-23	09-17	-
¹ Inklusive Fußweg, verschiedene Startpunkte gewählt ² Inklusive pauschale Umsteigezeit von 3 Minuten ³ Inklusive Fußweg, Umsteige - & Wartezeit							

(Quellen: *GoogleMaps, **komoot, ***DB-Navigator)

Im Folgenden wird das bestehende Infrastrukturangebot für die verschiedenen Verkehrsträger in Stärken-Schwächen-Analysen zusammengefasst.

3. Fußverkehr

Stärken-Schwächen-Analyse

Lahnstein besitzt im Vergleich mit dem Landesdurchschnitt mit 24 % einen leicht überproportionalen Anteil an Rentnern in der Gesamtbevölkerung. 17 % der Bevölkerung sind Kinder und Jugendliche. Beide Bevölkerungsgruppen haben spezifische Anforderungen an die Infrastruktur für den nicht-motorisierten Verkehr. Ältere Verkehrsteilnehmer haben häufig ein hohes Sicherheitsbedürfnis und beispielsweise durch die Nutzung von Rollatoren besondere Anforderungen an die Gehwegbreite und -beschaffenheit. Gleichzeitig ist in dieser Bevölkerungsgruppe auch der Anteil der Nicht-Führerscheinbesitzer hoch. Bei Kindern und Jugendlichen ist eine gute Infrastruktur für den nicht-motorisierten Verkehr notwendige

Voraussetzung für selbstbestimmte Mobilität, wobei ein sicherer Schulweg besonders wichtig ist. Schulkinder bewegen sich auf dem Schulweg häufig in Gruppen und müssen allgemein im Straßenverkehr besser geschützt werden als erfahrene Verkehrsteilnehmer.

Diesen Anforderungen wird das Fuß- und Radwegenetz in Lahnstein aktuell nicht flächendeckend gerecht. So wurde in einer Befragung durch die Caritas 2015 angegeben, dass bestimmte Fußgängeranlagen aufgrund des schlechten Bodenbelags oder schwieriger Straßenquerungen von älteren Menschen gemieden werden (vgl. ISEK, WSW & Partner GmbH 2020). In der Bürgerbeteiligung wurden zudem die Schulwege zur Goetheschule als unsicher und die fehlende Radverbindungen zu Schilferschule, Goetheschule und dem Schulzentrum Oberlahnstein kritisiert (vgl. Kap. B10).

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2002) sollte die Breite von Gehwegen 2,50 bis 3,00 m betragen (geschlossene Bebauung, geringe bzw. mittlere Dichte). An Hauptstraßen mit über 10.000 Kfz/d sind 4,00 m Gehwegbreite vorzusehen. Bei gleichzeitiger Geschäftsnutzung und Verkehrsstärken von über 5.000 Kfz/d sollten 5,00 m Gehwegbreite vorgesehen werden. Nicht einberechnet sind dabei zusätzliche Flächen für Begrünung. Diese Gehwegbreiten werden in Lahnstein entlang vieler Straßen nicht erreicht.

In den teilweise historisch bedingt geringen Straßenraumbreiten in den Innenstadtbereichen wird der Flächenkonflikt zusätzlich durch parkende Fahrzeuge verschärft. Entwicklungspotenzial besteht allerdings auch hinsichtlich Gestaltung und Belag. Diese Schwächen und beschriebenen Mängel sind insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmer (Personen mit Mobilitätseinschränkung, Senioren, Kinder) kritisch.

Stärken

- Stellenweise gute Infrastrukturgestaltung, bspw. im direkten Umfeld der Schillerschule (Fußgängerüberweg, Markierung Parkstände, Aufenthaltsqualität).
- Aufgrund der Einbahnstraßenregelung ist eine gute Querbarkeit meist gegeben und es bestehen vergleichsweise geringe Trennwirkungen durch die Hauptstraßen.
- Die Fußgängerzone in der Burgstraße in Oberlahnstein schafft einen geschützten Raum, ist aber sehr kleinräumig.
- Mit den Rheinanlagen gibt es einen attraktiven innenstadtnahen Erholungsbereich.

Schwächen

- Gemeinsame Geh- und Radwege begünstigen stellenweise Konflikte mit Radfahrern. Auch hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die fehlenden Abgrenzungen zwischen Infrastruktur für den Fuß- und den Radverkehr ein großes Manko.
- Unzureichend gestaltete Bahnunterführungen und Fußgängerüberwege mindern die Attraktivität des Fußwegenetzes. Aufgrund des Kopfsteinpflasters sind einige Straßen nicht als barrierefrei einzustufen (problematisch für Gehbehinderte, Rollatoren und Sehbehinderte).
- In Wohngebieten gibt es teilweise keine hinreichende Infrastruktur für den Fußverkehr.
- Der Fußverkehr wird durch auf den Gehwegen parkende Fahrzeuge oftmals behindert.
- Stellenweise begünstigen aufgrund der Linienbusführung notwendige breite Straßenquerschnitte und Kreuzungsbereiche (z.B. Zum

Helmestel) hohe Kfz-Geschwindigkeiten entlang von Schulwegen, was das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt.

- In den Innenstadtbereichen von Ober- und Niederlahnstein ist eine geringe Aufenthaltsqualität aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der großen Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge zu verzeichnen.

Bild B3

Kreuzungsbereich in der Straße "Zum Helmestel"



Bild B4

Überbreite Ausfahrt und unattraktiver Fußweg am Lidl Markt in der Koblenzer Straße



Bild B5

Bahnunterführung für Fußgänger in der Brunnenstraße



Bild B6 Dichter Verkehr und Verkehrsbehinderungen durch parkende Fahrzeuge in der Hochstraße



Bild B7 Parkende Fahrzeuge in der Mittelstraße machen den Gehweg für Fußgänger praktisch nicht nutzbar



Bild B8

Ansprechende Gestaltung der Fußgängerzone


Fazit

Für den Fußverkehr entstehen durch die Führung des Radverkehrs in nicht ausreichend dimensionierten Seitenräumen Sicherheitsrisiken und die Aufenthaltsqualität ist beeinträchtigt. Sicherheitsrisiken bestehen außerdem aufgrund mangelnder Querungen, schadhafter oder ungeeigneter Beläge und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge. Die Innenstadtbereiche in Oberlahnstein bieten gemeinsam mit den Rheinanlagen ein hohes Potenzial für attraktive Aufenthaltsbereiche. Um dieses zu nutzen, müssten die Gestaltung verbessert und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

Abb. B3

Im Rahmen der Verkehrserhebungen an Knotenpunkten erfolgten auch Zählungen der Fußgängerverkehre. Die Ergebnisse sind der Abb. B3 zu entnehmen.

4. Radverkehr

Stärken-Schwächen-Analyse

Lahnstein hat aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zu Koblenz und der geringen Distanzen innerhalb der beiden Ortskerne Niederlahnstein und Oberlahnstein beste Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr. Lediglich die großen Steigungen zu den höher gelegenen Stadtteilen stellen ein gewisses Hemmnis dar. Aufgrund der fortschreitenden Elektrifizierung im Radverkehr werden aber auch die Steigungen zukünftig kein entscheidender Hemmfaktor mehr sein.

Abb. B3, B5

Mit täglich ca. 600 Radfahrern auf der Brückenstraße gegenüber ca. 13.600 Kfz und 2.200 Fußgängern (entspricht einem Modal Split von ca. 3 %¹) hat die im Rahmen des Projekts durchgeführte Verkehrszählung allerdings gezeigt, dass der Radverkehrsanteil angesichts der positiven Grundvoraussetzungen sehr gering ist. Die untergeordnete Bedeutung des Radverkehrs und die mangelnde Wahrnehmung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zeigt sich auch in der Behandlung des Radverkehrs im Kreisentwicklungskonzept (Rhein-Lahn-Kreis 2014), in dem ausschließlich die touristische Komponente des Radverkehrs thematisiert wird. Besonders für alle Gemeinden im Rheintal bietet sich das Fahrrad aber auch als Alltagsverkehrsmittel an.

Die Radinfrastruktur im Lahnstein umfasst zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (2019) benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum (Koblenzer Straße, Sebastianusstraße, Brückenstraße), gemeinsame Geh- und Radwege (entlang des Rheins und der Lahn) und Schutzstreifen (Brückenstraße). Entlang der Flüsse gibt es außerdem abschnittsweise eigenständige Radwege.

¹ Gerechnet mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 im Kfz-Verkehr (Quelle: MiD 2017). Die Angabe ist nicht repräsentativ, da es sich um eine lokale Erhebung handelt, die nicht alle Wege erfasst.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Lahnstein ist aufgefallen, dass keine der Radverkehrsanlagen entsprechend des technischen Regelwerkes ausgestaltet.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, FGSV 2010) (sehen vor, dass Schutzstreifen für den Radverkehr eine Mindestbreite von 1,25 m mit zusätzlichem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr aufweisen müssen. Der Schutzstreifen ist zu verbreitern, wenn die nutzbare Breite eingeschränkt ist (z.B. durch Rinnen). Da neueste Forschungen (Richter, Beyer 2019) gezeigt haben, dass diese Mindestbreite im Hinblick auf die Sicherheit nicht ausreichend ist, sollten nach Möglichkeit größere Breiten vorgesehen werden.

Die Schutzstreifen in Niederlahnstein im Bereich der Brückenstraße sind dementsprechend zu schmal und es fehlen abschnittsweise Sicherheitstrennstreifen.

Radwege im Seitenraum, für die die Benutzungspflicht angeordnet wird, müssen eine Mindestbreite von 1,50 m nach StVO besitzen. Das Regelmaß laut ERA (FGSV 2010) beträgt 2,00 m. Die Anordnung der Benutzungspflicht darf laut StVO außerdem nur dann erfolgen, wenn sie aufgrund der Verkehrssicherheit oder des -ablaufs erforderlich ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Benutzungspflicht gerade nicht anzuordnen, wenn die Radverkehrsanlagen, insbesondere an Einmündungen, nicht gemäß den technischen Regelwerken gestaltet sind. Wird der Radverkehr im Seitenraum geführt, dann ist es notwendig, Konfliktzonen an Ein- und Ausfahrten auffällig zu markieren und gute Sichtbeziehungen sicherzustellen. Dies ist beispielsweise in der Koblenzer Straße nicht gegeben. (Hinweis: Die Benutzungspflicht wurde mittlerweile aufgehoben.)

Die als eigenständige Radwege beschilderten Radwege in Niederlahnstein und in der Sebastianusstraße sind als gemeinsame Geh- und

Radwege zu werten, da sie nicht die Mindestbreite von Radwegen nach StVO und ERA (FGSV 2010) aufweisen, nicht hinreichend vom Gehweg abgegrenzt sind und nicht ausreichend Fußgängerfläche zur Verfügung steht. Die Anordnung der gemeinsamen Geh- und Radwege ist aber ebenfalls nicht StVO-konform, da keine ausreichenden Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und die Linienführung weder sicher noch eindeutig ist. Gemeinsame Geh- und Radwege sind zudem nur bei sehr geringem Aufkommen von Fuß- und Radverkehr anzuwenden. Dies ist in den entsprechenden Straßen nicht gegeben. Neben der Sicherheitsproblematik sind diese Radwege auch aus Gründen des Fahrkomforts nicht empfehlenswert. Ein zügiges Befahren der Radverkehrsanlagen mit gemeinsamer Führung (Koblenzer Straße / Sebastianusstraße) ist bei regelkonformen Verhalten nicht möglich, da Rücksicht auf den Fußverkehr genommen werden und der Querverkehr an Einmündungen beachtet werden muss.

Straßen ohne Radverkehrsanlagen, auf denen sich Radfahrer im Mischverkehr bewegen müssen, sind oft aufgrund der Gestaltung, Verkehrsbelastung und wegen ungeordnetem Parken für den Radverkehr schlecht geeignet.

Insgesamt ist die Radverkehrsführung aufgrund unterschiedlicher Führungsformen und unzureichender Ausgestaltung nicht intuitiv verständlich, wodurch Verstöße gegen die angeordneten Verkehrsregeln begünstigt werden. Gleichzeitig bedingen das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen und fehlende Radverkehrsanlagen ein hohes subjektives Unsicherheitsgefühl. Dies fördert auch Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, da Radfahrer aufgrund der wechselnden Führungen und den hohen Verkehrsstärken teilweise auch im Seitenraum fahren, wenn dies nicht angeordnet ist.

Positive Beispiele der Radverkehrsförderung befinden sich in Form adäquater Abstellanlagen am Bahnhof Niederlahnstein und beim Lidl Markt in der Koblenzer Straße. Ebenfalls positiv zu bewerten ist die E-Bike-Ladestation in Oberlahnstein.

Zusammengefasst lassen sich die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur wie folgt beschreiben:

Stärken

- Vereinzelt sind attraktive Radabstellanlagen vorhanden, insbesondere am Bahnhof Niederlahnstein mit abschließbaren Boxen, in ausreichendem Umfang, wenngleich nicht immer überdacht, auch vor einigen Läden des großflächigen Einzelhandels
- E-Bike-Ladestation in Oberlahnstein
- Die Topografie und Lage der Stadtteilzentren Ober- und Niederlahnstein begünstigt einen hohen Radverkehrsanteil im Binnenverkehr.

Schwächen

- Die innerörtlichen gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwege (=Benutzungspflicht) sind nicht StVO-konform. (Hinweis: Die Benutzungspflicht wurde mittlerweile aufgehoben.)
- Bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist die Straßenraumgestaltung häufig nicht radverkehrsgerecht und die Kfz-Verkehrsstärken sind sehr hoch.
- In Lahnstein gibt es, abgesehen von den gesondert geführten touristischen Routen, keine richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen.

- ▶ Die touristischen Routen weisen Mängel hinsichtlich der Trassierung, dem Untergrund und der Nachvollziehbarkeit der Wegeführung auf.
- ▶ Viele innerstädtische Streckenabschnitte sind nicht für den Radverkehr geeignet. Entsprechend gibt es auf vielen innerörtlichen Routen keine durchgängigen Radverbindungen (Radfahrer müssen manchmal sogar absteigen).
- ▶ Einbahnstraßen sind in der Regel nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben.
- ▶ Am Bahnhof Oberlahnstein gibt es keine Radabstellanlagen.
- ▶ Unzureichend ausgestattete Radabstellanlagen vor den meisten Einkaufsmöglichkeiten und in den Stadtzentren (Abschließbarkeit/Witterungsschutz).
- ▶ Höher gelegene Stadtteile sind aufgrund der Topografie unattraktiv für den Radverkehr ohne elektrische Unterstützung.

**Bild B9 Radverkehrsführung in Fußgänger-
Unterführung**



**Bild B10 Unzureichende Breite des Radwegs
entlang der Koblenzer Straße**



Bild B11 Gute Abstellanlagen und positive Gestaltung am Bahnhof Niederlahnstein



Fazit

Die geltenden Verkehrsanordnungen und Gestaltungen des Straßenraums bergen Sicherheitsrisiken für den Radverkehr, da sie Konflikte an Kreuzungen und Einmündungen zwischen Kfz- und Radverkehr begünstigen. Radfahren in Lahnstein ist derzeit wenig attraktiv. Ab Niederlahnstein besteht in Richtung Koblenz mit dem Rheinradweg eine landschaftlich und verkehrlich attraktive Verbindung, die Potenziale für eine verstärkte Radnutzung im Alltagsverkehr eröffnet unter der Voraussetzung, dass die innerstädtische Infrastruktur in Lahnstein nutzergerecht ausgestaltet wird.

5. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Stärken-Schwächen-Analyse

Basis für die Bestandsanalyse des Busverkehrs ist der Fahrplan des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel, gültig vom 21.06. bis 21.12.2019.

Die schienengebundene Anbindung an Koblenz bietet mit 10 bzw. 13 Minuten Fahrzeit (bis Stadtmitte) ein großes Potenzial für eine intensive Nutzung des Personennahverkehrs auf der Hauptrelation Koblenz/Lahnstein. Ergänzend besteht eine umsteigefreie Busverbindung, die die Stadtteile entlang der Strecke erschließt. Die Fahrtzeit bis Koblenz Hauptbahnhof ist mit 20 bis 30 Minuten auch verhältnismäßig attraktiv. Entlang der Lahn und des Rheins in Richtung Süden besteht ebenfalls ein konkurrenzfähiges Angebot auf der Schiene. Nach Süden besteht eine Direktverbindung über St. Goarshausen, Rüdesheim und Wiesbaden nach Frankfurt. Über die Lahnschiene besteht eine direkte Verbindung über Bad Ems, Nassau, Limburg und Wetzlar nach Gießen.

Der Bahnhof Niederlahnstein verknüpft die Lahn- mit der Rheinschiene und stellt einen wichtigen Umstiegspunkt dar. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch mehrere Buslinien, die die Innenstädte und die höher

gelegenen Wohngebiete für den Schülerverkehr weitestgehend erschließen. Außerhalb der Schulzeiten besteht in den Stadtteilen Im Lag und Friedland sowie in dem Stadtteil Auf der Höhe grundsätzlich keine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (Stand Oktober 2019). Durch die Neuausschreibung der Linienbündel wurde ab Mitte Dezember 2020 das Busangebot für die höher gelegenen Wohngebiete deutlich verbessert.

Auf der Lahnschiene besteht zwar mit dem Regionalexpress eine schnelle Verbindung nach Limburg mit häufig guten Umsteigezeiten in Niederlahnstein an die Regionalbahn aus Oberlahnstein, dieser fährt allerdings nur im Zwei-Stunden-Takt. Die Regionalbahnen, die den Takt auf einen Stundentakt verdichten, bieten eine gute Anbindung von Niederlahnstein, allerdings nicht von Oberlahnstein aus.

Auf der Rheinschiene in Richtung Süden besteht ein Stundentakt. In Richtung Norden auf der wichtigen Verbindung nach Koblenz muss aufgrund der ergänzenden Busverbindung das Angebot differenzierter betrachtet werden. Eine zusammenfassende Darstellung der Taktdichte befindet sich in Tab. B2. Deutlich wird das in Oberlahnstein gegenüber Niederlahnstein schlechtere Taktangebot zur morgendlichen Spitzenstunde und mittags.

Tab. B2 Takte im ÖPNV, morgens, mittags und abends

Relation/Zeitraum	Bus ¹	Zug	Takt
Niederlahnstein → Koblenz 7-8 Uhr	07:01 07:14 07:34 07:44	07:00 07:15 07:25 07:30 07:43 08:00	Ca. 15 Min
Koblenz → Niederlahnstein 14-15 Uhr	13:59 14:14 14:29 14:44 14:59	14:26 14:53 14:58	Bus 15 Min, Zug ca. 30 Min
Koblenz → Niederlahnstein 19-20 Uhr	18:59 19:14 19:44 19:59	19:09 19:23 19:53	Ca. 20 Min
Oberlahnstein → Koblenz 7-8 Uhr	07:05 07:28 07:35 08:00	06:57 07:27 07:57	Ca. 30 Min
Koblenz → Oberlahnstein 14-15 Uhr	13:59 14:14 14:29 14:59	14:53	Bus 15-30 Min, Zug 60 Min
Koblenz → Oberlahnstein 19-20 Uhr	18:59 19:14 19:44 19:59	19:23 19:53	Bus 15-30 Min, Zug 30 Min
^{aus1}	In Niederlahnstein: ab Bahnhof, Bahnhof Didierstraße oder Becherhöll; in Oberlahnstein: ab Turmplatz		

Fahrplan Stand Oktober 2019

Das Preisangebot des VRM wurde in der Bürgerbeteiligung als zu teuer kritisiert. Mit aktuell 4,05 € für ein Einzelticket auf der Relation Lahnstein-Koblenz ist der Umstieg auf den ÖPNV, wenn ein Pkw im Haushalt vorhanden ist, preislich tatsächlich unattraktiv.

Die Stärken und Schwächen des ÖPNV in Lahnstein lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Stärken

- Gute Haltestellenabdeckung.
- Gutes Taktangebot im innerstädtischen Busverkehr durch die Überlagerung verschiedener Linien, insbesondere in Oberlahnstein.
- Sehr gute Anbindung an Koblenz durch Regionalbahnverbindung in Niederlahnstein.
- Hinsichtlich Fahrtzeit sehr attraktive, hinsichtlich Takt mäßig attraktive Verbindung zwischen Oberlahnstein und Koblenz.
- Hinsichtlich Fahrtzeit sehr attraktive, hinsichtlich Takt mäßig attraktive Verbindung von Niederlahnstein nach Limburg.
- Hinsichtlich Fahrtzeit sehr attraktive, hinsichtlich Takt mäßig attraktive Verbindung von Ober- und Niederlahnstein nach Wiesbaden.

Schwächen

- Disperse Siedlungsstruktur erschwert vollständige Abdeckung der Siedlungsgebiete mit einem ÖV-Angebot insbesondere in den Schwachlastzeiten.
- Keine ausreichende Erschließung nennenswerter Siedlungsgebiete (Verbesserung ab Dezember 2020).
- Das Erscheinungsbild des Bahnhofes Oberlahnstein ist stark verbesserungswürdig.
- Durch teilweise lange Umsteigezeiten ist die Schienenanbindung nach Bad Ems und Limburg von Oberlahnstein aus unattraktiv.
- Haltestellenausstattung und -information ist an vielen Haltestellen verbesserungswürdig.
- Der Zugang zu Bushaltestellen ist teilweise problematisch (z.B. St. Martinssiedlung).

- Es gibt kein bedarfsorientiertes Angebot zur Naherschließung.
- Vergleichsweise hohe Ticketpreise.

Bild B12

Bahnhof Oberlahnstein



Bild B13

Haltestelle St. Martinssiedlung in Oberlahnstein



Fazit

Es besteht insgesamt ein gutes Angebot im ÖPNV auf der wichtigen Relation nach Koblenz zum Hauptbahnhof. Die Siedlungsstruktur in den Höhenlagen erschwert die Einrichtung eines zum Pkw konkurrenzfähigen Angebots durch den klassischen öffentlichen Nahverkehr. Positivbeispiele wie der Bahnhof Niederlahnstein zeigen Potenziale für eine flächendeckende Verbesserung von Erscheinungsbild und Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs auf. Auch eine Infrastruktur zur Unterstützung intermodaler Wegekettens ist nicht flächendeckend vorhanden. Die Ausweitung solcher Angebote bietet auch Potenziale zur Verbesserung der Mobilitätsoptionen in den höher liegenden Stadtteilen.

6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bedingt durch die topografische Lage und die vorhandene Netzstruktur ist Lahnstein mit dem Kfz gut erreichbar. Auch für den Binnenverkehr wird das eigene Auto häufig genutzt. Die größtenteils sehr engen Straßen weisen daher teils hohe Verkehrsbelastungen auf.

Aufgrund der zentralen Rolle des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Lahnstein, genügt hier eine qualitativ Stärken-Schwächen-Analyse nicht, um Maßnahmen herzuleiten und zu bewerten. Daher wird eine detaillierte verkehrsplanerische Analyse als Grundlage für weitere Planungen durchgeführt.

6.1 Konzeption und Durchführung von Erhebungen

Abb. B1

Für das Untersuchungsgebiet existiert eine umfangreiche Datenbasis aus den Jahren 2015 bis 2018, welche für das Mobilitätsentwicklungskonzept ergänzt wurde. Die Konzeption der notwendigen Erhebungen sowie eine Übersicht über die vorhandene Datenbasis sind der Abbildung B1 zu entnehmen. Es wurden eine Gerätezählung sowie 14 Knotenstromzählungen durchgeführt.

Die **Gerätezählung** wurde im Zuge der Straße **Am Rheinquartier** für die Dauer von einer Woche vom **19.03.2019 bis 25.03.2019** durchgeführt. Mithilfe dieser Dauerzählung werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen abgesichert und in den Kontext einer gesamten normalen Verkehrswoche gestellt. Es werden weitergehende zuverlässige Angaben, z.B. für die Nachtstunden und die Verkehrsabsenkungen an den Wochenenden gewonnen, die für die Ermittlung des "Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs" (DTV) notwendig sind. Die Gerätezählung erfolgte richtungsbezogen in ½-Std.-Intervallen, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr.

Es wurden insgesamt **14 Knotenstromerhebungen** mit Hilfe von Videoaufnahmen und anschließender manueller Auswertung vorgenommen. Die Knotenpunktzählungen fanden am **Dienstag, den 19.03.2019 und Donnerstag, den 21.03.2019 im Zeitbereich von 6.00 bis 19.00 Uhr** statt. Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BAST-Standard vorgenommen.

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

- **K1** Didierstr. / Emser Str. (Einmündung)
- **K2** Markstr. / Johann-Baptist-Ludwig-Str. / Im Nauling (Einmündung)
- **K3** Brückenstr. / Lahnstr. / Johannesstr. (Kreuzung)
- **K4** Brückenstr. / Zufahrt SB-Warenhaus (Kreuzung)
- **K5** Brückenstr. / Frankenstr. (Einmündung)
- **K6** Brückenstr. / Auf Brühl (5-armige Kreuzung)
- **K7** Brückenstr. / Nordallee / Adolfstr. / Westallee (Kreuzung)
- **K8** Nordallee / Ahler Weg / Wilhelmstr. (Kreuzung)
- **K9** Adolfstr. / Frühmesserstr. (Kreuzung)
- **K10** Burgstr. / Wilhelmstr. (Kreuzung)
- **K11** Ostallee / Burgstr. (Einmündung)
- **K12** Ostallee / Sebastianusstraße (Einmündung)
- **K13** Bürgermeister-Müller-Str. / Zollgasse (Einmündung)
- **K14** Adolfstr. / Braubacher Str. / Konrad-Adenauer-Str. (Kreuzung)

Neben den Knotenstromzählungen wurden ebenfalls am Dienstag, den 19.03.2019 und Donnerstag, den 21.03.2019, **die Fußgänger- und Radverkehrsströme in allen Knotenpunktzufahrten** erfasst.

Die Knotenstrom- und Querschnittserhebungen bilden die Grundlage, bestehende Verkehrsströme zu erkennen und stellen die Grundlage für die Kalibrierung eines Verkehrsmodells dar.

6.2 Ergebnisse Gerätezählung

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

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von **rd. 1.700 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt mit rd. 80 Fz einen Anteil von ca. 5 %. Die maximale Belastung wird am Freitag mit rd. 1.800 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 600 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung der einzelnen Fahrtrichtungen zeigt deutlich asymmetrische Richtungsbelastungen mit einem Überhang in Fahrtrichtung Nord. Dieser Umstand ist auf eine Brückenbaustelle auf der B42 im Bereich der Anschlussstelle Lahnstein Süd und den damit verbundenen Umleitungsverkehr zurückzuführen.

Materialband

Die detaillierten Auswertungen der Gerätezählungen sind dem Materialband beigelegt.

6.3

Ergebnisse Knotenstromzählungen
Abb. B3-B7

Die Abbildung B3 zeigt die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Kfz-Verkehr einschließlich der Fußgängerströme, die Abbildungen B4 die Belastungen im Schwerverkehr und die Abbildung B5 die Radverkehrsbelastungen. Die Hochrechnung der Erhebungsergebnisse auf Tagesbelastungen (Kfz/d) erfolgt mit Faktoren aus der Gerätezählung. Die Tagesbelastungen für den Gesamt- und Schwerverkehr sind in den Abbildungen B6 und B7 dargestellt.

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

Tab. B3 Knotenpunktbelastungen Tagesverkehr

Knotenpunkt	Kfz/d	SV-Fz/d
K1 Didierstr. / Emser Str.	7.000	210
K2 Markstraße / Johann-Baptist-Ludwig-Str. / Im Nauling	11.300	350
K3 Brückenstr. / Lahnstr. / Johannesstr.	16.900	410
K4 Brückenstr. / Zufahrt SB-Warenhaus	17.800	400
K5 Brückenstr. / Frankenstr.	14.300	470
K6 Brückenstr. / Auf Brühl	16.800	330
K7 Brückenstr. / Nordallee / Adolfstr. / Westallee	16.600	330
K8 Nordallee / Ahler Weg / Wilhelmstr.	7.300	120
K9 Adolfstr. / Frühmesserstr.	9.400	190
K10 Burgstr. / Wilhelmstr.	7.500	140
K11 Ostallee / Burgstr.	10.600	150
K12 Ostallee / Sebastianusstraße.	16.900	200
K13 Bürgermeister-Müller-Str. / Zollgasse	2.500	5
K14 Adolfstr. / Braubacher Str. / Konrad-Adenauer-Str.	7.700	210

Tabelle enthält gerundete Werte

Die höchsten Knotenpunktbelastungen werden im Bereich der Brückenstraße (K3 - K7) sowie der Sebastianusstraße (K12) mit rd. 14.300 – 17.800 Kfz/d ausgewiesen. Die geringste Belastung ist am Knotenpunkt Bürgermeister-Müller-Straße / Zollgasse (K15) mit rd. 2.500 Kfz/d festzustellen. Die Einfahrmengen der restlichen Knotenpunkte betragen rd. 7.000 - 11.300 Kfz/d.

7.

Schwerverkehr

Abb. B4, B7

Die Abbildungen B4 bzw. B7 enthalten die Belastungen für den Schwerverkehr. Dieser ist auf der Brückenstraße mit rd. 330 - 470 SV-Fz/d am höchsten. Am Knotenpunkt Bürgermeister-Müller-Straße / Zollgasse (K15) ist auch der Schwerverkehr mit 5 SV-Fz/d am geringsten. An den restlichen Knotenpunkten sind Schwerverkehrsbelastungen von durchschnittlich rd. 170 - 210 SV-Fz/d vorzufinden. Im Mittel liegt der SV-Anteil bei rd. 2% des Gesamtverkehrs.

Besonders im Innenstadtbereich (Adolfstraße / Westallee / Braubacher Straße) ist der Busverkehr ausgeprägt. Hier sind pro Richtung rd. 70 Busse zu verzeichnen.

Detailbetrachtungen zeigen außerdem, dass der Lkw-Verkehr überwiegend aus Quell- und Zielverkehr (Hafen, SB-Warenhaus etc.) besteht. Das Verlagerungspotential auf andere Routen ist daher gering.

8. Verkehrssicherheit

Grundlage für die Untersuchung des Unfallgeschehens bilden die Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN); FGSV Ausgabe 2003 sowie das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), FGSV Ausgabe 2012.

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens in Lahnstein wurden seitens der Polizei Unfalldaten der Jahre 2014 bis 2019 in Form von Listen der Unfallhäufungsstellen zur Verfügung gestellt.

Für eine Beurteilung des Unfallgeschehens ist neben der Anzahl der Unfälle vor allem die **Unfallschwere** von Bedeutung, die anhand der **Unfallkategorie** beschrieben wird. Diese gibt die schwerste Unfallfolge an. Unterschieden wird in Unfälle mit Personenschaden U(P) und Sachschaden U(S), welche gemäß der nachfolgenden Tabelle weiter differenziert werden (M Uko, FGSV 2012).

Tab. B4 **Einteilung der Unfallkategorien**

Kategorie	Schwerste Unfallfolge			
1	Mind. 1 getöteter Verkehrsteilnehmer	U(GT)	U(SP)	U(P)
2	Mind. 1 schwerverletzter Verkehrsteilnehmer, keine Getöteten	U(SV)		
3	Mind. 1 leichtverletzter Verkehrsteilnehmer, keine Schwerverletzten oder Getöteten	U(LV)		
4	Unfall mit Sachschaden und Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeits-Anzeige, bei denen mind. 1 Kfz nicht mehr fahrbereit ist	U(SS)	U(S)	
6	Alle übrigen Sachschadensunfälle unter Einfluss berauschender Mittel			
5	Unfall mit Sachschaden - mit Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeits-Anzeige ohne Einfluss berauschender Mittel, bei denen alle Kfz fahrbereit sind - mit geringfügiger Ordnungswidrigkeit (Verwarnung)	U(LS)		

U(GT) Unfall mit Getöteten

U(SV) Unfall mit Schwerverletzten

U(SP) Unfall mit schwerem Personenschaden

U(LV) Unfall mit Leichtverletzten

U(P) Unfall mit Personenschaden

U(SS) schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

U(S) Unfall mit Sachschaden

U(LS) Sonstiger Unfall mit Sachschaden

Überwiegend wurden in Lahnstein Unfälle mit Sachschaden verzeichnet, Unfälle mit schwerem Personenschaden kamen in den Jahren 2014 bis 2019 nicht vor, es traten lediglich 17 Unfälle mit leichtem Personenschaden auf.

Die **unfallauslösende Konfliktsituation** wird durch den **Unfalltypen** beschrieben. Es werden **7 Unfalltypen** unterschieden. In der Darstellung der Unfälle, z.B. in den Unfalltypensteckkarten, werden die Unfalltypen durch verschiedene Farben unterschieden. Maßgeblich für die Zuordnung eines Unfalltyps ist jeweils die Konfliktsituation, die zum Unfall führte. Die 7 Unfalltypen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Für detaillierte Beschreibungen werden dreistellige Unfalltypen verwendet. Der Unfalltypenkatalog ist u.a. dem Anhang 9 des M Uko (FGSV 2012) zu entnehmen.

Tab. B5

Einteilung der Unfalltypen

Unfall-typ	Beschreibung
1	 Fahrnfall ; Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug
2	 Abbiege-Unfall ; Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer
3	 Einbiegen-/Kreuzen-Unfall ; Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug
4	 Überschreiten-Unfall ; Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist.
5	 Unfall durch ruhenden Verkehr ; Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden und einem Fahrzeug, das parkt/hält.
6	 Unfall im Längsverkehr ; Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten.
7	 Sonstiger Unfall ; Unfälle, die sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lassen.

Relevant für das Unfallgeschehen in Lahnstein sind vor allem die **Unfalltypen 3 (Einbiegen-/Kreuzen-Unfall) und 5 (Unfall durch ruhenden Verkehr)**.

Tab. B6 Grenzwerte zur Identifikation von Unfallhäufungen auf innerorts (FGSV 2012)

	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
UHS – freie Strecke	1-JK 3-JK _{U(P)}	5 Unfälle gleichen Typs 5 Unfälle	max. 300 m ab Knoteneinfluss
UHS – Knotenpunkt	1-JK 3-JK _{U(P)}	5 Unfälle gleichen Typs 5 Unfälle	FB-Rand = 25 m Achse = 50 m

UHS Unfallhäufungsstrecke
 1-JK_{U(P)} Einjahres-Unfalltypenkarte aller Unfälle
 3-JK_{U(P)} Dreijahres-Unfalltypenkarte der Unfälle mit Personenschaden

Die Listen der Unfallhäufungsstellen enthalten für die Jahre 2014 bis 2019 (bis 15.10.2019) die folgenden Unfallhäufungen:

Tab. B7 Unfallhäufungsstellen in Lahnstein

Nr.	Jahr	Straße / Knotenpunkt	Anzahl Unfälle (UPS)	Typ	Bemerkungen
1	2014 2015 2016 2017 2018	Bahnhofstraße	5 (0) 14 (0) 15 (0) 8 (0) 14 (0)	5	
2	2014	Nordallee	7 (0)	7	5 Unfälle Parker-Parker
3	2014 2015 2016 2019	Adolfstraße / Südallee	7 (2) 7(3) 9 (0) 8 (2)	3	
4	2014	Burgstraße / Wilhelmstraße	6 (2)	3	3
5	2015 2016 2017 2018 2019	Burgstraße	6 (0) 5(0) 5 (0) 21 (0) 5 (0)	5	
6	2015	Brückenstraße	5 (4)	4	
7	2016	Brückenstraße	6 (0)	7	Vermutliche Parker SB-Warenhaus
8	2017	Koblenzer Straße	5 (0)	3	Parkplätze Bereich der Fachmärkte
9	2017	Westallee	6 (0)	7	4 Unfälle Parker-Parker
10	2017	Lindenweg / Steinkauterweg	11 (3)	3	
11	2017	Sebastianusstraße / Südallee	5 (1)	3	
12	2018	Nordallee	5 (0)	7	

2019 nicht vollständig, Auswertung bis 15.10.2019

UPS: nur Unfälle mit Leichtverletzten

Die Tabelle enthält ausschließlich die an Unfallhäufungsstellen registrierten Unfälle. Alle anderen, welche unterhalb der Grenzwerte für Unfallhäufungen lagen, sind nicht enthalten. Alle Unfälle hatten Sachschaden oder

leichten Personenschaden zur Folge, Unfälle mit schwerem Personenschaden traten im Untersuchungszeitraum nicht auf.

Besonders auffällig sind die grau hinterlegten Unfallhäufungen, die wiederholt aufgetreten sind. Dies sind **die Unfälle durch ruhenden Verkehr** in der Bahnhofstraße und in der Burgstraße, welche ausschließlich Sachschaden zur Folge hatten. Außerdem wurde insgesamt **31 Unfälle des Typs 3 (Einbiegen-/Kreuzen-Unfall)**, darunter 7 mit leichtem Personenschaden an der **Kreuzung Adolfstraße / Südallee** verzeichnet.

Unfälle mit Personenschaden wurden außerdem im Bereich Brückenstraße registriert. Hier geschahen 2015 5 Unfälle des Typs 4 (Überschreiten-Unfall).

Das Unfallgeschehen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Hinsichtlich der Unfallschwere ist die Situation nicht kritisch (überwiegend Sachschaden, keine schweren Personenschäden)
- Häufigste Unfallursache ist der ruhende Verkehr. Hier besteht an vielen Stellen Verbesserungspotential.
- An einigen Knotenpunkten treten Einbiegen-Kreuzen-Unfälle auf. Hier sind Umgestaltungen zur Verbesserung der Einsehbarkeit erforderlich.

9. Analyse-Verkehrsmodell

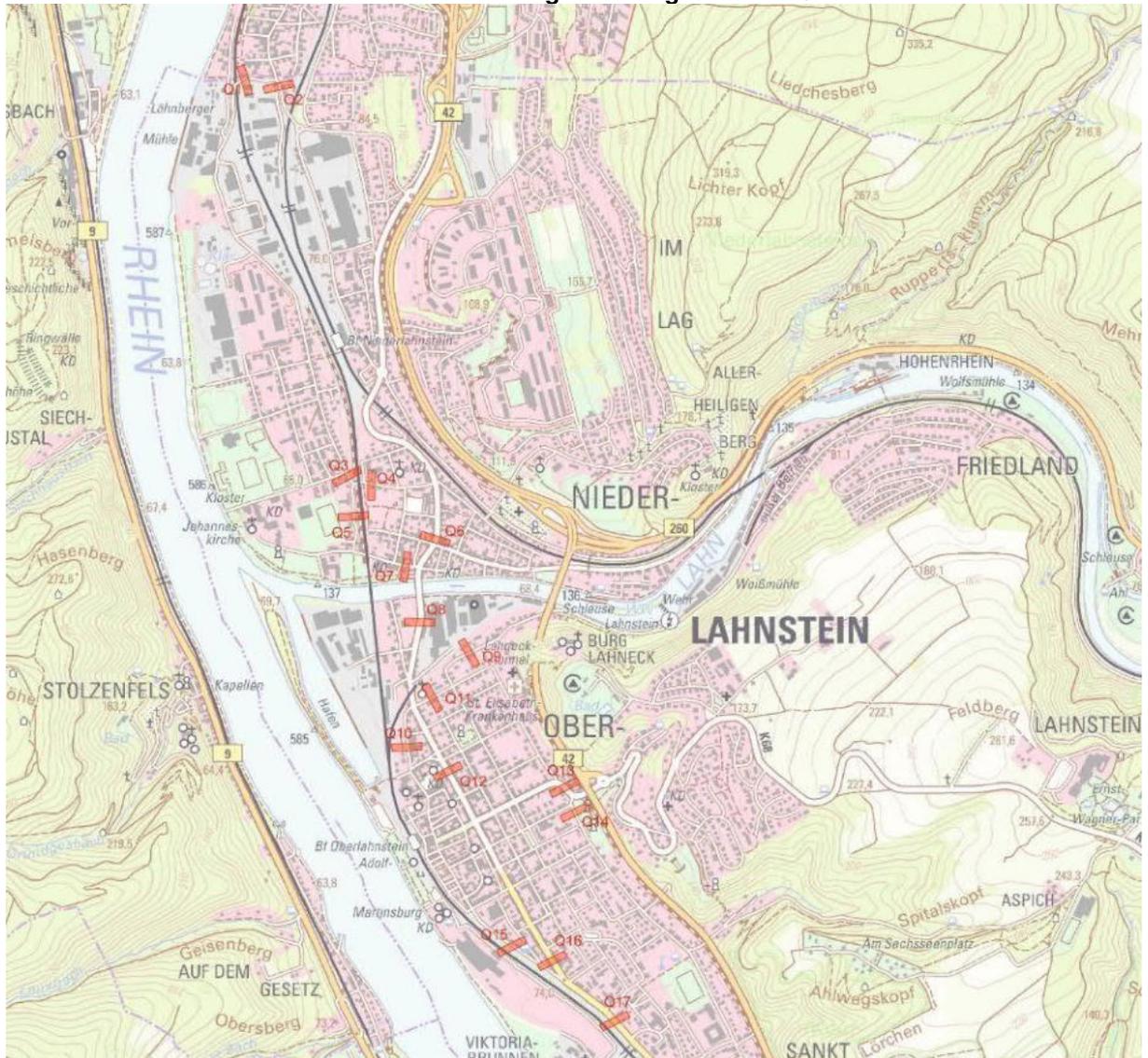
Auf Grundlage der bereits vorliegenden und 2019 erhobenen Daten wird ein EDV-Verkehrsmodell erstellt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei über Nieder- und Oberlahnstein und wird im Osten durch die B42 und im Westen durch den Rhein begrenzt. Das Modell besteht aus Matrizen von Verkehrsbeziehungen sowie einem operationalen Straßennetz mit Verkehrszellen (Bezirke). Die Fahrbeziehungen werden auf das Straßennetz abgebildet, wodurch sich zukünftige Änderungen im Verkehrsbild ableiten und darstellen lassen.

Für die Verteilung der Verkehrsbeziehungen wurden die Befragungsmatrizen aus der Untersuchung "Landesstraße L335 in der Ortsdurchfahrt von Lahnstein" (VERTEC 2015) herangezogen.

Die Ergebnisse sind für den Tagesverkehr im Analyse-Null-Fall in Form von Streckenbelastungen (Gesamt- und Schwerverkehr) in den Abbildungen B8 – B13 dargestellt. Die Übereinstimmung zwischen Zähl- und Modellwerten ist insgesamt sehr hoch. Die GEH-Werte (nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015), die die Abweichung zwischen den Modellwerten und den Verkehrszahlen beschreibt, werden sehr deutlich eingehalten.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im A0-Fall für maßgebende Querschnitte in Ober- und Niederlahnstein zusammen.

Bild B14 Darstellung der maßgebenden Querschnitte im Straßennetz



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

Tab. B8

Verkehrsbelastungen A0-Fall

Quer- schnitt	Straße	A0-Fall		
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Schwerverkehr [SV-Fz/d]	Schwerverkehr [%]
Q1	Didierstraße	4.650	210	4,5
Q2	Koblenzer Straße	6.200	170	2,7
Q3	Markstraße	4.600	150	3,3
Q4	Johann-Baptist-Ludwig Straße	9.900	320	3,2
Q5	Im Nauling	8.300	290	3,5
Q6	Kölner Straße	9.750	290	3,0
Q7	Johannesstraße	8.400	280	3,3
Q8	Brückenstraße	15.950	420	2,6
Q9	Wilhelmstraße	3.100	80	2,6
Q10	Westallee	5.150	130	2,5
Q11	Nordallee	4.650	70	1,5
Q12	Adolfstraße	8.150	160	2,0
Q13	Ostallee	10.250	120	1,2
Q14	Sebastianusstraße	7.600	40	1,0
Q15	Braubacher Straße	4.050	80	2,0
Q16	Adolfstraße	4.900	110	2,2
Q17	Braubacher Straße	7.400	180	2,4

Tabelle enthält gerundete Werte

10. **Bürgerbeteiligung**

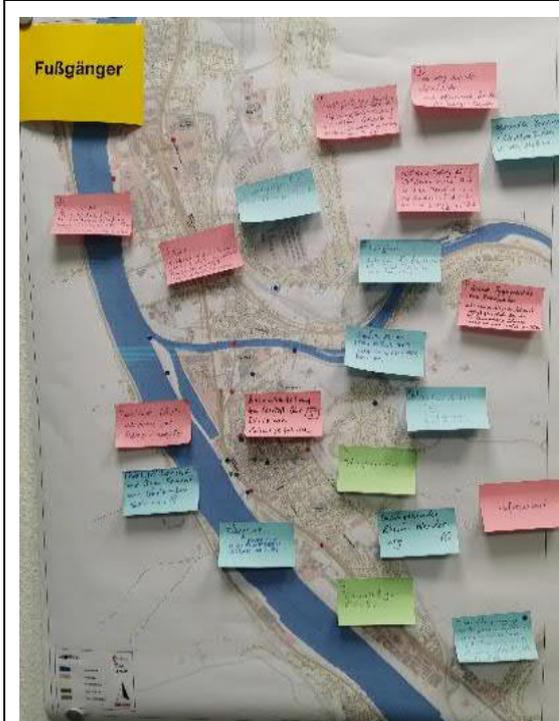
Entscheidungen über die zukünftige Ausrichtung der Mobilität einer Stadt können nicht ohne die Beteiligung der dort lebenden Menschen getroffen werden. Daher sollte im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes eine Bürgerbeteiligung stattfinden. Zweck der Bürgerbeteiligung ist es, zum einen konkrete Kritik und Maßnahmenvorschläge der Nutzer der Verkehrssysteme zu erfahren und zum anderen auch die grundsätzliche Haltung der Bürger zum bestehenden und zukünftigen Mobilitätsangebot zu erfragen.

Aus diesem Grund fand am 05.12.2009 eine öffentliche Beteiligung in Form eines Workshops in der Stadthalle Lahnstein statt. An vier Thematischen zu den Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fußgänger und Radverkehr konnten Probleme, Ideen und Maßnahmenvorschläge diskutiert und erarbeitet werden. Die Ergebnisse wurden einem Stadtplan von Lahnstein mit Klebezetteln festgehalten (grün: Lob, rot: Kritik, Mängel, blau: Maßnahmenvorschläge) und anschließend in einer gemeinsamen Abschlussdiskussion zusammengetragen.

Teilgenommen haben rd. 80 Bürgerinnen und Bürger aus Lahnstein. Es wurden insgesamt 155 Beiträge erarbeitet.

Bild B15

Anregungen und Kritik aus der Bürgerbeteiligung



Themenkarte Fußgänger



Themenkarte Radverkehr



Themenkarte ÖPNV



Themenkarte MIV

In der nachfolgenden Tabelle ist die Auswertung der Bürgerbeteiligung zusammengefasst.

Tab. B9 **Auswertung der Bürgerbeteiligung**

Art der Beteiligung	<p>A pie chart illustrating the types of participation. The largest segment is 'Kritik' at 37%, followed by 'Maßnahmen' at 35%, 'Sonstiges' at 6%, and 'Lob' at 2%.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Art der Beteiligung</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kritik</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>Maßnahmen</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>Lob</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Art der Beteiligung	Anteil	Kritik	37%	Maßnahmen	35%	Sonstiges	6%	Lob	2%						
Art der Beteiligung	Anteil																
Kritik	37%																
Maßnahmen	35%																
Sonstiges	6%																
Lob	2%																
Verkehrsarten	<p>A pie chart showing the distribution of transport modes. 'MIV' (Motor Vehicle) is the most common at 33%, followed by 'Rad' (Bicycle) at 21%, 'ÖPNV' (Public Transport) at 17%, 'Fußgänger' (Pedestrian) at 14%, 'Allgemeines' (General) at 10%, 'Umwelt' (Environment) at 3%, and 'Anwohner' (Residents) at 2%.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Verkehrsarten</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>Rad</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>ÖPNV</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Fußgänger</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>Allgemeines</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Umwelt</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Anwohner</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Verkehrsarten	Anteil	MIV	33%	Rad	21%	ÖPNV	17%	Fußgänger	14%	Allgemeines	10%	Umwelt	3%	Anwohner	2%
Verkehrsarten	Anteil																
MIV	33%																
Rad	21%																
ÖPNV	17%																
Fußgänger	14%																
Allgemeines	10%																
Umwelt	3%																
Anwohner	2%																
Örtlicher Bezug	<p>A pie chart detailing the local focus of participation. 'Oberlahnstein' is the primary focus at 35%, followed by 'Lahnstein allgemein' (general Lahnstein) at 30%, 'Niederlahnstein' at 18%, 'Schwerpunkt Lahnquerung' (focus on Lahn crossing) at 10%, 'Allgemein' (general) at 5%, 'Friedrichsseggen' at 1%, and 'Friedland' at 1%.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Örtlicher Bezug</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Oberlahnstein</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Lahnstein allgemein</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Niederlahnstein</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>Schwerpunkt Lahnquerung</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Allgemein</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Friedrichsseggen</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Friedland</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Örtlicher Bezug	Anteil	Oberlahnstein	35%	Lahnstein allgemein	30%	Niederlahnstein	18%	Schwerpunkt Lahnquerung	10%	Allgemein	5%	Friedrichsseggen	1%	Friedland	1%
Örtlicher Bezug	Anteil																
Oberlahnstein	35%																
Lahnstein allgemein	30%																
Niederlahnstein	18%																
Schwerpunkt Lahnquerung	10%																
Allgemein	5%																
Friedrichsseggen	1%																
Friedland	1%																

Neben vereinzelt Lob (2%) gab es häufig Kritik (37%) an der bestehenden Verkehrssituation. Dominierend waren vor allem Maßnahmen-<vorschläge (55%) mit konkreten Anregungen zur Verbesserung. Die Anmerkungen beziehen sich auf alle Verkehrsarten mit einem Schwerpunkt auf dem MIV (rd. 33%). Rd. 10% sind eher allgemeiner Natur (z.B. Abstimmung mit BUGA-Konzept), weitere insgesamt 5% beziehen sich auf Umweltaspekte und die Belastung der Anwohner z.B. durch Lärm.

Etwa 30% der Beiträge beziehen sich auf ganz Lahnstein, 35% konkret auf Oberlahnstein und 18% auf Niederlahnstein. Jeweils 1% beziehen sich konkret auf Friedrichsseggen und Friedland, rund 5% sind allgemein ohne örtlichen Bezug gehalten (z.B. Forderung nach Abstimmung mit BUGA-Konzept). Die am häufigsten erwähnte konkrete Einzelmaßnahme ist die Forderung nach einer zweiten Lahnbrücke (10%).

Die wichtigsten Ergebnisse für die einzelnen Verkehrsarten werden nachfolgend stichpunktartig zusammengefasst. Hierbei können auch gegensätzliche Aussagen auftreten, die von verschiedenen Personen (subjektives Empfinden) getroffen wurden. Die Auflistung enthält keine Gewichtung der einzelnen Beiträge. Mehrfach-Nennungen sind in einem Stickpunkt zusammengefasst.

Tab. B10

Zusammenfassung Thementisch Fußgänger

<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lob für Fußgängerzone und Rheinanlagen 	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fußgängeranbindung Rheinquartier 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Unterführung ist gefährlich (Zollgasse) - Vorschlag: Fußgängerbrücke über Bahn - Verbreiterung Bahnunterführung
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lahnbrücke 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandener Querschnitt zu eng, gefährlich - 2. Lahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer - Durchgehender Rheinwanderweg
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Koblenzer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Radweg und Gehweg zu schmal - Querungshilfe vor DM zu Lidl
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Abgesenkte Bordsteine, mehr Sitzgelegenheiten - Kopfsteinpflaster Burgstr., Salhofplatz schwierig für Rollatoren
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Weitere Kritik / Anregungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Innenstadtbereich Fußgänger Vorrang vor MIV - Sperrung Schulstraße für Pkw - unklare Fußgängerführung bei der Bahnunterführung in Oberlahnstein - Schulweg zur Goetheschule gefährlich
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konkrete Einzelmaßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Querungshilfe Rheinhöhenweg zum Schwimmbad - Durchgehende Fuß-/Radverbindung nach Friedrichsseggen links der Lahn - Beleuchtung in Rheinanlagen Niederlahnstein ab Maximiliansbräu

Tab. B10

Zusammenfassung Thementisch Radverkehr

<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anbindung Rheinquartier 	<p><i>siehe Fußgänger</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lahnbrücke: 	<p><i>siehe Fußgänger</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radwegenetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchgehender Rheinradweg Niederlahnstein Löhnberger Mühle (mittlerweile Durchfahrt möglich) - Radweg von Ober- nach Niederlahnstein - Verschiedene Straßen in Oberlahnstein autofrei - reine Fahrradstraßen (z.B. Wilhelmstr., Hochstr, Adolfstr.) - Einbahnstraßen für Radfahrer freigeben - Radschnellweg nach Koblenz
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Allgemein: Straßennutzung für Fahrradfahrer gefährlich - Gefährdung Radfahrer durch parkende Autos - Linksabbieger Kreuzung Adolfstr./Gutenbergstr. - Ausfahrt SB-Warenhaus Richtung Oberlahnstein - Erreichbarkeit Schulen mit Fahrrad (Goetheschule, Schillerschule, Schulzentrum Oberlahnstein)
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrradparken 	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Abstellanlagen am Bahnhof Oberlahnstein - Fahrradboxen zum Schutz vor Vandalismus
<ul style="list-style-type: none"> ▶ E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Ladestationen für E-Bikes

Tab. B10

Zusammenfassung Thementisch ÖPNV

<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lob für Zugverbindung nach Koblenz ▶ Takt / Fahrplan ▶ Netz ▶ Verkehrssysteme ▶ Tarif ▶ Bahnhof Oberlahnstein ▶ Haltestelle Turmplatz 	<ul style="list-style-type: none"> - Engerer Takt Zugverkehr nach Koblenz - Bessere Vertaktung Zug / Bus bzw. Bus / Bus - "Stadtteilbus" / "Pendelbus" / "Bürgerbus" – Anbindung der Stadtteile mit Kleinbussen - fehlender Bahnhofpunkt Friedland - Direkte Zugverbindung nach Vallendar - Schiffsverkehr, Wassertaxi - Pendelverkehr mit Gondeln über den Rhein (Löhnberger Mühle – Königsbacher Brauerei) - ÖPNV im Nah- und Regionalverkehr zu teuer - nicht barrierefrei, Aufzug fehlt - Fahrradabstellplätze - Gesamtzustand - Wartehäuschen fehlt
---	--

Tab. B10

Zusammenfassung Thementisch MIV

<ul style="list-style-type: none"> ▶ Niederlahnstein 	<ul style="list-style-type: none"> - Überlastung KVP Kölner Straße - Überlastung Einmündung Hermsdorfer Straße - Belastung Ausfahrt Deines-Bruchmüller-Kaserne - Didierstraße, Koblenzer Straße zu hohe Geschwindigkeiten - Behinderung durch Lkw-Anlieferung im Bereich Baumarkt - Behinderung durch parkende Kfz in Bergstraße - Behinderung durch parkende Kfz in Koblenzer Str.
<ul style="list-style-type: none"> ▶ SB-Warenhaus 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssituation SB-Warenhaus - Abschaffung Zebrastreifen, Bau einer Fußgänger-Unterführung - Direkte Anbindung an B42
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Oberlahnstein 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbelastung Adolfstraße / Hochstraße - Einbahnstraßenring mit Querverbindungen - Kein Durchgangsverkehr in Innenstadt - Autofreie Innenstadt
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hafen 	<ul style="list-style-type: none"> - Lkw-Leitsystem - Kein Lkw-Verkehr in Innenstadt
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Parken 	<ul style="list-style-type: none"> - Behinderung durch parkende Fahrzeuge - Problematische Parksituation in Oberlahnstein an Berufsschultagen - zu wenige Parkplätze in der Innenstadt - Problematische Parksituation bei Veranstaltungen in der Stadthalle - Tiefgarage unter Salhofplatz - Parkplätze am alten Friedhof Oberlahnstein, am alten Rangierbahnhof Oberlahnstein sowie entlang der Erschließungsstraße - Parkleitsystem Oberlahnstein - Parkhauskonzept erarbeiten - Parkplätze entlang Adolfstraße in Parkhaus umsiedeln, dafür Adolfstraße im 2-Richtungsverkehr - P+R vom alten Friedhof Oberlahnstein zu Stadthalle und Berufsschule

Tab. B10

Sonstige Anregungen

- ▶ Mitfahrerbänke Rewe, Im Lag, Friedland, Niederlahnstein, Siedlung Allerheiligenberg
- ▶ Reaktivierung Schienenverkehr zur Industrie
- ▶ Luftqualität Innenstadt Oberlahnstein
- ▶ Abstimmung mit BUGA-Konzept

Bezogen auf das Mobilitätsentwicklungskonzept lassen sich somit die folgenden Schwerpunkte erkennen:

Für den Fußgänger- und Radverkehr ist eines der wichtigsten Themen die Forderung **nach einem durchgehendem Fuß-/ und Radweg entlang des Rheins einschließlich einer zweiten Lahnbrücke**. Grundsätzlich besteht der Wunsch nach sicheren und durchgehenden Radwegen und nach **Fußgänger- und fahrradfreundlichen Innenstadtbereichen**. Ein großes Problem für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sind an vielen Straßen **parkende Fahrzeuge**. Ein weiteres wichtiges Thema ist die **Erschließung des Rheinquartiers für Fußgänger und Radfahrer**.

Für den ÖPNV wird vor allem eine **bessere Koordinierung und ein engerer Takt** sowie eine regelmäßige Andienung der Stadtteile mit Kleinbussen o.ä. gewünscht. Außerdem wird die Einbeziehung der Wasserstraßen vorgeschlagen. Kritisiert wird das hohe Preisniveau sowie **Zustand und Ausstattung des Bahnhofs Oberlahnstein**.

Auch für den MIV ist ein wichtiges Thema eine **zweite Lahnbrücke**. Schwerpunkte sind außerdem die Verkehrssituation am **SB-Warenhaus**, in Niederlahnstein der Bereich **Kölner Straße, Anschluss an die B42 und Umfeld**, in Oberlahnstein die **Entlastungsstraße** sowie der **Schwerverkehr** im Innenstadtbereich. Großes Themenfeld ist auch der **ruhende Verkehr**.

C GEPLANTE MASSNAHMEN – VERKEHRSPROGNOSE

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen. Auf verschiedenen Zählstellen im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebietes sind in den letzten 10 bis 15 Jahren keine maßgebenden Verkehrszuwächse ableitbar. Auf eine allgemeine Verkehrsprognose wird daher verzichtet.

2. Laufende Planungen und Entwicklungen

Bereits begonnene Entwicklungen und fest beschlossenen Maßnahmen werden als **indisponible Maßnahmen** berücksichtigt. Sie bilden zusammen mit der heute vorhandenen Infrastruktur und Belastungssituation die Grundlage für die Entwicklung weiterer Maßnahmen im Hinblick auf eine Realisierung des in Kapitel D entwickelten Zielkonzeptes.

Abb. C1

Zentrale Projekte in Oberlahnstein (Stand 2019) sind die Entwicklung des **Rheinquartiers** (mittlerweile abgeschlossen) und der Bau der **Erschließungsstraße** zwischen Bahntrasse und Rheinufer, welche neben der Anbindung des neuen Quartiers die Aufgabe haben soll, einen Teil des Durchgangsverkehrs durch Oberlahnstein aufzunehmen. In Niederlahnstein wird neben der Entwicklung der Gebiete "Alte Markthalle" und "An der Grünen Bank" die Potentialfläche auf dem Gelände der ehemaligen Löhnberger Mühle entwickelt werden.

Maßgebende Strukturflächen und Angaben über die Nutzung wurden von der Stadt Lahnstein zur Verfügung gestellt. Auf diesen Grundlagen wird das Aufkommen richtlinienkonform bestimmt. Für Flächenentwicklungen

innerhalb Lahnsteins, die in vorangegangenen Gutachten untersucht wurden, wird die Aufkommensbestimmung übernommen.

Sowohl für die Potentialfläche als auch für das Hafengelände liegen keine genauen Planungen vor.

Insbesondere die zukünftige Nutzung des Hafengeländes ist noch offen und hängt davon ab, ob der Landeshafen aufgegeben wird. In diesem Fall steht die Fläche für neue Entwicklungen zur Verfügung und kann auch während der Bundesgartenschau als Ausstellungsfläche genutzt werden.

Die folgende Tabelle fasst die Aufkommensbestimmungen zusammen. Die Abbildung C1 bietet eine grobe Lokalisierung der Strukturflächen.

Tab. C1 **Aufkommen geplante Entwicklungen (Stand 2019)**

Wohngebiet / Gewerbegebiet	Größe / Fläche	Tagesverkehr Kfz/d, Rtg. (Schwerverkehr)
Wohngebiet Alte Markthalle	127 WE	386 (3)
Wohngebiet An der grünen Bank	14 ha	1.305 (7)
Potentialfläche	3,6 ha	492 (7)
Rheinquartier	Wohngebiet 300 WE	1.287 (28)
	Gewerbe 3 ha	
Hafengelände	6 ha	460 (3)
Summe		3.930 (48)

Aus den geplanten Entwicklungen berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen (einschließlich Hafengelände) von ca. 3.900 Kfz/d, davon rd. 50 SV-Fz/d.

Anhang

Die verkehrlichen Auswirkungen der oben beschriebenen Entwicklungen wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht und sind im Anhang als Planfall P0 bzw. Planfall P0+ dargestellt.

D PLANUNGSGRUNDSÄTZE UND ZIELE

1. Herleitung eines Zielkonzeptes

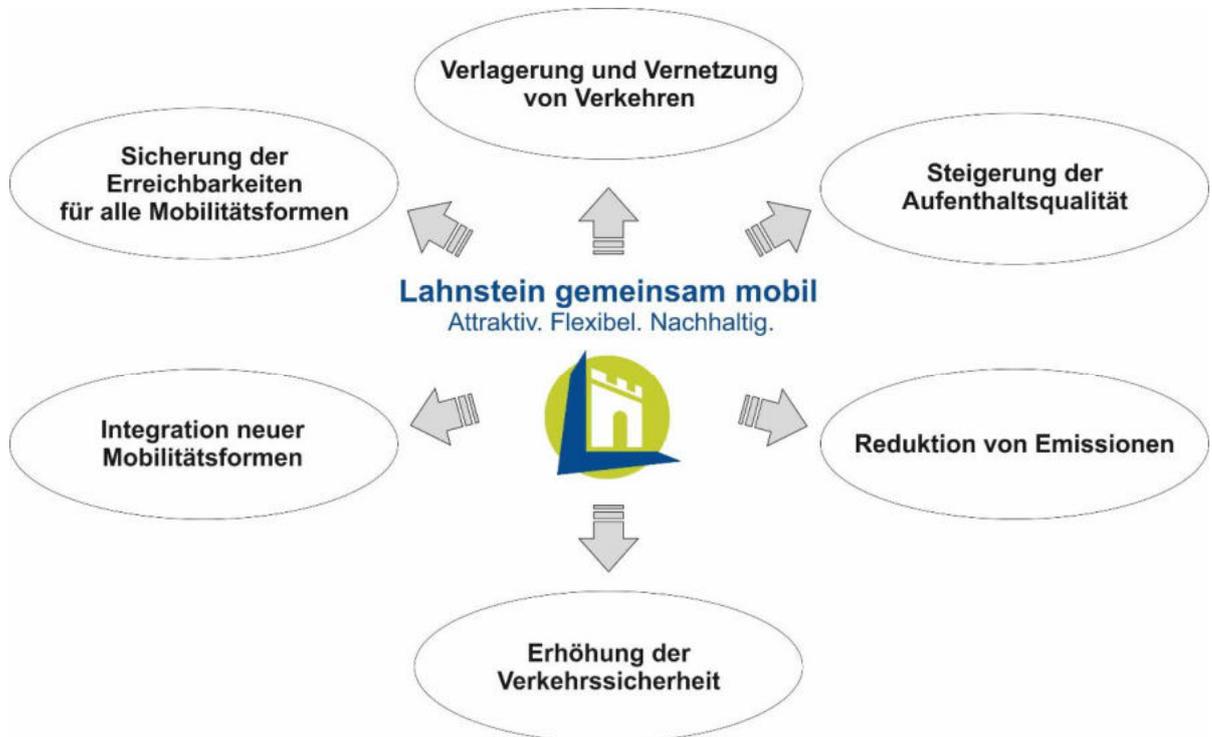
Die Festlegung von Zielen ist ein zentraler Bestandteil des Mobilitätsentwicklungskonzeptes, weil sie die Basis und den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung und -bewertung bilden und die grundlegende Ausrichtung der Verkehrspolitik in Lahnstein widerspiegeln. Durch die Definition der Ziele kann die Maßnahmenentwicklung und ihre Bewertung transparent und nachvollziehbar dargestellt werden.

Die Definition der Ziele ist zudem hilfreich, um Zielkonflikte zu verdeutlichen. So haben fast alle Maßnahmen Vor- und Nachteile, die sich in unterschiedlichen Zielen zeigen. Die Sperrung einer Straße in der Innenstadt für den MIV verbessert auf der einen Seite die Aufenthaltsqualität, bewirkt auf der anderen Seite gleichzeitig eine erhöhte Verkehrsbelastung sowie stärkere Lärm- und Umweltbelastung auf den Ausweichrouten.

Aufgrund der konzeptionellen Trennung von Zielen und Maßnahmen bleiben die Ziele bzw. Planungsgrundsätze auf einer abstrakten Ebene und bilden den Rahmen und Überbau des Mobilitätsentwicklungskonzeptes. Trotz ihrer Abstraktheit ist es wichtig, die Ziele auf den jeweiligen Planungsraum und seine Spezifika hin zu definieren.

Unter dem Leitbild "Lahnstein gemeinsam mobil – Attraktiv. Flexibel. Nachhaltig" wurde das nachfolgend dargestellte Zielkonzept in Zusammenarbeit mit der Stadt Lahnstein und dem Arbeitskreis festgelegt:

Bild D1 Zielsystem für das Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein



Das Leitbild "Lahnstein gemeinsam mobil" betont die **Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen**. Dies soll erreicht werden, indem die Ziele

- Sicherung der Erreichbarkeiten für alle Mobilitätsformen,
- Integration neuer Mobilitätsformen,
- Verlagerung und Vernetzung von Verkehren,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- Reduktion von Emission und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

als Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung in Lahnstein festgelegt werden.

E HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Aus der Bestandsanalyse und dem Leitbild werden Handlungsfelder im Hinblick auf die Ziele entwickelt. Aus diesen Handlungsfeldern ergeben sich konkrete Einzelmaßnahmen, welche zum Erreichen einzelner oder mehrere Ziele beitragen. Gleichzeitig kann es hier, wie bereits beschrieben, zu Zielkonflikten kommen.

Nachfolgend werden die Handlungsfelder hergeleitet und beispielhaft zu jedem Handlungsfeld Maßnahmen entwickelt.

Da der Verkehrsraum in der Stadt begrenzt ist und von den verschiedenen Verkehrsarten nebeneinander bzw. miteinander genutzt werden muss, ist es sinnvoll, die Zukunft der Mobilität multimodal, d.h. Verkehrsarten-übergreifend, zu betrachten. Aus diesem Grund erfolgt die Entwicklung der Handlungsfelder nicht klassisch getrennt nach den einzelnen Verkehrsarten Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV und MIV.

Grundlage für die Abwicklung von Mobilität ist das zur Verfügung stehende Verkehrsnetz, somit ist das zentrale Handlungsfeld die Gestaltung der zukünftigen **Netzkonzeption** für alle Mobilitätsformen. Hier sind Maßnahmen vorgesehen, welche das Verkehrsnetz in Lahnstein nachhaltig ändern und Grundlage für weitere Projekte und Maßnahmen bilden.

Eine sichere und optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur soll durch das Handlungsfeld **Infrastrukturumbau** erreicht werden, ergänzt durch das Handlungsfeld **Verkehrslenkung**. Ein weiteres Handlungsfeld ist die **Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen**.

Die Darstellung der Projekte erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten, die jeweils eine kurze Beschreibung der wesentlichen Fakten, Fotos, eine Planskizze, eine Einstufung des Aufwands, der Priorität und der Kosten

sowie eine Bewertung hinsichtlich der Erreichung der Ziele enthalten. Die nachfolgende Tabelle fasst die Handlungsfelder mit den dazugehörigen Maßnahmen zusammen.

Tab. E1 Herleitung von Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder

	Maßnahmen
Handlungsfeld Netzkonzeption	
1.1 Erschließungsstraße	Planung und Umsetzung der Erschließungsstraße
	Anbindung an das bestehende Netz
	Umgestaltungsmöglichkeiten paralleler Straßen
	Markierung und Beschilderung
1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn	Bau einer neuen Lahnbrücke für den Fuß- u. Radverkehr
	Innergemeindliche Radnetzkonzeption definieren
	Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen
1.3 Radroutennetz in die Stadtteile	Definition eines Hauptroutennetzes zwischen den Stadtteilen und der Anbindungen an das überörtliche Netz
	Ausbaubedarf prüfen und Sicherheitsmängel erfassen
	Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen
1.4 Fußwegenetz	Definition von Hauptrouten für den Fußverkehr
	Erstellung detaillierter Schulwegepläne
	Maßnahmendefinition Schulwege, Querungsstellen und Belag
	Herstellung Barrierefreiheit
	Markierung und Beschilderung

Tab. E1 Herleitung von Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder

	Maßnahmen
Handlungsfeld Infrastrukturumbau	
2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten	Überprüfung der Knotenpunkte
	Freihalten der Sichtdreiecke (parkende Fahrzeuge)
	Anpassung von Beschilderung und Markierung
	Überplanung von Knotenpunkten im Zuge der weiteren Maßnahmen
	Umbau einzelner Knotenpunkte
	Planungsprozess AS Niederlahnstein der B42
2.2 Ausbau Ladeinfrastruktur	Einrichtung von Ladesäulen für E-Pkw
	Einrichtung von Ladesäulen für E-Bikes/Pedelecs
2.3 Ausbau ÖV-Anlagen & Herstellung Barrierefreiheit	Neugestaltung und barrierefreier Umbau des Bahnhofs Oberlahnstein
	Einrichtung Wassertaxi
	Prüfen Potenzial Haltepunkt Friedland
	Sukzessive Verbesserung des Erscheinungsbilds und der Ausstattung der Bushaltestellen
	Digitalisierung des Informationsangebots am Bahnhof Niederlahnstein
	Als Daueraufgabe: Hinwirken auf eine Vereinfachung des Tarifsystems des VRM

Tab. E1 Herleitung von Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder

	Maßnahmen
Handlungsfeld Verkehrslenkung	
3.1 Verkehrsberuhigung der Stadtzentren	Umsetzung von Tempo 30
	Einrichtung einer Fußgängerzone in der Hochstraße
	Sperrung Brückenstraße und Emser-Straße für den Schwerverkehr
	Sperrung Anschluss Emser Straße an B260 für den Gesamtverkehr
	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
	Einrichtung von Querungshilfen
3.2 Neuordnung von Parkraum	Erfassung des Parkraumbedarfs
	Konzepterstellung für Parkraumnutzung /-bewirtschaftung
	Statisches Parkleitsystem
	Umwidmung und Neuausweisung von Parkplätzen / Parkhäusern
	P+R-Konzept
	Ausbaukonzept Radabstellanlagen
3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen	Einführung eines Sharing-Systems mit Kleinfahrzeugen
	Informations- und Testangebote Lastenräder / elektrifizierte Kleinfahrzeuge
	Einführung eines Car-Sharing-Angebots

Tab. E1 Herleitung von Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder

	Maßnahmen
Handlungsfeld Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen	
4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen	Einrichtung lokales Pendlerportal
	Einrichtung Mobilitätsinformationen auf Website
	Stärkere Kommunikation auf Social Media
	Ergänzung touristische Informationen um Radrouten und Anreise ohne Auto
4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen	Presse- und Medienarbeit
	Informationsveranstaltungen

Anhang

Im Anhang sind die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen in einer **Tabelle** zusammengefasst. Hier sind jeweils die wichtigsten Fakten zu den Projekten enthalten.

1. Handlungsfeld Netzkonzeption

1.1 Erschließungsstraße

Der Bau der Erschließungsstraße in Oberlahnstein ermöglicht neben der Anbindung des Rheinquartiers die Verlagerung von Verkehren und damit die Entlastung des vorhandenen Netzes, sodass hier Potenzial für weitere Maßnahmen entsteht.

Linienführung

Auf der Fläche zwischen den Bahngleisen und dem Rheinufer liegt das **Rheinquartier** als stadtnahes Wohngebiet in attraktiver Lage. Über die Erschließungsstraße erhält das Neubaugebiet den direkten Anschluss an das vorhandene Hauptstraßennetz.

Bild E1

Die Erschließungsstraße wird im Bereich Frankenstraße / Parkplatz des SB-Warenhauses an die Brückenstraße angeschlossen. Die geplante Straße verläuft vom Landeshafen aus parallel zur Bahntrasse bis zum Rheinquartier. Dort ist sie an die Max-Schwarz-Straße angebunden, die ein Gewerbegebiet erschließt und weiter parallel zu den Bahngleisen bis zur Anschlussstelle Oberlahnstein Süd der B42 verläuft. Dadurch wird dem Durchgangsverkehr von und nach Niederlahnstein eine Alternative zur Hochstraße bzw. Adolfstraße angeboten.

Bild E1

Verlauf der Erschließungsstraße



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

Anbindung an die Innenstadt Oberlahnstein

Die Bahngleise trennen den Bereich der Rheinanlagen und des Rheinquartiers von der Innenstadt Oberlahnstein. Als Verbindung dienen drei Bahnunterführungen, die von der Bürgermeister-Müller-Straße aus Richtung Rhein führen. Von Norden nach Süden sind dies die Unterführungen in der Kirchstraße, Brunnenstraße und Zollgasse.

Für den Kfz-Verkehr stehen die Unterführungen Kirchstraße und Zollgasse zur Verfügung. Geplant ist der Anschluss der Erschließungsstraße an die Unterführung Zollgasse, wobei eine Verbreiterung des Querschnitts erforderlich wird, welche mit erheblichem Aufwand und Kosten

verbunden ist. Die Unterführung in der Kirchstraße wird weiter als Zuweg zum Rheinufer dienen. Sie ist mit einem Gehweg ausgestattet, Begegnungen zweier Fahrzeuge in der Unterführung sind nicht möglich.

Die Verbesserung der Anbindung der Erschließungsstraße an den Innenstadtbereich über die Unterführungen Kirchstraße, Brunnenstraße und Zollgasse für den **Rad- und Fußverkehr** ist für die Anlieger des Rheinquartiers unerlässlich. Im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt sollte die Option geprüft werden, dass die Unterführung Zollgasse nur für Fußgänger und Radfahrer freigegeben wird und die Anbindung des Rheinquartiers für den Kfz-Verkehr ausschließlich über die Frankenstraße im Norden und die Max-Schwarz-Straße im Süden erfolgt.

Entlastungswirkung

Das Entlastungspotential der Erschließungsstraße ergibt sich aus den Planfalluntersuchungen (P1-Fall bzw. P1plus-Fall, siehe Anhang Planfalluntersuchungen). Zu erwarten ist eine Belastung von rd. 3.800 Kfz/d auf der Erschließungsstraße, die sich aus dem prognostizierten Neuverkehr und Durchgangsverkehr zusammensetzt. In Richtung Süden auf dem Streckenzug Westallee – Hochstraße – Braubacher Straße wird eine Abnahme von 1.100 bis 1.300 Kfz/d erwartet, in der Gegenrichtung (Adolfstraße) sind es rd. 1.450 bis 1.750 Kfz/d weniger. Dies entspricht einer Reduktion von rd. 20 bis 28% im Vergleich zum P0-Fall.

Bild E2 **Neubaugebiet**
(Frühjahr 2019)



Bild E3 **Bürgermeister-Müller-Straße** **mit**
Bahnunterführung Zollgasse



Bild E4 **Unterführung Kirchstraße**



Bild E5 **Bahnunterführung Brunnenstraße**



Umsetzungshinweise

- Gestaltungsspielräume hinsichtlich einer Neuordnung der Verkehre und einer Verkehrsberuhigung des Innenstadtbereichs entstehen in Kombination mit einem neuen Parkraumkonzept.

Einzelmaßnahmen

- Bau der Erschließungsstraße
- Um und Ausbaumaßnahmen zur Anbindung an das bestehende Netz (Unterführungen, Knotenpunkte)
- Umgestaltungsmöglichkeiten paralleler Straßen in Zusammenhang mit Parkraumkonzept
- Markierung und Beschilderung

Tab. E2 **Bewertung der Maßnahme 1.1 Erschließungsstraße**

Zeithorizont		hoch			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		hoch			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	Sicherheitsaudit Lkw-Leitsystem Ausweisung von Parkflächen entlang der Erschließungsstraße				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	++	+			

1.2

Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn

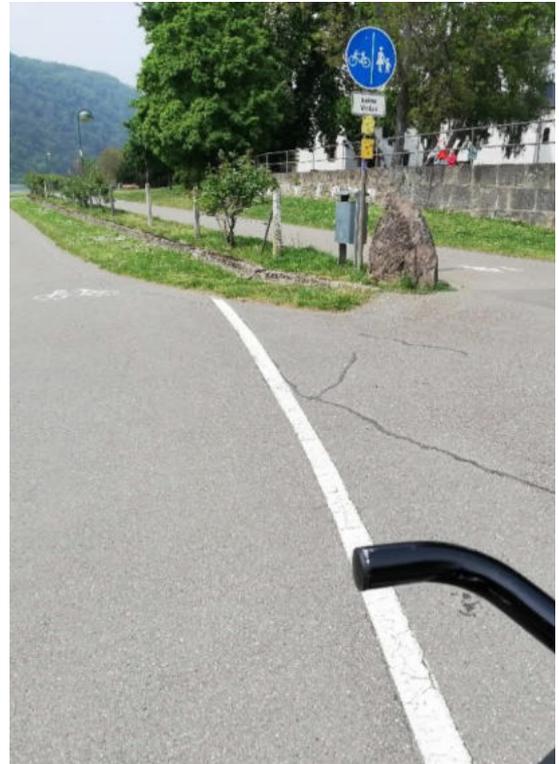
Der Rheinradweg hat eine hohe Relevanz für den Tourismus, ist aber auch eine wichtige Route für den Alltagsradverkehr zwischen Lahnstein und Koblenz. Die Netzlücke auf Höhe des Hafengeländes beeinträchtigt allerdings sehr stark die Attraktivität des Rheinradwegs. Die Führung über die Rudi-Geil-Brücke ist für den Fuß- und Radverkehr aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsstärken (>15.000 Kfz/Tag) und dem schmalen Seitenraum sehr problematisch, insbesondere auch für die Nahverbindung zwischen Ober- und Niederlahnstein. Eine parallele Brücke für den Fuß- und Radverkehr kann diese Netzlücke schließen und die Basis für eine Stärkung der nicht-motorisierten Nahmobilität in Lahnstein legen.

Bild E6**Bestandssituation auf der Rudi-Geil-Brücke
auf der Oberlahnsteiner Seite**

Bild E7 Bestandssituation auf der Rudi-Geil-Brücke auf Niederlahnsteiner Seite



Bild E8 Bestandssituation Rhein-Radweg in Niederlahnstein



Netzintegration

Die Verortung einer neuen Lahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr sollte anhand einer integrierten Netzkonzeption erfolgen. Mögliche Standorte werden durch die Lahnmündung und die Rudi-Geil-Brücke begrenzt, wodurch sich im Wesentlichen zwei Möglichkeiten ergeben: direkt am Rheinufer über die Lahnmündung und direkt östlich der Eisenbahnbrücke (siehe Bild E9). Die Errichtung einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle würde eine verkehrsberuhigte Route ermöglichen, die außerdem gut an mögliche Radverkehrsrouten angebunden werden könnte.

Der Standort am Rheinufer wäre zwar sehr attraktiv für den Fern-Radverkehr, aber auf vielen innergemeindlichen Verbindungen für den Radverkehr sehr umwegig. Aus netzplanerischer Sicht ist dieser Standort zu

bevorzugen, allerdings muss eine gute Anbindung an den Rheinradweg bei allen infrastrukturellen Maßnahmen in dem Gebiet, insbesondere der Planungen zu der Erschließungsstraße, mitgedacht werden. Aufgrund dieser Optionen ergeben sich drei unterschiedliche mögliche Verläufe für Haupttrouten zur Verbindung von Ober- mit Niederlahnstein:

- ▶ Hafendammpromenade – Stolzenfelsstraße
- ▶ Adolfstraße – Brückenstraße – Bodewigstraße – Im Nauling
- ▶ Adolfstraße – Brückenstraße – Bahnhofstraße

Die bestehende Verbindung über die Brückenstraße, die unabhängig von einer zukünftigen zusätzlichen Brücke für den Radverkehr bedeutsam ist und für die nächsten Jahre die einzige Verbindung bleibt, muss in jedem Fall für den Radverkehr ertüchtigt werden. Nach Bau der Lahnbrücke sollte diese Route neben der neu einzurichtenden als Hauptroute bestehen bleiben.

Zusätzlich zu der Definition von Haupttrouten ist es auf einzelnen Verbindungen zweckmäßig, Nebenrouten zu definieren. Diese können spezielle Anforderungen, beispielsweise für Schulwege, berücksichtigen. Außerdem sollte, unabhängig von der genauen Lage der zu planenden Brücke, im weiteren Verlauf des Rheinradwegs nördlich der Lahn (Bereich Löhnberger Mühle) die Trasse wieder offiziell mit durchgehender Beschilderung an den Rhein verlegt werden.

Infrastrukturgestaltung

Die Brücke sollte idealerweise mit Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden. Aufgrund der sehr geringen Straßenbreiten sind Radverkehrsanlagen im Seitenraum in Nieder- und Oberlahnstein meistens nicht in den Querschnitt integrierbar. Dies betrifft auch die bestehenden Radverkehrsanlagen. Alternative Radverkehrsführungen sind Fahrradstraßen und Führungen im Mischverkehr. Fahrradstraßen kommen allerdings angesichts der aktuellen Verkehrsstärken und der Rechtslage nicht in Betracht. Der Radverkehr ist aktuell die am wenigsten genutzte individuelle Verkehrsart in Lahnstein. Die höchsten Belastungen treten an der Brückenstraße mit ca. 350 Rad im Tagesverlauf auf. Im Kfz-Verkehr sind am gleichen Querschnitt in diesem Zeitraum Belastungen von ca. 11.000 Kfz gezählt worden, im Fußverkehr ca. 2.000 Personen. Dass der Radverkehr aktuell oder "alsbald zu erwartend" die vorherrschende Verkehrsart ist, kann auf dieser Grundlage für die Haupttrouten nicht argumentiert werden. Für Straßen im Nebennetz bspw. mit hohem Schülerverkehrsaufkommen können Fahrradstraßen aber eine Option sein. Folgende Gestaltungen eignen sich für die Haupttrouten in Lahnstein:

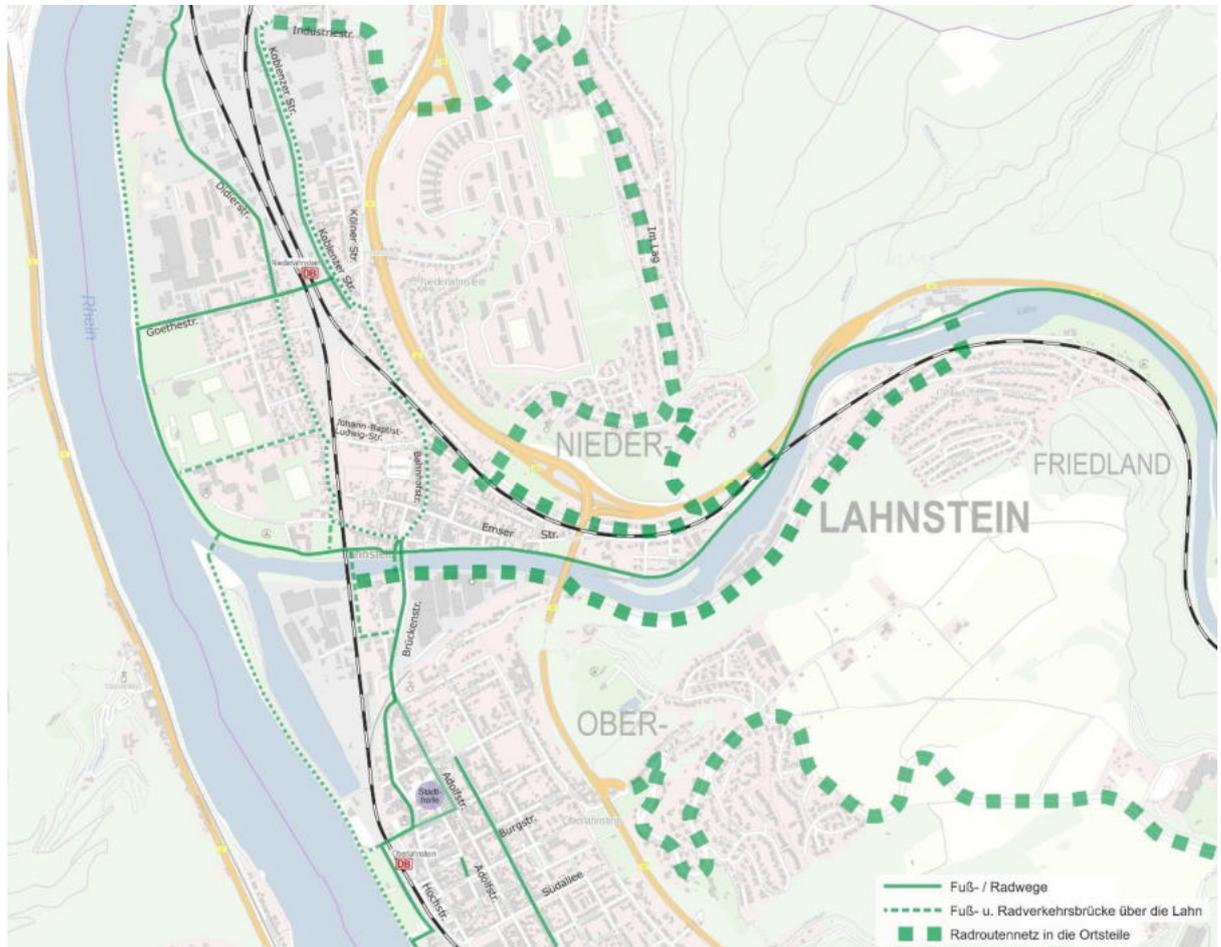
► Innerorts-Führungen:

- Zulässige Geschwindigkeit bis 30 km/h: bei hohen Verkehrsstärken (> 6.000 Kfz/d) mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen (baulich mit Fahrbahnverengungen oder durch Markierungslösungen), bei mittleren und geringen Verkehrsstärken mit der Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn.
- Zulässige Geschwindigkeit > 30 km/h: Piktogramme auf der Fahrbahn in Kombination mit Zusatzschild "Gehweg - Radverkehr frei" um unsicheren Radfahrern ein Angebot zu machen oder bei ausreichender Fläche Schutzstreifen mit Mindestmaß 1,50 m mit Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr.

