Erläuterungen zu den Anlagen

DTV_W	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA_W	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
$DTV_{W,SV}$	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV_{W5}	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA_{W5}	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
$DTV_{W5,SV}$	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[Kfz/24h]
SVA	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[%]
DTV_{SV}	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres	[Lkw > 3,5t/24h]
M_T	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte	Kfz/h
M_N	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte	Kfz/h
p_T	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
p_N	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
$k_{(d)}$	Verhältniswert M_T/DTV	-
$k_{(n)}$	Verhältniswert M_N/DTV	-
MSV	Maßgebende stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
b_{SV}	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der MSV	% der MSV
MSV_v	Maßgebende vormittägliche stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
MSV_n	Maßgebende nachmittägliche stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
q	Verkehrsstärke des benachbarten Elements in der Stunde der maßgebenden Verkehrsstärke des zu untersuchenden Elements	Kfz/h
SV	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an q	%
$q_{B,v}$	Maßgebende vormittägliche Verkehrsstärke (06:00 bis 10:00 Uhr)	Kfz/h
$b_{SV,v}$	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der $q_{B,v}$	%
$q_{B,n}$	Maßgebende nachmittägliche Verkehrsstärke (15:00 bis 19:00 Uhr)	Kfz/h
$b_{SV,n}$	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der $q_{B,n}$	%

Anlagenverzeichnis

Anlagen B – Verkehrstechnische Berechnungen für die Autobahn

Anlage B-PF1-1 bis B-PF1-10	Verkehrstechnische Berechnungen für das AD Lind
Anlage B-PF1-11 bis B-PF1-14	Verkehrstechnische Berechnungen für die AS Niederkassel
Anlage B-PF1-15 bis B-PF1-32	Verkehrstechnische Berechnungen für das AK Godorf
Anlage B-PF2-1 bis B-PF2-6	Verkehrstechnische Berechnungen für das AD Libur
Anlage B-PF2-7 bis B-PF2-10	Verkehrstechnische Berechnungen für die AS Niederkassel
Anlage B-PF2-11 bis B-PF2-20	Verkehrstechnische Berechnungen für das AD Wesseling

Anlagen BS – Systemskizzen zu den verkehrstechnischen Berechnungen für die Autobahn

Anlage BS-1-1 bis BS-1-2	Systemskizze zum AD Lind
Anlage BS-1-3 bis BS-1-4	Systemskizze zur AS Niederkassel
Anlage BS-1-5 bis BS-1-6	Systemskizze zum AK Godorf
Anlage BS-2-1 bis BS-2-2	Systemskizze zum AD Libur
Anlage BS-2-3 bis BS-2-4	Systemskizze zur AS Niederkassel
Anlage BS-2-5 bis BS-2-6	Systemskizze zum AD Wesseling

Anlage F - Schleifendaten

Anlage F-1	Übersichtsplan – Lage der Dauerzählstellen

Anlage G – Güte des Modells

Anlage G-1 bis G-7	GEH-Werte

Anlagen P - Prognosemaßnahmen

Anlage P-1	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter
Anlage P-2 bis P-4	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter
Anlage P-5	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn

Anlage P-6 bis P-16	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn
Anlage P-17	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bornheim
Anlage P-18 bis P-20	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bornheim
Anlage P-21	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl
Anlage P-22 bis P-24	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl
Anlage P-25 bis P-26	Übersichtspläne - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Köln
Anlage P-27 bis P-34	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Köln
Anlage P-35	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Niederkassel
Anlage P-36 bis P-37	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Niederkassel
Anlage P-38	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin
Anlage P-39 bis P-41	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin
Anlage P-42	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Siegburg
Anlage P-43 bis P-44	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Siegburg
Anlage P-45	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Troisdorf
Anlage P-46 bis P-48	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Troisdorf
Anlage P-49	Übersichtsplan - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling
Anlage P-50 bis P-51	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling
Anlage P-52 bis P-60	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für den Straßenbau und dem Umweltverbund
Anlage P-61	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter
Anlage P-62 bis P-63	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter
Anlage P-64	Übersichtsplan - nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn
Anlage P-65 bis P-69	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn
Anlage P-70	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bornheim
Anlage P-71 bis P-73	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bornheim
Anlage P-74	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl
Anlage P-75	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl
Anlage P-76 bis P-77	Übersichtspläne – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Köln
Anlage P-78 bis P-80	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Köln



Anlage P-81	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Niederkassel
Anlage P-82 bis P-83	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Niederkassel
Anlage P-84	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin
Anlage P-85	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin
Anlage P-86	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Troisdorf
Anlage P-87 bis P-88	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Troisdorf
Anlage P-89	Übersichtsplan – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling
Anlage P-90 bis P-91	Tabellen – nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling
Anlage P-92 bis P-95	Tabellen - berücksichtigte Prognosemaßnahmen für den Straßenbau und dem Umweltverbund

Anlagen Q - Erhebung des Fußgänger- und Radverkehrs Rheinquerung (Brücken- und Fährverbindungen)

Anlage Q-1	Übersichtsplan – Lage der Brücken- und Fährverbindungen
Anlage Q-2	Ergebnisse der Erhebung – Tagesgesamtverkehr
Anlage Q-3	Ergebnisse der Erhebung – Tagesgesamtverkehr (richtungsbezogen)
Anlage Q-4	Ergebnisse der Erhebung – Tagesgesamtverkehr Brückenbelastung nach Nord- und Südseite
Anlage Q-5	Ergebnisse der Erhebung – Morgenspitze je Standort
Anlage Q-6	Ergebnisse der Erhebung – Nachmittagsspitze je Standort
Anlage Q-7	Ergebnisse der Erhebung – Tagesspitzenstunde je Standort
Anlage Q-8	Ergebnisse der Erhebung – Gesamtmorgenspitze
Anlage Q-9	Ergebnisse der Erhebung – Gesamtnachmittagsspitze

Anlagen R - Routenverfolgung

Anlage R-1	Übersichtsplan – Lage der Erhebungspunkte
Anlage R-2	Verflechtungsbereich 1 und 2 – Morgenstunden
Anlage R-3	Verflechtungsbereich 1 und 2 – Nachmittagsstunden
Anlage R-4	Verflechtungsbereich 3 und 4 – Morgenstunden
Anlage R-5	Verflechtungsbereich 3 und 4 – Nachmittagsstunden

Anlage R-6	Verflechtungsbereich 5 und 6 – Morgenstunden
Anlage R-7	Verflechtungsbereich 5 und 6 – Nachmittagsstunden
Anlage R-8	Verflechtungsbereich 7 und 8 – Morgenstunden
Anlage R-9	Verflechtungsbereich 7 und 8 – Nachmittagsstunden
Anlage R-10	Verflechtungsbereich 9 und 10 – Morgenstunden
Anlage R-11	Verflechtungsbereich 9 und 10 – Nachmittagsstunden
Anlage R-12	Verflechtungsbereich 11 und 12 – Morgenstunden
Anlage R-13	Verflechtungsbereich 11 und 12 – Nachmittagsstunden
Anlage R-14	Verflechtungsbereich 13 und 14 – Morgenstunden
Anlage R-15	Verflechtungsbereich 13 und 14 – Nachmittagsstunden

Anlagen S - Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2015

Anlage S-1	Übersichtsplan Nord – Lage der Zählstellen
Anlage S-2	Übersichtsplan Nordwest – Lage der Zählstellen
Anlage S-3	Übersichtsplan Süd – Lage der Zählstellen
Anlage S-4	Übersichtsplan Südwest – Lage der Zählstellen

Anlage U – Umlegungsergebnisse

Grafiken

Anlage U-1	Analysefall 2018 – Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
Anlage U-2	Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030 – Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
Anlage U-3	Prognose-Planfall 1 2030 – Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
Anlage U-4	Differenzbild der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 1 2030 – Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030
Anlage U-5	Prognose-Planfall 2 2030 – Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
Anlage U-6	Differenzbild der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 2 2030 – Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030

Analysefall 2018

Anlage U-A-1 bis U-A-4	AK Köln-Süd



Anlage U-A-5 bis U-A-12	AK Köln-Gremberg + AS Vingst
Anlage U-A-13 bis U-A-18	AK Bonn-Nord + AS Bonn-Auerberg
Anlage U-A-19 bis U-A-22	AD Köln-Heumar
Anlage U-A-23 bis U-A-26	AD Köln-Porz
Anlage U-A-27 bis U-A-30	AD Sankt-Augustin-West
Anlage U-A-31 bis U-A-36	AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Villich
Anlage U-A-37 bis U-A-41	AS Königsforst
Anlage U-A-42 bis U-A-46	AS Köln-Poll
Anlage U-A-47 bis U-A-51	AS Köln-Rath
Anlage U-A-52 bis U-A-59	AS Flughafen + Knotenpunkt L 84 / L 489 (Grengeler Mauspfad)
Anlage U-A-60 bis U-A-64	AS Wahn
Anlage U-A-65 bis U-A-69	AS Lind
Anlage U-A-70 bis U-A-74	AS Spich
Anlage U-A-75 bis U-A-79	AS Troisdorf
Anlage U-A-80 bis U-A-83	AS Brühl-Nord
Anlage U-A-84 bis U-A-88	AS Rodenkirchen
Anlage U-A-89 bis U-A-93	AS Godorf
Anlage U-A-94 bis U-A-98	AS Wesseling
Anlage U-A-99 bis U-A-103	AS Bornheim
Anlage U-A-104 bis U-A-108	AS Siegburg
Anlage U-A-109 bis U-A-113	AS Sankt Augustin
Anlage U-A-114 bis U-A-118	AS Bonn-Beuel
Anlage U-A-119 bis U-A-123	AS Bonn-Tannenbusch
Anlage U-A-124 bis U-A-128	AS Köln-Gremberghoven
Anlage U-A-129 bis U-A-132	Knotenpunkt L150 / L182
Anlage U-A-133 bis U-A-136	L150 / L 300 bei Godorf
Anlage U-A-137 bis U-A-140	L150 / Zufahrt Chemiewerk LyondellBasell Tor 2 bei Godorf (zw. AS Godorf und Knotenpunkt L 150 / L 300)
Anlage U-A-141 bis U-A-144	L 192 / L 300
Anlage U-A-145 bis U-A-148	L 192 / Ludwigshafener Straße
Anlage U-A-149 bis U-A-152	L 192 / Vorgebirgsstraße / Ahrstraße (Kreisverkehrsplatz)
Anlage U-A-153 bis U-A-156	L192 / Waldstraße



Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030

Anlage U-BF-1 bis U-BF-4	AK Köln-Süd
Anlage U-BF-5 bis U-BF-12	AK Köln-Gremberg + AS Vingst
Anlage U-BF-13 bis U-BF-18	AK Bonn-Nord + AS Bonn-Auerberg
Anlage U-BF-19 bis U-BF-22	AD Köln-Heumar
Anlage U-BF-23 bis U-BF-26	AD Köln-Porz
Anlage U-BF-27 bis U-BF-30	AD Sankt-Augustin-West
Anlage U-BF-31 bis U-BF-36	AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Villich
Anlage U-BF-37 bis U-BF-41	AS Königsforst
Anlage U-BF-42 bis U-BF-46	AS Köln-Poll
Anlage U-BF-47 bis U-BF-51	AS Köln-Rath
Anlage U-BF-52 bis U-BF-59	AS Flughafen + Knotenpunkt L 84 / L 489 (Grengeler Mauspfad)
Anlage U-BF-60 bis U-BF-64	AS Wahn
Anlage U-BF-65 bis U-BF-69	AS Lind
Anlage U-BF-70 bis U-BF-74	AS Spich
Anlage U-BF-75 bis U-BF-79	AS Troisdorf
Anlage U-BF-80 bis U-BF-83	AS Zündorf
Anlage U-BF-84 bis U-BF-87	AS Brühl-Nord
Anlage U-BF-88 bis U-BF-92	AS Rodenkirchen
Anlage U-BF-93 bis U-BF-97	AS Godorf
Anlage U-BF-98 bis U-BF-102	AS Wesseling
Anlage U-BF-103 bis U-BF-107	AS Bornheim
Anlage U-BF-108 bis U-BF-112	AS Siegburg
Anlage U-BF-113 bis U-BF-117	AS Sankt Augustin
Anlage U-BF-118 bis U-BF-122	AS Bonn-Beuel
Anlage U-BF-123 bis U-BF-127	AS Bonn-Tannenbusch
Anlage U-BF-128 bis U-BF-132	AS Köln-Gremberghoven
Anlage U-BF-133 bis U-BF-136	Knotenpunkt L150 / L182
Anlage U-BF-137 bis U-BF-140	L150 / L 300 bei Godorf
Anlage U-BF-141 bis U-BF-144	L150 / Zufahrt Chemiewerk LyondellBasell Tor 2 bei Godorf (zw. AS Godorf und Knotenpunkt L 150 / L 300)
Anlage U-BF-145 bis U-BF-148	L 192 / L 300



Anlage U-BF-149 bis U-BF-152	L 192 / Ludwigshafener Straße
Anlage U-BF-153 bis U-BF-156	L 192 / Vorgebirgsstraße / Ahrstraße (Kreisverkehrsplatz)
Anlage U-BF-157 bis U-BF-160	L192 / Waldstraße