Auf der Verbindung Brückenstraße – Bahnhofstraße ist aktuell vor allem die Unterführung bzw. die Kölner Straße problematisch. Beide Routen sind ungeeignet für den Radverkehr, die Kölner Straße ist aus Gründen der subjektiven und objektiven Sicherheit ungeeignet, die Unterführung erfordert das Absteigen und Schieben. Eine Möglichkeit wäre es, auf der Kölner Straße beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Es ist aber davon auszugehen, dass dies vielen Radfahrer kein ausreichendes Sicherheitsgefühl vermitteln würde. Daher sollte in jedem Fall ebenfalls die Unterführung gemäß ERA (FGSV 2010) umgebaut werden, sodass die Umlaufsperrn für Radfahrer, die bspw. mit Anhänger unterwegs sind, passierbar werden. Der Weg sollte dann als Gehweg – Radverkehr frei beschildert werden.

- ▶ Notwendige Maßnahmen für Verbindung Brückenstraße – Bahnhofstraße:
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Brückenstraße und Bahnhofstraße auf 30 km/h oder Tempo 30 flächendeckend innerorts
 - Führung im Mischverkehr mit Piktogrammen auf der Fahrbahn
 - Neuordnung der Umlaufsperrn in der Unterführung Bahnhofstraße
 - Neuordnung der Parkstände in der Bahnhofstraße (wechselseitige einzelne Parkstände)
 - Markierung von Schutzstreifen auf Kölner Straße ist im Hinblick auf Sicherheit zu prüfen (Sichtverhältnisse, gefahrene Geschwindigkeiten)

Bild E9 Radroutennetz mit verschiedenen Varianten der Verbindung von Ober- und Niederlahnstein



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

Umsetzungshinweise

- Die Erarbeitung der Netzkonzeption sollte durch eine Bürgerbeteiligung begleitet und mit der Erarbeitung der Schulwegekonzeption eng abgestimmt werden.
- Da diese Maßnahme Teil des Rheinradwegs würde, können Fördergelder über das Förderprogramm Radnetz Deutschland abgerufen werden.

Einzelmaßnahmen

- Standort Brückenneubau und Netzanbindungen planen
- Innergemeindliche Netzkonzeption definieren im Rahmen eines Radverkehrskonzepts
- Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen

Tab. E3 Bewertung der Maßnahme 1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn

Zeithorizont		hoch			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		hoch			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	1.3 Radroutennetz in die Stadtteile 1.4 Fußwegenetz 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	++	++	+	+	++

1.3**Radroutennetz in die Stadtteile**

Ein zusammenhängendes Rad-Netz mit geeigneter Infrastruktur das alle Stadtteile miteinander verbindet, ist zwingend notwendig, um das Verkehrsmittel Rad attraktiver zu machen. Dies stärkt auch den Rad-Tourismus in der Region. Im ersten Schritt sind dafür der Verlauf von Radverkehrsrouten zu definieren und im zweiten Schritt eine Umsetzungsplanung zu entwerfen.

Routendefinition

Da Lahnstein über kein fest definiertes Radwegenetz verfügt, müssen Routen für die Anbindung der Stadtteile und des Gesamtnetzes an das überörtliche Netz definiert werden. Während einige Achsen mangels Alternativen offensichtlich Teil dieses Netzes sein werden (Kölner Straße – Hermsdorfer Straße, Allerheiligenbergstraße, Hohenrhein), gibt es auf anderen Achsen mehrere Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs (siehe Bild E13). Dabei ist es insbesondere auf Außerorts-Strecken sinnvoll, verkehrsarme Routen gegenüber der Führung auf Hauptverbindungsstrecken des Kfz-Verkehrs zu bevorzugen und, wenn notwendig, radverkehrsgerecht auszubauen und zu befestigen. Darüber hinaus sollte aus allen Stadtteilen eine gute Anbindung an das überörtliche Radwegenetz bestehen. Der Rheinradweg und der Lahntalradweg stellen eine gute regionale Verbindung dar, die auch dem Alltagsradverkehr dienen kann, insbesondere auf der Relation nach Koblenz.

Infrastrukturgestaltung

Auf Außerorts-Verbindungen oder an nicht-angebauten Straßen sollte die Führung bevorzugt auf für den Kfz-Verkehr gesperrten Straßen und Wegen bzw. straßenbegleitenden Radwegen erfolgen. Alternativ kann bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit Piktogrammen auf der Fahrbahn der Radverkehr auf der Straße geführt werden. Ein gutes Angebot besteht bereits entlang der Straße Ahler Weg und entlang des Lahntalradweges sowie teilweise auf dem Rheinradweg. Bei den

existierenden als auch neu zu definierenden Routen sind insbesondere Sicherheitsaspekte an Kreuzungspunkten eigenständiger Radwege mit Straßen oder Fußwegen zu beachten. Wichtig ist eine gute Einsehbarkeit der Kreuzungssituation für alle Verkehrsarten (auch bei Dunkelheit).

Innerorts besteht die Notwendigkeit zur Herstellung von Infrastruktur für den Radverkehr insbesondere bei Tempo 50 bei gleichzeitig hohen Verkehrsstärken und/oder Schwerverkehrsstärken. Dies ist beispielsweise an der Kölner Straße der Fall. Auch entlang der Braubacher Straße besteht kein geeignetes Angebot, diese stellt aber eine wichtige Direktverbindung nach Braubach dar. Hier ist nur direkt am Rhein der Rheinradweg, der aber vom südlichen Oberlahnstein aus nur schwer zu erreichen ist.

Bild E10 Braubacher Straße: keine sichere Möglichkeit, Rad zu fahren



Bild E11 Gute Radverkehrsführung auf dem Lahntalradweg

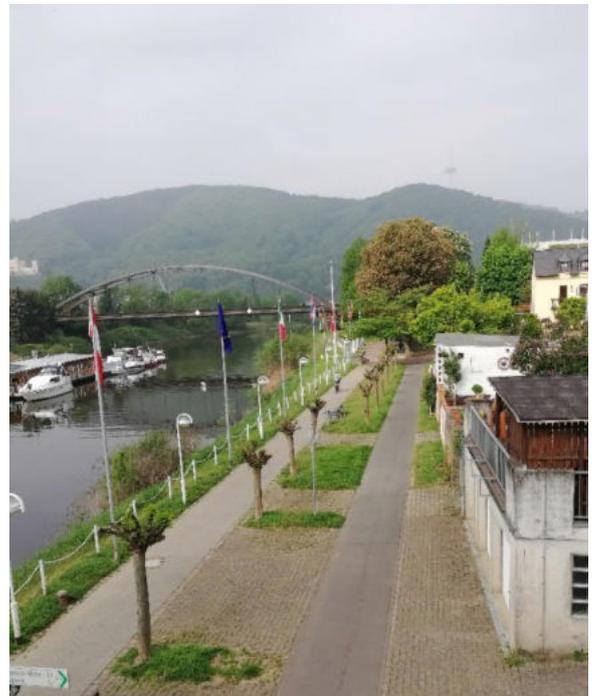


Bild E12

Mangelhafter Belag und Bodenmarkierung auf dem Lahntalradweg


Für die Einrichtung geeigneter Radverkehrsanlagen in der gesamten Stadt Lahnstein sollte ein Radverkehrskonzept erstellt werden, dass die hier skizzierten Ansätze in ein detailliertes Umsetzungskonzept überführt.

Umsetzungshinweise

- Die Erarbeitung der Netzkonzeption sollte durch eine Bürgerbeteiligung begleitet und mit der Erarbeitung der Schulwegekonzeption eng abgestimmt werden.
- Auch entlang der Radfernwege besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich Beleuchtung, Markierung und Belag. Für den Rheinradweg können Fördergelder über das Förderprogramm Radnetz Deutschland abgerufen werden.
- Die radgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten innerorts kann über das Förderprogramm "Stadt und Land" finanziert werden.
- Die ehemalige Kreisstraße zwischen Friedland und Friedrichsseggen auf der linken Lahnseite ist aus Sicherheitsgründen für alle Verkehrsteilnehmer gesperrt, da der darüber liegende Hang absturzgefährdet

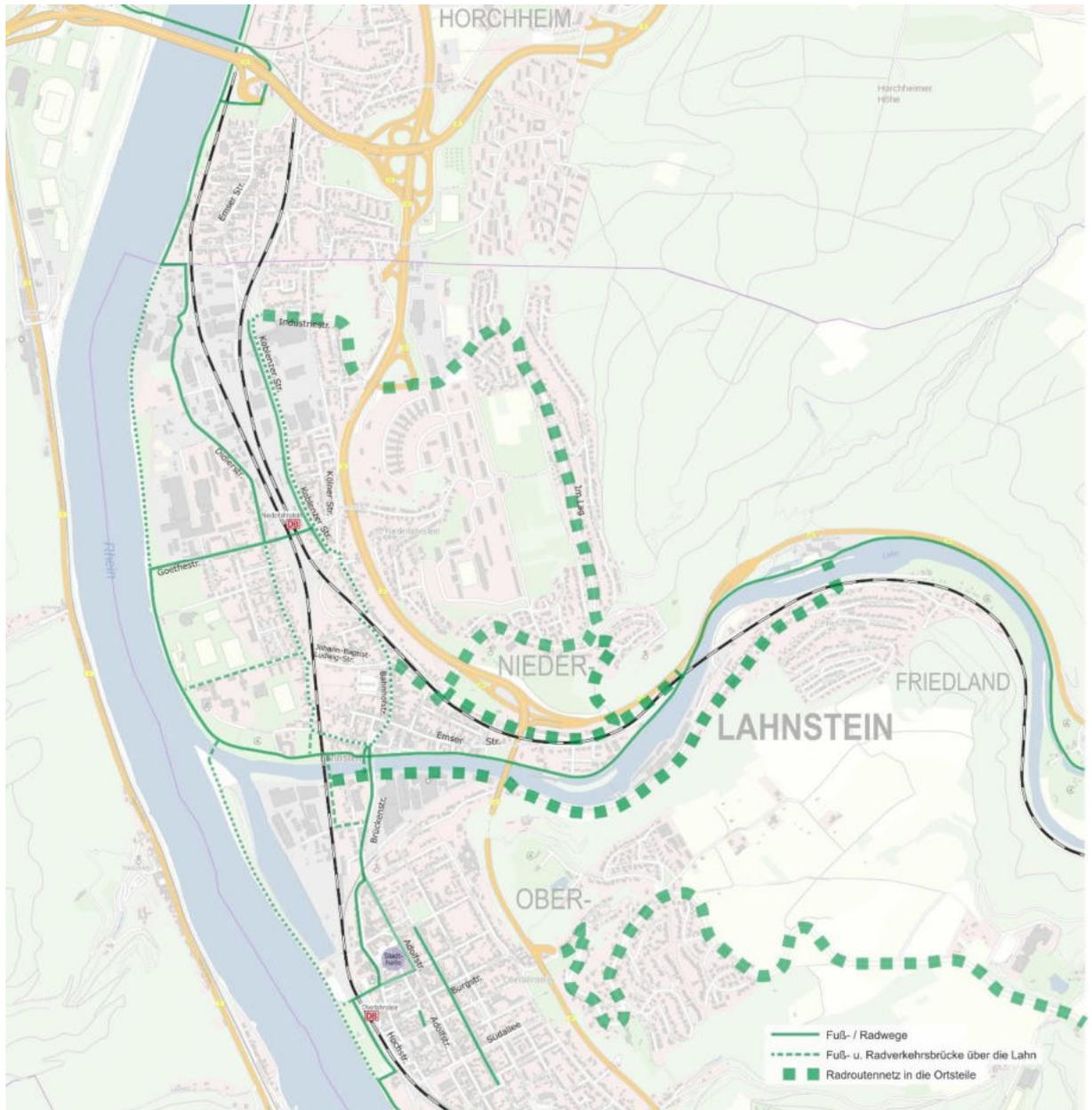
ist. Ein durchgehender Weg für Radfahrer und Fußgänger auf der linken Lahnseite würde eine direkte kürzere Verbindung zwischen den Ortsteilen und nach Oberlahnstein ermöglichen, ist aber aufgrund des hohen Aufwandes zur Sicherung des Hangs nicht realisierbar.

Einzelmaßnahmen

- ▶ Haupttrouten zentraler Verbindungen definieren im Rahmen eines Radverkehrskonzepts:
 - Oberlahnstein – Friedland, Friedland – Friedrichsseggen,
 - Oberlahnstein – Freibad,
 - Oberlahnstein – Rheinhöhe – Lahnhöhe,
 - Friedrichsseggen – Lahnhöhe,
 - Im Lag – Niederlahnstein Nord – Rheinradweg,
 - Im Lag – Niederlahnstein Süd,
 - Im Lag – Lahntalradweg
- ▶ Ausbaubedarf prüfen und Sicherheitsmängel erfassen
- ▶ Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen

Bild E13

Konzept für das Radroutennetz in die Stadtteile



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

Tab. E4 **Bewertung der Maßnahme 1.3 Radroutennetz in die Stadtteile**

Zeithorizont		hoch			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		mittel bis hoch, aber gute Fördermöglichkeiten			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn 1.3 Fußwegenetz 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	+++	+++	++	++	+

1.4

Fußwegenetz

Der Fußverkehr hat als "Hauptverkehrsart" in der Nahmobilität die gleiche Relevanz wie alle anderen Verkehrsmittel. Die Ziele zur Luftreinhaltung, aber auch zur Senkung des Lärmpegels, können bei einer Erhöhung des Fußverkehrsanteils besser erreicht werden. Wichtig dabei ist neben der Attraktivierung der Wege vor allem der Schutz bzw. ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden.

Bild E14 Keine Barrierefreiheit und geringe Aufenthaltsqualität durch ruhenden Verkehr



Gehwege sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich allein dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und nur in Ausnahmefällen durch andere Verkehrsteilnehmer oder Gegenstände mitgenutzt werden. Ziel ist es, dass die Gehwege für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle ausreichend breit sind. Dies ist in den meisten Lahnsteiner Straßen nicht gewährleistet. Die schmalen Seitenräume sind im innerstädtischen Gebiet häufig durch ruhenden Verkehr blockiert. Dies macht nicht nur Gehbehinderten das Vorankommen unmöglich, sondern schränkt auch Fußgänger mit Kinderwagen stark ein. Problematisch sind in Lahnstein in älteren Straßen auch die Belagsqualität, in Wohngebieten teilweise fehlende Gehwege. Einen weiteren Mangel stellen vielerorts die

Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl dar. Gerade die Unterführungen zu den Rheinanlagen sollten aufgewertet werden.

Bild E15

Unzureichende/keine Infrastruktur für den Fußverkehr

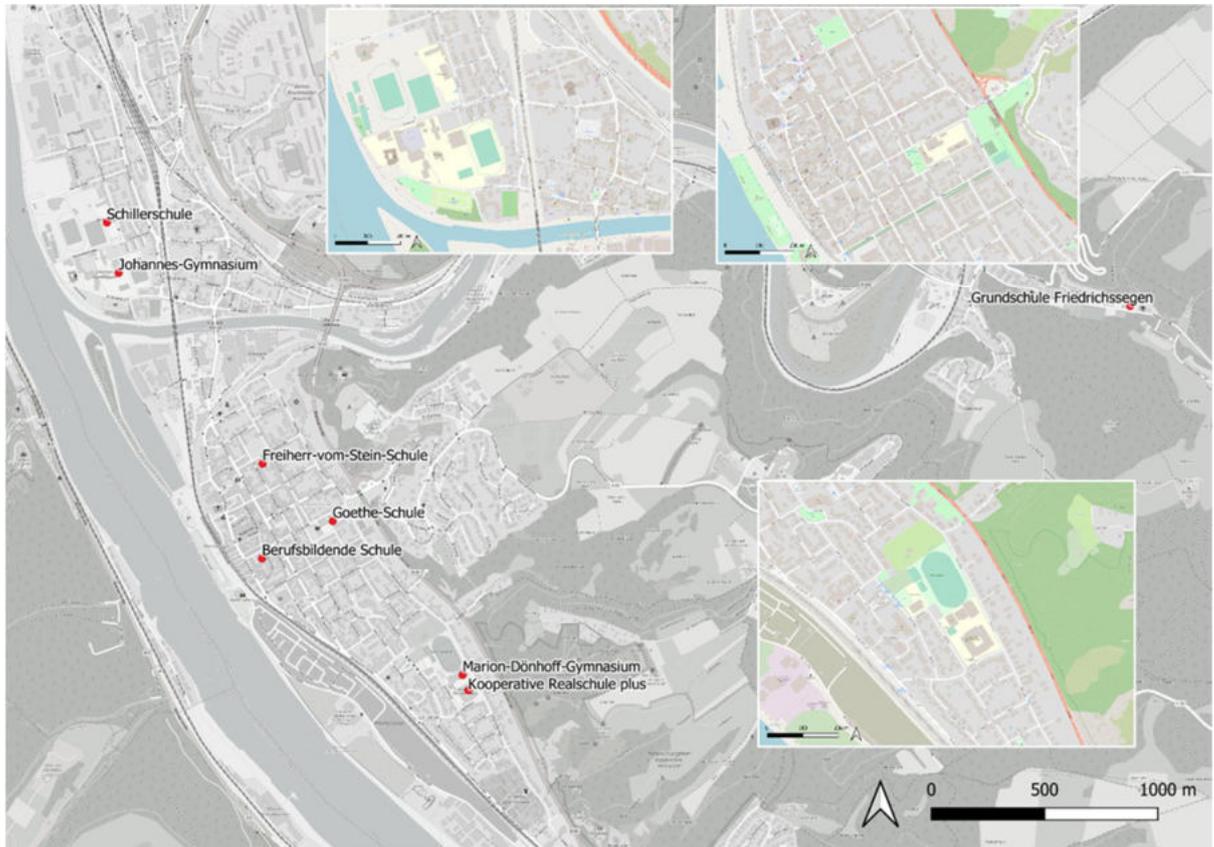


Netzintegration

Zur schrittweisen Aufwertung der Fußverkehrs-Infrastruktur sollten für den Fußverkehr besonders relevante Bereiche definiert und Mängel priorisiert beseitigt werden. Dies sind beispielsweise Straßen mit innergemeindlicher Verbindungsfunktion, mit hoher Dichte an Einzelhandelsstandorten, an Schulwegen oder in Wohnbereichen mit starker Nutzung durch Kinder und Jugendliche.

Bild E16

Schulen in Lahnstein



Kartengrundlage: openstreetmap.org

Die Schulwegeplanung stellt einen wichtigen Maßnahmenbereich zur Herstellung guter Fußverkehrsinfrastruktur dar. Das Bringen der Kinder zur Schule mit dem Auto stellt ein großes Problem, insbesondere für die Verkehrssicherheit der Kinder, dar. Ziel sollte es sein, dass motorisierte Bring- und Holverkehre vermieden werden und die Kinder die Wege eigenständig zurücklegen. Unvermeidbare Verkehre sollten mit Hilfe von Hol- und Bring-Zonen verträglich abgewickelt werden. Die Standorte werden beschildert und im Schulwegeplan markiert. Als weitere wichtige Ergänzung im Schulwegeplan dient die Ausweisung von Konfliktstellen und ihre kurzfristige Beseitigung. Eine regelmäßige Überarbeitung kann mit Hilfe von partizipativen Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.

Bild E17 Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone (Stadt Düsseldorf, 2017)



Darüber hinaus ist die Definition eines Fußverkehrsnetzes gut mit der Definition eines Haupttroutennetzes für den Radverkehr abzustimmen. Infrastrukturmaßnahmen können beiden Verkehrsarten dienen (z.B. Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn), die grundsätzliche Trennung von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr kann aber auch eine Trennung von Fuß- und Radverkehrsrouten erfordern (bspw. entlang des Rhein-Radwegs).

Infrastrukturgestaltung

Soweit Parken auf dem Gehweg die dort verbleibende Fläche unter die Regelbreite reduziert, sind Parkstände auf die Fahrbahn zu verlagern oder müssen bei einer zu geringen Restfahrbahnbreite gegebenenfalls entfallen. Aus diesem Grund besteht eine hohe Abhängigkeit von der Entwicklung eines Parkraumkonzepts. An Orten mit einem hohen Aufkommen an illegalen Parkern sollten zum Schutz des Seitenraums bauliche Maßnahmen wie Poller oder Gehweg-Erweiterungen geprüft werden. Auf gemeinsam genutzte Geh- und Radwege ist darüber hinaus möglichst zu verzichten, bzw. ist der Radverkehr – unter der Voraussetzung, dass dieser durchgehend mit sicherer Infrastruktur auf der Fahrbahn geführt wird – auf die Fahrbahn zu verlagern. Glatte Oberflächen verbessern die Befahrbarkeit von Wegen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwägen und reduziert die Sturzgefahr von Senioren.

Besonders relevant für die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist die Ausgestaltung von Einmündungen und Knotenpunkten. Als effektive Maßnahmen zur verkehrssicheren Ausgestaltung gilt die Aufpflasterung und/oder Einfärbung von Einmündungen. Darunter können auch stark frequentierte Zufahrten zu Parkplätzen zählen. Ein besonders negatives Beispiel im Bestand sind die Einmündungen entlang der Koblenzer Straße, die durch die Asphaltierung eher den Eindruck eines Vorrangs des Kfz-Verkehrs erwecken.

In Oberlahnstein sind darüber hinaus die Unterführungen zu den Rheinanlagen, die optisch und hinsichtlich des Belags starken Verbesserungsbedarf haben, problematisch.

Werden Gehwege neu- oder umgebaut, ist die Barrierefreiheit generell zu berücksichtigen. Darunter fällt die Anlage von hindernisfreien, taktilen und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen, geringe Schrägneigungen

bis maximal 3%, Absenkung der Borde an Überquerungsstellen, taktile Hilfen und Ruhebänke in angemessenen Abständen.

Mehrere Wohnstraßen in Lahnstein haben keinen definierten oder abgegrenzten Seitenraum trotz asphaltierter Fahrbahn. Dies ist beispielsweise in der Freiherr-von-Ketteler-Straße der Fall. Damit wirken die Straßenräume optisch dem Kfz-Verkehr zugehörig. Dies führt bei Tempo 30 dazu, dass dem Fußverkehr kein angemessener Schutzraum zugewiesen ist, wodurch insbesondere für Kinder und ältere Menschen Verkehrssicherheitsprobleme entstehen, gerade auch in Verbindung mit sichteinschränkendem ruhenden Kfz-Verkehr.

Auf den in diesem Sinne betroffenen Straßenzügen sind **verkehrsberuhigte Bereiche** einzuführen. Die Länge der Straßenzüge sollte 300 Meter nicht überschreiten sowie die Verkehrsstärke nicht über 400 Kfz/h liegen. Dadurch wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit abgesenkt, Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern. Wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten. Außerdem sollte das Parken außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unterbunden werden. Begleitend müssen Umbaumaßnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verkehrsberuhigung vorgenommen werden, da eine besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln muss, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

Durch die Maßnahme kann die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit gesteigert und der Straßenraum besser durch die Anwohner genutzt werden, da Fußgänger die ganze Breite benutzen dürfen und Kinderspiele überall erlaubt sind.

Bild E18 Gestaltung (Belag, Breiten, Bäume) zur Verdeutlichung geringerer Geschwindigkeit und gemeinsamer Nutzung mit Fuß- und Radverkehr



Die Entwicklung eines Informations- und Leitsystems für die Fußwegweisung für den innerstädtischen Bereich kann zur Stärkung der Innenstadt beitragen und ist besonders für Touristen von Vorteil. Die Wegweisung dient an markanten und zentralen Punkten der Orientierung. Solche Punkte sind z.B. zentrale Plätze, Parkplätze und Parkhäuser, der Bahnhof sowie die Einbindung der Stadtteile.

Umsetzungshinweise

- Für die BUGA ist eine Beschilderung der Attraktionen und Ausstellungsbereiche erforderlich. Es ist von Vorteil im Rahmen eines Beschilderungskonzepts für die BUGA auch eine dauerhafte Fußwegbeschilderung für Lahnstein zu entwickeln und ggfs. integriert umzusetzen. Als Bestandteil des Leitsystems oder als eigenständiges Element kann eine Plandarstellung entwickelt werden, die zwischen zentralen Orten die Fußwegezeiten angibt. Als Beispiel kann die spanische Stadt Pontevedra dienen. Der Plan metrominuto weist die

durchschnittliche Gehzeit (bei 5 km/h) zwischen wichtigen Orten in der Stadt aus.

- Beteiligung: Bei der Netzkonzeption ist analog zur Netzentwicklung im Radverkehr eine Bürgerbeteiligung vorteilhaft. Eine Einbeziehung der Schülerinnen und Schüler sollte bei der Entwicklung der Schulwegepläne unbedingt erfolgen.

Bild E19

Beispiel eines Fußwegeplans der Gehzeiten aus der spanischen Stadt Pontevedra (Conecello de Pontevedra, ESP)



Einzelmaßnahmen

- Definition von Hauptrouten für den Fußverkehr
- Aufwertung der Bahnunterführungen in Oberlahnstein
- Erstellung Schulwegepläne
- Maßnahmendefinition Schulwege, Querungsstellen und Belag
- Herstellung Barrierefreiheit
- Markierung und Beschilderung

Tab. E5 **Bewertung der Maßnahme 1.4 Fußwegenetz**

Zeithorizont		niedrig			
Priorität		mittel			
Kostenkategorie		mittel			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn 1.3 Radroutennetz in die Stadtteile 3.2 Parkraumkonzept				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++		+++			+++

2. Handlungsfeld Infrastrukturumbau

2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten

Stark belastete oder unübersichtliche Knotenpunkte stellen häufig ein Sicherheitsrisiko dar. Des Weiteren können überlastete Knotenpunkte zu erheblichen Rückstauerscheinungen führen, die sich u.U. auch auf das umliegende Netz ausbreiten.

Die Notwendigkeit der Überprüfung und Umgestaltung von Knotenpunkten bezieht sich sowohl auf Bereiche, in denen die vorhandene Verkehrsführung und Netzstruktur durch andere Maßnahmen beeinflusst und geändert wird, als auch auf Knotenpunkte, die von den anderen Maßnahmen weitgehend nicht betroffen sind, die aber entweder durch eine hohe Verkehrsbelastung, hohe Unfallzahlen oder einen nicht den Zielen und den aktuellen Planungsrichtlinien entsprechenden Ausbaustandard auffallen.

Probleme aufgrund hoher Verkehrsbelastung ergeben sich vor allem im Bereich der Anschlussstelle B42 Niederlahnstein. Betroffen sind hier vor allem die Knotenpunkte

- Kölner Straße / Industriestraße (Kreisverkehrsplatz) und
- Rampe B42 / Hermsdorfer Straße (Einmündung mit abknickender Vorfahrt).

An der Einmündung Rampe B42 / Hermsdorfer Straße soll ebenfalls ein Kreisverkehrsplatz (KVP) entstehen, für den überlasteten KVP Kölner Straße / Industriestraße existieren noch keine Lösungen. Die Problematik in diesem Bereich ist, dass ein Umbau der Anschlussstelle aufgrund der vorhandenen Topographie und Bebauung nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand möglich ist. Durch die geplanten Entwicklungen in Niederlahnstein (An der Grünen Bank, Alte Markthalle) werden die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe weiter verschärft. Die Entwicklung von

Lösungsansätzen kann nur in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz erfolgen.

In Oberlahnstein sind eine Reihe von Knotenpunkten, die hinsichtlich der Verkehrssicherheit überprüft werden sollten. Die nachfolgend genannten Knotenpunkte fallen durch ein hohes Unfallgeschehen auf oder wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung genannt, weil sie als gefährlich oder schlecht einsehbar empfunden werden.

Bild E20

Kreuzung Adolfstraße / Südallee



Hier fällt auf, dass der gesamte Streckenzug Brückenstraße / Adolfstraße immer wieder genannt wird, insbesondere die Knotenpunkte#

- Brückenstraße / Auf Bühl,
- Brückenstraße / Adolfstraße / Westallee,
- Adolfstraße / Gutenbergstraße / Gymnasialstraße und
- Adolfstraße / Südallee.

Außerdem auffällig sind die Knotenpunkte

- Burgstraße / Wilhelmstraße,
- Wilhelmstraße / Steinkautenweg und
- Südallee / Sebastianusstraße.

Eine Entschärfung der Situation kann häufig schon erreicht werden, wenn die Einsehbarkeit am Knotenpunkt verbessert wird. In Oberlahnstein ist an vielen Stellen eine Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge festzustellen.

Daher kann als kurzfristige Maßnahme eine Überprüfung der Knotenpunkte daraufhin erfolgen, ob es mit kostengünstigen und schnell umsetzbaren Maßnahmen (Parkverbot im Kreuzungsbereich, Verbesserung der Markierung, Beschilderung) eine Optimierung der Situation erreicht werden kann.

Im Zuge der Maßnahmen zur Netzkonzeption wie der Anschluss der Erschließungsstraße, die Ausweisung eines innerörtlichen Radwegenetzes, die Verbesserung des Fußwegenetzes, insbesondere der Schulwege, sowie die Verkehrsberuhigung in den Innenstadtbereichen, sind ebenfalls alle von diesen Maßnahmen betroffenen Knotenpunkte zu überprüfen und ggf. umzuplanen.

Durch eine Neuordnung des Parkraums können an einigen Stellen Parkplätze im Straßenraum wegfallen, wodurch wiederum Möglichkeiten für einen Um- oder Ausbau von Knotenpunkten entstehen.

Umsetzungshinweise

- Viele Knotenpunkte werden im Zuge der Maßnahmen zur Netzkonzeption umgestaltet. Dies ist aber u.U. erst nach langem Planungs- und Abstimmungsprozess zu realisieren. Somit ist es auch durchaus sinnvoll, alle derzeit problematischen Knotenpunkte zu überprüfen

und Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Situation zu realisieren.

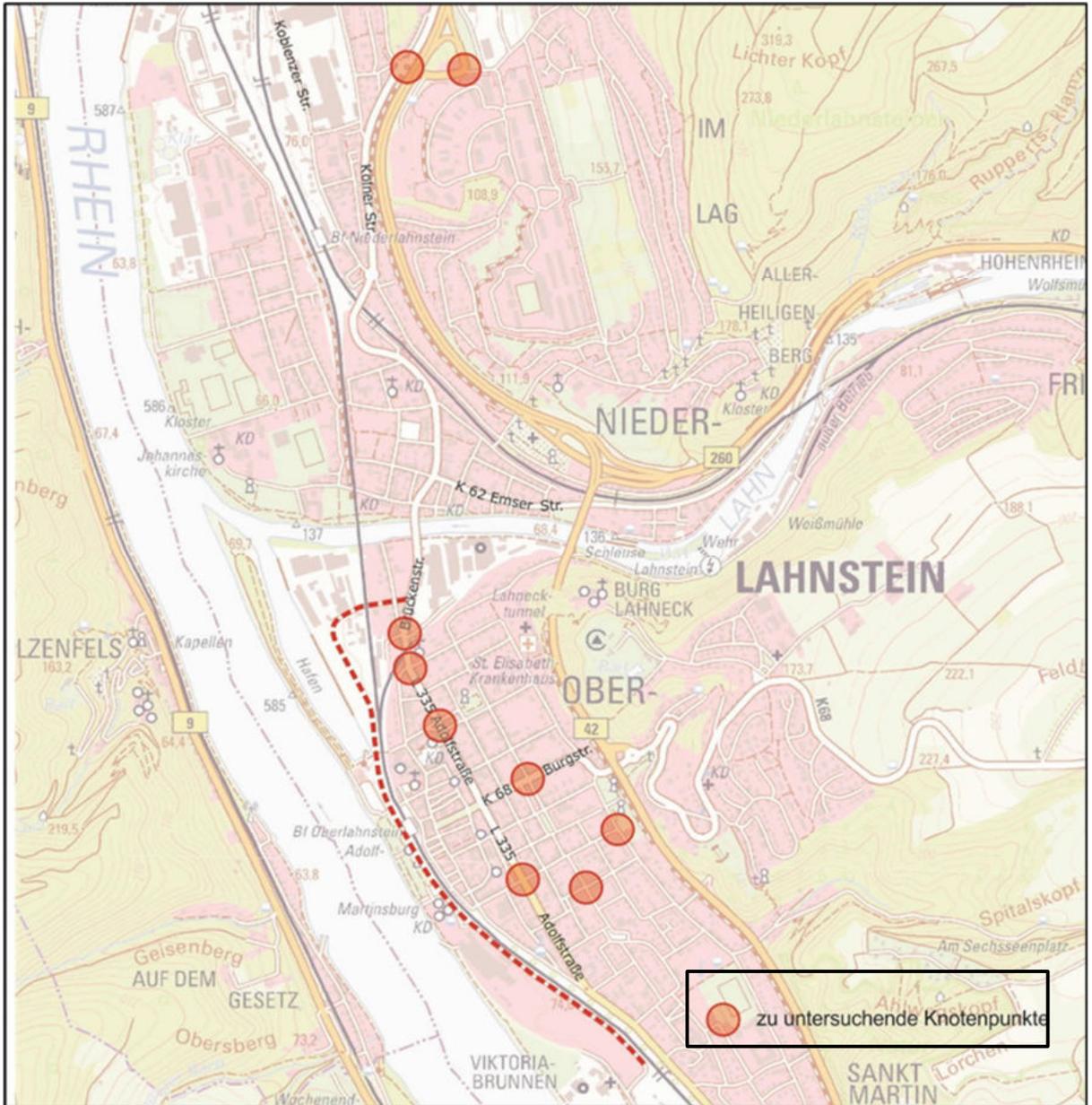
- Die überlasteten Knotenpunkte im Bereich der Anschlussstelle Niederlahnstein der B 42 können nur mit hohem Aufwand umgebaut werden. Eine alternative Lösung für die Anbindung von Niederlahnstein an das übergeordnete Straßennetz erscheint ebenfalls schwierig. Hier muss in Zusammenarbeit mit dem LBM an einem Konzept gearbeitet werden.

Einzelmaßnahmen

- Überprüfung der Knotenpunkte
- Freihalten der Sichtdreiecke von parkenden Fahrzeugen
- Anpassung von Beschilderung und Markierung
- Umbaumaßnahmen falls erforderlich
- Überplanung von Knotenpunkten im Zuge der weiteren Maßnahmen
- Planungsprozess Anschlussbereich B42 Niederlahnstein

Bild E21

Zu untersuchende Knotenpunkte



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

Tab. E6 **Bewertung der Maßnahme 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten**

Zeithorizont		Kurz- bis mittelfristig			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		mittel			
Akteure	Stadt Lahnstein / LBM RLP				
Verwandte Maßnahmen					
	1.1 Erschließungsstraße 1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn 1.4 Fußwegenetz 3.1 Verkehrsberuhigung Stadtzentren 3.2 Neuordnung von Parkraum Sicherheitsaudit				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+		+++		+	

2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur

Lahnstein besitzt im Radverkehr ein großes Entwicklungspotenzial durch Pedelecs, die das Fahren in anspruchsvoller Topographie attraktiv machen. Mittel- bis langfristig werden außerdem Elektrofahrzeuge den Kfz-Verkehr nachhaltiger und klimafreundlicher gestalten. Sie benötigen dafür eine Ladeinfrastruktur. Dies sollte vor allem dort erfolgen, wo kein privater Zugriff auf eine Ladeinfrastruktur besteht, d.h. insbesondere in der Innenstadt, im Geschosswohnungsbau und bei großen Arbeitgebern. Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur muss sich außerdem für die Betreiber finanziell lohnen, daher ist eine hohe Frequentierung ebenso wie eine leichte Anbindung an das Stromnetz wichtig. Pedelec-Ladestationen sollten auch an den Bahnhöfen vorhanden sein (in Kombination mit gesicherten Abstellanlagen), um sowohl für den touristischen als auch den Alltagsradverkehr das Laden bei intermodalen Wegeketten zu vereinfachen.

Bei Einfamilienhäusern mit Garagen sind private Lademöglichkeiten installierbar, an denen der Großteil der Ladevorgänge vorgenommen werden kann. Da in Lahnstein dies auf einen großen Anteil der Bebauung, insbesondere in den Höhenstadtteilen, zutrifft, ist die Priorität für den Ausbau auf die Innenstadtbereiche Ober- und Niederlahnstein zu richten. Um das Kombinieren von Pedelec und ÖPNV zu ermöglichen, ist es erforderlich, an den Bahnhöfen gesicherte Abstellanlagen mit Ladeanschluss bereitzustellen.

Aktuell (2019) gibt es im Stadtgebiet zwei Ladestationen, davon eine für E-Bikes. Zurzeit sind weitere Ladestationen in Planung. Ein weiterer Ausbau ist langfristig vorzunehmen, sollte jedoch von der Marktentwicklung und Nachfrage abhängig gemacht werden. Eine Technologieoffenheit ist zudem sinnvoll. Je nach technischer Entwicklung und Marktentwicklung sind Tankstellen für weitere alternative Antriebstechnologien zu prüfen. Eine Dokumentation mittels eines städtischen Katasters der Ladepunkte

ist zu empfehlen. Zudem sollte das Angebot über die Internetseite kommuniziert werden.

Im Fuhrpark der Verwaltung sollten vermehrt Fahrzeuge mit Elektromotor angeschafft und die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ergänzen. Dabei ist auch die Anschaffung von E-Bikes und Lastenrädern als Ergänzung für kürzere Strecken denkbar. Unter wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkten soll bei jeder Neuanschaffung geprüft werden, ob der Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen und nachhaltigen Antriebstechnologien möglich und sinnvoll ist.

Einzelmaßnahmen

- Einrichtung von Ladesäulen für E-Pkw
- Einrichtung von Ladesäulen für E-Bikes/Pedelecs

Tab. E7 Bewertung der Maßnahme 2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur

Zeithorizont		Kurz- bis mittelfristig			
Priorität		mittel			
Kostenkategorie		mittel			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	3.2 Neuordnung von Parkraum				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	+		+++	++	+

2.3

Ausbau und Aufwertung des ÖPNV

Ein attraktiver ÖPNV ist zentraler Baustein der Verkehrswende und Voraussetzung für die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Ein zentrales Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist der Preis. Hinsichtlich der Fahrpreise im ÖPNV gibt es von Seiten der Bürgerinnen und Bürger Lahnsteins viel Kritik. Besonders auf der Relation nach Koblenz (Einzelfahrt 4 €, ca. 5 km Strecke) werden diese als unverhältnismäßig hoch empfunden. Im Verhältnis zu den Nutzungskosten eines Pkw (Kleinwagen ca. 1,30 € für eine einfache Fahrt bei Einpreisung aller laufenden Kosten) ist dieses Angebot tatsächlich sehr unattraktiv. Der hohe Preis ist auch durch die Tarifwabenstruktur und die Lage knapp außerhalb der Tarifwabe Koblenz bedingt. Die Stadt Lahnstein sollte dazu beim VRM auf eine einfachere Strukturierung und Attraktivierung des Tarifsystems hinwirken. In anderen Verkehrsverbänden werden beispielsweise Luftlinientarife mittels Berechnung per App angeboten.

Zur Stärkung des Umweltverbundes ist außerdem eine attraktive Gestaltung des ÖPNV notwendig. Sowohl Netzdichte als auch Fahrplandichte sind entscheidend, die Gestaltung und Instandhaltung der Bahnhöfe und Haltestellen aber nicht unwichtiger. Ein weiterer Punkt für die Stärkung des Rad- und ÖPNV-Anteils sind die intermodalen Verbindungen. Durch genügend, attraktiv und sicher gestalteten Radabstellanlagen können beispielsweise diejenigen auf den ÖPNV umsteigen, die sonst nur schwer zum Bahnhof gelangen (z.B. durch schlechte Busanbindungen).

Der größte Mangel hinsichtlich der ÖPNV-Infrastruktur besteht am Bahnhof Oberlahnstein. Der Bahnhof ist einerseits städtebaulich nicht in das Stadtbild integriert, andererseits befindet er sich in einem schlechten Gesamtzustand und es gibt abgesehen vom Schienenhalt keinerlei mobilitätsbezogene Infrastruktur. Die Stadt kann zwar nicht eigenständig tätig werden, sollte aber gegenüber der Deutschen Bahn AG, in deren Zuständigkeit die Bahnsteige liegen, eine baldige Sanierung fordern – auch im

Hinblick auf die Repräsentativität während der BUGA. Wichtig ist vor allem der barrierefreie Zugang zu Gleis 2 und die Aufbringung taktile Leit-systeme (im Stadtentwicklungskonzept bereits enthalten). Zentral ist darüber hinaus die Einrichtung von sicheren Fahrrad-Abstellanlagen. Auch am Schienenhaltepunkt Friedrichsseggen sollte ein adäquates Angebot an Fahrrad-Abstellanlagen eingerichtet werden, um das Einzugsgebiet des Schienenhalts zu vergrößern.

Auch an Bushaltestellen sollte langfristig die Umfeldqualität, das Informationsangebot und die Zugänglichkeit (beispielsweise barrierefreien Querungshilfe etc.) verbessert werden. Dazu gehören insbesondere die Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten (Bahnhöfe Ober- und Niederlahnstein) und andere wichtige Bushaltestellen, bspw. im Umfeld von Schulen.

Bild E22 **Unzureichende Gestaltung von Haltestellen bzw. der Querung zur Haltestelle**



An Verknüpfungspunkten spielt das Informationsangebot eine wichtige Rolle, allgemein und besonders im Umfeld von Schulen ist eine gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen für den Fußverkehr und Beleuchtung zur Verbesserung der sozialen Sicherheit wichtig. Hinsichtlich der besseren Information für Auswärtige wäre ein Echtzeit-Informationssystem mit Informationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten von Bussen und Bahnen am

Bahnhof Niederlahnstein eine deutliche Qualitätsverbesserung. Auch eine gute Wegebeschilderung an den Haltestellen, idealerweise über Bodenmarkierungen, empfiehlt sich insbesondere im Hinblick auf die BUGA.

Auch die Verbesserung der Angebotsqualität auf anderen Verbindungen als der nach Koblenz sollte eine zentrale Rolle bei der Entwicklung eines zukunftssicheren Verkehrssystems spielen. Auf der Verbindung zu linksrheinischen Gemeinden (Rhens, Spay) sind alle Alternativen zum Pkw hochgradig unattraktiv, da die Verbindung für den Kfz-Verkehr über die B42, B327 und B9 sehr leistungsfähig ausgebaut ist, während die ÖPNV Anbindung durch den Umstieg und die Zugangszeiten und der Radverkehr aufgrund der großen Umwegigkeit zeitintensiv sind. Im zu entwickelnden Mobilitätskonzept für die BUGA ist nach bisherigem Stand die Einrichtung eines Wassertaxis angedacht. Die Aufstellung des temporären Mobilitätskonzepts kann genutzt werden, um ein neues Angebot zu testen, notwendige Infrastruktur zu finanzieren (Anlegesteg etc.) und eine Verstetigung des neuen Angebots zu erwirken. Auch für die Förderung des Tourismus kann ein solches zusätzliches Angebot eine Unterstützung sein. Da offen ist, wo die Einrichtung einer Anlegestelle umsetzbar wäre, ist eine enge Kooperation mit den anliegenden Gemeinden in dieser Frage notwendig.

Friedland liegt an der Bahnstrecke Niederlahnstein – Limburg, es gibt allerdings keinen Haltepunkt. Der Stadtteil ist über eine Busanbindung an Ober- und Niederlahnstein angebunden. In Richtung Bad Ems ist der Stadtteil sowohl im ÖPNV als auch dem Kfz-Verkehr nur über Ober- und Niederlahnstein angebunden. Durch die Einrichtung eines Schienenhaltes würde die Erreichbarkeit deutlich verbessert werden. Relevant wäre die Verbindung vermutlich vor allem für touristische Verkehre. Das Verkehrsmodell weist aktuell jeweils ca. 1.400 Fahrten von und nach Friedland aus, wobei für diesen Bereich keine aktuellen Verkehrserhebungen vorliegen. Dieser Nutzen muss gegen die Investitionskosten und die sich

verlängernden Reisezeiten auf der Strecke abgewogen werden. Nach einer Abstimmung zur grundsätzlichen Machbarkeit mit der DB AG könnte eine Potenzialuntersuchung Nutzen und Kosten exakter quantifizieren.

Umsetzungshinweise

- Der alleinige Handlungsspielraum der Stadt Lahnstein ist in diesem Themenfeld zwar sehr gering, allerdings bieten die Planungen zur BUGA die einmalige Gelegenheit mit allen wichtigen Akteuren in einen Austausch zu kommen und dort für neue ÖPNV-Angebote zu werben. Die Verfestigung dieser Angebote muss von vornherein durch die Stadt mitgedacht werden.
- Die Einrichtung von Radabstellanlagen, die am Bahnhof Oberlahnstein dringend notwendig ist, wird durch den Bund über das Projekt "Fahrradparken am Bahnhof" gefördert (Website: radparken.info).

Einzelmaßnahmen

- Neugestaltung und barrierefreier Umbau des Bahnhofs Oberlahnstein
- Einrichtung Wassertaxi
- Prüfen Potenzial Haltepunkt Friedland
- Sukzessive Verbesserung des Erscheinungsbilds und der Ausstattung der Bushaltestellen
- Digitalisierung des Informationsangebots am Bahnhof Niederlahnstein
- Als Daueraufgabe: Hinwirken auf eine Vereinfachung des Tarifsystems des VRM

Tab. E8 Bewertung der Maßnahme 2.3 Ausbau und Aufwertung des ÖPNV

Zeithorizont		Mittel- bis langfristig			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		Geringe Kosten auf Seiten der Stadt (hohe Kosten bei anderen Beteiligten)			
Akteure	Stadt Lahnstein, Rhein-Lahn-Kreis, VRM, DB AG				
Verwandte Maßnahmen					
	3.2 Neuordnung von Parkraum 3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	+++		+	++	+

3. Handlungsfeld Verkehrslenkung

3.1 Verkehrsberuhigung der Stadtzentren

Weniger Verkehr und geringere Geschwindigkeiten erhöhen die Aufenthaltsqualität in Innenstädten und tragen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer bei. Gleichzeitig wird die Belastung durch Schadstoffe und Verkehrslärm reduziert.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in den Stadtzentren Nieder- und Oberlahnsteins kommt der Neukonzeption der Straßengestaltung auf den Hauptverbindungen eine hohe Bedeutung zu.

Die Straßen im Bereich rund um die Adolfstraße sind historisch gewachsen sehr eng und durch ein vielfältiges Angebot an kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie sowie auch Wohnnutzungen geprägt. Dies stellt an den Straßenraum mit Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr vielfältige Ansprüche, die dabei in Konkurrenz zueinanderstehen. Zusätzlich dazu sorgen die Lieferverkehre und der ruhende Kfz-Verkehr für Probleme.

Langfristig sollte der Innenstadtbereich zwischen der Hochstraße und der Adolfstraße in Oberlahnstein weiter verkehrsberuhigt werden. In Niederlahnstein betreffen Forderungen zur Verkehrsberuhigung vor allem die Bahnhofstraße und die Emser Straße.

Mögliche Konzepte zur Verkehrsentslastung belebter Straßen mit Mischnutzung sind beispielsweise der Shared-Space-Ansatz, die Umwidmung als Fahrradstraße oder die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches. Dies wäre für die Adolfstraße und die Hochstraße denkbar. Aufgrund des geringen Anteils an Durchgangsverkehr auf diesen Straßen und der hohen Umwegigkeit für Relationen im Nahbereich über die Erschließungsstraße ist aber auch nach Inbetriebnahme der Erschließungsstraße und einer Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich nicht mit einer starken Abnahme der Verkehre zu rechnen.

Eine Fahrradstraße wäre nach jetzigem Kenntnisstand nicht rechtssicher umsetzbar, da es nicht erwartbar ist, dass das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel wird. Aus dem gleichen Grund wäre mit einer geringen Akzeptanz der entsprechenden Verkehrsregeln zu rechnen.

Wirkungsvoller wäre eine Umgestaltung des Straßenraums, die die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten deutlich macht, und ggfs. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf einem zentralen Abschnitt (bspw. Frühmesserstraße bis Schulstraße). Die Aufenthaltsqualität würde dadurch auch für den Fußverkehr verbessert. Dabei ist zu beachten, dass die Straßenraumgestaltung eine hohe Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr angesichts des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens und des Busverkehrs gewährleistet. Eine solche Umgestaltung geht in der Regel mit dem Wegfall einiger Parkflächen einher, weshalb ein Parkraumkonzept Voraussetzung ist. Gleiches gilt auch für den Bereich der Brückenstraße / Bahnhofstraße in Niederlahnstein. Bei der Umgestaltung von Wohnstraßen kann ebenfalls das Shared Space-Prinzip zur Anwendung kommen, in dem Pflasterungen des Straßenraums, Aufpflasterungen an Überwegen und nach Bedarf die Ausweisung von Spielstraßen das Miteinander verdeutlichen und den Autofahrenden automatisch zu geringen gefahrenen Geschwindigkeiten verleiten.

Bild E23

Beispiel für die Umgestaltung einer Ortsmitte nach dem Shared-Space-Prinzip (Quelle: ortsdurchfahrt-rudersberg.de)



Eine komplette Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr ist bei den gegebenen und geplanten Netzgegebenheiten in Lahnstein derzeit nicht absehbar. Theoretisch denkbar wäre eine Ausweisung eines Abschnitts der Hochstraße zwischen der Kreuzung Hochstraße / Frühmesserstraße / Kirchstraße und der Einmündung der Schulstraße als Fußgängerzone. Der Verkehr entlang der Hochstraße müsste dann an der St. Martin-Kirche rechts in die Kirchstraße abbiegen und dann am Bahnhof Oberlahnstein vorbei über die Bürgermeister-Müller-Straße parallel zur Bahn geführt werden. Alternativ müsste, um die Erreichbarkeiten der Anwohner und Geschäfte zu gewährleisten, die Adolfstraße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Damit würden sämtliche Parkplätze entlang der Adolfstraße entfallen, und die Gesamtverkehrsbelastung wäre

deutlich höher als in der heutigen Situation ohne Erschließungsstraße. Anstelle einer Entlastung der Adolfstraße um rd. 19% wäre, selbst nach Fertigstellung der Erschließungsstraße, eine Mehrbelastung, um rd. 30% zu erwarten.

Bild E24

Mögliches Konzept Verkehrsberuhigung Hochstraße



Bild E25

Bestandssituation in der Hochstraße



Bedingt durch die vorhandenen Straßenquerschnitte kann in Lahnstein in vielen Bereichen nicht schnell gefahren werden. Ein großer Teil des Straßennetzes ist bereits heute mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h beschildert.

Grundsätzlich zu unterscheiden ist die Beschilderung mit Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit (VZ 274-30) und die Ausweisung einer Tempo-30-Zone (VZ 274.1). Innerhalb einer Tempo-30-Zone gilt grundsätzlich die Vorfahrtregelung "**rechts vor links**". Des Weiteren dürfen in Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden. Sie dürfen nur Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) umfassen, weshalb auch die Anlage von Schutzstreifen nicht möglich ist.

Somit ist eine flächendeckende Tempo-30-Zone für Lahnstein nicht realisierbar, da dadurch die Netzhierarchie komplett verändert werden würde. Es ist sinnvoll, die Hauptverkehrsachsen wie z.B. Adolfstraße / Brückenstraße weiterhin als bevorrechtigte Straßenzüge zu führen.

Bisher existiert eine Kombination aus einer Beschilderung mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h (VZ 274-30) und Tempo-30-Zonen. Um flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu erreichen, wird eine systematische Ausweitung dieses Konzeptes vorgesehen. Dabei sollen vorhandenen verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325) integriert und, sofern sinnvoll, erweitert werden.

Bild E26

Tempo 30 in der Adolfstraße



Bild E27

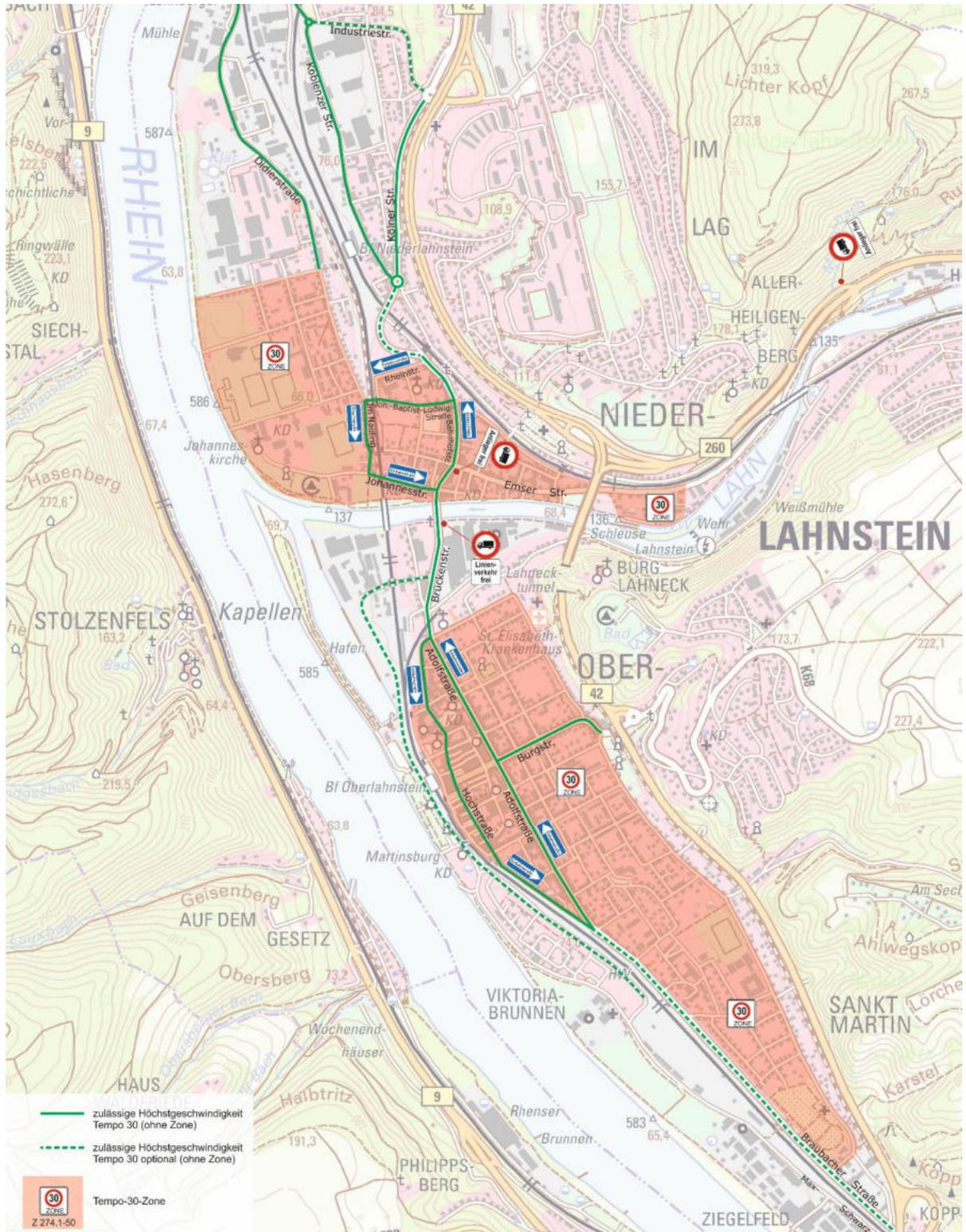
Tempo 30-Zone in der Mittelstraße



Ein weiteres Ziel zur Verkehrsberuhigung ist die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die B42 bzw. auf die Erschließungsstraße. Um dies zu erreichen, kann die Brückenstraße für den Schwerverkehr gesperrt werden, allerdings nur mit dem Zusatzzeichen "Linienverkehr frei".

Bild E28

Verkehrsberuhigung Innenstadtbereiche



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

Eine Entlastung des Bereichs Emser Straße / Emser Landstraße in Niederlahnstein kann durch eine Sperrung des Richtungsanschlusses der Emser Landstraße an die B260 für den Schwerverkehr erreicht werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, diesen Anschluss komplett abzuhängen, um den gesamten Bereich vom Durchgangsverkehr zu befreien, da die Erschließung vollständig von Niederlahnstein aus gewährleistet werden kann. In diesem Fall würde eine Mehrbelastung der Anschlussstelle Niederlahnstein einschließlich der bereits heute überlasteten angrenzenden Knotenpunkte erfolgen, für die eine Ausbaulösung gesucht werden soll (vgl. Maßnahme 2.1). Daher sind die Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung im Bereich Emser Straße auf das benachbarte Straßennetz vor einer Umsetzung zu untersuchen.

Neben den größeren Maßnahmen zur Umgestaltung oder verkehrsrechtlichen Anordnungen wirken aber auch die flächendeckende Integration von Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs verkehrsberuhigend und erleichtern die Verlagerung auf diese Verkehrsmittel. Ein sehr wichtiges Element in Lahnstein wäre dabei die Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr. Dazu wären vereinzelt Umgestaltungen nötig, überwiegend ist die entsprechende Beschilderung aber ausreichend. Weitere Maßnahmen sind die Umgestaltung von unzureichenden Radverkehrsanlagen und ggfs. Verlagerung dieser in den Straßenraum sowie die Einrichtung von Querungshilfen für den Fußverkehr und die Einengung des Straßenraums an Querungsstellen.

Bild E29

Bestandssituation in der Wilhelmstraße



Bild E30 Sichere Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung durch Markierung der Radverkehrsführung in Rastatt



Umsetzungshinweise

- Die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist verbunden mit der Vorfahrtregelung "rechts vor links" und beeinflusst damit die Ausgestaltung der Knotenpunkte.
- In Tempo-30-Zonen müssen Parkmöglichkeiten explizit ausgewiesen werden, ansonsten ist das Parken verboten.

Einzelmaßnahmen

- Definition Hauptstrecken und Beschilderung mit VZ 274-30 – zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h):
 - Adolfstraße, Brückenstraße, Kölner Straße, Bahnhofstraße, Johann-Baptist-Ludwig-Straße, Im Nauling, Johannesstraße, Didierstraße
 - Optional zur Vervollständigung:
Braubacher Straße, Industriestraße, Erschließungsstraße
- Sukzessive Ausweisung von Tempo-30-Zonen, ggf. Anpassung der Markierung an Knotenpunkten, Ausweisung von Stellplätzen innerhalb der Tempo-30-Zonen in Abhängigkeit vom Parkraumkonzept
- Verkehrsberuhigung Hochstraße
- Sperrung Brückenstraße und Emser-Straße für den Schwerverkehr
- Sperrung Anschluss Emser Straße an B260 für den für den Gesamtverkehr
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Einrichtung von Querungshilfen

Tab. E9 Bewertung der Maßnahme 3.1 Verkehrsberuhigung der Ortskerne

Zeithorizont		Kurz- bis mittelfristig			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		gering			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	1.2 Erschließungsstraße 1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn 1.4 Fußwegenetz 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten 3.2 Neuordnung von Parkraum				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	+	+++		++	++

3.2 Neuordnung von Parkraum

Eine zentrale Rolle für die Gestaltung der zukünftigen Infrastruktur spielt der ruhende Verkehr. Parkende Fahrzeuge stellen in vielen Straßen Lahnsteins ein Problem dar. Sie engen den Verkehrsraum für andere Verkehrsteilnehmer ein und behindern häufig die Sicht. Trotz Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparken und Parkscheinautomaten wird das Parkplatzangebot als unzureichend empfunden. Dadurch entsteht Parksuchverkehr.

Bild E31
Parksituation Mittelstraße

Bild E32
Bahnhof Oberlahnstein


Das Freihalten der Kreuzungsbereiche von parkenden Fahrzeugen sowie ausreichend Breite und sichere Gehwege sind eine Mindestanforderung an das Straßennetz von Lahnstein. Das Anlegen von sicheren Radwegen, mehr Aufenthaltsqualität oder andere Umgestaltungen sind nur möglich, wenn Alternativen für den ruhenden Verkehr geschaffen werden.

Ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept sowohl für Besucher- als auch für Anwohnerparken unter Berücksichtigung der Sicherstellung guter Erreichbarkeiten, einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und einer Minimierung des Parksuchverkehrs ist daher von zentraler Bedeutung für die zukünftige Gestaltung des Verkehrsnetzes in Lahnstein.

Das Parkraumkonzept soll sich nicht nur auf den Kfz-Verkehr beschränken, sondern auch Abstellanlagen für Fahrräder mit einbeziehen. Des Weiteren sind Ladepunkte für Elektrofahrzeuge und die Verknüpfung der Verkehrsarten (Park and Ride, Bike and Ride) zu integrieren.

Der Bedarf einer Neuordnung des Parkraums ist in Oberlahnstein besonders ausgeprägt. Die Parksituation in Niederlahnstein erscheint insgesamt weniger problematisch.

Umsetzungshinweise

- Die Neuordnung des Parkraumes ist vor allem in Oberlahnstein eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung weiterer Maßnahmen.
- Der erste Schritt ist eine Ermittlung der vorhandenen Parkflächen und des Parkraumbedarfs (Anwohner, Angestellte, Kunden, Besucher).
- Um Parksuchverkehre zu vermeiden, ist die Installation eines statischen Parkleitsystems vorzusehen.
- Bei der Anlage von Parkplätzen sind Lademöglichkeiten für E-Autos und E-Bikes zu integrieren.

Einzelmaßnahmen

- Erfassung des Parkraumbedarfs (Anwohner, Besucher, Kunden)
- Konzepterstellung Parkraumnutzung /-bewirtschaftung
- Statisches Parkleitsystem
- Umwidmung / Neubau von Parkplätzen / Parkhäusern
- P+R-Konzept
- Ausbaukonzept Radabstellanlagen

Bild E33

Untersuchungsbereich für Parkraumkonzept



Kartengrundlage: WebAtlas Rheinland-Pfalz

Tab. E10 **Bewertung der Maßnahme 3.2 Neuordnung von Parkraum**

Zeithorizont	 	Kurz- bis mittelfristig			
Priorität	  	hoch			
Kostenkategorie	€ €	mittel			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur 2.3 Attraktivierung des ÖPNV / Umbau Bahnhof Oberlahnstein Parkkonzept BUGA				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	+	++	+	+	+

3.3

Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen

Lahnstein verfügt zwar über eine attraktive Schienenanbindung nach Koblenz, allerdings sind nur wenige Siedlungsbereiche direkt durch die Bahnhöfe erschlossen (d.h. in Laufdistanz). Die Erschließung der Höhenstadtteile mit Busverkehr kann keine zum Pkw konkurrenzfähige Anbindung leisten. Insbesondere fallen in den Tagesrandzeiten bei einer schlechteren Taktdichte und am Wochenende die Verbindungen "auf der letzten Meile" weg. Besonders schlecht angebunden ist der Stadtteil Im Lag. Lahnstein hat außerdem die Besonderheit, dass auch die Verbindung der Bahnhöfe Ober- und Niederlahnsteins untereinander relevant ist, weil Niederlahnstein auf der Verbindung nach Koblenz im dichteren Takt bedient wird und die Verbindung nach Bad Ems über Niederlahnstein führt. Um den Umweltverbund zu stärken, muss insbesondere die Anbindung der Bahnhöfe über alternative Mobilitätsoptionen gestärkt werden.

Durch Sharing-Systeme und Testangebote kann außerdem die Hemmschwelle sinken, andere Verkehrsmittel zu testen und zu nutzen. Als Zubringer zum ÖPNV werden seit einigen Jahren sowohl Sharing-Systeme mit Kleinfahrzeugen (Scooter, Roller, Fahrrad) als auch Shuttle-Services, häufig mit elektrifizierten Fahrzeugen und aktuell noch mit Fahrer, diskutiert. Eigene große Systeme des Bike-Sharings mit mehreren Stationen sind aktuell sehr teuer und sind nur in größeren Städten vorhanden. Shuttle-Systeme sind allerdings noch deutlich kostenintensiver.

In Lahnstein wäre aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur nur ein stationsbasiertes Sharing-System denkbar. Für ein erstes Angebot könnte man ein System mit wenigen Stationen, die die beiden Bahnhöfe und evtl. weitere Wohngebiete verbinden, aufbauen. Dies könnte bei erfolgreichem Test sukzessive auch auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden. Um die Kosten im Rahmen zu halten, kann sich das Angebot auf eine Fahrzeugart beschränken. Möglich wären sowohl Fahrräder als auch E-

Scooter, wobei E-Scooter in der Regel nicht stationsbasiert betrieben werden und dies ein spezifisches System erfordern würde. Kleinere Maßnahmen zur Vereinfachung der Verknüpfung des ÖPNV sind die sukzessive Einrichtung von Fahrradbügel an ÖPNV-Haltestellen. In Lahnstein betrifft ein mangelndes Angebot den Bahnhof Oberlahnstein und wichtige Bushaltestellen.

Bild E34 Beispiel Mobilitätsstation Mühlbachareal in Offenburg
(Quelle: Martin Randelhoff, QIMBY)



Für die touristische Nutzung werden Leihfahrräder bereits in vielen Kleinstädten eingesetzt. In Zusammenarbeit mit Hotels, Fahrradläden und externen Anbietern ist kurz- bis mittelfristig anzustreben, ein Angebot an Leihrädern zu implementieren. Die Stadt kann dabei die Vermittlerrolle einnehmen und Prozesse unterstützen.

Mittelfristig sollte zudem an einem zentralen Ort in der Stadt ein Car-Sharing-Angebot eingeführt werden, um die Mobilität ohne eigenes Auto zu vereinfachen. Stationsbasierte Systeme mit wenigen Fahrzeugen sind

auch schon in Mittelstädten erfolgreich. Möglich sind Kooperationen mit Autohäusern und externen Anbietern. Es bietet sich eine Kooperation mit dem Anbieter Book'n'drive an, der bereits in Koblenz Carsharing anbietet. Alternative Antriebstechnologien gilt es mitzudenken und ggf. Ladeinfrastruktur an den Stationen zu integrieren. Die Stadt kann dafür mit Anbietern in Kontakt treten und ggf. notwendige Stellflächen zur Verfügung stellen. Auch beim Carsharing kann mittel- bis langfristig das Angebot nachfragebasiert ausgeweitet werden.

Umsetzungshinweise

- Auch bei den Verleihsystemen wäre eine Einführung zur BUGA in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden von großem Vorteil.

Einzelmaßnahmen

- Einführung eines Sharing-Systems mit Kleinfahrzeugen (Leihfahrräder / Scooter)
- Informations- und Testangebote Lastenräder / elektrifizierte Kleinfahrzeuge
- Einführung eines Car-Sharing-Angebots

Tab. E11 Bewertung der Maßnahme 3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen

Zeithorizont	 	Mittel- bis langfristig			
Priorität		gering			
Kostenkategorie	 	mittel			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur 2.3 Ausbau und Aufwertung des ÖPNV				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
+++	++		+++	+	+

4. Handlungsfeld Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen

4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen

Kommunikation ist ein wichtiger Bestandteil, um Anreize für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu schaffen und gezielt das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität zu stärken. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Modalwahl auf Arbeitswegen beeinflussen und durch verschiedenste Maßnahmen den Umweltverbund stärken. Auch Mitfahrgelegenheiten können für diese Wege wie auch für Freizeitwege einen positiven Beitrag leisten.

Mitfahr- oder Pendler-Portale können einen Beitrag dazu leisten, die Fahrzeugauslastung zu erhöhen und somit die Verkehrsbelastung und die Emissionen zu reduzieren. Lahnstein sollte Mitfahr-Portale bewerben und Partner dieser werden. So können Kommunen bei Anbietern wie z.B. "pendlerportal.com" Partner werden und u.a. eigene Subdomains auf den städtischen Internetseiten einbinden. Somit können Lahnsteiner Bürgerinnen und Bürger einfacher Fahrten teilen. Ebenfalls bietet sich eine Kooperation mit umliegenden Gemeinden an, wie dem Pendlernetz Koblenz.

In Kombination oder unabhängig von städtischen Veranstaltungen können Informationen oder Aktionen zum Thema Mobilität organisiert oder unterstützt werden. Dazu zählen z.B. Mobilitäts-Tage oder -Stände im Innenstadtbereich, an denen Angebote und Förderprogramme für Mobilitätskonzepte vorgestellt werden. Kleinere Aktionen wie die Teilnahme und das Bewerben von Stadt-Radeln, Fahrrad-Servicecheck-Tage oder Registrierungs-Aktionen für Fahrräder sollen in Kooperation mit lokalen Akteuren wie dem ADFC organisiert oder unterstützt werden. Für das Jahr 2022 plant das Land Rheinland-Pfalz außerdem die Einrichtung einer "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen" (AGFK). Die Stadt Lahnstein sollte Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft werden um

von Fortbildungsangeboten, Fördermitteln und Informationsmaterial der zukünftigen AGFK zu profitieren.

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität müssen gut kommuniziert werden, damit sie wahrgenommen und besser angenommen werden. Angebote und Maßnahmen sollen in Zukunft stärker durch öffentlichkeitswirksame Kanäle verbreitet werden. Die Stadtverwaltung kommuniziert bisher wenig zu verkehrlichen Themen über neue Medien (z.B. den Facebook- oder Instagram-Auftritt der Stadt), z.B. um über neue Busfahrpläne zu informieren. Diese Form der Information und Kommunikation sollte verstärkt und auf zukünftig umgesetzte Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität im Sinne der Bewusstseinsbildung übertragen werden. Eine Rubrik Mobilität auf der städtischen Internetseite sollte ergänzt und dort möglichst vielfältige Informationen bereitgestellt werden: Mitfahrportale, Radroutenplan, Standorte von Lademöglichkeiten, Bike-and-Ride-Angebote usw. Ebenfalls bietet der Tourismus ein großes Potenzial, nachhaltiges Mobilitätsverhalten und aktive Mobilität allgemein zu fördern. Angesichts der Lage an zwei bekannten Radwanderwegen sollte die Stadt Lahnstein Informationen zu den Radfernwegen ebenso wie lokalen Radrouten sowie Fahrrad-Serviceangeboten zur Verfügung stellen und sich als Ausgangspunkt für Aktivurlaub bewerben. Auch die Möglichkeiten zur Anreise ohne Auto sollten beworben und idealerweise in Kooperation mit lokalen Betrieben entsprechende Serviceangebote eingerichtet werden.

Einzelmaßnahmen

- ▶ Einrichtung lokales Pendlerportal
- ▶ Einrichtung Mobilitätsinformationen auf Website
- ▶ Stärkere Kommunikation zu Mobilitätsthemen auf Social Media
- ▶ Ergänzung touristische Informationen um Radrouten und Anreise ohne Auto

Tab. E12 Bewertung der Maßnahme 4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen

Zeithorizont		Kurzfristig			
Priorität		mittel			
Kostenkategorie		gering			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	++		+++	+	

4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen

Um eine höhere Akzeptanz von Maßnahmen zu erreichen, ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation von zentraler Bedeutung. Insbesondere bei Änderungen der Verkehrsführung oder verkehrrechtlichen Anordnungen ist die Kenntnis über die Neuregelung wichtig für die Befolgung durch die Verkehrsteilnehmer und damit die Verkehrssicherheit. Informationsmaterialien und Veranstaltungen können dies unterstützen. So könnte beispielsweise der Freigabe der Einbahnstraßen in Oberlahnstein ein Aktionstag "Verkehrssicherheit in Lahnstein" vorausgehen, in dem über diese und weitere geplante Maßnahmen informiert wird.

Viele Maßnahmen profitieren außerdem sehr von einer frühzeitigen bzw. kontinuierlichen Einbeziehung von Fachakteuren oder der Öffentlichkeit. Dies betrifft große infrastrukturelle Maßnahmen wie die neue Fuß- und Radverkehrsbrücke oder eine mögliche Umgestaltung der Adolfstraße und Hochstraße. Durch die Bürgerbeteiligung können Planungsfehler vermieden und eine Berücksichtigung aller Interessen gewährleistet werden. Wichtig ist eine Beteiligung auch bei der Erarbeitung von Fuß- und Radverkehrsnetzen. Bei spezifischen Planungen, bspw. zur Herstellung von Barrierefreiheit, Einrichtung neuer Fußverkehrsquerungen oder Änderungen der Radverkehrsführung empfiehlt sich die Einbeziehung entsprechender Fachakteure (Fuß e.V., ADFC oder anderer lokaler Experten).

Auch in diesem Zusammenhang ist die verstärkte Nutzung vielfältiger Kommunikationsmedien (social Media, Website, schriftliche Publikationen / Newsletter) wichtig, um möglichst viele Menschen zu erreichen.

Einzelmaßnahmen

- *Presse- und Medienarbeit*
- Informationsveranstaltungen

Tab. E13 Bewertung der Maßnahme 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen

Zeithorizont		Kurzfristig			
Priorität		hoch			
Kostenkategorie		gering			
Akteure	Stadt Lahnstein				
Verwandte Maßnahmen					
	4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen				
Ziele					
Sicherung von Erreichbarkeiten	Verlagerung und Vernetzung von Verkehren	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Integration neuer Mobilitätsformen	Reduktion von Emissionen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität
	+	+++			++

5. Umsetzungskonzept

Die Umsetzung des Mobilitätsentwicklungskonzepts ist als ein laufender Prozess zu verstehen, der in Abhängigkeit des Fortschritts der Projekte sowie sich entwickelnder politischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie technischer Entwicklungen ständig überprüft und fortgeschrieben werden muss.

Aus den Beschreibungen der Maßnahmen und Handlungsfelder ist zu entnehmen, dass diese in vielerlei Hinsicht voneinander abhängig sind und sich gegenseitig beeinflussen.

Der Umsetzungsprozess muss sich am Anfang auf die Maßnahmen konzentrieren, die bereits fest eingeplant (indisponibel) oder zentrale Voraussetzung für die zukünftige Netzgestaltung und die Umsetzung weiterer Maßnahmen sind. Des Weiteren gibt es eine Reihe kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen, die eine direkte Wirkung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes zeigen können.

Eine Reihe weiterer Maßnahmen sollte mittelfristig bis zur BUGA 2029 umgesetzt werden, andere müssen langfristig verfolgt werden.

Die nachfolgende Auflistung gliedert die Projekte hinsichtlich dieser Kriterien.

Indisponibel

- Planung und Umsetzung der Erschließungsstraße
- Anbindung der Erschließungsstraße an das bestehende Netz (Bahnunterführungen, Knotenpunkte)

Maßnahmen, die zentrale Voraussetzung für weitere Projekte sind:

- Erfassung des Parkraumbedarfs
- Konzepterstellung für Parkraumnutzung /-bewirtschaftung

- Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn: Standort Brückenneubau und Netzanbindungen planen
- Innergemeindliche Radnetzkonzeption definieren
- Definition eines Rad-Haupttroutennetzes zwischen den Stadtteilen und der Anbindungen an das überörtliche Radwegenetz

Maßnahmen, die kurzfristig umsetzbar sind (Auswahl):

- Flächendeckend Tempo 30 (Hauptstrecken mit VZ 274-30 – zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Ausweisung von Tempo-30-Zonen)
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Sperrung Emser Straße für den Schwerverkehr
- Einrichten von Ladesäulen für E-Pkw und E-Bikes / Pedelecs
- Einrichtung Mobilitätsinformationen auf Website
- Einrichtung Fahrradabstellanlagen Bahnhof Oberlahnstein

Maßnahmen, die mittelfristig umsetzbar sind (Auswahl, Umsetzung vor BUGA):

- Umsetzung Radrouten in Lahnstein: erfordert Radverkehrskonzept
- Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet
- Ertüchtigung der Unterführungen zu den Rheinanlagen (erfordert Parkraumkonzept zur Einbeziehung der Anforderungen durch Parkverkehre)
- Einrichtung Fußwegebeschilderung (Voraussetzung: Netzkonzeption für den Fußverkehr)
- Neugestaltung und barrierefreier Umbau des Bahnhofs Oberlahnstein

Projekte, die langfristig verfolgt werden müssen (Auswahl, Umsetzung über BUGA hinaus):

- ▶ Umgestaltung der Adolfstraße / Hochstraße: Voraussetzungen sind genaue Kenntnis der notwendigen Umgestaltungsmaßnahmen durch die Erschließungsstraße (Anbindungen der Knotenpunkte) sowie das Parkraumkonzept
- ▶ Umgestaltung Brückenstraße / Bahnhofstraße: Voraussetzung ist das Parkraumkonzept
- ▶ Umsetzung der Radrouten in die Stadtteile

F SYNOPSIS UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG**Abb. A1**

Die besondere Lage der Stadt Lahnstein im Rheintal direkt an der Lahnmündung zwischen den Mittelgebirgen Westerwald und Taunus bietet eine hohe Attraktivität für Einwohner und Touristen, stellt aber auch gleichzeitig eine Herausforderung für die verkehrliche Erschließung dar. Mit der Erstellung eines aktuellen Mobilitätsentwicklungskonzeptes schafft die Stadt eine strategische Grundlage für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität in Lahnstein.

Das Zielsystem, welches den Kern des Mobilitätsentwicklungskonzeptes bildet, wurde auf Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation, einer Bürgerbeteiligung sowie in enger Abstimmung mit dem zuständigen Arbeitskreis entwickelt.

Die Hauptverkehrsachsen Lahnsteins verlaufen, entsprechend der Topografie, entlang der Flüsse. Hier trifft die parallel zur Lahn verlaufende Bundesstraße B260 auf die rechtsrheinische B42. Die B42 hat für Lahnstein auch die Funktion einer Ortsumgehung und bietet mit den vorhandenen Anschlussstellen eine gute Anbindung an Koblenz und an das überregionale Verkehrsnetz. Am Bahnhof Niederlahnstein besteht zudem eine Verknüpfung zwischen der Lahntalbahn und der Rheinschiene.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme basieren auf der Sichtung der bestehenden Konzepte und Untersuchungen, mehreren Ortsbesichtigungen (2019), einer im Dezember 2019 durchgeführten Bürgerbeteiligung sowie früheren und im Rahmen des Projekts durchgeführten Verkehrszählungen (2019). Die wichtigsten Ergebnisse sind nachfolgend kurz beschrieben.

Allgemein ist der Straßenraum in Lahnstein geprägt durch geringe Querschnittsbreiten, insbesondere in Oberlahnstein, die zu einer hohen

Flächenkonkurrenz zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV führen. Aufgrund mangelnder Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und unfallträchtiger Führungen im Zusammenspiel mit sehr hohen Verkehrsstärken auf dem Hauptstraßennetz herrscht ein insgesamt sehr hohes Konfliktpotenzial.

Bild F1 Dichter Verkehr und parkende Fahrzeuge in der Hochstraße



Auch wenn einige Bereiche Lahnsteins für **Fußgänger** attraktiv sind (Fußgängerzone, Rheinanlagen etc.), weist das Fußwegenetz an vielen Stellen Schwächen auf. Gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig zu schmal und begünstigen Konflikte mit dem Radverkehr. Unzureichend gestaltete Bahnunterführungen und Fußgängerüberwege mindern die Attraktivität des Fußwegenetzes. In Wohngebieten gibt es teilweise keine hinreichende Infrastruktur für den Fußverkehr, und in der Innenstadt herrscht eine geringe Aufenthaltsqualität aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der großen Inanspruchnahme von Flächen durch Parken.

Die **Radinfrastruktur** in Lahnstein umfasst Radwege im Seitenraum (Koblenzer Straße, Sebastianusstraße, Brückenstraße), gemeinsame Geh- und Radwege (entlang des Rheins und der Lahn) und

Schutzstreifen (Brückenstraße). Die innerörtlichen Radwege sind jedoch überwiegend zu schmal und nicht StVO-konform. Radfahren in Lahnstein ist dadurch derzeit wenig attraktiv.

Im **ÖPNV** besteht insgesamt ein gutes Angebot auf der wichtigen Relation nach Koblenz in die Innenstadt. Die Siedlungsstruktur in den Höhenlagen erschwert die Einrichtung eines zum Pkw konkurrenzfähigen Angebots durch den klassischen öffentlichen Nahverkehr. Positivbeispiele wie der Bahnhof Niederlahnstein zeigen Potenziale für eine flächendeckende Verbesserung von Erscheinungsbild und Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs auf. Besonders das Erscheinungsbild des Bahnhofs Oberlahnstein ist verbesserungswürdig. Auch eine Infrastruktur zur Unterstützung intermodaler Wegeketten ist nicht flächendeckend vorhanden.

Bedingt durch die topografische Lage und die vorhandene Netzstruktur ist Lahnstein mit dem Kfz gut erreichbar. Auch für den Binnenverkehr wird das eigene Auto häufig genutzt. Aufgrund der zentralen Rolle des **MIV** in Lahnstein wurde eine detaillierte verkehrsplanerische Analyse als Grundlage für weitere Planungen durchgeführt.

Abb. B1-B7

Für das Untersuchungsgebiet existiert eine umfangreiche Datenbasis aus den Jahren 2015 bis 2018, welche für das Mobilitätsentwicklungskonzept ergänzt wurde. Die Konzeption der im März 2019 durchgeführten Erhebungen sowie eine Übersicht über die vorhandene Datenbasis sind der Abbildung B1 zu entnehmen. Es wurden eine Gerätezählung sowie 14 Knotenstromzählungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen B3 bis B7 dargestellt.

Die höchsten Knotenpunktbelastungen werden im Bereich der Brückenstraße (K3 - K7) sowie der Sebastianusstraße (K12) mit rd. 14.300 – 17.800 Kfz/d ausgewiesen. Die geringste Belastung ist am Knotenpunkt

Bürgermeister-Müller-Straße / Zollgasse (K15) mit rd. 2.500 Kfz/d festzustellen. Die Einfahrmengen der restlichen Knotenpunkte betragen rd. 7.000 - 11.300 Kfz/d.

Der **Schwerverkehr** ist auf der Brückenstraße mit rd. 330 - 470 SV-Fz/d am höchsten. Im Mittel liegt der SV-Anteil in Lahnstein bei rd. 2% des Gesamtverkehrs.

Besonders im Innenstadtbereich (Adolfstraße / Westallee / Braubacher Straße) ist der Busverkehr ausgeprägt. Hier sind pro Richtung rd. 70 Busse zu verzeichnen. Detailbetrachtungen zeigen außerdem, dass der Lkw-Verkehr überwiegend aus Quell- und Zielverkehr (Hafen, SB-Warenhaus etc.) besteht.

Zur Beurteilung der **Verkehrssicherheit** in Lahnstein wurden seitens der Polizei Unfalldaten der Jahre 2014 bis 2019 in Form von Listen der Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich der ausgewiesenen Unfallschwere stellt sich die Situation in Lahnstein nicht als kritisch dar (überwiegend Sachschaden, keine schweren Personenschäden). Häufigste Unfallursache ist der ruhende Verkehr. Hier besteht an vielen Stellen Verbesserungspotential. Darüber hinaus treten an einigen Knotenpunkten Einbiegen-Kreuzen-Unfälle auf.

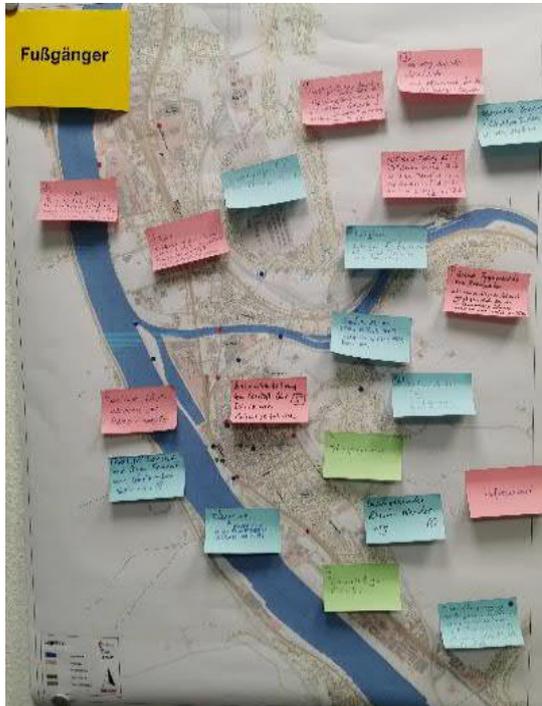
Auf Grundlage der bereits vorliegenden und im Jahr 2019 erhobenen Daten wurde ein **EDV-Verkehrsmodell** erstellt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei über Nieder- und Oberlahnstein und wird im Osten durch die B42 und im Westen durch den Rhein begrenzt. Die Fahrbeziehungen von Lahnstein werden auf das Straßennetz abgebildet, wodurch sich zukünftige Änderungen im Verkehrsbild ableiten und darstellen lassen.

Entscheidungen über die zukünftige Ausrichtung der Mobilität einer Stadt können nicht ohne die Beteiligung der dort lebenden Menschen getroffen werden. Aus diesem Grund fand am **05.12.2019 eine öffentliche Beteiligung in Form eines Workshops** in der Stadthalle Lahnstein statt. An vier Thementischen zu den Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr konnten Probleme, Ideen und Maßnahmenvorschläge diskutiert und erarbeitet werden. Zweck der **Bürgerbeteiligung** war es, zum einen konkrete Kritik und Maßnahmenvorschläge der Nutzer der Verkehrssysteme zu erfahren und zum anderen auch die grundsätzliche Haltung der Bürger zum bestehenden und zukünftigen Mobilitätsangebot zu erfragen.

An der Bürgerbeteiligung haben rd. 80 Bürgerinnen und Bürger aus Lahnstein teilgenommen. Es wurden insgesamt 155 Beiträge erarbeitet.

Bild F2

Anregungen und Kritik aus der Bürgerbeteiligung



Themenkarte Fußgänger



Themenkarte Radverkehr



Themenkarte ÖPNV



Themenkarte MIV

Aus den Auswertungen der Beiträge lassen sich die folgenden Schwerpunkte erkennen:

Für den Fuß- und Radverkehr ist eines der wichtigsten Themen die Förderung **nach einem durchgehendem Fuß-/ und Radweg entlang des Rheins einschließlich einer zweiten Lahnbrücke**. Grundsätzlich besteht der Wunsch nach sicheren und durchgehenden Radwegen und nach **fußgänger- und fahrradfreundlichen Innenstadtbereichen**. Ein großes Problem für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sind an vielen Straßen **parkende Fahrzeuge**. Ein weiteres wichtiges Thema ist die **Erschließung des Rheinquartiers für Fußgänger und Radfahrer**.

Für den ÖPNV wird vor allem eine **bessere Koordinierung und ein engerer Takt** sowie eine regelmäßige Andienung der Stadtteile mit Kleinbussen o.ä. gewünscht und die Einbeziehung der Wasserstraßen vorgeschlagen. Kritisiert wird das hohe Preisniveau sowie **Zustand und Ausstattung des Bahnhofs Oberlahnstein**.

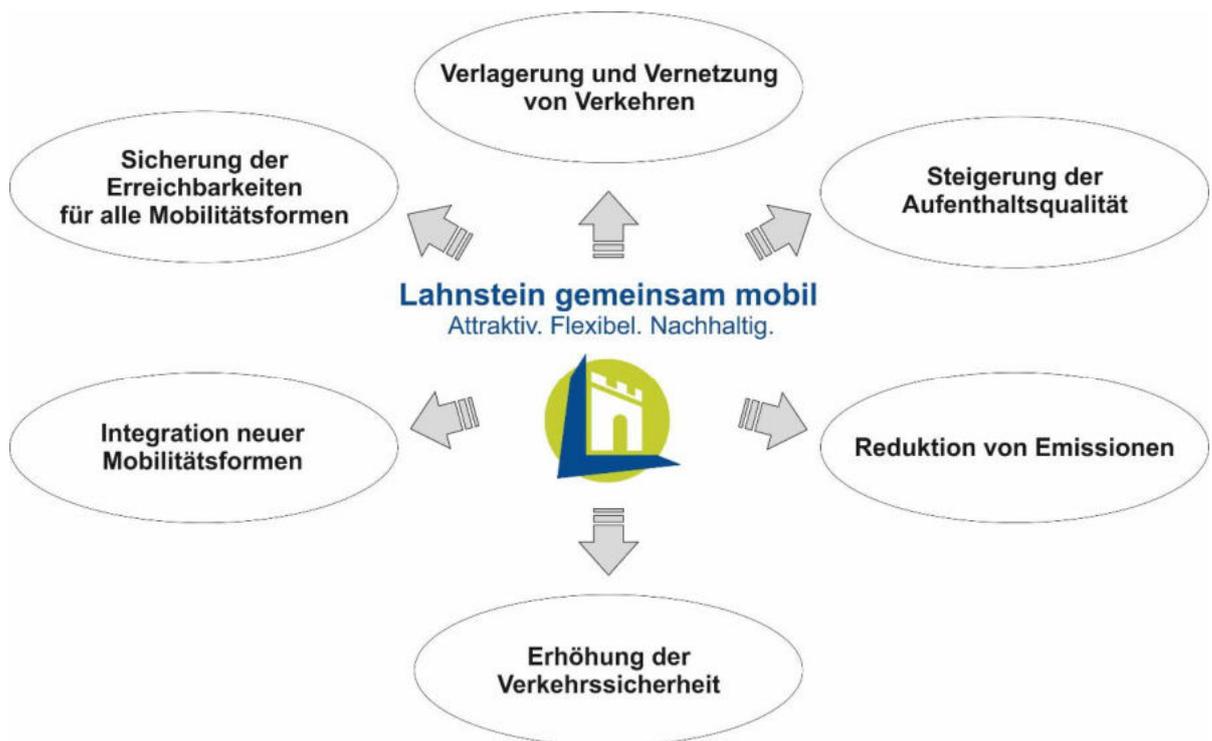
Auch für den MIV ist ein wichtiges Thema eine **zweite Lahnbrücke**. Schwerpunkte sind außerdem die Verkehrssituation am **SB-Warenhaus** der Bereich **Kölner Straße, Anschluss an die B42 und Umfeld** in Niederlahnstein, die **Erschließungsstraße** und der Anschluss des Rheinquartiers in Oberlahnstein sowie der **Schwerverkehr** im Innenstadtbereich. Großes Themenfeld ist ebenfalls der **ruhende Verkehr**.

Die Festlegung von **Zielen** ist ein zentraler Bestandteil des Mobilitätsentwicklungskonzeptes, weil sie die Basis und den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung und -bewertung bilden und die grundlegende Ausrichtung der Verkehrspolitik in Lahnstein widerspiegeln. Durch die Definition der Ziele kann die Maßnahmenentwicklung und ihre Bewertung transparent und nachvollziehbar dargestellt werden.

Unter dem Leitbild "Lahnstein gemeinsam mobil – Attraktiv. Flexibel. Nachhaltig." wurde das nachfolgend dargestellte Zielkonzept in Zusammenarbeit mit der Stadt Lahnstein und dem Arbeitskreis festgelegt:

Bild F3

Zielsystem für das Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein



Das Leitbild "Lahnstein gemeinsam mobil" betont die **Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen**. Dies soll erreicht werden, indem die Ziele

- ▶ Sicherung der Erreichbarkeiten für alle Mobilitätsformen,
- ▶ Integration neuer Mobilitätsformen,
- ▶ Verlagerung und Vernetzung von Verkehren,
- ▶ Steigerung der Aufenthaltsqualität,
- ▶ Reduktion von Emission und
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit

als Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung in Lahnstein festgelegt werden.

Aus der Bestandsanalyse und dem Leitbild wurden **Handlungsfelder** im Hinblick auf die Ziele entwickelt. Aus diesen Handlungsfeldern ergeben sich konkrete Einzelmaßnahmen, welche zum Erreichen einzelner oder mehrere Ziele beitragen. Gleichzeitig kann es hier zu Zielkonflikten kommen.

Grundlage für die Abwicklung von Mobilität ist das zur Verfügung stehende Verkehrsnetz, somit ist das zentrale Handlungsfeld die Gestaltung der zukünftigen **Netzkonzeption** für alle Mobilitätsformen. Hier sind Maßnahmen vorgesehen, welche das Verkehrsnetz in Lahnstein nachhaltig ändern und Grundlage für weitere Projekte und Maßnahmen bilden.

Eine sichere und optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur soll durch das Handlungsfeld **Infrastrukturumbau** erreicht werden, ergänzt durch das Handlungsfeld **Verkehrslenkung**. Ein weiteres Handlungsfeld ist die **Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen**.

Anhang

Innerhalb dieser vier Handlungsfelder wurden eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen entwickelt. Diese befinden sich zusammengefasst in Form einer **Maßnahmentabelle** im Anhang. Hier sind jeweils die wichtigsten Fakten zu den Projekten enthalten.

Eine konzeptionelle Darstellung der Maßnahmen im Stadtplan bietet als **interaktiver Maßnahmenplan** die Möglichkeit, die Einflussbereiche, Abhängigkeiten und Wirkungen zu betrachten. Dieser Maßnahmenplan wird als **PDF** zur Verfügung gestellt und ermöglicht es, durch das Ein- und Ausschalten der einzelnen Ebenen Maßnahmen genauer zu betrachten oder Überlagerungen verschiedener Maßnahmen zu erkennen.

Die Umsetzung des Mobilitätsentwicklungskonzepts ist dabei als ein laufender Prozess zu verstehen, der in Abhängigkeit des Fortschritts der Projekte sowie sich entwickelnder politischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie technischer Entwicklungen ständig überprüft und fortgeschrieben werden muss.

G QUELLENVERZEICHNISVorangegangene Untersuchungen (Auswahl):

- Kocks Ingenieure (2018):
Verkehrsentlastung der Innenstadt von Lahnstein, Vorläufiger Abschlussbericht, Kocks Consult GmbH, Koblenz, März 2018
- PTV, VERTEC (2018):
Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz – Modellaufbau und Planfallberechnung, PTV Transport Consult GmbH und VERTEC, November 2018
- Rhein-Lahn-Kreis (2014):
Verkehrsentwicklungskonzept 2014. Zukunft Rhein-Lahn, Rhein-Lahn-Kreis (Hrsg.), März 2014
- WSW & Partner GmbH (2020):
Stadtumbau Oberlahnstein. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK – Vorbereitende Untersuchungen, WSW & Partner GmbH Kaiserslautern, 2020
- VERTEC (2013):
Verkehrsgutachten Gewerbepark Hermsdorfer Straße in Lahnstein, VERTEC, Juni 2013
- VERTEC (2015):
Verkehrsanalyse Landesstraße L335 in der OD von Lahnstein, VERTEC, August 2015
- VERTEC (2016):
Verkehrsplanerische Stellungnahme Verkehrserschließung Deines-Bruchmüller-Kaserne in Lahnstein, VERTEC, März 2016
- VERTEC (2017):
Verkehrsplanerische Begleituntersuchung Neubau LIDL – Markt Koblenzer Straße in Lahnstein, VERTEC, September 2017
- VERTEC (2018):
Verkehrsplanerische Stellungnahme Erweiterungsmaßnahmen Zschimmer und Schwarz GmbH & Co KG in Lahnstein, VERTEC, Februar 2018

- VERTEC (2019):
Verkehrsplanerische Begleituntersuchung Bebauungsplan An der alten Markthalle in Lahnstein, VERTEC, März 2019
- VERTEC (2019a):
Verkehrszählung im Bereich Johann-Baptist-Ludwig-Straße / Bahnhofstraße / Bergstraße / Dr.-Michel-Straße in Lahnstein, VERTEC, Januar 2019)
- VERTEC (2020):
Verkehrszählungen Bahnhofstraße Stadt Lahnstein, VERTEC, September 2020

Allgemeine Methodik:

- FGSV (2015):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2015
- FGSV (2012):
Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2012
- FGSV (2010):
Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2010
- FGSV (2006):
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2006
- Intraplan (2014):
Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Intraplan Consult GmbH, Juni 2014

- VERTEC (2017)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015
– Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz, VERTEC, Koblenz, 2017
- FGSV (2002):
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2002
- FGSV (2010):
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2010
- FGSV (2005):
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2005
- FGSV (2006):
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße RASt, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2006
- FGSV (2013):
Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln, 2013
- Richter, Beyer (2019):
Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen. Richter, Thomas und Beyer, Oliver, Technische Universität Berlin, Forschungsbericht im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (59), Mai 2019

Statistische Daten:

- Statistisches Landesamt RLP (2019)
Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz. Fünfte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.), 2019
- Statistisches Landesamt RLP (2019)

Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.), 2019

- MDI RLP (2008):
Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz (Hrsg.), Oktober 2008
- BMVI (2017):
Mobilität in Deutschland MiD, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), 2017

Sonstige Quellen:

- Automatische Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen, Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), laufende Fortschreibung
- Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) in Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP), laufende Fortschreibung
- Ergebnisse von Temporären Messungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz
- Statistische Berichte, Bevölkerung der Gemeinden, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Ausgaben verschiedener Jahre

	Maßnahmen	Zeithorizont	Priorität	Kosten	Umsetzungshinweise	Verwandte Maßnahmen
1. Handlungsfeld Netzkonzeption						
1.1 Erschließungsstraße	Bau der Erschließungsstraße	🕒🕒	■ ■ ■	€ € €		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherheitsaudit ▪ Lkw-Leitsystem ▪ Ausweisung von Parkflächen entlang der Erschließungsstraße
	Anbindung an das bestehende Netz (Bahnunterführungen, Knotenpunkte)	🕒🕒	■ ■ ■	€ € €		
	Markierung und Beschilderung	🕒🕒	■ ■ ■	€		
	Umgestaltungsmöglichkeiten paralleler Straßen	🕒🕒🕒	■ ■	€ € €	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsspielräume entstehen in Kombination mit Parkraumkonzept. 	
1.2 Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Lahn	Standort Brückenneubau und Netzanbindungen planen	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des Rheinradwegs: Abruf von Fördergeldern über das Förderprogramm Radnetz Deutschland möglich 	1.3 Radroutennetz in die Ortsteile 1.4 Fußwegenetz 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen Einbindung in das Gesamtkonzept BUGA
	Innergemeindliche Radnetzkonzeption definieren	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Radnetzkonzeption sollte durch eine Bürgerbeteiligung begleitet und mit der Schulwegekonzeption eng abgestimmt werden. 	
	Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen	🕒🕒🕒	■ ■ ■	€ € €		
1.3 Radroutennetz in die Ortsteile	Definition eines Hauptroutennetzes zwischen den Ortsteilen und der Anbindungen an das überörtliche Netz	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Netzkonzeption sollte durch eine Bürgerbeteiligung begleitet und mit der Schulwegekonzeption eng abgestimmt werden. 	1.2 Neue Lahnbrücke 1.3 Fußwegenetz 4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen
	Ausbaubedarf prüfen und Sicherheitsmängel erfassen	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch entlang der Radfernwege besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich Beleuchtung, Markierung und Belag. 	
	Umsetzungskonzept für infrastrukturelle Maßnahmen	🕒🕒🕒	■ ■ ■	€ €	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die radgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten innerorts kann über das Förderprogramm "Stadt und Land" finanziert werden. ▪ Für den Rheinradweg können Fördergelder über das Förderprogramm Radnetz Deutschland abgerufen werden. 	
1.4 Fußwegenetz	Definition von Hauptrouten für den Fußverkehr	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Netzkonzeption sollte durch eine Bürgerbeteiligung begleitet werden. 	1.2 Neue Lahnbrücke 3.1 Verkehrsberuhigung der Ortszentren 3.2 Parkraumkonzept
	Erstellung detaillierter Schulwegepläne	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Schulwegepläne sollten durch Schülerinnen und Schüler begleitet werden. 	
	Maßnahmendefinition Schulwege, Querungsstellen und Belag	🕒🕒🕒	■ ■ ■	€ €		
	Herstellung Barrierefreiheit	🕒🕒🕒	■ ■ ■	€ €		
	Markierung und Beschilderung	🕒🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dauerhaftes Beschilderungskonzept im Rahmen der Beschilderung für die BUGA erstellen 	

	Maßnahmen	Zeithorizont	Priorität	Kosten	Umsetzungshinweise	Verwandte Maßnahmen
2. Handlungsfeld Infrastrukturumbau						
2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten	Überprüfung der Knotenpunkte	🕒	■ ■ ■		<ul style="list-style-type: none"> ► Viele Knotenpunkte werden im Zuge anderer Maßnahmen umgestaltet. Dies ist aber u.U. erst mittel- bis langfristig zu realisieren. Somit ist es sinnvoll, alle jetzt als problematisch aufgefallenen Knotenpunkte zu überprüfen und Optimierungsmöglichkeiten der bestehenden Situation zu realisieren. ► Der Bereich der AS Niederlahnstein der B 42 kann nur mit hohem Aufwand umgebaut werden. Hier muss in Zusammenarbeit mit dem LBM ein Konzept erarbeitet werden. 	1.1 Erschließungsstraße 1.2 Neue Lahnbrücke 1.4 Fußwegenetz 3.1 Verkehrsberuhigung Ortszentren 3.2 Neuordnung von Parkraum Sicherheitsaudit
	Freihalten der Sichtdreiecke (parkende Fahrzeuge)	🕒	■ ■ ■	€		
	Anpassung von Beschilderung und Markierung	🕒	■ ■ ■	€		
	Überplanung von Knotenpunkten im Zuge der weiteren Maßnahmen	🕒🕒	■ ■ ■	€		
	Umbau einzelner Knotenpunkte	🕒🕒	■ ■ ■	€ €		
	Planungsprozess AS Niederlahnstein der B42	🕒🕒	■ ■ ■	€		
2.2 Ausbau Ladeinfrastruktur	Einrichtung von Ladesäulen für E-Pkw	🕒	■ ■	€ €	<ul style="list-style-type: none"> ► Priorität Innenstadtbereiche Ober- und Niederlahnstein ► Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur muss sich für die Betreiber finanziell lohnen ► Um das Kombinieren von Pedelec und ÖPNV zu ermöglichen sind an den Bahnhöfen gesicherte Abstellanlagen mit Ladeanschluss bereitzustellen. 	3.2 Neuordnung von Parkraum
	Einrichtung von Ladesäulen für E-Bikes/Pedelecs	🕒	■ ■	€ €		
2.3 Ausbau ÖV-Anlagen & Herstellung Barrierefreiheit	Neugestaltung und barrierefreier Umbau des Bahnhofs Oberlahnstein	🕒🕒	■ ■ ■	€ € €	<ul style="list-style-type: none"> ► Die Einrichtung von Radabstellanlagen am Bahnhof Oberlahnstein wird durch den Bund über das Projekt „Fahrradparken am Bahnhof“ gefördert (Website: radparken.info). ► Der alleinige Handlungsspielraum der Stadt Lahnstein ist in diesem Themenfeld zwar sehr gering, allerdings bieten die Planungen zur BUGA die einmalige Gelegenheit mit allen wichtigen Akteuren in einen Austausch zu kommen und dort für neue ÖPNV-Angebote zu werben. Die Verstetigung dieser Angebote muss von vornherein durch die Stadt mitgedacht werden. 	3.2 Neuordnung von Parkraum 3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen
	Einrichtung Wassertaxi	🕒🕒	■ ■	€ €		
	Prüfen Potenzial Haltepunkt Friedland	🕒🕒	■	€		
	Sukzessive Verbesserung des Erscheinungsbilds und der Ausstattung der Bushaltestellen		■ ■ ■	€ €		
	Digitalisierung des Informationsangebots am Bahnhof Niederlahnstein	🕒🕒	■ ■	€		
	Als Daueraufgabe: Hinwirken auf eine Vereinfachung des Tarifsystems des VRM	🕒	■ ■	€		

	Maßnahmen	Zeithorizont	Priorität	Kosten	Umsetzungshinweise	Verwandte Maßnahmen
3. Handlungsfeld Verkehrslenkung						
3.1 Verkehrsberuhigung der Ortszentren	Definition Hauptstrecken, Beschilderung mit VZ 274-30 – zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h):	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> Die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist verbunden mit der Regelung "rechts vor links". In Tempo-30-Zonen müssen Parkmöglichkeiten explizit ausgewiesen werden, ansonsten ist das Parken verboten. 	1.2 Erschließungsstraße 1.2 Neue Lahnbrücke 1.4 Fußwegenetz 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten 3.2 Neuordnung von Parkraum
	Sukzessive Ausweisung von Tempo-30-Zonen	🕒	■ ■ ■	€		
	Einrichtung einer Fußgängerzone in der Hochstraße	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> Der Verkehr kann über die Kirchstraße und Bürgermeister-Müller-Straße geleitet werden. 	
	Sperrung Brückenstraße und Emser-Straße für den Schwerverkehr	🕒🕒	■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> Der Schwerverkehr kann über die B42 und die Erschließungsstraße geführt werden. Linienverkehr muss weiter die Brückenstraße nutzen. 	
	Sperrung Anschluss Emser Straße an B262 für den für den Gesamtverkehr	🕒🕒	■ ■	€		
	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	🕒	■ ■ ■	€		
	Einrichtung von Querungshilfen	🕒🕒	■ ■	€		
3.2 Neuordnung von Parkraum	Erfassung des Parkraumbedarfs	🕒	■ ■ ■	€	<ul style="list-style-type: none"> Die Neuordnung des Parkraumes ist vor allem in Oberlahnstein eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung weiterer Maßnahmen. 	2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur 2.3 Attraktivierung des ÖPNV / Umbau Bahnhof Oberlahnstein Parkkonzept BUGA
	Konzepterstellung für Parkraumnutzung /-bewirtschaftung	🕒	■ ■ ■	€		
	Statisches Parkleitsystem	🕒	■ ■ ■	€		
	Umwidmung und Neuausweisung von Parkplätzen / Parkhäusern	🕒🕒	■ ■ ■	€ €	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Anlage von Parkplätzen sind Lademöglichkeiten für E-Autos und E-Bikes zu integrieren. 	
	P+R-Konzept	🕒	■ ■ ■	€		
	Ausbaukonzept Radabstellanlagen	🕒	■ ■ ■	€		
3.3 Ergänzung des ÖPNV um alternative Mobilitätsformen	Einführung eines Sharing-Systems mit Kleinfahrzeugen (Leihfahrräder / Scooter)	🕒🕒	■	€ €	<ul style="list-style-type: none"> Hier wäre eine Einführung zur BUGA in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden von Vorteil. 	2.2 Ausbau der Ladeinfrastruktur 2.3 Ausbau und Aufwertung des ÖPNV
	Informations- und Testangebote Lastenräder / elektrifizierte Kleinfahrzeuge	🕒	■	€ €		
	Einführung eines Car-Sharing-Angebots	🕒🕒	■	€ €		

	Maßnahmen	Zeithorizont	Priorität	Kosten	Umsetzungshinweise	Verwandte Maßnahmen
Handlungsfeld Kommunikation und Integration neuer Mobilitätsformen						
4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen	Einrichtung lokales Pendlerportal			€		4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen
	Einrichtung Mobilitätsinformationen auf Website			€		
	Stärkere Kommunikation zu Mobilitätsthemen auf Social Media			€		
	Ergänzung touristische Informationen um Radrouten und Anreise ohne Auto			€		
4.2 Begleitkommunikation zu Umgestaltungsmaßnahmen	Presse- und Medienarbeit			€		4.1 Kommunikation zu alternativen Mobilitätsformen
	Informationsveranstaltungen			€		

Zeithorizont:

- Kurzfristig: Umsetzung direkt möglich, mit geringem Planungsvorlauf
- Mittelfristig: Umsetzung sollte bis zur BUGA 2029 abgeschlossen sein
- Langfristig: Über den Zeitraum der BUGA hinaus

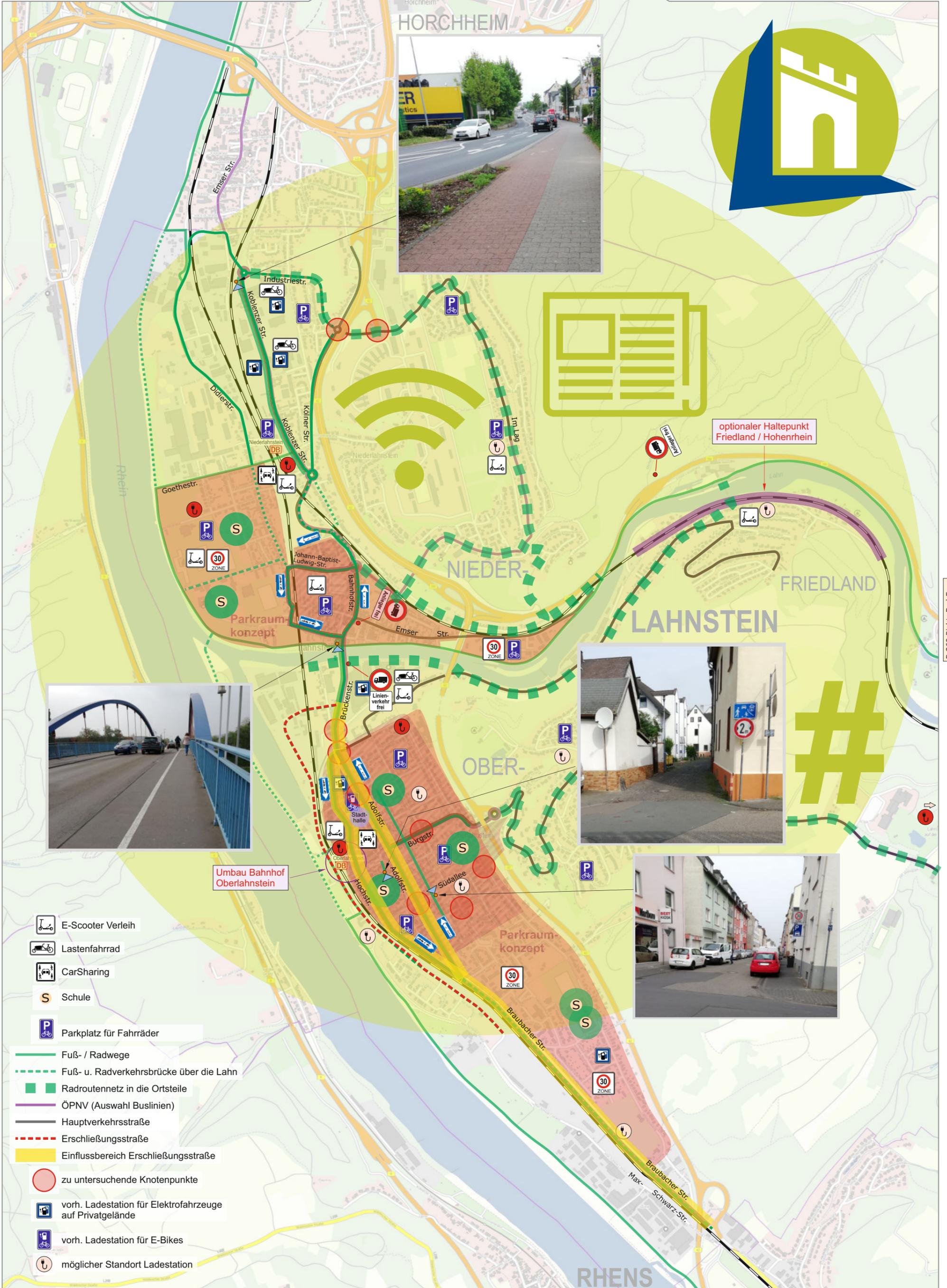


Priorität

- gering
- mittel
- hoch

Kosten

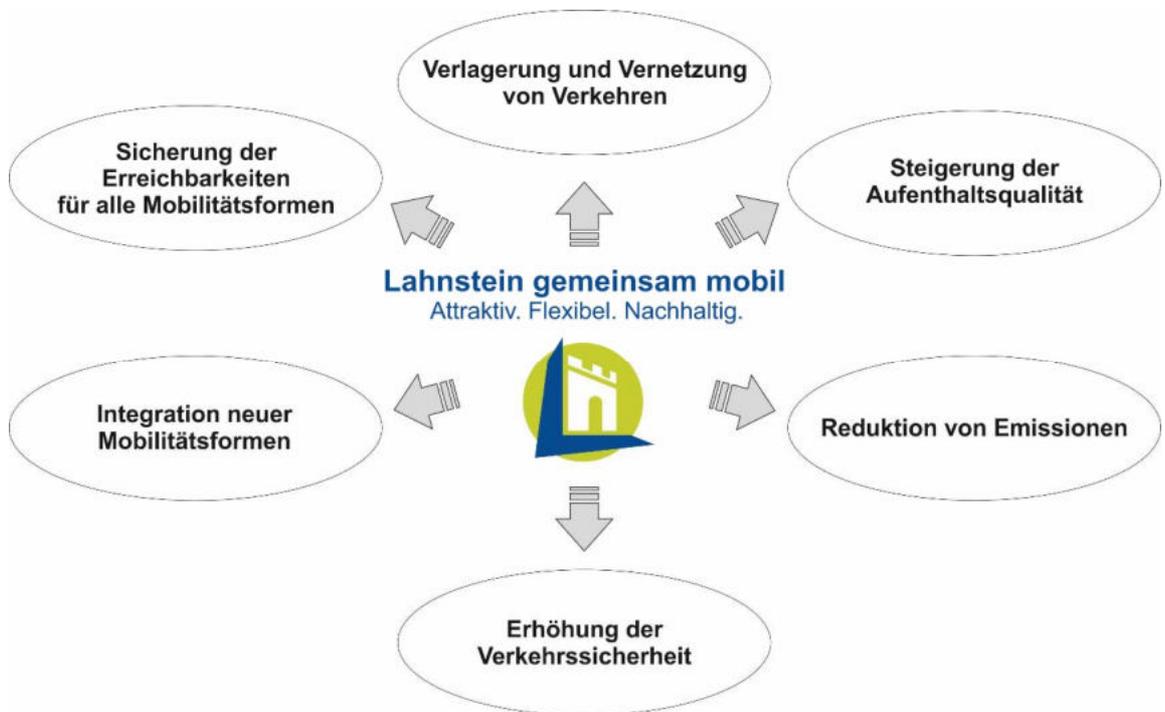
- gering €
- mittel € €
- hoch € € €



- E-Scooter Verleih
- Lastenfahrrad
- CarSharing
- Schule
- Parkplatz für Fahrräder
- Fuß- / Radwege
- Fuß- u. Radverkehrsbrücke über die Lahn
- Radroutennetz in die Ortsteile
- ÖPNV (Auswahl Buslinien)
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Einflussbereich Erschließungsstraße
- zu untersuchende Knotenpunkte
- vorh. Ladestation für Elektrofahrzeuge auf Privatgelände
- vorh. Ladestation für E-Bikes
- möglicher Standort Ladestation

ANHANG

Mobilitätsentwicklungskonzept für die Stadt Lahnstein



**ANHANG:
PLANFALLUNTERSUCHUNGEN**

ANHANG: PLANFALLUNTERSUCHUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

ANHANG: PLANFALLUNTERSUCHUNGEN	1
1. Planfall P0	1
2. Planfall P0-Plus	4
3. Planfall P1 - Erschließungsstraße	6
4. Planfall P1-Plus	11

ANHANG: PLANFALLUNTERSUCHUNGEN

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Entwicklung der Mobilität in Lahnstein ist das zukünftig zur Verfügung stehende Infrastruktur, welche einerseits eine gute Erreichbarkeit sichern soll und gleichzeitig eine gute Aufenthaltsqualität bieten soll.

Im Rahmen der Analyse wurde ein Verkehrsmodell erstellt, welches die Verkehrssituation (Verkehrsnetz und Belastungen) in Lahnstein zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (Analyse-Nullfall – A0-Fall) nachbildet (vgl. Bericht Kapitel B).

Das Verkehrsmodell bietet die Möglichkeit, die verkehrlichen Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen zu betrachten. Diese Betrachtung erfolgt für die zukünftig zu erwartenden Verkehre.

1. Planfall P0**Abb. C1**

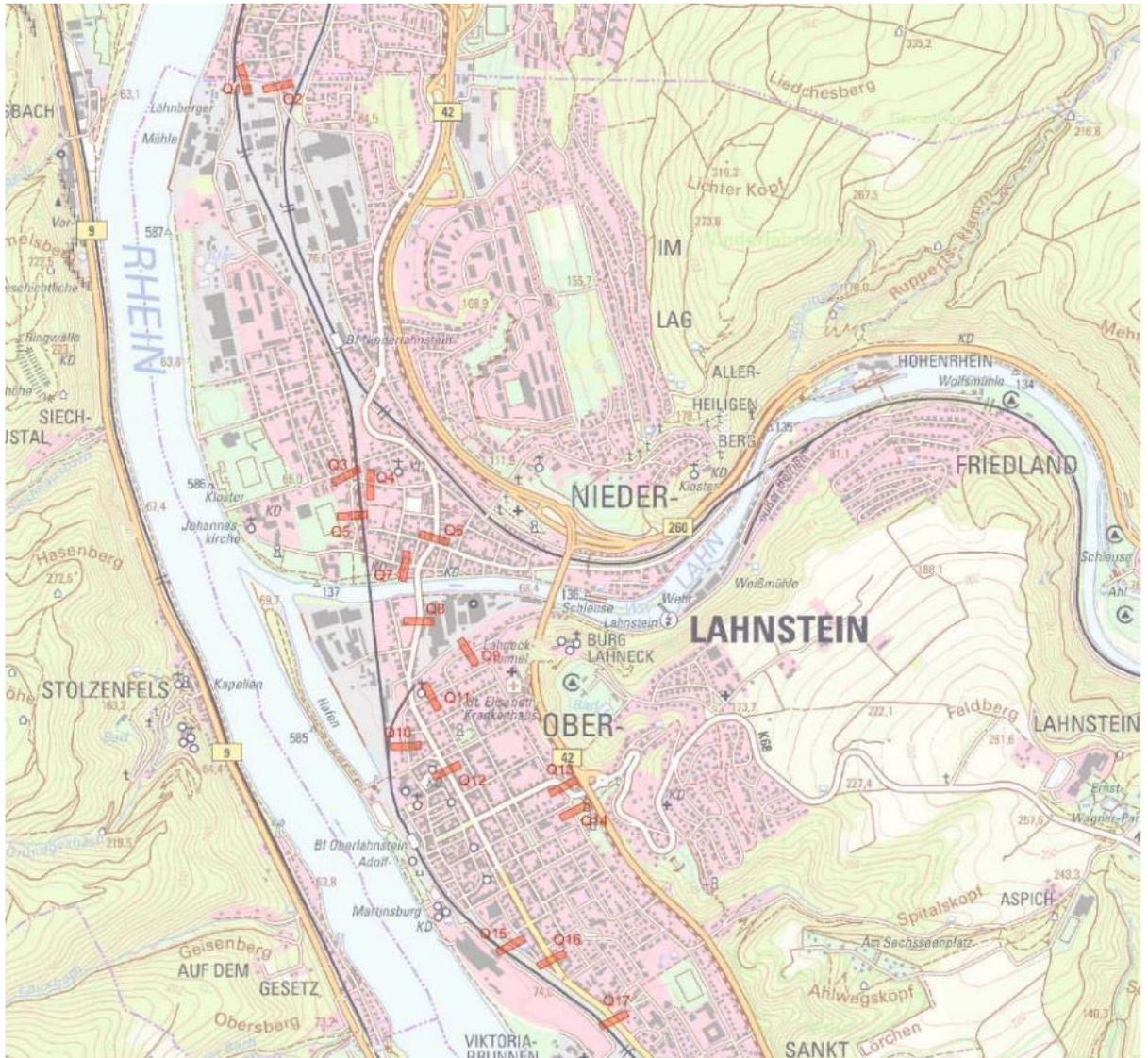
Im Prognose-Nullfall (P0-Fall) wird eine prognostizierte Verkehrsmatrix auf das heutige Straßennetz (des Untersuchungsraumes) umgelegt. In der prognostizierten Verkehrsmatrix sind die lokalen Sonderentwicklungen ohne das Hafengebiet gemäß den vorangegangenen Beschreibungen eingerechnet (vgl. Bericht Abschnitt C). Für jede strukturelle Entwicklung ist eine eigene Matrix nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt angelegt. Dadurch können bei späteren Untersuchungen einzelne Vorhaben und deren Auswirkungen getrennt voneinander untersucht oder bei Änderungen neu bestimmt werden.

Abb. E1-E7

In den Abbildungen E1 bis E6 sind die Ergebnisse des P0-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in der Abbildung E7 die Differenzen zwischen P0- und A0-Fall dargestellt.

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

Bild E35: Darstellung der maßgebenden Querschnitte im Straßennetz



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

Tab. E14 Verkehrsbelastungen P0-Fall

Quer- schnitt	Straße	A0-Fall	P0-Fall	Differenz [%]
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Gesamtverkehr [Kfz/d]	
Q1	Didierstraße	4.650	5.350	+15,1
Q2	Koblenzer Straße	6.200	6.900	+11,3
Q3	Markstraße	4.600	5.450	+18,5
Q4	Johann-Baptist-Ludwig Str.	9.900	11.150	+12,6
Q5	Im Nauling	8.300	9.150	+10,2
Q6	Kölner Straße	9.750	10.550	+8,2
Q7	Johannesstraße	8.400	9.250	+10,1
Q8	Brückenstraße	15.950	17.400	+9,1
Q9	Wilhelmstraße	3.100	3.250	+4,8
Q10	Westallee	5.150	5.750	+11,7
Q11	Nordallee	4.650	4.900	+5,4
Q12	Adolfstraße	8.150	8.900	+9,2
Q13	Ostallee	10.250	10.400	+1,5
Q14	Sebastianusstraße	7.600	8.450	+11,1
Q15	Braubacher Straße	4.050	4.150	+2,5
Q16	Adolfstraße	4.900	5.050	+3,1
Q17	Braubacher Straße	7.400	7.500	+1,4
Q18	Am Rheinquartier	1.130	3.000	+265

Im Zuge der Didierstraße und Markstraße werden Belastungen von rd. 5.400 Kfz/d ausgewiesen. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem A0-Fall je nach Streckenabschnitt von rd. 15,1 bis 18,5%. Beim Einbahnstraßenring Johan-Baptist-Ludwig-Straße / Im Nauling / Johannesstraße / Kölner Straße (Q4 - Q7) betragen die Querschnittsbelastungen rd. 9.150 bis 11.150 Kfz/d. Hier werden Verkehrszuwächse von rd. 8,2 bis 12,6% berechnet. Diese Belastungszunahmen sind insbesondere auf die Strukturentwicklungen im Norden von Lahnstein zurückzuführen.

Am Querschnitt Q8 der Brückenstraße sind Belastungen von rd. 17.400 Kfz/d festzustellen (Belastungszunahme von rd. 9,1%).

Für die gegenläufigen Einbahnstraßen Westallee (Q10) und Adolfstraße (Q12) wird im nördlichen Bereich eine Belastungszunahme von rd. 9,2 bis 11,7% prognostiziert. Die Querschnittsbelastung beträgt hier rd. 5.750 Kfz/d bzw. 8.900 Kfz/d. Die südlich gelegenen Querschnitte (Q15, Q16) weisen geringere Belastungen von rd. 4.150 bis 5.050 Kfz/d aus (Belastungszuwächse von rd. 2,5 bis 3,1%).

Die Sebastianusstraße (Q14) erfährt eine Belastung von rd. 8.450 Kfz/d. Dies entspricht verkehrlichen Zuwächsen von rd. 11,1%. Im Zuge der Straße Am Rheinquartier (Q18) sind Querschnittsbelastungen von rd. 3.000 Kfz/d festzustellen. Gegenüber dem A0-Fall ist eine Zunahme von rd. 1.870 Kfz/d ausgewiesen (Belastungszunahme von rd. 265%). Diese sind auf die Entwicklungen im Rheinquartier zurückzuführen.

2. Planfall P0-Plus

Im Planfall P0-Plus wird ebenfalls eine prognostizierte Verkehrsmatrix auf das heutige Straßennetz (des Untersuchungsraumes) umgelegt. In der prognostizierten Verkehrsmatrix wird neben den im P0-Fall berücksichtigten lokalen Sonderentwicklungen **zusätzlich das Hafengebiet** mit eingerechnet. Auch für das Hafengebiet ist eine eigene Matrix nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt angelegt.

Abb. E8-E14

In den Abbildungen E8 bis E13 sind die Ergebnisse des P0-Plus-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in der Abbildung E14 die Differenzen zwischen P0-Plus- und A0-Fall dargestellt.

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

Tab. B 1 Verkehrsbelastungen P0-Plus-Fall

Quer-schnitt	Straße	A0-Fall	P0-Plus-Fall	Differenz [%]
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Gesamtverkehr [Kfz/d]	
Q1	Didierstraße	4.650	5.300	+14,0
Q2	Koblenzer Straße	6.200	6.900	+11,3
Q3	Markstraße	4.600	5.450	+18,5
Q4	Johann-Baptist-Ludwig Str.	9.900	11.250	+13,6
Q5	Im Nauling	8.300	9.250	+11,4
Q6	Kölner Straße	9.750	10.650	+9,2
Q7	Johannesstraße	8.400	9.350	+11,3
Q8	Brückenstraße	15.950	17.600	+10,3
Q9	Wilhelmstraße	3.100	3.250	+4,8
Q10	Westallee	5.150	5.750	+11,7
Q11	Nordallee	4.650	4.950	+6,5
Q12	Adolfstraße	8.150	8.850	+8,6
Q13	Ostallee	10.250	10.400	+1,5
Q14	Sebastianusstraße	7.600	8.450	+11,2
Q15	Braubacher Straße	4.050	4.150	+2,5
Q16	Adolfstraße	4.900	5.000	+2,0
Q17	Braubacher Straße	7.400	7.500	+1,4
Q18	Am Rheinquartier	1.130	3.000	+265

Für den P0-Plus-Fall ergibt sich eine ähnliche Belastungsverteilung wie im P0-Fall. Lediglich im direkten Umfeld des Hafens (Hafenstraße, Brückenstraße) haben die Entwicklungen dieses Gebietes verkehrliche Auswirkungen und führen zu geringen Verkehrszunahmen von 100 bis 200 Kfz/d.

3. Planfall P1 - Erschließungsstraße

Abb. E15

Im Planfall P1 ist das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen aus dem P0-Fall berücksichtigt. Zudem wird das Straßennetz um die geplante Erschließungsstraße ergänzt. Die geplante Straße schließt an die Frankensstraße an und verläuft parallel zur Bahntrasse bis zum Rheinquartier. Dort ist sie an die Max-Schwarz-Straße angebunden. Die Netzmaßnahme ist in der Abbildung E15 dargestellt.

Abb. E16-E22

In den Abbildungen E16 bis E21 sind die Ergebnisse des P1-Falls getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in der Abbildung E22 die Differenzen zwischen P1- und P0-Fall dargestellt.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P1-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen und stellt diese dem P0-Fall gegenüber.

Bild E36: Darstellung der maßgebenden Querschnitte im Straßennetz – P1-Fall



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

Tab. E15 Verkehrsbelastungen P1-Fall

Quer-schnitt	Straße	P0-Fall	P1-Fall	Differenz [%]
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Gesamtverkehr [Kfz/d]	
Q1	Brückenstraße	17.400	17.850	+2,6
Q2	Hafenstraße	1.050	4.700	+447
Q3	Brückenstraße	15.000	12.950	-13,7
Q4	Westallee	5.750	4.450	-22,6
Q5	Erschließungsstraße	-	3.800	-
Q6	Adolfstraße	8.900	7.150	-19,7
Q7	Ostallee	10.400	10.350	+/-0
Q8	Braubacher Straße	4.150	3.250	-21,7
Q9	Adolfstraße	5.050	3.600	-28,7
Q10	Am Rheinquartier	2.500	5.250	+210
Q11	Braubacher Straße	7.500	5.150	-31,3

Für Niederlahnstein sind keine größeren Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

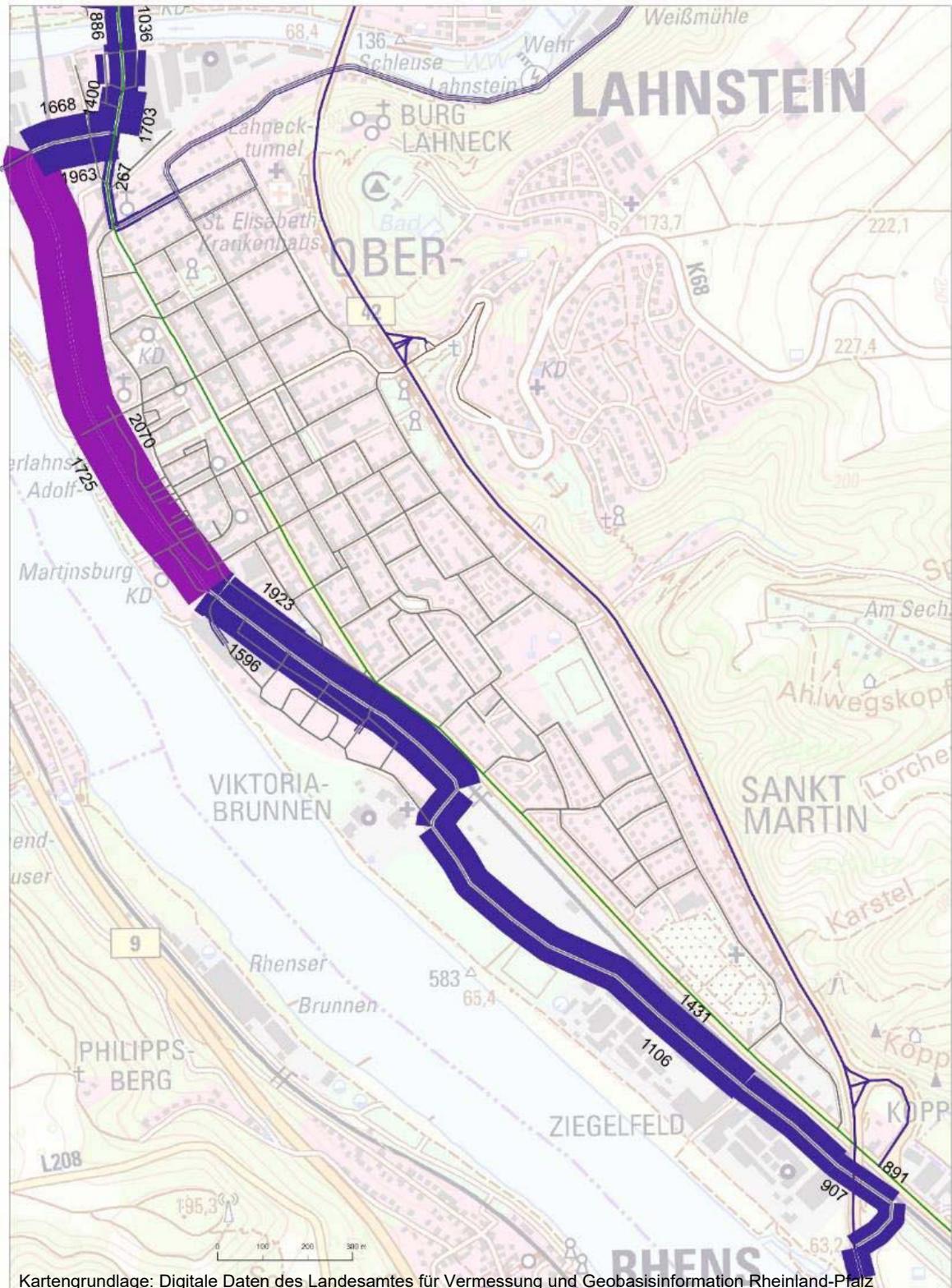
Im Zuge der Hafenstraße (Q2) und Am Rheinquartier (Q10) sind Querschnittsbelastungen von rd. 4.700 bis 5.250 Kfz/d ausgewiesen. Gegenüber dem P0-Fall sind hier Verkehrszunahmen von 200 bis 450% festzustellen.

Die Erschließungsstraße führt zu Entlastungen im Innenstadtbereich. Auf der Einbahnstraße Adolfstraße (Q6, Q9) sind Belastungen von rd. 3.600 bis 7.100 Kfz/d festzustellen. Hier sind Verkehrsabnahmen von rd. 20 bis 29% vorzufinden. Die gegenläufige Einbahnstraße Westallee / Braubacher Straße (Q4, Q8) weist Belastungen von rd. 3.250 – 4.450 Kfz/d aus (Belastungsabnahmen rd. 22 – 23%). Die Querschnittsbelastung der Braubacher Straße im südlichen Bereich von Lahnstein (Q11) beträgt rd. 5.150 Kfz/d. Es berechnet sich eine Abnahme von rd. 31,3%.

Für die Erschließungsstraße wird eine Querschnittsbelastung von rd. 3.800 Kfz/d prognostiziert.

Die folgende Abbildung zeigt alle Wege im P1-Fall auf, deren Verlauf über die Erschließungsstraße führt.

Bild E37: Nutzung der Erschließungsstraße – P1-Fall



Aus der Abbildung ist zu erkennen, dass rd. 48% (1.800 Kfz/d) die Erschließungsstraße als Verbindung zwischen B42 und Brückenstraße bzw. Hafengebiet nutzen. Vom Rheinquartier verlaufen rd. 1.220 Kfz/d (32%) über die Erschließungsstraße. Das Gewerbegebiet der Max-Schwarz-Straße generiert ein Aufkommen von rd. 740 Kfz/d (20%) auf der Erschließungsstraße.

4. Planfall P1-Plus

Im Planfall P1-Plus wird das Straßennetz ebenfalls um die geplanten **Erschließungsstraße** ergänzt. Als Berechnungsgrundlage dient der P0plus-Fall mit **Berücksichtigung des Hafengebietes**.

Abb. E23-E29

In den Abbildungen E23 bis E28 sind die Ergebnisse des P1plus-Falles getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Darüber hinaus sind in der Abbildung E29 die Differenzen zwischen P1-Plus- und P0-Plus-Fall dargestellt.

Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P1-Plus-Fall für maßgebende Querschnitte zusammen und stellt diese dem P0-Plus-Fall gegenüber.

Tab. E16 Verkehrsbelastungen P1plus-Fall

Quer-schnitt	Straße	P0plus-Fall	P1plus-Fall	Differenz [%]
		Gesamtverkehr [Kfz/d]	Gesamtverkehr [Kfz/d]	
Q1	Brückenstraße	17.600	18.050	+2,6
Q2	Hafenstraße	1.250	4.850	+388
Q3	Brückenstraße	14.950	12.900	-13,7
Q4	Westallee	5.750	4.400	-23,5
Q5	Erschließungsstraße	-	3.800	-
Q6	Adolfstraße	8.850	7.100	-19,8
Q7	Ostallee	10.400	10.400	+/-0
Q8	Braubacher Straße	4.150	3.250	-21,7
Q9	Adolfstraße	5.000	3.600	-28,0
Q10	Am Rheinquartier	2.500	5.250	+210
Q11	Braubacher Straße	7.500	5.150	-31,3

In Niederlahnstein sind nur geringfügige Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

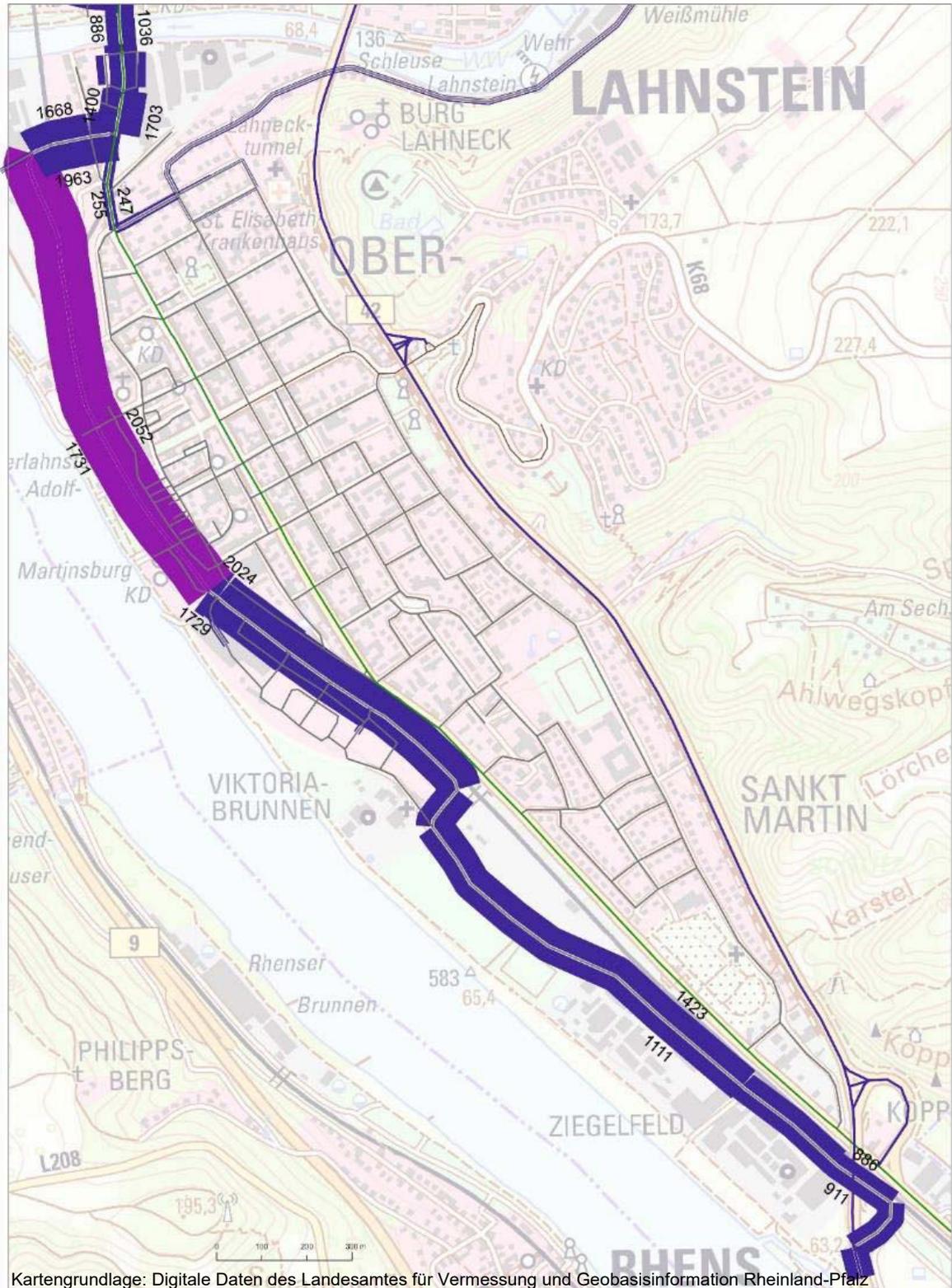
Im Zuge der Hafenstraße (Q2) und Am Rheinquartier (Q10) werden Querschnittsbelastungen von rd. 4.850 bis 5.250 Kfz/d prognostiziert. Gegenüber dem P0-Plus-Fall ergeben sich Belastungszunahmen von ca. 200 – 390%.

Die größten Verkehrsabnahmen durch die Erschließungsstraße sind im Einbahnstraßenring auf der Adolfstraße (Q6, Q9), Westallee (Q4) und Braubacher Straße (Q8) festzustellen. Hier sind Verkehrsabnahmen von rd. 900 bis 1.750 Kfz/d berechnet. Dies entspricht einer Entlastung von rd. 20 bis 28%. Die Braubacher Straße im südlichen Bereich von Lahnstein (Q11) erfährt eine Belastung von rd. 5.150 Kfz/d. Es berechnet sich eine Abnahme von rd. 31,3%.

Für die Erschließungsstraße ist eine Querschnittsbelastung von rd. 3.800 Kfz/d ausgewiesen.

Die folgende Abbildung zeigt alle Wege im P1plus-Fall auf, deren Verlauf über die Erschließungsstraße führt.

Bild E38: Nutzung der Erschließungsstraße – P1-Plus-Fall



Die Abbildung zeigt auf, dass rd. 47,5% (1.800 Kfz/d) die Erschließungsstraße als Verbindung zwischen B42 und Brückenstraße bzw. Hafengebiet nutzen. Vom Rheinquartier verlaufen rd. 1.220 Kfz/d (32%) übe die Erschließungsstraße. Rd. 19% (740 Kfz/d) der Belastung der Erschließungsstraße ist auf das Gewerbegebiet der Max-Schwarz-Straße zurückzuführen.

In den Ergebnissen zeigt sich, dass die Erschließungsstraße einen Teil des vorhandenen Verkehrs aufnehmen kann und damit durchaus eine Entlastung für das bestehende Netz in Oberlahnstein bewirkt. Allerdings bleiben weiterhin Quell- und Zielverkehre, für die die Nutzung der Erschließungsstraße nicht möglich ist bzw. mit einem erheblichen Umweg verbunden ist und keine Vorteile bringt. Wenn weiterhin eine gute Erreichbarkeit gewährleistet werden soll, sind die Möglichkeiten einer Umgestaltung des Netzes (z.B. Ausweitung der Fußgängerzone) begrenzt.

ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A **VORBEMERKUNG**

Abb. A1: Lage im Straßennetz

B **ANALYSE**

Abb. B1: Übersicht Verkehrserhebungen 2015 bis 2019

Abb. B2: Wochenganglinien Gerätezählung Rheinquartier

Abb. B3: Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 6.00 - 19.00 Uhr, März 2019

Abb. B4: Knotenstrombelastungen Schwerverkehr 6.00 - 19.00 Uhr, März 2019

Abb. B5: Knotenstrombelastungen Radverkehr 6.00 - 19.00 Uhr, März 2019

Abb. B6: Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 24h, März 2019

Abb. B7: Knotenstrombelastungen Schwerverkehr 24h, März 2019

Abb. B8: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Gesamtverkehr
– Untersuchungsgebiet –

Abb. B9: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Schwerverkehr
– Untersuchungsgebiet –

Abb. B10: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Gesamtverkehr
– Niederlahmstein –

Abb. B11: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Gesamtverkehr – Oberlahmstein –

Abb. B12: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Schwerverkehr
– Niederlahmstein –

Abb. B13: Analyse-Null-Fall, Belastungen 2019 Schwerverkehr – Oberlahmstein –

C **GEPLANTE MASSNAHMEN – VERKEHRSPROGNOSE**

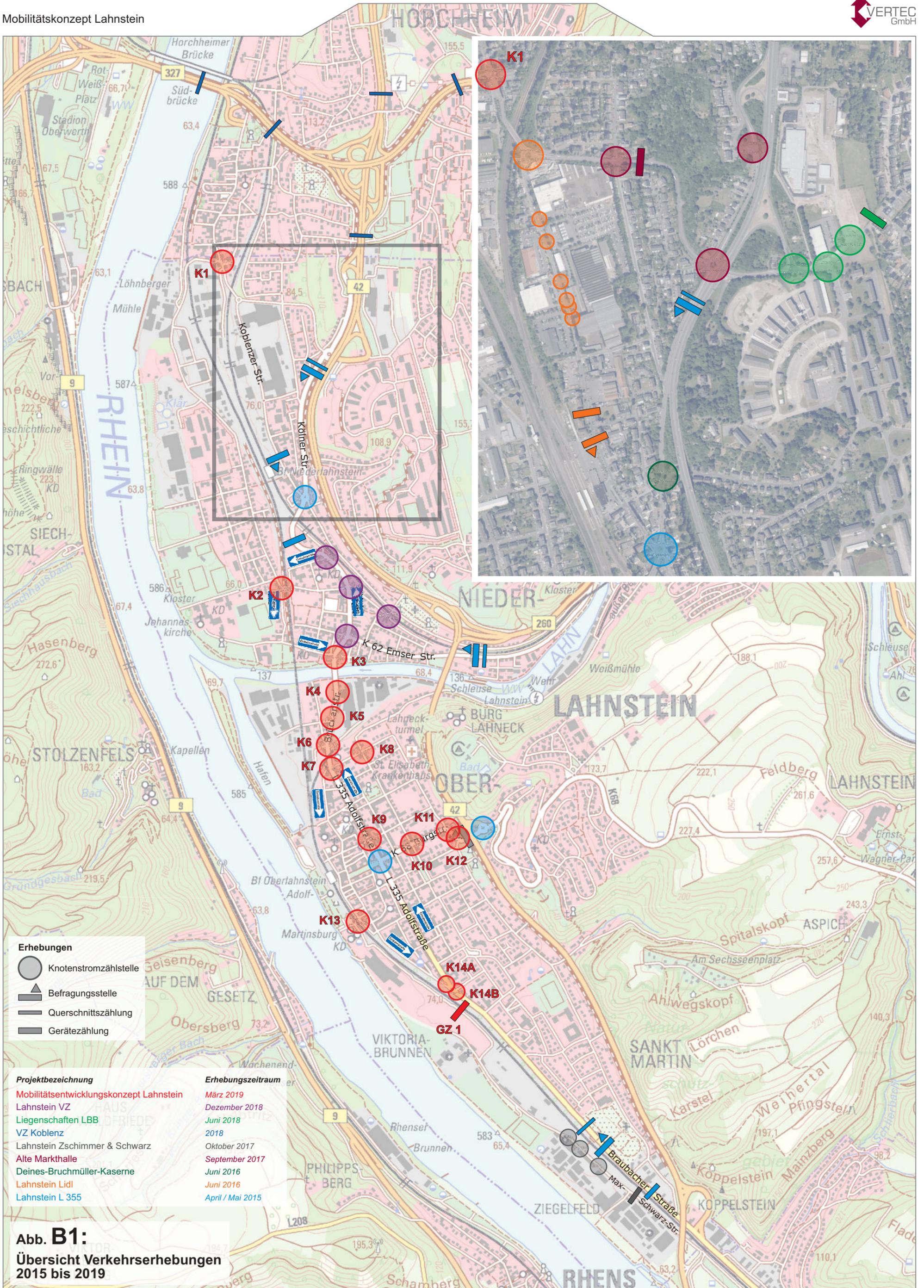
Abb. C1: Prognosestrukturflächen

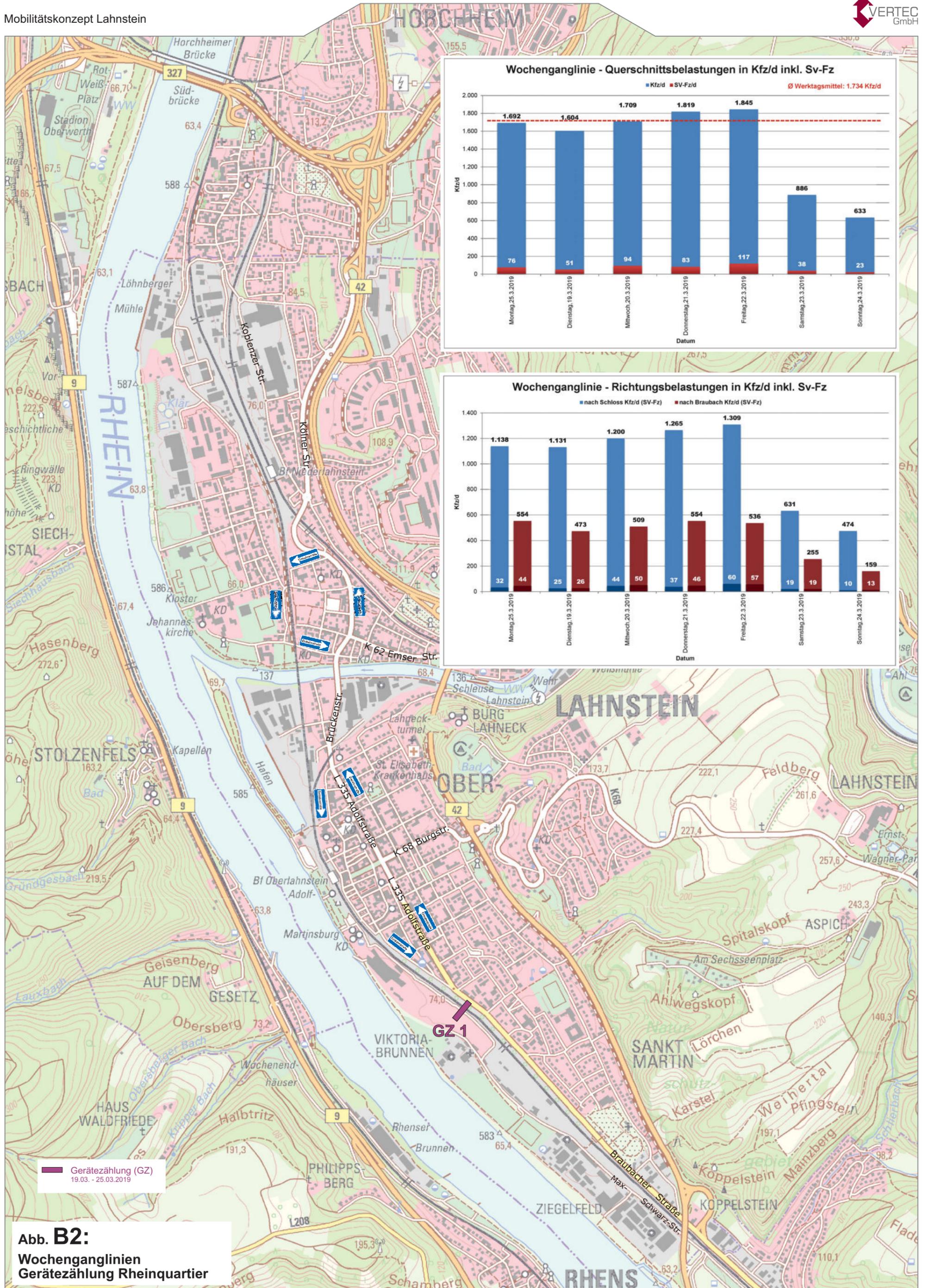
E HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

- Abb. E1: P0-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E2: P0-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E3: P0-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E4: P0-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E5: P0-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E6: P0-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E7: P0-Fall, Differenz zu AN-0, Prognose – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E8: P0-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E9: P0-Plus-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E10: P0-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E11: P0-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E12: P0-Plus--Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E13: P0-Plus-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E14: P0-Plus-Fall, Differenz zu AN-0, Prognose – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E15: P1-Fall: Maßnahmen
- Abb. E16: P1-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E17: P1-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E18: P1-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E19: P1-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E20: P1-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Niederlahnstein –
- Abb. E21: P1-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Oberlahnstein –

- Abb. E22: P1-Fall, Differenz zu P0, Prognose – Untersuchungsgebiet –
- Abb. E23: P1-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr
– Untersuchungsgebiet –
- Abb. E24: P1-Plus-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr
– Untersuchungsgebiet –
- Abb. E25: P1-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr
– Niederlahnstein –
- Abb. E26: P1-Plus-Fall, Belastungen Prognose Gesamtverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E27: P1-Plus--Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr
– Niederlahnstein –
- Abb. E28: P1-Plus-Fall, Belastungen Prognose Schwerverkehr – Oberlahnstein –
- Abb. E29: P1-Plus-Fall, Differenz zu P0-Plus, Prognose – Untersuchungsgebiet –

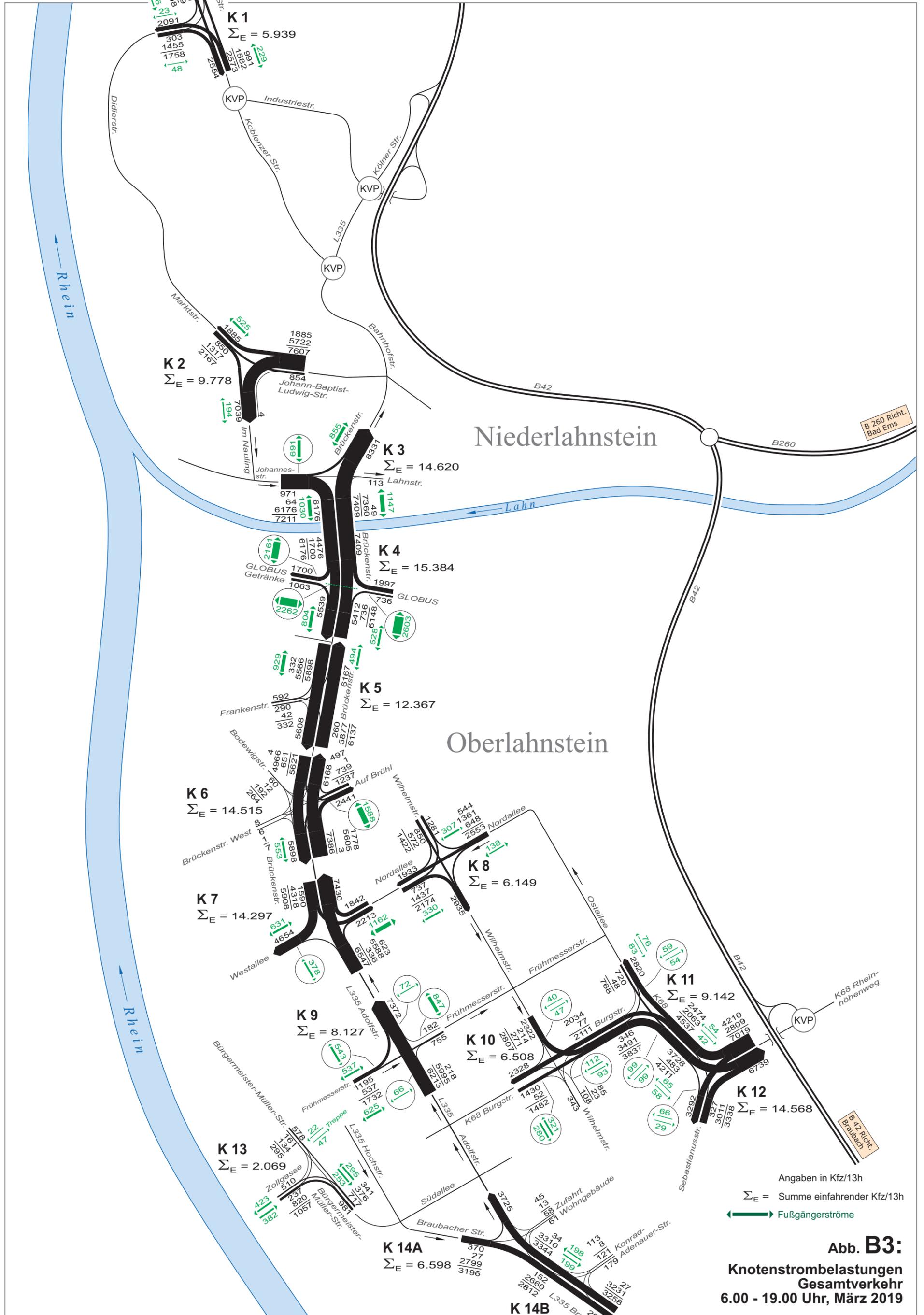


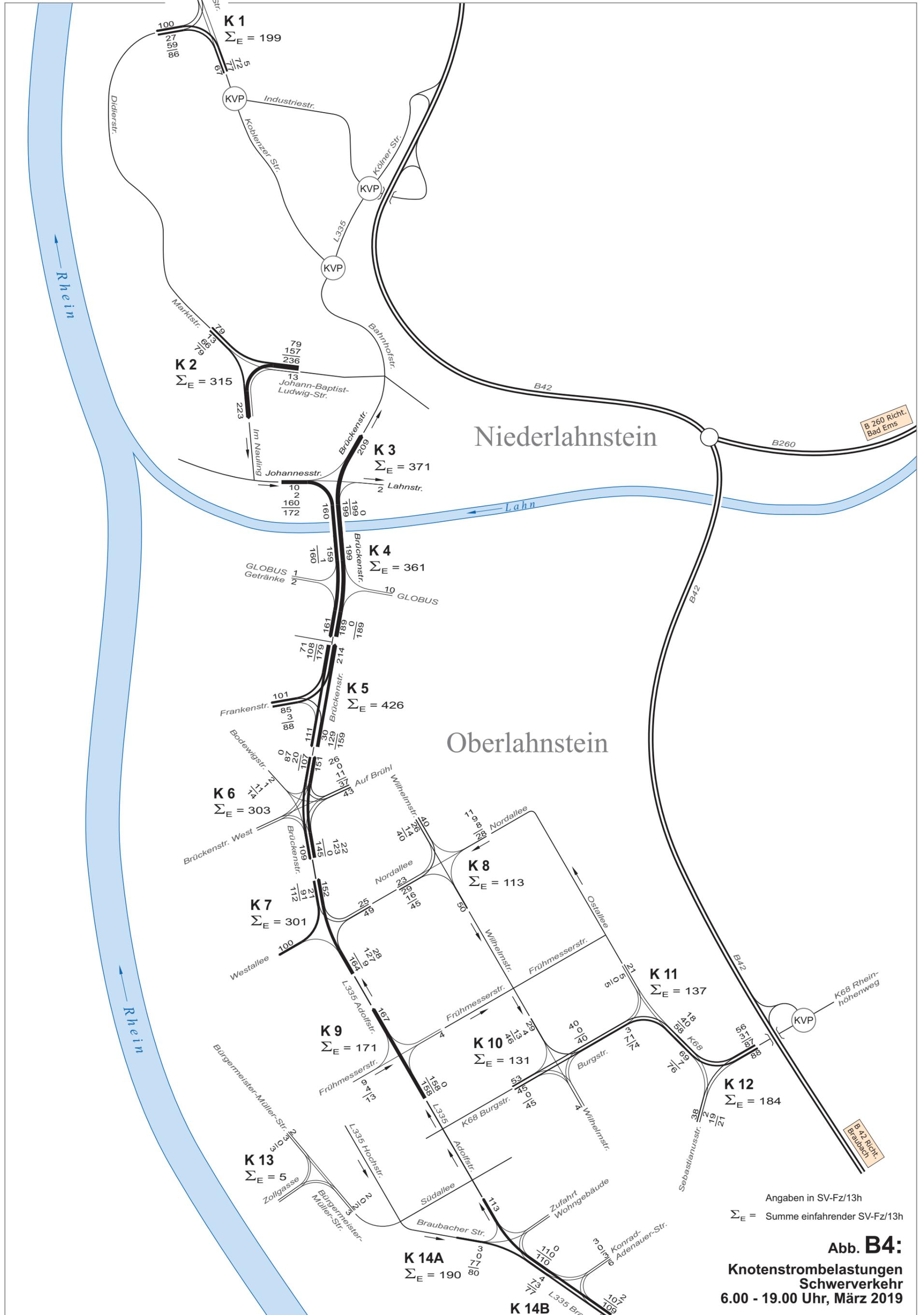


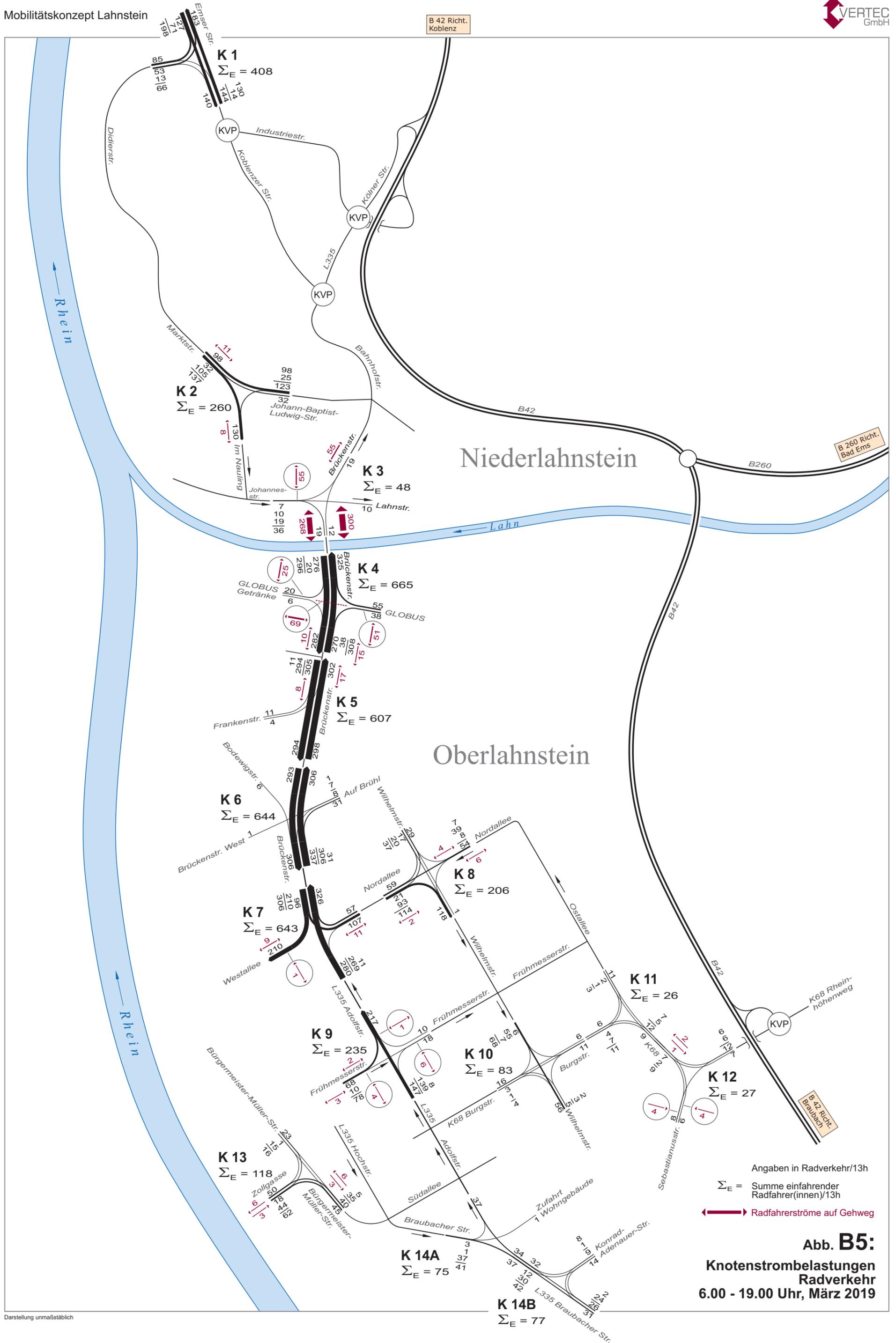


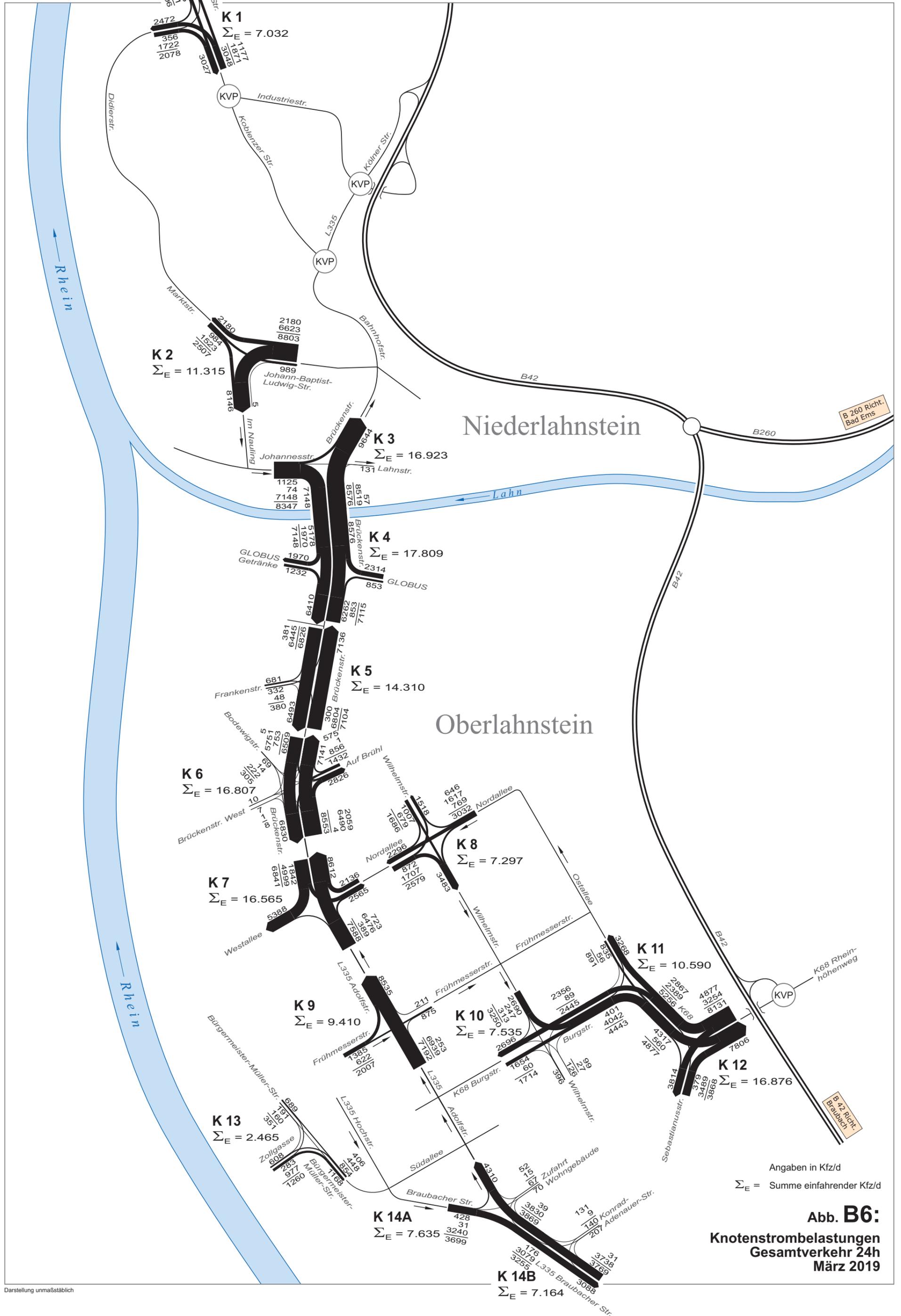
Gerätezählung (GZ)
19.03. - 25.03.2019

Abb. B2:
Wochenganglinien
Gerätezählung Rheinquartier









Angaben in Kfz/d
 $\Sigma E =$ Summe einfahrender Kfz/d

Abb. B6:
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr 24h
März 2019

Darstellung unmaßstäblich

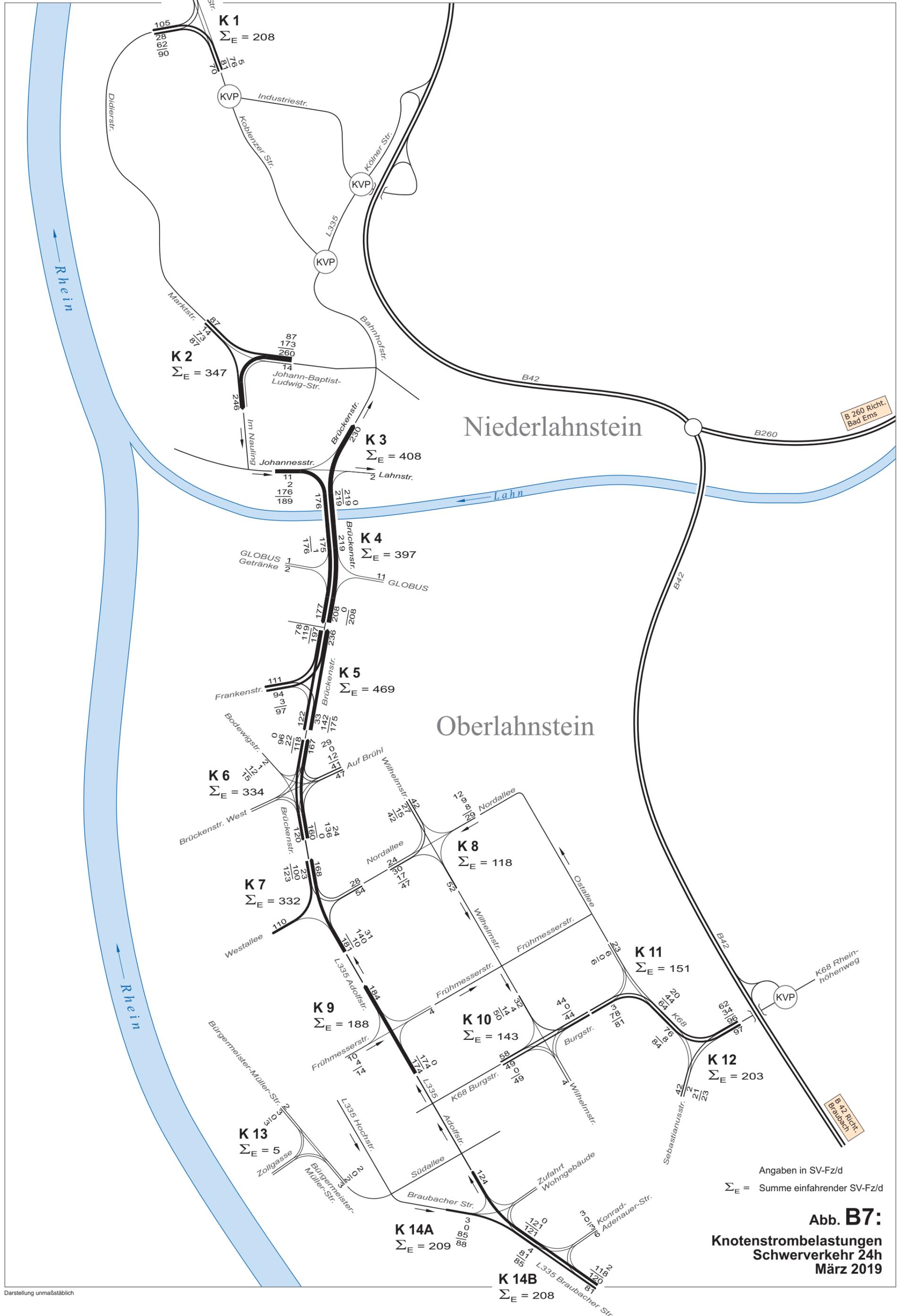
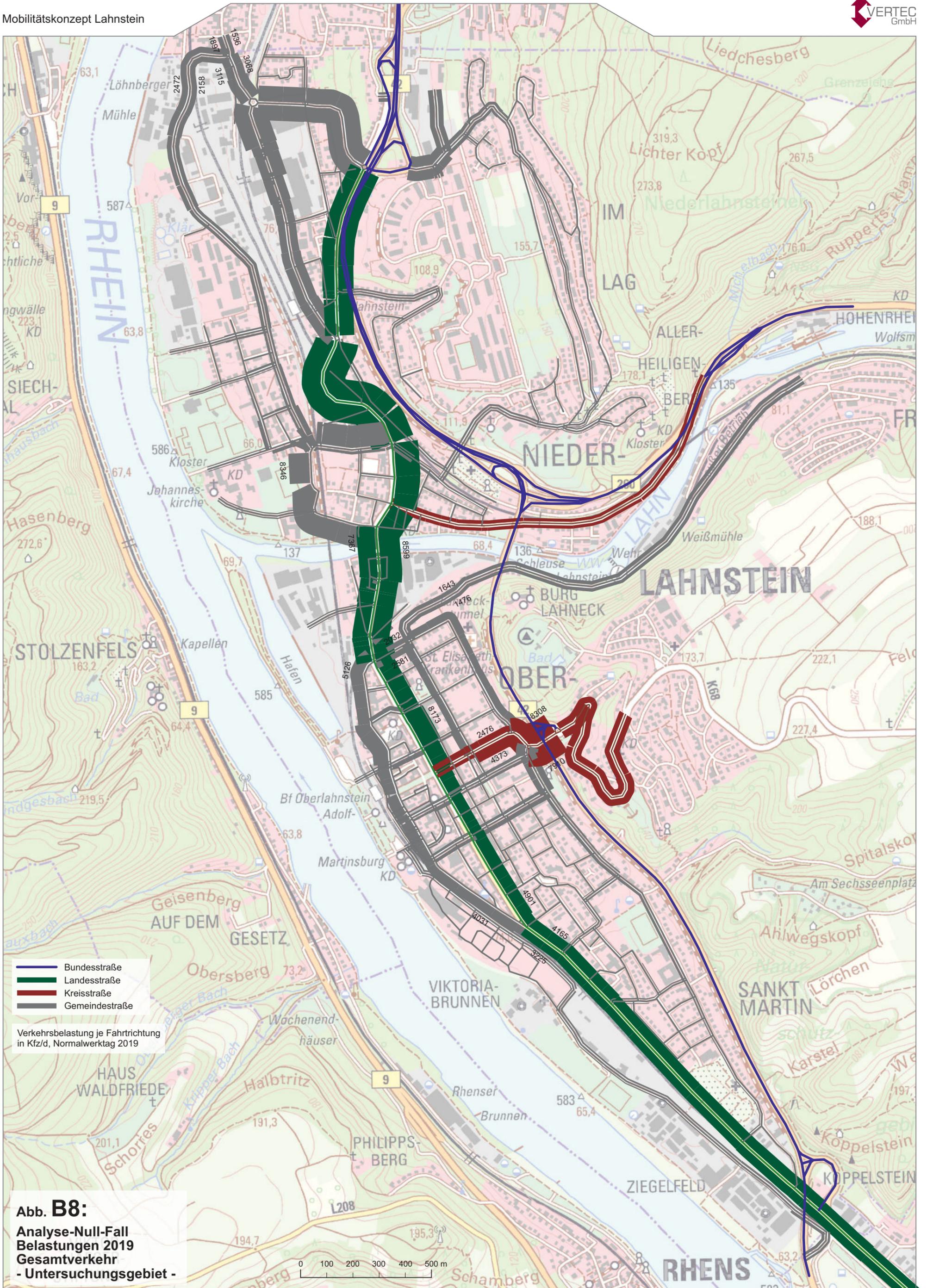
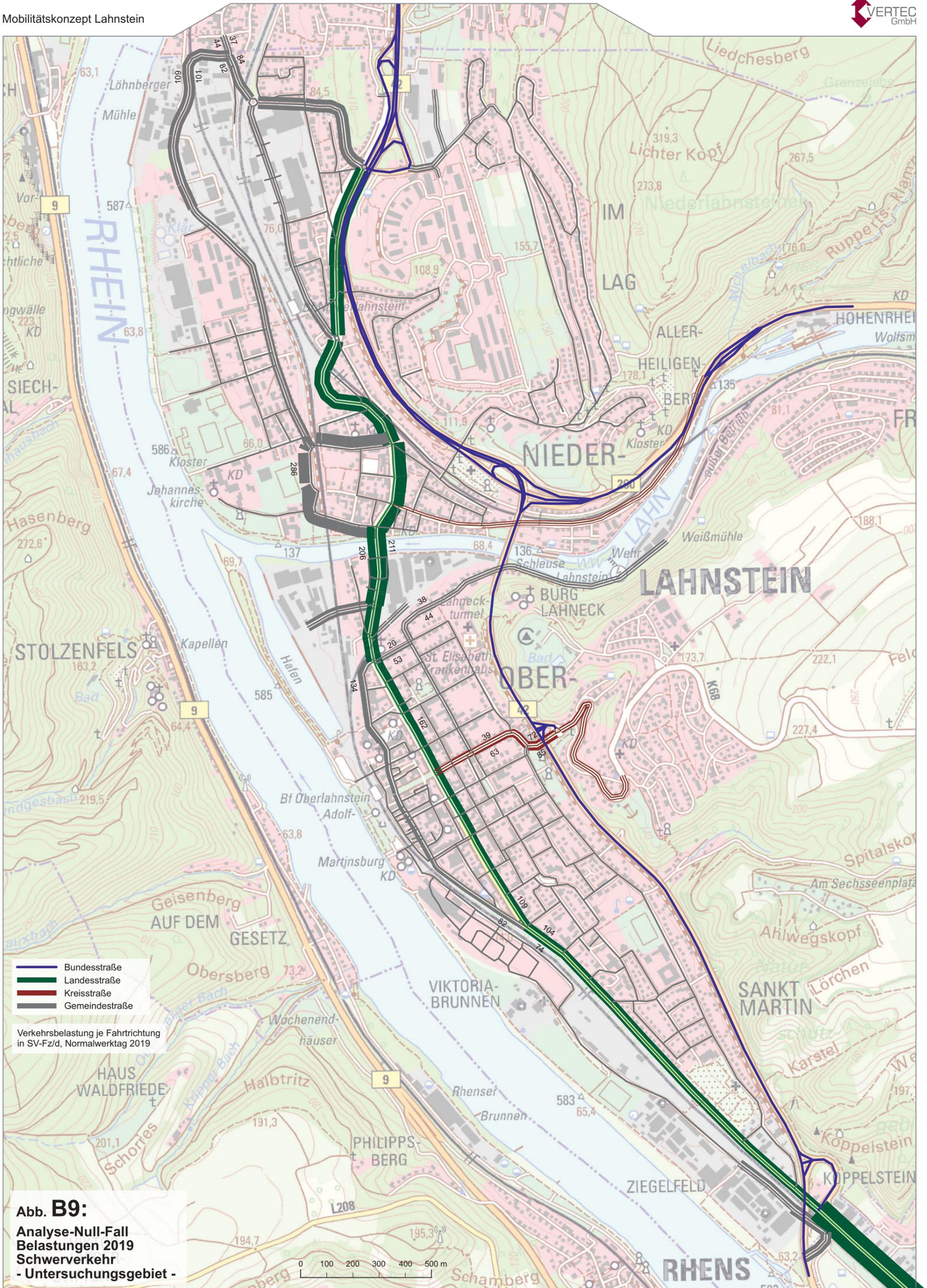