Prognose-Planfall 1 2030

Anlage U-PF1-1 bis U-PF1-4	AK Köln-Süd
Anlage U-PF1-5 bis U-PF1-12	AK Köln-Gremberg + AS Vingst
Anlage U-PF1-13 bis U-PF1-16	AK Godorf
Anlage U-PF1-17 bis U-PF1-22	AK Bonn-Nord + AS Bonn-Auerberg
Anlage U-PF1-23 bis U-PF1-26	AD Köln-Heumar
Anlage U-PF1-27 bis U-PF1-31	AD + AS Lind
Anlage U-PF1-32 bis U-PF1-35	AD Köln-Porz
Anlage U-PF1-36 bis U-PF1-39	AD Sankt-Augustin-West
Anlage U-PF1-40 bis U-PF1-45	AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Villich
Anlage U-PF1-46 bis U-PF1-50	AS Königsforst
Anlage U-PF1-51 bis U-PF1-55	AS Köln-Poll
Anlage U-PF1-56 bis U-PF1-60	AS Köln-Rath
Anlage U-PF1-61 bis U-PF1-68	AS Flughafen + Knotenpunkt L 84 / L 489 (Grengeler Mauspfad)
Anlage U-PF1-69 bis U-PF1-73	AS Wahn
Anlage U-PF1-74 bis U-PF1-78	AS Spich
Anlage U-PF1-79 bis U-PF1-83	AS Troisdorf
Anlage U-PF1-84 bis U-PF1-87	AS Zündorf
Anlage U-PF1-88 bis U-PF1-92	AS Niederkassel
Anlage U-PF1-93 bis U-PF1-96	AS Brühl-Nord
Anlage U-PF1-97 bis U-PF1-101	AS Rodenkirchen
Anlage U-PF1-102 bis U-PF1-106	AS Wesseling
Anlage U-PF1-107 bis U-PF1-111	AS Bornheim
Anlage U-PF1-112 bis U-PF1-116	AS Siegburg
Anlage U-PF1-117 bis U-PF1-121	AS Sankt Augustin
Anlage U-PF1-122 bis U-PF1-126	AS Bonn-Beuel
Anlage U-PF1-127 bis U-PF1-131	AS Bonn-Tannenbusch
Anlage U-PF1-132 bis U-PF1-136	AS Köln-Gremberghoven



Anlage U-PF1-137 bis U-PF1-140	Knotenpunkt L150 / L182
Anlage U-PF1-141 bis U-PF1-144	L150 / L 300 bei Godorf
Anlage U-PF1-145 bis U-PF1-148	L150 / Zufahrt Chemiewerk LyondellBasell Tor 2 bei Godorf (zw. AS Godorf und Knotenpunkt L 150 / L 300)
Anlage U-PF1-149 bis U-PF1-152	L 192 / L 300
Anlage U-PF1-153 bis U-PF1-156	L 192 / Ludwigshafener Straße
Anlage U-PF1-157 bis U-PF1-160	L 192 / Vorgebirgsstraße / Ahrstraße (Kreisverkehrsplatz)
Anlage U-PF1-161 bis U-PF1-164	L192 / Waldstraße

Prognose-Planfall 2 2030

Anlage U-PF2-1 bis U-PF2-4	AK Köln-Süd
Anlage U-PF2-5 bis U-PF2-12	AK Köln-Gremberg + AS Vingst
Anlage U-PF2-13 bis U-PF2-18	AK Bonn-Nord + AS Bonn-Auerberg
Anlage U-PF2-19 bis U-PF2-22	AD Köln-Heumar
Anlage U-PF2-23 bis U-PF2-26	AD Köln-Porz
Anlage U-PF2-27 bis U-PF2-30	AD Sankt-Augustin-West
Anlage U-PF2-31 bis U-PF2-36	AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Villich
Anlage U-PF2-37 bis U-PF2-41	AD + AS Wesseling
Anlage U-PF2-42 bis U-PF2-45	AD Libur
Anlage U-PF2-46 bis U-PF2-50	AS Königsforst
Anlage U-PF2-51 bis U-PF2-55	AS Köln-Poll
Anlage U-PF2-56 bis U-PF2-60	AS Köln-Rath
Anlage U-PF2-61 bis U-PF2-68	AS Flughafen + Knotenpunkt L 84 / L 489 (Grengeler Mauspfad)
Anlage U-PF2-69 bis U-PF2-73	AS Wahn
Anlage U-PF2-74 bis U-PF2-78	AS Lind
Anlage U-PF2-79 bis U-PF2-83	AS Spich
Anlage U-PF2-84 bis U-PF2-88	AS Troisdorf
Anlage U-PF2-89 bis U-PF2-92	AS Zündorf
Anlage U-PF2-93 bis U-PF2-97	AS Niederkassel
Anlage U-PF2-98 bis U-PF2-101	AS Brühl-Nord
Anlage U-PF2-102 bis U-PF2-106	AS Rodenkirchen
Anlage U-PF2-107 bis U-PF2-111	AS Godorf



Anlage U-PF2-112 bis U-PF2-116	AS Bornheim
Anlage U-PF2-117 bis U-PF2-121	AS Siegburg
Anlage U-PF2-122 bis U-PF2-126	AS Sankt Augustin
Anlage U-PF2-127 bis U-PF2-131	AS Bonn-Beuel
Anlage U-PF2-132 bis U-PF2-136	AS Bonn-Tannenbusch
Anlage U-PF2-137 bis U-PF2-141	AS Köln-Gremberghoven
Anlage U-PF2-142 bis U-PF2-145	Knotenpunkt L150 / L182
Anlage U-PF2-146 bis U-PF2-149	L150 / L 300 bei Godorf
Anlage U-PF2-150 bis U-PF2-153	L150 / Zufahrt Chemiewerk LyondellBasell Tor 2 bei Godorf (zw. AS Godorf und Knotenpunkt L 150 / L 300)
Anlage U-PF2-154 bis U-PF2-157	L 192 / L 300
Anlage U-PF2-158 bis U-PF2-161	L 192 / Ludwigshafener Straße
Anlage U-PF2-162 bis U-PF2-165	L 192 / Vorgebirgsstraße / Ahrstraße (Kreisverkehrsplatz)
Anlage U-PF2-166 bis U-PF2-169	L192 / Waldstraße

Anlage Ü - Übersichtsplan

Anlage Ü-1	Übersichtsplan Untersuchungsgebiet und Plangebiet

Anlage V – verkehrstechnische Berechnungen im untergeordneten Netz

Anlage V-1 bis V-16	verkehrstechnische Berechnungen im untergeordneten Netz an der AS Lind im Prognose-Planfall 1 2030
Anlage V-17 bis V-30	verkehrstechnische Berechnungen im untergeordneten Netz an der AS Niederkassel im Prognose-Planfall 1 2030
Anlage V-31 bis V-44	verkehrstechnische Berechnungen im untergeordneten Netz an der AS Niederkassel im Prognose-Planfall 2 2030
Anlage V-45 bis V-58	verkehrstechnische Berechnungen im untergeordneten Netz an der AS Wesseling im Prognose-Planfall 2 2030

Anlagen Y - zusätzliche Verkehrszählungen

Anlage Y-1	Übersichtsplan – Lage der Erhebungspunkte
Anlage Y-2	Ergebnisse der Erhebung – Gesamtmorgenspitze
Anlage Y-3	Ergebnisse der Erhebung – Morgenstunden



Anlage Y-4 Ergebnisse der Erhebung – Gesamtnachmittagsspitze

Anlage Y-5 Ergebnisse der Erhebung – Nachmittagsstunden

Anlagen Z - Ergänzungszählungen

Anlage Z-1 Übersichtsplan – Lage der Erhebungspunkte

Anlage Z-2 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Morgenspitze

Anlage Z-3 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Morgenstunden

Anlage Z-4 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Nachmittagsspitze

Anlage Z-5 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Nachmittagsstunden

Anlage Z-6 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Gesamtmorgenspitze

Anlage Z-7 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 1 – Gesamtnachmittagsspitze

Anlage Z-8 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Morgenspitze

Anlage Z-9 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Morgenstunden

Anlage Z-10 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Nachmittagsspitze

Anlage Z-11 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Nachmittagsstunden

Anlage Z-12 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Gesamtmorgenspitze

Anlage Z-13 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Nord), Tag 2 – Gesamtnachmittagsspitze

Anlage Z-14 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Morgenspitze

Anlage Z-15 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Morgenstunden

Anlage Z-16 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Nachmittagsspitze

Anlage Z-17 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Nachmittagsstunden

Anlage Z-18 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Gesamtmorgenspitze

Anlage Z-19 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 1 – Gesamtnachmittagsspitze

Anlage Z-20 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Morgenspitze

Anlage Z-21 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Morgenstunden

Anlage Z-22 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Nachmittagsspitze

Anlage Z-23 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Nachmittagsstunden

Anlage Z-24 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Gesamtmorgenspitze

Anlage Z-25 Ergebnisse der Ergänzungszählung (Süd), Tag 2 – Gesamtnachmittagsspitze



Anlagen B

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Lind A59 FR Nord						
	Teiknotenpunkt:			1						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A5-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H0706	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**5.601**	5.188			5.431	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**8,3%**	8,9%			8,5%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	6066	5650			5890	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4	4			4	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,73	0,68			0,71	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R06AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.539	**1.639**			1.439	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	6,6%	**5,7%**			6,1%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1641	1732			1527	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,41	0,43			0,38	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H06AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.062	3.549			**3.992**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	8,9%	10,4%			**9,3%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4425	3917			4363	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,73	0,65			0,72	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A59 FR Nord							
Teiknotenpunkt:				2							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III	IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H06AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.992**			3.592		3.988	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**9,3%**			10,2%		9,2%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4549			3958		4354	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3		3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120		120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,72			0,65		0,72	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**		**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
15			Steigung	[%]							
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
18			Auslastungsgrad	[-]							
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III	R06AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	723			**813**		802	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,6%			**4,6%**		5,1%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	756			850		843	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,42			0,47		0,47	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**		**B**	
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**		**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H0605	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.715			4.405		**4.790**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	8,6%			9,2%		**8,5%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5120			4809		5197	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3		3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120		120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,85			0,80		0,86	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**		**D**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**		**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF1- 2

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A59 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				3							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A1-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H0506	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**4.470**	4.260			4.437	D	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**6,5%**	6,2%			6,5%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4761	4524			4726		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,79	0,75			0,79		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**D**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R06AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	587	**639**			550	B	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	2,5%	**3,1%**			2,3%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	602	659			563		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,33	0,37			0,31		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	D	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H06AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.883	3.621			**3.887**	C	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,1%	6,7%			**7,1%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4159	3865			4163		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,69	0,64			0,69		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF1- 3

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Lind A59 FR Süd						
	Teiknotenpunkt:			4						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E5-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H06AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.887**		3.090		3.806	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,1%**		10,7%		7,2%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4301		3421		4079	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,69		0,56		0,68	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R06AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.320		**1.490**		1.468	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	6,5%		**13,5%**		7,3%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1406		1691		1575	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,35		0,42		0,39	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**C**		**D**	**D**
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H0607	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	5.207		4.580		**5.274**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,9%		11,6%		**7,2%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5569		5112		5654	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4		4		4	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,67		0,61		0,68	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**C**		**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				5							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	R06AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.639**			1.233			1.272	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,7%**			6,5%			7,0%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1732			1313			1361	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,43			0,33			0,34	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R06AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	313			**639**			618	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	2,9%			**3,1%**			2,4%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	322			659			633	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,18			0,37			0,35	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**C**			**B**	**C**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H06201	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.952			1.872			**1.890**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,3%			5,3%			**5,5%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2055			1972			1994	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,50			0,48			0,49	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**C**			**B**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Lind A553 FR Ost					
	Teiknotenpunkt:			6					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			A1-2					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	H06201	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.890**	1.774			1.951	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,5%**	5,3%			5,2%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1994	1868			2053	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,49	0,46			0,50	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R201AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	144	**146**			31	**A**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	10,1%	**10,3%**			18,8%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	159	161			37	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,09	0,09			0,02	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**			**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	**B**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H201AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.746	1.628			**1.920**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,1%	4,9%			**5,0%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1835	1707			2016	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,45	0,42			0,49	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF1- 6

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				7							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H201AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.920**			1.648			1.914	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,0%**			4,9%			4,8%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2016			1729			2005	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,49			0,42			0,49	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R201AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	481			**616**			537	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	9,7%			**4,1%**			10,9%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	528			641			596	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,29			0,36			0,33	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	**C**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H201204	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.401			2.264			**2.451**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,9%			4,7%			**6,1%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2544			2370			2601	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,62			0,58			0,63	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**							

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten										
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030						
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A553 FR Ost						
Teiknotenpunkt:				8						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A1-2						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens										
4	I	H204201	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.725**	2.553			2.642	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**10,7%**	11,7%			11,0%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3017	2852			2932	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,72	0,68			0,70	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme										
13	II	R201AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	761	**829**			710	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	9,1%	**8,7%**			8,5%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	830	901			770	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,46	0,5			0,43	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
Rampe einfahrende Verkehrsströme										
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Ausfädelungsbereich										
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	**C**
Verflechtungsbereich										
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Einfädelungsbereich										
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens										
32	V	H201AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.964	1.724			**1.932**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	11,3%	13,1%			**11,9%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2186	1951			2162	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,52	0,46			0,51	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen										
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs										
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Lind A553 FR Ost						
	Teiknotenpunkt:			9						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E1-2						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H201AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.932**		1.744		1.932	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**11,9%**		13,1%		11,8%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2162		1972		2160	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,51		0,47		0,51	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R201AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	299		**359**		330	**A**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	1,8%		**1,9%**		2,1%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	304		366		337	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,17		0,2		0,19	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**A**		**A**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	**C**
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H20106	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.231		2.103		**2.262**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	10,5%		11,2%		**10,4%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2466		2338		2497	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,59		0,56		0,60	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**B**		**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF1- 9

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Lind A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				10							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			AR4							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H20106	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.262**	2.196			2.130	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**10,4%**	10,8%			10,7%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2497	2433			2357		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,60	0,58			0,56		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R06AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.487	**1.490**			1.317	B	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	15,0%	**13,5%**			14,4%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1710	1691			1507		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,43	0,42			0,38		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	C	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	R06AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	775	706			**813**	B	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	1,6%	5,1%			**4,6%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	787	742			850		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,44	0,41			0,47		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**						

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Niederkassel A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				1							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H201204	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.451**	2.237			2.423	**C**	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**6,1%**	4,9%			6,1%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2601	2347			2571		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,63	0,57			0,62		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R204AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	258	**758**			241	**B**	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	9,5%	**2,4%**			8,9%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	283	776			262		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,16	0,43			0,15		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**B**			**A**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	**C**	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H204AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.193	1.479			**2.182**	**C**	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,7%	6,2%			**5,8%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2318	1570			2309		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,56	0,38			0,56		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**C**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**						