Abb. B7:
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr 24h
März 2019

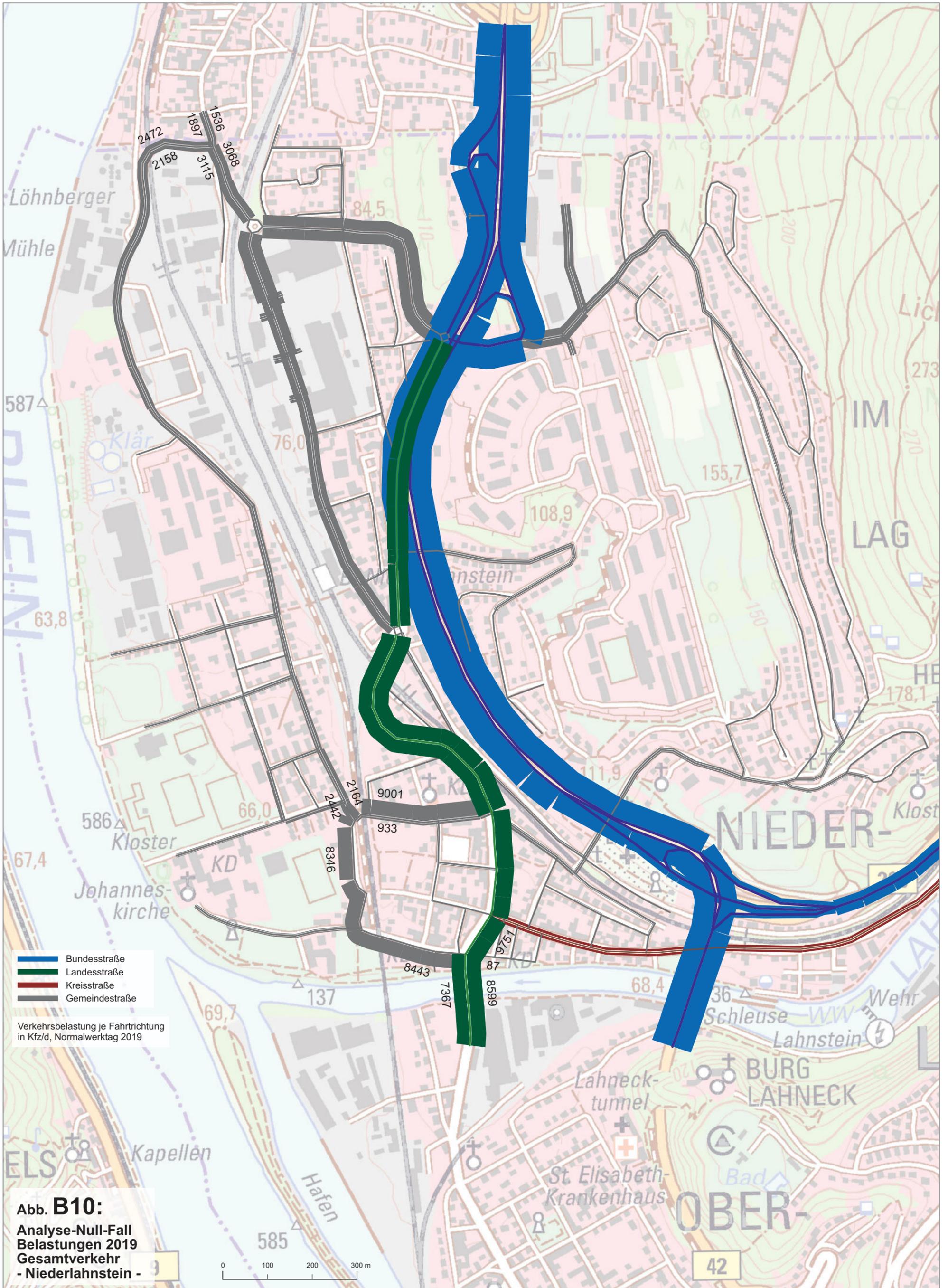




- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Verkehrslastung je Fahrtrichtung
in SV-Fz/d, Normalwerktag 2019

Abb. B9:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2019
Schwerverkehr
- Untersuchungsgebiet -



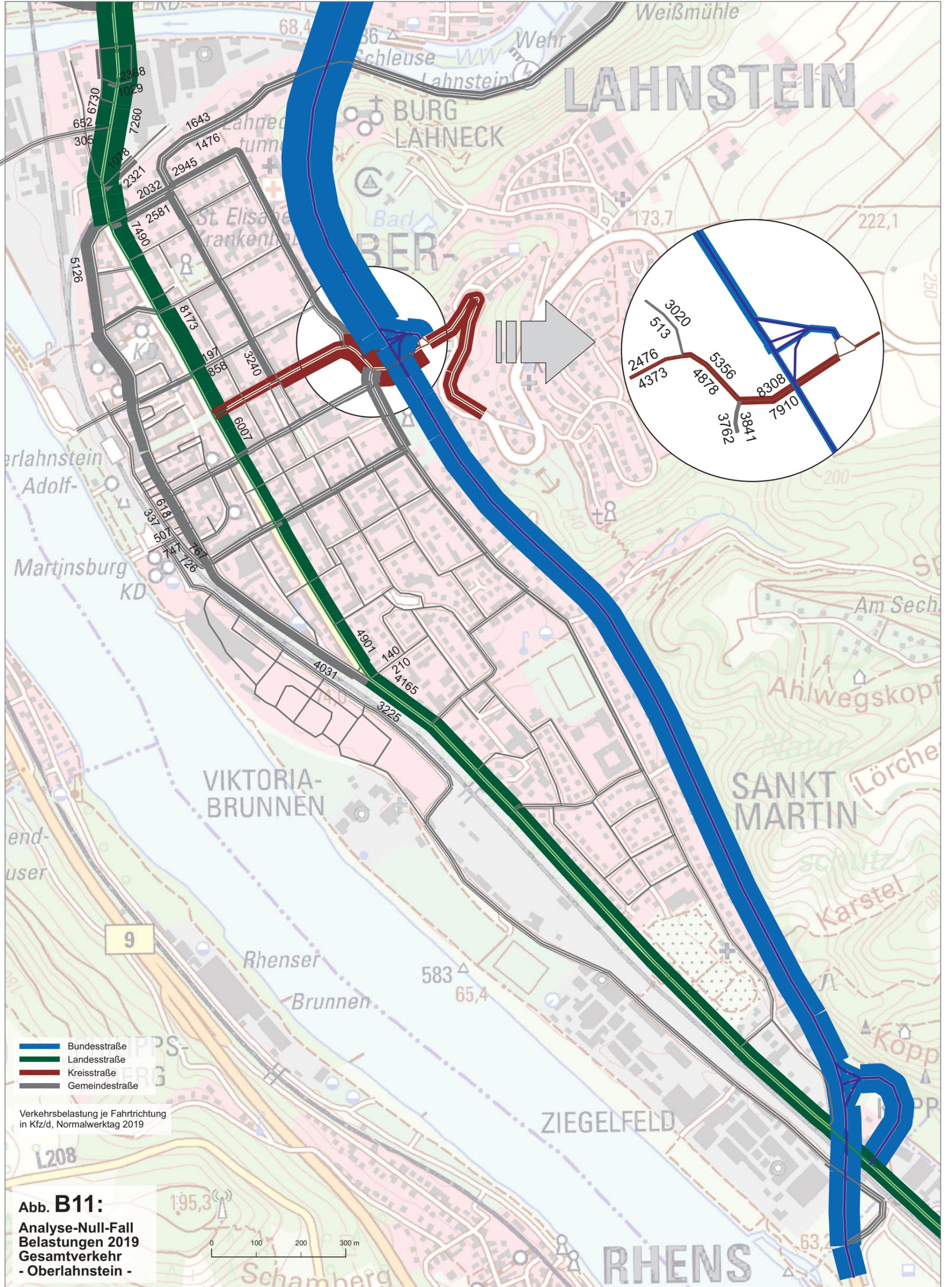
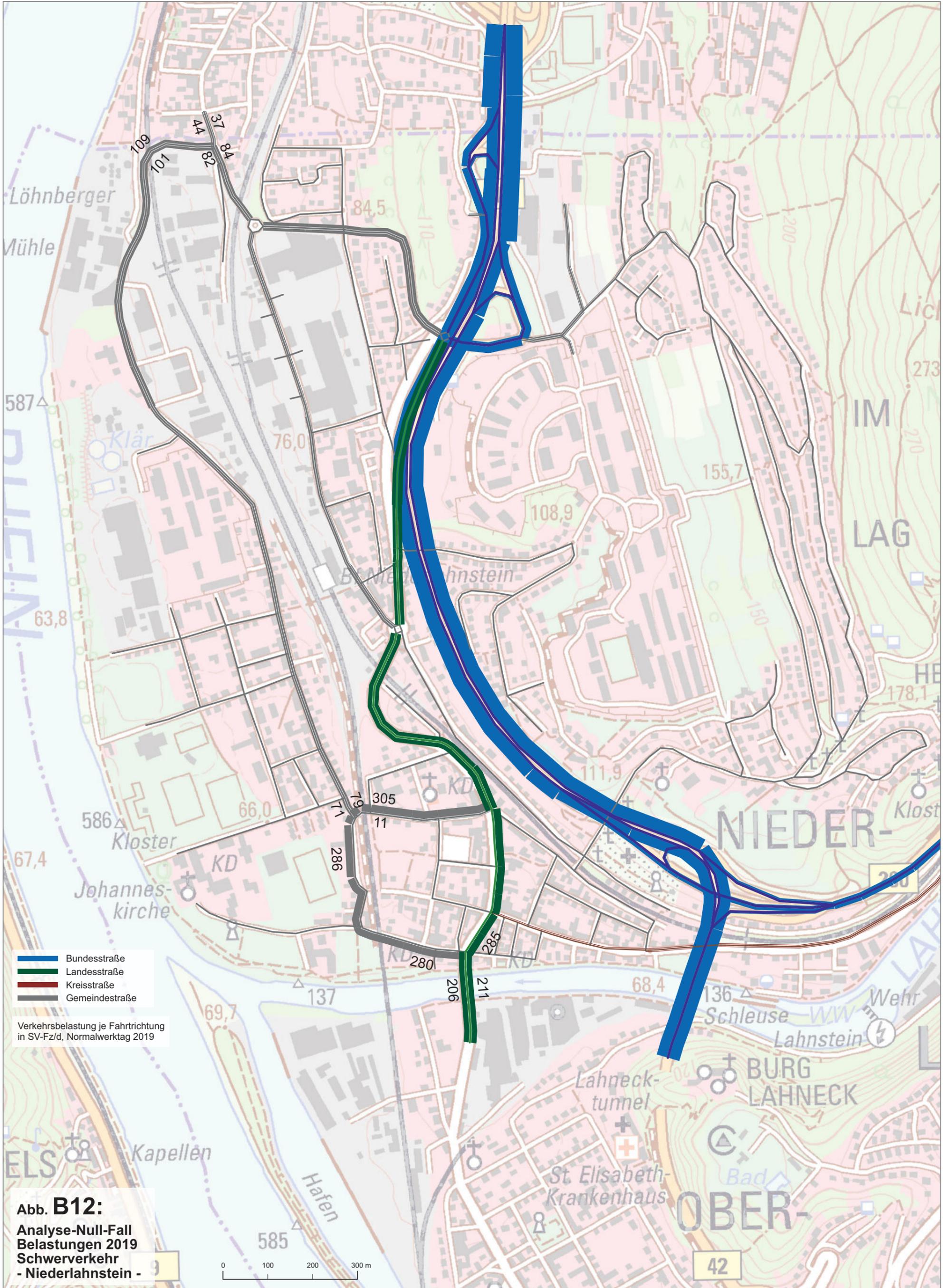
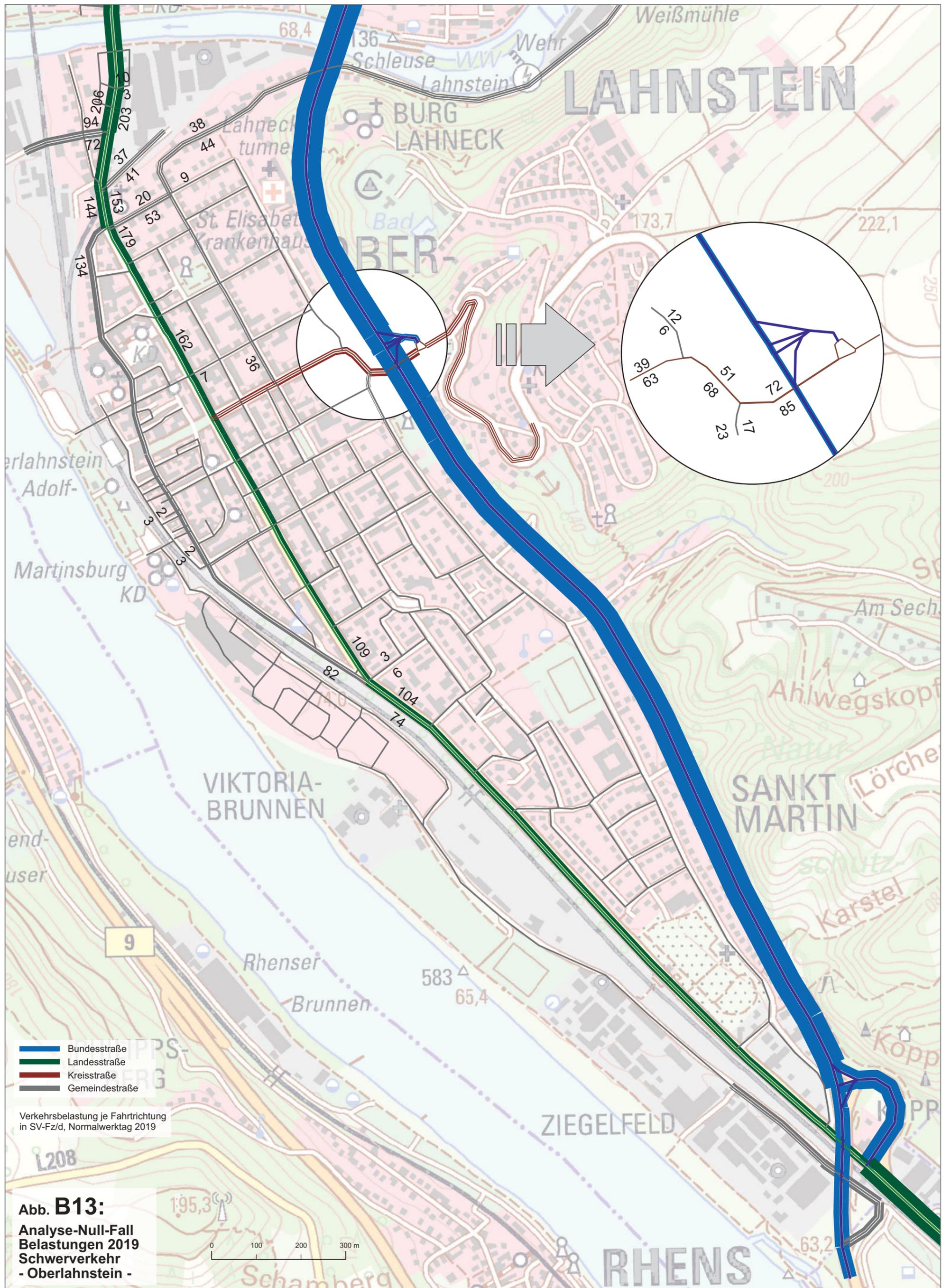


Abb. B11:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2019
Gesamtverkehr
- Oberlahnstein -

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





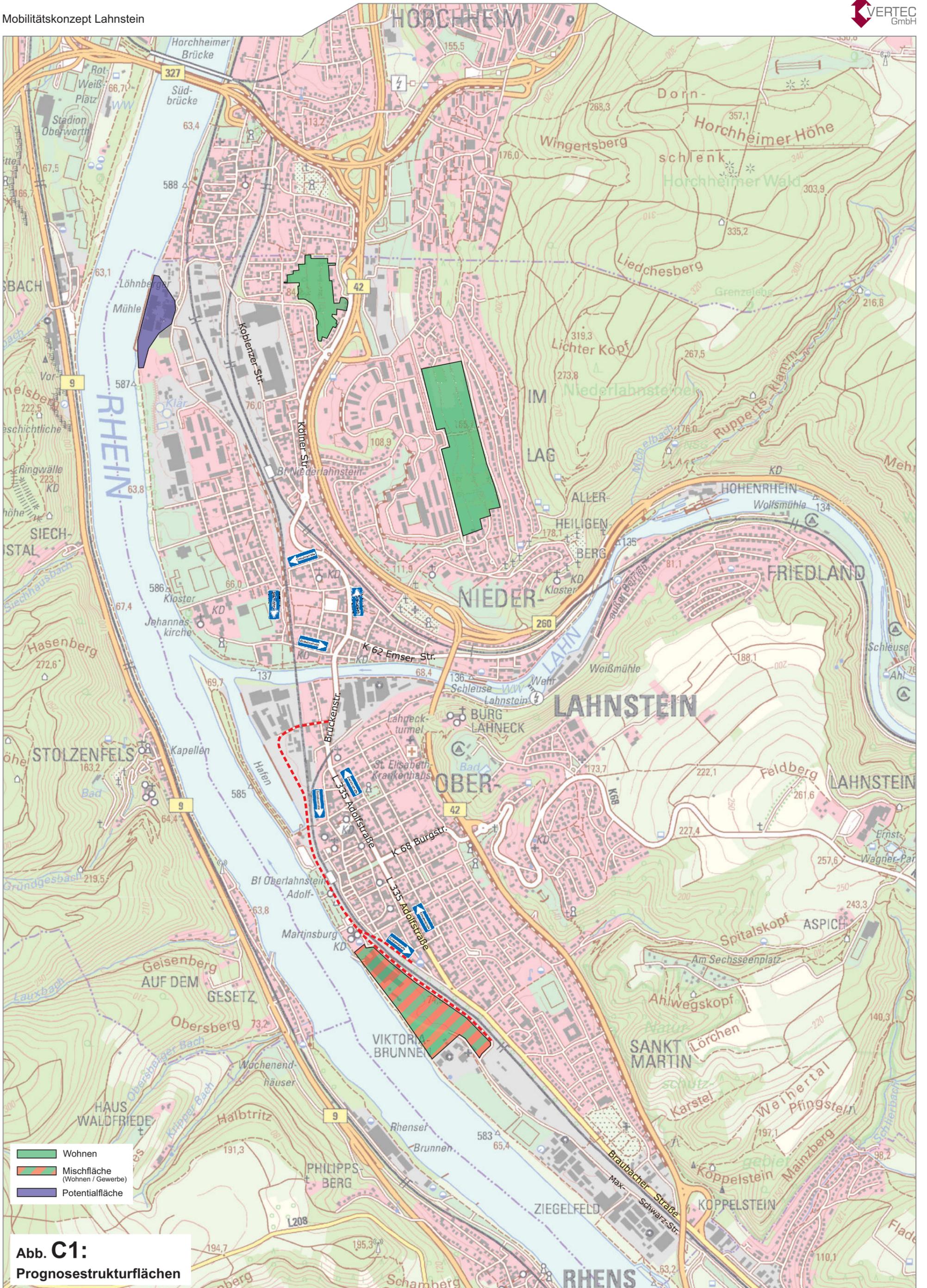
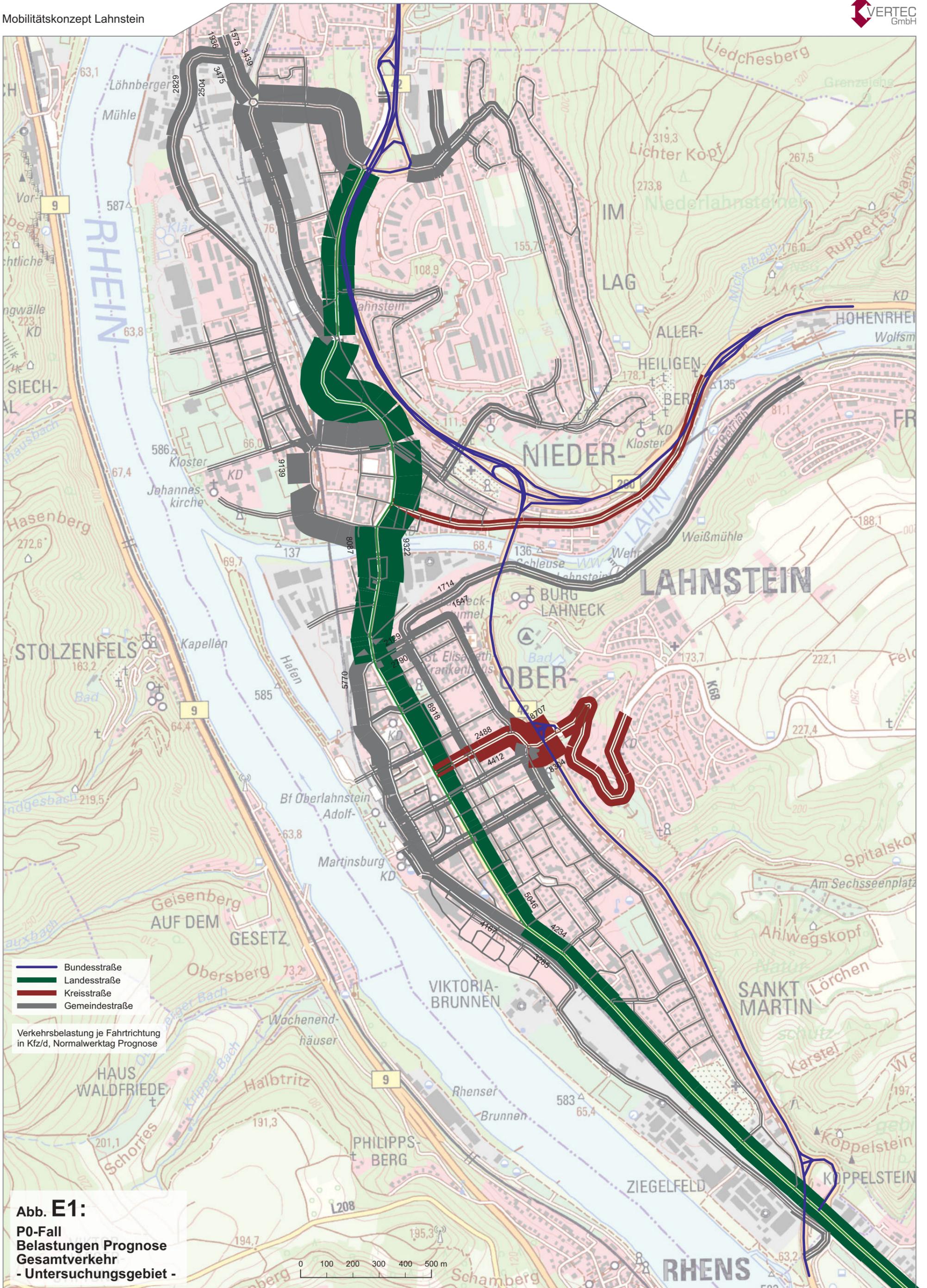


Abb. C1:
Prognosestrukturflächen



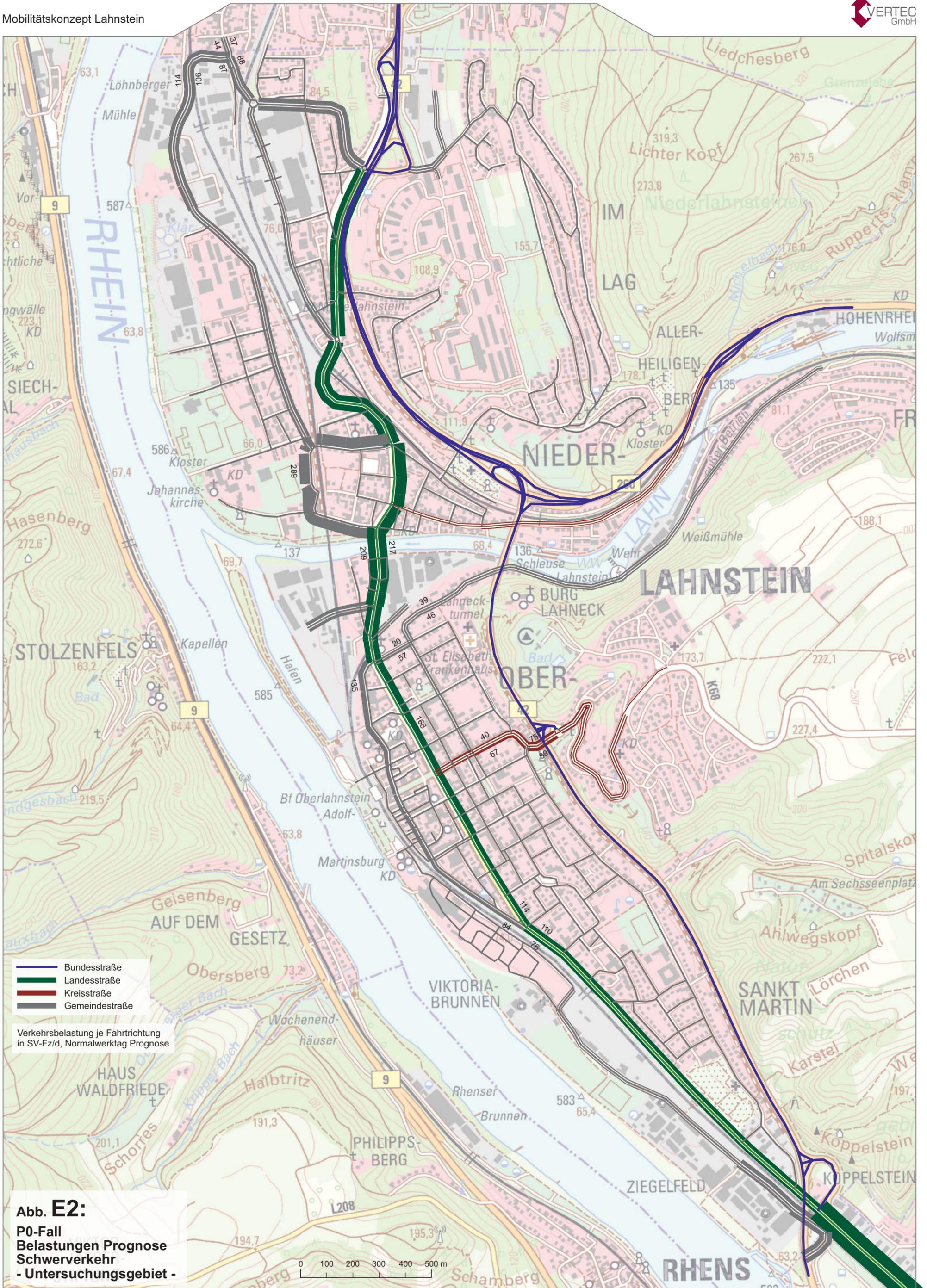
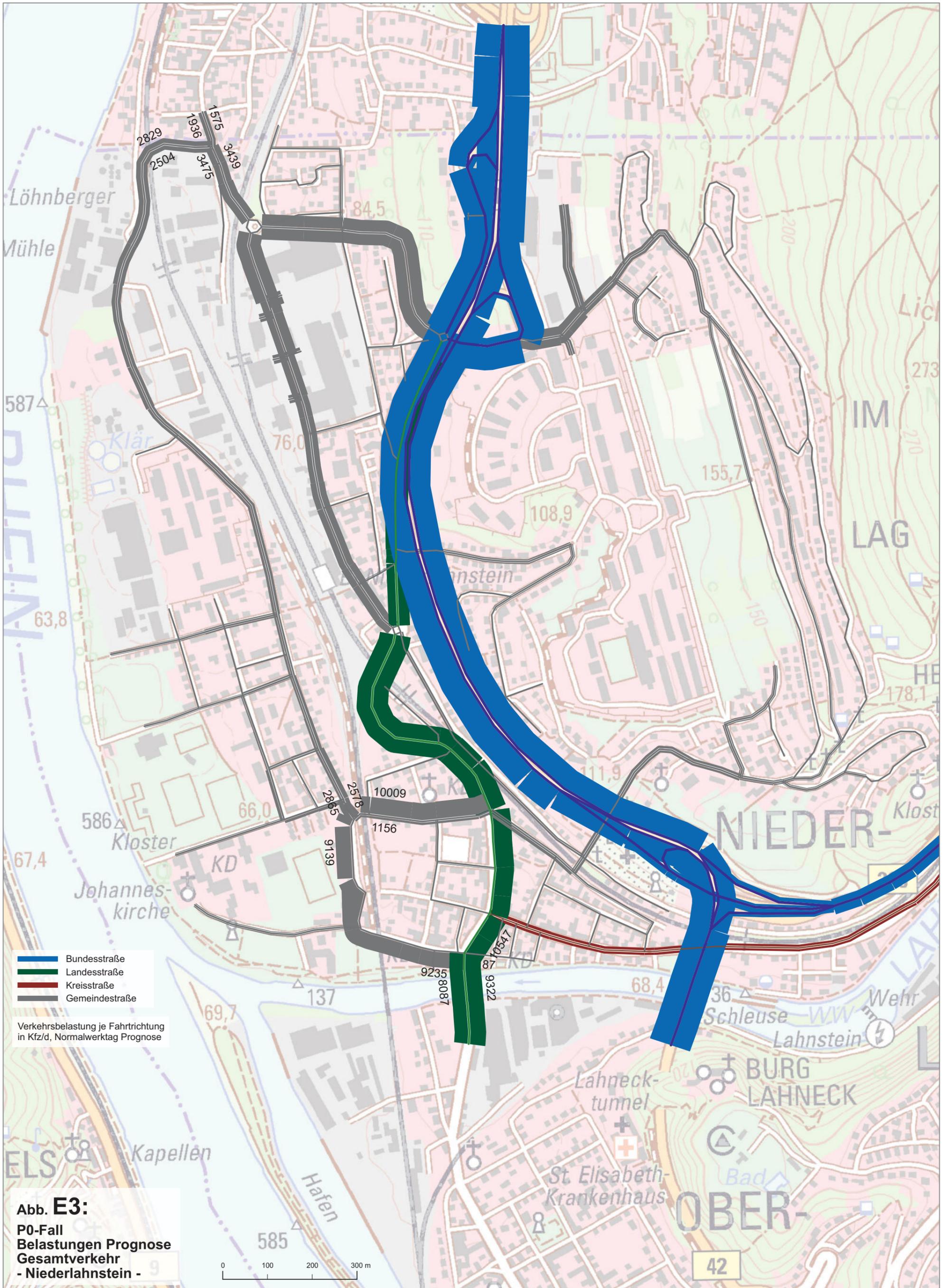


Abb. E2:
P0-Fall
Belastungen Prognose
Schwerverkehr
- Untersuchungsgebiet -



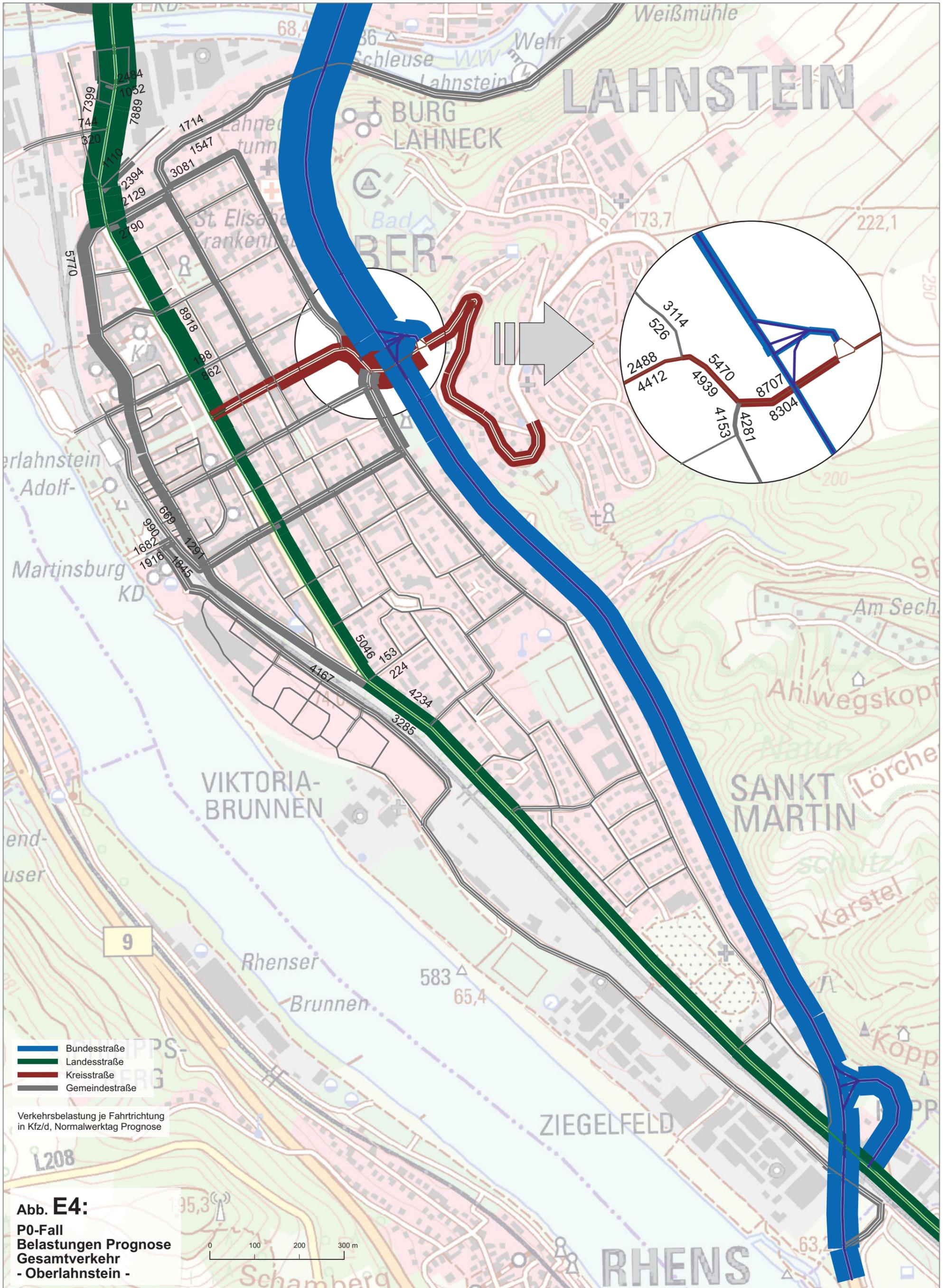
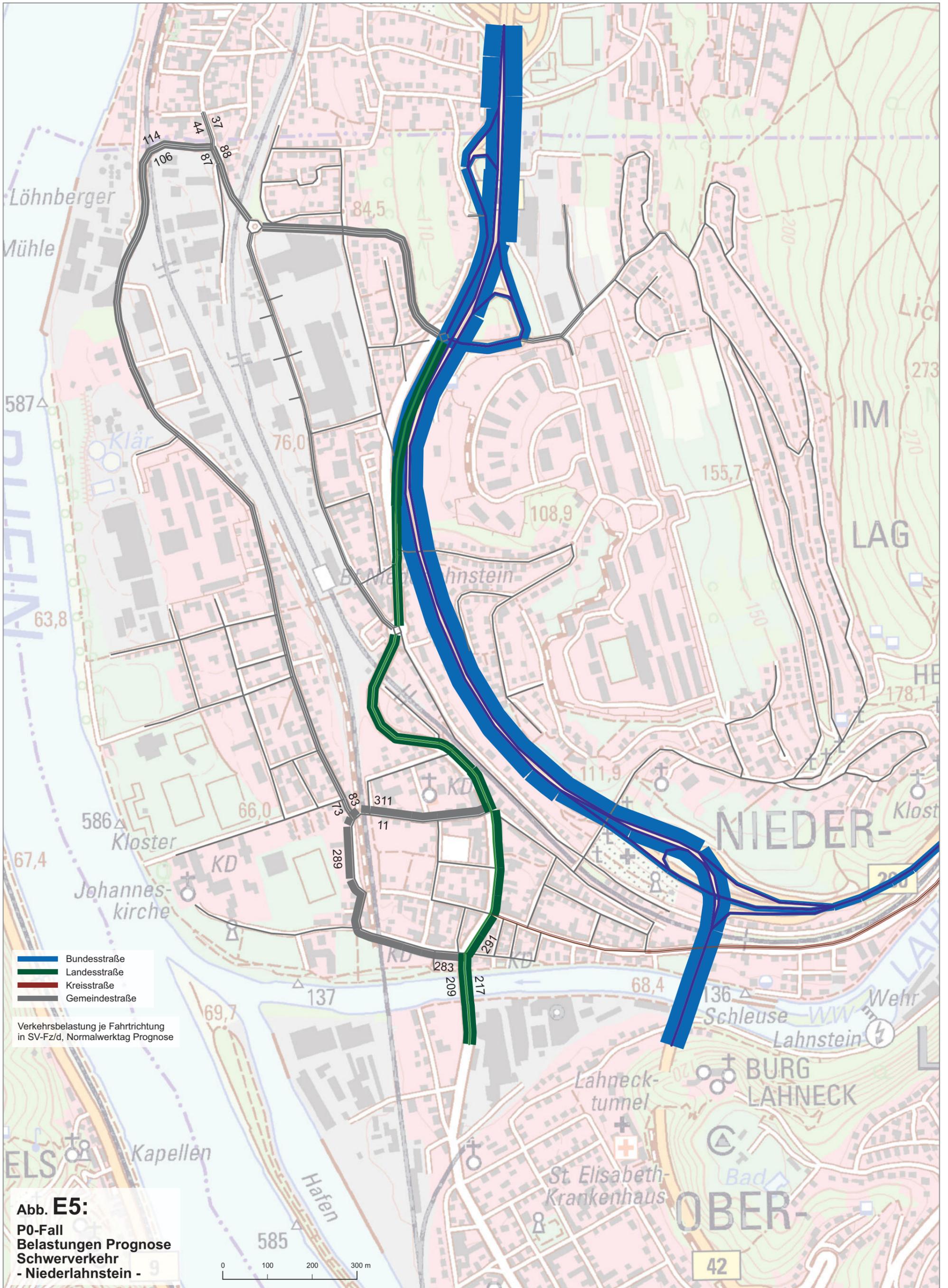


Abb. E4:
P0-Fall
Belastungen Prognose
Gesamtverkehr
- Oberlahnstein -



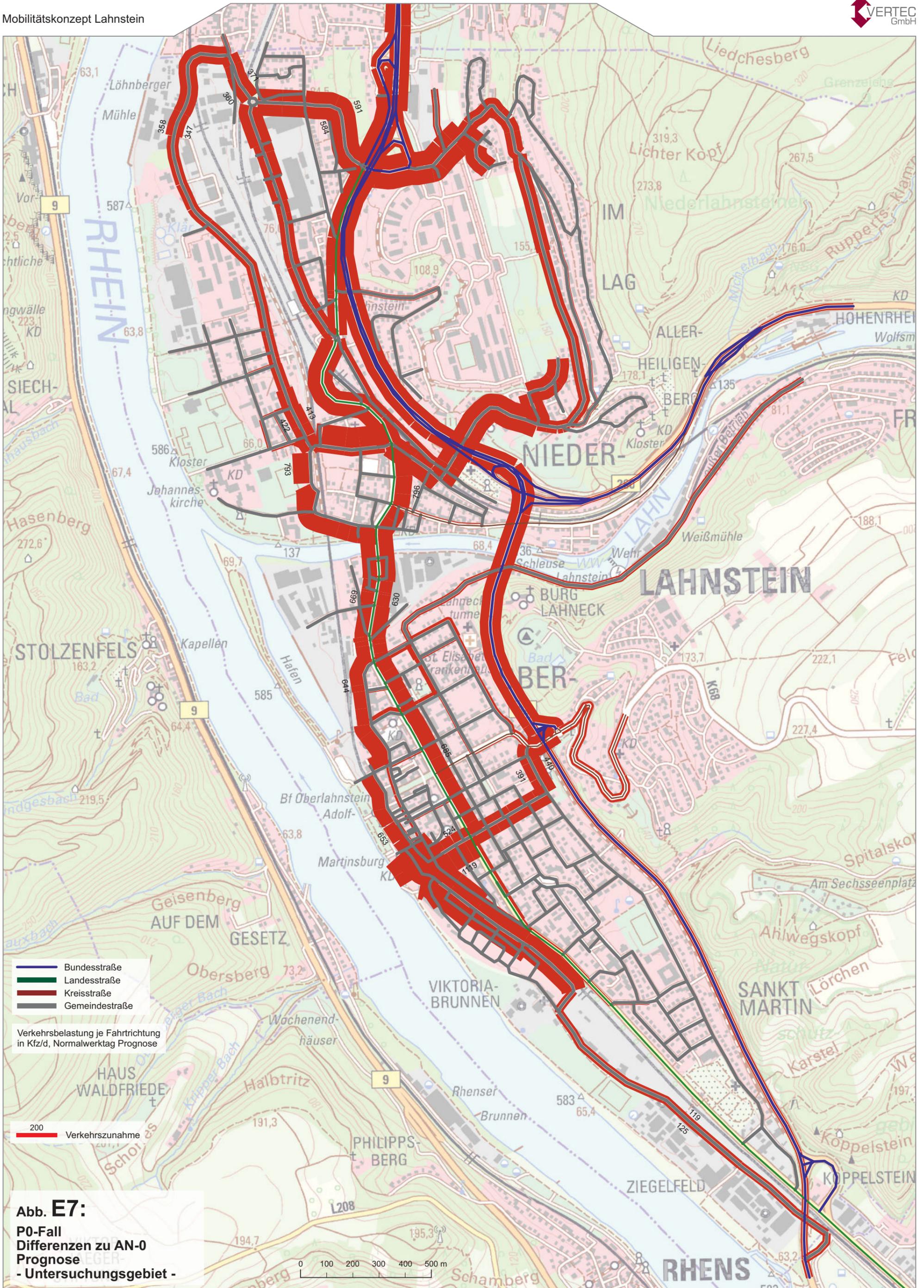
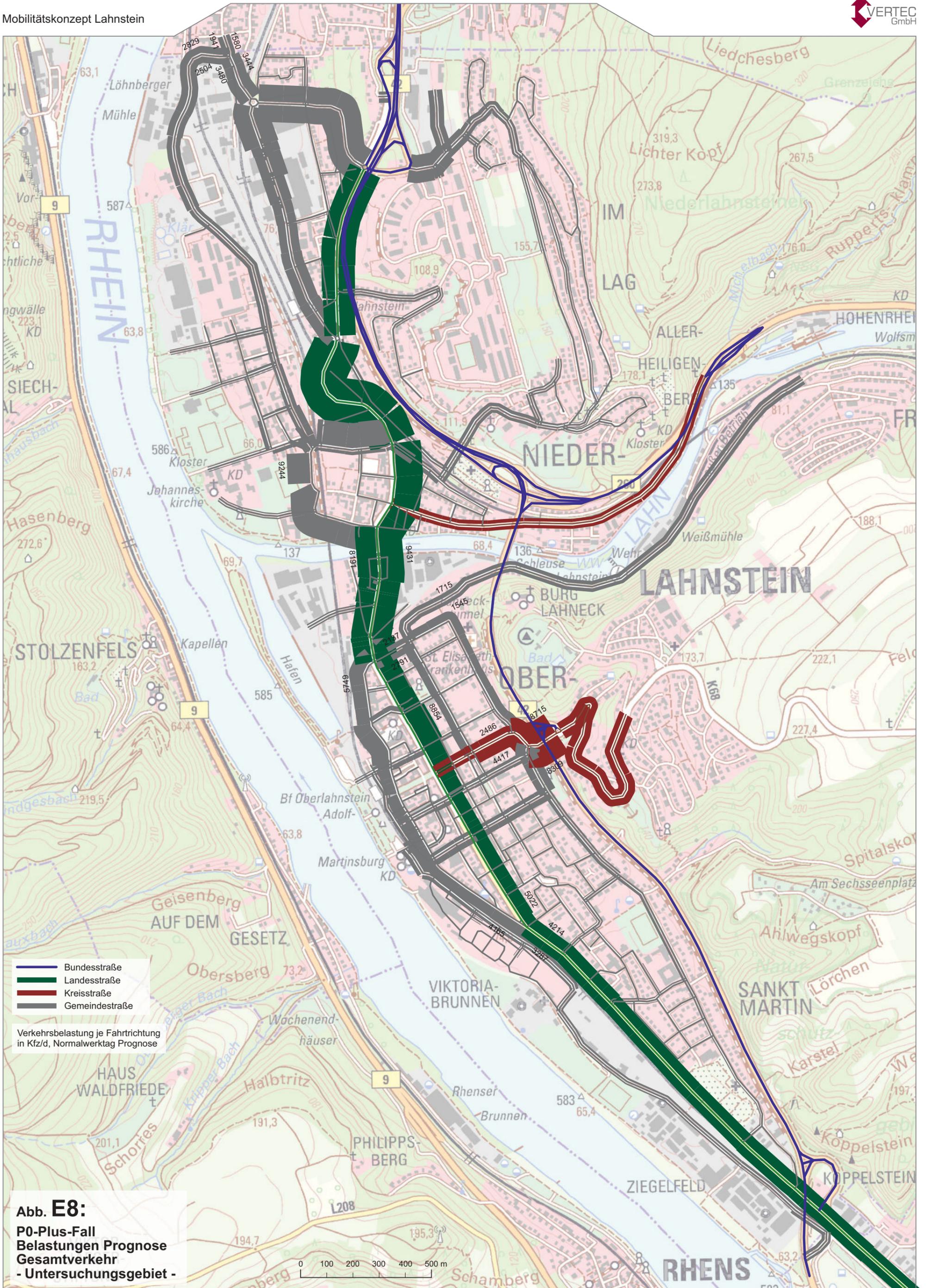


Abb. E7:
P0-Fall
Differenzen zu AN-0
Prognose
- Untersuchungsgebiet -



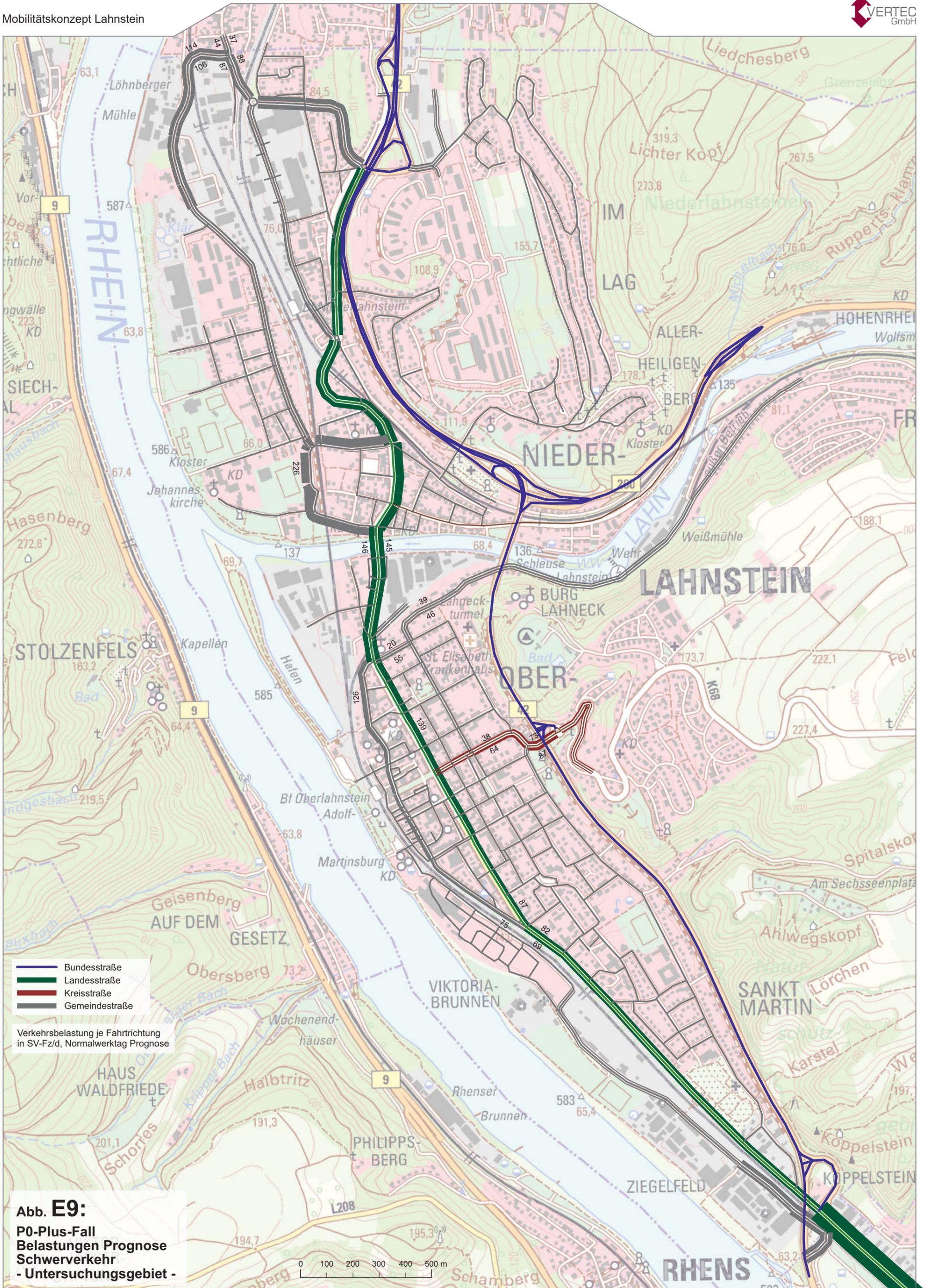
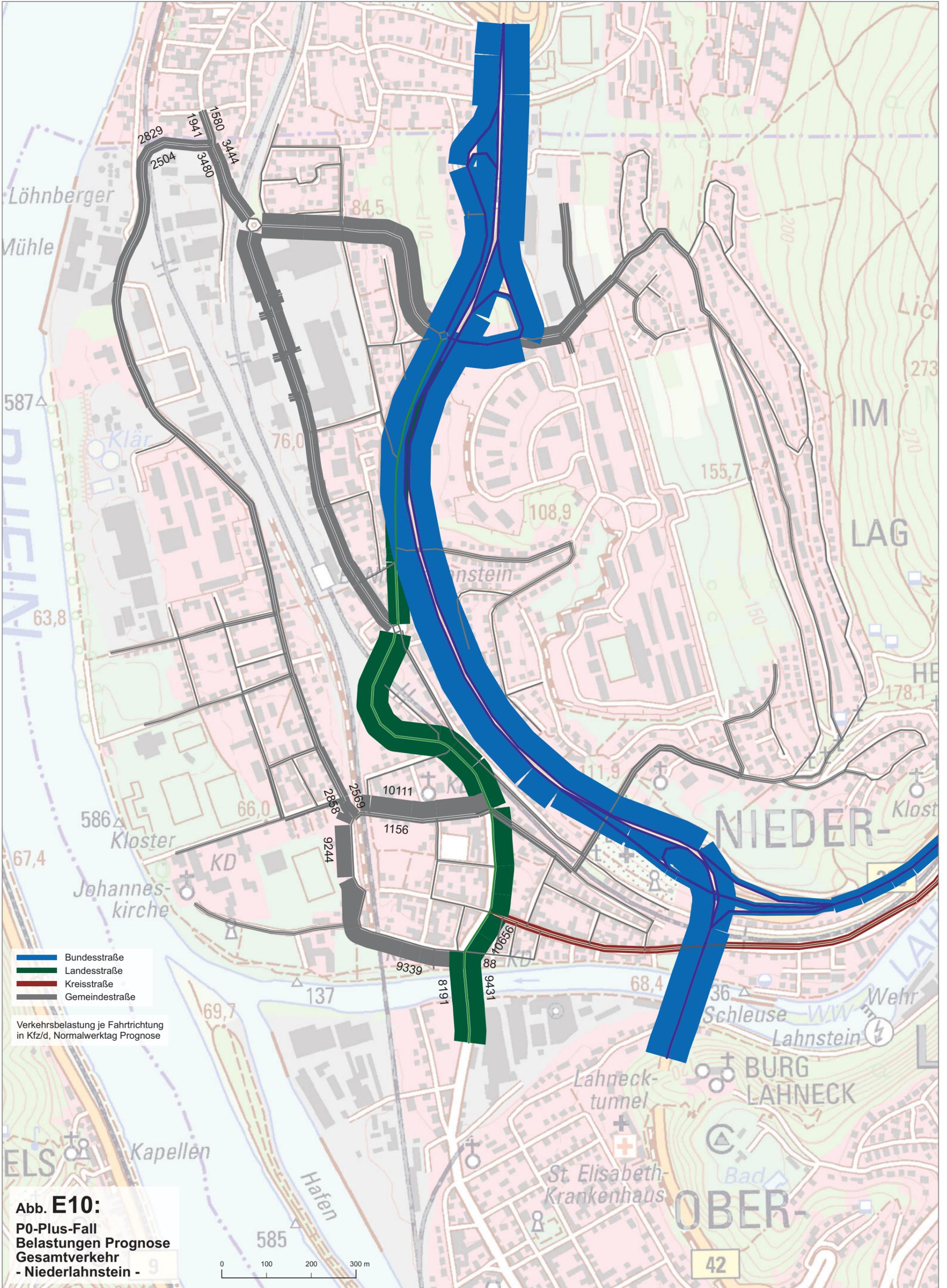


Abb. E9:
P0-Plus-Fall
Belastungen Prognose
Schwerverkehr
- Untersuchungsgebiet -



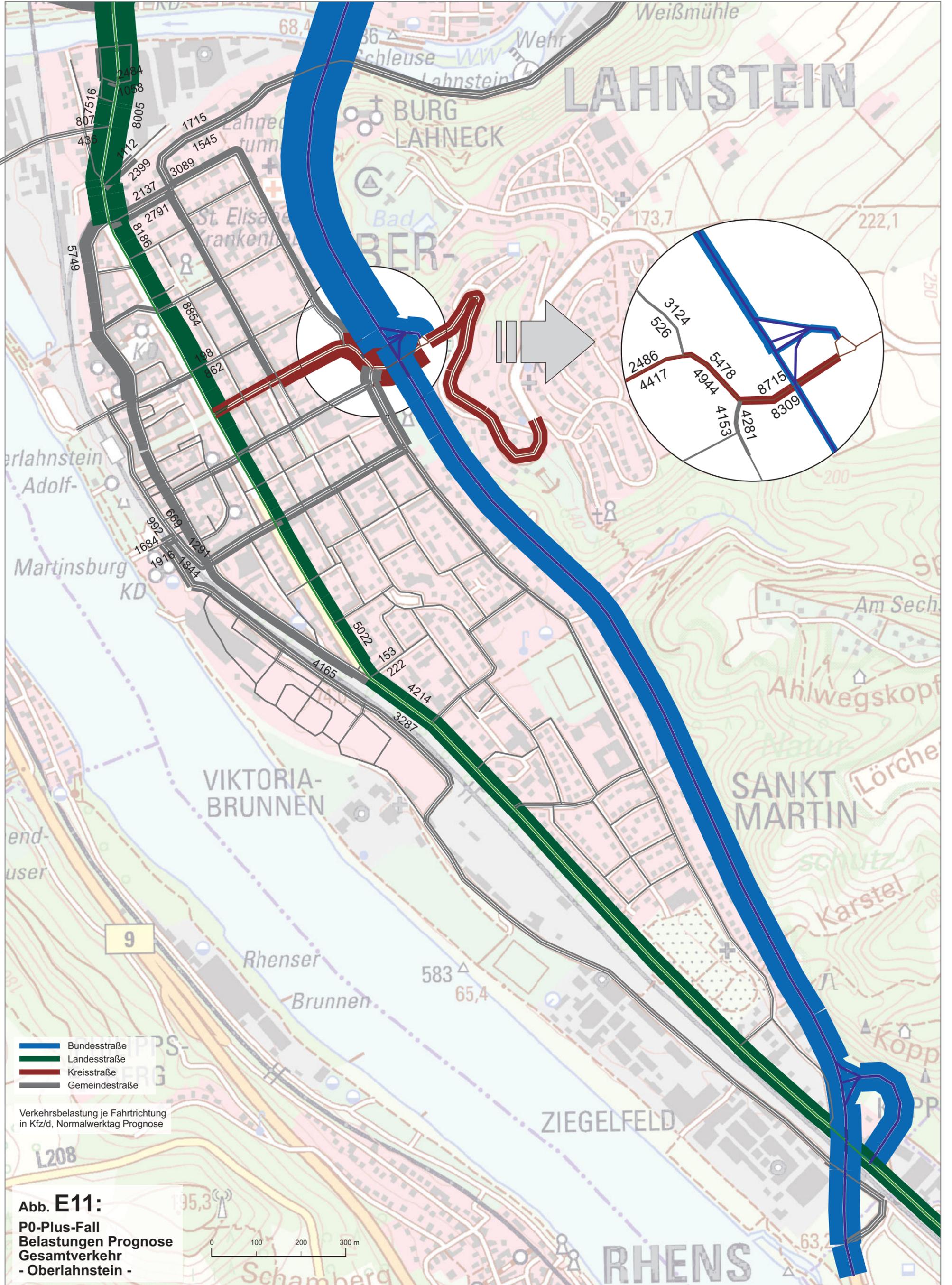
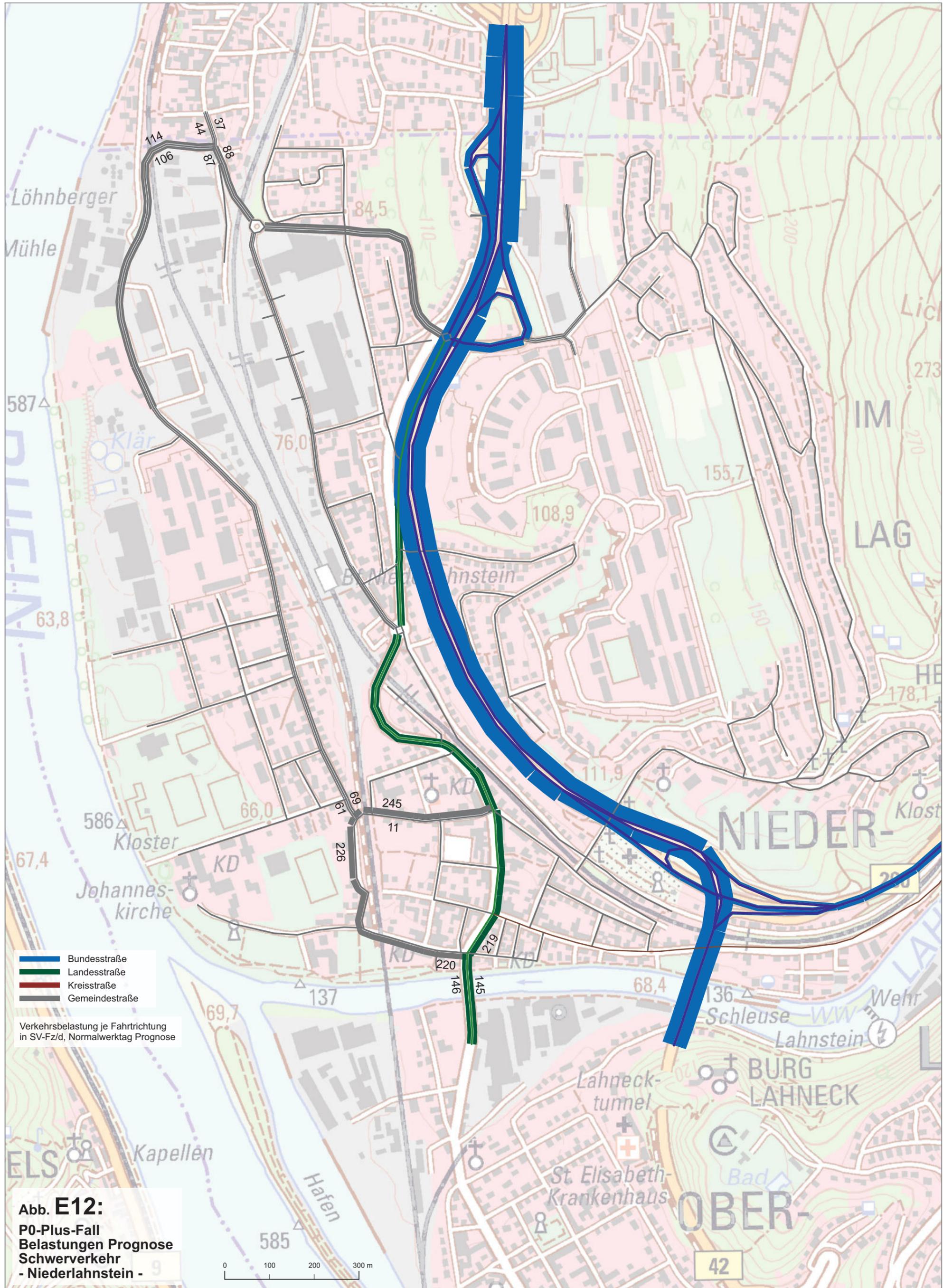
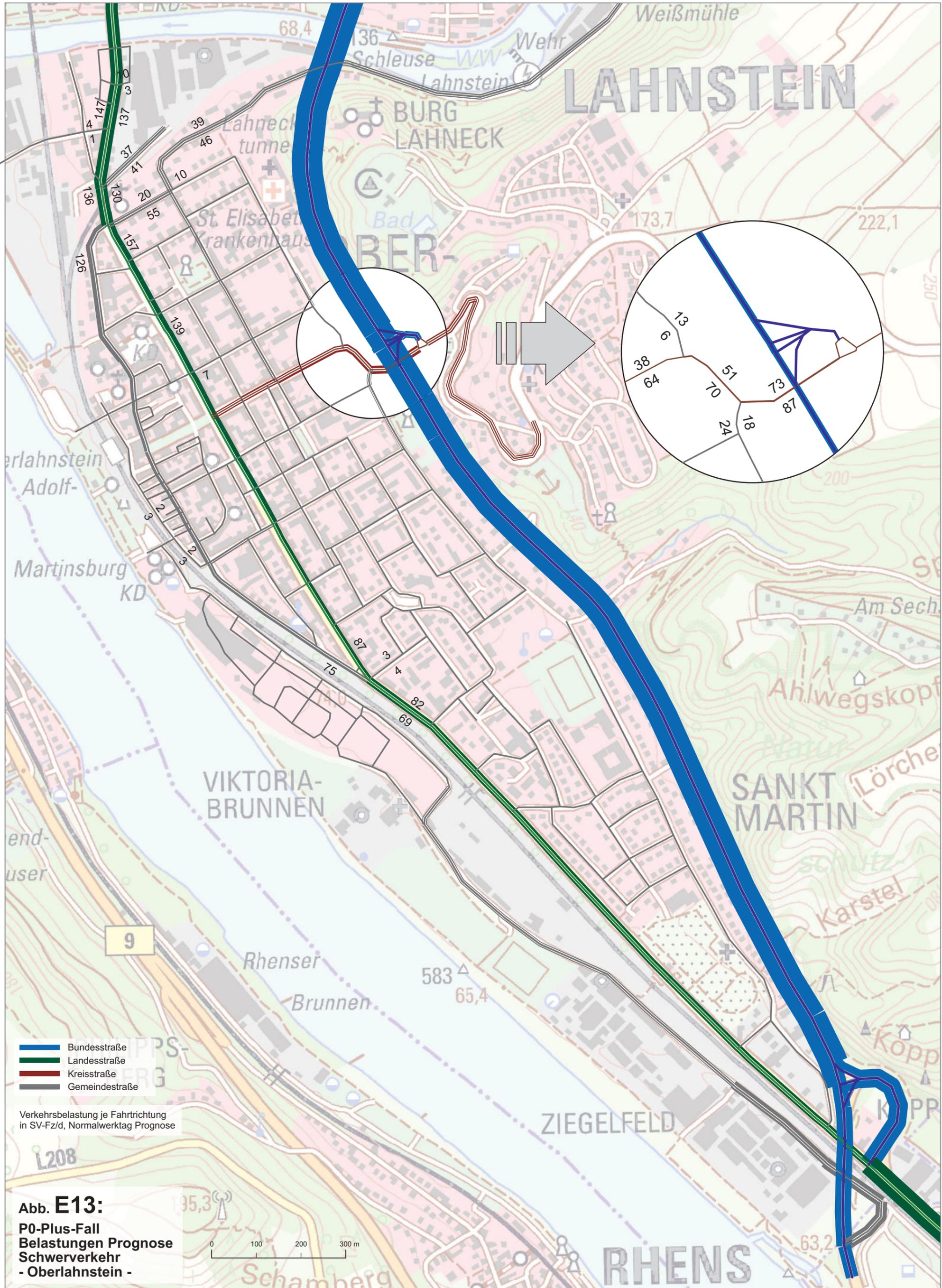


Abb. E11:
P0-Plus-Fall
Belastungen Prognose
Gesamtverkehr
- Oberlahnstein -





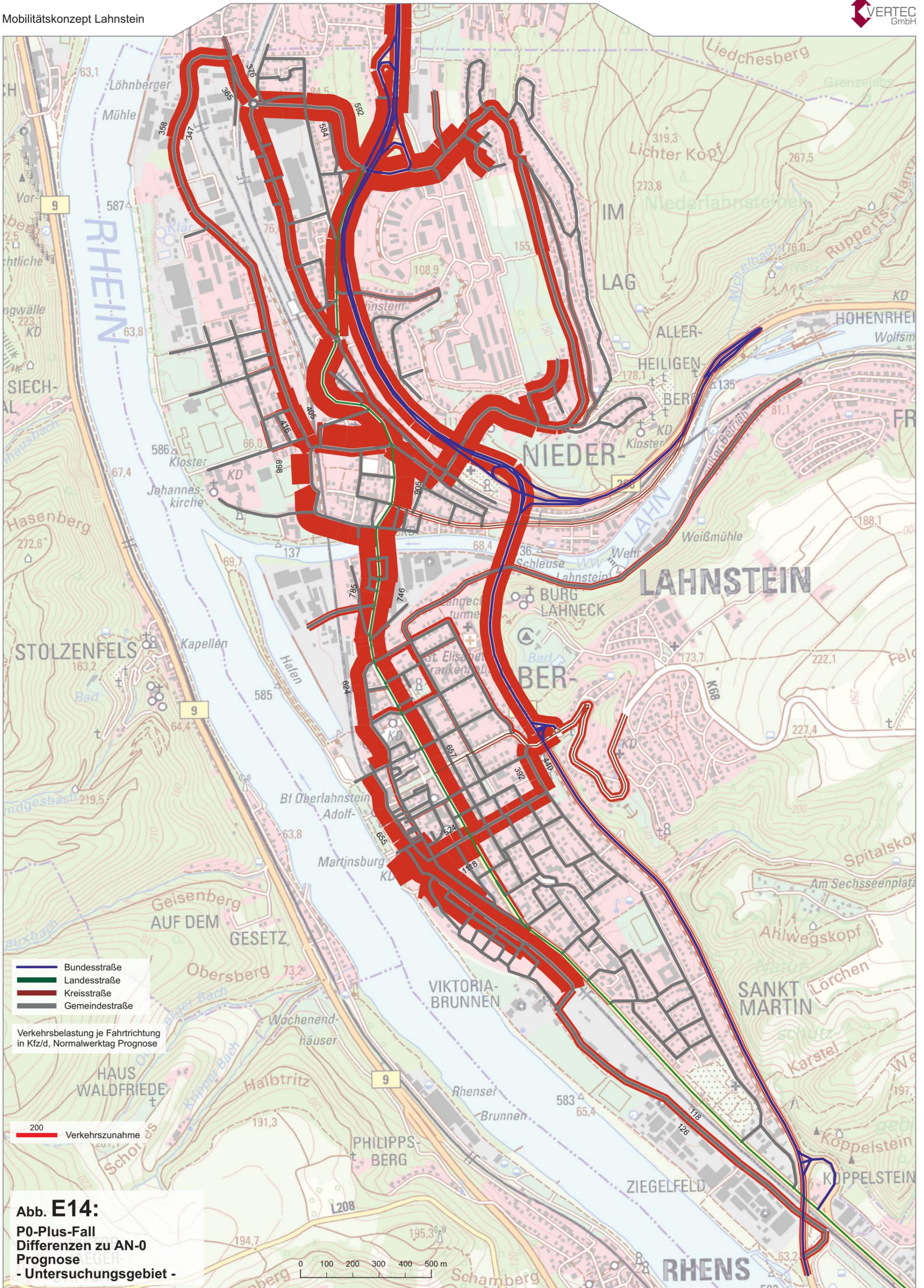


Abb. E14:
P0-Plus-Fall
Differenzen zu AN-0
Prognose
- Untersuchungsgebiet -

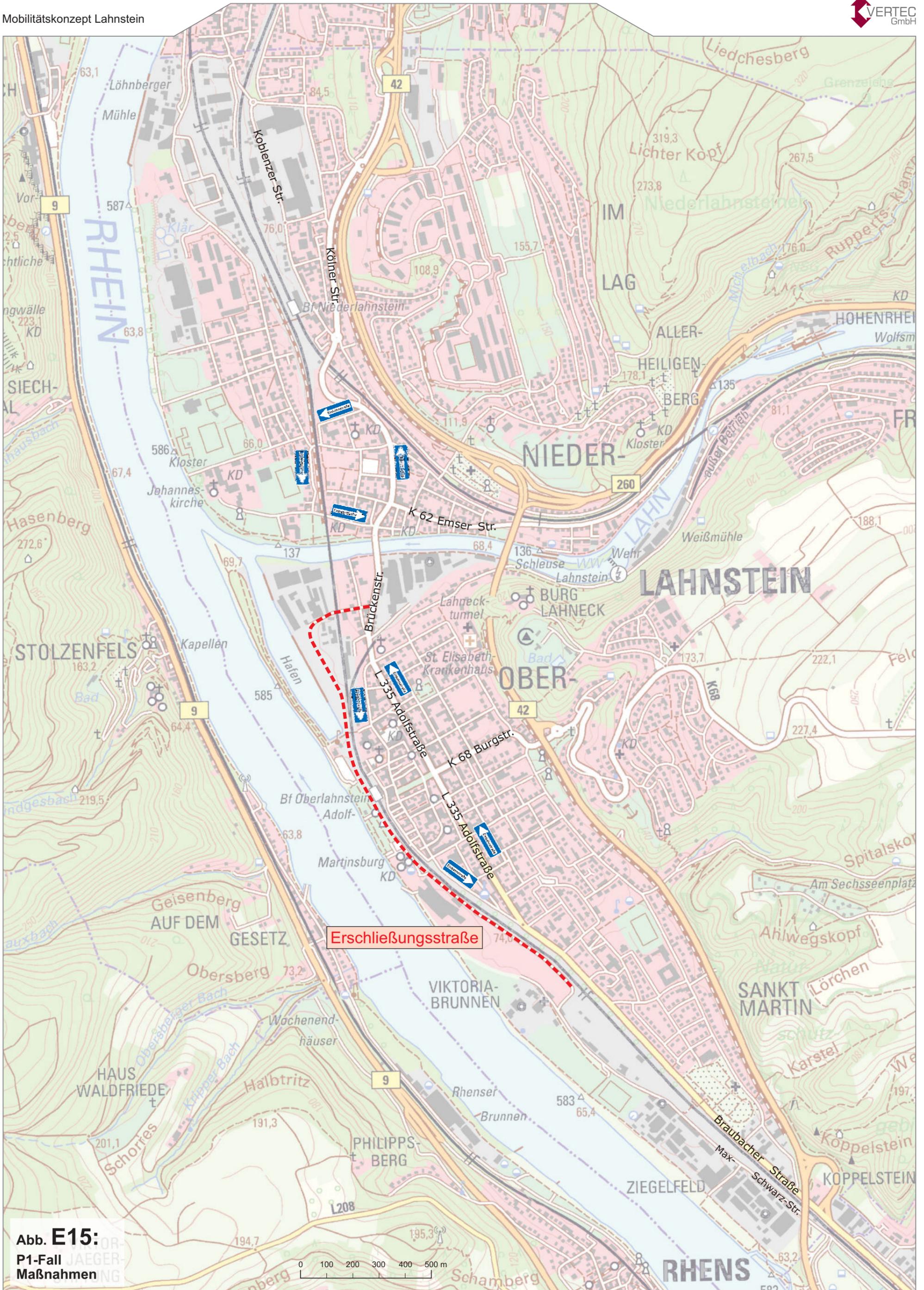
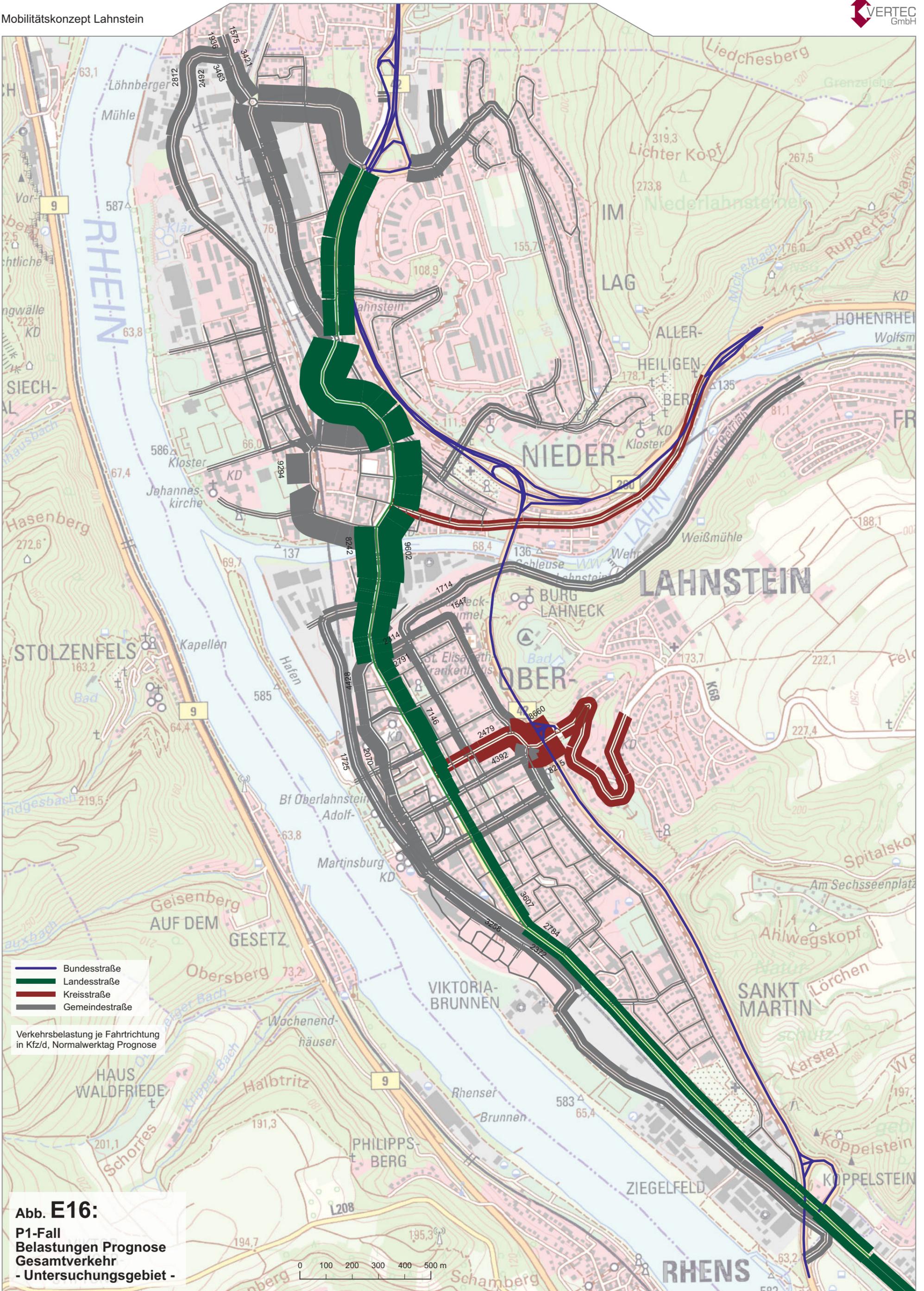


Abb. E15:
P1-Fall
Maßnahmen





- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Verkehrslast je Fahrtrichtung
in Kfz/d, Normalwerktag Prognose