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AS Niederkassel A553 FR Ost						
	Teiknotenpunkt:			2						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E4-2						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H204AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.182**		1.955		2.179	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,8%**		6,4%		5,6%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2309		2080		2301	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,56		0,50		0,56	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**B**		**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R204AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.050		**1.262**		1.164	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,7%		**3,8%**		4,2%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1089		1310		1213	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,6		0,73		0,67	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	**D**
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H20411	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.232		3.217		**3.343**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,1%		5,4%		**5,1%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3397		3390		3513	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,83		0,83		0,86	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Niederkassel A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				3							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H11204	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.628**	2.553			2.576	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**4,9%**	4,5%			11,6%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2757	2668			2875		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,67	0,65			0,68		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R204AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.161	**1.178**			547	C	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	1,4%	**1,5%**			6,4%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1177	1196			582		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,65	0,66			0,32		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**	**D**			**C**	**D**	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H204AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.467	1.375			**2.029**	B	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,7%	7,1%			**13,0%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1580	1472			2293		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,38	0,36			0,54		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**	**D**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**						

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Niederkassel A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				4							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H204AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.029**			1.834			2.026	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**13,0%**			14,3%			12,8%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2293			2096			2285	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,54			0,49			0,54	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R204AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	630			**758**			699	**A**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,1%			**4,1%**			4,6%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	656			789			731	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,16			0,2			0,18	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**A**			**A**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H204201	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.659			2.592			**2.725**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	10,9%			11,3%			**10,7%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2949			2885			3017	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,70			0,69			0,72	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Nord						
	Teiknotenpunkt:			1						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A1-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H1211	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.633**	3.314			3.571	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,0%**	7,8%			7,0%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3887	3572			3822	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,65	0,59			0,64	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AJ	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	562	**613**			525	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	7,7%	**7,4%**			7,2%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	605	658			563	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,34	0,37			0,31	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	**C**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H11AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.071	2.701			**3.046**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,9%	7,9%			**7,0%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3282	2914			3259	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,55	0,48			0,54	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			**Prognose-Planfall 1 2030**					
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Nord					
	Teiknotenpunkt:			**2**					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			AR1					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	**QSV Min**
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	R11AJ	Bemessungsverkehrsstärke: [Kfz/h]	**613**	567			496	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb): [%]	**7,4%**	7,0%			9,0%	
6			Steigung [%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke: [PKW-E/h]	658	607			540	
8			Anzahl der Fahrstreifen [-]	1	1			1	
9			Funktion und Lage [-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad [-]	0,37	0,34			0,30	
12			erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]	**B**	**B**			**A**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme								
13	II	R11AK	Bemessungsverkehrsstärke: [Kfz/h]	323	**346**			206	**A**
14			SV-Anteil (Einfahrt): [%]	2,1%	**1,8%**			3,3%	
15			Steigung [%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke: [PKW-E/h]	330	352			213	
17			Anzahl der Fahrstreifen [-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad [-]	0,18	0,2			0,12	
19			erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]	**A**	**A**			**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme								
20	III		Bemessungsverkehrsstärke: [Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt): [%]						
22			Steigung [%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke: [PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen [-]						
25			Auslastungsgrad [-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich								
27	erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]			**B**	**A**			**A**	**B**
	Verflechtungsbereich								
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke: [Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt): [%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]						
	Einfädelungsbereich								
31	erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]								
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens								
32	V	R11AL	Bemessungsverkehrsstärke: [Kfz/h]	290	221			**290**	**A**
33			SV-Anteil (unterhalb): [%]	13,3%	15,1%			**13,0%**	
34			Steigung [%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke: [PKW-E/h]	329	254			328	
36			Anzahl der Fahrstreifen [-]	1	1			1	
37			Funktion und Lage	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad [-]	0,18	0,14			0,18	
40			erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]	**A**	**A**			**A**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen								
41	erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]			**B**	**B**			**A**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs								
42	erreichbare Qualitätsstufe QSV [-]			**B**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Nord					
	Teiknotenpunkt:			3					
1	Teiknotenpunktart:			Verflechtung					
2	Typ:			VR1-1					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	R11AL	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**290**	290	215	275	223	**A**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**13,0%**	13,0%	15,1%	9,7%	14,4%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	328	328	247	302	255	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-	-	-	-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,18	0,18	0,14	0,17	0,14	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AO	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	290	**290**	215	275	223	**A**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	13,0%	**13,0%**	15,1%	9,7%	14,4%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	328	328	247	302	255	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,18	0,18	0,14	0,17	0,14	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R11AM	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	407	442	**549**	526	549	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	21,4%	29,0%	**12,8%**	14,7%	12,8%	
22			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	494	570	619	603	619	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,27	0,32	0,34	0,34	0,34	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**B**	**B**	**B**	**B**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV	R11AN	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	697	732	764	**801**	772	
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	17,9%	22,7%	13,4%	**13,0%**	13,3%	
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**	**B**	**B**	**B**	**B**
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R11AP	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	407	442	549	526	**549**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	21,4%	29,0%	12,8%	14,7%	**12,8%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	494	570	619	603	619	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-	-	-	-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,27	0,32	0,34	0,34	0,34	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**B**	**B**	**B**	**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**	**B**	**B**	**B**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A555 FR Nord							
Teiknotenpunkt:				4							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			ER4							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	R11AP	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**549**			487			747	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**12,8%**			14,2%			10,0%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	619			556			821	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,34			0,31			0,46	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R11AQ	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.710			**1.924**			1.896	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,9%			**3,9%**			4,3%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1777			1999			1978	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,44			0,5			0,49	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	R11AR	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.259			2.411			**2.643**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,1%			6,0%			**5,9%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2396			2555			2799	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,60			0,64			0,70	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A555 FR Nord							
Teiknotenpunkt:				5							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E5-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H11AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.046**			2.734			3.031	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,0%**			7,8%			6,4%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3366			2947			3226	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,54			0,49			0,54	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R11AR	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.198			**2.643**			2.442	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	5,8%			**5,9%**			6,6%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2325			2799			2603	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,58			0,7			0,65	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H1110	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	5.244			5.377			**5.473**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,5%			6,9%			**6,5%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5585			5746			5829	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4			4			4	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,68			0,70			0,71	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A555 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				6							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A5-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H1011	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**5.236**	5.057			5.125	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,7%**	5,6%			5,5%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5534	5340			5405		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4	4			4		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,67	0,65			0,66		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R11AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.918	**1.950**			1.793	B	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	6,7%	**6,9%**			6,3%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2047	2085			1906		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,51	0,52			0,48		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**C**	**D**	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H11AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.318	3.107			**3.332**	C	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,1%	4,8%			**5,0%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3488	3256			3499		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,55			0,58		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**C**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Süd						
	Teiknotenpunkt:			7						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			AR3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	R11AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.950**	1.860			2.023	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**6,9%**	7,9%			6,9%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2085	2007			2162	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,52	0,50			0,54	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	430	**483**			399	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	16,3%	**19,6%**			15,3%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	500	578			460	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,28	0,32			0,26	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**B**			**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	**B**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R11AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.520	1.377			**1.624**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,2%	3,8%			**4,8%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1584	1429			1702	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,40	0,36			0,43	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Süd						
	Teiknotenpunkt:			9						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			ER1						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	R11AG	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**319**		273		302	**A**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,7%**		4,5%		1,4%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	337		285		306	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,19		0,16		0,17	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**A**		**A**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R11AH	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	432		**505**		481	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	7,2%		**10,1%**		8,1%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	463		556		520	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,26		0,31		0,29	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**B**		**A**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	**B**
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R11AI	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	751		778		**783**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,6%		8,1%		**5,5%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	800		841		826	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,44		0,47		0,46	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A555 FR Süd						
	Teiknotenpunkt:			**10**						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E1-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	**QSV Min**	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H11AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.332**		3.145		3.288	**D**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,0%**		4,7%		5,0%	
6			Steigung	[%]	58%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3582		3293		3451	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,54		0,81		0,84	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**D**		**D**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R11AI	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	707		**783**		786	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	5,9%		**5,5%**		6,7%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	749		826		839	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,42		0,46		0,47	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	**C**
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H1112	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.039		3.928		**4.074**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,2%		4,9%		**5,3%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4247		4119		4290	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,71		0,69		0,72	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**D**		**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A553 FR Ost						
	Teiknotenpunkt:			11						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A1-2						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	B2811	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.210**	2.127			2.114	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**13,0%**	14,2%			13,3%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2497	2429			2396	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	100	100			100	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,56			0,55	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AS	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	923	**1.004**			859	**C**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	12,9%	**12,4%**			12,1%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1042	1128			963	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,63			0,53	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	**C**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H11AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.287	1.123			**1.255**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	13,1%	15,8%			**14,2%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1455	1301			1433	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	100	100			100	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,34	0,30			0,33	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**A**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A553 FR Ost						
	Teiknotenpunkt:			12						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			AR1						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	R11AS	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.004**	911			922	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**12,4%**	16,1%			11,7%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1128	1058			1030	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,63	0,59			0,57	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AH	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	401	**505**			373	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	10,8%	**10,1%**			10,1%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	444	556			411	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,25	0,31			0,23	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**B**			**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	**B**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R11AT	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	603	406			**549**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	13,5%	23,6%			**12,8%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	684	502			619	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,38	0,28			0,34	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**A**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				14							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			ER3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	R11AV	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.624**			944			1.569	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**4,8%**			12,4%			3,0%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1702			1061			1617	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,43			0,27			0,40	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**A**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R11AK	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	209			**346**			231	**A**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,1%			**1,8%**			3,5%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	215			352			239	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,12			0,2			0,13	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**A**			**A**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	**B**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	R11AW	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.833			1.290			**1.800**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,6%			9,6%			**3,1%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1917			1413			1856	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,48			0,35			0,46	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				15							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E4-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H11AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.255**			880			831	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**14,2%**			6,1%			7,3%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1522			934			891	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,33			0,23			0,22	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**A**			**A**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R11AW	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.255			**1.800**			1.797	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	8,8%			**3,1%**			3,8%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1365			1856			1865	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,34			0,46			0,47	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	**C**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H11204	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.510			2.680			**2.628**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	11,5%			4,1%			**4,9%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2799			2789			2757	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,67			0,69			0,67	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**							

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				16							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A3-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H20411	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.343**	3.298			3.112	D	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,1%**	5,5%			5,4%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3513	3479			3279		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,86	0,85			0,80		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R11AX	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.056	**2.245**			1.925	C	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,1%	**3,9%**			3,8%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2140	2333			1998		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,54	0,58			0,5		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**C**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	D	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H11AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.287	1.053			**1.187**	B	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,7%	8,9%			**7,9%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1373	1147			1281		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,33	0,28			0,31		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**A**			**A**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				17							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			AR4							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	R11AX	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.245**	2.159			1.571	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**3,9%**	3,6%			3,9%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2333	2237			1632		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,56			0,41		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**B**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R11AQ	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.801	**1.924**			1.252	B	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,5%	**3,9%**			3,4%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1882	1999			1295		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,47	0,5			0,32		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	B	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	R11AY	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	444	235			**319**	A	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	1,5%	1,1%			**5,7%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	451	238			337		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,25	0,13			0,19		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**			**A**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**B**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**						

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 1 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AK Godorf A553 FR West						
	Teiknotenpunkt:			18						
1	Teiknotenpunktart:			Verflechtung						
2	Typ:			VR1-1						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	R11AY	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**319**	319	261	344	273	A
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,7%**	5,7%	4,5%	7,8%	4,3%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	337	337	273	371	285	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-	-	-	-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,19	0,19	0,15	0,21	0,16	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R11AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	319	**319**	261	344	273	A
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	5,7%	**5,7%**	4,5%	7,8%	4,3%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	337	337	273	371	285	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,19	0,19	0,15	0,21	0,16	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III	R11AO	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	246	252	**290**	264	290	A
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	9,3%	13,4%	**13,0%**	10,8%	13,0%	
22			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	269	286	328	293	328	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,15	0,16	0,18	0,16	0,18	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Verflechtungsbereich									
28	IV	R11AZ	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	565	571	551	**608**	563	
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	7,3%	9,1%	9,0%	**9,1%**	8,8%	
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R11BA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	246	252	290	264	**290**	A
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	9,3%	13,4%	13,0%	10,8%	**13,0%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%	<2%	<2%	<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	269	286	328	293	328	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1	1	1	1	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-	-	-	-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,15	0,16	0,18	0,16	0,18	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten										
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030						
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR West						
Teiknotenpunkt:				19						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			ER1						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens										
4	I	R11BA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**290**		244		261	A
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**13,0%**		10,4%		4,0%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	328		269		271	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,18		0,15		0,15	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**A**		**A**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme										
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Rampe einfahrende Verkehrsströme										
20	III	R11AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	401		**483**		451	B
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	14,4%		**19,6%**		16,0%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	459		578		523	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,25		0,32		0,29	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**B**		**A**	
Ausfädelungsbereich										
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Verflechtungsbereich										
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Einfädelungsbereich										
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	B
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens										
32	V	R11BB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	691		727		**712**	A
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	13,8%		16,5%		**11,6%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	786		847		795	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-		-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,20		0,21		0,20	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**		**A**		**A**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen										
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs										
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 1 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AK Godorf A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				20							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H11AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.187**			861			1.173	**A**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,9%**			5,8%			6,7%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1328			911			1252	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,31			0,22			0,30	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**A**			**A**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R11BB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	544			**712**			616	**A**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	20,2%			**11,6%**			22,3%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	654			795			753	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,16			0,2			0,19	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**			**A**			**A**	
Ausfädelungsbereich												
27	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**C**			**B**			**C**	**C**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	B1128	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.731			1.573			**1.789**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	11,8%			8,4%			**12,1%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1935			1706			2005	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,46			0,41			0,48	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**C**			**B**			**C**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**C**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Libur A59 FR Nord					
	Teiknotenpunkt:			1					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			A4-3/A5-3					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	H07202	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**5.684**	5.158			5.528	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,5%**	7,2%			7,6%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	6110	5529			5949	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4	4			4	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,74	0,67			0,72	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R202AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.410	**1.768**			1.319	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	6,9%	**3,9%**			6,4%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1507	1837			1403	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,38	0,46			0,35	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H202AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.274	3.390			**4.209**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,7%	8,9%			**8,0%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4603	3692			4546	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,76	0,61			0,75	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF2- 1