Abb. E16:
P1-Fall
Belastungen Prognose
Gesamtverkehr
- Untersuchungsgebiet -

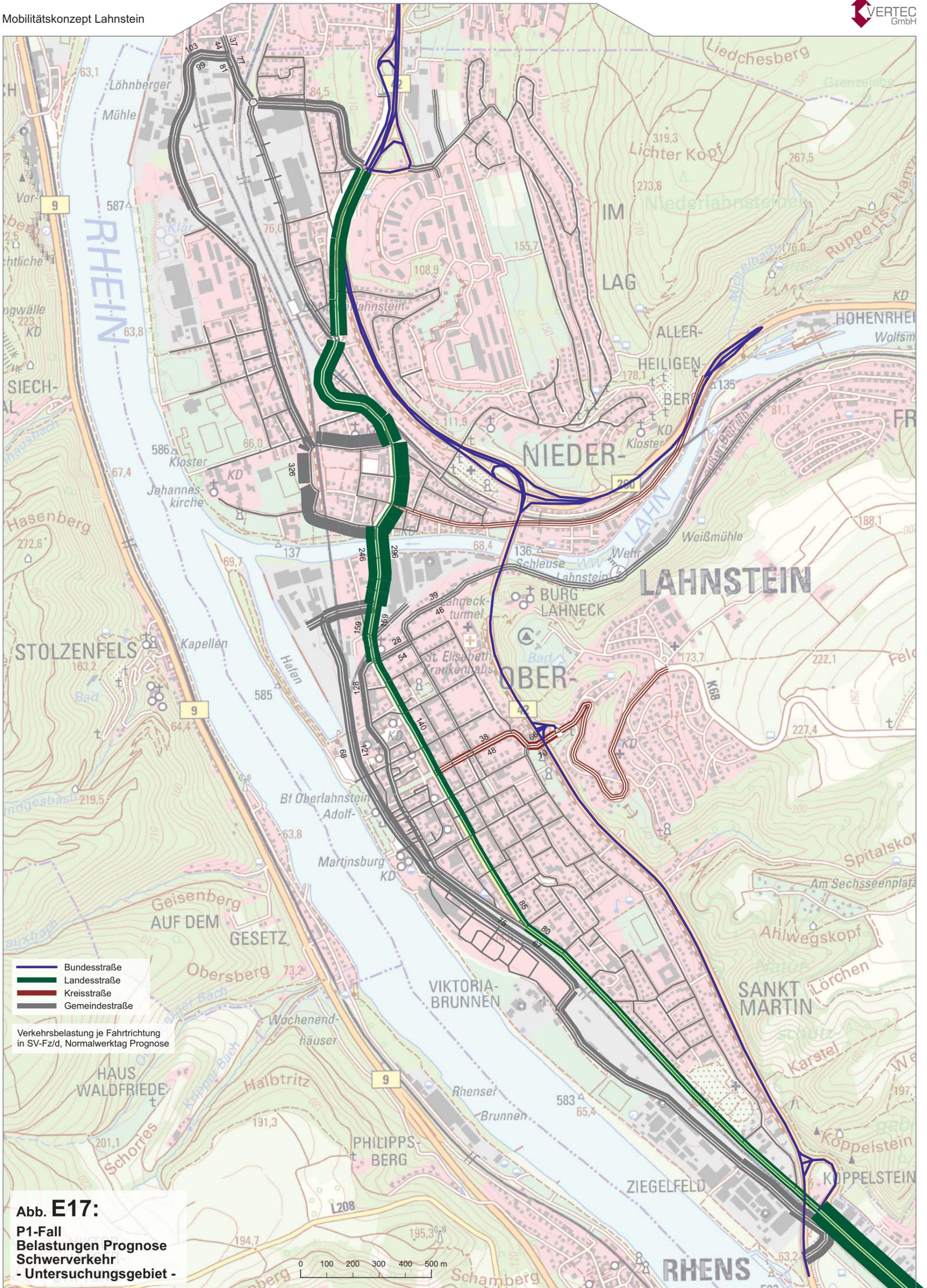
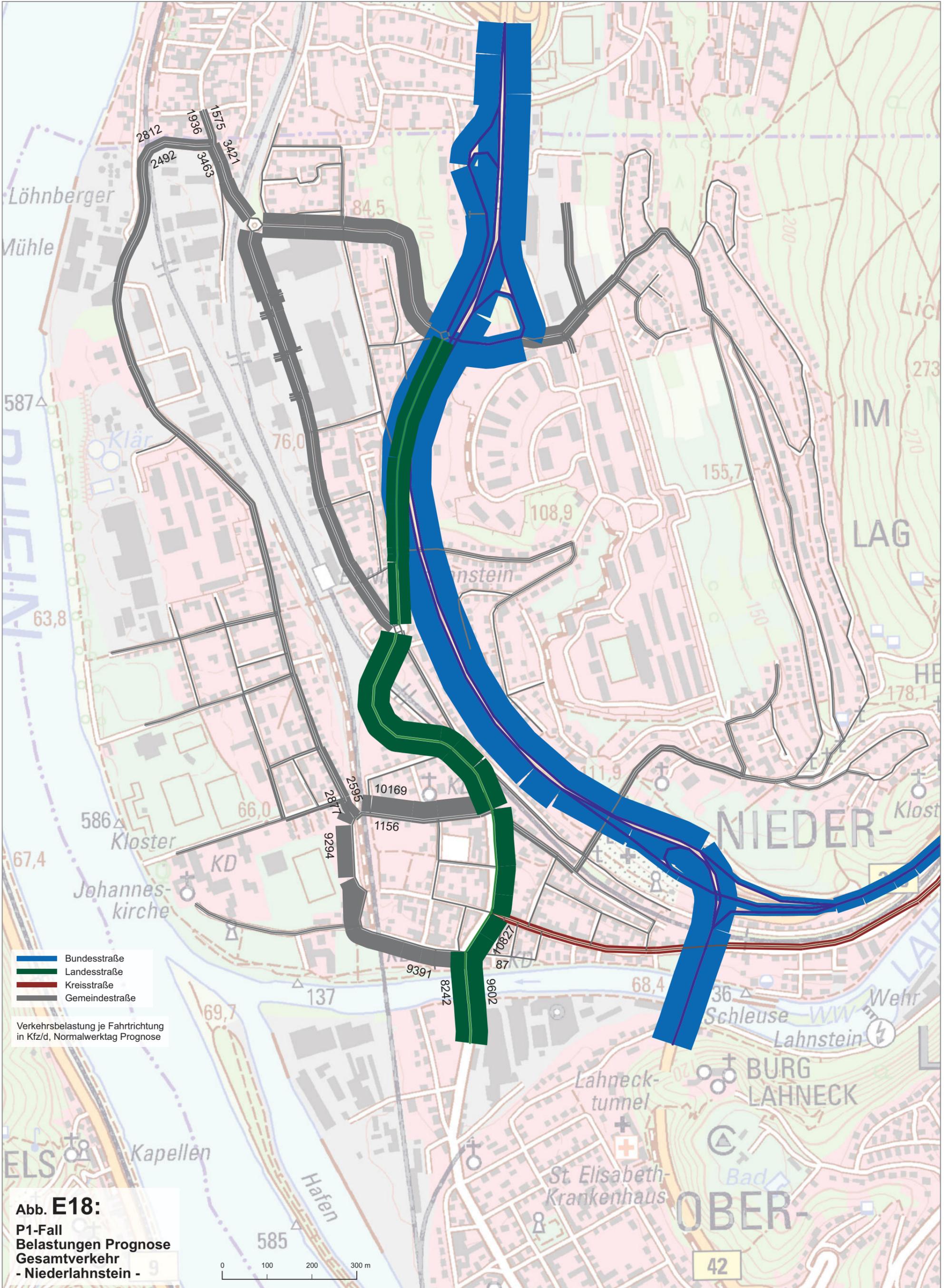
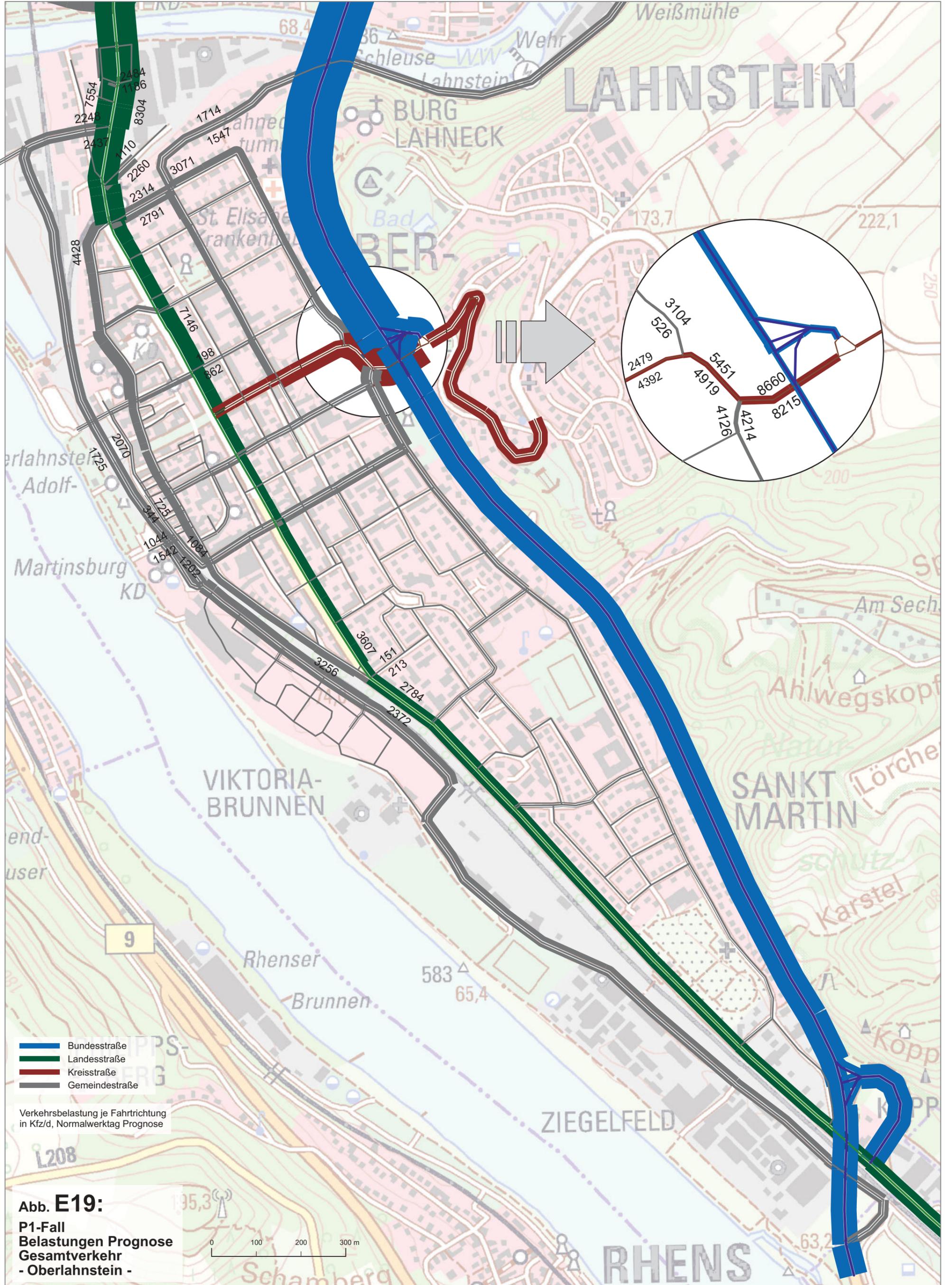
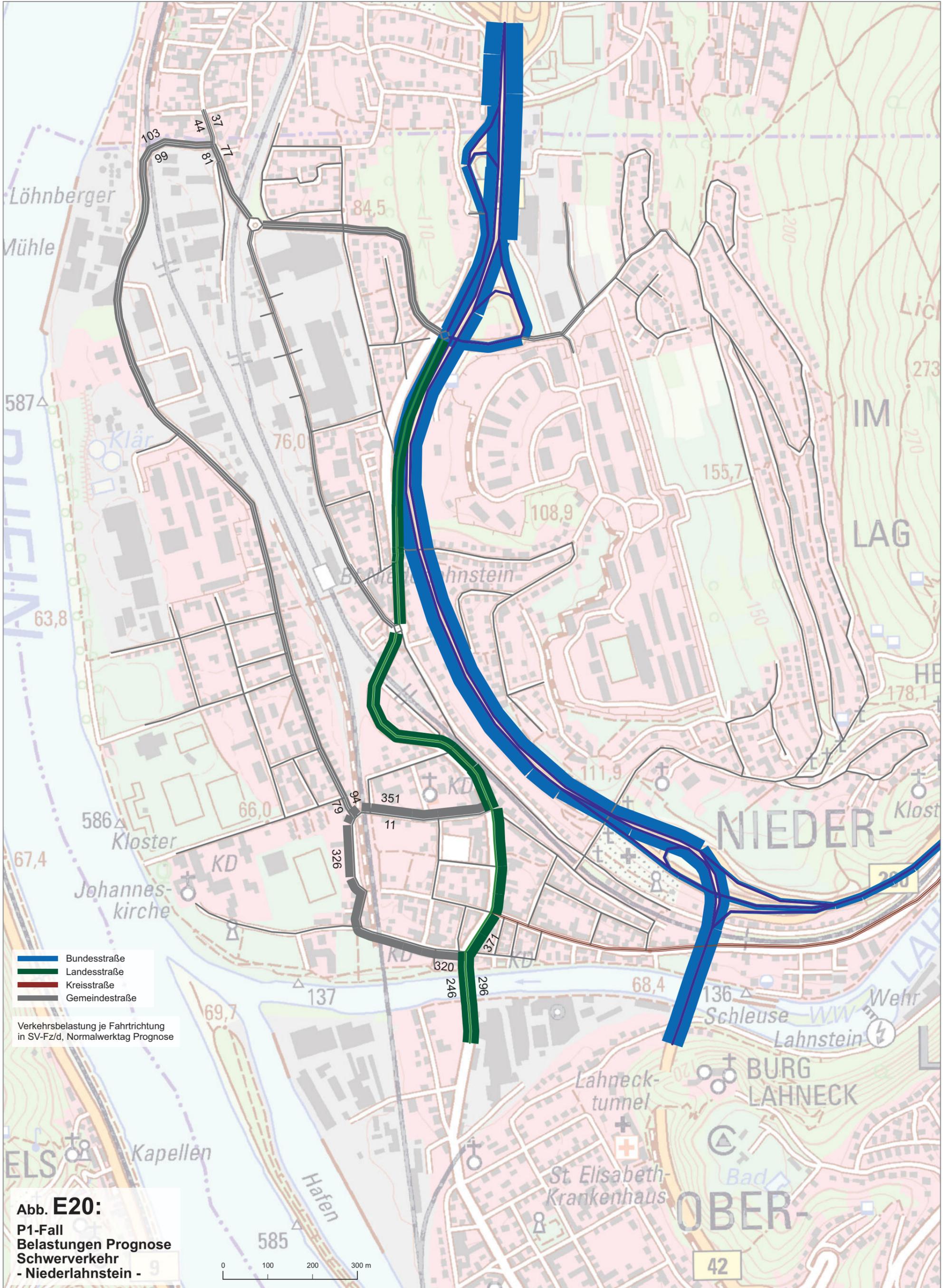
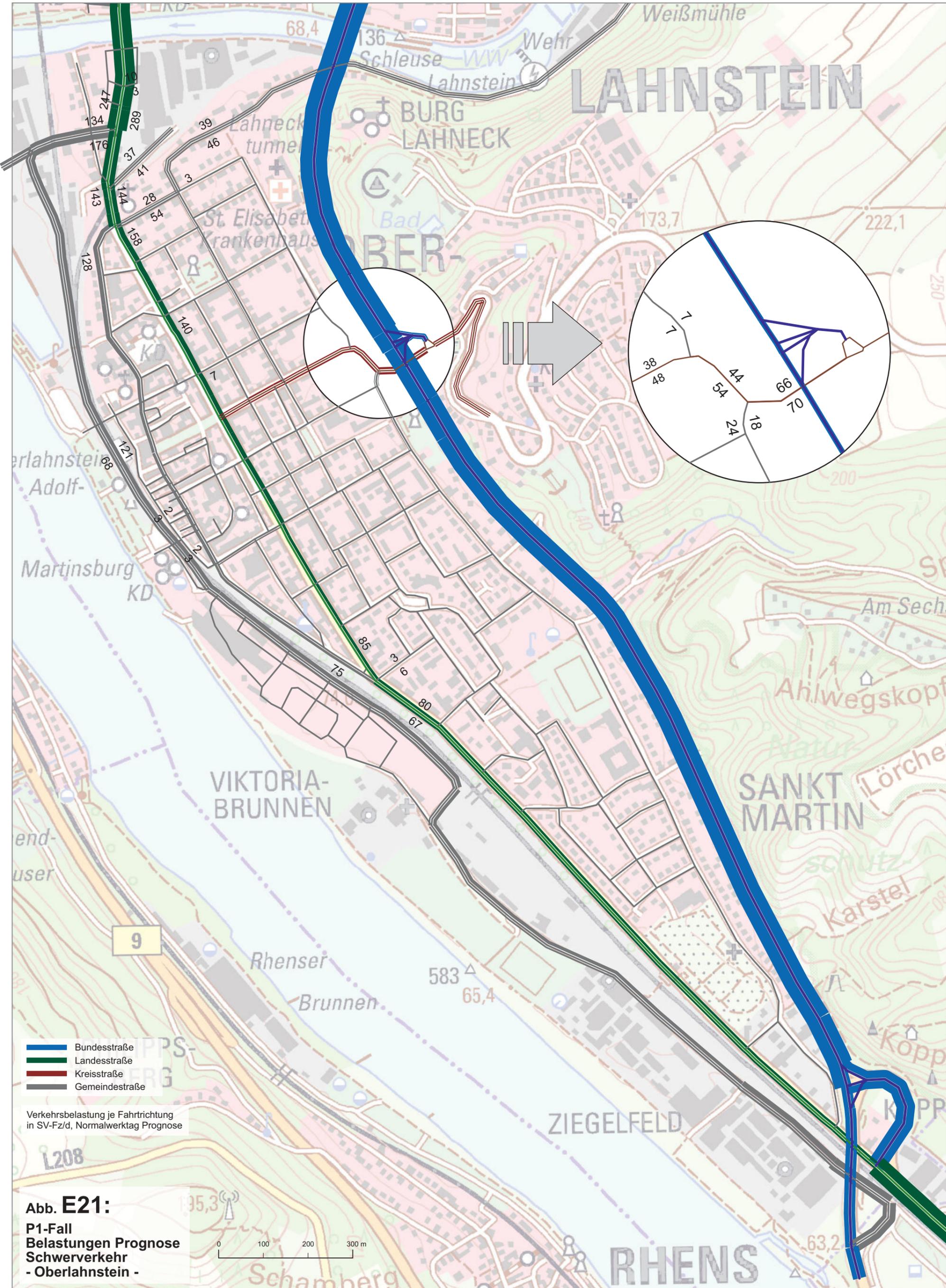


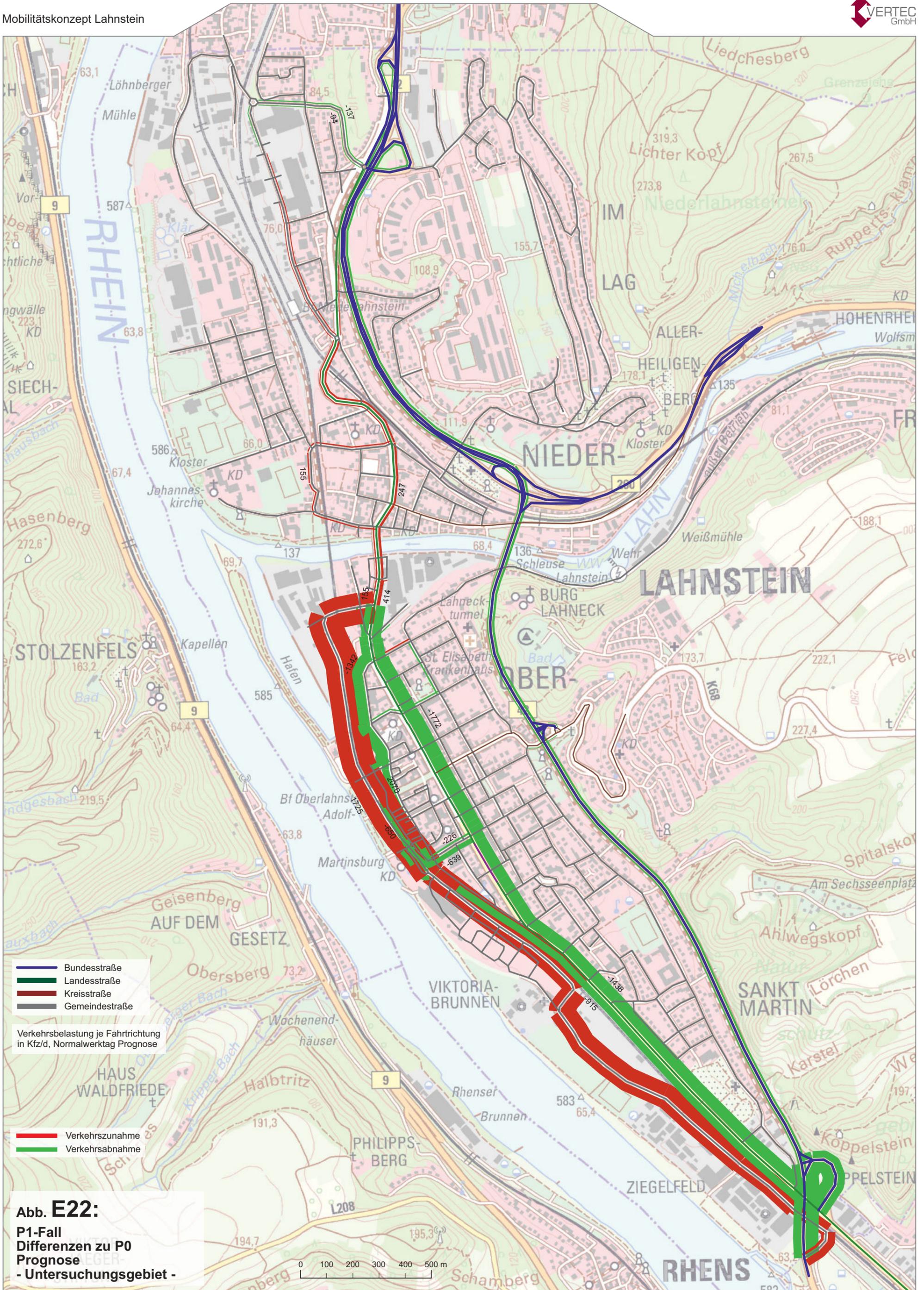
Abb. E17:
P1-Fall
Belastungen Prognose
Schwerverkehr
- Untersuchungsgebiet -











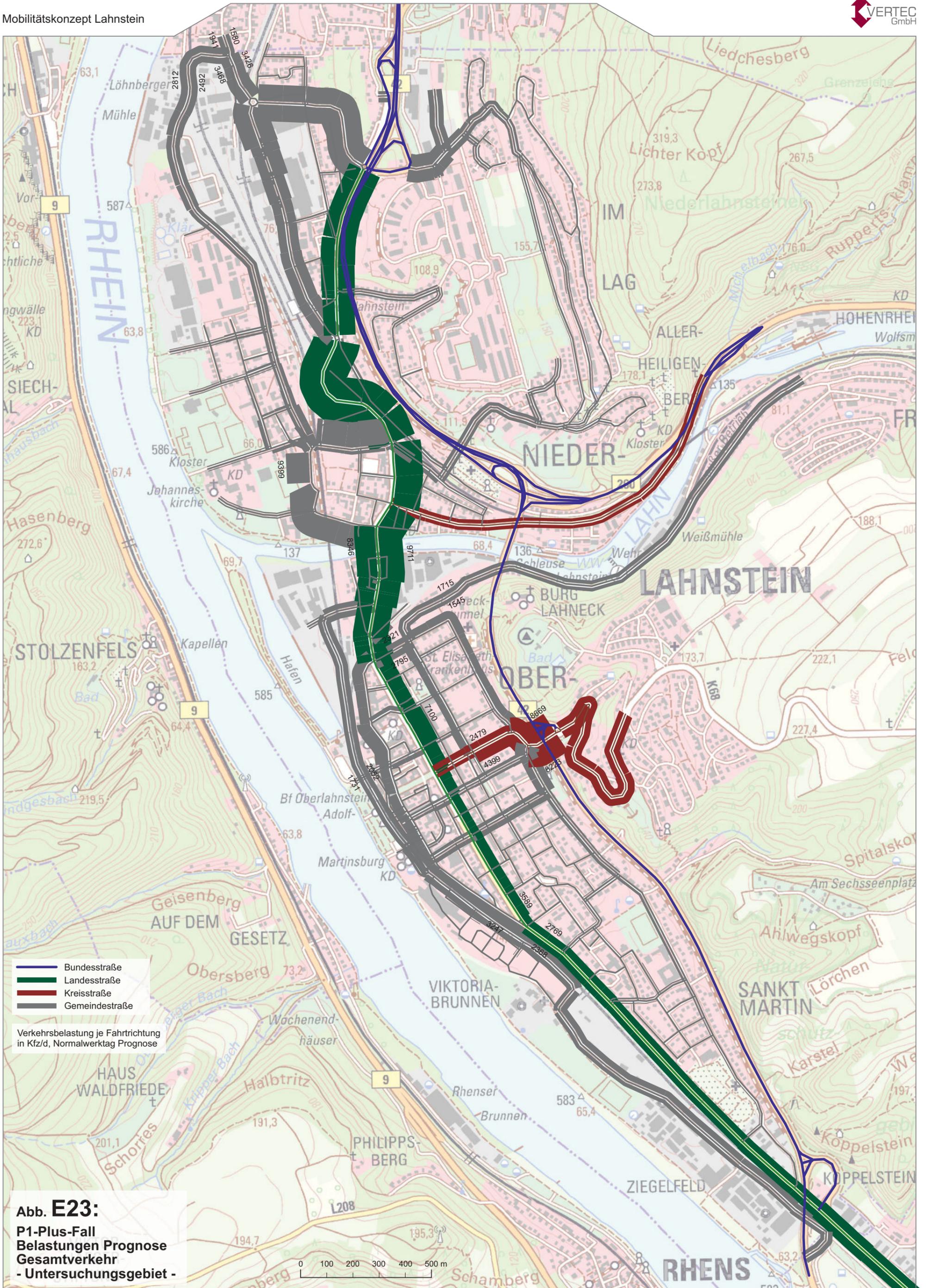


Abb. E23:
P1-Plus-Fall
Belastungen Prognose
Gesamtverkehr
- Untersuchungsgebiet -

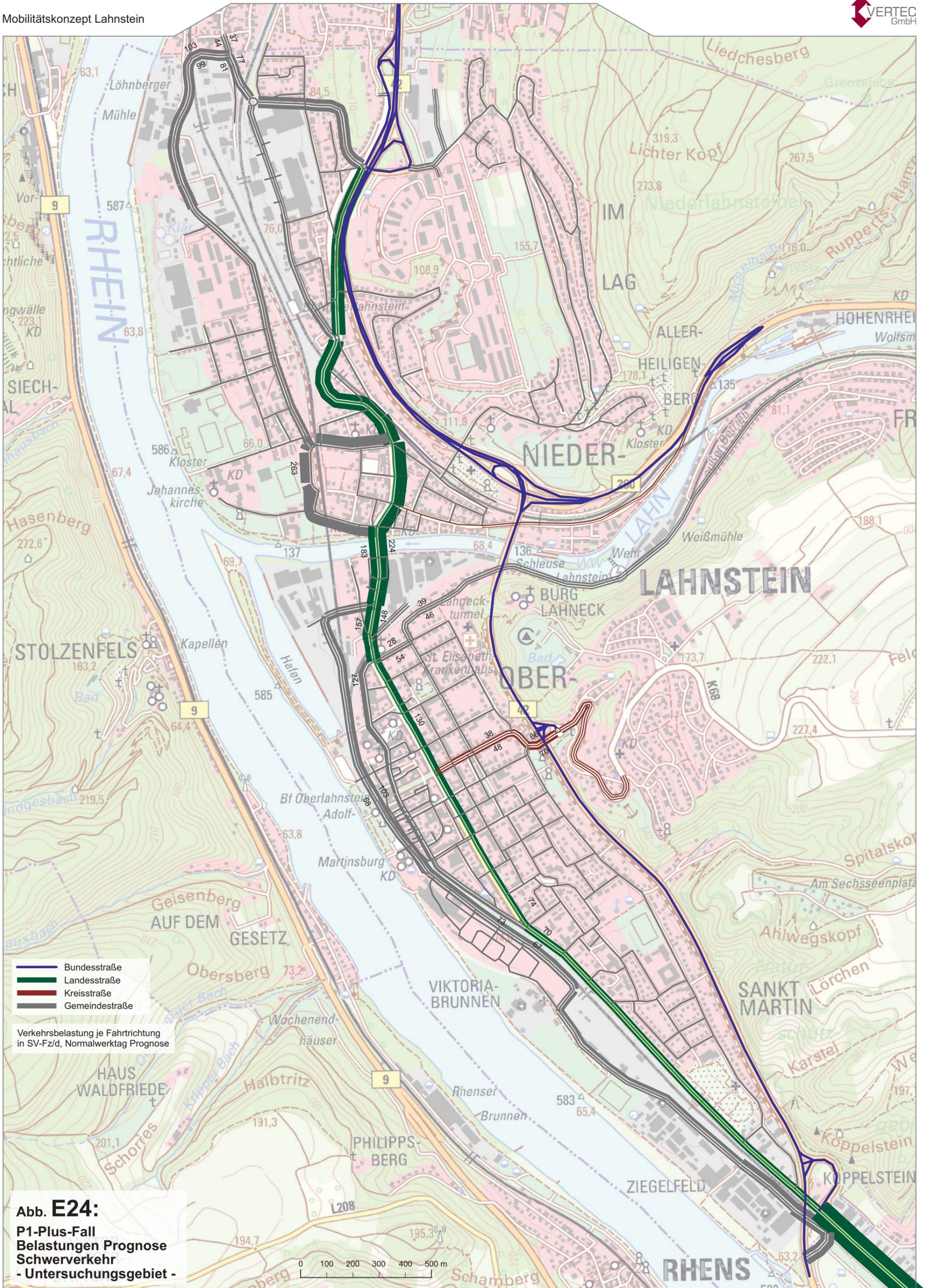
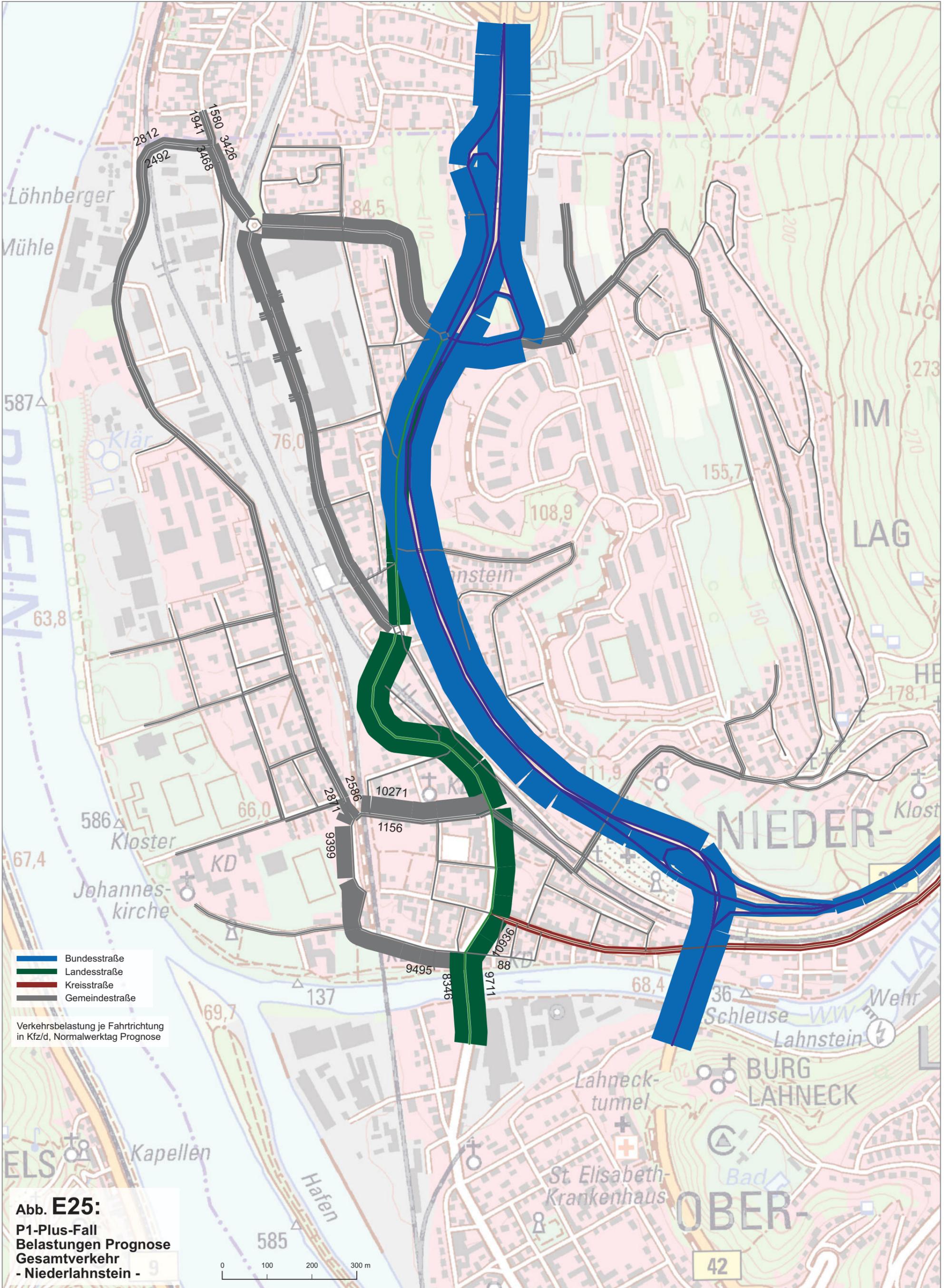
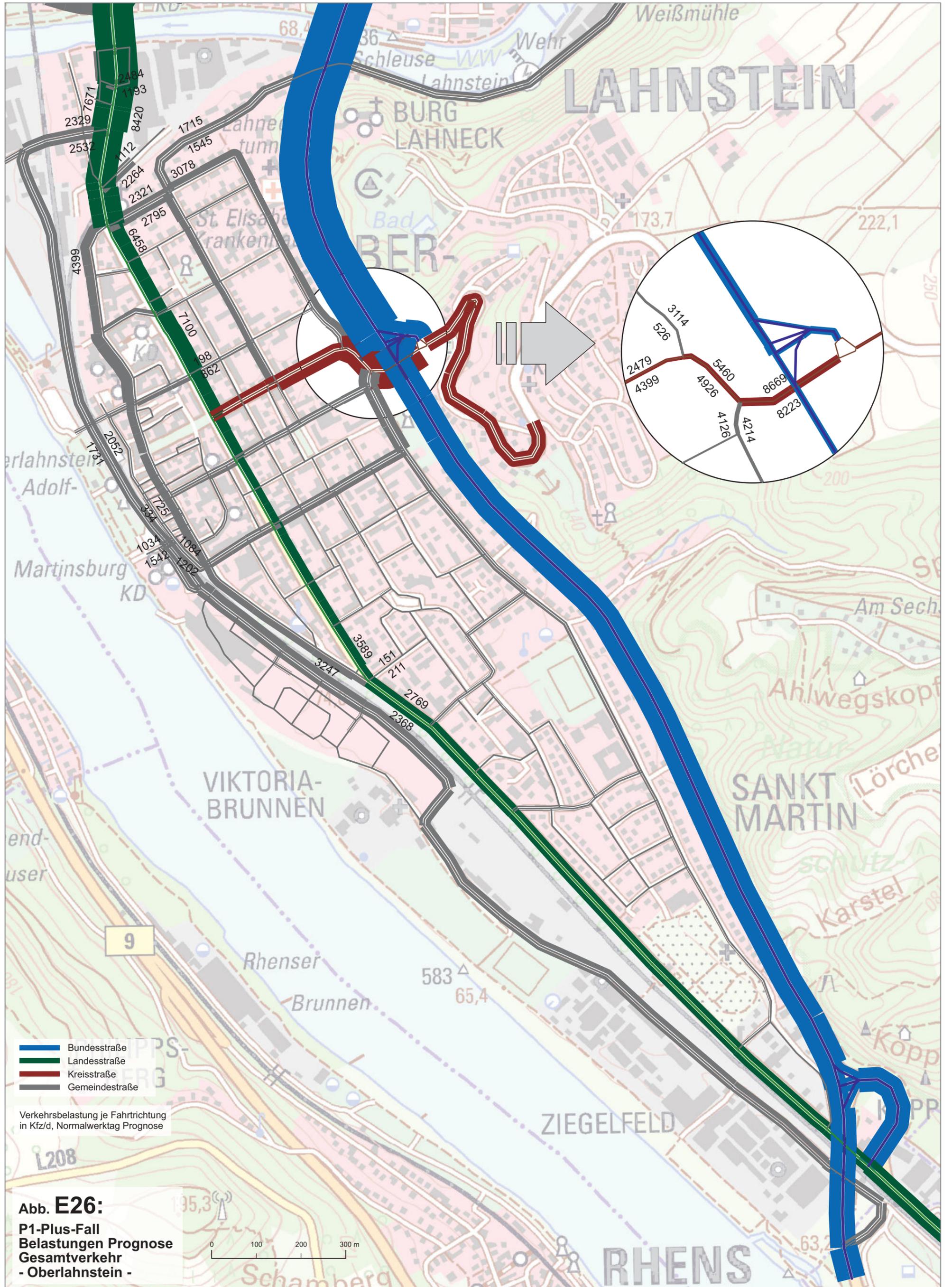
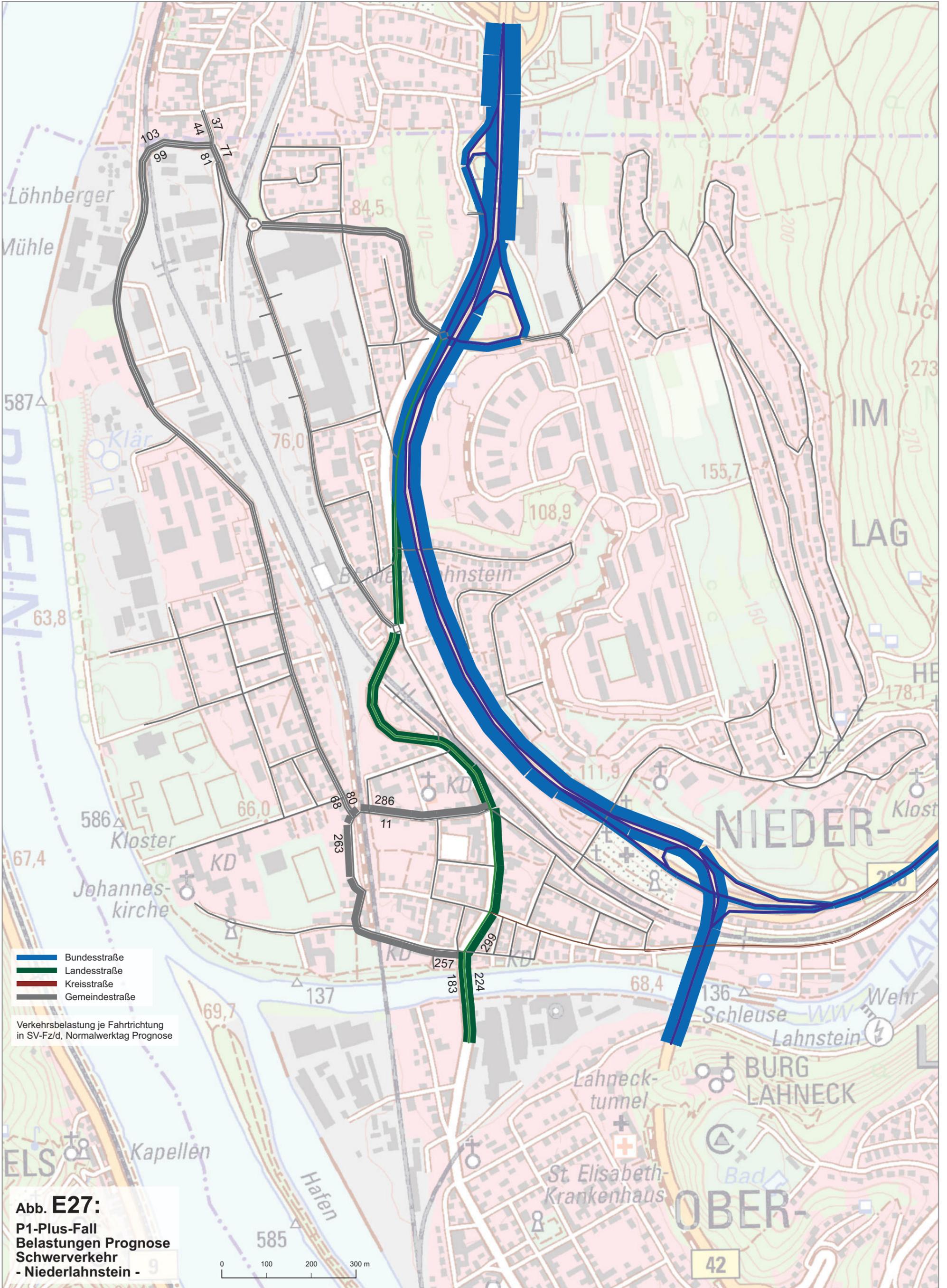


Abb. E24:
P1-Plus-Fall
Belastungen Prognose
Schwerverkehr
- Untersuchungsgebiet -





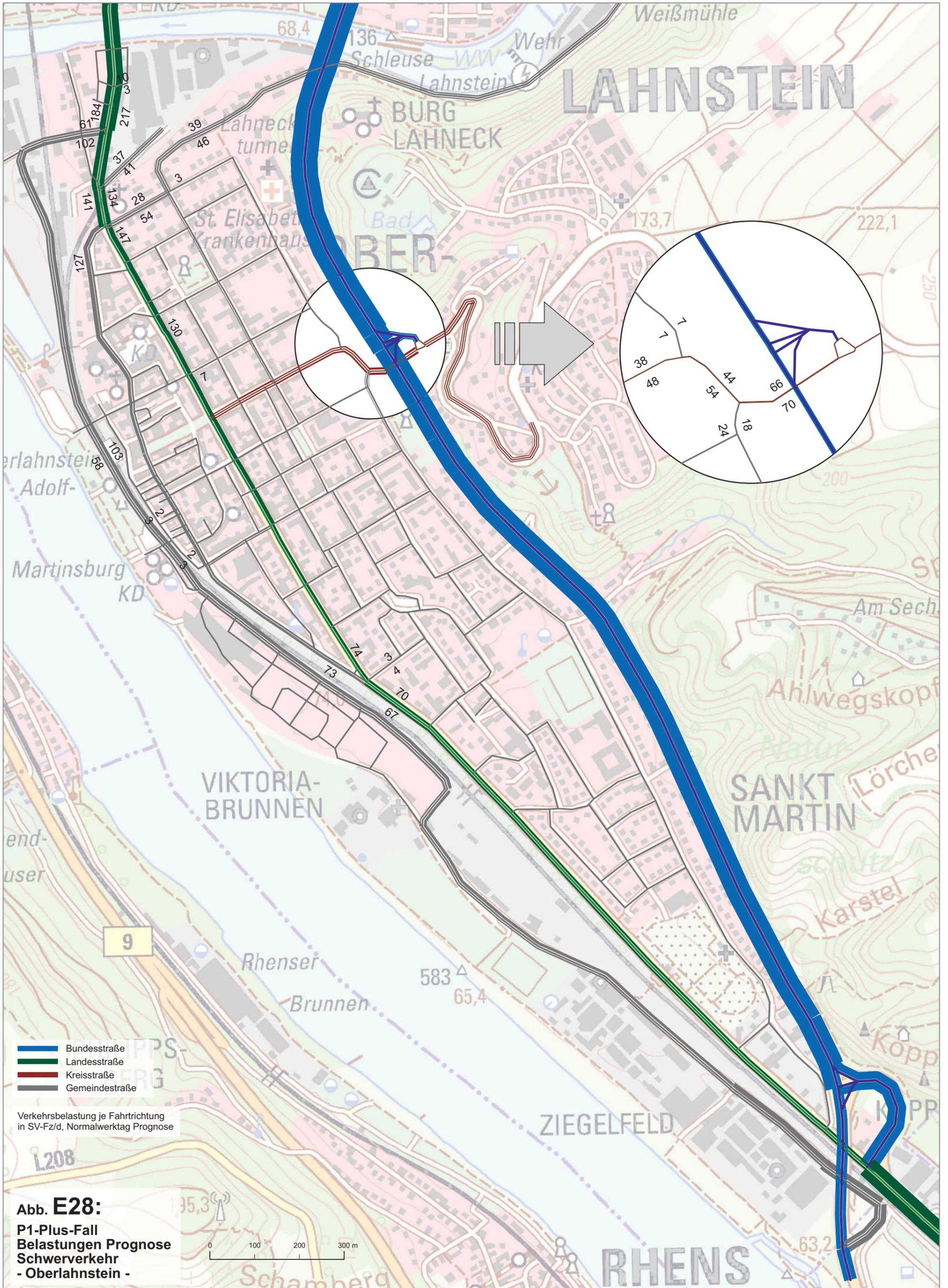


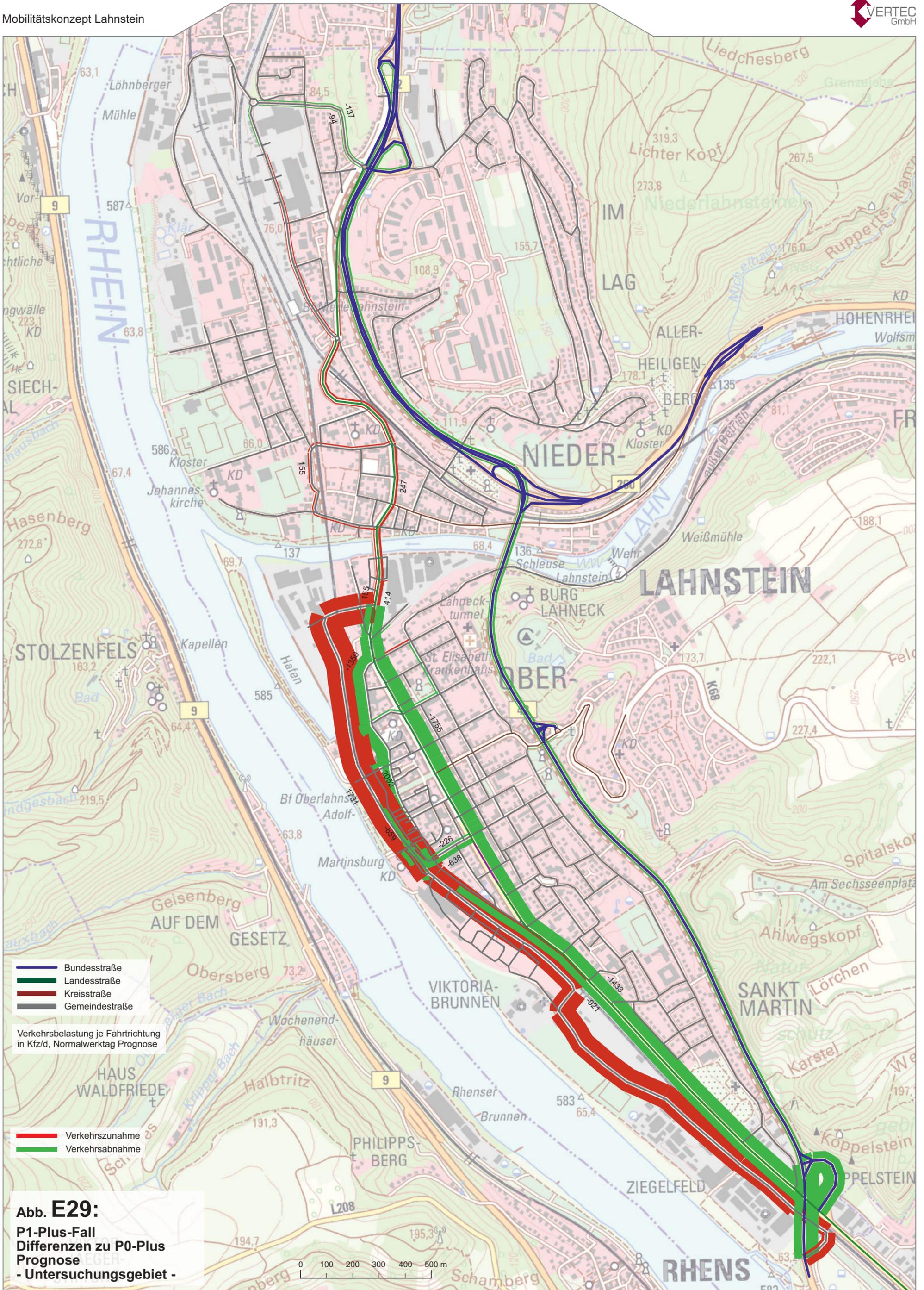
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung
in SV-Fz/d, Normalwerktag Prognose

Abb. E27:
P1-Plus-Fall
Belastungen Prognose
Schwerverkehr
- Niederlahnstein -







MATERIALTEIL

MATERIALTEIL

B ANALYSE

- | | |
|--|-----------|
| 1. Ergebnisse der Gerätezählung | 1 - 7 |
| 2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen | 8 - 133 |
| 3. Liste der Bemerkungen aus der Bürgerversammlung | 134 - 137 |

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss							Schloss / Braubach							Gesamtquerschnitt				
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Montag, 25. März 2019	00:00 - 00:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Montag, 25. März 2019	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Montag, 25. März 2019	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Montag, 25. März 2019	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	22	22	22	22	22	1	1	0
Montag, 25. März 2019	02:00 - 02:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Montag, 25. März 2019	02:30 - 03:00	1	1	0	54	54	54	54	54	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Montag, 25. März 2019	03:00 - 03:30	2	2	0	59	55	55	62	62	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Montag, 25. März 2019	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	57	52	52	62	62	2	2	0
Montag, 25. März 2019	04:00 - 04:30	0	0	0	---	---	---	---	---	5	5	0	50	51	59	61	62	5	5	0
Montag, 25. März 2019	04:30 - 05:00	6	6	0	59	51	55	65	79	13	13	0	61	49	60	74	79	19	19	0
Montag, 25. März 2019	05:00 - 05:30	6	6	0	55	50	53	62	68	18	18	0	54	49	57	62	70	24	24	0
Montag, 25. März 2019	05:30 - 06:00	10	10	0	45	39	47	58	60	11	11	0	46	18	56	58	63	21	21	0
Montag, 25. März 2019	06:00 - 06:30	10	10	0	53	41	47	62	71	14	14	0	54	29	60	68	74	24	24	0
Montag, 25. März 2019	06:30 - 07:00	19	16	3	47	28	51	62	77	38	38	0	59	50	59	70	82	57	54	3
Montag, 25. März 2019	07:00 - 07:30	34	33	1	50	27	52	66	73	21	21	0	55	48	56	62	78	55	54	1
Montag, 25. März 2019	07:30 - 08:00	61	61	0	51	44	51	62	72	23	21	2	39	21	33	57	71	84	82	2
Montag, 25. März 2019	08:00 - 08:30	23	23	0	46	37	44	58	62	6	4	2	51	27	56	67	73	29	27	2
Montag, 25. März 2019	08:30 - 09:00	16	14	2	43	29	49	53	61	11	9	2	49	43	46	56	76	27	23	4
Montag, 25. März 2019	09:00 - 09:30	21	20	1	50	39	54	62	67	9	8	1	47	37	47	65	66	30	28	2
Montag, 25. März 2019	09:30 - 10:00	20	16	4	46	30	47	54	94	10	9	1	48	39	40	66	68	30	25	5
Montag, 25. März 2019	10:00 - 10:30	17	17	0	47	40	47	57	63	12	11	1	39	29	41	48	55	29	28	1
Montag, 25. März 2019	10:30 - 11:00	22	22	0	48	40	47	56	64	10	10	0	57	45	55	74	79	32	32	0
Montag, 25. März 2019	11:00 - 11:30	23	23	0	43	24	45	59	73	8	6	2	45	22	45	59	65	31	29	2
Montag, 25. März 2019	11:30 - 12:00	31	30	1	47	36	48	58	74	33	30	3	37	26	33	54	62	64	60	4
Montag, 25. März 2019	12:00 - 12:30	38	35	3	46	38	47	55	77	33	29	4	43	28	41	57	81	71	64	7
Montag, 25. März 2019	12:30 - 13:00	46	43	3	53	40	55	63	75	23	20	3	50	41	49	64	78	69	63	6
Montag, 25. März 2019	13:00 - 13:30	31	31	0	51	41	47	64	77	28	26	2	52	26	55	65	78	59	57	2
Montag, 25. März 2019	13:30 - 14:00	53	49	4	49	35	52	60	73	23	19	4	44	23	47	62	75	76	68	8
Montag, 25. März 2019	14:00 - 14:30	55	54	1	52	43	52	61	81	14	14	0	54	40	56	62	80	69	68	1
Montag, 25. März 2019	14:30 - 15:00	28	27	1	48	31	50	58	79	13	12	1	45	36	47	52	61	41	39	2
Montag, 25. März 2019	15:00 - 15:30	56	56	0	53	45	55	62	73	35	33	2	45	35	43	57	96	91	89	2
Montag, 25. März 2019	15:30 - 16:00	123	123	0	52	45	52	60	81	12	9	3	43	21	42	62	69	135	132	3
Montag, 25. März 2019	16:00 - 16:30	111	110	1	51	45	52	58	68	19	16	3	48	23	53	66	85	130	126	4
Montag, 25. März 2019	16:30 - 17:00	45	44	1	51	46	51	62	71	12	11	1	48	44	47	57	60	57	55	2
Montag, 25. März 2019	17:00 - 17:30	35	34	1	47	37	48	57	72	25	24	1	32	20	25	59	73	60	58	2
Montag, 25. März 2019	17:30 - 18:00	31	30	1	49	38	51	57	78	9	9	0	43	32	42	57	58	40	39	1
Montag, 25. März 2019	18:00 - 18:30	21	21	0	49	39	47	61	78	13	11	2	38	19	40	55	85	34	32	2
Montag, 25. März 2019	18:30 - 19:00	22	21	1	51	39	52	61	91	12	11	1	40	26	39	56	60	34	32	2
Montag, 25. März 2019	19:00 - 19:30	12	12	0	48	43	46	54	61	6	6	0	49	45	47	53	57	18	18	0
Montag, 25. März 2019	19:30 - 20:00	9	9	0	53	47	53	58	66	5	4	1	42	27	45	48	67	14	13	1
Montag, 25. März 2019	20:00 - 20:30	9	8	1	46	34	43	60	67	4	4	0	44	31	31	58	64	13	12	1
Montag, 25. März 2019	20:30 - 21:00	24	24	0	51	43	51	61	75	8	7	1	46	42	45	54	68	32	31	1
Montag, 25. März 2019	21:00 - 21:30	8	7	1	48	25	46	64	64	9	9	0	52	49	52	62	62	17	16	1
Montag, 25. März 2019	21:30 - 22:00	8	8	0	52	47	50	57	63	3	3	0	41	31	40	53	53	11	11	0
Montag, 25. März 2019	22:00 - 22:30	45	45	0	54	47	54	66	78	1	1	0	45	45	45	45	45	46	46	0
Montag, 25. März 2019	22:30 - 23:00	2	2	0	64	53	53	74	74	1	1	0	40	40	40	40	40	3	3	0
Montag, 25. März 2019	23:00 - 23:30	3	3	0	52	47	54	56	56	0	0	0	---	---	---	---	---	3	3	0
Montag, 25. März 2019	23:30 - 24:00	1	0	1	52	52	52	52	52	1	0	1	35	35	35	35	35	2	0	2
Montag, 25. März 2019	Sph-Vm 07:00 - 08:00	95	94	1	51	36	52	64	73	44	42	2	47	35	45	60	78	139	136	3
Montag, 25. März 2019	Sph-Nm 15:30 - 16:30	234	233	1	52	45	52	59	81	31	25	6	46	22	48	64	85	265	258	7
Montag, 25. März 2019	06:00-09:00	163	157	6	48	34	49	61	77	113	107	6	51	36	52	63	82	276	264	12
Montag, 25. März 2019	15:00-19:00	444	439	5	50	42	51	60	91	137	124	13	42	28	41	59	96	581	563	18
Montag, 25. März 2019	06:00-19:00	992	963	29	49	38	50	60	94	466	425	41	46	32	46	61	96	1.458	1.388	70
Montag, 25. März 2019	06:00-18:00	949	921	28	49	37	50	59	94	441	403	38	47	33	47	61	96	1.390	1.324	66
Montag, 25. März 2019	06:00-22:00	1.062	1.031	31	49	38	49	59	94	501	458	43	46	33	46	60	96	1.563	1.489	74
Montag, 25. März 2019	22:00-06:00	76	75	1	55	50	53	61	79	53	52	1	46	40	47	51	79	129	127	2
Montag, 25. März 2019	00:00 24:00	1.138	1.106	32	50	41	50	60	94	554	510	44	46	35	46	58	96	1.692	1.616	76

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss							Schloss / Braubach							Gesamtquerschnitt				
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Dienstag, 19. März 2019	00:00 - 00:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Dienstag, 19. März 2019	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	25	25	25	25	25	1	1	0
Dienstag, 19. März 2019	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Dienstag, 19. März 2019	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Dienstag, 19. März 2019	02:00 - 02:30	2	2	0	21	16	16	26	26	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Dienstag, 19. März 2019	02:30 - 03:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Dienstag, 19. März 2019	03:00 - 03:30	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	51	36	36	65	65	2	2	0
Dienstag, 19. März 2019	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	46	46	46	46	46	1	1	0
Dienstag, 19. März 2019	04:00 - 04:30	2	2	0	57	51	51	62	62	4	4	0	55	47	47	68	91	6	6	0
Dienstag, 19. März 2019	04:30 - 05:00	19	19	0	58	54	57	63	85	10	10	0	58	47	59	68	74	29	29	0
Dienstag, 19. März 2019	05:00 - 05:30	13	12	1	50	35	52	59	78	12	12	0	48	22	52	62	71	25	24	1
Dienstag, 19. März 2019	05:30 - 06:00	10	10	0	53	48	54	63	64	13	13	0	47	34	48	62	65	23	23	0
Dienstag, 19. März 2019	06:00 - 06:30	29	29	0	51	35	54	64	71	11	11	0	50	42	61	63	64	40	40	0
Dienstag, 19. März 2019	06:30 - 07:00	23	22	1	44	22	48	60	80	40	40	0	54	39	57	64	78	63	62	1
Dienstag, 19. März 2019	07:00 - 07:30	29	28	1	55	47	56	64	72	20	20	0	51	46	54	63	67	49	48	1
Dienstag, 19. März 2019	07:30 - 08:00	43	42	1	53	41	53	64	85	20	18	2	42	25	42	60	76	63	60	3
Dienstag, 19. März 2019	08:00 - 08:30	21	17	4	46	29	46	58	71	3	2	1	48	35	49	61	61	24	19	5
Dienstag, 19. März 2019	08:30 - 09:00	14	14	0	43	38	45	50	60	7	7	0	63	56	58	68	76	21	21	0
Dienstag, 19. März 2019	09:00 - 09:30	22	18	4	46	33	47	59	62	12	7	5	43	34	42	50	59	34	25	9
Dienstag, 19. März 2019	09:30 - 10:00	16	16	0	51	41	50	60	82	7	7	0	47	35	43	59	76	23	23	0
Dienstag, 19. März 2019	10:00 - 10:30	9	9	0	51	45	46	62	62	15	13	2	46	25	49	57	95	24	22	2
Dienstag, 19. März 2019	10:30 - 11:00	18	17	1	46	23	45	57	89	8	8	0	40	19	43	57	57	26	25	1
Dienstag, 19. März 2019	11:00 - 11:30	14	14	0	48	39	48	60	67	12	11	1	50	43	52	59	74	26	25	1
Dienstag, 19. März 2019	11:30 - 12:00	25	25	0	46	42	47	53	64	12	12	0	54	45	56	68	83	37	37	0
Dienstag, 19. März 2019	12:00 - 12:30	28	27	1	48	42	52	59	70	17	17	0	49	44	55	62	66	45	44	1
Dienstag, 19. März 2019	12:30 - 13:00	45	45	0	52	39	55	62	75	17	17	0	47	20	52	62	75	62	62	0
Dienstag, 19. März 2019	13:00 - 13:30	32	29	3	48	42	48	58	67	26	25	1	51	41	47	64	87	58	54	4
Dienstag, 19. März 2019	13:30 - 14:00	50	50	0	50	39	51	63	71	19	19	0	48	24	51	61	76	69	69	0
Dienstag, 19. März 2019	14:00 - 14:30	48	48	0	45	23	48	57	70	10	9	1	42	26	37	63	77	58	57	1
Dienstag, 19. März 2019	14:30 - 15:00	31	31	0	50	42	51	62	85	15	11	4	35	21	31	49	50	46	42	4
Dienstag, 19. März 2019	15:00 - 15:30	46	46	0	50	38	51	62	75	14	14	0	54	39	58	65	79	60	60	0
Dienstag, 19. März 2019	15:30 - 16:00	129	127	2	52	45	52	62	74	14	13	1	47	37	47	59	73	143	140	3
Dienstag, 19. März 2019	16:00 - 16:30	106	106	0	50	44	52	60	71	23	19	4	48	40	48	61	75	129	125	4
Dienstag, 19. März 2019	16:30 - 17:00	53	51	2	46	34	49	57	65	12	10	2	54	33	48	74	90	65	61	4
Dienstag, 19. März 2019	17:00 - 17:30	35	35	0	50	42	51	58	73	14	14	0	44	24	43	67	72	49	49	0
Dienstag, 19. März 2019	17:30 - 18:00	28	28	0	44	34	44	56	65	12	11	1	47	28	50	55	73	40	39	1
Dienstag, 19. März 2019	18:00 - 18:30	22	22	0	45	28	47	59	65	11	10	1	45	27	50	56	63	33	32	1
Dienstag, 19. März 2019	18:30 - 19:00	35	33	2	45	28	47	61	66	14	14	0	48	40	46	56	69	49	47	2
Dienstag, 19. März 2019	19:00 - 19:30	27	27	0	46	38	45	55	68	12	12	0	43	27	44	54	54	39	39	0
Dienstag, 19. März 2019	19:30 - 20:00	7	7	0	50	24	51	68	91	1	1	0	28	28	28	28	28	8	8	0
Dienstag, 19. März 2019	20:00 - 20:30	9	8	1	44	20	50	62	63	5	5	0	49	43	51	55	70	14	13	1
Dienstag, 19. März 2019	20:30 - 21:00	25	25	0	58	49	59	68	81	6	6	0	48	39	48	53	63	31	31	0
Dienstag, 19. März 2019	21:00 - 21:30	14	13	1	51	47	50	56	61	11	11	0	46	40	44	51	69	25	24	1
Dienstag, 19. März 2019	21:30 - 22:00	7	7	0	46	42	51	57	59	6	6	0	51	47	49	59	72	13	13	0
Dienstag, 19. März 2019	22:00 - 22:30	38	38	0	56	48	57	69	82	0	0	0	---	---	---	---	---	38	38	0
Dienstag, 19. März 2019	22:30 - 23:00	4	4	0	50	44	44	61	61	1	1	0	18	18	18	18	18	5	5	0
Dienstag, 19. März 2019	23:00 - 23:30	1	1	0	31	31	31	31	31	1	1	0	44	44	44	44	44	2	2	0
Dienstag, 19. März 2019	23:30 - 24:00	2	2	0	45	30	30	59	59	2	2	0	42	30	30	54	54	4	4	0
Dienstag, 19. März 2019	Sph-Vm 06:30 - 07:30	52	50	2	50	35	52	62	80	60	60	0	53	43	56	64	78	112	110	2
Dienstag, 19. März 2019	Sph-Nm 15:30 - 16:30	235	233	2	51	45	52	61	74	37	32	5	48	39	48	60	75	272	265	7
Dienstag, 19. März 2019	06:00-09:00	159	152	7	49	35	50	60	85	101	98	3	51	41	54	63	78	260	250	10
Dienstag, 19. März 2019	15:00-19:00	454	448	6	48	37	49	59	75	114	105	9	48	34	49	62	90	568	553	15
Dienstag, 19. März 2019	06:00-19:00	951	929	22	48	37	49	60	89	385	359	26	48	34	49	61	95	1.336	1.288	48
Dienstag, 19. März 2019	06:00-18:00	894	874	20	49	37	50	59	89	360	335	25	48	34	49	61	95	1.254	1.209	45
Dienstag, 19. März 2019	06:00-22:00	1.040	1.016	24	48	37	50	60	91	426	400	26	47	35	48	59	95	1.466	1.416	50
Dienstag, 19. März 2019	22:00-06:00	91	90	1	47	40	44	55	85	47	47	0	43	35	41	51	91	138	137	1
Dienstag, 19. März 2019	00:00-24:00	1.131	1.106	25	48	37	48	59	91	473	447	26	46	35	46	57	95	1.604	1.553	51

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss								Schloss / Braubach								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Mittwoch, 20. März 2019	00:00 - 00:30	1	1	0	61	61	61	61	61	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	0	1	32	32	32	32	32	1	0	1
Mittwoch, 20. März 2019	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	26	26	26	26	26	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	01:30 - 02:00	1	1	0	43	43	43	43	43	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	02:00 - 02:30	1	1	0	90	90	90	90	90	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	02:30 - 03:00	1	1	0	47	47	47	47	47	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	03:00 - 03:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Mittwoch, 20. März 2019	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	55	55	55	55	55	1	1	0
Mittwoch, 20. März 2019	04:00 - 04:30	1	1	0	59	59	59	59	59	4	4	0	50	47	47	69	70	5	5	0
Mittwoch, 20. März 2019	04:30 - 05:00	19	19	0	56	51	56	63	89	9	9	0	64	54	70	73	85	28	28	0
Mittwoch, 20. März 2019	05:00 - 05:30	15	14	1	58	52	58	71	75	12	12	0	45	17	52	62	79	27	26	1
Mittwoch, 20. März 2019	05:30 - 06:00	17	17	0	49	41	55	61	67	16	16	0	55	31	62	67	80	33	33	0
Mittwoch, 20. März 2019	06:00 - 06:30	28	28	0	55	48	55	63	82	13	12	1	49	28	56	68	72	41	40	1
Mittwoch, 20. März 2019	06:30 - 07:00	21	20	1	48	38	51	59	70	30	30	0	57	50	58	69	76	51	50	1
Mittwoch, 20. März 2019	07:00 - 07:30	27	23	4	53	32	55	66	80	22	20	2	53	47	53	70	79	49	43	6
Mittwoch, 20. März 2019	07:30 - 08:00	51	49	2	55	45	55	64	79	18	14	4	43	21	49	55	71	69	63	6
Mittwoch, 20. März 2019	08:00 - 08:30	34	30	4	48	30	51	60	80	18	15	3	44	32	49	55	63	52	45	7
Mittwoch, 20. März 2019	08:30 - 09:00	17	15	2	47	39	46	57	82	12	9	3	51	39	49	67	76	29	24	5
Mittwoch, 20. März 2019	09:00 - 09:30	22	20	2	48	30	51	60	70	11	8	3	33	21	37	40	50	33	28	5
Mittwoch, 20. März 2019	09:30 - 10:00	24	21	3	45	29	49	54	74	12	11	1	44	43	47	52	63	36	32	4
Mittwoch, 20. März 2019	10:00 - 10:30	14	14	0	48	39	48	64	70	8	7	1	48	29	51	62	63	22	21	1
Mittwoch, 20. März 2019	10:30 - 11:00	29	25	4	43	23	44	57	74	9	4	5	36	24	39	48	58	38	29	9
Mittwoch, 20. März 2019	11:00 - 11:30	19	19	0	46	38	49	55	62	9	7	2	35	22	26	60	61	28	26	2
Mittwoch, 20. März 2019	11:30 - 12:00	33	33	0	47	28	51	62	74	19	19	0	50	24	55	67	72	52	52	0
Mittwoch, 20. März 2019	12:00 - 12:30	34	33	1	46	24	49	59	80	18	18	0	42	20	49	62	65	52	51	1
Mittwoch, 20. März 2019	12:30 - 13:00	55	53	2	50	41	51	62	75	26	24	2	49	35	49	63	87	81	77	4
Mittwoch, 20. März 2019	13:00 - 13:30	34	33	1	50	45	51	59	77	27	24	3	53	42	54	66	77	61	57	4
Mittwoch, 20. März 2019	13:30 - 14:00	45	44	1	48	43	50	58	67	26	26	0	44	28	45	61	75	71	70	1
Mittwoch, 20. März 2019	14:00 - 14:30	47	46	1	49	37	50	63	80	9	8	1	34	16	28	50	59	56	54	2
Mittwoch, 20. März 2019	14:30 - 15:00	41	38	3	42	16	45	61	67	20	15	5	37	17	38	47	61	61	53	8
Mittwoch, 20. März 2019	15:00 - 15:30	56	56	0	45	37	47	56	65	33	32	1	47	21	52	62	81	89	88	1
Mittwoch, 20. März 2019	15:30 - 16:00	112	110	2	52	45	52	61	70	11	10	1	53	46	55	60	68	123	120	3
Mittwoch, 20. März 2019	16:00 - 16:30	98	96	2	49	43	51	59	76	14	13	1	50	44	49	65	67	112	109	3
Mittwoch, 20. März 2019	16:30 - 17:00	50	49	1	49	42	50	57	72	13	12	1	46	27	50	55	76	63	61	2
Mittwoch, 20. März 2019	17:00 - 17:30	39	38	1	49	40	51	61	73	16	16	0	45	29	45	59	67	55	54	1
Mittwoch, 20. März 2019	17:30 - 18:00	39	39	0	49	43	47	60	76	14	12	2	39	24	37	53	56	53	51	2
Mittwoch, 20. März 2019	18:00 - 18:30	34	32	2	47	37	48	57	78	9	7	2	48	25	44	71	73	43	39	4
Mittwoch, 20. März 2019	18:30 - 19:00	21	21	0	50	41	53	62	65	12	9	3	40	25	39	52	54	33	30	3
Mittwoch, 20. März 2019	19:00 - 19:30	15	15	0	46	33	48	58	64	7	6	1	38	22	42	51	62	22	21	1
Mittwoch, 20. März 2019	19:30 - 20:00	13	13	0	48	41	47	55	62	2	2	0	57	43	43	70	70	15	15	0
Mittwoch, 20. März 2019	20:00 - 20:30	9	6	3	54	21	61	88	98	7	6	1	53	23	55	72	76	16	12	4
Mittwoch, 20. März 2019	20:30 - 21:00	21	21	0	63	55	62	74	83	1	1	0	15	15	15	15	15	22	22	0
Mittwoch, 20. März 2019	21:00 - 21:30	7	7	0	53	43	55	62	65	13	13	0	54	47	55	66	77	20	20	0
Mittwoch, 20. März 2019	21:30 - 22:00	6	6	0	59	53	54	63	77	5	5	0	56	52	52	57	78	11	11	0
Mittwoch, 20. März 2019	22:00 - 22:30	40	40	0	55	48	56	66	70	1	1	0	36	36	36	36	36	41	41	0
Mittwoch, 20. März 2019	22:30 - 23:00	7	6	1	50	19	57	69	70	0	0	0	---	---	---	---	---	7	6	1
Mittwoch, 20. März 2019	23:00 - 23:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Mittwoch, 20. März 2019	23:30 - 24:00	2	2	0	49	48	48	49	49	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Mittwoch, 20. März 2019	Sph-Vm 07:30 - 08:30	85	79	6	52	38	53	62	80	36	29	7	44	27	49	55	71	121	108	13
Mittwoch, 20. März 2019	Sph-Nm 15:30 - 16:30	210	206	4	51	44	52	60	76	25	23	2	52	45	52	63	68	235	229	6
Mittwoch, 20. März 2019	06:00-09:00	178	165	13	51	39	52	62	82	113	100	13	50	36	52	64	79	291	265	26
Mittwoch, 20. März 2019	15:00-19:00	449	441	8	49	41	50	59	78	122	111	11	46	30	46	60	81	571	552	19
Mittwoch, 20. März 2019	06:00-19:00	1.024	985	39	48	37	50	60	82	429	382	47	45	30	46	59	87	1.453	1.367	86
Mittwoch, 20. März 2019	06:00-18:00	969	932	37	48	36	50	60	82	408	366	42	45	30	47	59	87	1.377	1.298	79
Mittwoch, 20. März 2019	06:00-22:00	1.095	1.053	42	49	37	51	61	98	464	415	49	45	31	46	58	87	1.559	1.468	91
Mittwoch, 20. März 2019	22:00-06:00	105	103	2	56	51	57	62	90	45	44	1	45	37	48	53	85	150	147	3
Mittwoch, 20. März 2019	00:00 24:00	1.200	1.156	44	51	41	52	61	98	509	459	50	45	32	46	57	87	1.709	1.615	94

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss							Schloss / Braubach							Gesamtquerschnitt				
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Donnerstag, 21. März 2019	00:00 - 00:30	1	1	0	46	46	46	46	46	1	1	0	25	25	25	25	25	2	2	0
Donnerstag, 21. März 2019	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Donnerstag, 21. März 2019	01:00 - 01:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Donnerstag, 21. März 2019	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Donnerstag, 21. März 2019	02:00 - 02:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Donnerstag, 21. März 2019	02:30 - 03:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Donnerstag, 21. März 2019	03:00 - 03:30	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	71	71	71	71	71	1	1	0
Donnerstag, 21. März 2019	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	51	51	51	51	51	1	1	0
Donnerstag, 21. März 2019	04:00 - 04:30	0	0	0	---	---	---	---	---	5	5	0	55	47	55	67	89	5	5	0
Donnerstag, 21. März 2019	04:30 - 05:00	15	15	0	60	54	62	68	75	10	10	0	58	48	53	71	87	25	25	0
Donnerstag, 21. März 2019	05:00 - 05:30	17	16	1	56	53	57	62	76	10	10	0	46	17	53	65	70	27	26	1
Donnerstag, 21. März 2019	05:30 - 06:00	10	9	1	45	30	45	63	72	19	19	0	52	34	58	62	78	29	28	1
Donnerstag, 21. März 2019	06:00 - 06:30	28	26	2	53	39	55	68	92	11	11	0	55	47	66	68	70	39	37	2
Donnerstag, 21. März 2019	06:30 - 07:00	24	23	1	50	28	52	60	83	36	36	0	58	48	60	70	82	60	59	1
Donnerstag, 21. März 2019	07:00 - 07:30	26	25	1	54	48	51	60	83	20	19	1	49	43	48	65	84	46	44	2
Donnerstag, 21. März 2019	07:30 - 08:00	66	62	4	50	41	49	59	81	20	17	3	48	25	55	63	66	86	79	7
Donnerstag, 21. März 2019	08:00 - 08:30	21	20	1	38	21	39	58	73	13	11	2	43	29	45	56	67	34	31	3
Donnerstag, 21. März 2019	08:30 - 09:00	23	22	1	39	27	42	57	65	18	14	4	32	7	36	50	58	41	36	5
Donnerstag, 21. März 2019	09:00 - 09:30	18	17	1	49	34	48	60	78	15	12	3	42	32	43	55	64	33	29	4
Donnerstag, 21. März 2019	09:30 - 10:00	24	21	3	47	37	46	53	78	12	9	3	45	41	47	54	66	36	30	6
Donnerstag, 21. März 2019	10:00 - 10:30	26	26	0	48	42	48	57	62	12	10	2	40	25	47	52	58	38	36	2
Donnerstag, 21. März 2019	10:30 - 11:00	25	23	2	47	31	49	60	77	13	12	1	45	19	51	57	64	38	35	3
Donnerstag, 21. März 2019	11:00 - 11:30	20	20	0	53	50	56	61	74	12	11	1	48	24	52	64	76	32	31	1
Donnerstag, 21. März 2019	11:30 - 12:00	39	36	3	47	35	50	59	63	15	13	2	42	21	46	53	65	54	49	5
Donnerstag, 21. März 2019	12:00 - 12:30	38	38	0	48	37	48	58	95	28	27	1	43	22	46	57	67	66	65	1
Donnerstag, 21. März 2019	12:30 - 13:00	49	48	1	49	33	53	63	78	22	22	0	44	23	45	60	81	71	70	1
Donnerstag, 21. März 2019	13:00 - 13:30	43	42	1	51	42	52	62	77	31	28	3	51	40	53	64	78	74	70	4
Donnerstag, 21. März 2019	13:30 - 14:00	65	62	3	47	31	48	62	95	21	20	1	47	40	47	54	70	86	82	4
Donnerstag, 21. März 2019	14:00 - 14:30	52	52	0	50	45	52	59	72	14	13	1	48	38	48	60	81	66	65	1
Donnerstag, 21. März 2019	14:30 - 15:00	38	35	3	47	31	47	61	78	18	14	4	42	31	43	52	62	56	49	7
Donnerstag, 21. März 2019	15:00 - 15:30	53	51	2	49	37	50	59	78	20	20	0	55	43	55	63	78	73	71	2
Donnerstag, 21. März 2019	15:30 - 16:00	121	121	0	52	47	53	60	74	11	10	1	49	39	51	55	75	132	131	1
Donnerstag, 21. März 2019	16:00 - 16:30	104	102	2	52	45	52	60	70	28	25	3	46	25	48	59	67	132	127	5
Donnerstag, 21. März 2019	16:30 - 17:00	67	67	0	49	42	51	60	96	13	13	0	49	31	54	61	72	80	80	0
Donnerstag, 21. März 2019	17:00 - 17:30	30	30	0	52	44	50	62	78	18	17	1	45	26	46	57	67	48	47	1
Donnerstag, 21. März 2019	17:30 - 18:00	30	29	1	47	35	48	63	81	17	16	1	47	38	50	56	65	47	45	2
Donnerstag, 21. März 2019	18:00 - 18:30	34	33	1	43	25	45	59	73	19	19	0	44	25	47	56	77	53	52	1
Donnerstag, 21. März 2019	18:30 - 19:00	38	37	1	47	35	47	55	111	3	2	1	34	16	37	50	50	41	39	2
Donnerstag, 21. März 2019	19:00 - 19:30	21	21	0	48	41	48	59	75	5	3	2	40	26	47	61	61	26	24	2
Donnerstag, 21. März 2019	19:30 - 20:00	5	5	0	65	51	54	60	108	5	2	3	35	24	25	44	62	10	7	3
Donnerstag, 21. März 2019	20:00 - 20:30	9	8	1	47	36	47	58	61	11	11	0	50	40	49	53	74	20	19	1
Donnerstag, 21. März 2019	20:30 - 21:00	29	29	0	59	45	59	68	83	3	3	0	47	17	54	71	71	32	32	0
Donnerstag, 21. März 2019	21:00 - 21:30	6	6	0	48	45	47	51	55	12	12	0	56	44	58	70	80	18	18	0
Donnerstag, 21. März 2019	21:30 - 22:00	5	5	0	41	37	43	47	61	6	5	1	49	47	48	56	62	11	10	1
Donnerstag, 21. März 2019	22:00 - 22:30	40	40	0	56	47	56	67	109	3	3	0	76	47	70	111	111	43	43	0
Donnerstag, 21. März 2019	22:30 - 23:00	2	2	0	60	53	53	66	66	1	0	1	17	17	17	17	17	3	2	1
Donnerstag, 21. März 2019	23:00 - 23:30	2	2	0	49	30	30	67	67	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Donnerstag, 21. März 2019	23:30 - 24:00	1	1	0	32	32	32	32	32	1	1	0	29	29	29	29	29	2	2	0
Donnerstag, 21. März 2019	Sph-Vm 07:00 - 08:00	92	87	5	52	45	50	60	83	40	36	4	49	34	52	64	84	132	123	9
Donnerstag, 21. März 2019	Sph-Nm 15:30 - 16:30	225	223	2	52	46	53	60	74	39	35	4	48	32	50	57	75	264	258	6
Donnerstag, 21. März 2019	06:00-09:00	188	178	10	47	34	48	60	92	118	108	10	48	33	52	62	84	306	286	20
Donnerstag, 21. März 2019	15:00-19:00	477	470	7	49	39	50	60	111	129	122	7	46	30	49	57	78	606	592	14
Donnerstag, 21. März 2019	06:00-19:00	1.102	1.068	34	48	37	49	60	111	460	421	39	46	31	49	58	84	1.562	1.489	73
Donnerstag, 21. März 2019	06:00-18:00	1.030	998	32	49	38	50	60	96	438	400	38	46	32	49	59	82	1.468	1.398	70
Donnerstag, 21. März 2019	06:00-22:00	1.177	1.142	35	49	38	49	59	111	502	457	45	46	31	48	58	82	1.679	1.599	80
Donnerstag, 21. März 2019	22:00-06:00	88	86	2	51	43	48	59	109	52	51	1	48	39	48	57	111	140	137	3
Donnerstag, 21. März 2019	00:00-24:00	1.265	1.228	37	49	39	49	59	111	554	508	46	46	33	48	58	111	1.819	1.736	83

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss								Schloss / Braubach								Gesamtquerschnitt		
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Freitag, 22. März 2019	00:00 - 00:30	1	1	0	31	31	31	31	31	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	00:30 - 01:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	24	24	24	24	24	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	01:00 - 01:30	1	1	0	54	54	54	54	54	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Freitag, 22. März 2019	02:00 - 02:30	1	1	0	74	74	74	74	74	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	02:30 - 03:00	1	1	0	51	51	51	51	51	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	03:00 - 03:30	1	1	0	77	77	77	77	77	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	03:30 - 04:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	58	58	58	58	58	1	1	0
Freitag, 22. März 2019	04:00 - 04:30	1	1	0	43	43	43	43	43	3	3	0	69	45	76	86	86	4	4	0
Freitag, 22. März 2019	04:30 - 05:00	15	15	0	60	49	59	67	83	11	11	0	58	48	58	71	78	26	26	0
Freitag, 22. März 2019	05:00 - 05:30	15	15	0	63	50	62	75	77	10	10	0	43	18	46	62	75	25	25	0
Freitag, 22. März 2019	05:30 - 06:00	16	15	1	55	44	53	69	80	16	16	0	49	17	57	61	86	32	31	1
Freitag, 22. März 2019	06:00 - 06:30	28	28	0	54	44	52	69	81	12	12	0	46	28	48	62	64	40	40	0
Freitag, 22. März 2019	06:30 - 07:00	23	21	2	45	21	52	60	73	39	38	1	53	40	58	66	84	62	59	3
Freitag, 22. März 2019	07:00 - 07:30	30	24	6	53	29	54	73	89	15	15	0	43	23	47	51	63	45	39	6
Freitag, 22. März 2019	07:30 - 08:00	46	45	1	53	46	54	61	83	23	20	3	44	17	47	61	79	69	65	4
Freitag, 22. März 2019	08:00 - 08:30	21	19	2	51	38	48	62	78	7	5	2	42	23	37	55	73	28	24	4
Freitag, 22. März 2019	08:30 - 09:00	23	19	4	46	26	47	59	73	16	12	4	46	26	50	58	68	39	31	8
Freitag, 22. März 2019	09:00 - 09:30	26	21	5	41	20	43	54	79	7	5	2	45	37	48	52	53	33	26	7
Freitag, 22. März 2019	09:30 - 10:00	20	15	5	50	31	53	65	82	18	13	5	45	29	45	59	78	38	28	10
Freitag, 22. März 2019	10:00 - 10:30	22	21	1	46	31	46	62	70	18	11	7	38	23	31	49	76	40	32	8
Freitag, 22. März 2019	10:30 - 11:00	30	27	3	38	21	37	59	67	9	6	3	39	18	46	55	56	39	33	6
Freitag, 22. März 2019	11:00 - 11:30	23	22	1	50	36	52	63	74	11	9	2	40	28	41	54	62	34	31	3
Freitag, 22. März 2019	11:30 - 12:00	42	37	5	44	31	45	54	68	22	21	1	49	31	48	64	73	64	58	6
Freitag, 22. März 2019	12:00 - 12:30	49	47	2	42	23	46	54	67	25	21	4	39	23	36	56	79	74	68	6
Freitag, 22. März 2019	12:30 - 13:00	65	63	2	46	35	46	55	84	20	20	0	43	30	46	56	66	85	83	2
Freitag, 22. März 2019	13:00 - 13:30	60	57	3	49	40	50	61	82	32	28	4	51	40	51	62	74	92	85	7
Freitag, 22. März 2019	13:30 - 14:00	67	67	0	48	34	49	58	78	27	25	2	45	20	48	63	77	94	92	2
Freitag, 22. März 2019	14:00 - 14:30	87	85	2	51	44	51	60	71	20	19	1	45	36	47	57	61	107	104	3
Freitag, 22. März 2019	14:30 - 15:00	120	118	2	50	44	50	60	78	14	12	2	36	26	32	47	53	134	130	4
Freitag, 22. März 2019	15:00 - 15:30	107	105	2	50	44	51	62	79	20	20	0	46	31	47	62	78	127	125	2
Freitag, 22. März 2019	15:30 - 16:00	42	42	0	48	40	48	60	69	16	15	1	45	26	45	62	69	58	57	1
Freitag, 22. März 2019	16:00 - 16:30	37	36	1	53	41	50	68	87	18	13	5	41	22	47	58	72	55	49	6
Freitag, 22. März 2019	16:30 - 17:00	42	41	1	40	20	43	56	73	11	11	0	47	34	47	56	73	53	52	1
Freitag, 22. März 2019	17:00 - 17:30	43	41	2	47	26	53	61	76	22	22	0	53	43	51	61	85	65	63	2
Freitag, 22. März 2019	17:30 - 18:00	31	31	0	43	26	43	58	78	15	14	1	39	18	44	56	65	46	45	1
Freitag, 22. März 2019	18:00 - 18:30	20	17	3	44	26	44	54	77	13	10	3	41	25	46	58	60	33	27	6
Freitag, 22. März 2019	18:30 - 19:00	28	27	1	48	37	46	57	67	8	8	0	54	43	49	71	78	36	35	1
Freitag, 22. März 2019	19:00 - 19:30	26	25	1	48	36	45	57	86	8	7	1	49	32	51	61	74	34	32	2
Freitag, 22. März 2019	19:30 - 20:00	17	16	1	55	46	54	70	81	3	2	1	36	24	42	43	43	20	18	2
Freitag, 22. März 2019	20:00 - 20:30	6	6	0	50	47	48	57	76	8	7	1	47	21	47	59	81	14	13	1
Freitag, 22. März 2019	20:30 - 21:00	15	15	0	61	54	61	68	74	4	3	1	45	41	41	48	69	19	18	1
Freitag, 22. März 2019	21:00 - 21:30	8	8	0	57	44	51	71	76	3	3	0	54	47	55	60	60	11	11	0
Freitag, 22. März 2019	21:30 - 22:00	8	8	0	55	46	54	60	74	3	3	0	33	18	38	42	42	11	11	0
Freitag, 22. März 2019	22:00 - 22:30	31	31	0	54	48	54	63	80	2	2	0	23	22	22	23	23	33	33	0
Freitag, 22. März 2019	22:30 - 23:00	6	6	0	49	49	50	53	67	4	4	0	49	47	47	48	53	10	10	0
Freitag, 22. März 2019	23:00 - 23:30	4	3	1	47	31	31	51	91	1	1	0	36	36	36	36	36	5	4	1
Freitag, 22. März 2019	23:30 - 24:00	4	4	0	45	47	47	49	52	0	0	0	---	---	---	---	---	4	4	0
Freitag, 22. März 2019	Sph-Vm 07:00 - 08:00	76	69	7	53	38	54	67	89	38	35	3	44	20	47	56	79	114	104	10
Freitag, 22. März 2019	Sph-Nm 14:30 - 15:30	227	223	4	50	44	51	61	79	34	32	2	41	29	40	55	78	261	255	6
Freitag, 22. März 2019	06:00-09:00	171	156	15	50	34	51	64	89	112	102	10	46	26	48	59	84	283	258	25
Freitag, 22. März 2019	15:00-19:00	350	340	10	47	33	47	60	87	123	113	10	46	30	47	61	85	473	453	20
Freitag, 22. März 2019	06:00-19:00	1.132	1.076	56	47	33	48	60	89	458	405	53	44	28	45	58	85	1.590	1.481	109
Freitag, 22. März 2019	06:00-18:00	1.084	1.032	52	47	33	48	61	87	437	387	50	44	28	45	58	85	1.521	1.419	102
Freitag, 22. März 2019	06:00-22:00	1.212	1.154	58	49	35	49	61	87	487	430	57	44	29	46	57	85	1.699	1.584	115
Freitag, 22. März 2019	22:00-06:00	97	95	2	54	50	53	58	91	49	49	0	45	35	47	52	86	146	144	2
Freitag, 22. März 2019	00:00 24:00	1.309	1.249	60	50	39	50	60	91	536	479	57	45	30	46	56	86	1.845	1.728	117

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	Braubach / Schloss							Schloss / Braubach							Gesamtquerschnitt				
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Samstag, 23. März 2019	00:00 - 00:30	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Samstag, 23. März 2019	00:30 - 01:00	1	1	0	45	45	45	45	45	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Samstag, 23. März 2019	01:00 - 01:30	2	2	0	36	31	31	41	41	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Samstag, 23. März 2019	01:30 - 02:00	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0	22	22	22	22	22	1	1	0
Samstag, 23. März 2019	02:00 - 02:30	8	8	0	60	45	59	77	79	0	0	0	---	---	---	---	---	8	8	0
Samstag, 23. März 2019	02:30 - 03:00	1	1	0	49	49	49	49	49	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Samstag, 23. März 2019	03:00 - 03:30	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0	47	46	46	47	47	2	2	0
Samstag, 23. März 2019	03:30 - 04:00	2	2	0	51	40	40	61	61	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Samstag, 23. März 2019	04:00 - 04:30	1	1	0	41	41	41	41	41	1	1	0	29	29	29	29	29	2	2	0
Samstag, 23. März 2019	04:30 - 05:00	10	10	0	66	61	63	77	86	3	3	0	61	22	71	91	91	13	13	0
Samstag, 23. März 2019	05:00 - 05:30	2	2	0	66	65	65	67	67	2	2	0	57	53	53	60	60	4	4	0
Samstag, 23. März 2019	05:30 - 06:00	3	3	0	60	54	61	65	65	4	4	0	54	32	32	74	85	7	7	0
Samstag, 23. März 2019	06:00 - 06:30	10	10	0	55	49	50	64	77	1	1	0	23	23	23	23	23	11	11	0
Samstag, 23. März 2019	06:30 - 07:00	3	3	0	47	19	59	63	63	1	1	0	22	22	22	22	22	4	4	0
Samstag, 23. März 2019	07:00 - 07:30	1	1	0	15	15	15	15	15	1	1	0	47	47	47	47	47	2	2	0
Samstag, 23. März 2019	07:30 - 08:00	15	15	0	53	43	51	64	83	5	5	0	41	43	47	52	61	20	20	0
Samstag, 23. März 2019	08:00 - 08:30	10	9	1	43	31	43	54	64	6	6	0	57	53	54	62	71	16	15	1
Samstag, 23. März 2019	08:30 - 09:00	7	7	0	44	24	51	59	60	5	4	1	45	39	53	53	59	12	11	1
Samstag, 23. März 2019	09:00 - 09:30	15	15	0	46	42	47	54	62	14	14	0	49	35	47	61	78	29	29	0
Samstag, 23. März 2019	09:30 - 10:00	20	17	3	43	21	47	52	74	5	5	0	54	47	47	62	73	25	22	3
Samstag, 23. März 2019	10:00 - 10:30	28	26	2	47	35	47	59	76	15	14	1	52	43	49	62	95	43	40	3
Samstag, 23. März 2019	10:30 - 11:00	25	25	0	47	34	46	59	81	14	12	2	35	23	32	46	61	39	37	2
Samstag, 23. März 2019	11:00 - 11:30	16	16	0	45	33	46	60	76	9	9	0	51	47	51	59	71	25	25	0
Samstag, 23. März 2019	11:30 - 12:00	30	30	0	50	40	49	62	88	16	15	1	40	24	44	53	63	46	45	1
Samstag, 23. März 2019	12:00 - 12:30	19	19	0	53	47	52	63	67	14	12	2	43	22	47	55	65	33	31	2
Samstag, 23. März 2019	12:30 - 13:00	31	27	4	37	20	40	52	69	11	11	0	50	30	57	64	76	42	38	4
Samstag, 23. März 2019	13:00 - 13:30	23	22	1	46	29	48	63	73	10	10	0	52	48	50	71	83	33	32	1
Samstag, 23. März 2019	13:30 - 14:00	29	29	0	47	36	47	56	77	11	11	0	54	47	56	60	93	40	40	0
Samstag, 23. März 2019	14:00 - 14:30	34	33	1	51	40	51	65	67	7	7	0	46	36	43	66	71	41	40	1
Samstag, 23. März 2019	14:30 - 15:00	28	27	1	44	29	44	54	87	13	12	1	49	40	51	59	79	41	39	2
Samstag, 23. März 2019	15:00 - 15:30	18	15	3	43	30	49	55	57	10	10	0	41	34	42	54	55	28	25	3
Samstag, 23. März 2019	15:30 - 16:00	28	28	0	49	41	50	59	61	14	12	2	43	22	46	58	63	42	40	2
Samstag, 23. März 2019	16:00 - 16:30	21	21	0	51	41	52	63	78	7	6	1	46	26	47	60	79	28	27	1
Samstag, 23. März 2019	16:30 - 17:00	35	33	2	40	20	44	57	67	9	7	2	42	24	41	62	75	44	40	4
Samstag, 23. März 2019	17:00 - 17:30	23	23	0	45	33	46	55	62	9	9	0	44	35	39	54	74	32	32	0
Samstag, 23. März 2019	17:30 - 18:00	31	31	0	48	41	47	57	65	4	3	1	43	45	45	49	57	35	34	1
Samstag, 23. März 2019	18:00 - 18:30	16	16	0	49	24	50	56	99	6	4	2	36	25	29	46	47	22	20	2
Samstag, 23. März 2019	18:30 - 19:00	15	15	0	48	43	50	55	56	4	4	0	47	44	44	45	57	19	19	0
Samstag, 23. März 2019	19:00 - 19:30	17	16	1	52	45	50	62	86	0	0	0	---	---	---	---	---	17	16	1
Samstag, 23. März 2019	19:30 - 20:00	12	12	0	50	41	50	57	62	4	4	0	42	47	47	50	51	16	16	0
Samstag, 23. März 2019	20:00 - 20:30	4	4	0	48	39	39	54	61	2	0	2	20	20	20	20	20	6	4	2
Samstag, 23. März 2019	20:30 - 21:00	8	8	0	39	25	38	48	52	3	3	0	14	10	15	17	17	11	11	0
Samstag, 23. März 2019	21:00 - 21:30	2	2	0	47	39	39	54	54	6	5	1	48	47	47	54	68	8	7	1
Samstag, 23. März 2019	21:30 - 22:00	6	6	0	45	31	47	54	59	0	0	0	---	---	---	---	---	6	6	0
Samstag, 23. März 2019	22:00 - 22:30	10	10	0	60	51	67	77	83	1	1	0	51	51	51	51	51	11	11	0
Samstag, 23. März 2019	22:30 - 23:00	3	3	0	63	52	61	75	75	2	2	0	36	25	25	47	47	5	5	0
Samstag, 23. März 2019	23:00 - 23:30	4	4	0	50	45	45	54	67	1	1	0	64	64	64	64	64	5	5	0
Samstag, 23. März 2019	23:30 - 24:00	4	4	0	39	22	22	56	66	2	2	0	63	61	61	65	65	6	6	0
Samstag, 23. März 2019	Sph-Vm 10:00 - 11:00	53	51	2	47	35	47	59	81	29	26	3	44	33	41	54	95	82	77	5
Samstag, 23. März 2019	Sph-Nm 14:00 - 15:00	62	60	2	48	35	48	60	87	20	19	1	48	38	47	63	79	82	79	3
Samstag, 23. März 2019	06:00-09:00	46	45	1	43	30	45	53	83	19	18	1	39	38	41	42	71	65	63	2
Samstag, 23. März 2019	15:00-19:00	187	182	5	47	34	49	57	99	63	55	8	43	32	42	54	79	250	237	13
Samstag, 23. März 2019	06:00-19:00	531	513	18	46	33	47	57	99	221	205	16	44	36	44	54	95	752	718	34
Samstag, 23. März 2019	06:00-18:00	500	482	18	45	33	47	57	88	211	197	14	45	36	45	55	95	711	679	32
Samstag, 23. März 2019	06:00-22:00	580	561	19	46	34	46	56	99	236	217	19	43	35	43	51	95	816	778	38
Samstag, 23. März 2019	22:00-06:00	51	51	0	53	46	50	60	86	19	19	0	48	41	45	55	91	70	70	0
Samstag, 23. März 2019	00:00 24:00	631	612	19	48	37	47	58	99	255	236	19	44	36	43	52	95	886	848	38

1. Ergebnisse der Gerätezählung

Auswertung Gerätezählung

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203

Stadt: Lahnstein
 Querschnitt: Max-schwarz-Straße

Startdatum: Dienstag, 19. März 2019
 Enddatum: Montag, 25. März 2019
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Richtung	Nach:
1	Schloss
2	Braubach

Tag / Datum	Intervall von bis	von/nach Braubach / Schloss							von/nach Schloss / Braubach							Gesamtquerschnitt				
		KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV	Vm	V15	V50	V85	Vmax	KFZ	LV	SV
Sonntag, 24. März 2019	00:00 - 00:30	4	4	0	55	48	48	53	74	0	0	0	---	---	---	---	---	4	4	0
Sonntag, 24. März 2019	00:30 - 01:00	1	1	0	50	50	50	50	50	1	1	0	47	47	47	47	47	2	2	0
Sonntag, 24. März 2019	01:00 - 01:30	4	4	0	61	56	56	60	76	0	0	0	---	---	---	---	---	4	4	0
Sonntag, 24. März 2019	01:30 - 02:00	2	2	0	54	47	47	60	60	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Sonntag, 24. März 2019	02:00 - 02:30	2	2	0	63	56	56	70	70	0	0	0	---	---	---	---	---	2	2	0
Sonntag, 24. März 2019	02:30 - 03:00	2	2	0	49	40	40	57	57	1	1	0	22	22	22	22	22	3	3	0
Sonntag, 24. März 2019	03:00 - 03:30	1	1	0	50	50	50	50	50	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Sonntag, 24. März 2019	03:30 - 04:00	2	2	0	47	38	38	56	56	2	2	0	40	27	27	53	53	4	4	0
Sonntag, 24. März 2019	04:00 - 04:30	3	3	0	46	21	56	62	62	3	3	0	46	18	48	73	73	6	6	0
Sonntag, 24. März 2019	04:30 - 05:00	1	1	0	73	73	73	73	73	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Sonntag, 24. März 2019	05:00 - 05:30	1	1	0	60	60	60	60	60	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Sonntag, 24. März 2019	05:30 - 06:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Sonntag, 24. März 2019	06:00 - 06:30	9	9	0	54	46	53	62	63	0	0	0	---	---	---	---	---	9	9	0
Sonntag, 24. März 2019	06:30 - 07:00	2	2	0	42	37	37	47	47	1	1	0	40	40	40	40	40	3	3	0
Sonntag, 24. März 2019	07:00 - 07:30	1	0	1	28	28	28	28	28	0	0	0	---	---	---	---	---	1	0	1
Sonntag, 24. März 2019	07:30 - 08:00	3	3	0	59	45	63	68	68	0	0	0	---	---	---	---	---	3	3	0
Sonntag, 24. März 2019	08:00 - 08:30	3	3	0	59	46	56	76	76	4	4	0	36	27	27	51	54	7	7	0
Sonntag, 24. März 2019	08:30 - 09:00	9	9	0	46	31	48	58	65	2	2	0	47	38	38	56	56	11	11	0
Sonntag, 24. März 2019	09:00 - 09:30	4	3	1	35	24	24	46	47	3	3	0	60	57	60	63	63	7	6	1
Sonntag, 24. März 2019	09:30 - 10:00	7	6	1	49	46	50	60	60	5	4	1	32	25	31	35	47	12	10	2
Sonntag, 24. März 2019	10:00 - 10:30	12	11	1	43	27	45	54	63	7	6	1	45	25	47	50	76	19	17	2
Sonntag, 24. März 2019	10:30 - 11:00	16	16	0	47	31	46	62	75	10	10	0	38	25	44	52	59	26	26	0
Sonntag, 24. März 2019	11:00 - 11:30	16	16	0	46	38	43	55	62	10	8	2	41	30	40	52	62	26	24	2
Sonntag, 24. März 2019	11:30 - 12:00	21	21	0	51	41	48	66	79	5	4	1	21	15	15	20	42	26	25	1
Sonntag, 24. März 2019	12:00 - 12:30	19	19	0	45	35	47	52	66	6	6	0	43	37	43	52	53	25	25	0
Sonntag, 24. März 2019	12:30 - 13:00	35	33	2	41	23	46	52	63	10	10	0	32	23	31	43	45	45	43	2
Sonntag, 24. März 2019	13:00 - 13:30	32	31	1	37	20	37	48	70	13	12	1	41	29	40	50	58	45	43	2
Sonntag, 24. März 2019	13:30 - 14:00	18	17	1	38	25	40	50	60	12	10	2	39	23	40	53	57	30	27	3
Sonntag, 24. März 2019	14:00 - 14:30	30	30	0	39	20	42	52	67	9	8	1	41	27	41	51	53	39	38	1
Sonntag, 24. März 2019	14:30 - 15:00	16	16	0	45	27	48	60	72	9	9	0	38	26	36	53	54	25	25	0
Sonntag, 24. März 2019	15:00 - 15:30	15	15	0	44	37	44	55	55	8	8	0	48	34	48	61	77	23	23	0
Sonntag, 24. März 2019	15:30 - 16:00	22	21	1	43	23	47	56	62	6	6	0	51	36	46	61	86	28	27	1
Sonntag, 24. März 2019	16:00 - 16:30	13	13	0	45	39	47	54	61	4	4	0	37	43	43	43	46	17	17	0
Sonntag, 24. März 2019	16:30 - 17:00	30	30	0	43	34	44	53	73	2	2	0	38	20	20	56	56	32	32	0
Sonntag, 24. März 2019	17:00 - 17:30	17	17	0	42	41	45	48	58	1	1	0	34	34	34	34	34	18	18	0
Sonntag, 24. März 2019	17:30 - 18:00	16	16	0	50	46	48	56	59	5	4	1	50	31	50	52	92	21	20	1
Sonntag, 24. März 2019	18:00 - 18:30	23	22	1	46	24	47	59	77	5	4	1	42	19	45	60	74	28	26	2
Sonntag, 24. März 2019	18:30 - 19:00	13	13	0	43	31	47	51	68	1	1	0	62	62	62	62	62	14	14	0
Sonntag, 24. März 2019	19:00 - 19:30	12	12	0	43	38	41	52	66	6	6	0	44	21	29	53	89	18	18	0
Sonntag, 24. März 2019	19:30 - 20:00	13	13	0	47	36	46	53	82	3	2	1	49	22	50	76	76	16	15	1
Sonntag, 24. März 2019	20:00 - 20:30	5	5	0	53	49	51	55	67	0	0	0	---	---	---	---	---	5	5	0
Sonntag, 24. März 2019	20:30 - 21:00	5	5	0	55	55	57	57	57	2	1	1	43	15	15	71	71	7	6	1
Sonntag, 24. März 2019	21:00 - 21:30	3	3	0	43	22	50	58	58	0	0	0	---	---	---	---	---	3	3	0
Sonntag, 24. März 2019	21:30 - 22:00	2	2	0	50	50	50	50	50	1	1	0	54	54	54	54	54	3	3	0
Sonntag, 24. März 2019	22:00 - 22:30	8	8	0	55	53	54	57	62	2	2	0	44	41	41	46	46	10	10	0
Sonntag, 24. März 2019	22:30 - 23:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Sonntag, 24. März 2019	23:00 - 23:30	1	1	0	57	57	57	57	57	0	0	0	---	---	---	---	---	1	1	0
Sonntag, 24. März 2019	23:30 - 24:00	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0	---	---	---	---	---	0	0	0
Sonntag, 24. März 2019	Sph-Vm 10:30 - 11:30	32	32	0	47	35	45	59	75	20	18	2	40	28	42	52	62	52	50	2
Sonntag, 24. März 2019	Sph-Nm 12:30 - 13:30	67	64	3	39	22	42	50	70	23	22	1	37	26	36	47	58	90	86	4
Sonntag, 24. März 2019	06:00-09:00	27	26	1	48	39	48	57	76	7	7	0	41	35	35	49	56	34	33	1
Sonntag, 24. März 2019	15:00-19:00	149	147	2	45	34	46	54	77	32	30	2	45	35	44	54	92	181	177	4
Sonntag, 24. März 2019	06:00-19:00	402	392	10	45	33	45	55	79	138	127	11	42	32	40	50	92	540	519	21
Sonntag, 24. März 2019	06:00-18:00	366	357	9	45	34	45	55	79	132	122	10	41	31	39	49	92	498	479	19
Sonntag, 24. März 2019	06:00-22:00	442	432	10	45	35	46	55	82	150	137	13	42	31	40	52	92	592	569	23
Sonntag, 24. März 2019	22:00-06:00	32	32	0	55	50	53	59	76	9	9	0	40	31	37	48	73	41	41	0
Sonntag, 24. März 2019	00:00-24:00	474	464	10	48	39	48	56	82	159	146	13	42	31	39	51	92	633	610	23

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Emser Straße								von: Emser Straße							
	nach: Didierstraße Rtg. Globus								nach: Didierstraße Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	7	1	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	12	0	0	10	1	1	0	0	5	1	0	4	0	0	1	0
06:30 - 06:45	12	0	1	9	2	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
06:45 - 07:00	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	7	1	1	0	0
07:00 - 07:15	15	4	1	11	3	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
07:15 - 07:30	19	0	1	17	1	0	0	0	15	0	0	14	0	1	0	0
07:30 - 07:45	14	1	0	13	0	1	0	0	22	8	1	20	0	1	0	0
07:45 - 08:00	19	1	1	17	0	0	1	0	14	11	2	11	0	1	0	0
08:00 - 08:15	24	1	1	23	0	0	0	0	9	1	0	9	0	0	0	0
08:15 - 08:30	17	1	0	15	1	0	1	0	9	0	0	7	1	1	0	0
08:30 - 08:45	22	0	0	20	2	0	0	0	9	1	0	6	3	0	0	0
08:45 - 09:00	17	1	0	15	2	0	0	0	9	1	2	6	0	1	0	0
09:00 - 09:15	23	0	1	22	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
09:15 - 09:30	23	0	1	19	2	0	1	0	7	0	1	4	1	1	0	0
09:30 - 09:45	20	2	0	19	0	0	1	0	9	0	0	9	0	0	0	0
09:45 - 10:00	16	0	0	14	2	0	0	0	9	1	0	8	0	1	0	0
10:00 - 10:15	24	1	1	22	1	0	0	0	6	2	0	6	0	0	0	0
10:15 - 10:30	24	0	0	21	3	0	0	0	12	0	1	9	1	1	0	0
10:30 - 10:45	28	1	0	26	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	27	1	0	25	2	0	0	0	9	1	0	6	2	1	0	0
11:00 - 11:15	21	4	0	19	2	0	0	0	12	0	1	10	1	0	0	0
11:15 - 11:30	19	2	0	18	1	0	0	0	9	1	0	8	0	1	0	0
11:30 - 11:45	25	4	0	23	2	0	0	0	9	0	1	8	0	0	0	0
11:45 - 12:00	24	2	1	22	1	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
12:00 - 12:15	21	0	1	19	1	0	0	0	10	0	0	9	0	1	0	0
12:15 - 12:30	16	3	0	14	1	0	1	0	4	3	0	3	0	1	0	0
12:30 - 12:45	28	1	1	26	1	0	0	0	3	2	0	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	20	2	0	20	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
13:00 - 13:15	19	3	0	17	2	0	0	0	11	1	0	10	0	1	0	0
13:15 - 13:30	25	4	1	22	2	0	0	0	14	1	1	10	2	1	0	0
13:30 - 13:45	27	2	0	27	0	0	0	0	10	1	2	7	0	1	0	0
13:45 - 14:00	20	3	1	19	0	0	0	0	11	0	2	9	0	0	0	0
14:00 - 14:15	17	2	1	16	0	0	0	0	8	1	0	7	0	1	0	0
14:15 - 14:30	15	2	1	14	0	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
14:30 - 14:45	22	2	0	22	0	0	0	0	5	1	0	4	0	1	0	0
14:45 - 15:00	15	3	0	14	1	0	0	0	10	2	0	9	0	1	0	0
15:00 - 15:15	25	4	1	23	1	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
15:15 - 15:30	28	4	1	27	0	0	0	0	14	1	0	12	1	1	0	0
15:30 - 15:45	40	3	4	32	3	0	1	0	10	1	1	9	0	0	0	0
15:45 - 16:00	25	2	1	23	1	0	0	0	10	1	1	9	0	0	0	0
16:00 - 16:15	24	10	0	23	1	0	0	0	13	3	1	10	1	1	0	0
16:15 - 16:30	35	9	0	33	2	0	0	0	11	2	0	11	0	0	0	0
16:30 - 16:45	17	3	1	16	0	0	0	0	20	6	0	18	1	1	0	0
16:45 - 17:00	25	3	0	23	2	0	0	0	14	4	0	13	0	1	0	0
17:00 - 17:15	23	8	2	19	2	0	0	0	12	2	0	12	0	0	0	0
17:15 - 17:30	24	4	0	24	0	0	0	0	10	2	0	9	1	0	0	0
17:30 - 17:45	26	4	1	24	1	0	0	0	12	0	0	11	0	1	0	0
17:45 - 18:00	29	5	2	27	0	0	0	0	12	3	0	11	0	1	0	0
18:00 - 18:15	23	3	4	19	0	0	0	0	6	3	0	5	1	0	0	0
18:15 - 18:30	21	4	1	19	1	0	0	0	11	1	0	9	1	1	0	0
18:30 - 18:45	14	7	0	13	1	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:45 - 19:00	18	0	0	17	1	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	183	10	5	162	12	2	2	0	118	23	5	100	5	6	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	397	73	18	362	16	0	1	0	182	30	3	166	6	7	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.099	127	33	1.004	54	2	6	0	509	71	18	444	19	26	2	0
Σ SPH-VM	86	9	2	78	5	0	1	0	30	4	1	27	0	2	0	0
Σ SPH-NM	101	25	1	95	5	0	0	0	58	15	1	52	2	3	0	0
Σ Erhebungszeit	1.099	127	33	1.004	54	2	6	0	509	71	18	444	19	26	2	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: Didierstraße Rtg. Globus								von: Didierstraße Rtg. Globus							
	nach: Emser Straße								nach: Didierstraße Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	4	1	1	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	4	0	2	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0
06:30 - 06:45	0	4	0	0	0	0	0	0	24	0	1	18	4	0	0	1
06:45 - 07:00	0	2	0	0	0	0	0	0	33	0	0	30	3	0	0	0
07:00 - 07:15	3	4	3	0	0	0	0	0	33	0	0	31	1	0	0	1
07:15 - 07:30	1	5	1	0	0	0	0	0	29	0	2	23	1	1	1	1
07:30 - 07:45	4	6	1	2	0	1	0	0	30	0	0	28	1	0	0	1
07:45 - 08:00	4	1	0	4	0	0	0	0	44	1	1	37	4	0	1	1
08:00 - 08:15	29	1	0	27	1	1	0	0	19	0	0	15	2	0	1	1
08:15 - 08:30	13	2	0	12	1	0	0	0	16	0	0	12	2	0	0	2
08:30 - 08:45	17	0	1	15	1	0	0	0	29	0	0	20	8	0	0	1
08:45 - 09:00	20	2	0	19	1	0	0	0	23	0	0	21	2	0	0	0
09:00 - 09:15	14	2	0	12	2	0	0	0	26	0	0	20	4	0	1	1
09:15 - 09:30	20	1	0	18	2	0	0	0	22	0	0	18	3	0	0	1
09:30 - 09:45	20	0	1	17	2	0	0	0	29	0	0	24	4	0	1	0
09:45 - 10:00	20	1	1	19	0	0	0	0	33	1	0	27	3	0	1	2
10:00 - 10:15	19	2	2	16	1	0	0	0	23	0	0	20	3	0	0	0
10:15 - 10:30	24	1	2	22	0	0	0	0	23	2	0	19	3	0	1	0
10:30 - 10:45	26	2	0	23	3	0	0	0	27	0	1	24	0	0	1	1
10:45 - 11:00	23	1	1	21	1	0	0	0	41	1	0	32	3	0	2	4
11:00 - 11:15	17	1	0	17	0	0	0	0	34	0	2	30	2	0	0	0
11:15 - 11:30	17	3	0	17	0	0	0	0	24	1	0	20	2	0	1	1
11:30 - 11:45	31	4	1	29	1	0	0	0	39	0	0	30	7	0	2	0
11:45 - 12:00	22	2	0	21	1	0	0	0	36	0	0	32	2	0	1	1
12:00 - 12:15	21	6	0	21	0	0	0	0	40	0	1	34	4	1	0	0
12:15 - 12:30	22	0	0	20	1	0	1	0	32	0	0	30	0	0	2	0
12:30 - 12:45	19	0	1	18	0	0	0	0	33	0	0	30	2	0	1	0
12:45 - 13:00	26	0	3	23	0	0	0	0	34	1	0	33	0	0	1	0
13:00 - 13:15	25	4	2	21	2	0	0	0	28	0	0	25	1	0	0	2
13:15 - 13:30	21	5	0	18	2	1	0	0	37	1	1	29	3	0	3	1
13:30 - 13:45	27	2	2	24	1	0	0	0	37	1	1	29	4	0	2	1
13:45 - 14:00	23	3	1	22	0	0	0	0	32	0	2	24	4	0	1	1
14:00 - 14:15	23	2	0	22	1	0	0	0	23	1	0	19	2	0	1	1
14:15 - 14:30	26	4	0	20	6	0	0	0	28	1	2	20	3	0	3	0
14:30 - 14:45	17	4	1	16	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0
14:45 - 15:00	26	3	1	25	0	0	0	0	31	0	0	30	1	0	0	0
15:00 - 15:15	16	1	0	16	0	0	0	0	29	0	1	22	4	0	1	1
15:15 - 15:30	20	2	0	18	1	0	1	0	34	0	0	32	0	0	1	1
15:30 - 15:45	23	0	0	21	2	0	0	0	30	1	0	27	2	1	0	0
15:45 - 16:00	16	4	2	13	1	0	0	0	41	0	2	35	2	0	0	2
16:00 - 16:15	32	4	1	30	1	0	0	0	38	0	1	34	2	1	0	0
16:15 - 16:30	18	4	1	17	0	0	0	0	43	0	0	39	3	0	1	0
16:30 - 16:45	27	5	0	25	2	0	0	0	43	1	0	37	3	0	2	1
16:45 - 17:00	28	3	0	27	1	0	0	0	45	0	1	42	1	0	0	1
17:00 - 17:15	20	1	0	20	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
17:15 - 17:30	24	6	1	22	1	0	0	0	41	0	0	38	2	0	0	1
17:30 - 17:45	24	3	1	23	0	0	0	0	25	0	0	22	2	0	0	1
17:45 - 18:00	31	2	1	29	1	0	0	0	32	0	0	31	1	0	0	0
18:00 - 18:15	33	2	0	32	1	0	0	0	37	0	0	36	0	0	0	1
18:15 - 18:30	21	2	0	21	0	0	0	0	29	0	0	28	1	0	0	0
18:30 - 18:45	11	3	0	11	0	0	0	0	29	1	0	29	0	0	0	0
18:45 - 19:00	22	0	0	22	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	96	35	7	82	5	2	0	0	310	1	4	264	29	1	3	9
∑ 15:00-19:00 Uhr	366	42	7	347	11	0	1	0	534	3	5	489	24	2	5	9
∑ 06:00-19:00 Uhr	991	130	33	911	42	3	2	0	1.582	14	19	1.377	114	4	33	35
∑ SPH-VM	96	12	1	91	3	0	1	0	147	0	1	126	13	1	5	1
∑ SPH-NM	105	16	2	99	4	0	0	0	169	1	2	152	9	1	3	2
∑ Erhebungszeit	991	130	33	911	42	3	2	0	1.582	14	19	1.377	114	4	33	35
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 43							
	von: Didierstraße Rtg. Rhein								von: Didierstraße Rtg. Rhein							
	nach: Emser Straße								nach: Didierstraße Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	5	0	0	4	0	1	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
06:15 - 06:30	4	2	0	3	0	0	1	0	10	1	0	9	0	1	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	16	0	0	3	2
06:45 - 07:00	1	1	0	0	0	1	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	1	0	0	0	0	0	0	27	0	0	22	4	0	1	0
07:15 - 07:30	1	2	0	0	0	1	0	0	23	0	0	16	6	0	0	1
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	28	0	1	20	5	1	0	1
07:45 - 08:00	2	1	0	1	0	1	0	0	32	1	0	27	4	0	1	0
08:00 - 08:15	9	1	0	9	0	0	0	0	19	0	0	15	2	0	1	1
08:15 - 08:30	2	1	0	1	0	1	0	0	14	0	1	11	0	0	1	1
08:30 - 08:45	6	0	1	5	0	0	0	0	23	1	0	21	2	0	0	0
08:45 - 09:00	3	1	1	1	0	1	0	0	23	0	0	18	4	0	1	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	17	1	0	12	3	0	1	1
09:15 - 09:30	6	0	0	3	2	1	0	0	24	0	0	22	1	0	0	1
09:30 - 09:45	4	1	0	4	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	0	1	0	1	0	0	34	0	2	26	3	0	1	2
10:00 - 10:15	5	1	1	4	0	0	0	0	27	0	0	23	3	0	1	0
10:15 - 10:30	5	0	0	4	0	1	0	0	28	0	0	25	1	0	0	2
10:30 - 10:45	6	1	0	6	0	0	0	0	30	0	0	28	2	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	1	0	0	1	0	0	27	0	0	23	1	0	2	1
11:00 - 11:15	5	1	0	5	0	0	0	0	29	0	0	25	4	0	0	0
11:15 - 11:30	4	2	0	3	0	1	0	0	22	0	0	18	2	0	0	2
11:30 - 11:45	2	0	0	2	0	0	0	0	22	0	0	18	3	0	1	0
11:45 - 12:00	11	0	0	10	0	1	0	0	20	2	0	17	1	0	1	1
12:00 - 12:15	4	0	1	3	0	0	0	0	44	0	0	37	2	0	2	3
12:15 - 12:30	4	2	0	3	0	1	0	0	34	0	0	29	5	0	0	0
12:30 - 12:45	4	0	0	4	0	0	0	0	41	0	1	37	1	1	0	1
12:45 - 13:00	10	0	0	9	0	1	0	0	31	1	0	26	3	0	2	0
13:00 - 13:15	10	4	0	10	0	0	0	0	31	0	0	28	3	0	0	0
13:15 - 13:30	9	1	0	8	0	1	0	0	29	0	0	26	2	0	0	1
13:30 - 13:45	2	0	0	2	0	0	0	0	27	0	1	20	2	0	1	3
13:45 - 14:00	9	2	1	6	1	1	0	0	31	0	0	27	2	0	2	0
14:00 - 14:15	11	3	1	10	0	0	0	0	38	1	0	36	2	0	0	0
14:15 - 14:30	5	0	0	4	0	1	0	0	31	0	1	24	3	0	3	0
14:30 - 14:45	5	1	1	4	0	0	0	0	38	0	1	33	2	0	2	0
14:45 - 15:00	10	1	0	8	1	1	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
15:00 - 15:15	9	2	0	9	0	0	0	0	34	0	1	30	0	0	1	2
15:15 - 15:30	9	1	0	7	1	1	0	0	42	2	3	34	5	0	0	0
15:30 - 15:45	7	2	0	7	0	0	0	0	33	0	0	29	3	0	0	1
15:45 - 16:00	9	2	0	8	0	1	0	0	29	1	0	27	2	0	0	0
16:00 - 16:15	9	3	1	7	1	0	0	0	54	0	4	48	1	0	0	1
16:15 - 16:30	8	0	0	7	0	1	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0
16:30 - 16:45	11	1	0	11	0	0	0	0	34	0	1	32	1	0	0	0
16:45 - 17:00	9	0	0	8	0	1	0	0	25	0	1	24	0	0	0	0
17:00 - 17:15	11	3	1	10	0	0	0	0	36	2	0	36	0	0	0	0
17:15 - 17:30	13	4	2	10	0	1	0	0	33	0	0	32	1	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	37	0	3	30	4	0	0	0
17:45 - 18:00	7	3	0	6	0	1	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
18:00 - 18:15	8	2	0	8	0	0	0	0	37	0	0	36	1	0	0	0
18:15 - 18:30	8	0	0	7	0	1	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	23	0	1	22	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	2	2	0	1	0	0	25	0	0	23	2	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	34	10	2	25	0	6	1	0	245	3	2	199	28	2	8	6
∑ 15:00-19:00 Uhr	128	23	6	112	2	8	0	0	521	5	14	480	22	0	1	4
∑ 06:00-19:00 Uhr	303	53	14	256	6	26	1	0	1.455	13	22	1.272	102	3	28	28
∑ SPH-VM	21	2	1	18	0	2	0	0	120	2	0	101	11	0	4	4
∑ SPH-NM	37	4	1	33	1	2	0	0	151	0	6	142	2	0	0	1
∑ Erhebungszeit	303	53	14	256	6	26	1	0	1.455	13	22	1.272	102	3	28	28
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	1	0	1	1	0	6
06:30 - 06:45	2	0	0	0	0	0	2
06:45 - 07:00	8	0	0	6	7	0	21
07:00 - 07:15	2	1	0	1	1	0	5
07:15 - 07:30	2	0	0	1	2	0	5
07:30 - 07:45	1	0	0	1	1	0	3
07:45 - 08:00	3	1	0	2	3	0	9
08:00 - 08:15	1	0	0	1	1	0	3
08:15 - 08:30	5	0	1	2	6	0	14
08:30 - 08:45	4	1	0	0	5	0	10
08:45 - 09:00	6	0	0	3	5	0	14
09:00 - 09:15	1	0	1	1	2	0	5
09:15 - 09:30	2	1	0	0	3	0	6
09:30 - 09:45	5	0	1	2	5	0	13
09:45 - 10:00	1	0	0	1	3	0	5
10:00 - 10:15	3	0	0	2	5	0	10
10:15 - 10:30	3	0	0	3	3	0	9
10:30 - 10:45	6	1	0	0	6	0	13
10:45 - 11:00	6	2	0	1	8	0	17
11:00 - 11:15	3	1	0	3	5	0	12
11:15 - 11:30	4	1	0	6	4	0	15
11:30 - 11:45	6	0	0	2	7	0	15
11:45 - 12:00	2	0	1	2	4	0	9
12:00 - 12:15	3	1	0	3	3	0	10
12:15 - 12:30	6	1	0	2	7	0	16
12:30 - 12:45	5	0	1	6	6	0	18
12:45 - 13:00	2	0	0	0	3	0	5
13:00 - 13:15	11	0	0	2	8	0	21
13:15 - 13:30	6	1	0	3	8	0	18
13:30 - 13:45	5	0	1	4	5	0	15
13:45 - 14:00	6	0	0	3	6	0	15
14:00 - 14:15	3	0	0	6	3	0	12
14:15 - 14:30	8	1	0	3	9	0	21
14:30 - 14:45	8	4	2	7	9	0	30
14:45 - 15:00	5	0	0	4	8	0	17
15:00 - 15:15	7	0	0	0	7	0	14
15:15 - 15:30	5	2	5	4	3	0	19
15:30 - 15:45	6	0	0	4	5	0	15
15:45 - 16:00	6	0	1	8	6	0	21
16:00 - 16:15	8	0	1	2	8	0	19
16:15 - 16:30	5	0	1	1	8	0	15
16:30 - 16:45	5	1	0	1	2	0	9
16:45 - 17:00	7	1	1	4	9	0	22
17:00 - 17:15	3	1	0	0	3	0	7
17:15 - 17:30	6	8	0	2	7	0	23
17:30 - 17:45	3	1	0	2	5	0	11
17:45 - 18:00	4	6	3	4	5	0	22
18:00 - 18:15	3	4	3	8	3	0	21
18:15 - 18:30	6	1	0	1	9	0	17
18:30 - 18:45	5	0	0	0	6	0	11
18:45 - 19:00	3	5	0	1	3	0	12
Σ GESAMT	229	48	23	126	251	0	677
Σ 06:00-09:00 Uhr	37	4	1	18	32	0	92
Σ 06:00-19:00 Uhr	229	48	23	126	251	0	677
Σ 06:00-20:00 Uhr	229	48	23	126	251	0	677
Σ 15:00-19:00 Uhr	82	30	15	42	89	0	258
Σ SPH-VM	19	4	0	12	24	0	59
Σ SPH-NM	28	5	2	14	33	0	82

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Markstraße								von: Markstraße							
	nach: Johann-Baptost-Straße								nach: Im Nauling							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	2	0	3	0	0	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
06:15 - 06:30	8	0	0	8	0	0	0	0	8	1	0	8	0	0	0	0
06:30 - 06:45	19	0	0	19	0	0	0	0	10	1	0	8	1	1	0	0
06:45 - 07:00	14	1	0	14	0	0	0	0	11	0	1	9	1	0	0	0
07:00 - 07:15	22	0	0	21	0	1	0	0	14	1	0	8	5	1	0	0
07:15 - 07:30	13	0	0	12	1	0	0	0	20	1	0	16	2	0	1	1
07:30 - 07:45	29	1	0	29	0	0	0	0	50	7	0	41	1	5	2	1
07:45 - 08:00	38	1	0	36	1	1	0	0	51	2	0	49	0	2	0	0
08:00 - 08:15	14	0	0	14	0	0	0	0	23	1	0	19	3	1	0	0
08:15 - 08:30	10	0	0	10	0	0	0	0	17	1	0	16	0	0	1	0
08:30 - 08:45	12	0	1	9	2	0	0	0	30	1	0	27	1	1	1	0
08:45 - 09:00	11	0	0	11	0	0	0	0	23	3	0	22	1	0	0	0
09:00 - 09:15	11	1	1	9	0	0	1	0	26	0	0	23	1	1	1	0
09:15 - 09:30	10	0	0	9	0	0	1	0	15	0	0	12	1	0	1	1
09:30 - 09:45	12	0	0	9	2	0	0	1	23	1	1	17	3	1	0	1
09:45 - 10:00	14	1	0	13	1	0	0	0	27	5	2	20	4	0	0	1
10:00 - 10:15	14	0	0	13	1	0	0	0	25	2	0	21	1	1	2	0
10:15 - 10:30	15	0	1	12	2	0	0	0	19	4	1	15	2	0	0	1
10:30 - 10:45	12	0	0	11	0	0	0	1	22	0	0	20	0	1	0	1
10:45 - 11:00	9	0	0	9	0	0	0	0	25	1	1	23	1	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	25	2	1	22	1	1	0	0
11:15 - 11:30	11	0	0	10	1	0	0	0	22	2	2	20	0	0	0	0
11:30 - 11:45	6	0	0	6	0	0	0	0	23	0	0	22	0	1	0	0
11:45 - 12:00	15	0	0	15	0	0	0	0	30	1	0	29	1	0	0	0
12:00 - 12:15	29	0	0	28	0	1	0	0	27	1	0	24	1	1	1	0
12:15 - 12:30	12	0	0	11	0	1	0	0	15	4	0	15	0	0	0	0
12:30 - 12:45	10	2	0	9	1	0	0	0	15	3	0	13	1	1	0	0
12:45 - 13:00	19	0	1	16	1	0	1	0	25	3	0	23	1	0	0	1
13:00 - 13:15	28	1	0	27	0	1	0	0	37	1	1	30	1	4	0	1
13:15 - 13:30	16	0	1	13	1	1	0	0	17	4	1	15	1	0	0	0
13:30 - 13:45	15	0	0	15	0	0	0	0	17	2	0	15	0	2	0	0
13:45 - 14:00	15	1	0	14	1	0	0	0	21	2	2	19	0	0	0	0
14:00 - 14:15	15	2	0	15	0	0	0	0	25	5	0	21	2	1	0	1
14:15 - 14:30	14	1	0	14	0	0	0	0	25	2	2	23	0	0	0	0
14:30 - 14:45	14	0	0	12	2	0	0	0	26	2	0	24	1	1	0	0
14:45 - 15:00	19	1	0	18	1	0	0	0	19	3	1	16	1	1	0	0
15:00 - 15:15	11	1	1	9	1	0	0	0	24	0	2	20	0	1	1	0
15:15 - 15:30	29	2	1	28	0	0	0	0	36	2	2	33	0	0	0	1
15:30 - 15:45	14	1	0	14	0	0	0	0	28	1	1	25	1	1	0	0
15:45 - 16:00	20	3	0	19	0	0	0	1	30	3	2	26	1	1	0	0
16:00 - 16:15	57	0	3	53	1	0	0	0	43	5	0	39	0	3	0	1
16:15 - 16:30	15	0	1	12	1	1	0	0	31	4	1	30	0	0	0	0
16:30 - 16:45	24	1	0	24	0	0	0	0	39	6	0	38	0	1	0	0
16:45 - 17:00	17	2	0	17	0	0	0	0	24	0	1	22	0	0	0	1
17:00 - 17:15	25	2	0	25	0	0	0	0	35	2	2	32	0	1	0	0
17:15 - 17:30	11	0	0	11	0	0	0	0	33	5	0	33	0	0	0	0
17:30 - 17:45	15	0	1	14	0	0	0	0	27	1	0	25	1	1	0	0
17:45 - 18:00	14	2	0	14	0	0	0	0	32	1	0	31	1	0	0	0
18:00 - 18:15	24	1	0	23	1	0	0	0	38	5	0	37	0	1	0	0
18:15 - 18:30	10	0	0	10	0	0	0	0	29	0	0	26	1	1	1	0
18:30 - 18:45	13	0	0	11	2	0	0	0	28	0	1	26	0	1	0	0
18:45 - 19:00	17	2	0	17	0	0	0	0	26	1	0	26	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	193	5	1	186	4	2	0	0	263	19	1	228	15	12	5	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	316	17	7	301	6	1	0	1	503	36	12	469	5	12	2	3
Σ 06:00-19:00 Uhr	850	32	12	801	24	7	3	3	1.317	105	28	1.179	44	41	12	13
Σ SPH-VM	91	2	0	89	1	1	0	0	141	11	0	125	4	8	3	1
Σ SPH-NM	116	4	4	108	2	1	0	1	143	18	3	133	1	5	0	1
Σ Erhebungszeit	850	32	12	801	24	7	3	3	1.317	105	28	1.179	44	41	12	13
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	von: Johann-Baptost-Straße								von: Johann-Baptost-Straße							
	nach: Marktstraße								nach: Im Nauling							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	0	1	6	0	1	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
06:15 - 06:30	29	1	2	27	0	0	0	0	14	0	0	12	1	0	0	1
06:30 - 06:45	14	2	1	11	1	1	0	0	45	1	1	36	2	1	0	5
06:45 - 07:00	17	2	0	16	1	0	0	0	54	0	0	47	2	0	1	4
07:00 - 07:15	33	1	0	29	0	2	1	1	61	0	0	59	0	1	0	1
07:15 - 07:30	31	3	1	28	1	1	0	0	71	0	3	60	5	0	1	2
07:30 - 07:45	84	5	1	76	1	5	1	0	81	0	1	70	0	3	2	5
07:45 - 08:00	92	4	2	89	0	1	0	0	117	0	0	105	2	2	2	6
08:00 - 08:15	24	6	0	19	3	1	1	0	81	0	0	75	3	0	2	1
08:15 - 08:30	32	2	0	28	0	0	3	1	90	0	0	80	5	2	2	1
08:30 - 08:45	35	0	1	29	1	1	3	0	87	0	0	81	3	1	1	1
08:45 - 09:00	38	0	0	31	3	0	2	2	100	0	1	88	5	1	3	2
09:00 - 09:15	24	0	0	20	2	1	1	0	115	0	1	101	7	0	3	3
09:15 - 09:30	26	1	0	24	1	0	0	1	95	1	3	84	4	1	2	1
09:30 - 09:45	27	2	1	23	2	0	1	0	99	0	0	90	4	0	3	2
09:45 - 10:00	30	0	2	26	1	1	0	0	107	0	0	99	1	1	5	1
10:00 - 10:15	24	1	0	22	1	1	0	0	112	0	2	102	3	1	3	1
10:15 - 10:30	28	1	0	25	0	0	1	2	117	0	1	112	2	0	1	1
10:30 - 10:45	28	2	0	26	1	0	0	1	124	0	2	120	1	0	1	0
10:45 - 11:00	28	1	2	22	2	1	0	1	150	0	1	142	2	1	4	0
11:00 - 11:15	22	1	0	18	1	1	2	0	129	0	1	122	1	2	3	0
11:15 - 11:30	22	3	0	22	0	0	0	0	103	0	0	97	4	0	2	0
11:30 - 11:45	33	3	0	28	5	0	0	0	101	0	0	95	2	0	2	2
11:45 - 12:00	32	1	0	31	0	1	0	0	115	0	0	112	0	1	1	1
12:00 - 12:15	30	2	1	25	2	2	0	0	128	0	0	124	2	1	0	1
12:15 - 12:30	30	2	2	26	1	1	0	0	117	0	2	111	3	0	1	0
12:30 - 12:45	26	2	2	23	0	0	1	0	128	0	2	118	4	0	3	1
12:45 - 13:00	54	2	1	51	0	2	0	0	134	0	2	126	3	1	2	0
13:00 - 13:15	32	3	1	24	2	4	1	0	121	0	2	107	8	0	3	1
13:15 - 13:30	31	1	4	25	0	1	1	0	94	0	1	89	0	1	1	2
13:30 - 13:45	33	3	2	29	2	0	0	0	123	0	0	118	3	0	1	1
13:45 - 14:00	30	3	1	27	0	1	0	1	133	0	2	124	2	1	2	2
14:00 - 14:15	26	2	0	23	1	1	0	1	120	1	3	115	1	0	1	0
14:15 - 14:30	31	1	0	31	0	0	0	0	115	2	2	107	4	1	1	0
14:30 - 14:45	36	0	1	33	1	1	0	0	128	0	2	123	0	0	3	0
14:45 - 15:00	32	1	1	28	1	1	1	0	134	0	1	131	0	1	0	1
15:00 - 15:15	52	5	3	44	2	1	0	2	136	0	2	128	1	1	2	2
15:15 - 15:30	44	3	1	43	0	0	0	0	114	2	0	111	0	0	3	0
15:30 - 15:45	49	1	0	45	2	1	0	1	129	2	2	122	4	1	0	0
15:45 - 16:00	70	6	2	65	1	1	0	1	116	0	3	111	0	1	0	1
16:00 - 16:15	49	1	1	45	3	0	0	0	153	2	2	150	1	0	0	0
16:15 - 16:30	35	2	0	34	0	1	0	0	146	2	1	142	1	1	1	0
16:30 - 16:45	47	0	0	46	0	1	0	0	125	4	2	120	3	0	0	0
16:45 - 17:00	44	1	0	44	0	0	0	0	134	2	3	130	0	1	0	0
17:00 - 17:15	30	3	0	29	0	1	0	0	142	2	2	138	0	0	0	2
17:15 - 17:30	58	3	2	56	0	0	0	0	163	0	2	159	0	1	1	0
17:30 - 17:45	55	4	0	52	1	1	1	0	142	0	2	140	0	0	0	0
17:45 - 18:00	38	1	2	36	0	0	0	0	126	1	1	124	0	1	0	0
18:00 - 18:15	49	2	1	47	0	1	0	0	123	0	6	116	1	0	0	0
18:15 - 18:30	39	0	0	38	0	0	1	0	112	1	4	107	0	1	0	0
18:30 - 18:45	37	0	1	35	0	1	0	0	92	1	0	92	0	0	0	0
18:45 - 19:00	37	2	2	35	0	0	0	0	114	1	2	110	1	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	437	26	9	389	11	13	11	4	813	1	6	725	28	11	14	29
Σ 15:00-19:00 Uhr	733	34	15	694	9	9	2	4	2.067	20	34	2.000	12	9	7	5
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.885	98	45	1.715	46	42	22	15	5.722	25	70	5.394	101	33	69	55
Σ SPH-VM	232	17	3	212	4	7	5	1	369	0	1	330	10	7	8	13
Σ SPH-NM	201	9	3	190	4	3	0	1	540	8	8	523	5	2	1	1
Σ Erhebungszeit	1.885	98	45	1.715	46	42	22	15	5.722	25	70	5.394	101	33	69	55
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Im Nauling								von: Im Nauling							
	nach: Markstraße								nach: Johann-Baptost-Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	Rad1	Rad2	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	1	0	0	0	0	1
06:30 - 06:45	2	1	0	0	0	0	3
06:45 - 07:00	2	3	0	0	0	0	5
07:00 - 07:15	4	2	0	0	0	0	6
07:15 - 07:30	6	7	1	0	0	0	14
07:30 - 07:45	15	40	0	0	0	0	55
07:45 - 08:00	3	53	0	0	0	0	56
08:00 - 08:15	3	9	0	0	0	0	12
08:15 - 08:30	5	12	0	0	0	0	17
08:30 - 08:45	0	5	0	1	0	0	6
08:45 - 09:00	1	10	0	1	0	0	12
09:00 - 09:15	3	4	0	0	0	0	7
09:15 - 09:30	1	5	0	0	0	0	6
09:30 - 09:45	4	5	0	0	0	0	9
09:45 - 10:00	6	5	0	0	0	0	11
10:00 - 10:15	1	7	0	0	0	0	8
10:15 - 10:30	2	4	0	0	0	0	6
10:30 - 10:45	2	7	0	0	0	0	9
10:45 - 11:00	2	7	0	0	0	0	9
11:00 - 11:15	4	7	2	0	0	0	13
11:15 - 11:30	6	2	0	0	0	0	8
11:30 - 11:45	3	4	1	0	0	0	8
11:45 - 12:00	5	13	0	0	0	0	18
12:00 - 12:15	6	17	1	0	0	0	24
12:15 - 12:30	3	8	0	0	0	0	11
12:30 - 12:45	0	3	0	0	0	0	3
12:45 - 13:00	1	4	0	0	0	0	5
13:00 - 13:15	3	37	0	0	0	0	40
13:15 - 13:30	4	4	0	0	0	0	8
13:30 - 13:45	8	17	0	0	0	0	25
13:45 - 14:00	5	10	0	0	0	0	15
14:00 - 14:15	5	10	0	1	0	0	16
14:15 - 14:30	3	8	0	2	0	0	13
14:30 - 14:45	1	10	0	1	0	0	12
14:45 - 15:00	2	2	0	0	0	0	4
15:00 - 15:15	3	11	1	0	0	0	15
15:15 - 15:30	3	16	0	0	0	0	19
15:30 - 15:45	4	5	0	0	0	0	9
15:45 - 16:00	4	24	0	0	0	0	28
16:00 - 16:15	13	36	0	2	0	0	51
16:15 - 16:30	2	6	0	0	0	0	8
16:30 - 16:45	2	5	0	0	0	0	7
16:45 - 17:00	5	13	2	1	0	0	21
17:00 - 17:15	2	15	0	0	0	0	17
17:15 - 17:30	2	5	0	0	0	0	7
17:30 - 17:45	8	14	0	1	0	0	23
17:45 - 18:00	8	14	0	1	0	0	23
18:00 - 18:15	10	4	0	0	0	0	14
18:15 - 18:30	3	2	0	0	0	0	5
18:30 - 18:45	3	5	0	0	0	0	8
18:45 - 19:00	1	7	0	0	0	0	8
Σ GESAMT	194	525	8	11	0	0	738
Σ 06:00-09:00 Uhr	41	143	1	2	0	0	187
Σ 06:00-19:00 Uhr	194	525	8	11	0	0	738
Σ 06:00-20:00 Uhr	194	525	8	11	0	0	738
Σ 15:00-19:00 Uhr	73	182	3	5	0	0	263
Σ SPH-VM	26	114	0	0	0	0	140
Σ SPH-NM	24	81	0	2	0	0	107

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Brückenstraße Rtg. Horchheim								von: Brückenstraße Rtg. Horchheim							
	nach: Lahnstraße								nach: Brückenstraße Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Brückenstraße Rtg. Horchheim								von: Lahnstraße							
	nach: Johannesstraße								nach: Brückenstraße Rtg. Horchheim							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Lahnstraße								von: Lahnstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Globus								nach: Johannesstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Brückenstraße Rtg. Globus								von: Brückenstraße Rtg. Globus							
	nach: Brückenstraße Rtg. Horchheim								nach: Lahnstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	45	0	5	36	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	52	0	0	48	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	51	1	1	44	4	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	71	0	0	63	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	84	0	3	69	4	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	50	0	0	44	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	121	1	2	105	5	6	2	1	2	0	0	1	1	0	0	0
07:45 - 08:00	110	0	0	99	9	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	103	2	0	90	5	3	5	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:15 - 08:30	116	0	1	103	7	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	112	0	0	100	8	2	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	132	0	0	123	5	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	129	0	0	115	6	2	6	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	137	0	0	123	10	0	4	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:30 - 09:45	133	0	3	120	5	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	128	0	4	114	7	0	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	126	1	0	118	3	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	136	0	2	125	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	191	0	2	180	6	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	166	0	4	153	5	1	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	163	0	0	150	10	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	155	0	2	146	7	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	150	0	2	132	9	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	147	0	2	134	9	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	175	0	3	157	8	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	163	0	1	153	5	0	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	159	0	5	146	3	3	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	159	0	4	146	4	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	144	0	5	119	12	5	3	0	1	0	0	0	1	0	0	0
13:15 - 13:30	151	0	3	132	11	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	143	1	4	127	9	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	180	0	1	165	10	1	2	1	2	0	0	1	1	0	0	0
14:00 - 14:15	151	0	2	138	5	2	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	175	0	2	164	7	0	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	186	1	3	176	4	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	156	0	1	142	8	1	2	2	3	0	1	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	174	0	5	153	10	2	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	136	0	2	125	6	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	181	0	4	163	9	2	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	169	0	6	155	4	1	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	178	0	3	170	3	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	160	0	1	150	7	1	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	163	1	0	153	5	2	3	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	179	0	5	169	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	157	2	1	147	6	2	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	185	0	3	176	6	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	158	0	4	145	6	2	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
17:45 - 18:00	169	0	3	164	2	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	164	0	3	153	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	146	0	2	142	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	143	2	5	134	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	148	0	5	140	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.047	4	12	924	56	18	31	6	7	0	0	6	1	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.610	5	52	2.439	78	19	14	8	19	0	1	17	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	7.360	12	119	6.738	304	70	92	37	49	0	3	42	4	0	0	0
Σ SPH-VM	675	0	8	629	28	4	5	1	3	0	1	2	0	0	0	0
Σ SPH-NM	679	2	13	637	21	5	1	2	4	0	0	3	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	7.360	12	119	6.738	304	70	92	37	49	0	3	42	4	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Brückenstraße Rtg. Globus								von: Johannesstraße							
	nach: Johannesstraße								nach: Brückenstraße Rtg. Horchheim							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	17	2	0	1	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	11	2	0	1	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	34	2	1	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	15	1	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	10	2	1	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	18	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	11	3	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	12	3	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	1	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	14	3	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	16	1	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	10	3	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	30	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	17	1	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	19	1	0	2	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	15	3	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	1	11	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	22	0	0	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	12	2	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	30	2	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	16	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	0	1	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	22	3	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	22	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	17	1	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	2	34	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	0	32	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	1	18	1	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1	0	8	2	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	205	2	0	187	14	2	2	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	371	3	5	350	15	1	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	971	7	10	897	54	3	7	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	1	63	4	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	115	1	3	111	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	971	7	10	897	54	3	7	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Johannesstraße								von: Johannesstraße							
	nach: Lahnstraße								nach: Brückenstraße Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	21	0	0	20	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	1	0	1	0
06:30 - 06:45	2	1	0	2	0	0	0	0	41	0	1	32	2	2	4	0
06:45 - 07:00	2	0	0	1	0	0	1	0	44	0	0	42	1	0	1	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	68	1	1	59	4	1	3	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	82	0	3	70	5	1	3	0
07:30 - 07:45	2	0	0	1	0	0	1	0	105	0	1	88	8	5	3	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0	138	0	0	122	4	6	6	0
08:00 - 08:15	2	0	0	2	0	0	0	0	95	0	0	84	6	1	4	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	0	94	5	1	1	0
08:30 - 08:45	1	0	0	0	1	0	0	0	103	0	0	96	4	1	2	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	121	0	1	111	7	1	1	0
09:00 - 09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	129	0	0	114	10	1	3	1
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	93	0	2	82	5	1	3	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	122	0	2	106	10	1	3	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	123	0	2	113	1	1	5	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	3	96	5	1	3	0
10:15 - 10:30	0	1	0	0	0	0	0	0	135	0	3	123	6	1	1	1
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	130	0	2	125	2	1	0	0
10:45 - 11:00	1	0	0	1	0	0	0	0	160	0	1	150	6	1	2	0
11:00 - 11:15	2	0	0	2	0	0	0	0	145	1	3	131	9	1	1	0
11:15 - 11:30	2	0	0	1	1	0	0	0	109	0	1	103	2	1	2	0
11:30 - 11:45	0	1	0	0	0	0	0	0	112	0	2	102	5	1	2	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	117	0	0	112	2	1	0	2
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	142	2	1	136	2	1	1	1
12:15 - 12:30	2	0	0	0	2	0	0	0	118	0	0	110	6	1	1	0
12:30 - 12:45	2	0	0	1	1	0	0	0	117	1	3	108	2	1	3	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	153	0	3	138	8	1	2	1
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	132	0	3	117	10	1	1	0
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0	113	1	2	98	6	4	1	2
13:30 - 13:45	0	2	0	0	0	0	0	0	117	1	2	106	4	2	2	1
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	128	0	3	113	7	1	2	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	125	0	2	115	6	1	1	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	137	0	5	123	7	1	1	0
14:30 - 14:45	1	0	0	1	0	0	0	0	129	1	1	121	5	1	1	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	139	0	3	130	3	2	1	0
15:00 - 15:15	1	0	0	1	0	0	0	0	132	3	4	117	7	1	2	1
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	122	2	1	115	3	1	1	1
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	132	0	5	122	4	1	0	0
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	132	0	3	119	7	2	0	1
16:00 - 16:15	3	2	0	3	0	0	0	0	159	0	4	147	5	2	1	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	167	0	3	159	3	1	1	0
16:30 - 16:45	0	1	0	0	0	0	0	0	134	0	3	125	5	1	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	4	0	0	0	0	133	0	4	123	5	1	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	143	0	1	136	4	1	0	1
17:15 - 17:30	4	1	0	4	0	0	0	0	169	1	3	163	1	1	0	1
17:30 - 17:45	1	1	0	1	0	0	0	0	147	0	3	140	3	1	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	141	1	1	137	2	1	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	144	0	3	139	1	1	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	126	3	7	117	1	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	105	0	2	100	2	1	0	0
18:45 - 19:00	3	0	0	3	0	0	0	0	119	1	2	112	4	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	15	1	0	12	1	0	2	0	938	1	7	835	47	20	29	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	25	5	0	25	0	0	0	0	2.205	11	49	2.071	57	18	5	5
Σ 06:00-19:00 Uhr	64	10	0	57	5	0	2	0	6.176	19	105	5.678	233	67	76	17
Σ SPH-VM	7	0	0	6	1	0	0	0	544	1	7	509	19	4	5	0
Σ SPH-NM	10	2	0	10	0	0	0	0	592	1	11	562	13	4	0	2
Σ Erhebungszeit	64	10	0	57	5	0	2	0	6.176	19	105	5.678	233	67	76	17
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	3	1	0	0	5
06:15 - 06:30	1	0	3	6	0	0	10
06:30 - 06:45	1	1	3	1	0	0	6
06:45 - 07:00	2	2	5	5	0	0	14
07:00 - 07:15	9	7	2	8	0	0	26
07:15 - 07:30	9	7	12	8	0	0	36
07:30 - 07:45	26	14	12	28	0	0	80
07:45 - 08:00	12	14	13	18	0	0	57
08:00 - 08:15	4	10	9	8	0	0	31
08:15 - 08:30	4	8	9	3	0	0	24
08:30 - 08:45	7	11	9	6	0	0	33
08:45 - 09:00	9	12	20	7	0	0	48
09:00 - 09:15	3	11	7	1	0	0	22
09:15 - 09:30	19	21	15	5	0	0	60
09:30 - 09:45	6	8	26	5	0	0	45
09:45 - 10:00	6	9	18	7	0	0	40
10:00 - 10:15	3	10	25	4	0	0	42
10:15 - 10:30	4	11	19	5	0	0	39
10:30 - 10:45	4	11	13	4	0	0	32
10:45 - 11:00	5	11	24	8	0	0	48
11:00 - 11:15	3	13	27	12	0	0	55
11:15 - 11:30	8	18	31	9	0	0	66
11:30 - 11:45	16	20	14	9	0	0	59
11:45 - 12:00	5	9	22	10	0	0	46
12:00 - 12:15	17	19	29	21	0	0	86
12:15 - 12:30	6	11	25	11	0	0	53
12:30 - 12:45	8	11	28	15	0	0	62
12:45 - 13:00	9	21	30	13	0	0	73
13:00 - 13:15	36	58	31	90	0	0	215
13:15 - 13:30	8	42	29	26	0	0	105
13:30 - 13:45	19	34	15	32	0	0	100
13:45 - 14:00	17	20	12	17	0	0	66
14:00 - 14:15	11	25	18	12	0	0	66
14:15 - 14:30	17	19	34	12	0	0	82
14:30 - 14:45	23	31	26	16	0	0	96
14:45 - 15:00	19	36	40	20	0	0	115
15:00 - 15:15	16	41	34	23	0	0	114
15:15 - 15:30	23	42	24	21	0	0	110
15:30 - 15:45	18	31	24	19	0	0	92
15:45 - 16:00	24	24	37	26	0	0	111
16:00 - 16:15	34	29	33	77	0	0	173
16:15 - 16:30	20	42	25	18	0	0	105
16:30 - 16:45	26	33	57	28	0	0	144
16:45 - 17:00	34	31	37	35	0	0	137
17:00 - 17:15	21	23	40	20	0	0	104
17:15 - 17:30	25	21	43	23	0	0	112
17:30 - 17:45	17	29	23	24	0	0	93
17:45 - 18:00	31	18	26	25	0	0	100
18:00 - 18:15	12	30	24	15	0	0	81
18:15 - 18:30	8	25	23	9	0	0	65
18:30 - 18:45	8	21	16	18	0	0	63
18:45 - 19:00	17	25	21	11	0	0	74
19:00 - 19:15	0	0	2	0	0	0	2
Σ GESAMT	691	1.030	1.147	855	0	0	3.723
Σ 06:00-09:00 Uhr	85	86	100	99	0	0	370
Σ 06:00-19:00 Uhr	691	1.030	1.145	855	0	0	3.721
Σ 06:00-20:00 Uhr	691	1.030	1.147	855	0	0	3.723
Σ 15:00-19:00 Uhr	334	465	487	392	0	0	1.678
Σ SPH-VM	46	66	96	49	0	0	257
Σ SPH-NM	114	135	152	158	0	0	559

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Radfahrerquerungen						
	Rad1	Rad2	Rad3	Rad4	0	0	SUMME
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	6	0	0	0	6
06:30 - 06:45	2	5	4	1	0	0	12
06:45 - 07:00	2	2	4	2	0	0	10
07:00 - 07:15	1	3	4	1	0	0	9
07:15 - 07:30	0	2	5	0	0	0	7
07:30 - 07:45	2	6	14	4	0	0	26
07:45 - 08:00	3	10	9	2	0	0	24
08:00 - 08:15	2	4	4	1	0	0	11
08:15 - 08:30	2	6	2	2	0	0	12
08:30 - 08:45	0	2	3	0	0	0	5
08:45 - 09:00	1	4	2	1	0	0	8
09:00 - 09:15	0	4	4	0	0	0	8
09:15 - 09:30	0	0	4	0	0	0	4
09:30 - 09:45	1	2	4	1	0	0	8
09:45 - 10:00	0	4	1	0	0	0	5
10:00 - 10:15	1	4	3	1	0	0	9
10:15 - 10:30	0	7	3	1	0	0	11
10:30 - 10:45	2	1	2	2	0	0	7
10:45 - 11:00	0	2	1	0	0	0	3
11:00 - 11:15	0	3	6	1	0	0	10
11:15 - 11:30	0	5	4	0	0	0	9
11:30 - 11:45	0	8	10	0	0	0	18
11:45 - 12:00	0	3	7	0	0	0	10
12:00 - 12:15	0	7	10	0	0	0	17
12:15 - 12:30	1	3	8	2	0	0	14
12:30 - 12:45	1	5	4	0	0	0	10
12:45 - 13:00	1	8	1	1	0	0	11
13:00 - 13:15	0	5	8	0	0	0	13
13:15 - 13:30	0	1	11	0	0	0	12
13:30 - 13:45	0	5	3	0	0	0	8
13:45 - 14:00	0	1	8	0	0	0	9
14:00 - 14:15	0	8	4	0	0	0	12
14:15 - 14:30	1	7	8	0	0	0	16
14:30 - 14:45	0	1	9	0	0	0	10
14:45 - 15:00	1	6	8	1	0	0	16
15:00 - 15:15	2	2	15	0	0	0	19
15:15 - 15:30	4	14	5	0	0	0	23
15:30 - 15:45	0	10	6	0	0	0	16
15:45 - 16:00	1	7	8	3	0	0	19
16:00 - 16:15	1	11	11	4	0	0	27
16:15 - 16:30	6	9	7	6	0	0	28
16:30 - 16:45	3	8	6	4	0	0	21
16:45 - 17:00	2	13	8	3	0	0	26
17:00 - 17:15	1	9	4	1	0	0	15
17:15 - 17:30	3	3	9	3	0	0	18
17:30 - 17:45	3	10	7	3	0	0	23
17:45 - 18:00	4	8	5	2	0	0	19
18:00 - 18:15	0	9	11	0	0	0	20
18:15 - 18:30	0	4	4	0	0	0	8
18:30 - 18:45	1	5	3	2	0	0	11
18:45 - 19:00	0	2	3	0	0	0	5
Σ GESAMT	55	268	300	55	0	0	678
Σ 06:00-09:00 Uhr	15	44	57	14	0	0	130
Σ 06:00-19:00 Uhr	55	268	300	55	0	0	678
Σ 06:00-20:00 Uhr	55	268	300	55	0	0	678
Σ 15:00-19:00 Uhr	31	124	112	31	0	0	298
Σ SPH-VM	9	26	29	9	0	0	73
Σ SPH-NM	12	41	32	17	0	0	102

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Brückenstraße Rtg. Lahn								von: Brückenstraße Rtg. Lahn							
	nach: Zufahrt Globus								nach: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	1	0	1	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	40	4	1	31	2	2	4	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	44	2	0	42	1	0	1	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	66	4	1	57	4	1	3	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	80	1	3	69	4	1	3	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	101	9	1	84	8	5	3	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	115	12	0	100	3	6	6	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	78	2	0	67	6	1	4	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	76	5	0	69	5	1	1	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	75	2	0	68	4	1	2	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	95	4	1	86	6	1	1	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	89	4	0	74	10	1	3	1
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	2	55	5	1	3	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	80	2	1	66	9	1	3	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	90	3	2	81	0	1	5	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	67	3	3	55	5	1	3	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	93	7	3	81	6	1	1	1
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	87	1	2	82	2	1	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	99	2	1	91	4	1	2	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	98	3	3	84	9	1	1	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	72	4	1	67	1	1	2	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	69	6	1	60	5	1	2	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	72	1	0	69	1	1	0	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	89	10	1	84	1	1	1	1
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	68	4	0	60	6	1	1	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	77	4	3	68	2	1	3	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	108	8	3	94	7	1	2	1
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	96	8	3	82	9	1	1	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	81	2	2	66	6	4	1	2
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	71	8	2	60	4	2	2	1
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	90	0	3	76	6	1	2	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	88	5	2	78	6	1	1	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	101	5	4	88	7	1	1	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	90	3	0	83	5	1	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	99	9	2	91	3	2	1	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	99	6	3	85	7	1	2	1
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	90	11	0	84	3	1	1	1
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	96	10	4	87	4	1	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	98	7	2	86	7	2	0	1
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	120	13	4	108	5	2	1	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	123	7	3	116	2	1	1	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	98	11	3	89	5	1	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	106	11	2	100	3	1	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	96	12	1	89	4	1	0	1
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	128	8	2	123	1	1	0	1
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	101	5	2	97	1	1	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	101	2	1	97	2	1	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	99	11	2	95	1	1	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	99	11	7	90	1	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	79	1	2	74	2	1	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	93	3	2	87	3	1	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	810	45	7	710	44	20	29	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1.626	129	40	1.507	51	18	5	5
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	4.476	276	91	4.012	214	67	76	16
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	377	13	9	338	21	4	4	1
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	447	42	12	413	15	5	2	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	4.476	276	91	4.012	214	67	76	16
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Brückenstraße Rtg. Lahn								von: Zufahrt Globus							
	nach: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung								nach: Brückenstraße Rtg. Lahn							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	1	0	4	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:45 - 08:00	23	0	0	22	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
08:00 - 08:15	17	1	0	17	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
08:15 - 08:30	25	0	0	25	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
08:30 - 08:45	28	0	0	28	0	0	0	0	25	0	0	24	0	0	1	0
08:45 - 09:00	26	0	0	25	1	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
09:00 - 09:15	40	0	0	40	0	0	0	0	35	1	0	32	2	0	1	0
09:15 - 09:30	27	1	0	27	0	0	0	0	36	1	0	34	2	0	0	0
09:30 - 09:45	42	0	1	40	1	0	0	0	39	0	1	38	0	0	0	0
09:45 - 10:00	33	1	0	32	1	0	0	0	34	1	1	32	1	0	0	0
10:00 - 10:15	41	1	0	41	0	0	0	0	48	1	0	48	0	0	0	0
10:15 - 10:30	42	2	0	42	0	0	0	0	46	2	0	45	1	0	0	0
10:30 - 10:45	43	0	0	43	0	0	0	0	60	0	0	59	0	0	1	0
10:45 - 11:00	61	0	0	59	2	0	0	0	55	1	0	53	0	0	2	0
11:00 - 11:15	47	0	0	47	0	0	0	0	47	1	0	47	0	0	0	0
11:15 - 11:30	37	3	0	36	1	0	0	0	56	1	0	56	0	0	0	0
11:30 - 11:45	43	0	1	42	0	0	0	0	41	1	1	38	1	0	1	0
11:45 - 12:00	45	1	0	43	1	0	0	1	50	1	0	50	0	0	0	0
12:00 - 12:15	53	0	0	52	1	0	0	0	53	1	0	52	1	0	0	0
12:15 - 12:30	50	1	0	50	0	0	0	0	62	2	0	62	0	0	0	0
12:30 - 12:45	40	0	0	40	0	0	0	0	60	3	1	59	0	0	0	0
12:45 - 13:00	45	0	0	44	1	0	0	0	45	0	2	42	1	0	0	0
13:00 - 13:15	36	0	0	35	1	0	0	0	51	5	0	50	1	0	0	0
13:15 - 13:30	32	0	0	32	0	0	0	0	46	2	0	44	1	0	0	1
13:30 - 13:45	46	0	0	46	0	0	0	0	44	2	0	43	1	0	0	0
13:45 - 14:00	38	0	0	37	1	0	0	0	54	0	1	52	1	0	0	0
14:00 - 14:15	37	1	0	37	0	0	0	0	43	0	0	42	1	0	0	0
14:15 - 14:30	36	0	1	35	0	0	0	0	50	1	0	48	1	0	0	1
14:30 - 14:45	39	0	1	38	0	0	0	0	53	0	2	51	0	0	0	0
14:45 - 15:00	40	1	1	39	0	0	0	0	53	2	0	52	1	0	0	0
15:00 - 15:15	33	0	1	32	0	0	0	0	44	1	1	43	0	0	0	0
15:15 - 15:30	32	1	1	31	0	0	0	0	36	1	0	36	0	0	0	0
15:30 - 15:45	36	0	1	35	0	0	0	0	54	2	1	52	1	0	0	0
15:45 - 16:00	34	1	1	33	0	0	0	0	42	3	1	40	1	0	0	0
16:00 - 16:15	39	0	0	39	0	0	0	0	51	0	0	50	1	0	0	0
16:15 - 16:30	44	1	0	43	1	0	0	0	44	5	0	44	0	0	0	0
16:30 - 16:45	36	0	0	36	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0
16:45 - 17:00	27	0	2	23	2	0	0	0	38	2	0	38	0	0	0	0
17:00 - 17:15	47	0	0	47	0	0	0	0	54	2	0	54	0	0	0	0
17:15 - 17:30	41	0	1	40	0	0	0	0	46	0	1	43	2	0	0	0
17:30 - 17:45	46	2	1	43	2	0	0	0	48	0	0	45	3	0	0	0
17:45 - 18:00	40	0	0	40	0	0	0	0	53	2	2	51	0	0	0	0
18:00 - 18:15	45	1	1	44	0	0	0	0	48	2	0	47	0	0	0	1
18:15 - 18:30	27	0	0	27	0	0	0	0	44	1	0	44	0	0	0	0
18:30 - 18:45	26	0	0	26	0	0	0	0	46	2	1	45	0	0	0	0
18:45 - 19:00	26	0	0	25	1	0	0	0	48	3	1	46	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	128	2	0	125	3	0	0	0	104	0	0	100	2	0	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	579	6	9	564	6	0	0	0	732	26	8	714	9	0	0	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.700	20	14	1.666	19	0	0	1	1.997	55	17	1.943	27	0	7	3
Σ SPH-VM	193	2	0	191	2	0	0	0	208	4	0	204	1	0	3	0
Σ SPH-NM	146	1	2	141	3	0	0	0	169	7	0	168	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.700	20	14	1.666	19	0	0	1	1.997	55	17	1.943	27	0	7	3
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Zufahrt Globus								von: Zufahrt Globus							
	nach: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein								nach: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein								von: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein							
	nach: Brückenstraße Rtg. Lahn								nach: Zufahrt Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	45	4	5	36	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	52	7	0	48	0	0	4	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	52	6	1	45	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	69	2	0	61	4	0	2	2	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	83	6	3	68	4	2	6	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	49	4	0	43	4	1	1	0	2	0	1	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	119	18	2	102	6	6	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0
07:45 - 08:00	109	9	0	99	9	1	0	0	11	1	0	11	0	0	0	0
08:00 - 08:15	90	5	0	77	5	3	5	0	15	0	0	14	1	0	0	0
08:15 - 08:30	97	2	1	85	6	0	5	0	17	2	2	15	0	0	0	0
08:30 - 08:45	88	3	0	77	8	2	0	1	14	0	1	13	0	0	0	0
08:45 - 09:00	97	2	0	89	4	0	3	1	12	0	0	11	1	0	0	0
09:00 - 09:15	95	4	0	84	4	2	5	0	17	0	1	15	1	0	0	0
09:15 - 09:30	104	4	0	92	8	0	4	0	19	1	0	19	0	0	0	0
09:30 - 09:45	94	3	2	82	5	2	1	2	17	1	0	17	0	0	0	0
09:45 - 10:00	95	1	3	83	6	0	2	1	19	0	0	18	1	0	0	0
10:00 - 10:15	78	3	0	70	3	2	3	0	20	0	0	20	0	0	0	0
10:15 - 10:30	90	0	2	80	6	0	2	0	20	1	2	18	0	0	0	0
10:30 - 10:45	131	2	2	121	6	1	0	1	23	0	0	23	0	0	0	0
10:45 - 11:00	112	2	4	101	5	1	1	0	20	3	0	20	0	0	0	0
11:00 - 11:15	117	6	1	103	10	2	1	0	20	1	0	20	0	0	0	0
11:15 - 11:30	100	3	2	91	7	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
11:30 - 11:45	109	9	1	94	8	2	1	3	20	1	0	19	1	0	0	0
11:45 - 12:00	98	4	2	85	9	0	0	2	15	3	0	15	0	0	0	0
12:00 - 12:15	122	12	3	105	7	2	4	1	21	3	0	21	0	0	0	0
12:15 - 12:30	102	4	1	92	5	0	3	1	11	1	0	11	0	0	0	0
12:30 - 12:45	100	3	4	88	3	3	2	0	23	0	0	23	0	0	0	0
12:45 - 13:00	114	3	2	104	3	0	1	4	10	0	0	10	0	0	0	0
13:00 - 13:15	94	6	5	69	12	5	3	0	15	1	1	14	0	0	0	0
13:15 - 13:30	105	7	3	88	10	4	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
13:30 - 13:45	100	4	4	85	8	1	1	1	13	0	0	12	1	0	0	0
13:45 - 14:00	128	9	0	114	10	1	2	1	15	2	2	13	0	0	0	0
14:00 - 14:15	110	5	2	98	4	2	2	2	17	1	2	15	0	0	0	0
14:15 - 14:30	127	6	2	118	6	0	1	0	19	1	0	19	0	0	0	0
14:30 - 14:45	134	7	1	126	4	2	1	0	18	1	0	18	0	0	0	0
14:45 - 15:00	106	7	2	92	7	1	2	2	7	0	0	6	1	0	0	0
15:00 - 15:15	131	12	4	111	10	2	3	1	18	2	1	17	0	0	0	0
15:15 - 15:30	101	8	2	90	6	0	1	2	12	0	0	12	0	0	0	0
15:30 - 15:45	128	6	3	112	8	2	2	1	21	0	0	21	0	0	0	0
15:45 - 16:00	129	9	5	117	3	1	2	1	12	1	0	12	0	0	0	0
16:00 - 16:15	128	9	3	121	2	2	0	0	21	2	1	20	0	0	0	0
16:15 - 16:30	119	4	1	109	7	1	1	0	20	2	0	20	0	0	0	0
16:30 - 16:45	130	5	0	120	5	2	3	0	19	0	0	19	0	0	0	0
16:45 - 17:00	141	5	5	131	3	1	0	1	17	2	1	16	0	0	0	0
17:00 - 17:15	105	4	1	95	6	2	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0
17:15 - 17:30	140	7	2	134	4	0	0	0	21	2	0	20	1	0	0	0
17:30 - 17:45	111	7	4	100	4	2	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
17:45 - 18:00	118	3	2	114	2	0	0	0	17	0	1	16	0	0	0	0
18:00 - 18:15	116	4	3	106	5	2	0	0	19	1	1	18	0	0	0	0
18:15 - 18:30	102	3	2	98	2	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
18:30 - 18:45	97	1	4	89	1	2	1	0	10	1	0	9	1	0	0	0
18:45 - 19:00	101	1	4	95	2	0	0	0	10	1	0	10	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	950	68	12	830	55	18	29	6	79	3	4	73	2	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.897	88	45	1.742	70	19	14	7	255	14	5	248	2	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.412	270	105	4.837	281	70	85	34	736	38	17	710	9	0	0	0
Σ SPH-VM	450	10	9	405	27	4	4	1	83	5	2	81	0	0	0	0
Σ SPH-NM	518	23	9	481	17	6	4	1	77	6	2	75	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	5.412	270	105	4.837	281	70	85	34	736	38	17	710	9	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein								von: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung							
	nach: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung								nach: Brückenstraße Rtg. Lahn							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung								von: Zufahrt Globus Getränkemarkt & Tiernahrung							
	nach: Zufahrt Globus								nach: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	11	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	12	1	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	24	0	0	1	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	2	0	25	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	1	25	0	0	0	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	22	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	1	0	37	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	25	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	21	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	21	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	25	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	2	0	13	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	1	25	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	1	22	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	1	24	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	2	38	1	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	1	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	24	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	24	1	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	33	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	35	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	1	27	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	434	3	5	426	3	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1.063	6	12	1.043	6	0	1	1
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	102	2	0	100	1	0	1	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	123	0	4	118	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	1.063	6	12	1.043	6	0	1	1
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	1	4	0	3	0	8
06:15 - 06:30	2	0	2	0	3	0	7
06:30 - 06:45	0	4	2	2	2	0	10
06:45 - 07:00	0	1	3	1	4	0	9
07:00 - 07:15	0	7	1	7	1	0	16
07:15 - 07:30	3	5	14	4	14	0	40
07:30 - 07:45	11	16	10	14	8	0	59
07:45 - 08:00	16	10	12	11	18	0	67
08:00 - 08:15	30	9	7	8	31	0	85
08:15 - 08:30	22	7	5	7	24	0	65
08:30 - 08:45	23	14	6	14	26	0	83
08:45 - 09:00	32	14	16	14	45	0	121
09:00 - 09:15	28	13	6	13	26	0	86
09:15 - 09:30	35	20	7	21	41	0	124
09:30 - 09:45	31	14	8	18	38	0	109
09:45 - 10:00	35	10	13	18	39	0	115
10:00 - 10:15	36	11	14	22	48	0	131
10:15 - 10:30	46	12	5	26	55	0	144
10:30 - 10:45	53	19	5	27	61	0	165
10:45 - 11:00	64	14	9	31	71	0	189
11:00 - 11:15	60	14	11	37	73	0	195
11:15 - 11:30	52	12	12	49	74	0	199
11:30 - 11:45	61	11	12	61	70	0	215
11:45 - 12:00	38	11	6	40	56	0	151
12:00 - 12:15	50	14	7	55	57	0	183
12:15 - 12:30	50	18	14	48	61	0	191
12:30 - 12:45	45	12	7	37	60	0	161
12:45 - 13:00	40	17	4	43	46	0	150
13:00 - 13:15	95	16	11	79	91	0	292
13:15 - 13:30	92	24	4	88	117	0	325
13:30 - 13:45	62	23	14	57	76	0	232
13:45 - 14:00	45	20	1	53	49	0	168
14:00 - 14:15	54	13	9	56	66	0	198
14:15 - 14:30	31	20	17	33	40	0	141
14:30 - 14:45	53	28	18	60	80	0	239
14:45 - 15:00	63	29	20	71	74	0	257
15:00 - 15:15	62	29	26	74	70	0	261
15:15 - 15:30	57	20	9	58	61	0	205
15:30 - 15:45	55	24	15	64	71	0	229
15:45 - 16:00	47	19	9	55	61	0	191
16:00 - 16:15	57	31	15	65	63	0	231
16:15 - 16:30	43	25	24	49	77	0	218
16:30 - 16:45	53	19	26	65	52	0	215
16:45 - 17:00	60	36	17	69	34	0	216
17:00 - 17:15	62	25	11	62	55	0	215
17:15 - 17:30	53	18	11	60	38	0	180
17:30 - 17:45	81	16	6	117	81	0	301
17:45 - 18:00	69	12	7	74	69	0	231
18:00 - 18:15	63	13	6	70	68	0	220
18:15 - 18:30	30	13	9	40	37	0	129
18:30 - 18:45	49	5	5	48	53	0	160
18:45 - 19:00	56	16	12	60	60	0	204
Σ GESAMT	2.262	804	528	2.161	2.603	0	8.336
Σ 06:00-09:00 Uhr	139	88	82	82	179	0	570
Σ 06:00-19:00 Uhr	2.255	804	524	2.155	2.598	0	8.336
Σ 06:00-20:00 Uhr	2.262	804	528	2.161	2.603	0	8.358
Σ 15:00-19:00 Uhr	897	321	208	1.030	950	0	3.406
Σ SPH-VM	237	51	44	178	288	0	798
Σ SPH-NM	294	83	30	277	333	0	1.017

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Radfahrerquerungen						SUMME
	Rad1	Rad2	Rad3	Rad4	Rad5	0	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	1	0	1	0	2
07:00 - 07:15	0	0	1	0	1	0	2
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	1	0	1	0	2
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	0	1	0	2
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	0	1	0	2
08:45 - 09:00	0	0	0	0	1	0	1
09:00 - 09:15	2	1	1	1	3	0	8
09:15 - 09:30	1	0	0	0	0	0	1
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	0	1	0	2
10:00 - 10:15	1	0	0	0	1	0	2
10:15 - 10:30	1	0	0	0	1	0	2
10:30 - 10:45	0	0	1	0	0	0	1
10:45 - 11:00	2	0	0	0	1	0	3
11:00 - 11:15	0	1	0	1	0	0	2
11:15 - 11:30	4	0	0	0	2	0	6
11:30 - 11:45	1	0	1	0	2	0	4
11:45 - 12:00	1	0	1	0	1	0	3
12:00 - 12:15	1	0	0	0	0	0	1
12:15 - 12:30	1	0	0	0	1	0	2
12:30 - 12:45	1	1	0	1	0	0	3
12:45 - 13:00	3	1	0	1	5	0	10
13:00 - 13:15	0	0	0	0	2	0	2
13:15 - 13:30	0	0	0	0	2	0	2
13:30 - 13:45	1	0	0	1	1	0	3
13:45 - 14:00	1	0	0	0	0	0	1
14:00 - 14:15	1	1	0	3	3	0	8
14:15 - 14:30	2	0	2	1	1	0	6
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	0	0	0	1
15:00 - 15:15	2	0	1	0	4	0	7
15:15 - 15:30	2	1	0	2	1	0	6
15:30 - 15:45	1	0	1	0	2	0	4
15:45 - 16:00	6	0	0	2	2	0	10
16:00 - 16:15	3	0	0	0	0	0	3
16:15 - 16:30	4	0	0	1	1	0	6
16:30 - 16:45	0	2	0	2	1	0	5
16:45 - 17:00	4	0	0	0	0	0	4
17:00 - 17:15	3	0	1	1	1	0	6
17:15 - 17:30	0	0	1	1	1	0	3
17:30 - 17:45	1	0	0	0	0	0	1
17:45 - 18:00	5	0	0	4	2	0	11
18:00 - 18:15	4	1	0	1	0	0	6
18:15 - 18:30	2	0	0	0	0	0	2
18:30 - 18:45	2	1	2	2	3	0	10
18:45 - 19:00	2	0	0	0	0	0	2
Σ GESAMT	69	10	15	25	51	0	170
Σ 06:00-09:00 Uhr	2	0	3	0	6	0	11
Σ 06:00-19:00 Uhr	69	10	15	25	51	0	170
Σ 06:00-20:00 Uhr	69	10	15	25	51	0	170
Σ 15:00-19:00 Uhr	41	5	6	16	18	0	86
Σ SPH-VM	7	1	1	1	5	0	15
Σ SPH-NM	13	2	2	7	5	0	29