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Libur A59 FR Nord							
Teiknotenpunkt:				2							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E3-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H202AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**4.209**			3.781			4.201	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**8,0%**			8,8%			7,7%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4546			4114			4526	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,75			0,68			0,75	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R202AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.136			**1.278**			1.262	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	5,6%			**5,6%**			6,3%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1200			1350			1342	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,67			0,75			0,75	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H20206	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	5.345			5.059			**5.463**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,5%			8,0%			**7,4%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5745			5463			5867	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4			4			4	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,69			0,66			0,71	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Libur A59 FR Süd						
	Teiknotenpunkt:			3						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A6-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H06202	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**5.084**	4.907			5.030	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,9%**	5,8%			5,8%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5384	5192			5323	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4	4			4	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,65	0,63			0,65	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R202AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.012	**1.104**			949	**C**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,5%	**4,4%**			3,3%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1047	1153			980	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,64			0,54	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H202AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.072	3.803			**4.081**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,5%	6,2%			**6,4%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4337	4039			4342	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,72	0,67			0,72	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Libur A59 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				4							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E5-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H202AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**4.081**			2.927			3.995	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**6,4%**			11,8%			6,6%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4473			3272			4259	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,72			0,54			0,71	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**B**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R202AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.355			**1.760**			1.502	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,9%			**7,8%**			4,4%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1408			1897			1568	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,35			0,47			0,39	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**C**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H20207	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	5.436			4.687			**5.497**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,8%			10,3%			**6,0%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	5750			5170			5827	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	4			4			4	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,70			0,62			0,71	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**C**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Anlage B-PF2- 4

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Libur A553 FR West					
	Teiknotenpunkt:			5					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			AR4					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	H203202	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.982**	2.870			2.826	**D**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**6,9%**	7,2%			7,1%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3188	3077			3028	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,77	0,74			0,73	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R202AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.658	**1.760**			1.548	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	9,0%	**7,8%**			8,4%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1807	1897			1678	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,45	0,47			0,42	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	R202AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.324	1.110			**1.278**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,3%	6,2%			**5,6%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1381	1179			1350	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,77	0,66			0,75	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Libur A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				6							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III	IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	R202AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.768**			1.521		1.549	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**3,9%**			3,1%		3,4%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1871			1568		1602	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2		2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-		-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,47			0,39		0,40	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**		**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
15			Steigung	[%]							
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
18			Auslastungsgrad	[-]							
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III	R202AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	962			**1.104**		1.065	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,0%			**4,4%**		3,4%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	991			1153		1101	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,55			0,64		0,61	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**C**		**C**	
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**		**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H202203	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.730			2.625		**2.614**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	3,6%			3,6%		**3,4%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2828			2721		2703	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2		2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-		-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,70			0,67		0,67	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**		**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**		**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AS Niederkassel A553 FR Ost						
	Teiknotenpunkt:			1						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A2-2						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H202203	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.614**	2.574			2.022	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**3,4%**	3,2%			6,2%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2703	2656			2147	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,67	0,66			0,52	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R203AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.500	**1.523**			601	**D**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	2,2%	**2,3%**			9,7%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1533	1558			659	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,85	0,87			0,37	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**	**C**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H203AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.114	1.051			**1.421**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,0%	4,5%			**4,7%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1170	1098			1488	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,29	0,27			0,36	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**A**	**A**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**B**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Niederkassel A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				2							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H203AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.421**			1.271			1.416	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**4,7%**			5,2%			4,1%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1488			1337			1474	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,36			0,33			0,36	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R203AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.080			**1.244**			1.199	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,8%			**5,3%**			5,4%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1132			1310			1264	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,63			0,73			0,7	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H20312	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.501			2.515			**2.615**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,7%			5,2%			**4,7%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2620			2647			2738	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,64			0,65			0,67	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AS Niederkassel A553 FR West					
	Teiknotenpunkt:			3					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			A1-2					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	H12203	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.135**	1.836			2.049	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**8,7%**	3,9%			8,9%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2321	1908			2232	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,56	0,47			0,54	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R203AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	793	**976**			741	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	7,4%	**1,9%**			6,9%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	852	995			792	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,47	0,55			0,44	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	**C**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H203AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.342	860			**1.308**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	9,5%	6,2%			**10,1%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1469	913			1440	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,35	0,22			0,34	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**A**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Niederkassel A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				4							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E4-2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H203AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.308**			1.178			1.301	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**10,1%**			11,2%			9,4%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1440			1310			1423	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,34			0,31			0,34	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R203AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.516			**1.823**			1.681	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,4%			**4,5%**			5,0%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1583			1905			1765	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,4			0,48			0,44	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H203202	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.824			3.001			**2.982**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,0%			7,1%			**6,9%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3023			3215			3188	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,73			0,78			0,77	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**D**			**D**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030						
	Planfreier Knotenpunkt:			AS Wesseling A555 FR Nord						
	Teiknotenpunkt:			1						
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt						
2	Typ:			A1-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens									
4	I	H1312	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.734**	3.565			3.682	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**4,9%**	4,6%			4,9%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3917	3729			3862	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,66	0,63			0,65	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R200AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	942	**957**			884	**B**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	2,1%	**2,2%**			2,0%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	962	978			902	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,53	0,54			0,5	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**C**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H200AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.792	2.608			**2.798**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,8%	5,5%			**5,8%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2955	2751			2960	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,49	0,46			0,49	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**C**			**C**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten										
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030						
Planfreier Knotenpunkt:				AS Wesseling A555 FR Nord						
Teiknotenpunkt:				2						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E1-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min	
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens										
4	I	H200AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.798**		2.562		2.846	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,8%**		9,8%		8,6%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2960		2813		3091	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,49		0,47		0,51	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme										
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Rampe einfahrende Verkehrsströme										
20	III	R200AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	683		**1.185**		1.091	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,6%		**3,1%**		3,5%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	714		1222		1129	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1		1		1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,4		0,68		0,63	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**C**		**C**	
Ausfädelungsbereich										
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Verflechtungsbereich										
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Einfädelungsbereich										
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**D**		**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens										
32	V	H20012	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.481		3.747		**3.937**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,6%		7,7%		**7,2%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3675		4035		4220	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,61		0,67		0,70	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**C**		**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen										
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**		**D**		**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs										
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Wesseling A555 FR Nord							
Teiknotenpunkt:				3							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A1-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H20012	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.937**	3.663			3.829	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**7,2%**	7,8%			7,4%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4220	3949			4113		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,70	0,66			0,68		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R12AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	969	**1.036**			908	C	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,6%	**3,1%**			3,3%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1004	1068			938		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,56	0,59			0,52		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**C**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	D	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H12AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	2.968	2.627			**2.921**	B	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	8,4%	9,7%			**8,7%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3217	2881			3175		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,53	0,48			0,53		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**B**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**						

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten										
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030						
Planfreier Knotenpunkt:				AD Wesseling A555 FR Nord						
Teiknotenpunkt:				4						
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt						
2	Typ:			E4-3						
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III	IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens										
4	I	H12AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.921**		2.627		2.909	**B**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**8,7%**		9,7%		8,3%	
6			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3302		2882		3151	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,53		0,48		0,52	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme										
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
15			Steigung	[%]						
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
18			Auslastungsgrad	[-]						
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Rampe einfahrende Verkehrsströme										
20	III	R12AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.503		**1.691**		1.671	**B**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	6,1%		**6,2%**		6,9%	
22			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1595		1796		1786	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2		2		2	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,4		0,45		0,45	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**		**B**		**B**	
Ausfädelungsbereich										
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Verflechtungsbereich										
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
Einfädelungsbereich										
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens										
32	V	H1211	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.424		4.318		**4.580**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	7,8%		8,3%		**7,8%**	
34			Steigung	[%]	<2%		<2%		<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4770		4678		4937	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3		3		3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR		innerh. BR		innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120		120		120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,79		0,78		0,82	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen										
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**D**		**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs										
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

	Planfall:			Prognose-Planfall 2 2030					
	Planfreier Knotenpunkt:			AD Wesseling A555 FR Süd					
	Teiknotenpunkt:			5					
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt					
2	Typ:			A2-3					
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min
	Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens								
4	I	H1112	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**4.569**	4.451			4.506	**D**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,5%**	5,5%			5,4%	
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4820	4696			4749	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,80	0,78			0,79	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Rampe ausfahrende Verkehrsströme									
13	II	R12AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.151	**1.257**			1.078	**C**
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	4,1%	**5,0%**			3,8%	
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1198	1320			1119	
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1	
18			Auslastungsgrad	[-]	0,67	0,73			0,62	
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Rampe einfahrende Verkehrsströme									
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
22			Steigung	[%]						
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]						
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]						
25			Auslastungsgrad	[-]						
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Ausfädelungsbereich									
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	**D**
	Verflechtungsbereich									
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]						
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]						
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Einfädelungsbereich									
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]						
	Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens									
32	V	H12AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.418	3.194			**3.428**	**C**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,0%	5,7%			**5,9%**	
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3622	3376			3630	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,60	0,56			0,61	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	
	Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen									
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**D**	
	Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs									
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**					

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Wesseling A555 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				6							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E4-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H12AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.428**			3.235			3.359	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,9%**			5,6%			6,0%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3731			3416			3562	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,61			0,57			0,59	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R12AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.076			**1.235**			1.191	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,1%			**4,5%**			3,6%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1109			1291			1234	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,62			0,72			0,69	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**		**0,90503569**	**D**			**D**	**D**
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H12200	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.504			4.470			**4.550**	**D**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	5,2%			5,3%			**5,4%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4740			4707			4796	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,79			0,79			0,80	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**			**D**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

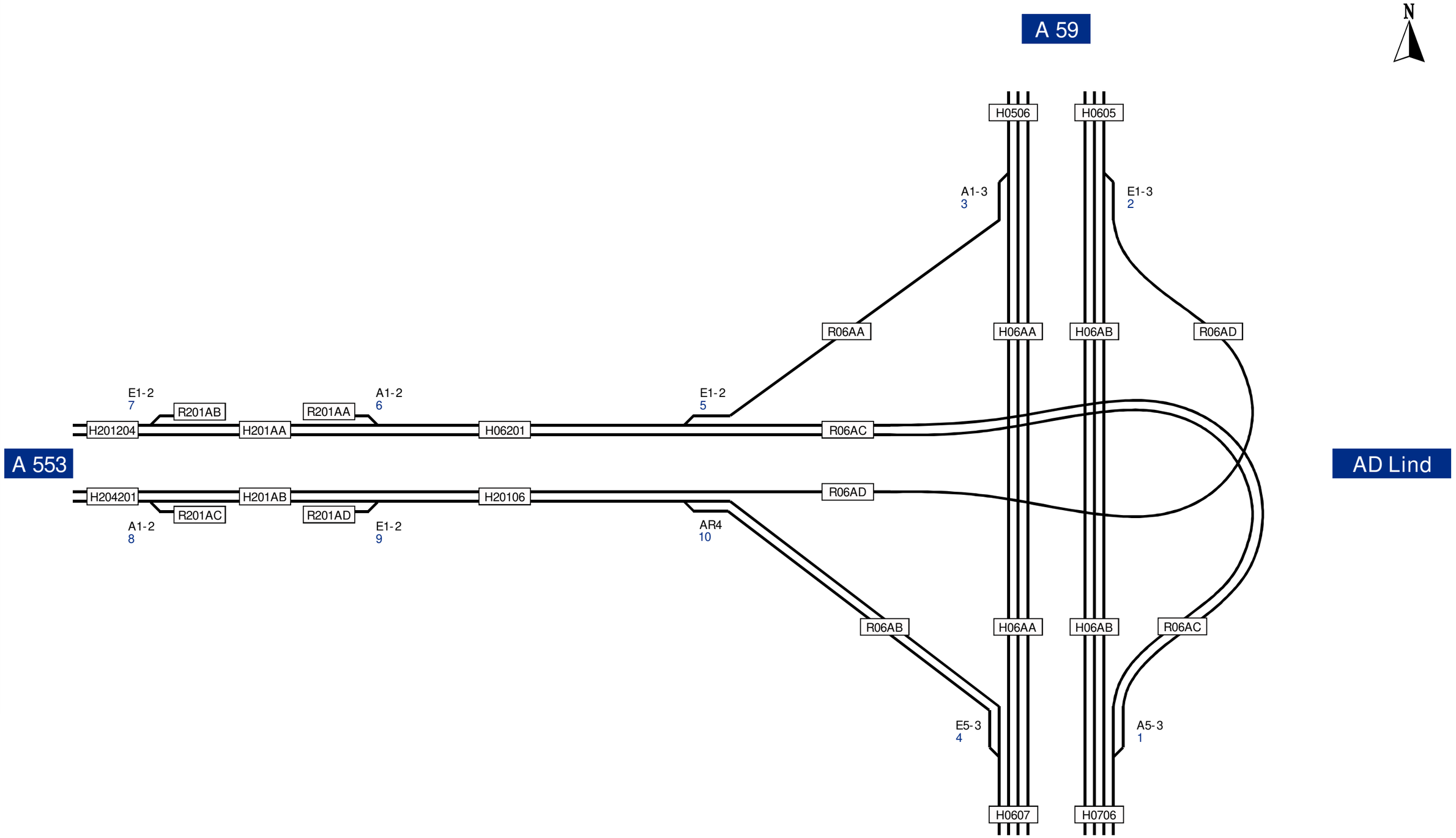
Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Wesseling A555 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				7							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			A2-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H12200	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**4.550**	4.373			4.089	D	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,4%**	5,1%			5,4%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4796	4596			4308		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,80	0,77			0,72		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**C**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R200AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.451	**1.474**			669	D	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,8%	**3,9%**			5,7%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1506	1531			707		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,84	0,85			0,39		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**	**D**			**B**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**	**D**			**C**	**D**	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	H200AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	3.099	2.899			**3.420**	C	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	6,1%	5,7%			**5,3%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3290	3065			3601		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3	3			3		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120	120			120		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,55	0,51			0,60		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**C**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**	**D**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**D**						

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AS Wesseling A555 FR Süd							
Teiknotenpunkt:				8							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			E1-3							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens												
4	I	H200AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**3.420**			3.063			3.420	C
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,3%**			5,9%			5,3%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	3601			3244			3600	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,60			0,54			0,60	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**B**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R200AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	729			**876**			806	B
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	2,0%			**2,0%**			2,3%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	744			894			825	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,41			0,5			0,46	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Ausfädelungsbereich												
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**D**	D
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H1213	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	4.149			3.939			**4.226**	C
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,7%			5,0%			**4,7%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	4345			4137			4425	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	3			3			3	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,73			0,69			0,74	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**D**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**D**							

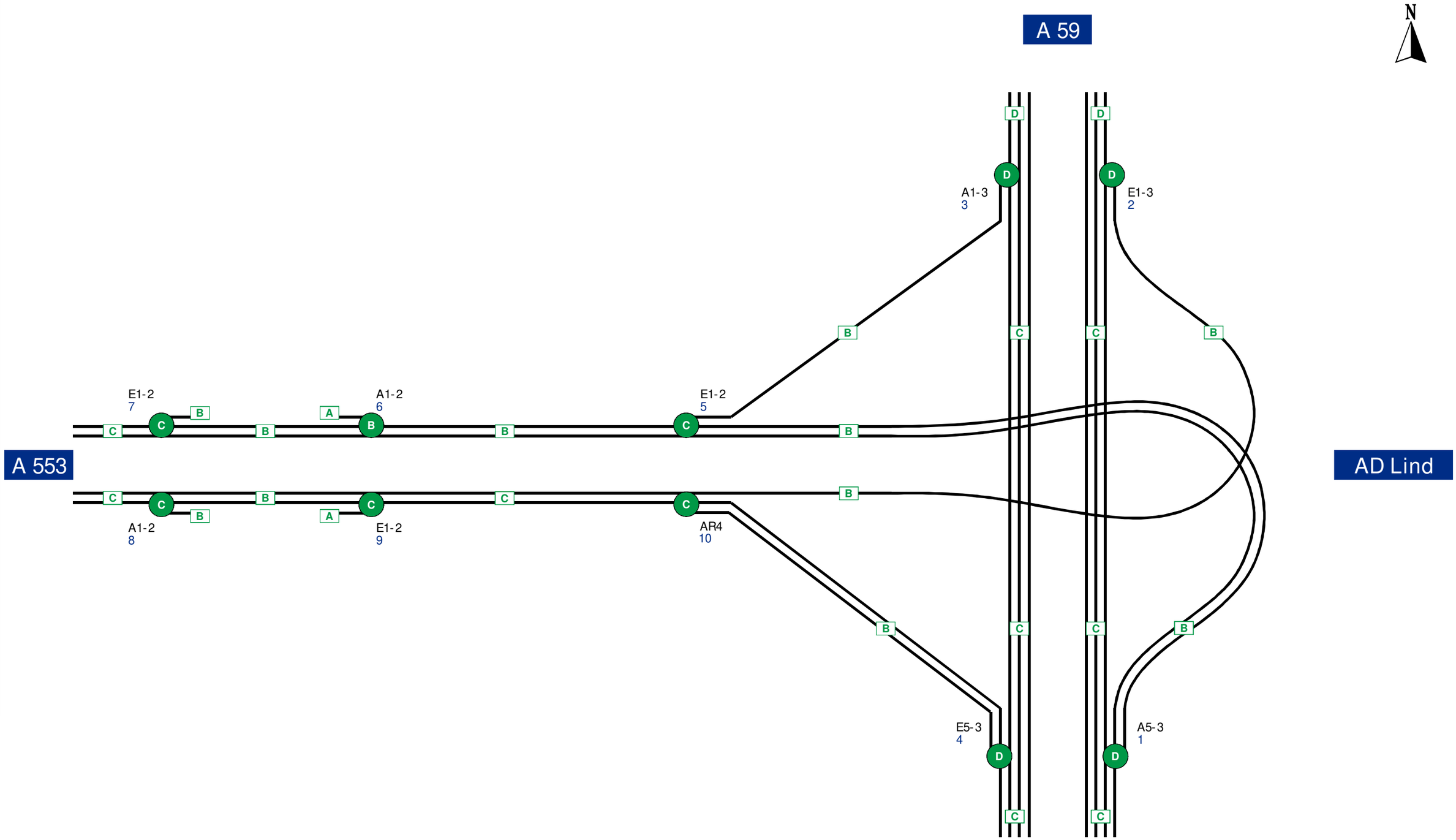
Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Wesseling A553 FR West							
Teiknotenpunkt:				9							
1	Teiknotenpunktart:			Einfahrt							
2	Typ:			ER2							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I		II		III		IV	V	QSV Min
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	R12AA	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**1.257**			1.013			1.115	**C**
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**5,0%**			15,2%			13,5%	
6			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1320			1167			1265	
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-			-			-	
11			Auslastungsgrad	[-]	0,73			0,65			0,70	
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Rampe ausfahrende Verkehrsströme												
13	II		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
15			Steigung	[%]								
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]								
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]								
18			Auslastungsgrad	[-]								
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Rampe einfahrende Verkehrsströme												
20	III	R12AC	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	703			**1.036**			1.020	**C**
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	3,6%			**3,1%**			3,5%	
22			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	728			1068			1056	
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1			1			1	
25			Auslastungsgrad	[-]	0,4			0,59			0,59	
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**C**			**C**	
Ausfädelungsbereich												
27	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]								
Verflechtungsbereich												
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]								
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]								
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]								
Einfädelungsbereich												
31	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]								
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens												
32	V	H12203	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.960			2.049			**2.135**	**B**
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	4,5%			9,1%			**8,7%**	
34			Steigung	[%]	<2%			<2%			<2%	
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2048			2235			2321	
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2			2			2	
37			Funktion und Lage		innerh. BR			innerh. BR			innerh. BR	
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	120			120			120	
39			Auslastungsgrad	[-]	0,50			0,54			0,56	
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**			**B**			**B**	
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen												
41	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**C**			**C**			**C**	
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs												
42	erreichbare Qualitätsstufe			QSV [-]	**C**							

Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten											
Planfall:				Prognose-Planfall 2 2030							
Planfreier Knotenpunkt:				AD Wesseling A553 FR Ost							
Teiknotenpunkt:				10							
1	Teiknotenpunktart:			Ausfahrt							
2	Typ:			AR4							
3	maßgebender Abschnitt mit qb 50.Std.			I	II	III	IV	V	QSV Min		
Haupt / Verteilerfahrbahn oberhalb des Teilknotens											
4	I	H20312	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	**2.615**	2.533			1.987	C	
5			SV-Anteil (oberhalb):	[%]	**4,7%**	5,0%			4,5%		
6			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
7			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	2738	2660			2076		
8			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
9			Funktion und Lage	[-]	innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
10			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
11			Auslastungsgrad	[-]	0,67	0,65			0,51		
12			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**B**		
Rampe ausfahrende Verkehrsströme											
13	II	R12AD	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.589	**1.691**			752	B	
14			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]	7,1%	**6,2%**			4,5%		
15			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
16			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1702	1796			786		
17			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	2	2			2		
18			Auslastungsgrad	[-]	0,43	0,45			0,2		
19			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**B**	**B**			**A**		
Rampe einfahrende Verkehrsströme											
20	III		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
21			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
22			Steigung	[%]							
23			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]							
24			Anzahl der Fahrstreifen	[-]							
25			Auslastungsgrad	[-]							
26			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Ausfädelungsbereich											
27			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**	C	
Verflechtungsbereich											
28	IV		Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]							
29			SV-Anteil (Einfahrt):	[%]							
30			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Einfädelungsbereich											
31			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]							
Qualität des Verkehrsablaufs der Haupt-/ Verteilerfahrbahn unterhalb des Teilknotens											
32	V	R12AB	Bemessungsverkehrsstärke:	[Kfz/h]	1.026	842			**1.235**	C	
33			SV-Anteil (unterhalb):	[%]	1,0%	2,6%			**4,5%**		
34			Steigung	[%]	<2%	<2%			<2%		
35			maßgebende Verkehrsstärke:	[PKW-E/h]	1036	864			1291		
36			Anzahl der Fahrstreifen	[-]	1	1			1		
37			Funktion und Lage		innerh. BR	innerh. BR			innerh. BR		
38			Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	-	-			-		
39			Auslastungsgrad	[-]	0,58	0,48			0,72		
40			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**B**			**C**		
Qualität des Verkehrsablaufs des Teilknotens für die Belastungskombinationen											
41			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**	**C**			**C**		
Maßgebende Qualität des Verkehrsablaufs											
42			erreichbare Qualitätsstufe	QSV [-]	**C**						

Anlagen BS



Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Landesbetrieb Straßenbau NRW** Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553 **Darstellung:** Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung AD/AS Lind - Prognose-Planfall 1	
	Datum: 08/2019	**Projekt Nr.:** 3.1671
		Anlage BS-1-1



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

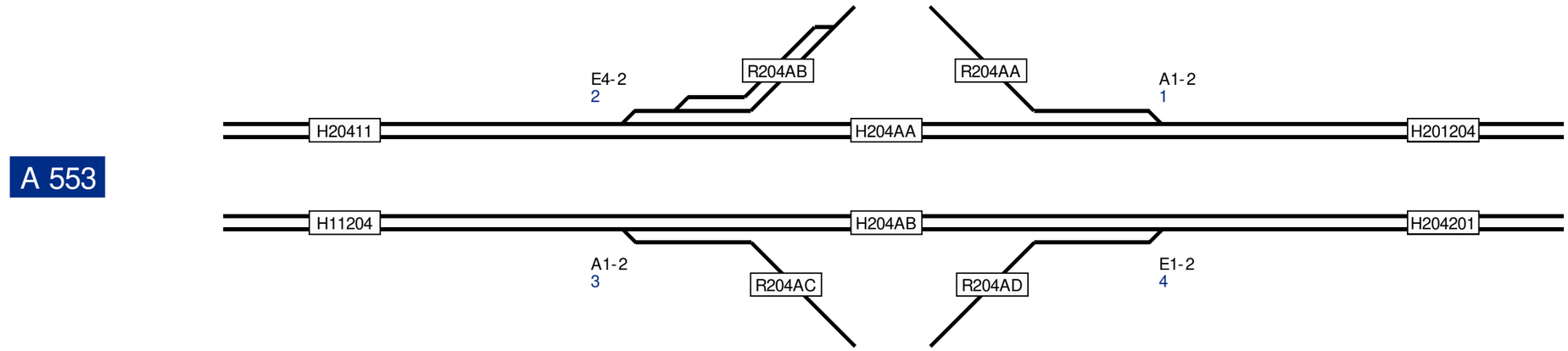
Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AD/AS Lind - Prognose-Planfall 1

Datum:	**Projekt Nr.:**	**Anlage BS-1-2**
08/2019	**3.1671**	

N

AS Niederkassel



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

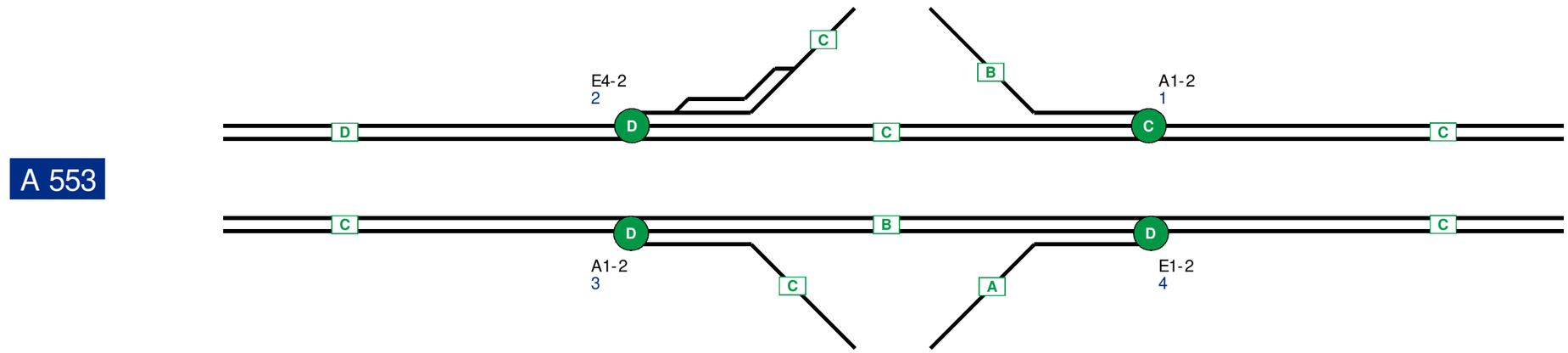
Systemskizze - Typen und
Teilknotenbezeichnung

AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1

Datum:	**Projekt Nr.:**	**Anlage BS-1-3**
08/2019	**3.1671**	

N

AS Niederkassel



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

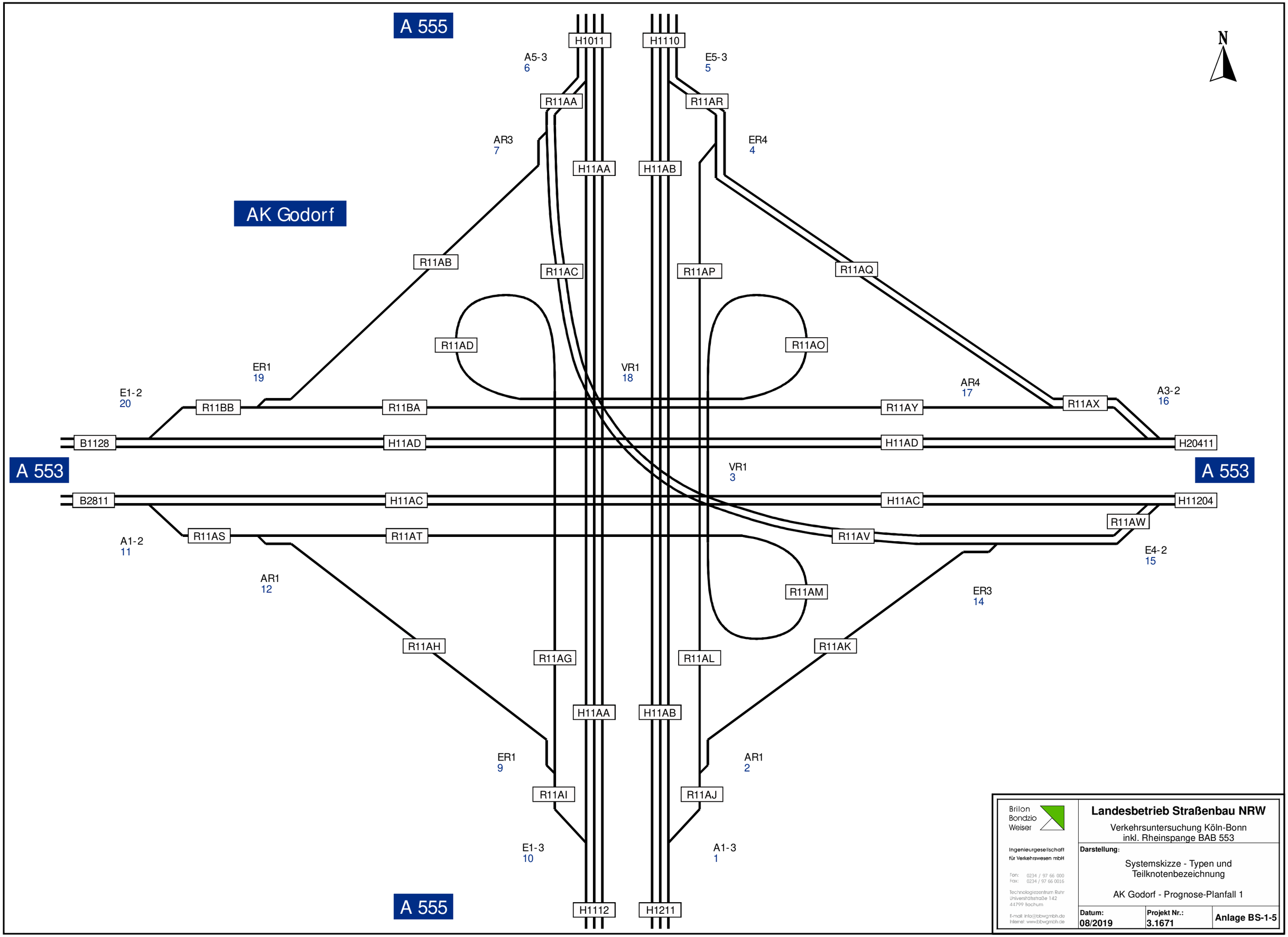
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-1-4
08/2019	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