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Brückenstraße Rtg. Niederlahnstein								von: Brückenstraße Rtg. Niederlahnstein							
	nach: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein								nach: Frankenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	17	0	0	16	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	16	0	0	16	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
06:30 - 06:45	27	4	1	21	3	2	0	0	6	0	0	3	0	0	0	3
06:45 - 07:00	42	1	0	37	5	0	0	0	10	1	0	6	1	0	0	3
07:00 - 07:15	59	3	1	47	8	1	1	1	5	0	0	3	0	0	0	2
07:15 - 07:30	68	1	0	63	4	1	0	0	4	0	0	1	1	0	1	1
07:30 - 07:45	94	8	2	78	6	5	3	0	7	0	0	4	0	0	0	3
07:45 - 08:00	115	13	0	100	7	6	2	0	9	0	0	5	1	0	2	1
08:00 - 08:15	80	4	0	69	6	1	4	0	7	0	0	3	1	0	0	3
08:15 - 08:30	70	3	0	67	2	1	0	0	9	1	0	8	0	0	0	1
08:30 - 08:45	74	4	0	66	5	1	2	0	8	0	0	6	2	0	0	0
08:45 - 09:00	107	2	1	94	9	1	2	0	8	0	0	6	0	0	1	1
09:00 - 09:15	84	7	1	73	7	1	2	0	11	1	0	4	4	0	1	2
09:15 - 09:30	85	1	1	74	9	1	0	0	6	0	0	4	0	0	1	1
09:30 - 09:45	99	2	3	80	13	1	2	0	6	0	0	2	0	0	1	3
09:45 - 10:00	101	2	1	93	3	1	1	2	12	0	0	8	1	0	2	1
10:00 - 10:15	102	4	4	90	7	1	0	0	9	0	0	4	1	0	1	3
10:15 - 10:30	92	7	1	85	5	1	0	0	9	1	0	5	2	0	1	1
10:30 - 10:45	127	2	2	122	2	1	0	0	6	0	1	4	1	0	0	0
10:45 - 11:00	126	3	1	116	5	1	3	0	5	0	0	3	1	0	1	0
11:00 - 11:15	117	6	2	107	6	1	1	0	16	0	1	11	2	0	1	1
11:15 - 11:30	102	6	2	96	2	1	1	0	7	0	0	6	0	0	0	1
11:30 - 11:45	100	5	1	94	3	1	1	0	4	0	0	3	0	0	0	1
11:45 - 12:00	117	3	1	113	0	1	0	2	4	0	0	3	0	0	1	0
12:00 - 12:15	118	7	1	113	3	1	0	0	7	0	0	5	0	0	1	1
12:15 - 12:30	103	6	0	95	7	1	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
12:30 - 12:45	110	3	2	105	2	1	0	0	8	1	0	5	0	0	3	0
12:45 - 13:00	132	9	3	121	6	1	1	0	6	0	0	3	1	0	1	1
13:00 - 13:15	136	6	2	126	7	1	0	0	7	0	1	3	2	0	1	0
13:15 - 13:30	108	6	2	95	6	4	1	0	6	0	0	4	1	0	0	1
13:30 - 13:45	112	5	2	106	2	1	0	1	6	1	0	2	1	0	1	2
13:45 - 14:00	105	3	3	92	6	2	1	1	6	0	0	4	0	0	1	1
14:00 - 14:15	114	7	3	104	6	1	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
14:15 - 14:30	108	6	4	101	3	0	0	0	9	0	1	6	1	0	1	0
14:30 - 14:45	116	2	1	109	5	1	0	0	9	0	0	7	1	0	1	0
14:45 - 15:00	136	7	2	127	4	3	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:00 - 15:15	119	10	1	108	7	1	1	1	5	0	0	3	0	0	0	2
15:15 - 15:30	112	13	2	108	1	1	0	0	7	0	0	4	0	0	2	1
15:30 - 15:45	119	10	4	109	5	1	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:45 - 16:00	112	8	2	103	5	2	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
16:00 - 16:15	164	11	5	147	9	2	0	1	5	0	0	4	1	0	0	0
16:15 - 16:30	165	4	2	158	4	0	1	0	4	2	1	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	136	11	5	125	3	3	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
16:45 - 17:00	143	14	3	133	6	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	138	8	2	129	5	1	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	156	10	0	154	1	1	0	0	10	0	0	8	1	0	0	1
17:30 - 17:45	139	5	1	135	2	1	0	0	6	0	1	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	128	4	1	124	3	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:00 - 18:15	141	11	1	137	1	2	0	0	3	2	0	3	0	0	0	0
18:15 - 18:30	127	13	8	116	2	1	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	138	1	1	133	3	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:45 - 19:00	110	3	1	104	4	1	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	769	43	5	674	55	20	14	1	75	2	0	46	6	0	5	18
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.147	136	39	2.023	61	19	2	3	82	5	2	71	3	0	2	4
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.566	294	89	5.134	235	68	30	10	332	11	6	227	28	0	29	42
Σ SPH-VM	472	17	7	441	15	4	5	0	34	0	2	24	4	0	2	2
Σ SPH-NM	608	40	15	563	22	6	1	1	15	2	1	12	2	0	0	0
Σ Erhebungszeit	5.566	294	89	5.134	235	68	30	10	332	11	6	227	28	0	29	42
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein								von: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein							
	nach: Brückenstraße Rtg. Niederlahnstein								nach: Frankenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	36	3	3	30	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
06:15 - 06:30	57	7	2	53	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	56	3	1	45	7	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	57	5	0	49	8	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
07:00 - 07:15	71	5	3	58	5	2	2	1	4	0	0	5	4	0	0	0
07:15 - 07:30	55	3	0	49	4	1	1	0	9	0	1	6	0	0	1	1
07:30 - 07:45	108	16	0	96	6	6	0	0	15	0	0	12	2	1	0	0
07:45 - 08:00	119	9	1	108	9	1	0	0	7	0	0	5	1	0	1	0
08:00 - 08:15	111	5	0	98	7	3	3	0	7	0	0	3	1	0	3	0
08:15 - 08:30	101	5	3	94	3	0	1	0	9	0	0	6	0	0	2	1
08:30 - 08:45	110	3	0	96	10	2	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
08:45 - 09:00	97	3	1	86	6	0	4	0	8	0	0	6	1	0	1	0
09:00 - 09:15	104	3	0	95	5	2	2	0	5	0	0	3	1	0	1	0
09:15 - 09:30	125	4	1	111	11	0	2	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:30 - 09:45	98	6	2	86	6	2	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	110	1	3	99	7	0	0	1	5	0	1	3	1	0	0	0
10:00 - 10:15	114	2	0	107	4	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	121	2	4	108	8	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	147	2	2	139	3	1	2	0	8	0	0	4	2	0	1	1
10:45 - 11:00	129	3	3	122	3	1	0	0	11	0	0	9	1	0	1	0
11:00 - 11:15	119	8	2	111	4	2	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
11:15 - 11:30	114	4	1	106	7	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	118	9	1	103	7	2	1	4	4	0	0	2	0	0	2	0
11:45 - 12:00	122	6	1	113	6	0	1	1	7	0	0	5	1	0	1	0
12:00 - 12:15	133	13	3	121	6	2	1	0	5	0	0	3	1	0	1	0
12:15 - 12:30	112	4	1	103	5	0	3	0	3	0	0	1	1	0	1	0
12:30 - 12:45	119	4	5	106	3	3	2	0	4	0	0	2	1	0	0	1
12:45 - 13:00	101	2	2	96	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	107	4	5	84	11	6	1	0	8	0	0	5	2	0	1	0
13:15 - 13:30	104	9	2	95	4	3	0	0	4	0	0	2	1	0	1	0
13:30 - 13:45	122	3	3	109	9	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:45 - 14:00	126	11	1	115	8	1	1	0	5	0	0	4	1	0	0	0
14:00 - 14:15	119	6	4	107	5	2	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
14:15 - 14:30	122	5	1	117	4	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
14:30 - 14:45	142	12	2	133	4	2	1	0	3	0	0	1	1	0	1	0
14:45 - 15:00	110	6	2	98	7	1	0	2	8	0	0	6	1	0	1	0
15:00 - 15:15	130	13	2	116	9	2	1	0	5	0	0	3	1	0	1	0
15:15 - 15:30	115	6	1	108	5	0	0	1	3	0	0	2	0	0	0	1
15:30 - 15:45	139	8	3	125	8	2	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
15:45 - 16:00	144	10	4	132	5	1	1	1	6	0	0	5	0	0	1	0
16:00 - 16:15	147	9	4	138	3	2	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
16:15 - 16:30	125	5	1	118	4	1	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
16:30 - 16:45	141	5	0	135	4	2	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
16:45 - 17:00	150	9	5	137	4	1	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	139	4	1	130	6	2	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
17:15 - 17:30	134	9	2	129	3	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
17:30 - 17:45	121	7	4	110	4	2	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	127	4	3	123	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	133	5	3	123	5	2	0	0	6	0	1	4	0	0	1	0
18:15 - 18:30	112	3	1	109	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	99	3	3	92	2	2	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:45 - 19:00	105	2	3	99	3	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	978	67	14	862	67	18	15	2	72	0	1	53	7	1	8	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	2.061	102	40	1.924	68	19	5	5	74	0	1	63	6	0	3	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.877	298	105	5.370	273	70	40	19	260	0	4	197	29	1	24	5
Σ SPH-VM	509	17	8	478	17	4	2	0	28	0	1	20	3	0	3	1
Σ SPH-NM	563	28	10	528	15	6	2	2	23	0	0	20	3	0	0	0
Σ Erhebungszeit	5.877	298	105	5.370	273	70	40	19	260	0	4	197	29	1	24	5
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 43							
	von: Frankenstraße								von: Frankenstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Niederlahnstein								nach: Brückenstraße Rtg. Oberlahnstein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	5	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	8	0	0	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	8	0	0	3	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	6	1	1	0	2	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	6	0	0	1	1	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1
08:15 - 08:30	9	0	0	2	3	0	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	3	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
08:45 - 09:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	8	0	0	3	1	0	2	2	1	0	0	0	1	0	0	0
09:15 - 09:30	10	0	0	5	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	7	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	5	0	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	6	0	0	2	0	0	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	5	0	0	2	1	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
11:00 - 11:15	8	0	0	3	2	0	2	1	3	0	0	2	1	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:00 - 12:15	9	1	0	4	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	4	0	0	3	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	8	0	0	3	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	7	0	0	4	1	0	2	0	2	0	0	1	0	0	1	0
13:15 - 13:30	7	0	0	4	2	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	7	0	0	3	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	6	0	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	7	0	0	4	0	0	1	2	2	0	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	6	0	0	5	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	4	0	0	3	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15:00 - 15:15	9	0	0	4	1	0	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	4	1	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	6	0	0	4	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	7	0	0	6	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	9	1	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	5	0	0	4	0	0	1	0	3	0	0	2	1	0	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	0	4	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	10	0	0	9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	54	2	1	16	11	0	2	24	5	0	0	3	0	0	0	2
∑ 15:00-19:00 Uhr	91	1	0	73	5	0	11	2	15	0	0	14	1	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	290	4	3	170	32	0	38	47	42	0	0	35	4	0	1	2
∑ SPH-VM	22	0	0	10	3	0	5	4	6	0	0	5	1	0	0	0
∑ SPH-NM	23	1	0	21	1	0	1	0	3	0	0	2	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	290	4	3	170	32	0	38	47	42	0	0	35	4	0	1	2
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	Rad1	Rad2	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	0	0	0	3
06:30 - 06:45	2	1	0	0	0	0	3
06:45 - 07:00	3	2	1	0	0	0	6
07:00 - 07:15	2	6	0	0	0	0	8
07:15 - 07:30	11	4	1	0	0	0	16
07:30 - 07:45	11	10	1	0	0	0	22
07:45 - 08:00	12	13	0	0	0	0	25
08:00 - 08:15	8	10	0	0	0	0	18
08:15 - 08:30	5	9	0	0	0	0	14
08:30 - 08:45	6	13	0	0	0	0	19
08:45 - 09:00	12	14	0	0	0	0	26
09:00 - 09:15	7	13	0	1	0	0	21
09:15 - 09:30	6	17	1	0	0	0	24
09:30 - 09:45	6	18	0	0	0	0	24
09:45 - 10:00	14	16	0	0	0	0	30
10:00 - 10:15	16	23	0	0	0	0	39
10:15 - 10:30	7	17	0	0	0	0	24
10:30 - 10:45	2	30	1	0	0	0	33
10:45 - 11:00	10	27	0	0	0	0	37
11:00 - 11:15	8	20	0	1	0	0	29
11:15 - 11:30	13	17	0	0	0	0	30
11:30 - 11:45	11	14	1	0	0	0	26
11:45 - 12:00	6	23	3	0	0	0	32
12:00 - 12:15	7	12	0	0	0	0	19
12:15 - 12:30	12	11	0	0	0	0	23
12:30 - 12:45	7	21	0	0	0	0	28
12:45 - 13:00	7	17	0	0	0	0	24
13:00 - 13:15	7	18	0	0	0	0	25
13:15 - 13:30	7	34	1	0	0	0	42
13:30 - 13:45	11	16	0	0	0	0	27
13:45 - 14:00	4	21	0	0	0	0	25
14:00 - 14:15	11	11	0	0	0	0	22
14:15 - 14:30	16	18	1	1	0	0	36
14:30 - 14:45	11	27	0	0	0	0	38
14:45 - 15:00	29	27	0	0	0	0	56
15:00 - 15:15	26	24	0	0	0	0	50
15:15 - 15:30	7	26	0	0	0	0	33
15:30 - 15:45	9	26	0	0	0	0	35
15:45 - 16:00	8	29	2	0	0	0	39
16:00 - 16:15	14	38	0	0	0	0	52
16:15 - 16:30	23	32	0	1	0	0	56
16:30 - 16:45	20	20	0	2	0	0	42
16:45 - 17:00	17	35	0	0	0	0	52
17:00 - 17:15	10	24	2	0	0	0	36
17:15 - 17:30	9	22	1	1	0	0	33
17:30 - 17:45	10	19	0	0	0	0	29
17:45 - 18:00	5	21	0	0	0	0	26
18:00 - 18:15	6	22	0	0	0	0	28
18:15 - 18:30	8	20	0	0	0	0	28
18:30 - 18:45	7	10	1	1	0	0	19
18:45 - 19:00	5	11	0	0	0	0	16
Σ GESAMT	494	929	17	8	0	0	1.448
Σ 06:00-09:00 Uhr	75	82	3	0	0	0	160
Σ 06:00-19:00 Uhr	494	929	17	8	0	0	1.448
Σ 06:00-20:00 Uhr	494	929	17	8	0	0	1.448
Σ 15:00-19:00 Uhr	184	379	6	5	0	0	574
Σ SPH-VM	35	97	1	0	0	0	133
Σ SPH-NM	74	125	0	3	0	0	202

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Brückenstraße Rtg. Globus								von: Brückenstraße Rtg. Globus							
	nach: Auf Brühl								nach: Brückenstraße Rtg. Braubach							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	4	0	0	4	0	0	0	0	16	0	0	15	0	1	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	1	1	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	4	0	0	0	0	25	5	1	19	3	2	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	5	0	0	0	0	31	1	0	29	2	0	0	0
07:00 - 07:15	5	0	0	3	1	0	0	1	61	4	1	52	6	1	1	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	68	1	0	61	5	1	1	0
07:30 - 07:45	5	0	0	2	2	0	1	0	92	9	2	80	4	5	1	0
07:45 - 08:00	8	0	0	7	1	0	0	0	100	11	0	88	5	6	1	0
08:00 - 08:15	14	0	0	11	0	0	3	0	69	4	0	59	7	1	1	1
08:15 - 08:30	7	0	0	7	0	0	0	0	64	3	0	60	3	1	0	0
08:30 - 08:45	11	0	0	9	0	0	1	1	74	4	0	64	7	1	2	0
08:45 - 09:00	20	0	0	17	2	0	1	0	79	2	1	74	3	1	0	0
09:00 - 09:15	14	0	0	11	2	0	1	0	83	7	1	71	9	1	1	0
09:15 - 09:30	12	0	0	10	2	0	0	0	67	1	1	59	6	1	0	0
09:30 - 09:45	16	0	0	14	2	0	0	0	81	1	3	66	9	1	2	0
09:45 - 10:00	13	0	0	11	1	0	1	0	90	3	0	83	4	1	0	2
10:00 - 10:15	19	0	0	18	1	0	0	0	83	3	4	74	4	1	0	0
10:15 - 10:30	12	0	0	12	0	0	0	0	66	7	1	61	3	1	0	0
10:30 - 10:45	15	0	0	14	1	0	0	0	126	4	2	120	3	1	0	0
10:45 - 11:00	16	0	0	12	2	0	2	0	111	3	1	105	4	1	0	0
11:00 - 11:15	20	0	0	17	2	0	1	0	102	5	2	93	6	1	0	0
11:15 - 11:30	11	0	0	11	0	0	0	0	96	7	3	89	2	1	1	0
11:30 - 11:45	11	0	0	11	0	0	0	0	97	6	0	92	4	1	0	0
11:45 - 12:00	18	0	0	16	0	0	0	2	99	1	1	97	0	1	0	0
12:00 - 12:15	15	0	0	15	0	0	0	0	98	9	1	94	2	1	0	0
12:15 - 12:30	18	0	0	18	0	0	0	0	88	4	0	79	8	1	0	0
12:30 - 12:45	15	0	0	14	1	0	0	0	91	3	2	87	1	1	0	0
12:45 - 13:00	12	0	0	11	1	0	0	0	126	9	3	112	9	1	1	0
13:00 - 13:15	12	0	0	11	0	0	1	0	125	7	2	112	8	3	0	0
13:15 - 13:30	13	0	0	13	0	0	0	0	98	5	2	86	7	2	0	1
13:30 - 13:45	13	0	0	13	0	0	0	0	101	5	2	95	2	2	0	0
13:45 - 14:00	15	0	0	13	1	0	1	0	88	3	4	76	6	1	0	1
14:00 - 14:15	14	0	0	14	0	0	0	0	103	7	2	94	6	1	0	0
14:15 - 14:30	11	0	0	11	0	0	0	0	98	6	5	88	5	0	0	0
14:30 - 14:45	18	0	0	18	0	0	0	0	99	3	0	94	3	2	0	0
14:45 - 15:00	8	0	0	7	1	0	0	0	129	6	2	121	4	2	0	0
15:00 - 15:15	14	0	0	12	1	0	1	0	104	11	3	93	5	1	2	0
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	107	12	2	102	2	1	0	0
15:30 - 15:45	11	0	0	11	0	0	0	0	112	9	3	103	5	1	0	0
15:45 - 16:00	9	0	0	8	0	0	0	1	109	8	2	99	6	2	0	0
16:00 - 16:15	15	0	0	15	0	0	0	0	143	11	6	129	5	2	0	1
16:15 - 16:30	12	0	0	11	1	0	0	0	155	6	1	150	3	1	0	0
16:30 - 16:45	15	0	0	15	0	0	0	0	119	11	4	108	6	1	0	0
16:45 - 17:00	19	0	1	17	1	0	0	0	131	11	3	123	4	1	0	0
17:00 - 17:15	9	0	0	8	0	0	0	1	125	10	1	118	5	1	0	0
17:15 - 17:30	22	0	0	22	0	0	0	0	141	9	1	138	1	1	0	0
17:30 - 17:45	22	0	0	21	1	0	0	0	108	5	1	105	1	1	0	0
17:45 - 18:00	14	0	0	14	0	0	0	0	113	4	1	108	3	1	0	0
18:00 - 18:15	17	0	0	17	0	0	0	0	131	11	2	125	3	1	0	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0	120	11	7	109	3	1	0	0
18:30 - 18:45	13	0	0	13	0	0	0	0	110	1	2	105	2	1	0	0
18:45 - 19:00	12	0	1	11	0	0	0	0	98	4	0	93	4	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	86	0	0	71	7	0	6	2	695	44	5	617	45	20	7	1
Σ 15:00-19:00 Uhr	224	0	2	215	4	0	1	2	1.926	134	39	1.808	58	18	2	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	651	0	2	601	28	0	14	6	4.966	293	88	4.573	218	67	14	6
Σ SPH-VM	62	0	0	60	0	0	0	2	382	20	2	362	14	4	0	0
Σ SPH-NM	65	0	1	62	1	0	0	1	516	41	9	487	16	4	0	0
Σ Erhebungszeit	651	0	2	601	28	0	14	6	4.966	293	88	4.573	218	67	14	6
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 15							
	von: Brückenstraße Rtg. Globus								von: Brückenstraße Rtg. Globus							
	nach: Nebenarm Brückenstraße								nach: Parallele Brückenstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	von: Auf Brühl								von: Auf Brühl							
	nach: Brückenstraße Rtg. Globus								nach: Brückenstraße Rtg. Braubach							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
08:00 - 08:15	4	0	0	2	1	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
08:15 - 08:30	5	0	0	3	0	0	1	1	6	0	0	6	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	7	0	0	3	1	0	3	0	5	0	0	4	1	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	9	2	0	2	0
09:15 - 09:30	12	0	1	8	2	0	1	0	15	0	0	11	2	0	2	0
09:30 - 09:45	9	0	0	7	1	0	0	1	14	0	0	14	0	0	0	0
09:45 - 10:00	8	0	0	6	1	0	0	1	13	0	0	12	0	0	0	1
10:00 - 10:15	8	0	0	7	0	0	1	0	16	0	0	16	0	0	0	0
10:15 - 10:30	20	0	0	18	1	0	1	0	20	1	1	16	2	0	1	0
10:30 - 10:45	16	0	0	15	0	0	0	1	21	0	0	21	0	0	0	0
10:45 - 11:00	16	0	0	15	0	0	1	0	14	0	0	13	1	0	0	0
11:00 - 11:15	9	0	0	9	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
11:15 - 11:30	14	0	0	12	1	0	0	1	21	0	0	21	0	0	0	0
11:30 - 11:45	18	0	0	15	2	0	0	1	15	0	0	14	1	0	0	0
11:45 - 12:00	24	0	1	21	0	0	1	1	19	0	0	17	2	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	0	14	0	0	0	0	24	0	0	20	3	0	1	0
12:15 - 12:30	14	0	0	14	0	0	0	0	26	1	0	22	3	0	1	0
12:30 - 12:45	17	0	0	17	0	0	0	0	26	1	0	26	0	0	0	0
12:45 - 13:00	20	0	0	18	1	0	0	1	15	0	0	14	1	0	0	0
13:00 - 13:15	11	0	0	9	2	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
13:15 - 13:30	18	0	0	18	0	0	0	0	29	0	1	27	0	0	0	1
13:30 - 13:45	11	0	0	10	1	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
13:45 - 14:00	7	0	0	7	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
14:00 - 14:15	9	0	0	7	1	0	0	1	14	0	1	13	0	0	0	0
14:15 - 14:30	6	0	0	5	1	0	0	0	20	1	0	20	0	0	0	0
14:30 - 14:45	13	0	0	13	0	0	0	0	10	1	0	9	0	0	1	0
14:45 - 15:00	12	0	0	12	0	0	0	0	21	0	2	19	0	0	0	0
15:00 - 15:15	12	0	0	12	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	13	1	0	13	0	0	0	0
15:30 - 15:45	15	0	0	14	0	0	1	0	20	0	0	20	0	0	0	0
15:45 - 16:00	3	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:00 - 16:15	13	0	0	13	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
16:15 - 16:30	9	0	0	8	0	0	1	0	13	0	0	13	0	0	0	0
16:30 - 16:45	12	0	0	11	1	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
16:45 - 17:00	10	0	0	7	2	0	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0
17:00 - 17:15	20	0	0	20	0	0	0	0	23	1	1	22	0	0	0	0
17:15 - 17:30	10	0	0	10	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
17:30 - 17:45	10	0	0	10	0	0	0	0	29	0	1	28	0	0	0	0
17:45 - 18:00	11	0	0	11	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:15 - 18:30	10	0	0	10	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	18	0	0	17	1	0	0	0
18:45 - 19:00	11	0	0	10	1	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	26	0	0	12	4	0	7	3	25	0	1	21	2	0	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	165	0	0	158	4	0	2	1	276	2	2	272	2	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	497	0	2	447	22	0	14	12	739	7	8	696	24	0	9	2
Σ SPH-VM	70	0	1	64	2	0	1	2	84	1	0	73	9	0	2	0
Σ SPH-NM	52	0	0	48	3	0	0	1	80	1	1	79	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	497	0	2	447	22	0	14	12	739	7	8	696	24	0	9	2
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 24								Strom 25							
	von: Auf Brühl								von: Auf Brühl							
	nach: Nebenarm Brückenstraße								nach: Parallele Brückenstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Brückenstraße Rtg. Braubach								von: Brückenstraße Rtg. Braubach							
	nach: Brückenstraße Rtg. Globus								nach: Auf Brühl							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	40	5	3	33	3	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	49	7	0	49	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	54	5	1	44	7	2	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
06:45 - 07:00	69	2	0	61	6	1	1	0	8	1	0	7	0	0	1	0
07:00 - 07:15	75	5	3	65	6	1	0	0	7	1	0	5	0	0	2	0
07:15 - 07:30	59	3	1	50	3	3	1	1	6	0	0	6	0	0	0	0
07:30 - 07:45	132	16	1	117	9	5	0	0	8	0	0	6	1	0	1	0
07:45 - 08:00	121	9	0	110	9	1	1	0	28	0	0	27	1	0	0	0
08:00 - 08:15	106	5	0	93	7	3	3	0	30	1	0	28	0	0	1	1
08:15 - 08:30	110	6	3	102	4	0	1	0	34	0	0	33	1	0	0	0
08:30 - 08:45	107	2	1	92	9	2	2	1	32	1	0	30	0	0	0	2
08:45 - 09:00	104	2	0	98	5	0	1	0	52	0	0	47	3	0	2	0
09:00 - 09:15	114	4	1	100	7	2	3	1	33	1	0	28	2	0	2	1
09:15 - 09:30	105	4	0	98	7	0	0	0	53	0	0	51	1	0	1	0
09:30 - 09:45	94	4	1	88	3	2	0	0	46	2	0	45	1	0	0	0
09:45 - 10:00	104	1	4	92	8	0	0	0	42	0	0	42	0	0	0	0
10:00 - 10:15	103	3	0	100	1	2	0	0	33	0	0	32	0	0	0	1
10:15 - 10:30	124	1	5	111	8	0	0	0	45	0	0	44	1	0	0	0
10:30 - 10:45	128	2	1	120	3	2	2	0	26	1	0	26	0	0	0	0
10:45 - 11:00	115	6	3	107	4	0	1	0	43	2	1	42	0	0	0	0
11:00 - 11:15	110	7	2	102	4	2	0	0	35	0	0	32	0	0	1	2
11:15 - 11:30	104	4	2	95	7	0	0	0	38	0	1	36	1	0	0	0
11:30 - 11:45	122	9	1	106	8	2	3	2	58	1	0	54	2	0	1	1
11:45 - 12:00	102	9	0	96	6	0	0	0	40	1	0	38	2	0	0	0
12:00 - 12:15	119	11	3	105	5	2	4	0	46	0	1	45	0	0	0	0
12:15 - 12:30	91	5	1	80	7	1	0	2	51	2	1	48	2	0	0	0
12:30 - 12:45	105	2	5	95	2	2	1	0	52	1	0	52	0	0	0	0
12:45 - 13:00	86	3	3	77	4	1	0	1	41	0	0	37	4	0	0	0
13:00 - 13:15	103	5	5	80	10	7	1	0	40	2	3	35	2	0	0	0
13:15 - 13:30	91	6	2	83	4	1	1	0	30	0	0	28	2	0	0	0
13:30 - 13:45	116	4	3	103	8	2	0	0	28	2	0	27	0	0	0	1
13:45 - 14:00	111	13	1	101	8	0	1	0	35	0	1	34	0	0	0	0
14:00 - 14:15	130	7	4	122	1	2	1	0	36	1	0	34	2	0	0	0
14:15 - 14:30	116	10	2	108	6	0	0	0	31	3	0	31	0	0	0	0
14:30 - 14:45	128	8	1	119	3	2	2	1	30	1	0	29	0	0	1	0
14:45 - 15:00	103	8	2	91	5	1	3	1	38	0	0	38	0	0	0	0
15:00 - 15:15	133	14	3	117	10	2	1	0	35	0	0	35	0	0	0	0
15:15 - 15:30	94	6	1	87	4	0	0	2	30	1	0	30	0	0	0	0
15:30 - 15:45	143	6	3	130	7	2	0	1	39	0	1	38	0	0	0	0
15:45 - 16:00	146	11	4	136	3	1	0	2	37	1	0	36	1	0	0	0
16:00 - 16:15	128	10	4	117	4	3	0	0	38	0	1	35	2	0	0	0
16:15 - 16:30	120	5	1	116	3	0	0	0	34	1	0	34	0	0	0	0
16:30 - 16:45	141	8	1	131	4	3	2	0	42	0	0	42	0	0	0	0
16:45 - 17:00	151	7	4	146	1	0	0	0	58	0	0	55	3	0	0	0
17:00 - 17:15	122	4	2	113	5	2	0	0	44	2	0	44	0	0	0	0
17:15 - 17:30	124	9	1	120	3	0	0	0	42	0	0	42	0	0	0	0
17:30 - 17:45	104	6	4	94	4	2	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
17:45 - 18:00	127	6	4	121	2	0	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0
18:00 - 18:15	123	4	3	114	3	2	1	0	39	1	0	38	1	0	0	0
18:15 - 18:30	106	3	2	102	2	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0
18:30 - 18:45	95	3	3	88	2	2	0	0	34	0	1	32	1	0	0	0
18:45 - 19:00	98	1	4	94	0	0	0	0	38	1	0	37	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.026	67	13	914	68	18	11	2	219	4	0	203	6	0	7	3
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.955	103	44	1.826	57	19	4	5	609	7	3	596	10	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.605	306	109	5.119	254	70	38	15	1.778	31	11	1.707	38	0	13	9
Σ SPH-VM	434	34	5	387	26	5	7	4	195	4	2	185	6	0	1	1
Σ SPH-NM	538	28	8	510	13	5	2	0	186	2	0	183	3	0	0	0
Σ Erhebungszeit	5.605	306	109	5.119	254	70	38	15	1.778	31	11	1.707	38	0	13	9
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 35							
	von: Brückenstraße Rtg. Braubach								von: Brückenstraße Rtg. Braubach							
	nach: Nebenarm Brückenstraße								nach: Parallele Brückenstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: Nebenarm Brückenstraße								von: Nebenarm Brückenstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Globus								nach: Auf Brühl							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	6	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	6	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 43								Strom 45							
	von: Nebenarm Brückenstraße								von: Nebenarm Brückenstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Braubach								nach: Parallele Brückenstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 51								Strom 52							
	von: Parallele Brückenstraße								von: Parallele Brückenstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Globus								nach: Auf Brühl							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	10	0	0	9	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	22	0	0	22	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	60	0	0	58	0	1	1	0	12	0	1	7	3	0	1	0
Σ SPH-VM	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	60	0	0	58	0	1	1	0	12	0	1	7	3	0	1	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 53								Strom 54							
	von: Parallele Brückenstraße								von: Parallele Brückenstraße							
	nach: Brückenstraße Rtg. Braubach								nach: Nebenarm Brückenstraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	7	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	5	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	4	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	9	0	0	6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	5	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	8	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	4	1	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	7	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	9	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	4	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	33	0	1	21	4	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	60	2	1	56	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	192	6	5	156	20	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	23	0	2	15	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	20	1	0	17	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	192	6	5	156	20	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	4	0	0	0	0	0	4
06:15 - 06:30	4	0	0	0	0	0	4
06:30 - 06:45	2	1	0	0	0	0	3
06:45 - 07:00	3	0	0	0	0	0	3
07:00 - 07:15	1	6	0	0	0	0	7
07:15 - 07:30	17	5	0	0	0	0	22
07:30 - 07:45	13	11	0	0	0	0	24
07:45 - 08:00	18	13	0	0	0	0	31
08:00 - 08:15	14	6	0	0	0	0	20
08:15 - 08:30	21	4	0	0	0	0	25
08:30 - 08:45	18	9	0	0	0	0	27
08:45 - 09:00	38	10	0	0	0	0	48
09:00 - 09:15	15	7	0	0	0	0	22
09:15 - 09:30	25	11	0	0	0	0	36
09:30 - 09:45	24	12	0	0	0	0	36
09:45 - 10:00	49	8	0	0	0	0	57
10:00 - 10:15	41	13	0	0	0	0	54
10:15 - 10:30	40	7	0	0	0	0	47
10:30 - 10:45	25	10	0	0	0	0	35
10:45 - 11:00	36	11	0	0	0	0	47
11:00 - 11:15	44	13	0	0	0	0	57
11:15 - 11:30	34	9	0	0	0	0	43
11:30 - 11:45	28	10	0	0	0	0	38
11:45 - 12:00	53	12	0	0	0	0	65
12:00 - 12:15	38	11	0	0	0	0	49
12:15 - 12:30	55	4	0	0	0	0	59
12:30 - 12:45	43	11	0	0	0	0	54
12:45 - 13:00	23	9	0	0	0	0	32
13:00 - 13:15	46	8	0	0	0	0	54
13:15 - 13:30	31	24	0	0	0	0	55
13:30 - 13:45	51	8	0	0	0	0	59
13:45 - 14:00	30	9	0	0	0	0	39
14:00 - 14:15	28	10	0	0	0	0	38
14:15 - 14:30	43	12	0	0	0	0	55
14:30 - 14:45	46	16	0	0	0	0	62
14:45 - 15:00	38	6	0	0	0	0	44
15:00 - 15:15	60	21	0	0	0	0	81
15:15 - 15:30	35	16	0	0	0	0	51
15:30 - 15:45	37	25	0	0	0	0	62
15:45 - 16:00	29	14	0	0	0	0	43
16:00 - 16:15	41	16	0	0	0	0	57
16:15 - 16:30	54	15	0	0	0	0	69
16:30 - 16:45	51	20	0	0	0	0	71
16:45 - 17:00	32	24	0	0	0	0	56
17:00 - 17:15	34	14	0	0	0	0	48
17:15 - 17:30	29	8	0	0	0	0	37
17:30 - 17:45	26	14	0	0	0	0	40
17:45 - 18:00	24	9	0	0	0	0	33
18:00 - 18:15	21	13	0	0	0	0	34
18:15 - 18:30	30	13	0	0	0	0	43
18:30 - 18:45	20	10	0	0	0	0	30
18:45 - 19:00	26	5	0	0	0	0	31
Σ GESAMT	1.588	553	0	0	0	0	2.141
Σ 06:00-09:00 Uhr	153	65	0	0	0	0	218
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.588	553	0	0	0	0	2.141
Σ 06:00-20:00 Uhr	1.588	553	0	0	0	0	2.141
Σ 15:00-19:00 Uhr	549	237	0	0	0	0	786
Σ SPH-VM	189	38	0	0	0	0	227
Σ SPH-NM	178	75	0	0	0	0	253

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Brückenstraße								von: Brückenstraße							
	nach: Nordallee								nach: Adorfstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	5	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	9	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	14	1	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	12	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	32	1	1	27	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	29	6	0	27	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	19	1	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	21	0	0	18	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	32	2	0	26	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	22	3	0	16	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	18	0	0	15	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	27	0	1	22	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	35	0	0	33	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	17	1	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	24	2	0	22	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	37	0	0	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	33	0	0	30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	33	2	0	28	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	31	2	0	29	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	30	0	0	28	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	33	2	0	32	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	31	0	0	29	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	36	0	0	29	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	38	2	1	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	43	2	0	42	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	50	5	0	48	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	41	3	1	39	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	37	0	0	34	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	27	1	2	23	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	35	4	0	32	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	34	2	1	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	27	0	0	26	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	35	2	0	33	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	23	2	0	19	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	35	5	0	34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	30	3	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	29	3	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	41	4	1	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	50	3	0	49	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	41	7	1	38	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	37	6	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	44	1	1	42	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	49	2	0	48	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	39	3	1	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	43	4	0	42	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	44	3	1	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	46	2	1	41	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	37	0	1	34	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	30	2	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	198	13	2	178	12	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	618	50	7	594	14	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.590	96	15	1.484	70	3	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	127	4	0	115	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	169	20	2	164	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.590	96	15	1.484	70	3	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Brückenstraße								von: Nordallee							
	nach: Westallee								nach: Brückenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	10	0	0	9	0	1	0	0	17	1	1	14	1	0	1	0
06:15 - 06:30	12	0	0	12	0	0	0	0	28	2	0	28	0	0	0	0
06:30 - 06:45	25	4	0	21	2	2	0	0	30	1	1	28	1	0	0	0
06:45 - 07:00	26	1	0	23	3	0	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
07:00 - 07:15	43	1	1	36	4	1	1	0	15	1	1	14	0	0	0	0
07:15 - 07:30	55	0	1	48	5	1	0	0	18	1	0	16	0	2	0	0
07:30 - 07:45	65	7	2	52	5	4	2	0	41	1	0	41	0	0	0	0
07:45 - 08:00	79	6	0	64	8	6	1	0	33	2	0	31	2	0	0	0
08:00 - 08:15	56	3	0	45	8	1	2	0	28	0	0	28	0	0	0	0
08:15 - 08:30	60	3	0	54	5	1	0	0	35	1	0	30	3	0	2	0
08:30 - 08:45	57	3	0	47	8	1	1	0	33	0	0	29	4	0	0	0
08:45 - 09:00	61	0	1	55	4	1	0	0	35	0	0	34	0	0	1	0
09:00 - 09:15	68	5	1	55	10	1	1	0	51	1	0	44	4	0	3	0
09:15 - 09:30	70	1	1	62	5	1	1	0	53	0	1	51	1	0	0	0
09:30 - 09:45	73	2	2	59	10	1	1	0	29	3	0	28	1	0	0	0
09:45 - 10:00	66	3	1	59	4	1	1	0	37	1	1	34	2	0	0	0
10:00 - 10:15	84	3	4	72	6	1	0	1	32	0	0	31	0	0	1	0
10:15 - 10:30	69	7	2	61	5	1	0	0	32	0	0	29	3	0	0	0
10:30 - 10:45	110	2	1	102	6	1	0	0	32	2	0	29	2	0	1	0
10:45 - 11:00	107	5	1	98	6	1	1	0	37	0	2	33	2	0	0	0
11:00 - 11:15	82	4	4	73	4	1	0	0	34	1	0	34	0	0	0	0
11:15 - 11:30	95	4	2	90	2	1	0	0	30	1	0	23	7	0	0	0
11:30 - 11:45	82	5	1	75	4	1	1	0	36	2	0	30	2	0	4	0
11:45 - 12:00	92	2	1	89	1	1	0	0	35	1	0	34	0	0	1	0
12:00 - 12:15	94	9	1	87	3	1	2	0	50	0	0	46	2	0	2	0
12:15 - 12:30	82	5	0	74	7	1	0	0	37	1	0	36	1	0	0	0
12:30 - 12:45	85	2	1	80	3	1	0	0	35	1	0	35	0	0	0	0
12:45 - 13:00	102	7	4	89	7	1	1	0	28	0	1	25	2	0	0	0
13:00 - 13:15	95	1	2	85	7	1	0	0	35	2	2	28	5	0	0	0
13:15 - 13:30	99	3	2	83	8	5	1	0	33	0	0	32	1	0	0	0
13:30 - 13:45	81	5	2	75	2	2	0	0	47	3	0	45	1	0	1	0
13:45 - 14:00	85	3	1	79	4	1	0	0	39	2	1	37	1	0	0	0
14:00 - 14:15	83	3	4	74	4	1	0	0	31	3	0	30	1	0	0	0
14:15 - 14:30	90	5	3	81	6	0	0	0	35	5	1	33	1	0	0	0
14:30 - 14:45	93	2	1	86	3	2	1	0	37	0	1	34	1	0	1	0
14:45 - 15:00	117	6	4	108	3	2	0	0	40	0	0	38	0	0	2	0
15:00 - 15:15	100	10	2	93	4	1	0	0	46	2	0	45	1	0	0	0
15:15 - 15:30	90	8	1	88	0	1	0	0	33	0	0	32	0	0	1	0
15:30 - 15:45	103	7	4	91	7	1	0	0	43	1	1	40	1	0	1	0
15:45 - 16:00	102	5	3	92	5	2	0	0	59	2	0	57	2	0	0	0
16:00 - 16:15	117	7	3	107	4	3	0	0	43	4	0	42	1	0	0	0
16:15 - 16:30	125	2	0	117	4	1	3	0	49	0	0	48	1	0	0	0
16:30 - 16:45	105	4	4	97	3	1	0	0	48	1	0	48	0	0	0	0
16:45 - 17:00	114	7	4	103	6	1	0	0	45	0	0	44	1	0	0	0
17:00 - 17:15	113	7	1	106	5	1	0	0	45	2	0	45	0	0	0	0
17:15 - 17:30	103	9	1	99	2	1	0	0	42	1	0	41	1	0	0	0
17:30 - 17:45	110	2	1	103	4	2	0	0	29	1	0	28	1	0	0	0
17:45 - 18:00	90	1	1	85	3	1	0	0	32	3	0	32	0	0	0	0
18:00 - 18:15	109	8	0	106	2	1	0	0	30	0	0	29	0	0	1	0
18:15 - 18:30	94	10	7	85	1	1	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0
18:30 - 18:45	102	0	1	97	3	1	0	0	32	1	0	32	0	0	0	0
18:45 - 19:00	88	1	0	82	5	1	0	0	21	0	1	20	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	549	28	5	466	52	19	7	0	332	10	3	310	13	2	4	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.665	88	33	1.551	58	20	3	0	625	18	2	611	9	0	3	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	4.318	210	84	3.913	230	69	21	1	1.842	57	15	1.740	62	2	23	0
Σ SPH-VM	368	18	8	334	21	4	1	0	135	3	2	125	7	0	1	0
Σ SPH-NM	461	20	11	424	17	6	3	0	185	5	0	182	3	0	0	0
Σ Erhebungszeit	4.318	210	84	3.913	230	69	21	1	1.844	57	15	1.742	62	2	23	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Nordallee								von: Nordallee							
	nach: Adorfstraße								nach: Westallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Adorfstraße								von: Adorfstraße							
	nach: Brückenstraße								nach: Nordallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	27	3	1	24	2	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
06:15 - 06:30	31	2	1	28	1	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	41	3	1	36	3	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	50	2	0	41	6	1	2	0	9	0	0	8	0	0	1	0
07:00 - 07:15	63	6	1	52	8	1	1	0	9	0	1	8	0	0	0	0
07:15 - 07:30	52	3	0	45	4	2	1	0	13	0	0	11	0	1	1	0
07:30 - 07:45	111	14	1	90	15	4	1	0	11	0	0	10	1	0	0	0
07:45 - 08:00	122	8	0	110	10	1	1	0	9	0	0	8	1	0	0	0
08:00 - 08:15	104	4	0	90	7	3	4	0	10	0	0	8	2	0	0	0
08:15 - 08:30	107	5	3	95	6	0	2	1	8	0	0	5	3	0	0	0
08:30 - 08:45	111	4	1	98	8	2	2	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:45 - 09:00	122	2	0	106	14	0	2	0	4	0	0	2	1	1	0	0
09:00 - 09:15	95	5	0	86	4	2	2	1	9	0	0	6	3	0	0	0
09:15 - 09:30	106	4	0	96	8	1	1	0	9	1	0	6	2	0	1	0
09:30 - 09:45	115	3	2	103	9	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:45 - 10:00	109	1	1	103	5	0	0	0	15	0	0	10	2	1	2	0
10:00 - 10:15	84	3	0	78	3	2	0	1	13	0	0	13	0	0	0	0
10:15 - 10:30	148	0	5	133	7	1	2	0	12	0	0	11	1	0	0	0
10:30 - 10:45	127	2	1	119	4	2	1	0	14	0	0	13	1	0	0	0
10:45 - 11:00	126	6	5	117	3	1	0	0	15	0	0	13	1	1	0	0
11:00 - 11:15	108	7	2	93	9	1	1	2	13	0	0	9	3	0	1	0
11:15 - 11:30	118	6	2	111	4	1	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
11:30 - 11:45	131	6	1	116	9	1	2	2	11	1	0	11	0	0	0	0
11:45 - 12:00	116	10	1	105	10	0	0	0	9	1	0	7	1	0	1	0
12:00 - 12:15	115	9	3	103	6	2	1	0	15	1	1	12	1	1	0	0
12:15 - 12:30	110	5	3	100	3	1	2	1	15	0	0	13	0	1	1	0
12:30 - 12:45	107	3	4	98	2	2	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:45 - 13:00	109	3	3	93	9	2	1	1	15	0	0	15	0	0	0	0
13:00 - 13:15	107	5	5	84	9	7	2	0	21	1	0	14	4	1	2	0
13:15 - 13:30	85	4	2	77	5	0	1	0	14	0	0	12	0	1	1	0
13:30 - 13:45	111	4	3	95	10	2	0	1	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	95	10	3	87	5	0	0	0	22	0	0	20	0	1	0	1
14:00 - 14:15	160	4	4	144	9	2	1	0	20	0	0	18	1	0	0	1
14:15 - 14:30	110	7	1	104	4	0	1	0	11	0	0	11	0	0	0	0
14:30 - 14:45	121	10	2	109	5	3	2	0	10	0	0	10	0	0	0	0
14:45 - 15:00	102	11	0	96	3	0	3	0	13	0	0	11	1	1	0	0
15:00 - 15:15	120	9	3	107	8	2	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
15:15 - 15:30	102	8	1	93	6	1	1	0	18	0	1	17	0	0	0	0
15:30 - 15:45	138	5	4	127	6	1	0	0	18	0	0	17	1	0	0	0
15:45 - 16:00	124	9	3	111	6	1	3	0	14	0	0	13	1	0	0	0
16:00 - 16:15	122	6	5	111	3	3	0	0	22	1	1	19	1	1	0	0
16:15 - 16:30	114	4	1	108	4	1	0	0	14	0	0	13	0	0	0	1
16:30 - 16:45	128	8	3	115	6	2	2	0	19	1	0	18	1	0	0	0
16:45 - 17:00	160	4	2	156	2	0	0	0	13	1	0	13	0	0	0	0
17:00 - 17:15	124	5	2	115	4	2	1	0	7	0	0	6	0	1	0	0
17:15 - 17:30	120	7	2	113	4	1	0	0	13	0	1	12	0	0	0	0
17:30 - 17:45	111	6	3	101	5	1	1	0	14	0	0	13	1	0	0	0
17:45 - 18:00	141	2	4	135	2	0	0	0	17	1	0	17	0	0	0	0
18:00 - 18:15	131	5	5	118	6	2	0	0	20	0	0	19	0	1	0	0
18:15 - 18:30	98	3	0	93	4	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	94	3	4	85	4	1	0	0	8	2	0	7	1	0	0	0
18:45 - 19:00	105	1	4	101	0	0	0	0	14	0	0	13	0	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	941	56	9	815	84	16	16	1	92	0	1	79	8	2	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.932	85	46	1.789	70	19	8	0	228	6	4	213	6	4	0	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.588	269	108	5.054	299	69	48	10	623	11	6	553	36	14	11	3
Σ SPH-VM	509	15	13	462	23	5	4	2	54	0	0	46	6	1	1	0
Σ SPH-NM	524	22	11	490	15	6	2	0	68	3	1	63	2	1	0	1
Σ Erhebungszeit	5.594	270	108	5.060	299	69	48	10	625	11	6	555	36	14	11	3
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Adorfstraße								von: Westallee							
	nach: Westallee								nach: Brückenstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	7	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	12	0	0	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	14	0	0	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	13	0	0	9	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	10	0	0	7	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	10	0	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	15	0	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	9	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	54	0	1	40	11	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	123	0	2	112	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	336	0	4	292	31	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	39	0	0	33	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	40	0	0	39	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	336	0	4	292	31	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Westallee								von: Westallee							
	nach: Nordallee								nach: Adorfstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						
	FG1	FG2	FG3	Rad1	Rad2	Rad3	SUMME
06:00 - 06:15	0	2	1	0	0	0	3
06:15 - 06:30	2	3	2	0	0	0	7
06:30 - 06:45	0	0	2	0	0	0	2
06:45 - 07:00	2	4	0	0	1	0	7
07:00 - 07:15	2	2	6	0	0	0	10
07:15 - 07:30	9	14	8	0	0	0	31
07:30 - 07:45	9	12	13	0	0	0	34
07:45 - 08:00	10	14	18	1	0	0	43
08:00 - 08:15	5	10	5	0	0	0	20
08:15 - 08:30	4	17	7	0	0	0	28
08:30 - 08:45	7	15	11	0	1	0	34
08:45 - 09:00	3	32	6	0	0	0	41
09:00 - 09:15	5	14	9	0	0	1	29
09:15 - 09:30	5	19	7	0	0	0	31
09:30 - 09:45	9	27	15	0	0	1	52
09:45 - 10:00	8	22	14	0	1	0	45
10:00 - 10:15	9	36	9	0	0	0	54
10:15 - 10:30	14	29	18	0	0	0	61
10:30 - 10:45	3	22	9	0	0	0	34
10:45 - 11:00	10	29	15	0	1	0	55
11:00 - 11:15	7	33	14	0	1	0	55
11:15 - 11:30	8	19	10	0	0	0	37
11:30 - 11:45	6	24	10	0	1	0	41
11:45 - 12:00	9	38	17	0	0	0	64
12:00 - 12:15	8	32	9	0	1	1	51
12:15 - 12:30	5	27	4	0	0	0	36
12:30 - 12:45	16	29	12	0	1	0	58
12:45 - 13:00	9	10	14	0	0	0	33
13:00 - 13:15	2	31	14	0	0	2	49
13:15 - 13:30	11	22	27	0	0	0	60
13:30 - 13:45	2	27	8	0	0	0	37
13:45 - 14:00	0	22	15	0	0	0	37
14:00 - 14:15	7	18	12	0	0	1	38
14:15 - 14:30	9	32	15	0	0	0	56
14:30 - 14:45	12	44	20	0	0	0	76
14:45 - 15:00	8	23	17	0	0	0	48
15:00 - 15:15	7	32	18	0	0	0	57
15:15 - 15:30	10	26	19	0	0	1	56
15:30 - 15:45	12	26	19	0	0	0	57
15:45 - 16:00	10	24	16	0	0	0	50
16:00 - 16:15	11	43	20	0	0	0	74
16:15 - 16:30	12	35	20	0	0	0	67
16:30 - 16:45	14	40	18	0	1	0	73
16:45 - 17:00	12	24	19	0	0	0	55
17:00 - 17:15	7	22	16	0	2	0	47
17:15 - 17:30	5	16	2	0	0	0	23
17:30 - 17:45	9	22	17	0	0	0	48
17:45 - 18:00	6	20	10	0	0	0	36
18:00 - 18:15	9	17	12	0	0	0	38
18:15 - 18:30	5	21	14	0	0	0	40
18:30 - 18:45	7	20	10	0	0	0	37
18:45 - 19:00	6	20	8	0	0	2	36
Σ GESAMT	377	1.162	631	1	11	9	2.191
Σ 06:00-09:00 Uhr	53	125	79	1	2	0	260
Σ 06:00-19:00 Uhr	377	1.162	631	1	11	9	2.191
Σ 06:00-20:00 Uhr	377	1.162	631	1	11	9	2.191
Σ 15:00-19:00 Uhr	142	408	238	0	3	3	794
Σ SPH-VM	40	114	56	0	1	1	212
Σ SPH-NM	49	142	77	0	1	0	269

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Ahlerweg								von: Ahlerweg							
	nach: Nordallee Rtg. Krankenhaus								nach: Wilhelmstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	17	2	1	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	17	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	1	22	2	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	23	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	16	1	1	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	0	1	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	20	2	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	13	1	1	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	2	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	12	1	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	15	1	1	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	8	2	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	15	2	0	2	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	12	4	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	15	1	1	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	8	3	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	1	1	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	10	2	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	14	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	1	0	1	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	0	1	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	1	1	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	15	2	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	15	2	2	1	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	23	0	0	1	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	1	15	0	0	1	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	1	17	1	1	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	9	1	0	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	11	2	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	21	2	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	14	0	1	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	18	2	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	1	26	0	0	2	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	13	4	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	22	1	1	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	3	1	15	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	2	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	0	1	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	2	0	15	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	2	0	13	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	223	2	1	205	13	4	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	263	9	3	241	13	4	2	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	850	17	8	761	55	16	10	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	56	1	0	50	3	2	1	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	88	4	2	76	7	1	2	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	850	17	8	761	55	16	10	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Ahlerweg								von: Nordallee Rtg. Krankenhaus							
	nach: Norallee Rtg. Globus								nach: Ahlerweg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	10	0	1	8	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	23	1	0	22	1	0	0	0	9	0	0	7	1	1	0	0
06:30 - 06:45	17	0	1	16	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
06:45 - 07:00	7	0	0	6	1	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
07:00 - 07:15	12	1	1	11	0	0	0	0	10	0	0	9	0	1	0	0
07:15 - 07:30	12	0	0	10	0	1	1	0	11	0	0	9	1	1	0	0
07:30 - 07:45	18	0	0	18	0	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
07:45 - 08:00	13	0	0	12	1	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
08:00 - 08:15	5	0	0	5	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
08:15 - 08:30	13	1	0	10	1	0	1	1	5	0	0	3	1	1	0	0
08:30 - 08:45	12	1	0	10	2	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
09:00 - 09:15	17	0	0	13	2	0	2	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:15 - 09:30	12	0	1	10	1	0	0	0	8	0	0	6	1	0	1	0
09:30 - 09:45	8	0	0	8	0	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0
09:45 - 10:00	12	0	0	11	1	0	0	0	10	0	0	8	2	0	0	0
10:00 - 10:15	11	0	0	11	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
10:15 - 10:30	13	0	0	12	1	0	0	0	5	0	0	3	2	0	0	0
10:30 - 10:45	17	2	0	16	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	13	0	2	10	1	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
11:15 - 11:30	10	1	0	4	6	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:30 - 11:45	10	0	0	5	3	0	1	1	9	0	0	6	2	0	1	0
11:45 - 12:00	8	0	0	8	0	0	0	0	13	0	0	10	3	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	0	11	2	0	1	0	12	1	0	12	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	1	0	5	0	0	0	0	8	0	0	6	0	1	1	0
12:30 - 12:45	12	0	0	12	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
12:45 - 13:00	12	0	1	9	2	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
13:00 - 13:15	7	0	1	5	1	0	0	0	12	0	0	10	2	0	0	0
13:15 - 13:30	8	0	0	8	0	0	0	0	16	0	0	15	0	0	1	0
13:30 - 13:45	11	0	0	10	0	0	1	0	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	17	0	0	16	1	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
14:00 - 14:15	11	2	0	11	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
14:15 - 14:30	14	3	1	13	0	0	0	0	8	1	0	6	1	0	1	0
14:30 - 14:45	7	0	0	6	0	0	0	1	9	0	0	8	1	0	0	0
14:45 - 15:00	11	0	0	9	1	0	0	1	8	0	1	7	0	0	0	0
15:00 - 15:15	10	3	0	9	1	0	0	0	9	0	1	7	1	0	0	0
15:15 - 15:30	14	0	0	13	0	0	0	1	16	0	2	14	0	0	0	0
15:30 - 15:45	13	1	1	10	1	0	0	1	5	0	0	4	1	0	0	0
15:45 - 16:00	17	0	0	17	0	0	0	0	14	2	0	11	3	0	0	0
16:00 - 16:15	11	0	0	10	1	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
16:15 - 16:30	9	0	0	9	0	0	0	0	15	0	2	11	2	0	0	0
16:30 - 16:45	9	0	0	9	0	0	0	0	25	0	0	24	1	0	0	0
16:45 - 17:00	17	0	0	17	0	0	0	0	17	0	1	16	0	0	0	0
17:00 - 17:15	13	0	0	13	0	0	0	0	13	1	1	12	0	0	0	0
17:15 - 17:30	10	1	0	10	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
17:30 - 17:45	7	1	0	7	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
17:45 - 18:00	6	1	0	6	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	10	2	0	9	1	0	0	0
18:15 - 18:30	8	0	0	8	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	145	4	3	131	7	1	2	1	109	0	0	96	8	4	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	161	7	1	155	3	0	0	2	231	5	7	213	11	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	572	20	10	515	33	1	7	6	544	7	8	486	39	5	6	0
Σ SPH-VM	39	1	0	36	2	0	1	0	43	1	0	38	3	1	1	0
Σ SPH-NM	46	0	0	45	1	0	0	0	69	2	2	61	6	0	0	0
Σ Erhebungszeit	572	20	10	515	33	1	7	6	544	7	8	486	39	5	6	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Nordallee Rtg. Krankenhaus								von: Nordallee Rtg. Krankenhaus							
	nach: Wilhelmstraße								nach: Nordallee Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	4	0	0	1	0
06:15 - 06:30	6	0	0	6	0	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
06:30 - 06:45	11	0	0	11	0	0	0	0	13	1	0	12	1	0	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	5	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:15 - 07:30	7	0	0	7	0	0	0	0	11	1	0	11	0	0	0	0
07:30 - 07:45	11	0	0	9	0	1	1	0	29	1	0	29	0	0	0	0
07:45 - 08:00	15	1	0	15	0	0	0	0	30	3	0	29	1	0	0	0
08:00 - 08:15	15	0	0	15	0	0	0	0	25	0	0	24	1	0	0	0
08:15 - 08:30	9	0	0	9	0	0	0	0	35	0	0	33	2	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	0	9	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	4	1	0	1	0	33	0	0	31	1	0	1	0
09:00 - 09:15	15	0	0	14	1	0	0	0	38	1	0	35	2	0	1	0
09:15 - 09:30	13	0	0	11	2	0	0	0	41	0	0	40	1	0	0	0
09:30 - 09:45	13	0	0	11	2	0	0	0	24	3	0	23	1	0	0	0
09:45 - 10:00	15	0	1	14	0	0	0	0	30	1	1	27	2	0	0	0
10:00 - 10:15	18	0	0	16	2	0	0	0	25	0	0	24	0	0	1	0
10:15 - 10:30	9	1	0	6	3	0	0	0	20	0	0	17	3	0	0	0
10:30 - 10:45	19	1	0	18	1	0	0	0	18	0	0	16	1	0	1	0
10:45 - 11:00	24	1	0	22	1	0	1	0	30	0	0	29	1	0	0	0
11:00 - 11:15	12	0	0	11	0	0	1	0	27	0	0	27	0	0	0	0
11:15 - 11:30	9	0	0	6	2	0	1	0	16	0	0	15	1	0	0	0
11:30 - 11:45	17	0	0	16	1	0	0	0	26	1	0	25	0	0	1	0
11:45 - 12:00	9	0	0	8	1	0	0	0	28	0	0	27	0	0	1	0
12:00 - 12:15	14	0	0	14	0	0	0	0	32	0	0	31	0	0	1	0
12:15 - 12:30	5	0	0	4	1	0	0	0	31	0	0	30	1	0	0	0
12:30 - 12:45	11	0	0	11	0	0	0	0	25	1	1	24	0	0	0	0
12:45 - 13:00	16	0	0	12	3	1	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
13:00 - 13:15	22	0	0	20	2	0	0	0	32	2	1	27	4	0	0	0
13:15 - 13:30	10	0	0	9	1	0	0	0	29	0	0	27	2	0	0	0
13:30 - 13:45	14	0	0	12	2	0	0	0	36	3	0	35	1	0	0	0
13:45 - 14:00	14	1	0	14	0	0	0	0	32	2	1	31	0	0	0	0
14:00 - 14:15	20	0	0	19	1	0	0	0	16	3	0	15	1	0	0	0
14:15 - 14:30	15	0	0	15	0	0	0	0	24	2	0	23	1	0	0	0
14:30 - 14:45	17	0	0	17	0	0	0	0	30	0	1	28	1	0	0	0
14:45 - 15:00	12	0	0	11	1	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
15:00 - 15:15	14	0	0	13	1	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
15:15 - 15:30	14	0	0	14	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
15:30 - 15:45	21	0	0	20	1	0	0	0	34	0	0	33	1	0	0	0
15:45 - 16:00	18	0	0	17	0	1	0	0	46	1	0	45	1	0	0	0
16:00 - 16:15	14	0	0	14	0	0	0	0	31	4	0	30	1	0	0	0
16:15 - 16:30	16	1	0	16	0	0	0	0	35	0	0	34	1	0	0	0
16:30 - 16:45	15	0	0	15	0	0	0	0	41	1	0	40	1	0	0	0
16:45 - 17:00	13	1	0	13	0	0	0	0	29	1	0	27	2	0	0	0
17:00 - 17:15	10	0	0	9	1	0	0	0	34	0	1	33	0	0	0	0
17:15 - 17:30	13	0	0	12	1	0	0	0	37	0	0	33	4	0	0	0
17:30 - 17:45	7	0	0	7	0	0	0	0	21	1	0	21	0	0	0	0
17:45 - 18:00	8	0	0	8	0	0	0	0	26	2	0	26	0	0	0	0
18:00 - 18:15	15	1	0	15	0	0	0	0	22	0	0	21	0	0	1	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
18:30 - 18:45	10	0	0	10	0	0	0	0	27	1	0	27	0	0	0	0
18:45 - 19:00	7	0	0	6	1	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	98	1	0	94	1	1	2	0	234	9	0	225	7	0	2	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	207	3	0	201	5	1	0	0	473	11	1	459	12	0	1	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	648	8	1	606	33	3	5	0	1.361	39	6	1.304	42	0	9	0
∑ SPH-VM	39	0	0	37	2	0	0	0	116	1	1	112	1	0	2	0
∑ SPH-NM	63	1	0	62	0	1	0	0	153	6	0	149	4	0	0	0
∑ Erhebungszeit	648	8	1	606	33	3	5	0	1.361	39	6	1.304	42	0	9	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Wilhelmstraße								von: Wilhelmstraße							
	nach: Ahlerweg								nach: Nordallee Rtg. Krankenhaus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0						
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0						
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0						
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Wilhelmstraße								von: Norallee Rtg. Globus							
	nach: Norallee Rtg. Globus								nach: Ahlerweg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	5	1	0	1	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	11	1	0	1	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	7	4	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	6	1	1	1	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	6	3	0	1	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	7	2	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	1	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	9	1	1	1	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	8	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	9	2	1	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	9	6	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	13	1	0	1	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	18	1	1	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	17	3	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	16	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	33	1	0	28	2	1	2	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	1	16	0	1	1	1
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	11	1	0	0	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	17	0	1	0	1
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	14	1	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	16	2	1	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	17	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	19	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	2	19	2	1	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	22	2	0	21	0	0	0	1
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	18	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	17	3	0	17	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	0	1	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	1	14	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	12	1	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	27	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1	1	28	0	1	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	2	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	15	1	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	16	0	1	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	98	1	1	81	11	1	4	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	294	12	5	274	10	4	0	1
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	737	21	8	651	49	12	11	6
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	1	60	5	1	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	80	3	2	71	5	1	0	1
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	737	21	8	651	49	12	11	6
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Norallee Rtg. Globus								von: Norallee Rtg. Globus							
	nach: Nordallee Rtg. Krankenhaus								nach: Wilhelmstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	1	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	3	0	13	2	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	13	0	1	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2	1	28	0	1	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	22	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	2	0	19	2	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0	18	2	0	1	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	17	2	0	1	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	14	2	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	18	2	0	3	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	1	21	1	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	26	1	0	1	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	23	3	0	1	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	31	2	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	27	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	33	2	0	30	2	0	1	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	2	0	14	2	0	1	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	0	30	1	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	31	3	0	31	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	1	28	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	23	2	0	2	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	33	2	0	32	0	1	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	36	1	0	35	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	3	0	42	5	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	28	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	36	2	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	2	25	0	0	1	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	36	4	0	34	2	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	28	2	1	26	1	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	31	1	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	25	1	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	1	1	21	2	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	5	0	32	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	0	30	1	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	6	0	26	3	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	42	4	0	41	1	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	41	3	0	41	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	35	7	1	32	2	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	5	0	32	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	40	2	1	38	1	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	45	2	0	44	1	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	35	1	1	34	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	2	0	35	2	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	34	3	0	34	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	40	2	1	37	2	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	1	34	2	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	2	0	26	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	178	15	2	163	8	2	3	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	560	47	6	537	17	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1.437	93	13	1.349	59	3	13	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	121	6	1	114	3	1	2	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	147	20	1	140	6	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	1.437	93	13	1.349	59	3	13	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						
	FG1	FG2	FG3	Rad1	Rad2	Rad3	SUMME
06:00 - 06:15	0	2	0	0	0	0	2
06:15 - 06:30	1	1	0	0	0	0	2
06:30 - 06:45	2	0	2	0	0	0	4
06:45 - 07:00	1	2	1	0	1	0	5
07:00 - 07:15	4	2	3	0	0	0	9
07:15 - 07:30	7	5	3	1	0	1	17
07:30 - 07:45	5	3	2	0	0	0	10
07:45 - 08:00	8	4	0	0	0	0	12
08:00 - 08:15	1	2	0	0	0	0	3
08:15 - 08:30	8	4	2	0	0	0	14
08:30 - 08:45	4	4	1	0	0	0	9
08:45 - 09:00	9	3	3	0	0	0	15
09:00 - 09:15	2	6	0	0	0	0	8
09:15 - 09:30	10	4	2	0	0	0	16
09:30 - 09:45	2	3	0	0	0	0	5
09:45 - 10:00	7	3	1	0	0	0	11
10:00 - 10:15	3	4	0	0	0	0	7
10:15 - 10:30	5	6	1	0	0	0	12
10:30 - 10:45	0	1	0	1	0	0	2
10:45 - 11:00	4	6	2	0	0	0	12
11:00 - 11:15	8	5	6	0	0	0	19
11:15 - 11:30	1	7	0	0	0	0	8
11:30 - 11:45	3	5	1	0	0	0	9
11:45 - 12:00	16	3	6	0	0	0	25
12:00 - 12:15	8	11	3	0	0	1	23
12:15 - 12:30	12	13	4	0	0	0	29
12:30 - 12:45	12	4	5	0	1	0	22
12:45 - 13:00	5	11	4	0	0	0	20
13:00 - 13:15	4	10	1	0	0	1	16
13:15 - 13:30	8	7	4	0	0	0	19
13:30 - 13:45	6	9	4	0	0	0	19
13:45 - 14:00	8	10	6	0	0	0	24
14:00 - 14:15	10	3	2	0	0	0	15
14:15 - 14:30	11	2	5	0	0	0	18
14:30 - 14:45	7	27	3	0	0	0	37
14:45 - 15:00	10	6	4	0	0	0	20
15:00 - 15:15	11	20	5	0	0	0	36
15:15 - 15:30	8	2	3	0	0	0	13
15:30 - 15:45	12	3	6	0	0	0	21
15:45 - 16:00	10	8	3	0	0	0	21
16:00 - 16:15	17	9	7	0	0	0	33
16:15 - 16:30	6	12	5	0	0	0	23
16:30 - 16:45	4	8	3	0	0	0	15
16:45 - 17:00	6	4	4	0	0	0	14
17:00 - 17:15	5	3	4	0	1	1	14
17:15 - 17:30	2	4	3	0	0	0	9
17:30 - 17:45	7	4	2	0	0	0	13
17:45 - 18:00	6	10	5	0	0	2	23
18:00 - 18:15	3	4	2	0	0	0	9
18:15 - 18:30	4	2	0	0	0	0	6
18:30 - 18:45	6	13	3	0	1	0	23
18:45 - 19:00	11	3	2	0	0	0	16
Σ GESAMT	330	307	138	2	4	6	787
Σ 06:00-09:00 Uhr	50	32	17	1	1	1	102
Σ 06:00-19:00 Uhr	330	307	138	2	4	6	787
Σ 06:00-20:00 Uhr	330	307	138	2	4	6	787
Σ 15:00-19:00 Uhr	118	109	57	0	2	3	289
Σ SPH-VM	48	31	18	0	1	1	99
Σ SPH-NM	39	55	17	0	0	0	111

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Adolfstraße Rtg. Globus								von: Adolfstraße Rtg. Globus							
	nach: Frühmesserstraße Ostallee								nach: Adolfstraße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Adolfstraße Rtg. Globus								von: Frühmesserstraße Ostallee							
	nach: Frühmesserstraße Rtg. Rhein								nach: Adolfstraße Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	2	1	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	5	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	5	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	7	1	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	3	1	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	27	4	0	26	1	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	73	1	1	66	6	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	182	10	4	171	7	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	26	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	182	10	4	171	7	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Frühmesserstraße Ostallee								von: Frühmesserstraße Ostallee							
	nach: Adolfstraße Rtg. Braubach								nach: Frühmesserstraße Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Adolfstraße Rtg. Braubach								von: Adolfstraße Rtg. Braubach							
	nach: Adolfstraße Rtg. Globus								nach: Fröhmeserstraße Ostallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	28	1	1	25	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	30	4	0	25	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	42	2	1	36	3	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	79	3	0	67	8	1	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	92	6	3	81	6	1	1	0	2	1	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	89	2	0	76	9	2	0	2	4	1	0	4	0	0	0	0
07:30 - 07:45	153	5	2	138	8	4	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	168	6	0	160	3	3	1	1	7	0	0	6	1	0	0	0
08:00 - 08:15	113	2	0	104	5	1	2	1	4	0	0	4	0	0	0	0
08:15 - 08:30	137	3	2	125	5	1	1	3	5	0	0	5	0	0	0	0
08:30 - 08:45	125	5	1	117	5	1	1	0	10	0	0	10	0	0	0	0
08:45 - 09:00	142	1	0	132	7	1	1	1	10	0	0	10	0	0	0	0
09:00 - 09:15	116	3	0	106	5	2	1	2	3	0	0	3	0	0	0	0
09:15 - 09:30	132	1	0	116	13	1	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	133	2	2	123	7	1	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
09:45 - 10:00	127	3	0	121	4	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
10:00 - 10:15	128	2	1	121	2	2	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
10:15 - 10:30	115	1	2	109	1	0	2	1	2	1	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	122	0	1	116	3	2	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:45 - 11:00	112	5	2	106	2	2	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
11:00 - 11:15	103	3	2	94	0	2	3	2	6	0	0	5	1	0	0	0
11:15 - 11:30	101	5	1	95	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	124	2	1	113	7	1	0	2	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	115	3	2	106	6	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	119	2	2	102	8	5	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	125	0	4	111	1	5	0	4	3	0	0	3	0	0	0	0
12:30 - 12:45	114	1	3	105	2	2	1	1	4	0	1	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	98	2	3	85	6	3	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
13:00 - 13:15	131	5	7	106	8	8	1	1	5	0	0	5	0	0	0	0
13:15 - 13:30	97	3	1	91	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	110	3	2	95	9	2	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	126	4	5	117	1	2	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	120	0	2	110	6	1	0	1	9	0	0	6	3	0	0	0
14:15 - 14:30	118	2	1	109	7	0	1	0	5	0	1	3	1	0	0	0
14:30 - 14:45	133	3	1	123	4	3	2	0	5	0	1	4	0	0	0	0
14:45 - 15:00	102	3	0	96	2	1	2	1	4	0	0	4	0	0	0	0
15:00 - 15:15	125	6	2	112	9	2	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	120	3	0	113	5	1	0	1	6	1	0	6	0	0	0	0
15:30 - 15:45	132	4	3	122	6	1	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
15:45 - 16:00	109	1	1	98	8	1	0	1	6	0	1	5	0	0	0	0
16:00 - 16:15	114	1	4	103	3	4	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
16:15 - 16:30	112	2	2	103	5	1	0	1	6	1	0	6	0	0	0	0
16:30 - 16:45	135	6	1	129	2	2	1	0	3	1	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	160	5	6	152	2	0	0	0	5	1	0	5	0	0	0	0
17:00 - 17:15	149	3	3	137	5	3	1	0	8	0	2	6	0	0	0	0
17:15 - 17:30	129	2	3	119	6	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	131	3	3	121	5	1	1	0	5	0	0	4	1	0	0	0
17:45 - 18:00	161	3	3	152	5	1	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
18:00 - 18:15	111	1	4	102	3	2	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:15 - 18:30	95	1	0	91	2	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
18:30 - 18:45	97	0	4	84	6	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	96	0	3	91	1	1	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	1.198	40	10	1.086	64	17	12	9	47	2	0	46	1	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.976	41	42	1.829	73	26	3	3	86	5	4	78	4	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	5.995	139	97	5.491	249	91	31	36	218	8	7	200	11	0	0	0
Σ SPH-VM	523	7	2	477	32	5	2	5	21	0	0	21	0	0	0	0
Σ SPH-NM	556	16	12	521	14	6	2	1	22	3	2	20	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	5.995	139	97	5.491	249	91	31	36	218	8	7	200	11	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Adolfstraße Rtg. Braubach								von: Frühmesserstraße Rtg. Rhein							
	nach: Frühmesserstraße Rtg. Rhein								nach: Adolfstraße Rtg. Globus							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	1	8	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	13	1	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	15	0	0	1	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	10	2	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	18	4	0	16	2	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	18	0	0	1	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	23	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	23	1	0	1	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	2	0	25	3	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	38	4	0	38	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	1	33	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	27	1	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	1	26	3	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	1	1	33	1	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	25	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	33	2	0	33	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	20	3	0	18	2	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	0	33	0	0	1	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	5	0	25	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	2	23	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	16	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0	17	2	0	2	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	2	0	13	1	0	1	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	19	2	2	17	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	23	3	1	22	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	1	24	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	22	2	0	22	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	16	4	0	16	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	4	0	28	1	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	21	1	2	18	1	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	1	1	27	1	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	39	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	34	5	0	31	3	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	1	27	3	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	1	1	31	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	1	28	2	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	3	1	22	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	25	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	31	3	0	31	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	20	0	1	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	191	12	2	173	12	0	4	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	411	19	9	391	10	1	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1.195	68	21	1.129	36	1	8	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	128	7	1	123	4	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	128	5	3	120	5	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	1.195	68	21	1.129	36	1	8	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Frühmesserstraße Rtg. Rhein								von: Frühmesserstraße Rtg. Rhein							
	nach: Frühmesserstraße Ostallee								nach: Adolfstraße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	13	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	13	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	9	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	12	1	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	18	0	0	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	16	1	0	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	15	1	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	17	1	0	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	8	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	12	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	12	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	10	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	16	0	0	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	11	1	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	10	1	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	15	1	0	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	14	0	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	14	0	0	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	15	0	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	19	1	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	87	0	1	81	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	181	3	1	170	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	537	10	4	508	21	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	48	1	1	45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	58	1	0	56	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	537	10	4	508	21	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	1	1	2	1	0	5
06:15 - 06:30	2	0	1	12	0	2	17
06:30 - 06:45	3	5	0	2	0	0	10
06:45 - 07:00	2	3	1	1	0	1	8
07:00 - 07:15	8	4	1	5	4	2	24
07:15 - 07:30	10	3	3	9	1	4	30
07:30 - 07:45	16	8	10	14	0	0	48
07:45 - 08:00	10	2	13	28	1	4	58
08:00 - 08:15	21	14	3	13	0	3	54
08:15 - 08:30	22	13	6	11	2	5	59
08:30 - 08:45	14	8	9	8	0	1	40
08:45 - 09:00	14	12	8	14	2	3	53
09:00 - 09:15	15	8	8	21	3	1	56
09:15 - 09:30	21	10	8	14	4	1	58
09:30 - 09:45	8	8	6	12	2	0	36
09:45 - 10:00	13	15	15	17	1	3	64
10:00 - 10:15	17	19	15	12	0	2	65
10:15 - 10:30	22	17	15	18	4	2	78
10:30 - 10:45	9	16	7	25	0	2	59
10:45 - 11:00	19	25	18	20	1	0	83
11:00 - 11:15	19	14	5	23	1	1	63
11:15 - 11:30	6	16	9	28	3	0	62
11:30 - 11:45	12	12	6	22	0	1	53
11:45 - 12:00	9	4	12	22	1	3	51
12:00 - 12:15	15	6	14	27	1	2	65
12:15 - 12:30	23	31	12	15	4	4	89
12:30 - 12:45	17	8	3	19	0	0	47
12:45 - 13:00	9	8	10	13	0	2	42
13:00 - 13:15	10	6	21	6	3	0	46
13:15 - 13:30	3	10	12	12	4	0	41
13:30 - 13:45	13	12	18	24	0	1	68
13:45 - 14:00	12	12	8	12	0	1	45
14:00 - 14:15	3	9	13	13	3	1	42
14:15 - 14:30	5	14	15	9	1	0	44
14:30 - 14:45	5	17	21	16	4	1	64
14:45 - 15:00	11	9	15	19	4	0	58
15:00 - 15:15	15	14	12	23	0	1	65
15:15 - 15:30	14	13	11	22	0	0	60
15:30 - 15:45	18	12	11	15	1	0	57
15:45 - 16:00	18	14	10	16	0	2	60
16:00 - 16:15	29	15	21	33	3	3	104
16:15 - 16:30	19	10	18	38	1	0	86
16:30 - 16:45	15	23	22	22	0	0	82
16:45 - 17:00	14	15	19	18	3	0	69
17:00 - 17:15	9	9	20	11	2	1	52
17:15 - 17:30	19	5	9	27	1	0	61
17:30 - 17:45	7	13	10	18	3	2	53
17:45 - 18:00	9	4	14	13	1	2	43
18:00 - 18:15	11	4	4	18	1	1	39
18:15 - 18:30	5	1	4	11	0	0	21
18:30 - 18:45	1	2	6	10	0	0	19
18:45 - 19:00	4	4	10	14	1	1	34
Σ GESAMT	625	537	543	847	72	66	2.690
Σ 06:00-09:00 Uhr	122	73	56	119	11	25	406
Σ 06:00-19:00 Uhr	625	537	543	847	72	66	2.690
Σ 06:00-20:00 Uhr	625	537	543	847	72	66	2.690
Σ 15:00-19:00 Uhr	207	158	201	309	17	13	905
Σ SPH-VM	67	77	55	75	5	6	285
Σ SPH-NM	77	63	80	111	7	3	341

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Radfahrerquerungen						SUMME
	Rad1	Rad2	Rad3	Rad4	Rad5	Rad6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	1	0	0	1
10:00 - 10:15	1	0	0	0	0	0	1
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	3	0	0	3
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	1	0	0	0	0	1
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	2	0	0	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	1	0	1
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	1	0	0	0	1
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	2	0	0	0	2
18:00 - 18:15	2	1	1	0	0	0	4
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0
Σ GESAMT	3	2	4	6	1	0	16
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	3	2	4	6	1	0	16
Σ 06:00-20:00 Uhr	3	2	4	6	1	0	16
Σ 15:00-19:00 Uhr	2	1	4	0	1	0	8
Σ SPH-VM	1	0	0	3	0	0	4
Σ SPH-NM	2	1	3	0	0	0	6

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee								von: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee							
	nach: Burgstraße Rtg. Ostallee								nach: Wilhelmstraße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	25	0	0	23	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	34	0	0	33	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	28	0	0	26	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	26	0	0	26	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	42	0	0	38	4	0	0	0	3	1	1	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	43	0	0	41	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	52	0	0	48	3	1	0	0	7	1	0	6	0	0	1	0
07:45 - 08:00	48	0	0	43	3	2	0	0	4	3	0	4	0	0	0	0
08:00 - 08:15	46	0	0	45	1	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
08:15 - 08:30	45	0	0	44	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	30	0	0	29	0	0	1	0	3	2	0	2	1	0	0	0
08:45 - 09:00	23	0	0	22	1	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
09:00 - 09:15	21	0	0	18	3	0	0	0	2	2	0	1	0	0	1	0
09:15 - 09:30	37	0	0	35	2	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:30 - 09:45	52	0	0	48	3	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	48	1	0	45	1	0	2	0	3	1	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	47	0	0	46	1	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
10:15 - 10:30	53	0	0	49	2	0	2	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	34	0	0	32	1	0	1	0	4	1	0	3	1	0	0	0
10:45 - 11:00	40	0	0	37	3	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
11:00 - 11:15	29	0	0	25	2	0	0	2	2	1	1	0	0	0	1	0
11:15 - 11:30	40	0	0	39	1	0	0	0	4	2	0	3	1	0	0	0
11:30 - 11:45	34	0	1	28	3	0	1	1	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	44	0	1	38	5	0	0	0	8	1	0	8	0	0	0	0
12:00 - 12:15	45	1	0	43	2	0	0	0	5	1	1	4	0	0	0	0
12:15 - 12:30	54	0	0	49	3	0	2	0	4	0	0	1	2	0	1	0
12:30 - 12:45	52	1	0	48	2	2	0	0	8	1	0	8	0	0	0	0
12:45 - 13:00	54	0	0	47	5	1	1	0	4	1	0	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	40	0	0	39	1	0	0	0	5	2	0	5	0	0	0	0
13:15 - 13:30	46	0	1	44	1	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
13:30 - 13:45	37	0	0	36	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	40	0	0	39	1	0	0	0	5	2	0	4	1	0	0	0
14:00 - 14:15	60	0	1	56	3	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:15 - 14:30	47	1	0	47	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	41	0	2	38	1	0	0	0	5	3	0	4	1	0	0	0
14:45 - 15:00	29	1	1	25	3	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:00 - 15:15	41	0	0	35	5	0	0	1	3	1	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	48	0	0	48	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:30 - 15:45	50	0	0	47	2	0	1	0	7	2	1	6	0	0	0	0
15:45 - 16:00	63	0	0	61	2	0	0	0	3	3	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	68	0	0	64	3	1	0	0	8	4	0	8	0	0	0	0
16:15 - 16:30	69	0	0	64	3	1	1	0	7	2	0	6	1	0	0	0
16:30 - 16:45	55	0	0	53	2	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
16:45 - 17:00	54	0	0	53	1	0	0	0	8	1	0	8	0	0	0	0
17:00 - 17:15	67	0	0	62	4	0	1	0	4	4	0	4	0	0	0	0
17:15 - 17:30	57	1	2	55	0	0	0	0	3	2	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	47	0	0	46	1	0	0	0	5	2	0	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	62	0	0	61	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:00 - 18:15	46	0	0	46	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
18:15 - 18:30	41	0	0	41	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:30 - 18:45	48	0	0	46	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	40	0	0	38	2	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	442	0	0	418	18	3	3	0	37	10	1	34	1	0	1	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	856	1	2	820	28	2	3	1	75	24	1	73	1	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	2.322	6	9	2.189	95	9	16	4	214	55	4	196	10	0	4	0
∑ SPH-VM	191	0	0	180	8	3	0	0	20	5	0	19	0	0	1	0
∑ SPH-NM	255	0	0	242	10	2	1	0	24	10	0	23	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	2.322	6	9	2.189	95	9	16	4	214	55	4	196	10	0	4	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee								von: Burgstraße Rtg. Ostallee							
	nach: Burgstraße Rtg. Rhein								nach: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	11	0	0	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	7	0	0	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	8	2	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	6	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	5	2	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	5	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	16	0	0	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	5	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	38	0	1	32	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	99	3	0	91	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	271	7	3	243	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	20	0	1	16	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	20	0	0	18	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	271	7	3	243	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Burgstraße Rtg. Ostallee								von: Burgstraße Rtg. Ostallee							
	nach: Wilhelmstraße Rtg. Braubach								nach: Burgstraße Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	2	12	2	0	1	2
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	9	2	0	1	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	54	2	1	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	37	0	0	29	7	1	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	47	1	0	43	4	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	35	0	0	34	0	0	1	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0	46	0	0	46	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	1	50	2	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	0	3	0	0	0	0	39	0	0	36	1	1	1	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	52	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	34	1	0	3	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	35	1	0	33	1	1	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	2	3	0	0	0	32	0	0	29	0	0	2	1
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	45	0	0	42	2	0	1	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	36	0	1	1	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	35	0	0	33	2	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	39	0	0	1	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	32	0	1	31	0	0	0	0
10:45 - 11:00	1	0	0	1	0	0	0	0	40	0	0	35	3	1	1	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	43	0	0	37	5	0	1	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	31	1	0	31	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	0	36	2	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	29	0	0	27	1	1	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	37	0	0	0	0
12:15 - 12:30	3	0	0	3	0	0	0	0	36	0	0	30	5	0	1	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	30	0	1	25	3	0	1	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	1	29	1	0	0	0
13:00 - 13:15	3	0	0	3	0	0	0	0	29	0	2	24	0	1	2	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	34	0	0	33	0	1	0	0
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	52	0	0	50	1	1	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	29	0	0	26	3	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	43	1	0	40	2	0	0	1
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	37	0	3	34	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	50	0	2	43	4	1	0	0
15:00 - 15:15	1	0	0	1	0	0	0	0	45	0	1	43	0	0	1	0
15:15 - 15:30	1	0	1	0	0	0	0	0	40	0	0	38	2	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	44	2	0	0	0
15:45 - 16:00	2	0	0	2	0	0	0	0	58	0	1	55	1	1	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	43	0	0	40	3	0	0	0
16:15 - 16:30	6	0	0	6	0	0	0	0	40	0	0	39	0	1	0	0
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	36	0	0	33	1	1	1	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	63	1	2	61	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	58	0	3	55	0	0	0	0
17:30 - 17:45	6	0	0	6	0	0	0	0	39	0	0	38	1	0	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	53	0	0	51	2	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	37	0	1	31	4	1	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	1	34	3	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	1	1	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
18:45 - 19:00	2	0	0	2	0	0	0	0	34	1	0	31	2	1	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	10	0	0	10	0	0	0	0	450	1	3	414	21	3	7	2
∑ 15:00-19:00 Uhr	31	0	1	29	1	0	0	0	722	2	9	685	21	5	2	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	77	0	1	72	4	0	0	0	2.034	6	22	1.895	77	16	20	4
∑ SPH-VM	8	0	0	8	0	0	0	0	173	0	1	166	3	1	2	0
∑ SPH-NM	12	0	0	12	0	0	0	0	201	0	1	194	4	2	0	0
∑ Erhebungszeit	77	0	1	72	4	0	0	0	2.034	6	22	1.895	77	16	20	4
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Wilhelmstraße Rtg. Braubach								von: Wilhelmstraße Rtg. Braubach							
	nach: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee								nach: Burgstraße Rtg. Ostallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	11	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	85	2	1	80	4	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	85	2	1	80	4	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Wilhelmstraße Rtg. Braubach								von: Burgstraße Rtg. Rhein							
	nach: Burgstraße Rtg. Rhein								nach: Wilhelmstraße Rtg. Nordallee							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	4	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	23	3	2	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	23	3	2	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Burgstraße Rtg. Rhein								von: Burgstraße Rtg. Rhein							
	nach: Burgstraße Rtg. Ostallee								nach: Wilhelmstraße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	28	0	0	25	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	42	0	0	36	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	37	0	1	34	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	20	0	0	20	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	26	1	0	21	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	47	0	0	44	3	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	30	0	0	26	2	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	33	0	0	27	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	23	0	0	20	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	18	0	0	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	33	0	0	31	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	26	0	0	26	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
09:45 - 10:00	42	0	0	42	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	19	0	0	18	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	7	0	0	5	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	40	0	0	39	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	22	0	0	22	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	39	0	0	35	4	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	24	0	0	18	4	1	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	31	0	0	24	5	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	39	0	1	31	6	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	21	0	0	20	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	37	0	0	33	2	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	17	0	0	14	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	43	0	1	35	3	2	2	0	2	0	0	1	1	0	0	0
13:15 - 13:30	29	0	0	25	2	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	28	0	0	24	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	26	0	1	24	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	24	0	0	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	20	0	0	16	3	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	17	0	0	14	1	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	28	0	0	28	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
15:00 - 15:15	34	1	2	31	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	21	0	0	20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	36	0	0	34	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	32	0	1	29	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	60	1	0	58	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	41	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	30	0	1	26	1	1	1	0	3	0	1	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	32	0	1	31	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	24	0	0	23	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	25	0	0	24	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	30	0	0	28	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	19	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	16	0	0	15	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	16	0	0	15	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	16	0	1	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	15	0	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	320	1	1	286	21	5	5	2	6	0	0	6	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	447	2	6	420	10	5	5	1	15	1	1	14	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.430	3	10	1.304	71	21	21	3	52	1	1	48	3	0	0	0
Σ SPH-VM	136	1	0	118	12	2	3	1	3	0	0	3	0	0	0	0
Σ SPH-NM	163	1	2	154	2	2	3	0	4	0	1	3	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	1.430	3	10	1.304	71	21	21	3	52	1	1	48	3	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	1	0	0	0	1	0	2
06:15 - 06:30	0	0	0	1	0	0	1
06:30 - 06:45	1	3	0	0	0	1	5
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	3	5	0	0	0	0	8
07:15 - 07:30	1	5	0	2	1	2	11
07:30 - 07:45	6	33	1	1	0	2	43
07:45 - 08:00	17	14	0	0	0	8	39
08:00 - 08:15	2	4	0	0	1	1	8
08:15 - 08:30	10	5	1	2	0	0	18
08:30 - 08:45	3	7	0	2	2	3	17
08:45 - 09:00	2	1	0	0	2	5	10
09:00 - 09:15	1	3	0	0	1	1	6
09:15 - 09:30	3	0	1	1	2	0	7
09:30 - 09:45	3	4	1	1	3	6	18
09:45 - 10:00	0	4	1	2	2	1	10
10:00 - 10:15	2	1	1	2	1	2	9
10:15 - 10:30	0	1	2	0	0	1	4
10:30 - 10:45	4	3	1	2	1	2	13
10:45 - 11:00	4	2	0	0	3	1	10
11:00 - 11:15	0	3	2	0	2	1	8
11:15 - 11:30	5	2	0	0	4	2	13
11:30 - 11:45	3	6	0	0	1	3	13
11:45 - 12:00	8	1	1	1	4	3	18
12:00 - 12:15	51	4	1	4	3	1	64
12:15 - 12:30	6	3	1	0	1	5	16
12:30 - 12:45	4	6	1	0	2	4	17
12:45 - 13:00	2	55	1	0	1	3	62
13:00 - 13:15	55	1	1	2	1	6	66
13:15 - 13:30	14	1	2	1	0	1	19
13:30 - 13:45	2	2	3	3	0	1	11
13:45 - 14:00	5	31	0	0	0	5	41
14:00 - 14:15	2	3	2	0	2	0	9
14:15 - 14:30	11	2	2	0	2	6	23
14:30 - 14:45	0	3	1	0	2	1	7
14:45 - 15:00	3	1	0	1	2	3	10
15:00 - 15:15	3	5	1	1	1	3	14
15:15 - 15:30	3	5	0	0	0	3	11
15:30 - 15:45	11	6	0	0	3	2	22
15:45 - 16:00	7	2	4	0	2	0	15
16:00 - 16:15	17	6	0	0	2	3	28
16:15 - 16:30	4	10	0	2	2	0	18
16:30 - 16:45	10	5	1	3	2	1	22
16:45 - 17:00	5	0	1	2	6	4	18
17:00 - 17:15	5	2	2	1	4	3	17
17:15 - 17:30	0	3	2	0	2	0	7
17:30 - 17:45	4	1	0	0	2	0	7
17:45 - 18:00	3	5	0	3	6	1	18
18:00 - 18:15	4	3	3	0	0	2	12
18:15 - 18:30	2	2	3	0	5	2	14
18:30 - 18:45	6	1	3	0	2	3	15
18:45 - 19:00	3	5	0	0	7	4	19
Σ GESAMT	321	280	47	40	93	112	893
Σ 06:00-09:00 Uhr	46	77	2	8	7	22	162
Σ 06:00-19:00 Uhr	321	280	47	40	93	112	893
Σ 06:00-20:00 Uhr	321	280	47	40	93	112	893
Σ 15:00-19:00 Uhr	87	61	20	12	46	31	257
Σ SPH-VM	69	14	4	5	10	13	115
Σ SPH-NM	75	63	5	3	4	14	164