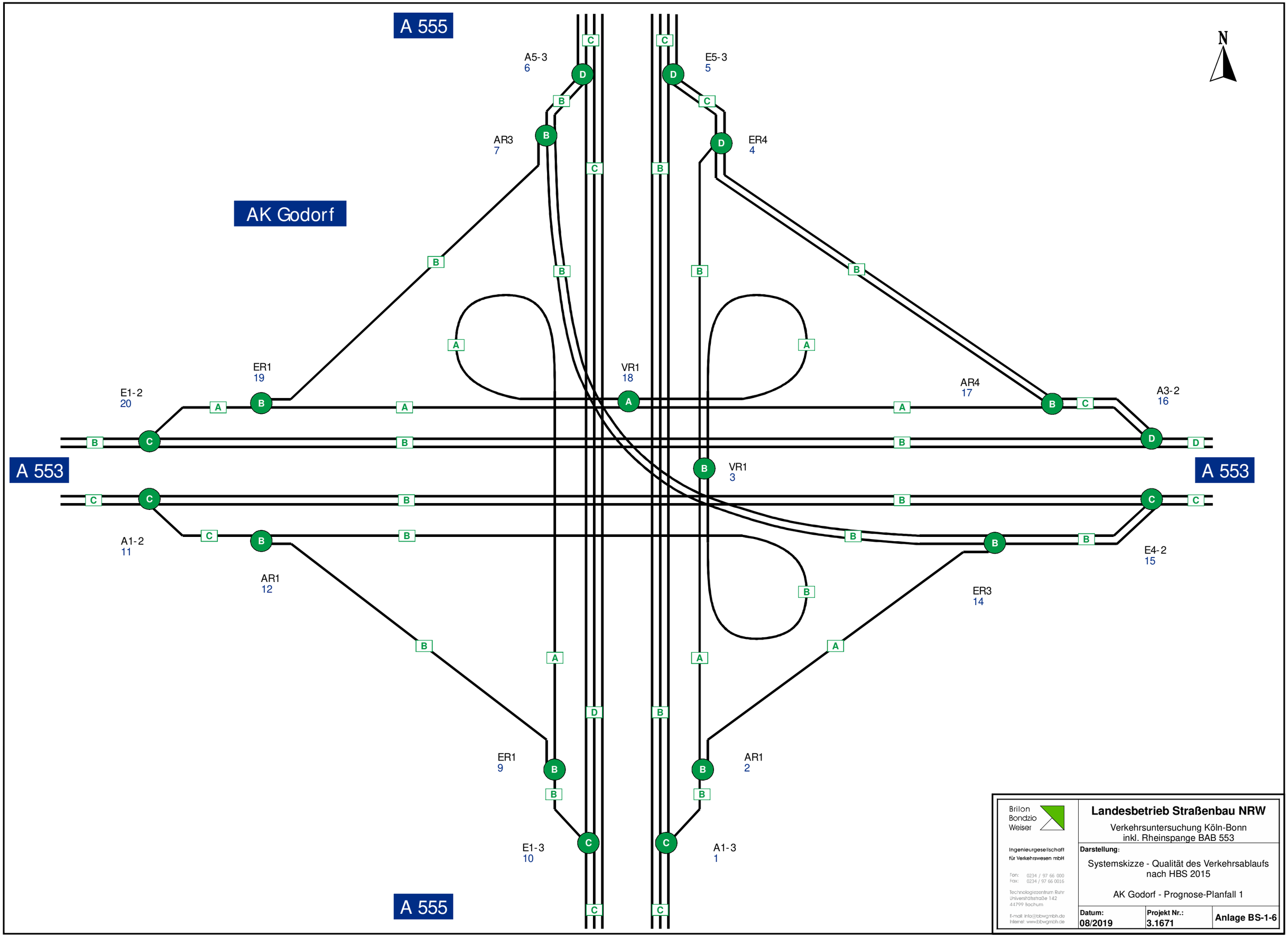
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung

AK Godorf - Prognose-Planfall 1

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-1-5
08/2019	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

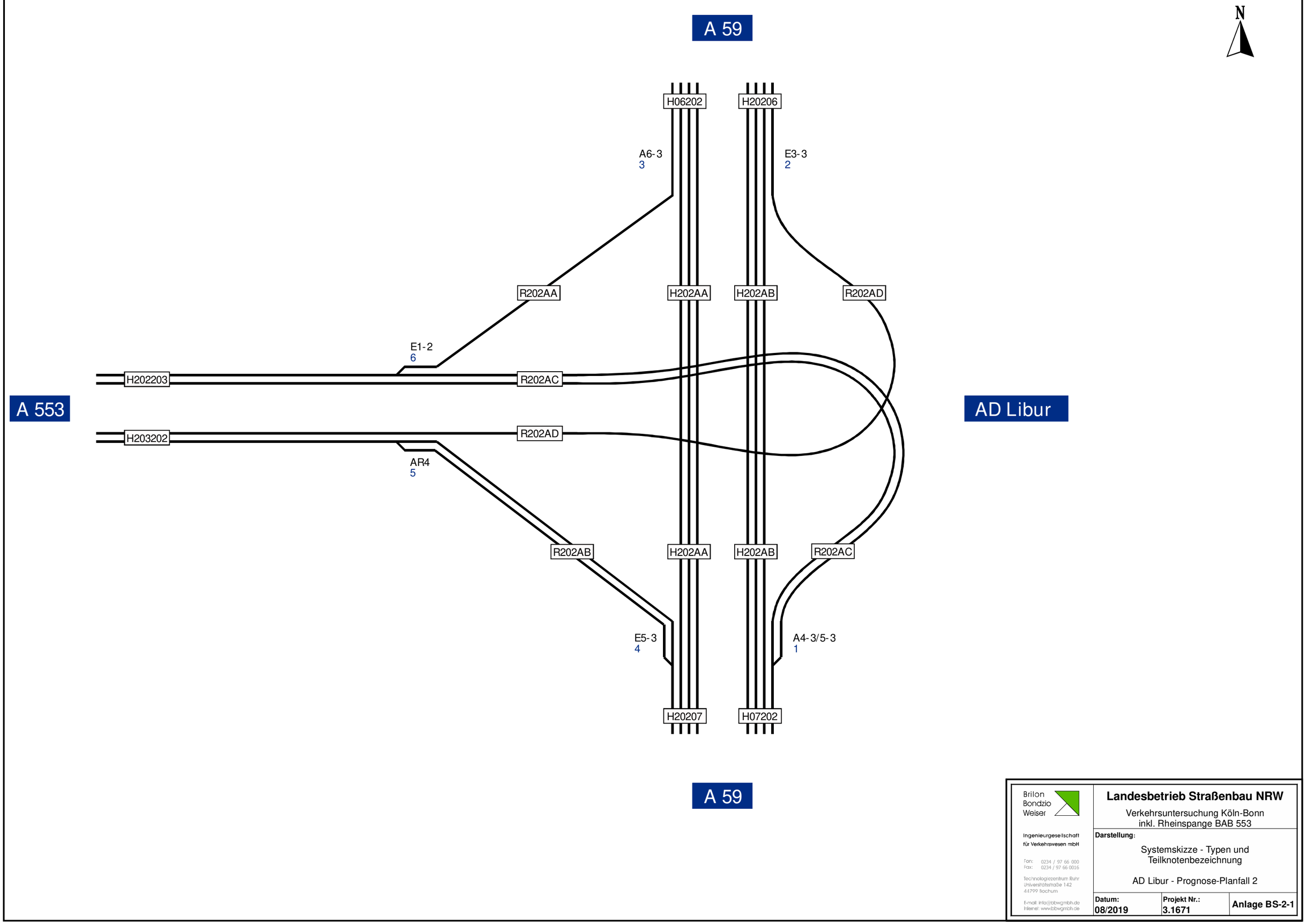
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

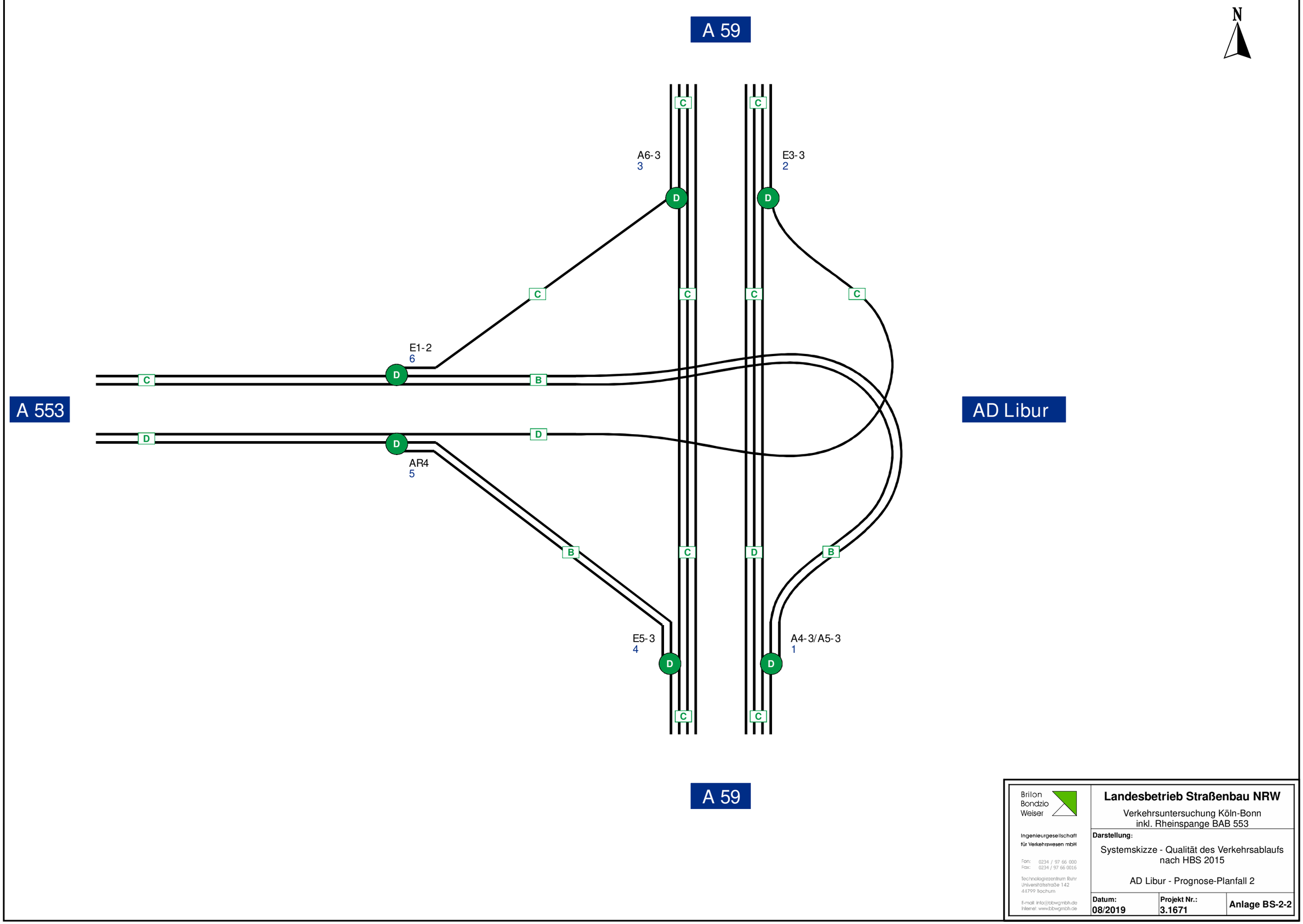
Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AK Godorf - Prognose-Planfall 1

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-1-6
08/2019	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Landesbetrieb Straßenbau NRW** Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553 **Darstellung:** Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung AD Libur - Prognose-Planfall 2	
	Datum: 08/2019	**Projekt Nr.:** 3.1671
		Anlage BS-2-1