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 14							
	von: Ostallee Rtg. Krankenhaus								von: Ostallee Rtg. Krankenhaus							
	nach: Ostallee Rtg. B42								nach: Burgstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	19	0	0	18	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:45 - 08:00	7	1	0	7	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	8	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	12	0	0	11	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	20	0	0	18	2	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
09:15 - 09:30	13	0	0	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	18	0	0	17	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	32	0	0	30	1	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	12	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	18	0	0	17	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	8	0	0	7	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	22	0	0	21	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:00 - 11:15	33	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	19	0	0	17	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	19	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	22	0	0	21	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	19	0	0	19	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:15 - 12:30	21	0	0	20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	13	0	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	18	0	0	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	14	0	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:00 - 15:15	20	0	1	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	13	0	0	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	14	0	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	16	0	0	14	2	0	0	0	3	0	1	1	1	0	0	0
16:00 - 16:15	21	0	0	21	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	9	0	0	8	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45 - 17:00	14	0	0	13	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	14	0	0	13	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	12	0	0	12	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	5	1	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	111	1	0	106	4	0	1	0	10	0	1	9	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	202	1	1	194	6	0	1	0	19	0	1	17	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	720	2	1	688	26	0	5	0	48	1	3	43	2	0	0	0
Σ SPH-VM	46	1	0	44	1	0	1	0	10	0	1	9	0	0	0	0
Σ SPH-NM	64	0	0	60	4	0	0	0	5	0	1	3	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	720	2	1	688	26	0	5	0	48	1	3	43	2	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 24							
	von: Ostallee Rtg. B42								von: Ostallee Rtg. B42							
	nach: Ostallee Rtg. Krankenhaus								nach: Burgstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	4	0	0	3	0	1	0	0	19	0	2	12	2	0	1	2
06:15 - 06:30	21	1	0	19	2	0	0	0	12	0	0	9	2	0	1	0
06:30 - 06:45	35	0	0	32	3	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
06:45 - 07:00	34	0	0	32	2	0	0	0	57	0	0	54	2	1	0	0
07:00 - 07:15	38	0	0	36	2	0	0	0	38	0	0	30	7	1	0	0
07:15 - 07:30	39	0	0	36	1	2	0	0	47	1	0	43	4	0	0	0
07:30 - 07:45	55	0	0	54	1	0	0	0	35	0	0	34	0	0	1	0
07:45 - 08:00	67	1	0	62	4	0	1	0	46	0	0	46	0	0	0	0
08:00 - 08:15	45	0	0	44	1	0	0	0	49	0	0	47	2	0	0	0
08:15 - 08:30	45	0	0	43	1	1	0	0	41	0	0	38	1	1	1	0
08:30 - 08:45	44	0	0	43	1	0	0	0	52	0	0	52	0	0	0	0
08:45 - 09:00	47	0	0	44	2	0	1	0	39	0	0	35	1	0	3	0
09:00 - 09:15	39	0	0	34	3	0	2	0	33	1	0	32	0	1	0	0
09:15 - 09:30	43	0	0	43	0	0	0	0	37	0	0	31	3	0	2	1
09:30 - 09:45	42	0	1	39	2	0	0	0	45	0	0	42	2	0	1	0
09:45 - 10:00	55	0	1	53	0	0	1	0	37	0	0	35	0	1	1	0
10:00 - 10:15	48	0	0	42	5	0	1	0	35	0	0	33	2	0	0	0
10:15 - 10:30	61	0	0	58	3	0	0	0	38	0	0	37	0	0	1	0
10:30 - 10:45	62	0	0	58	4	0	0	0	33	0	1	32	0	0	0	0
10:45 - 11:00	65	0	1	63	1	0	0	0	38	0	0	33	3	1	1	0
11:00 - 11:15	48	0	0	47	1	0	0	0	44	0	0	38	5	0	1	0
11:15 - 11:30	39	0	0	34	4	0	1	0	32	1	0	32	0	0	0	0
11:30 - 11:45	52	0	1	45	5	0	1	0	39	0	0	37	2	0	0	0
11:45 - 12:00	42	0	0	38	4	0	0	0	30	0	0	28	1	1	0	0
12:00 - 12:15	49	0	0	47	1	1	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0
12:15 - 12:30	49	0	0	47	1	0	0	1	39	0	0	33	5	0	1	0
12:30 - 12:45	46	0	1	41	3	0	0	1	32	0	1	27	3	0	1	0
12:45 - 13:00	59	0	0	51	7	1	0	0	32	0	1	30	1	0	0	0
13:00 - 13:15	44	0	1	41	2	0	0	0	31	0	2	26	0	1	2	0
13:15 - 13:30	55	0	0	52	3	0	0	0	35	0	0	34	0	1	0	0
13:30 - 13:45	58	1	0	55	3	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
13:45 - 14:00	46	1	0	44	2	0	0	0	53	0	0	51	1	1	0	0
14:00 - 14:15	38	0	0	38	0	0	0	0	30	0	0	27	3	0	0	0
14:15 - 14:30	43	0	0	41	2	0	0	0	44	0	0	41	2	0	0	1
14:30 - 14:45	45	0	0	42	3	0	0	0	39	0	2	37	0	0	0	0
14:45 - 15:00	51	0	0	51	0	0	0	0	50	0	2	43	4	1	0	0
15:00 - 15:15	43	0	0	39	4	0	0	0	46	0	1	44	0	0	1	0
15:15 - 15:30	42	1	0	42	0	0	0	0	41	0	1	38	2	0	0	0
15:30 - 15:45	55	0	0	52	2	1	0	0	45	0	0	43	2	0	0	0
15:45 - 16:00	47	0	0	44	3	0	0	0	57	0	0	56	0	1	0	0
16:00 - 16:15	65	0	1	62	2	0	0	0	44	0	0	41	3	0	0	0
16:15 - 16:30	60	0	0	53	7	0	0	0	46	0	0	45	0	1	0	0
16:30 - 16:45	65	0	0	61	3	0	1	0	61	0	0	61	0	0	0	0
16:45 - 17:00	71	2	0	66	5	0	0	0	37	0	0	34	1	1	1	0
17:00 - 17:15	43	0	0	41	2	0	0	0	62	1	2	60	0	0	0	0
17:15 - 17:30	47	0	0	47	0	0	0	0	58	0	3	55	0	0	0	0
17:30 - 17:45	50	0	0	47	3	0	0	0	42	0	0	41	1	0	0	0
17:45 - 18:00	47	0	0	47	0	0	0	0	51	0	0	49	2	0	0	0
18:00 - 18:15	48	0	0	48	0	0	0	0	38	0	1	32	4	1	0	0
18:15 - 18:30	48	0	0	47	1	0	0	0	36	0	1	32	3	0	0	0
18:30 - 18:45	39	0	0	39	0	0	0	0	34	0	0	33	1	0	0	0
18:45 - 19:00	51	0	1	49	1	0	0	0	36	1	0	33	2	1	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	474	2	0	448	20	4	2	0	450	1	2	415	21	3	7	2
∑ 15:00-19:00 Uhr	821	3	2	784	33	1	1	0	734	2	9	697	21	5	2	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	2.474	7	8	2.336	112	7	9	2	2.063	5	20	1.924	79	16	20	4
∑ SPH-VM	212	1	0	203	7	1	1	0	171	0	0	165	3	1	2	0
∑ SPH-NM	237	0	1	220	15	0	1	0	208	0	0	203	3	2	0	0
∑ Erhebungszeit	2.474	7	8	2.336	112	7	9	2	2.063	5	20	1.924	79	16	20	4
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: Burgstraße								von: Burgstraße							
	nach: Ostallee Rtg. Krankenhaus								nach: Ostallee Rtg. B42							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	33	0	0	31	0	0	2	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	40	0	0	39	1	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	58	0	0	53	4	1	0	0
06:45 - 07:00	5	0	0	4	1	0	0	0	65	0	0	60	5	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	3	0	0	0	0	77	0	1	70	5	1	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0	61	0	0	59	2	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	0	4	0	0	0	0	80	1	0	71	5	3	1	0
07:45 - 08:00	12	0	0	12	0	0	0	0	86	0	0	78	6	2	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	8	0	0	0	0	71	0	0	66	3	0	1	1
08:15 - 08:30	7	0	0	5	1	0	1	0	74	0	0	69	5	0	0	0
08:30 - 08:45	5	0	0	5	0	0	0	0	48	0	0	44	0	1	3	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	38	0	0	36	1	0	0	1
09:00 - 09:15	1	0	0	0	1	0	0	0	41	0	0	39	2	0	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	5	0	0	0	0	67	0	0	63	3	1	0	0
09:30 - 09:45	14	0	0	13	1	0	0	0	66	0	0	63	2	0	1	0
09:45 - 10:00	18	0	0	16	2	0	0	0	83	1	0	81	0	0	2	0
10:00 - 10:15	11	0	0	10	0	0	1	0	56	0	0	55	1	0	0	0
10:15 - 10:30	15	0	0	13	1	0	1	0	50	0	0	46	3	0	1	0
10:30 - 10:45	12	0	0	11	1	0	0	0	63	0	0	60	1	1	1	0
10:45 - 11:00	10	0	0	10	0	0	0	0	55	0	0	52	3	0	0	0
11:00 - 11:15	10	1	0	9	1	0	0	0	59	0	0	52	5	0	0	2
11:15 - 11:30	6	0	0	5	1	0	0	0	59	0	0	53	4	1	1	0
11:30 - 11:45	4	0	0	4	0	0	0	0	66	0	1	53	8	1	2	1
11:45 - 12:00	10	0	0	8	2	0	0	0	74	0	2	62	9	1	0	0
12:00 - 12:15	5	0	0	5	0	0	0	0	62	1	0	59	2	0	1	0
12:15 - 12:30	9	0	0	9	0	0	0	0	83	0	0	74	5	1	3	0
12:30 - 12:45	2	0	0	1	1	0	0	0	70	1	0	63	4	2	1	0
12:45 - 13:00	4	0	0	4	0	0	0	0	81	0	0	74	5	1	1	0
13:00 - 13:15	15	0	0	14	1	0	0	0	71	0	1	63	3	2	2	0
13:15 - 13:30	10	0	0	10	0	0	0	0	65	0	1	59	3	2	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	6	0	0	0	0	59	0	0	54	3	1	1	0
13:45 - 14:00	8	0	1	7	0	0	0	0	59	0	1	56	2	0	0	0
14:00 - 14:15	8	0	0	7	1	0	0	0	80	0	1	75	4	0	0	0
14:15 - 14:30	5	0	0	5	0	0	0	0	62	1	0	58	3	1	0	0
14:30 - 14:45	4	0	0	4	0	0	0	0	55	0	2	49	2	0	2	0
14:45 - 15:00	9	0	0	8	1	0	0	0	50	1	1	47	2	0	0	0
15:00 - 15:15	7	1	0	6	1	0	0	0	69	0	2	61	5	0	0	1
15:15 - 15:30	6	0	0	6	0	0	0	0	63	0	0	62	0	1	0	0
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	83	0	0	78	3	0	1	1
15:45 - 16:00	7	0	0	7	0	0	0	0	88	0	1	83	2	0	2	0
16:00 - 16:15	9	1	0	9	0	0	0	0	121	0	0	115	4	2	0	0
16:15 - 16:30	11	0	0	11	0	0	0	0	101	0	0	96	3	1	1	0
16:30 - 16:45	8	1	1	7	0	0	0	0	79	0	0	74	3	1	1	0
16:45 - 17:00	8	0	0	8	0	0	0	0	78	0	1	76	1	0	0	0
17:00 - 17:15	8	0	0	8	0	0	0	0	84	0	0	78	4	0	2	0
17:15 - 17:30	2	0	0	2	0	0	0	0	80	1	2	77	0	0	1	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	74	0	0	71	2	1	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	79	0	0	77	2	0	0	0
18:00 - 18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	59	0	0	58	1	0	0	0
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	53	0	0	52	0	1	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	2	1	0	0	0	63	0	1	59	3	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	50	0	0	47	3	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	55	0	0	52	2	0	1	0	731	1	1	676	37	8	7	2
∑ 15:00-19:00 Uhr	90	3	1	87	2	0	0	0	1.224	1	7	1.164	36	7	8	2
∑ 06:00-19:00 Uhr	346	4	2	323	18	0	3	0	3.491	7	18	3.250	152	30	34	7
∑ SPH-VM	31	0	0	29	1	0	1	0	311	1	0	284	19	5	2	1
∑ SPH-NM	35	2	1	34	0	0	0	0	389	0	1	368	12	4	4	0
∑ Erhebungszeit	346	4	2	323	18	0	3	0	3.491	7	18	3.250	152	30	34	7
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Auswertung Fußgängerströme

Projekt-Name: MoEntKo Lahnstein Stadt: Lahnstein
 Projekt-Nummer: 19203 Knotenpunkt: LK11
 Datum: Dienstag, 19. März 2019
 Erhebungszeit: 06:00 bis 19:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: KR
 Bemerkungen: ---

Querungsstelle	Name
FG1	Querung Ostallee Rtg. Krankenhaus
FG2	Querung Ostallee Rtg. Krankenhaus
FG3	Querung Ostallee Rtg. B42
FG4	Querung Ostallee Rtg. B43
FG5	Gehweg Ostallee
FG6	Gehweg Ostallee
FG7	Gehweg Burgstraße
FG8	Gehweg Burgstraße

Abkürzung	Definition
Fg	Fußgänger

Spitzenstunde Vormittag: 07:15 Uhr bis 08:15 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 15:45 Uhr bis 16:45 Uhr

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen								SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	FG7	FG8	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	2	1	1	0	0	0	1	5
06:30 - 06:45	1	0	0	1	1	0	0	0	3
06:45 - 07:00	0	1	2	2	0	2	0	0	7
07:00 - 07:15	0	1	0	0	0	1	0	0	2
07:15 - 07:30	0	0	3	1	1	2	1	0	8
07:30 - 07:45	1	4	13	0	9	0	0	2	29
07:45 - 08:00	2	2	5	2	3	2	2	2	20
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	2	0	0	4
08:15 - 08:30	2	1	2	1	0	0	0	0	6
08:30 - 08:45	1	0	2	0	1	1	5	3	13
08:45 - 09:00	1	0	1	1	0	1	3	1	8
09:00 - 09:15	0	1	1	0	0	0	0	0	2
09:15 - 09:30	1	0	0	5	0	2	1	3	12
09:30 - 09:45	2	1	1	3	0	1	3	1	12
09:45 - 10:00	2	0	1	2	1	1	0	2	9
10:00 - 10:15	2	0	1	3	0	1	2	0	9
10:15 - 10:30	0	0	0	2	0	1	0	3	6
10:30 - 10:45	4	0	4	7	0	1	2	4	22
10:45 - 11:00	1	2	3	1	3	1	0	0	11
11:00 - 11:15	1	1	2	2	2	0	1	2	11
11:15 - 11:30	0	0	2	1	4	3	0	0	10
11:30 - 11:45	1	1	2	4	4	4	0	0	16
11:45 - 12:00	1	1	3	0	5	4	0	2	16
12:00 - 12:15	1	0	4	1	3	0	2	1	12
12:15 - 12:30	0	1	1	1	1	0	1	0	5
12:30 - 12:45	0	1	1	1	1	1	2	2	9
12:45 - 13:00	2	1	1	1	3	0	1	0	9
13:00 - 13:15	1	3	0	8	0	5	3	1	21
13:15 - 13:30	0	0	3	1	4	3	2	1	14
13:30 - 13:45	0	2	5	5	4	3	1	0	20
13:45 - 14:00	1	0	2	2	0	3	2	0	10
14:00 - 14:15	1	0	2	1	3	1	1	3	12
14:15 - 14:30	1	1	0	0	0	0	1	2	5
14:30 - 14:45	5	0	1	1	3	0	1	3	14
14:45 - 15:00	2	1	2	4	2	2	1	1	15
15:00 - 15:15	2	0	1	5	1	4	2	1	16
15:15 - 15:30	0	1	1	2	3	1	1	1	10
15:30 - 15:45	4	2	2	1	0	2	0	0	11
15:45 - 16:00	0	7	7	0	3	2	1	4	24
16:00 - 16:15	1	0	2	6	3	6	4	2	24
16:15 - 16:30	3	0	0	2	1	1	1	3	11
16:30 - 16:45	3	1	2	4	2	1	1	2	16
16:45 - 17:00	2	0	0	6	0	3	0	4	15
17:00 - 17:15	0	2	0	2	0	5	0	1	10
17:15 - 17:30	0	5	2	0	3	0	2	0	12
17:30 - 17:45	3	1	3	1	4	0	0	2	14
17:45 - 18:00	0	0	3	0	3	2	0	0	8
18:00 - 18:15	0	0	0	1	0	0	1	1	3
18:15 - 18:30	2	5	3	2	1	0	0	0	13
18:30 - 18:45	0	0	1	1	1	1	2	1	7
18:45 - 19:00	1	2	1	0	0	0	5	3	12
Σ GESAMT	59	54	99	99	83	76	58	65	593
Σ 06:00-09:00 Uhr	9	11	29	10	15	11	11	9	105
Σ 06:00-19:00 Uhr	59	54	99	99	83	76	58	65	593
Σ 06:00-20:00 Uhr	59	54	99	99	83	76	58	65	593
Σ 15:00-19:00 Uhr	21	26	28	33	25	28	20	25	206
Σ SPH-VM	4	6	21	4	13	6	9	7	61
Σ SPH-NM	7	8	11	12	9	10	7	11	75

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Ostallee Rtg. B42								von: Ostallee Rtg. B42							
	nach: Sebastianusstraße								nach: Ostallee Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	6	0	0	6	0	0	0	0	23	0	2	15	2	1	1	2
06:15 - 06:30	17	1	0	17	0	0	0	0	24	1	0	21	2	0	1	0
06:30 - 06:45	16	0	0	14	2	0	0	0	48	0	0	45	3	0	0	0
06:45 - 07:00	34	0	0	32	2	0	0	0	91	0	0	86	4	1	0	0
07:00 - 07:15	27	0	0	23	2	1	1	0	74	0	0	64	9	1	0	0
07:15 - 07:30	66	0	0	65	0	0	0	1	84	1	0	77	5	2	0	0
07:30 - 07:45	117	0	1	111	4	0	1	0	89	0	0	87	1	0	1	0
07:45 - 08:00	113	0	0	104	5	1	3	0	111	1	0	106	4	0	1	0
08:00 - 08:15	56	1	1	51	3	0	0	1	87	0	0	84	3	0	0	0
08:15 - 08:30	46	0	0	44	2	0	0	0	80	0	0	75	2	2	1	0
08:30 - 08:45	40	0	1	38	1	0	0	0	90	0	0	89	1	0	0	0
08:45 - 09:00	33	0	0	31	2	0	0	0	81	0	0	74	3	0	4	0
09:00 - 09:15	35	0	0	31	0	0	4	0	66	0	0	61	2	1	2	0
09:15 - 09:30	48	0	0	46	2	0	0	0	74	0	0	70	1	0	2	1
09:30 - 09:45	45	0	0	42	0	0	3	0	75	0	1	69	4	0	1	0
09:45 - 10:00	37	0	0	34	3	0	0	0	78	0	1	75	0	1	1	0
10:00 - 10:15	33	0	0	30	2	0	1	0	65	0	0	58	6	0	1	0
10:15 - 10:30	36	0	0	35	1	0	0	0	79	0	0	76	2	0	1	0
10:30 - 10:45	26	0	0	25	1	0	0	0	84	0	1	80	3	0	0	0
10:45 - 11:00	53	0	0	51	2	0	0	0	87	0	0	83	3	1	0	0
11:00 - 11:15	50	1	0	46	3	0	1	0	72	0	0	65	6	0	1	0
11:15 - 11:30	50	1	0	43	6	0	1	0	66	0	0	61	4	0	1	0
11:30 - 11:45	41	0	0	37	4	0	0	0	81	0	0	74	6	0	1	0
11:45 - 12:00	50	0	0	45	4	1	0	0	68	0	0	62	5	1	0	0
12:00 - 12:15	47	0	0	44	3	0	0	0	78	0	0	76	1	1	0	0
12:15 - 12:30	54	0	0	53	1	0	0	0	79	0	0	72	5	0	1	1
12:30 - 12:45	55	0	0	51	3	1	0	0	73	0	2	64	5	0	1	1
12:45 - 13:00	62	0	0	56	3	3	0	0	87	0	1	77	8	1	0	0
13:00 - 13:15	61	0	0	58	2	0	0	1	66	0	1	60	2	1	2	0
13:15 - 13:30	51	0	0	47	3	0	1	0	85	0	0	81	3	1	0	0
13:30 - 13:45	42	1	0	39	3	0	0	0	71	0	0	68	3	0	0	0
13:45 - 14:00	49	0	0	46	2	0	1	0	92	0	0	89	2	1	0	0
14:00 - 14:15	33	0	0	32	1	0	0	0	62	0	0	59	3	0	0	0
14:15 - 14:30	54	0	0	50	4	0	0	0	81	0	0	76	4	0	0	1
14:30 - 14:45	53	0	0	51	1	0	1	0	81	0	2	76	3	0	0	0
14:45 - 15:00	58	0	0	55	3	0	0	0	96	0	1	90	4	1	0	0
15:00 - 15:15	56	0	1	52	3	0	0	0	85	0	1	79	4	0	1	0
15:15 - 15:30	68	0	0	65	3	0	0	0	75	1	1	72	2	0	0	0
15:30 - 15:45	76	0	0	73	3	0	0	0	95	0	0	90	4	1	0	0
15:45 - 16:00	81	1	0	78	2	1	0	0	96	0	0	92	3	1	0	0
16:00 - 16:15	83	0	0	82	1	0	0	0	100	0	1	94	5	0	0	0
16:15 - 16:30	77	0	0	74	3	0	0	0	98	0	0	91	6	1	0	0
16:30 - 16:45	82	0	0	78	3	1	0	0	124	0	0	120	3	0	1	0
16:45 - 17:00	64	0	0	61	3	0	0	0	104	1	0	96	6	1	1	0
17:00 - 17:15	67	0	1	64	2	0	0	0	103	0	2	99	2	0	0	0
17:15 - 17:30	57	0	0	53	4	0	0	0	102	0	3	99	0	0	0	0
17:30 - 17:45	73	0	0	70	3	0	0	0	87	0	0	83	4	0	0	0
17:45 - 18:00	78	0	1	76	1	0	0	0	96	0	0	94	2	0	0	0
18:00 - 18:15	61	0	0	59	2	0	0	0	85	0	1	79	4	1	0	0
18:15 - 18:30	58	0	0	56	2	0	0	0	80	0	1	75	4	0	0	0
18:30 - 18:45	56	0	0	53	2	0	1	0	70	0	0	69	1	0	0	0
18:45 - 19:00	78	0	0	75	3	0	0	0	82	1	1	77	3	1	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	571	2	3	536	23	2	5	2	882	3	2	823	39	7	9	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	1.115	1	3	1.069	40	2	1	0	1.482	3	11	1.409	53	6	3	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	2.809	6	6	2.652	120	9	19	3	4.210	6	23	3.954	177	23	27	6
Σ SPH-VM	352	1	2	331	12	1	4	2	371	2	0	354	13	2	2	0
Σ SPH-NM	317	1	0	307	9	1	0	0	389	0	1	367	18	3	0	0
Σ Erhebungszeit	2.809	6	6	2.652	120	9	19	3	4.210	6	23	3.954	177	23	27	6
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 32								Strom 34							
	von: Sebastianusstraße								von: Sebastianusstraße							
	nach: Ostallee Rtg. B42								nach: Ostallee Rtg. Rhein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	28	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	54	0	0	51	3	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0
06:30 - 06:45	49	0	0	43	6	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	46	0	0	42	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	60	0	0	56	4	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	57	0	1	53	3	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:30 - 07:45	55	0	0	53	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	47	0	0	46	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	53	0	0	49	3	0	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:15 - 08:30	40	0	0	38	1	0	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:30 - 08:45	34	0	1	33	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:45 - 09:00	35	0	0	30	3	0	2	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:00 - 09:15	31	0	0	30	1	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
09:15 - 09:30	43	0	0	39	4	0	0	0	6	0	0	4	2	0	0	0
09:30 - 09:45	76	0	0	68	5	0	3	0	12	0	0	12	0	0	0	0
09:45 - 10:00	97	0	0	89	7	1	0	0	14	0	0	13	0	0	1	0
10:00 - 10:15	63	0	0	57	5	0	1	0	18	0	0	17	1	0	0	0
10:15 - 10:30	75	0	0	69	4	0	2	0	20	0	0	19	1	0	0	0
10:30 - 10:45	58	0	0	54	4	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
10:45 - 11:00	65	0	0	58	7	0	0	0	16	0	1	13	1	0	1	0
11:00 - 11:15	68	0	0	62	6	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
11:15 - 11:30	57	0	0	54	2	0	1	0	5	1	0	5	0	0	0	0
11:30 - 11:45	52	0	0	50	1	0	1	0	10	0	1	8	1	0	0	0
11:45 - 12:00	54	0	0	50	4	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:00 - 12:15	58	0	0	55	2	0	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:15 - 12:30	82	0	0	79	3	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
12:30 - 12:45	66	0	0	62	4	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
12:45 - 13:00	48	0	0	45	3	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	83	0	1	82	0	0	0	0	9	0	2	7	0	0	0	0
13:15 - 13:30	65	0	0	61	3	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	65	0	1	63	0	0	1	0	4	1	0	4	0	0	0	0
13:45 - 14:00	53	0	0	50	3	0	0	0	7	1	0	6	1	0	0	0
14:00 - 14:15	50	0	0	48	2	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:15 - 14:30	44	0	0	42	2	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	56	0	0	53	2	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	63	0	0	59	4	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
15:00 - 15:15	92	0	1	85	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	72	0	0	67	5	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
15:30 - 15:45	88	0	2	78	8	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:45 - 16:00	83	0	0	81	2	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
16:00 - 16:15	94	0	0	87	6	1	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:15 - 16:30	63	0	0	55	8	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
16:30 - 16:45	61	0	0	59	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	68	0	1	63	4	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
17:00 - 17:15	61	0	1	57	3	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	49	0	0	47	2	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	36	0	1	35	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	46	0	0	45	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	47	0	0	45	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	34	0	0	32	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:30 - 18:45	48	0	1	44	3	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	39	0	0	38	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	558	0	2	522	29	0	5	0	42	0	0	40	2	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	981	0	7	918	55	1	0	0	73	2	0	72	1	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	3.011	0	11	2.819	162	2	17	0	327	6	5	306	14	0	2	0
∑ SPH-VM	212	0	1	201	9	0	1	0	12	0	0	12	0	0	0	0
∑ SPH-NM	328	0	2	301	24	1	0	0	30	0	0	29	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	3.011	0	11	2.819	162	2	17	0	327	6	5	306	14	0	2	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Ostallee Rtg. Rhein								von: Ostallee Rtg. Rhein							
	nach: Ostallee Rtg. B42								nach: Sebastianusstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	32	0	0	30	0	0	2	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:15 - 06:30	46	0	0	44	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	64	0	0	59	4	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	72	0	0	68	4	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
07:00 - 07:15	78	0	1	71	5	1	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
07:15 - 07:30	65	0	0	62	3	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:30 - 07:45	81	0	0	74	5	1	1	0	18	1	0	15	1	2	0	0
07:45 - 08:00	72	1	0	65	6	1	0	0	21	0	0	20	0	1	0	0
08:00 - 08:15	72	0	0	68	2	0	1	1	7	0	0	6	1	0	0	0
08:15 - 08:30	73	0	0	67	5	0	1	0	13	0	0	13	0	0	0	0
08:30 - 08:45	52	0	0	47	1	1	3	0	5	0	0	5	0	0	0	0
08:45 - 09:00	43	0	0	41	1	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0
09:00 - 09:15	51	0	0	47	4	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
09:15 - 09:30	71	0	0	66	4	1	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
09:30 - 09:45	72	0	0	68	3	0	1	0	12	0	0	12	0	0	0	0
09:45 - 10:00	104	0	0	100	1	0	3	0	11	1	0	11	0	0	0	0
10:00 - 10:15	61	0	0	60	1	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
10:15 - 10:30	59	0	0	55	2	0	2	0	9	0	0	8	1	0	0	0
10:30 - 10:45	63	0	0	59	2	1	1	0	8	0	0	8	0	0	0	0
10:45 - 11:00	68	0	0	64	4	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:00 - 11:15	80	0	0	74	4	0	0	2	12	0	0	11	1	0	0	0
11:15 - 11:30	69	0	0	62	6	1	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0
11:30 - 11:45	69	0	1	56	9	1	1	1	16	0	0	15	0	0	1	0
11:45 - 12:00	88	0	2	76	9	0	1	0	8	0	0	7	0	1	0	0
12:00 - 12:15	76	1	0	73	2	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:15 - 12:30	95	0	0	85	6	1	3	0	9	0	0	9	0	0	0	0
12:30 - 12:45	80	1	0	74	3	2	1	0	10	0	0	9	1	0	0	0
12:45 - 13:00	84	0	0	76	6	1	1	0	10	0	0	10	0	0	0	0
13:00 - 13:15	77	0	1	69	3	2	2	0	7	0	0	7	0	0	0	0
13:15 - 13:30	71	0	1	65	3	2	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	72	0	0	65	5	1	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:45 - 14:00	61	0	1	60	0	0	0	0	6	0	0	4	2	0	0	0
14:00 - 14:15	77	0	1	72	4	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
14:15 - 14:30	66	1	0	62	3	1	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	54	0	2	48	2	0	2	0	12	0	0	12	0	0	0	0
14:45 - 15:00	53	1	1	50	2	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
15:00 - 15:15	80	0	2	72	5	0	0	1	9	0	1	8	0	0	0	0
15:15 - 15:30	72	0	0	70	0	1	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	83	0	0	79	2	0	1	1	14	0	0	13	1	0	0	0
15:45 - 16:00	89	0	1	82	4	0	2	0	15	0	0	15	0	0	0	0
16:00 - 16:15	127	0	0	123	3	1	0	0	15	0	0	13	1	1	0	0
16:15 - 16:30	106	0	0	100	4	1	1	0	13	0	0	13	0	0	0	0
16:30 - 16:45	75	0	0	69	4	1	1	0	13	0	0	13	0	0	0	0
16:45 - 17:00	82	0	1	79	2	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
17:00 - 17:15	91	0	0	84	5	0	2	0	7	0	0	7	0	0	0	0
17:15 - 17:30	82	1	2	79	0	0	1	0	11	0	0	11	0	0	0	0
17:30 - 17:45	77	0	0	74	2	1	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
17:45 - 18:00	76	1	0	74	2	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:00 - 18:15	59	0	0	59	0	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
18:15 - 18:30	54	0	0	53	0	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	58	0	1	55	2	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
18:45 - 19:00	46	0	0	43	3	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	750	1	1	696	38	5	8	2	92	1	0	86	3	3	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	1.257	2	7	1.195	38	6	9	2	169	0	1	163	4	1	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	3.728	7	18	3.477	164	25	37	7	483	2	1	461	14	5	2	0
∑ SPH-VM	290	1	0	269	16	2	2	1	50	1	0	45	2	3	0	0
∑ SPH-NM	405	0	1	384	13	2	4	1	57	0	0	54	2	1	0	0
∑ Erhebungszeit	3.728	7	18	3.477	164	25	37	7	483	2	1	461	14	5	2	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	1	0	0	1
06:30 - 06:45	0	0	2	0	0	0	2
06:45 - 07:00	0	0	1	1	0	0	2
07:00 - 07:15	1	1	0	0	0	0	2
07:15 - 07:30	2	0	3	0	0	0	5
07:30 - 07:45	1	0	11	2	0	0	14
07:45 - 08:00	4	0	8	1	0	0	13
08:00 - 08:15	0	1	0	1	0	0	2
08:15 - 08:30	1	0	0	0	0	0	1
08:30 - 08:45	2	0	0	0	0	0	2
08:45 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2
09:00 - 09:15	0	1	0	0	0	0	1
09:15 - 09:30	0	0	1	0	0	0	1
09:30 - 09:45	1	1	1	0	0	0	3
09:45 - 10:00	1	1	2	1	0	0	5
10:00 - 10:15	0	0	1	0	0	0	1
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	2	0	0	0	0	0	2
10:45 - 11:00	0	1	0	0	0	0	1
11:00 - 11:15	0	1	2	0	0	0	3
11:15 - 11:30	0	0	0	1	0	0	1
11:30 - 11:45	1	2	1	1	0	0	5
11:45 - 12:00	1	0	0	0	0	0	1
12:00 - 12:15	0	1	3	1	0	0	5
12:15 - 12:30	0	1	0	0	0	0	1
12:30 - 12:45	2	3	0	0	0	0	5
12:45 - 13:00	1	1	0	0	0	0	2
13:00 - 13:15	1	2	2	3	0	0	8
13:15 - 13:30	2	1	0	2	0	0	5
13:30 - 13:45	0	0	2	2	0	0	4
13:45 - 14:00	1	0	0	2	0	0	3
14:00 - 14:15	3	0	2	0	0	0	5
14:15 - 14:30	2	1	2	0	0	0	5
14:30 - 14:45	2	2	1	0	0	0	5
14:45 - 15:00	1	0	2	0	0	0	3
15:00 - 15:15	0	1	1	0	0	0	2
15:15 - 15:30	0	1	2	1	0	0	4
15:30 - 15:45	4	0	0	0	0	0	4
15:45 - 16:00	3	0	1	2	0	0	6
16:00 - 16:15	2	1	1	0	0	0	4
16:15 - 16:30	0	1	1	2	0	0	4
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	4	2	0	0	0	8
17:00 - 17:15	1	0	3	1	0	0	5
17:15 - 17:30	0	7	1	0	0	0	8
17:30 - 17:45	3	1	0	0	0	0	4
17:45 - 18:00	0	0	0	1	0	0	1
18:00 - 18:15	0	0	4	1	0	0	5
18:15 - 18:30	3	3	0	0	0	0	6
18:30 - 18:45	0	0	3	0	0	0	3
18:45 - 19:00	2	2	0	2	0	0	6
Σ GESAMT	54	42	66	29	0	0	191
Σ 06:00-09:00 Uhr	13	2	25	6	0	0	46
Σ 06:00-19:00 Uhr	54	42	66	29	0	0	191
Σ 06:00-20:00 Uhr	54	42	66	29	0	0	191
Σ 15:00-19:00 Uhr	20	21	19	10	0	0	70
Σ SPH-VM	8	1	22	3	0	0	34
Σ SPH-NM	6	12	6	1	0	0	25

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Radfahrerquerungen						
	Rad1	Rad2	Rad3	Rad4	0	0	SUMME
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	2	0	0	2
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	1	0	0	1
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	1	0	0	1
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	1	0	0	0	1
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	1	0	0	0	1
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	1	0	0	0	1
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	1	0	0	0	2
17:15 - 17:30	1	0	0	0	0	0	1
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	1	0	0	0	0	1
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0
Σ GESAMT	2	1	4	4	0	0	11
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	3	0	0	3
Σ 06:00-19:00 Uhr	2	1	4	4	0	0	11
Σ 06:00-20:00 Uhr	2	1	4	4	0	0	11
Σ 15:00-19:00 Uhr	2	1	2	0	0	0	5
Σ SPH-VM	0	0	0	3	0	0	3
Σ SPH-NM	2	0	1	0	0	0	3

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Bahnhof								von: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Bahnhof							
	nach: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Adolfstraße								nach: Zollgasse							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
06:45 - 07:00	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
07:00 - 07:15	8	0	0	6	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	5	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	9	0	0	9	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	4	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:45 - 10:00	11	0	1	10	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	3	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:45 - 12:00	9	0	0	9	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	0	0
12:00 - 12:15	7	0	0	7	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:30 - 12:45	4	0	1	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	3	0	0	2	1	0	0	0	3	2	0	3	0	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	7	1	0	5	2	0	0	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	3	0	3	0	0	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	2	1	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
14:45 - 15:00	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
15:00 - 15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	5	0	0	5	0	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
15:30 - 15:45	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:45 - 16:00	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:30 - 16:45	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:15 - 17:30	4	0	0	4	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0
18:00 - 18:15	5	1	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	25	0	0	20	3	2	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	49	1	0	49	0	0	0	0	43	5	0	42	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	161	1	2	149	7	3	0	0	134	15	1	127	6	0	0	0
Σ SPH-VM	17	0	0	14	1	2	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
Σ SPH-NM	12	0	0	12	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	161	1	2	149	7	3	0	0	134	15	1	127	6	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Adolfstraße								von: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Adolfstraße							
	nach: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Bahnhof								nach: Zollgasse							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	1	1	5	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	6	0	0	0	0	14	1	0	13	1	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
07:15 - 07:30	8	0	1	6	1	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	0	3	0	0	1	0	22	1	0	20	2	0	0	0
07:45 - 08:00	6	0	0	6	0	0	0	0	25	0	2	22	1	0	0	0
08:00 - 08:15	9	0	0	8	0	0	1	0	7	1	0	7	0	0	0	0
08:15 - 08:30	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	1	3	0	0	0
08:45 - 09:00	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:00 - 09:15	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	4	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
09:30 - 09:45	8	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
09:45 - 10:00	11	1	0	10	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:00 - 10:15	7	0	0	7	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:15 - 10:30	6	0	0	6	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	9	0	0	9	0	0	0	0	4	2	0	3	1	0	0	0
10:45 - 11:00	12	0	0	10	2	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:00 - 11:15	15	0	0	14	1	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
11:15 - 11:30	10	0	0	8	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	9	0	0	8	1	0	0	0	6	0	0	4	2	0	0	0
11:45 - 12:00	10	0	0	8	2	0	0	0	6	1	0	4	2	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:15 - 12:30	5	0	0	5	0	0	0	0	6	2	0	6	0	0	0	0
12:30 - 12:45	11	1	0	11	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:45 - 13:00	5	0	0	5	0	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	5	0	0	0	0	12	1	1	10	1	0	0	0
13:15 - 13:30	9	0	0	9	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	7	2	0	6	1	0	0	0
13:45 - 14:00	10	0	0	10	0	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	4	2	0	4	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
14:30 - 14:45	7	0	0	6	1	0	0	0	8	1	0	7	1	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	4	1	0	0	0	7	4	0	6	1	0	0	0
15:00 - 15:15	5	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:15 - 15:30	4	0	0	4	0	0	0	0	5	2	0	4	1	0	0	0
15:30 - 15:45	6	0	0	6	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
15:45 - 16:00	12	0	0	12	0	0	0	0	8	2	0	7	1	0	0	0
16:00 - 16:15	7	1	0	7	0	0	0	0	10	0	1	7	2	0	0	0
16:15 - 16:30	5	0	0	5	0	0	0	0	17	1	1	15	1	0	0	0
16:30 - 16:45	6	1	0	6	0	0	0	0	6	2	0	5	1	0	0	0
16:45 - 17:00	10	1	0	10	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	12	1	0	11	1	0	0	0
17:15 - 17:30	4	0	0	4	0	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
17:30 - 17:45	6	0	0	6	0	0	0	0	4	1	0	4	0	0	0	0
17:45 - 18:00	10	0	0	10	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:00 - 18:15	13	0	0	13	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:15 - 18:30	6	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:30 - 18:45	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	59	0	1	55	1	0	2	0	108	4	3	98	7	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	110	3	0	110	0	0	0	0	121	12	2	111	8	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	341	5	1	326	12	0	2	0	376	35	6	343	27	0	0	0
∑ SPH-VM	22	0	1	19	1	0	1	0	66	1	2	61	3	0	0	0
∑ SPH-NM	30	1	0	30	0	0	0	0	45	3	2	38	5	0	0	0
∑ Erhebungszeit	341	5	1	326	12	0	2	0	376	35	6	343	27	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 43							
	von: Zollgasse								von: Zollgasse							
	nach: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Bahnhof								nach: Bürgermeister-Müller-Straße Rtg. Adolfstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	6	0	2	4	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
06:15 - 06:30	5	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
06:45 - 07:00	3	0	0	2	1	0	0	0	6	1	0	5	1	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
07:15 - 07:30	8	0	0	8	0	0	0	0	7	1	0	6	1	0	0	0
07:30 - 07:45	4	1	0	3	1	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
07:45 - 08:00	5	0	0	5	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
08:00 - 08:15	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	0	11	3	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	10	1	0	9	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
09:00 - 09:15	4	0	1	3	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
09:15 - 09:30	5	0	0	4	1	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
09:30 - 09:45	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
09:45 - 10:00	5	0	0	5	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	3	1	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
10:45 - 11:00	2	1	0	2	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	6	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	1	0	3	1	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0	12	1	0	12	0	0	0	0
11:45 - 12:00	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
12:00 - 12:15	5	0	0	5	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	1	0	0	0	0	0	0	17	0	0	13	4	0	0	0
12:30 - 12:45	4	2	0	4	0	0	0	0	18	0	1	17	0	0	0	0
12:45 - 13:00	8	0	2	4	2	0	0	0	20	3	0	19	1	0	0	0
13:00 - 13:15	8	0	0	8	0	0	0	0	26	0	0	25	1	0	0	0
13:15 - 13:30	4	0	1	3	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
13:30 - 13:45	8	1	0	8	0	0	0	0	25	3	0	25	0	0	0	0
13:45 - 14:00	4	2	0	4	0	0	0	0	13	3	0	12	1	0	0	0
14:00 - 14:15	5	2	0	5	0	0	0	0	21	0	0	19	2	0	0	0
14:15 - 14:30	5	2	0	5	0	0	0	0	16	5	0	15	1	0	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	10	1	0	10	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	2	0	0	0	0	17	0	0	15	2	0	0	0
15:00 - 15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	43	0	1	40	2	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	34	1	1	32	1	0	0	0
15:30 - 15:45	4	0	0	4	0	0	0	0	47	1	1	43	3	0	0	0
15:45 - 16:00	21	2	0	21	0	0	0	0	58	3	1	55	2	0	0	0
16:00 - 16:15	16	1	0	15	1	0	0	0	48	4	0	46	2	0	0	0
16:15 - 16:30	10	0	0	10	0	0	0	0	39	0	1	35	3	0	0	0
16:30 - 16:45	12	0	0	12	0	0	0	0	26	0	0	24	2	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	16	4	0	15	1	0	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	6	0	0	0	0	10	1	0	9	1	0	0	0
17:15 - 17:30	7	1	0	7	0	0	0	0	16	1	0	16	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	18	0	1	16	1	0	0	0
17:45 - 18:00	7	0	0	6	1	0	0	0	17	1	0	16	1	0	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	7	6	0	7	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	1	0	2	0	0	0	0	9	1	0	8	1	0	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	16	0	1	15	0	0	0	0
18:45 - 19:00	3	1	0	3	0	0	0	0	18	1	1	17	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	40	1	2	35	3	0	0	0	115	3	2	106	7	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	101	6	0	99	2	0	0	0	422	24	8	394	20	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	237	18	6	222	9	0	0	0	820	44	11	761	48	0	0	0
∑ SPH-VM	19	1	0	18	1	0	0	0	49	1	1	47	1	0	0	0
∑ SPH-NM	51	3	0	50	1	0	0	0	192	8	3	179	10	0	0	0
∑ Erhebungszeit	237	18	6	222	9	0	0	0	820	44	11	761	48	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	0	1	0	0	0	0	1
06:15 - 06:30	1	0	0	0	2	0	3
06:30 - 06:45	0	1	0	0	0	2	3
06:45 - 07:00	3	4	0	0	3	1	11
07:00 - 07:15	4	4	0	0	1	1	10
07:15 - 07:30	2	1	0	0	6	1	10
07:30 - 07:45	12	2	0	0	6	2	22
07:45 - 08:00	0	4	1	1	27	4	37
08:00 - 08:15	5	2	1	1	21	7	37
08:15 - 08:30	3	1	0	0	4	1	9
08:30 - 08:45	3	1	0	0	4	1	9
08:45 - 09:00	1	4	0	0	1	2	8
09:00 - 09:15	1	1	1	0	2	2	7
09:15 - 09:30	0	1	0	0	6	4	11
09:30 - 09:45	3	2	1	0	13	6	25
09:45 - 10:00	2	2	0	0	3	11	18
10:00 - 10:15	0	6	0	0	0	6	12
10:15 - 10:30	1	1	0	0	2	1	5
10:30 - 10:45	1	0	0	0	1	0	2
10:45 - 11:00	1	4	0	1	6	6	18
11:00 - 11:15	5	6	0	0	4	5	20
11:15 - 11:30	5	12	0	5	6	14	42
11:30 - 11:45	1	3	0	0	7	2	13
11:45 - 12:00	2	4	1	2	4	5	18
12:00 - 12:15	10	6	0	0	9	6	31
12:15 - 12:30	2	10	0	0	4	10	26
12:30 - 12:45	4	2	0	0	5	4	15
12:45 - 13:00	5	4	6	1	7	11	34
13:00 - 13:15	4	13	1	2	7	38	65
13:15 - 13:30	3	13	0	8	15	7	46
13:30 - 13:45	5	4	0	1	5	3	18
13:45 - 14:00	0	4	0	1	2	4	11
14:00 - 14:15	3	8	0	0	3	9	23
14:15 - 14:30	3	7	0	0	6	20	36
14:30 - 14:45	2	5	0	0	6	8	21
14:45 - 15:00	4	6	0	2	7	7	26
15:00 - 15:15	7	4	2	0	9	50	72
15:15 - 15:30	1	9	0	1	2	8	21
15:30 - 15:45	13	21	0	6	15	22	77
15:45 - 16:00	12	7	1	1	13	10	44
16:00 - 16:15	12	9	0	0	7	8	36
16:15 - 16:30	4	17	0	1	8	17	47
16:30 - 16:45	5	5	0	0	4	7	21
16:45 - 17:00	10	16	3	0	9	14	52
17:00 - 17:15	14	9	0	0	16	12	51
17:15 - 17:30	9	18	1	1	11	19	59
17:30 - 17:45	21	12	1	1	22	8	65
17:45 - 18:00	9	7	0	1	13	8	38
18:00 - 18:15	19	5	2	2	20	10	58
18:15 - 18:30	7	1	0	1	10	2	21
18:30 - 18:45	7	4	0	3	12	6	32
18:45 - 19:00	2	2	0	4	6	11	25
Σ GESAMT	253	295	22	47	382	423	1.422
Σ 06:00-09:00 Uhr	34	25	2	2	75	22	160
Σ 06:00-19:00 Uhr	253	295	22	47	382	423	1.422
Σ 06:00-20:00 Uhr	253	295	22	47	382	423	1.422
Σ 15:00-19:00 Uhr	152	146	10	22	177	212	719
Σ SPH-VM	19	9	2	2	60	14	106
Σ SPH-NM	54	55	5	2	58	53	227

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Radfahrerquerungen						SUMME
	Rad1	Rad2	Rad3	Rad4	Rad5	Rad6	
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	0	1	0	2
15:00 - 15:15	1	1	0	0	1	1	4
15:15 - 15:30	0	1	0	0	0	1	2
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	1	0	0	0	1	2
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	1	0	0	1	1	4
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	2	0	0	0	2	4
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0
Σ GESAMT	3	6	0	0	3	6	18
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	3	6	0	0	3	6	18
Σ 06:00-20:00 Uhr	3	6	0	0	3	6	18
Σ 15:00-19:00 Uhr	2	6	0	0	2	6	16
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	2	2	0	0	2	2	8

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Adolfstraße								von: Adolfstraße							
	nach: Konrad-Adenauer-Straße								nach: Braubacher Straße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Adolfstraße								von: Konrad-Adenauer-Straße							
	nach: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein								nach: Adolfstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	18	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	1	44	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	1	44	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Konrad-Adenauer-Straße								von: Konrad-Adenauer-Straße							
	nach: Braubacher Straße Rtg. Braubach								nach: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Braubacher Straße Rtg. Braubach								von: Braubacher Straße Rtg. Braubach							
	nach: Adolfstraße								nach: Konrad-Adenauer-Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	8	1	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	24	1	0	19	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	32	0	1	27	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	42	0	0	38	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	47	0	0	43	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	84	0	2	67	11	1	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	96	1	0	86	5	5	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:45 - 08:00	132	2	1	123	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	96	1	0	82	5	3	5	1	2	0	0	2	0	0	0	0
08:15 - 08:30	93	0	2	81	8	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	64	0	0	57	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	62	1	0	59	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	70	1	1	66	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	57	0	0	51	5	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	74	1	2	67	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	70	1	1	63	5	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	59	0	1	55	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	68	1	0	62	4	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	69	0	0	65	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	62	2	1	58	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	62	0	0	59	0	1	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	54	0	0	48	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	70	1	1	63	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	51	0	0	45	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	51	0	1	48	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	75	0	0	71	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	65	0	0	57	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	52	1	0	47	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	102	3	3	88	1	7	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:15 - 13:30	65	0	1	59	3	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	61	0	1	58	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	56	1	0	49	4	0	0	3	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	56	1	0	51	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	55	0	3	46	3	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
14:30 - 14:45	71	0	1	67	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	60	1	0	56	2	0	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	48	0	1	40	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	73	1	0	70	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	55	0	0	49	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	69	0	3	64	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	79	1	1	69	6	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	61	0	0	56	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	58	1	1	53	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	89	3	1	87	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	77	0	2	70	4	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	57	0	0	56	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	66	2	0	63	1	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	61	2	2	58	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	47	1	0	44	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	40	1	0	38	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	52	0	1	49	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	63	1	0	61	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	780	7	6	689	47	12	15	11	7	0	0	7	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	995	13	12	927	37	12	4	3	10	0	0	10	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	3.310	34	35	3.015	150	50	36	24	34	0	0	34	0	0	0	0
∑ SPH-VM	417	4	3	372	23	8	9	2	6	0	0	6	0	0	0	0
∑ SPH-NM	289	5	3	276	7	2	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	3.310	34	35	3.015	150	50	36	24	34	0	0	34	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Braubacher Straße Rtg. Braubach								von: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein							
	nach: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein								nach: Adolfstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	4	1	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	9	3	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	4	1	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	12	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	9	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	1	65	9	0	2	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	134	2	2	128	4	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	370	3	4	335	28	0	3	0
∑ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	29	4	0	1	0
∑ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	1	40	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	370	3	4	335	28	0	3	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein								von: Braubacher Straße Rtg. Lahnstein							
	nach: Konrad-Adenauer-Straße								nach: Braubacher Straße Rtg. Braubach							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	15	0	1	0	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	16	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	15	6	1	0	1
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	37	2	0	27	2	6	1	1
07:45 - 08:00	2	0	0	2	0	0	0	0	57	2	0	49	2	3	3	0
08:00 - 08:15	2	1	0	2	0	0	0	0	48	0	1	41	3	2	0	1
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	26	3	0	2	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	44	0	1	38	3	1	1	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	30	0	1	29	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	1	43	1	1	1	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	50	0	0	47	3	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	45	1	0	40	3	1	1	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	38	0	1	35	2	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	41	4	0	0	1
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	49	0	0	41	4	1	3	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	42	2	2	37	2	1	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	54	3	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	51	1	1	46	3	1	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	72	1	2	67	3	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	43	4	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	56	1	2	49	2	1	1	1
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	65	0	2	63	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	78	2	0	72	4	2	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	50	1	1	46	2	1	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	75	2	3	70	1	0	1	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	87	2	1	82	3	0	1	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	53	0	1	46	0	4	2	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	69	2	2	62	3	1	0	1
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	47	0	0	45	0	1	1	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	41	1	1	40	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	52	1	1	48	1	1	1	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	57	2	1	56	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	69	2	1	64	3	1	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	84	1	0	79	2	2	1	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	58	2	0	0	1
15:30 - 15:45	1	0	0	1	0	0	0	0	64	1	0	58	3	1	0	2
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	72	0	1	68	1	0	0	2
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	66	2	2	61	2	0	1	0
16:15 - 16:30	2	0	1	1	0	0	0	0	79	4	0	70	6	2	1	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	76	0	3	67	5	1	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	69	0	0	68	1	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	83	0	3	76	4	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	85	0	1	82	1	1	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	74	1	1	72	0	1	0	0
17:45 - 18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	65	1	0	65	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	55	1	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	70	0	0	68	1	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	61	0	1	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	55	1	0	54	0	0	1	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	8	1	0	8	0	0	0	0	335	5	4	284	21	15	7	4
∑ 15:00-19:00 Uhr	10	0	1	9	0	0	0	0	1.121	11	11	1.062	29	10	4	5
∑ 06:00-19:00 Uhr	27	1	1	26	0	0	0	0	2.799	37	38	2.583	101	42	23	12
∑ SPH-VM	5	1	0	5	0	0	0	0	173	4	1	143	10	11	6	2
∑ SPH-NM	4	0	0	4	0	0	0	0	311	1	5	298	6	2	0	0
∑ Erhebungszeit	27	1	1	26	0	0	0	0	2.799	37	38	2.583	101	42	23	12
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Adolfstraße / Braubacher Straße								von: Adolfstraße / Braubacher Straße							
	nach: Konrad-Adenauer-Straße								nach: Braubacher Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	16	0	1	0	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	16	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	17	4	1	0	1
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	0	4	0	0	0	0	31	2	0	22	2	5	1	1
07:45 - 08:00	3	0	0	1	0	0	2	0	56	2	0	47	4	4	1	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	1	39	4	2	0	1
08:15 - 08:30	3	0	0	0	2	0	1	0	28	0	0	26	1	0	1	0
08:30 - 08:45	5	0	1	3	1	0	0	0	39	0	0	35	2	1	1	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	1	29	0	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	43	0	1	39	1	1	1	0
09:15 - 09:30	3	0	0	3	0	0	0	0	48	0	0	44	4	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	45	1	0	40	3	1	1	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	1	33	2	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	44	0	0	39	4	0	0	1
10:15 - 10:30	8	0	0	7	0	0	1	0	43	0	0	37	3	1	2	0
10:30 - 10:45	2	1	0	2	0	0	0	0	41	0	3	35	2	1	0	0
10:45 - 11:00	4	0	0	4	0	0	0	0	53	0	0	51	2	0	0	0
11:00 - 11:15	3	0	1	2	0	0	0	0	49	1	0	45	3	1	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	68	2	1	63	4	0	0	0
11:30 - 11:45	2	0	0	1	1	0	0	0	45	0	0	42	3	0	0	0
11:45 - 12:00	5	2	0	5	0	0	0	0	50	1	0	45	2	1	1	1
12:00 - 12:15	3	0	0	3	0	0	0	0	63	1	1	61	1	0	0	0
12:15 - 12:30	6	0	0	6	0	0	0	0	72	2	0	64	6	2	0	0
12:30 - 12:45	1	1	0	1	0	0	0	0	49	0	1	46	1	1	0	0
12:45 - 13:00	3	2	0	2	1	0	0	0	72	0	3	67	2	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	3	1	0	0	0	87	2	1	82	4	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0	50	0	1	43	0	4	2	0
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	65	2	2	58	3	1	0	1
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	45	0	0	43	0	1	0	1
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	40	2	0	40	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	1	0	2	0	0	0	0	51	0	1	47	1	1	1	0
14:30 - 14:45	0	1	0	0	0	0	0	0	58	1	1	57	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	68	2	1	62	4	1	0	0
15:00 - 15:15	2	1	0	1	1	0	0	0	83	0	0	79	1	2	1	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	60	0	0	57	2	0	0	1
15:30 - 15:45	2	0	0	1	1	0	0	0	62	1	0	58	1	1	0	2
15:45 - 16:00	3	0	0	2	1	0	0	0	69	1	1	66	0	0	0	2
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	64	2	2	59	1	1	1	0
16:15 - 16:30	3	1	0	3	0	0	0	0	77	3	0	68	6	2	0	1
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	72	0	3	63	5	1	0	0
16:45 - 17:00	9	0	0	9	0	0	0	0	64	0	0	63	1	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	1	4	0	0	0	0	77	0	2	72	3	0	0	0
17:15 - 17:30	7	0	0	6	1	0	0	0	77	0	1	74	1	1	0	0
17:30 - 17:45	7	0	1	6	0	0	0	0	68	1	0	67	0	1	0	0
17:45 - 18:00	2	1	0	2	0	0	0	0	65	0	0	65	0	0	0	0
18:00 - 18:15	9	0	0	9	0	0	0	0	47	0	0	46	1	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	70	0	0	68	1	1	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	57	0	0	55	1	1	0	0
18:45 - 19:00	5	1	0	5	0	0	0	0	51	0	0	50	0	0	1	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	16	0	1	9	3	0	3	0	323	5	3	278	19	15	4	4
Σ 15:00-19:00 Uhr	68	4	2	62	4	0	0	0	1.063	8	9	1.010	24	11	3	6
Σ 06:00-19:00 Uhr	152	12	4	134	10	0	4	0	2.671	30	30	2.471	98	43	15	14
Σ SPH-VM	10	0	0	5	2	0	3	0	162	4	1	134	11	11	3	2
Σ SPH-NM	28	0	2	25	1	0	0	0	286	1	3	276	5	2	0	0
Σ Erhebungszeit	152	12	4	134	10	0	4	0	2.671	30	30	2.471	98	43	15	14
Σ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	von: Konrad-Adenauer-Straße								von: Konrad-Adenauer-Straße							
	nach: Adolfstraße / Braubacher Straße								nach: Braubacher Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	4	1	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	6	0	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	3	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	4	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	30	2	1	24	2	0	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	31	2	1	27	3	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	113	8	2	100	8	0	3	0	8	1	0	8	0	0	0	0
∑ SPH-VM	14	1	1	10	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ SPH-NM	7	1	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	113	8	2	100	8	0	3	0	8	1	0	8	0	0	0	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Braubacher Straße								von: Braubacher Straße							
	nach: Adolfstraße / Braubacher Straße								nach: Konrad-Adenauer-Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	9	0	1	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	22	0	1	17	3	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	31	0	1	26	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	42	0	0	39	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	45	0	0	41	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	81	0	2	64	11	1	1	2	1	0	0	0	0	0	1	0
07:30 - 07:45	95	0	0	85	5	5	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
07:45 - 08:00	130	1	2	121	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	98	0	0	84	5	3	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	87	0	2	78	6	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	62	0	0	55	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	59	1	0	57	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	66	0	2	62	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	54	0	0	50	3	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	73	1	2	66	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	68	0	1	61	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	59	0	1	55	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	64	1	0	57	5	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	68	0	0	64	2	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	60	1	1	56	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	59	0	0	55	1	1	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	52	0	0	46	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	66	1	1	58	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	52	0	0	45	7	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	49	0	1	46	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	74	0	0	70	1	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	63	0	0	56	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	50	1	0	45	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	100	1	3	86	1	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	65	0	1	60	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	60	0	1	57	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	59	1	0	52	4	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	56	1	0	51	0	1	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	53	0	3	45	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	71	1	1	67	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	57	0	0	53	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	46	0	1	39	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	72	0	0	69	2	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	54	0	0	48	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	69	0	3	64	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	75	2	0	66	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	59	0	0	55	4	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	54	1	2	49	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	91	3	1	88	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	76	0	2	69	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	57	0	1	55	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
17:30 - 17:45	66	3	0	63	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	59	1	2	56	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:00 - 18:15	46	1	0	42	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	40	1	0	38	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	50	0	1	47	1	1	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	61	1	0	59	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	761	2	9	674	43	12	11	12	4	0	0	2	0	0	2	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	975	13	13	907	36	12	3	4	14	2	1	13	0	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	3.234	24	40	2.944	144	50	32	24	27	2	1	24	0	0	2	0
∑ SPH-VM	410	1	4	368	21	8	7	2	2	0	0	1	0	0	1	0
∑ SPH-NM	290	6	4	275	8	2	0	1	4	0	1	3	0	0	0	0
∑ Erhebungszeit	3.234	24	40	2.944	144	50	32	24	27	2	1	24	0	0	2	0
∑ 24h	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Auswertung Fußgängerströme

Projekt-Name: MoEntKo
Projekt-Nummer: 19203
Datum: Dienstag, 19. März 2019
Erhebungszeit: 06:00 bis 19:00
Wetter: ---
Zähler: ---
Auswerter: KR
Bemerkungen: ---

Stadt: Lahnstein
Knotenpunkt: K14

Querungsstelle	Name
FG1	Braubacher Straße Rtg. Braubach
FG2	Braubacher Straße Rtg. Lahnstein
FG3	---
FG4	---
FG5	---
FG6	---

Abkürzung	Definition
Fg	Fußgänger

Spitzenstunde Vormittag: 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr

2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Intervall	Fußgängerquerungen						SUMME
	FG1	FG2	FG3	FG4	FG5	FG6	
06:00 - 06:15	2	0	0	0	0	0	2
06:15 - 06:30	1	1	0	0	0	0	2
06:30 - 06:45	1	1	0	0	0	0	2
06:45 - 07:00	1	3	0	0	0	0	4
07:00 - 07:15	1	3	0	0	0	0	4
07:15 - 07:30	4	1	0	0	0	0	5
07:30 - 07:45	13	4	0	0	0	0	17
07:45 - 08:00	11	3	0	0	0	0	14
08:00 - 08:15	5	3	0	0	0	0	8
08:15 - 08:30	11	0	0	0	0	0	11
08:30 - 08:45	6	5	0	0	0	0	11
08:45 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2
09:00 - 09:15	2	6	0	0	0	0	8
09:15 - 09:30	2	3	0	0	0	0	5
09:30 - 09:45	4	4	0	0	0	0	8
09:45 - 10:00	2	2	0	0	0	0	4
10:00 - 10:15	3	1	0	0	0	0	4
10:15 - 10:30	2	2	0	0	0	0	4
10:30 - 10:45	5	4	0	0	0	0	9
10:45 - 11:00	2	3	0	0	0	0	5
11:00 - 11:15	10	0	0	0	0	0	10
11:15 - 11:30	3	1	0	0	0	0	4
11:30 - 11:45	5	2	0	0	0	0	7
11:45 - 12:00	3	3	0	0	0	0	6
12:00 - 12:15	3	3	0	0	0	0	6
12:15 - 12:30	4	7	0	0	0	0	11
12:30 - 12:45	1	6	0	0	0	0	7
12:45 - 13:00	5	1	0	0	0	0	6
13:00 - 13:15	4	14	0	0	0	0	18
13:15 - 13:30	6	5	0	0	0	0	11
13:30 - 13:45	0	6	0	0	0	0	6
13:45 - 14:00	3	6	0	0	0	0	9
14:00 - 14:15	2	4	0	0	0	0	6
14:15 - 14:30	3	7	0	0	0	0	10
14:30 - 14:45	6	7	0	0	0	0	13
14:45 - 15:00	1	6	0	0	0	0	7
15:00 - 15:15	7	3	0	0	0	0	10
15:15 - 15:30	3	3	0	0	0	0	6
15:30 - 15:45	5	0	0	0	0	0	5
15:45 - 16:00	8	3	0	0	0	0	11
16:00 - 16:15	7	18	0	0	0	0	25
16:15 - 16:30	2	7	0	0	0	0	9
16:30 - 16:45	1	8	0	0	0	0	9
16:45 - 17:00	3	10	0	0	0	0	13
17:00 - 17:15	7	0	0	0	0	0	7
17:15 - 17:30	3	2	0	0	0	0	5
17:30 - 17:45	1	7	0	0	0	0	8
17:45 - 18:00	4	1	0	0	0	0	5
18:00 - 18:15	2	9	0	0	0	0	11
18:15 - 18:30	1	0	0	0	0	0	1
18:30 - 18:45	2	0	0	0	0	0	2
18:45 - 19:00	4	0	0	0	0	0	4
Σ GESAMT	199	198	0	0	0	0	397
Σ 06:00-09:00 Uhr	58	24	0	0	0	0	82
Σ 06:00-19:00 Uhr	199	198	0	0	0	0	397
Σ 06:00-20:00 Uhr	199	198	0	0	0	0	397
Σ 15:00-19:00 Uhr	60	71	0	0	0	0	131
Σ SPH-VM	40	10	0	0	0	0	50
Σ SPH-NM	13	43	0	0	0	0	56

3. Liste der Bemerkungen aus der Bürgerversammlung

Nr.	Thematisch	Bemerkung	Farbe	Lage/Ort
1	Fußgänger	Fußgängerzone	Grün	Innenstadt
2	Fußgänger	Rheinanlagen Niederlahnstein & Oberlahnstein	Grün	
3	Fußgänger	Saalhof, Burgstraße & entlang der Stadtmauer Kopfsteinpflaster schwierig für Rollatoren und Rollstühle; Vorschlag: Komplette Umgestaltung mind. Fahrspur	Rot	Innenstadt
4	Fußgänger	Fehlende Fußgängerbrücke zum Rheinquartier	Rot	Rheinquartier
5	Fußgänger	Fußgänger Rheinanlagen Niederlahnstein ab Maximilians Brauhaus in Richtung Lahn keine Beleuchtung; Beleuchtung erforderlich	Rot	Löhnberger Mühle
6	Fußgänger	Koblenzer Straße: Gewerbegebiet und Ausfahrten gefährlich; Vorschlag: Tempo 30 für Kfz und farbliche Markierungen	Rot	Koblenzer Straße
7	Fußgänger	Bahnunterführung am Schloß für Kinder lebensgefährlich	Rot	
8	Fußgänger	unklare Wegesituation für Fußgänger und Radfahrer (Brückenstraße beim Bahnübergang)	Rot	
9	Fußgänger	zu eng auf der Lahnbrücke	Rot	Lahnquerung
10	Fußgänger	gefährlicher Fußweg für Schülerinnen Goethe-Schule von Altem Friedhof kommend über Sebastianusstraße und Schulstraße	Rot	
11	Fußgänger	Luftqualität	Rot	
12	Fußgänger	abgesenkte Bordsteine und Sitzgelegenheiten an diversen Stellen	Blau	Innenstadt
13	Fußgänger	Mobilitätskonzept mit Bugakzept und Stadtumbau abstimmen	Blau	
14	Fußgänger	Überquerungshilfe Rheinhöhenweg zum Schwimmbad	Blau	Höhenlage
15	Fußgänger	Buga: Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Lahn	Blau	Lahnquerung
16	Fußgänger	Treppen-/Rampenabgänge von der geplanten Entlastungsstraße in Höhe der Tunnel in die Rheinanlagen zur Erschließung möglicher Parkplätze zur Innenstadt	Blau	
17	Fußgänger	Durchgehender Rheinwanderweg	Blau	Lahnquerung
18	Fußgänger	Mitfahrbänke: Rewe, Im Lag, Friedhof Niederlahnstein, Siedlung Allerheiligenberg	Blau	
19	Fußgänger	Schienenverkehr reaktivieren zur Industrie (Lahnpaper, Resus etc.)	Blau	
20	Fußgänger	Fußgänger und Radfahrer im Innenstadtbereich vorrangig vor Autos	Blau	Innenstadt
21	ÖPNV	Die Bahnverbindung nach Koblenz	Grün	
22	ÖPNV	Lärmschutzkonzept nicht auf erhöhtem Verkehr ausgelegt (Rheinquartier)	Rot	Rheinquartier
23	ÖPNV	Artenschutzwall Eidechsen (Rheinquartier)	Rot	Rheinquartier
24	ÖPNV	Städtebaulicher Vertrag mit Rheinquartier	Rot	Rheinquartier
25	ÖPNV	Entlastungsstraße soll über die Lahn weitergeführt und bis an die B42 angebunden werden	Rot	Lahnquerung
26	ÖPNV	Bahnhöfe besonders Oberlahnstein: kein Aufzug, sehr schmutzig, weite Wege für ältere Menschen und Mutter mit Kleinkind zu Bus nach Lahnhöhe	Rot	Bahnhof
27	ÖPNV	Querverbindung Bus Koblenz-Horchheim nach Lag/Lichterkopf; Anbindung gewährleisten	Rot	
28	ÖPNV	Bushaltestelle Turmplatz: Man wartet quasi im Verkehr auf den Bus	Rot	
29	ÖPNV	Bahnhof Oberlahnstein nicht Barrierefrei/Aufzüge	Rot	Bahnhof
30	ÖPNV	Der optische Zustand des Bahnhofs Oberlahnstein ist eine Zumutung - unerträglich	Rot	Bahnhof
31	ÖPNV	Schlechte Taktung der Züge Richtung Koblenz	Rot	
32	ÖPNV	Busse nicht aufeinander abgestimmt bzw. nicht auf Zugverbindung ausgelegt	Rot	
33	ÖPNV	ÖPNV extrem teuer	Rot	
34	ÖPNV	ÖPNV in Einzelfahrscheinen zu teuer	Rot	
35	ÖPNV	Höhenanbindung Lag - Lahnstein auf der Höhe mit Kleinbus, Umsteigemöglichkeit auf die 3 Bus-Linien	Blau	Höhenlage
36	ÖPNV	Lahnhöhe event. Pendelbus; Leben viele ältere Menschen: 1* stündliche Busanbindung, können kleine Busse sein, bis Globus oder Niederlahnstein Aldi, Lidl, DM; für Rollstuhlfahrer, Rollatoren geeignet; nach Kulturveranstaltungen spätere Rückfahrt von Koblenz nach Lahnstein; auch am Wochenende nach 22 Uhr ermöglichen	Blau	Höhenlage
37	ÖPNV	Bahnhof Oberlahnstein: Aufzug, besser Anbindung zu Bus auf der Höhe	Blau	Bahnhof
38	ÖPNV	Ringverkehr mit Umsteigepunkte für innerstädt. ÖPNV (Kleinbusse), Kommentar "überall"	Blau	
39	ÖPNV	Bahnwege und Schiffsverkehr ausbauen; Zug nach Koblenz häufiger	Blau	
40	ÖPNV	Zughaltestepunkt Friedland	Blau	Bahnhof
41	ÖPNV	Bahnverbindung Vallendar direkt	Blau	
42	ÖPNV	Wassertaxi	Blau	
43	ÖPNV	Bürgerbus für Höhenlagen	Blau	Bahnhof
44	ÖPNV	Einzelfahrscheine günstiger anbieten, um den Wechseln von Auto attraktiv zu machen	Blau	
45	ÖPNV	super günstige Regionalticket	Bau	
46	ÖPNV	Kooperation mit Stadt Koblenz (Busse, Wirtschaft, Baustellen)	Blau	

3. Liste der Bemerkungen aus der Bürgerversammlung

Nr.	Thematisch	Bemerkung	Farbe	Lage/Ort
47	ÖPNV	Topografisch ähnliche Regionen mit erfolgreichen Verkehrskonzepten ansehen (z.B. West Norwegen)	Blau	
48	ÖPNV	"Dolmus" in den Stadtteilen fahren lassen. Friedland mit anbinden -> kein Busverkehr	Blau	
49	Rad	Radwegführung am Rhein -Löhndorfer Mühl-; Überführung Lahn	Blau	Löhnberger Mühle
50	Rad	Nadelöhr Lahnbrücke Auto/Rad/Fußgänger/Bus, viel zu eng -> gefährlich	Rot	Lahnquerung
51	Rad	Braubacher Straße für Radfahrer unschön / gefährlich (auch durch parkende Autos)	Rot	
52	Rad	Kreuzung Adolfstraße / Gutenbergstraße für Linksabbieger gefährlich	Rot	Adolfstraße
53	Rad	Ausfahrt vom Globus (gegenüber Amtsgericht) nach Links in Richtung Hochstraße sehr gefährlich	Rot	Globus
54	Rad	Fehlende Lahnbrücke / Rheinradweg	Rot	Lahnquerung
55	Rad	fehlernder Schulterschluss Maximiliansbrauerei	Rot	Löhnberger Mühle
56	Rad	holpriger Ausbau entlang der Lahn	Rot	
57	Rad	Radfahre Rhein	Blau	
58	Rad	Fahrradstellplätze am Bahnhof fehlen (Oberlahnstein)	Rot	Bahnhof
59	Rad	Anbindung Fußgänger und Radfahrer ans Rheinquartier nicht vorhanden	Rot	Rheinquartier
60	Rad	Radbrücke über Lahn	Rot	Lahnquerung
61	Rad	Erreichbarkeit Schillerschule	Rot	
62	Rad	Erreichbarkeit Schulzentrum Oberlahnstein	Rot	
63	Rad	Radweg unsicher; Vorschlag: Übergang mit Lahnbrücke beidseits	Rot	Lahnquerung
64	Rad	Wir brauchen eine dritte Brücke über die Lahn. Im Westen neben der Eisenbahnbrücke	Blau	Lahnquerung
65	Rad	Radweg von Oberlahnstein nach Niederlahnstein über die Adolfstraße bzw. Hochstraße	Rot	Lahnquerung
66	Rad	keine E-Ladestationen entlang der Radfernwege	Rot	
67	Rad	Straßennutzung für Fahrradfahrer gefährlich	Rot	
68	Rad	Fahrradabstellanlagen besser Schützen gegen Vandalismus durch Abstellboxen	Rot	
69	Rad	Fehlende Ladestaion über Photovoltaik	Rot	
70	Rad	Leitsystem für Radfahrer; Radspur durch Einbahnstraße (Adolfstraße südwärts, Wilhelmstraße norwärts)	Blau	Adolfstraße
71	Rad	Oberlahnstein: Eine Straße N-S für Radfahrer reservieren (z.B. Wilhelmstraße)	Blau	
72	Rad	Adolfstraße als reine Fahrradstraße	Blau	Adolfstraße
73	Rad	Zusätzliche Lahnquerung für Radfahrer / Fußgänger	Blau	Lahnquerung
74	Rad	Radweg sollte Durchgängig sein beim Didierwerk	Blau	Löhnberger Mühle
75	Rad	Im Hinblick auf die BUGA Ausbau Radwegenetz, durchgängig (Löhnberger Mühle) Richtung Koblenz, Bessere Ausschilderung Innerorts Zuweg Radweg Richtung Hafenköpfchen	Blau	Löhnberger Mühle
76	Rad	Straße Friedrichsegen nach Lahnstein entlang der Lahn (linke Seite) sollte für Radfahrer, Fußgänger durchgängig sein	Blau	Friedrichsegen
77	Rad	sicherer Radweg Rheinufer	Blau	Löhnberger Mühle
78	Rad	sicherer Radweg Lahnufer	Blau	
79	Rad	Einbahnstraßen (einige) öffnen, Beispiel: Pfarrer-Menges-Gasse, Dammstraße	Blau	
80	Rad	Radweg (Straße) Wilhelmstraße, Frühmesserstraße, Sebastianusstraße (Schulzentrum) dann Anschlussstelle Süd, Zugang zum vorhandenen Radweg Rhein	Blau	
81	Rad	Radschnellweg nach Koblenz	Blau	Löhnberger Mühle
82	Fußgänger	Fernwanderweg durchgehend mit Lahnüberquerung	Blau	Lahnquerung
83	Fußgänger	Koblenzer Straße: Der Radweg direkt neben dem Fußweg verunsichert die Fußgänger- vor allem ältere Personen die vom Seniorenheim Ko.-Horchheim mit Rollatoren zu den Einzelhandelsgeschäften gehen.	Rot	Koblenzer Straße
84	Fußgänger	Fußgängerquerung in der Koblenzer Straße vor Kik/DM-Drogerie zu Lidl. Der Zebrastreifen ist zu weit weg angelegt	Rot	Koblenzer Straße
85	Fußgänger	Aktivierung der Personenbeförderung per Schiff Richtung Koblenz znd Rheinaufwärts zur BUGA	Blau	
86	MIV	Parksituation in Oberlahnstein Berufsschultage	Rot	
87	MIV	Zu viele Autos in der Adolfstraße und Hochstraße	Rot	Adolfstraße
88	MIV	In der Bergstraße behindern parkende KFZ bei Gegenverkehr, Der Zebrastreifen ist zu dicht am Kreisel, Behinderung bis in den Kreisel	Rot	
89	MIV	LKW-Verbot für die Doktor-Michel-Straße;	Rot	
90	MIV	Behinderung durch parkende KFZ in der Koblenzer Straße	Rot	
91	MIV	Die Straße am Rheinquartier ist bereits heute Rennstrecke	Rot	Rheinquartier
92	MIV	viel zu wenig Parkplätze Oberlahnstein Innenstadt	Rot	Innenstadt
93	MIV	Fehlende / zu wenige Lahnquerungen, Lahnbrücke = Nadelöhr	Rot	Lahnquerung

3. Liste der Bemerkungen aus der Bürgerversammlung

Nr.	Thematisch	Bemerkung	Farbe	Lage/Ort
94	MIV	Nadelöhr Bahnunterführung Bürgermeister-Müller-Straße zum Rheinquartier	Rot	Rheinquartier
95	MIV	Überlastung Kreisel Kölner Straße -> Lösung?	Rot	Kölner Straße
96	MIV	Parksituation bei Veranstaltungen Stadthalle am Tag	Rot	
97	MIV	Unterführung Rheinquartier; Zufahrt Globus unzureichend; Zufahrt Deines-Bruchmüller-Kaserne; Abfahrt Oberlahnstein	Rot	Lahnquerung
98	MIV	Verkehrssituation Globus (stockend wegen Zebrastreifen)	Rot	Globus
99	MIV	Belastung Ausfahrt Deines-Bruchmüller-Kaserne	Rot	
100	MIV	Verkehrsanbindung Rhein-Quartier	Rot	Rheinquartier
101	MIV	Der Autoverkehr von Didierstraße in die Koblenzer Straße ist teilweise zu schnell trotz 30 km/h Begrenzung	Rot	Koblenzer Straße
102	MIV	Ein- & Ausfahrt LKW-Bedienung Globus Baumarkt: Anlieferer parken auf Gehweg und Straße = Verkehrsbehinderung des fließenden Verkehrs	Rot	
103	MIV	Stop + Go tgl. 10 - 14 Uhr in der Adolfstraße, Messpunkte für Feinstaub Abgase	Rot	Adolfstraße
104	MIV	Erschließung der "Außenbezirke" oft nur über eine Straße (Friedland/Friedrichsegen, Lag/...zentrum)	Rot	Friedrichsegen, Höher
105	MIV	Belastung Kreisel Kölner Straße	Rot	Kölner Straße
106	MIV	zu enge Straßenweiten	Rot	
107	MIV	Schwerlastandienung raus aus der Stadt	Rot	
108	MIV	Entwicklung eines Entlastungskonzeptes ohne Entlastungsstraße	Rot	
109	MIV	Einbahnverkehr als Ring -> Querverbindungen in beide Fahrrichtungen sonst mehr Fahrten	Rot	
110	MIV	Kein Parkplatz auf dem alten Friedhof Oberlahnstein	Rot	
111	MIV	Tiefgarage unter dem Saalhofplatz	Blau	Innenstadt
112	MIV	Adolfstraße als reine Fahrradstraße	Blau	Adolfstraße
113	MIV	Kreisverkehr Hermsdorfer Straße - Einmündung zur B42	Blau	
114	MIV	Parkplatz auf dem ehem. Friedhof Sebastianusstraße	Blau	
115	MIV	Ausbau Unterer Lagweg bzw. Feldweg hinter der Kaserne im Hinblick auf zukünftiges Baugebiet Grüne Bank	Blau	
116	MIV	Durchfahrt von der Kleinen Hohl in die Dr.-Bachenheimer Straße ermöglichen	Blau	
117	MIV	2. Lahnbrücke -> Fortsetzung Entlastungsstraße und Niederlahnstein	Blau	Lahnquerung
118	MIV	Mehr Lahnbrücken, Auch für separate Verkehrsströme	Blau	Lahnquerung
119	MIV	Abfahrt zu Globus von B42 statt Umgehungsstraße	Blau	Globus
120	MIV	alter Rangierbahnhof Oberlahnstein zum Parkplatz umbauen für Stadthalle	Blau	
121	MIV	Hochstraße autofrei, Durchgehender Radweg	Blau	
122	MIV	Notbrücke Lahn/ Ahler Weh/ Emser Straße (etwa bei Clariant) bei Sperrung Hochbrücke	Blau	Lahnquerung
123	MIV	Parkplätze entlang Entlastungsstraße	Blau	
124	MIV	Brücke über Eisenbahn bei Feuerwehr Oberlahnstein für bessere Anbindung Rhein-Quartier	Blau	Rheinquartier
125	MIV	Abschaffung Zebrastreifen Globus (Ersatz durch Unterführung) -> Verkehr flüssiger	Blau	Globus
126	MIV	Mitbetrachtung zusätzlicher Einwohner aus dem Rheinquartier der noch nicht gebauten Wohnflächen	Blau	Rheinquartier
127	MIV	Anbindung Hafen / Globus: Straße Richtung Friedrichsegen und Brücke auf Höhe Rupertsklamm	Blau	Friedrichsegen
128	MIV	Parkhaus in Oberlahnstein	Blau	Innenstadt
129	MIV	Entwicklung Hafen wie von Stadtrat beschlossen: kein LKW-Verkehr über Stadtstraße zum Hafen, Ablehnung des sog. Hafengutachtens	Blau	
130	MIV	wieso Brücke? Komplette Lahn überbetonieren Lahn unterirdisch weiterführen-> zusammenwachsen von Ober-/ Niederlahnstein	Blau	
131	MIV	Parkhauskonzept erarbeiten: Parkplätze in Adolfstraße in Parkhäuser umsiedeln, Adolfstraße 2 spurig, Alternativ mit Parallelstraße	Blau	Adolfstraße
132	MIV	alter Friedhof Oberlahnstein: Parkplatz mit Park+Ride für Stadthalle und Berufsschule	Blau	
133	MIV	Pendelverkehr mit Gondeln vom Ufer Löhnberger Mühle zur Königsbach noch vor Beginn der BUGA	Blau	
134	MIV	Einbeziehung der Wasserstraßen -> Venedig, Amsterdam	Blau	
135	MIV	Autofahren unattraktiv gestalten	Blau	
136	MIV	Welche Mobilitätsform ist die der Zukunft?	Blau	
137	MIV	Autofreie-Stadt Lahnsteine	Blau	
138	MIV	Nachtfahrverbot für LKW	Blau	
139	MIV	Mehr Tempo 30-Straßen und Zonen in der gesamten Stadt	Blau	
140	MIV	Tempo 30 in den Innenstadtbereichen	Blau	Innenstadt

3. Liste der Bemerkungen aus der Bürgerversammlung

Nr.	Thematisch	Bemerkung	Farbe	Lage/Ort
141	MIV	Was passiert, wenn Brücke B42 saniert wird? Vorschlag: LKW + PKW auf Bahn verladen entlang von Braubach bis Ehrenbreitein, Autofähre von Oberlahnstein nach Horchheim, Autofähre von Oberlahnstein nach Stolzenfels	Blau	
142	MIV	Innenstadt Oberlahnstein kein Durchgangsverkehr	Blau	Innenstadt
143	MIV	Innenstadtbereich frei von motorisierten Fahrzeugen	Blau	Innenstadt
144	MIV	mehr Alternativen zum Auto bieten (ÖPNV, Mitfahrbörse, bessere Radwege) und diese auch finanziell attraktiver gestalten	Blau	
145	MIV	Um Autoverkehr zu entlasten -> Wassertaxi nach Koblenz	Blau	
146	MIV	Im Zuge kleine Entlastungsstraße -> LKW-Leitsystem derart, dass Adolfstraße entlastet wird, d.h. Zu- und Abfahrt LKW nur über Entlastung auf B42	Blau	Adolfstraße
147	ÖPNV	ÖPNV bezuschussen	Blau	
148	ÖPNV	Bus / Zug Taktung verbessern (z.B. Rtg. Koblenz: häufiger als einmal die Stunde)	Blau	
149	ÖPNV	Bushaltestelle Turmplatz: Wartehäusschen einrichten	Blau	
150	Fußgänger	bestehende Fußgängerbrücke bei der Firma Zschimmer & Schwarz sanieren bzw. Neubau zum Rheinquartier	Blau	
151	MIV	Bahnüberführung an der Allerheiligenbergstraße beidseitig für 17t zulassen	Blau	
152	Fußgänger	Koblenzer Straße / Gewerbegebiet: Tempo 30 für Kfz und farbliche Markierung	Blau	
153	Fußgänger	Schulstraße für Pkw sperren (aus Sicherheitsgründen für FG)	Blau	
154	Rad	Radweg entlang der evangelischen Kirche	Blau	
155	MIV	Verbreiterung der Bahnunterführung (Bürgermeister-Müller-Str. zum Rheinquartier) falls keine Entlastungsstraße gebaut wird	Blau	