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

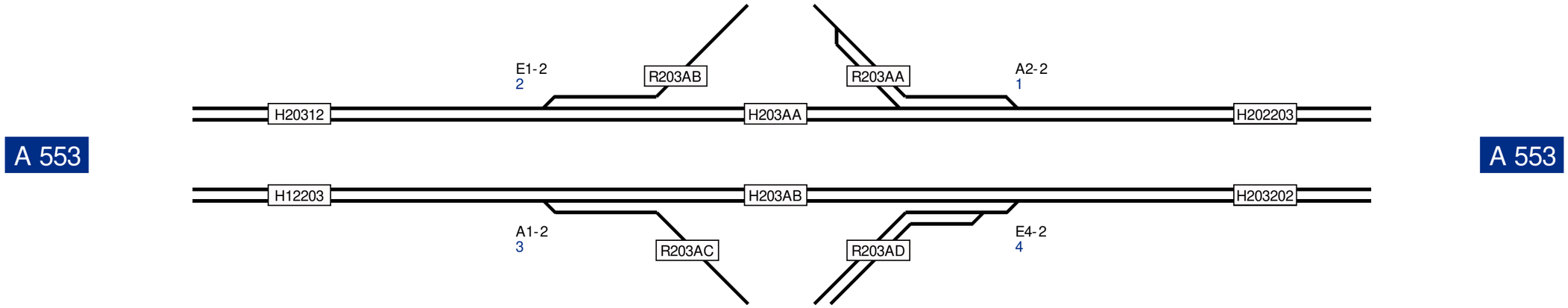
Darstellung:

Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AD Libur - Prognose-Planfall 2

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-2-2
08/2019	3.1671	

AS Niederkassel



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

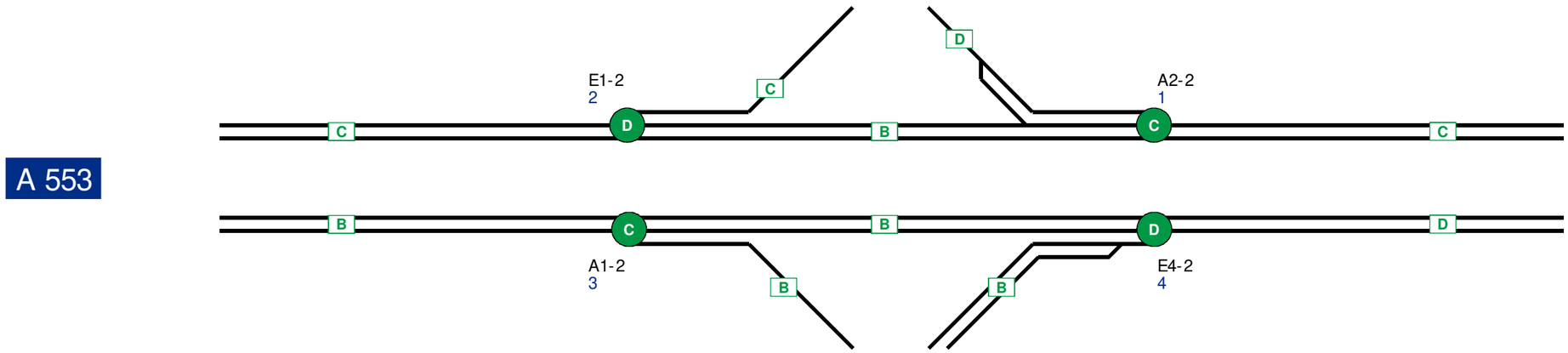
Systemskizze - Typen und
Teilknotenbezeichnung

AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2

Datum:	**Projekt Nr.:**	**Anlage BS-2-3**
08/2019	**3.1671**	

N

AS Niederkassel



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

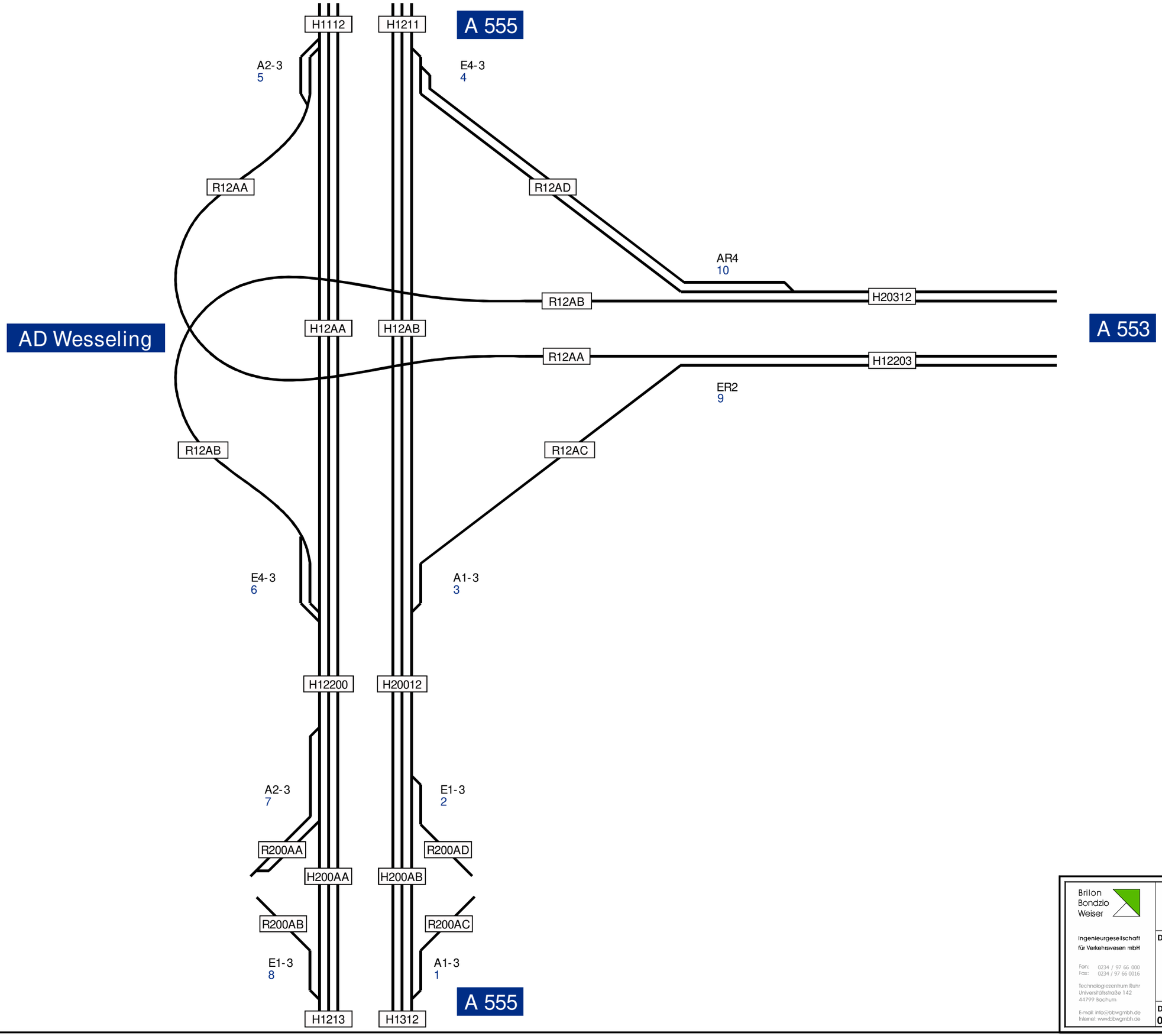
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2

Datum:	**Projekt Nr.:**	**Anlage BS-2-4**
08/2019	**3.1671**	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

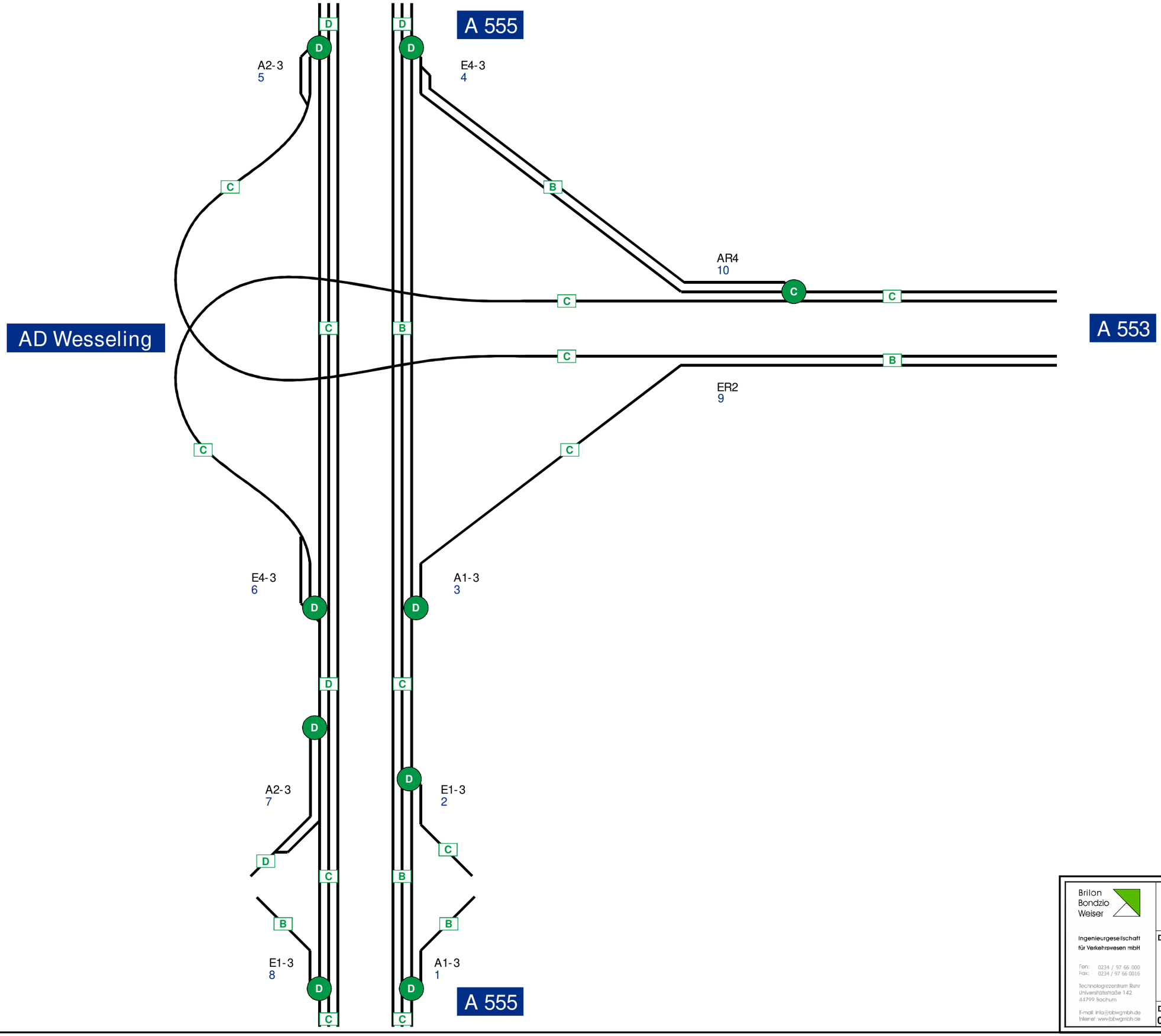
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung

AS/AD Wesseling - Prognose-Planfall 2

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-2-5
08/2019	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

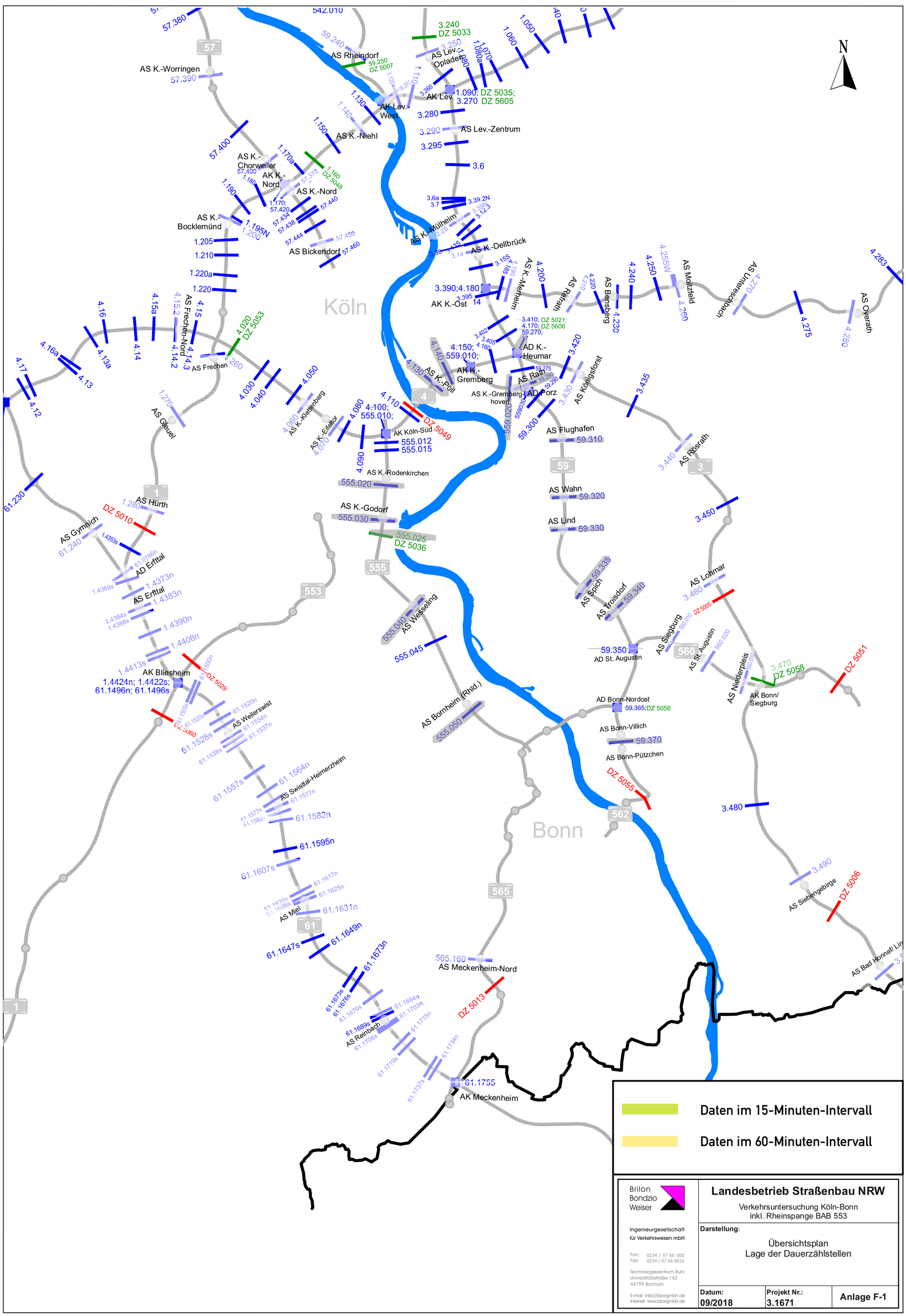
Darstellung:

Systemskizze - Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

AS/AD Wesseling - Prognose-Planfall 2

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage BS-2-6
08/2019	3.1671	

Anlage F



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan
Lage der Dauerzählstellen

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage F-1
09/2018	3.1671	

Anlage G

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
B01B	0,81	0,40	3,81	2,58	BE84D	2,21	1,22	2,84	0,76
B01D	0,04	2,95	4,00	4,71	BE84F	3,05	2,05	2,74	1,15
B02A	0,50	1,61	0,41	2,63	BE84G	0,94	1,67	4,31	0,09
B02E	3,94	2,37	4,12	1,66	BE88A	0,00	0,48	0,73	3,25
B02F	3,85	4,85	2,74	4,01	BE88B	4,41	1,11	0,49	4,36
B03A	4,47	3,38	1,35	4,00	BE89A	1,55	1,36	0,69	0,37
B03B	0,88	4,16	1,93	1,78	BE94D	2,36	2,50	2,31	0,53
B03C	1,20	2,44	2,63	2,16	BE96B	0,98	2,99	0,22	1,36
B05D	1,07	3,47	1,28	3,76	BE96E	4,34	3,47	0,33	1,97
B06C	2,72	3,32	1,82	0,60	BE96F	2,79	2,00	0,24	1,69
B06D	0,18	2,75	2,12	0,96	BE96H	3,71	2,91	4,00	0,31
B07B	2,01	1,99	3,43	2,89	BE97E	2,91	1,00	2,15	2,03
B07C	0,83	1,07	1,87	1,94	BE98E	3,88	0,91	0,45	0,54
B07D	1,90	0,42	4,58	3,78	BE98F	0,08	2,28	3,99	0,37
B07E	4,63	0,69	3,42	0,69	H0134	3,34	4,97	1,05	1,29
B08A	0,00	0,00	3,09	2,94	H01A	2,54	1,93	1,16	4,62
B08B	0,17	0,76	0,80	0,00	H0227	0,85	0,74	3,25	1,74
B08C	0,48	1,79	1,63	0,49	H0235	2,36	0,54	0,11	0,82
B08D	0,52	1,05	1,13	2,49	H02A	1,14	2,14	0,88	0,87
B08E	1,51	1,72	1,49	1,50	H02B	1,58	0,40	1,27	0,09
B08F	0,78	0,24	0,94	0,00	H0333	0,97	0,72	0,20	4,78
B09B	2,09	2,29	2,83	4,30	H0334	0,21	0,82	1,42	1,00
B09F	0,90	0,33	1,71	0,00	H0433	2,57	0,92	0,84	0,85
B10A	1,74	3,76	1,54	0,43	H04A	0,42	0,54	1,50	3,35
B10B	2,52	2,94	4,79	1,16	H04B	2,58	2,32	2,96	3,67
B10C	2,47	0,03	4,00	2,85	H0504	0,71	0,59	4,40	2,22
B10D	3,00	1,23	1,13	0,31	H0506	0,66	1,24	0,77	1,92
B10E	3,52	0,42	2,80	3,58	H05146	0,71	0,59	4,40	2,22
B10F	2,22	0,36	0,21	2,18	H05A	0,63	1,35	1,34	2,43
B10G	1,07	2,69	4,22	0,74	H05B	0,26	0,85	2,47	1,27
B10H	1,60	4,01	2,06	0,58	H0605	0,30	0,78	1,92	0,15
B1121	0,93	0,38	1,26	1,54	H0607	2,36	0,25	0,45	1,53
B1128	1,90	0,75	3,81	1,59	H06202	2,36	0,25	0,45	1,53
B118B	4,24	3,48	3,83	2,45	H06A	1,38	0,16	0,01	1,66
B11A	1,35	0,20	0,98	1,87	H06AA	2,36	0,25	0,45	1,53
B11B	4,34	2,87	0,27	0,29	H06AB	0,30	0,78	1,92	0,15
B1224	0,20	1,62	3,16	0,00	H06B	0,35	0,13	2,25	0,38
B12A	1,69	0,33	0,18	0,68	H0706	0,18	0,60	1,35	0,81
B12B	0,30	1,79	1,64	0,55	H0708	1,45	1,62	0,13	1,45
B12C	0,48	2,59	3,75	2,75	H07202	0,18	0,60	1,35	0,81
B12D	0,93	0,86	1,14	0,00	H07A	3,65	0,84	0,06	0,14
B138F	1,91	4,76	3,69	0,28	H07B	1,58	0,28	1,28	0,83
B13A	0,36	1,58	0,78	0,83	H0807	1,13	0,17	1,69	2,67
B13B	0,91	0,55	1,90	0,60	H0832	0,07	2,64	2,80	3,95
B13C	3,09	0,81	0,50	1,01	H08A	0,79	1,96	0,99	1,78
B13D	4,04	2,21	0,00	0,20	H08B	0,23	0,91	1,06	2,86

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
B13E	2,63	0,34	1,32	1,87	H09B	4,14	1,25	0,11	0,03
B13F	1,23	2,45	0,45	1,01	H1011	1,02	1,00	0,22	2,01
B144C	2,82	2,48	1,50	0,60	H1027	1,68	1,88	0,50	1,91
B144D	4,05	1,07	0,25	1,43	H109B	3,15	1,44	0,22	0,71
B144E	4,81	0,71	0,62	2,64	H10A	0,29	2,02	0,04	1,60
B145B	1,45	3,09	3,44	2,55	H110109	1,37	0,12	0,41	0,49
B145D	3,03	3,42	1,68	3,81	H1112	0,76	2,70	0,11	1,06
B14B	3,83	1,97	0,49	2,10	H115114	4,06	1,98	3,12	1,77
B14C	1,10	3,45	1,03	0,00	H11A	2,66	1,01	1,05	0,31
B14D	4,40	3,93	1,67	1,21	H11AA	1,02	1,00	0,22	2,01
B14E	3,00	2,88	1,91	0,60	H11B	2,26	0,73	1,15	0,05
B14F	4,79	3,83	0,25	0,88	H11C	3,11	0,11	0,35	0,38
B15A	4,17	2,53	3,41	1,81	H1211	2,52	0,38	1,39	0,52
B15B	3,14	1,33	2,00	1,54	H1213	0,72	2,85	0,83	0,41
B15C	0,04	0,58	4,80	0,55	H12200	0,72	2,85	0,83	0,41
B15E	0,17	0,26	0,83	0,49	H12AA	0,72	2,85	0,83	0,41
B15F	4,31	3,06	3,50	2,06	H12AB	1,67	0,13	0,41	0,51
B16A	4,98	0,77	0,45	1,44	H130B	0,44	2,11	0,46	0,10
B16C	3,51	0,28	0,76	1,00	H131130	1,14	2,07	1,81	0,05
B16D	0,39	2,53	4,30	0,52	H1312	1,67	0,13	0,41	0,51
B16F	0,22	0,32	3,41	1,86	H1330	0,03	2,02	1,53	1,22
B17E	1,69	1,70	0,76	0,76	H133A	1,28	1,82	0,74	0,90
B17F	0,20	2,82	0,34	0,39	H134B	1,03	0,93	0,95	3,63
B17G	3,60	0,51	0,86	1,75	H137G	0,69	4,31	1,27	0,70
B17H	2,32	0,44	3,36	3,76	H13A	0,49	2,37	1,13	0,80
B18A	3,69	0,57	4,36	1,83	H13B	2,77	0,45	0,38	0,97
B18E	3,49	1,95	3,60	3,66	H140B	3,66	0,80	0,17	2,23
B18F	2,93	1,13	1,46	2,30	H1415	1,37	1,42	0,50	1,02
B18G	0,77	1,48	1,60	0,43	H141C	1,03	1,78	0,64	0,52
B2021	0,06	1,23	1,14	0,18	H1432	2,13	3,42	1,18	3,66
B20A	0,18	0,84	3,85	2,14	H14353	2,64	3,81	2,34	2,56
B20B	2,74	1,61	1,29	0,26	H14355	0,15	0,53	0,56	1,78
B20C	1,78	1,57	0,65	0,74	H143A	2,26	3,46	1,63	2,74
B20D	0,81	0,42	1,49	0,53	H14604	0,71	0,59	4,40	2,22
B2111	0,39	0,04	1,02	0,26	H14A	1,54	1,64	0,39	0,80
B2120	0,17	0,13	3,59	1,99	H14B	1,94	2,94	0,77	2,33
B21A	0,95	1,90	2,00	0,47	H15A	2,85	0,50	0,84	1,22
B22A	2,84	3,26	3,02	2,75	H15B	1,55	0,29	0,86	2,48
B22B	0,11	1,16	4,68	0,26	H15C	4,99	0,39	1,48	3,05
B2322	1,91	0,27	4,42	1,31	H15D	2,32	1,80	1,33	2,47
B2336	3,51	3,23	4,44	1,67	H1731	0,01	3,79	1,85	2,12
B23A	1,91	2,55	0,00	2,75	H1833	3,02	0,24	1,37	1,34
B23B	1,18	2,05	1,15	1,41	H1835	4,85	2,68	0,78	0,55
B2436	1,77	1,06	3,94	0,66	H18B	4,00	1,46	1,00	1,66
B24A	1,45	0,60	2,78	0,32	H20012	1,67	0,13	0,41	0,51
B24B	0,50	0,89	3,10	1,71	H200AA	0,72	2,85	0,83	0,41

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
B25F	4,37	0,81	4,53	1,66	H200AB	1,67	0,13	0,41	0,51
B26A	2,75	1,57	1,13	0,93	H20206	0,18	0,60	1,35	0,81
B26C	3,43	0,65	0,46	1,90	H20207	2,36	0,25	0,45	1,53
B26D	4,76	0,34	2,56	0,71	H202AA	2,36	0,25	0,45	1,53
B3624	1,74	0,00	4,65	0,44	H202AB	0,18	0,60	1,35	0,81
B3738	0,97	0,66	2,00	1,10	H2702	0,39	0,55	0,75	0,62
B37A	2,37	1,55	0,71	1,07	H2710	0,37	2,06	1,43	2,26
B37B	4,38	1,03	3,16	0,37	H27A	2,81	2,54	0,35	2,43
B3837	2,79	0,53	3,16	0,34	H27B	2,39	3,45	0,31	2,91
B38A	2,23	0,62	0,71	1,15	H27E	2,38	0,62	3,04	1,91
B38B	2,32	3,29	2,40	0,89	H27F	0,32	0,46	2,05	1,67
B3940	1,47	1,24	1,10	0,00	H27G	1,38	2,13	3,04	0,80
B39A	2,73	1,68	4,02	1,60	H27H	1,98	1,21	0,73	1,57
B39B	2,27	3,05	2,67	2,13	H27I	0,73	0,08	1,73	0,45
B4039	2,56	2,52	1,27	0,93	H27J	2,05	2,15	1,09	0,01
B40C	0,61	3,03	1,98	1,41	H27K	0,16	3,53	2,81	2,06
B40D	4,85	2,51	3,40	1,36	H27L	0,71	2,97	2,03	1,58
B4142	1,33	2,39	2,80	0,25	H27M	0,25	3,15	2,02	1,56
B41A	0,24	3,03	4,63	2,67	H27N	2,38	0,62	3,04	1,91
B4241	1,12	2,36	1,63	1,03	H3013	2,39	0,31	0,01	1,96
B42A	1,21	1,36	0,45	0,94	H30C	3,54	0,15	4,24	0,44
B42B	3,43	0,84	2,09	0,61	H3109	4,45	1,15	0,82	0,35
B43A	0,66	0,77	0,83	0,45	H3117	1,71	1,67	1,62	2,20
B43B	1,03	0,07	0,33	2,68	H3132	0,23	2,80	0,70	3,76
B44C	0,99	0,26	3,69	1,00	H31A	4,55	2,02	0,35	1,03
B44D	0,12	0,52	2,40	2,45	H31B	0,41	1,36	0,22	3,57
B44E	2,24	0,39	1,66	3,09	H3214	0,27	2,77	0,91	1,49
B44F	1,22	1,07	2,45	1,46	H3231	1,56	2,37	1,46	3,06
B45E	0,62	0,25	0,00	3,57	H32A	0,01	0,35	1,59	1,49
B45F	1,05	1,20	2,45	1,67	H32B	2,19	0,03	0,61	1,69
B47A	1,16	1,15	1,21	0,71	H3303	0,13	1,04	1,22	0,22
B47B	0,87	0,60	0,27	1,18	H3304	2,69	0,41	1,26	3,74
B47C	3,70	0,26	0,63	0,63	H3318	3,18	0,35	0,00	0,97
B47D	0,21	0,47	0,00	1,41	H3403	1,76	1,93	0,69	3,75
B47E	2,20	1,06	0,00	1,41	H3435	0,99	0,66	0,47	0,88
B47F	0,58	1,39	1,33	1,18	H34A	2,35	3,51	1,16	1,78
B48A	1,84	1,54	1,78	1,33	H34C	3,91	4,91	3,42	2,79
B48B	1,58	1,43	1,72	0,00	H34D	4,50	2,21	0,45	0,60
B48C	0,30	0,80	0,68	0,97	H3502	1,71	0,43	3,17	3,91
B48D	1,77	1,43	3,93	0,00	H3519	4,20	0,45	0,13	1,08
B49A	0,43	0,95	2,63	1,03	H3534	0,00	2,01	0,62	1,18
B49B	1,43	0,47	0,66	0,76	H35B	2,41	1,43	0,73	2,90
B49C	0,82	1,24	1,55	0,25	H35C	0,32	1,17	0,79	2,29
B49D	3,06	2,25	1,22	0,00	H55143	2,76	1,21	1,53	2,85
B49E	0,20	0,24	2,29	0,97	R01D	2,54	1,33	0,40	1,93
B49F	3,52	2,81	0,82	0,47	R01E	4,05	1,47	2,51	2,13

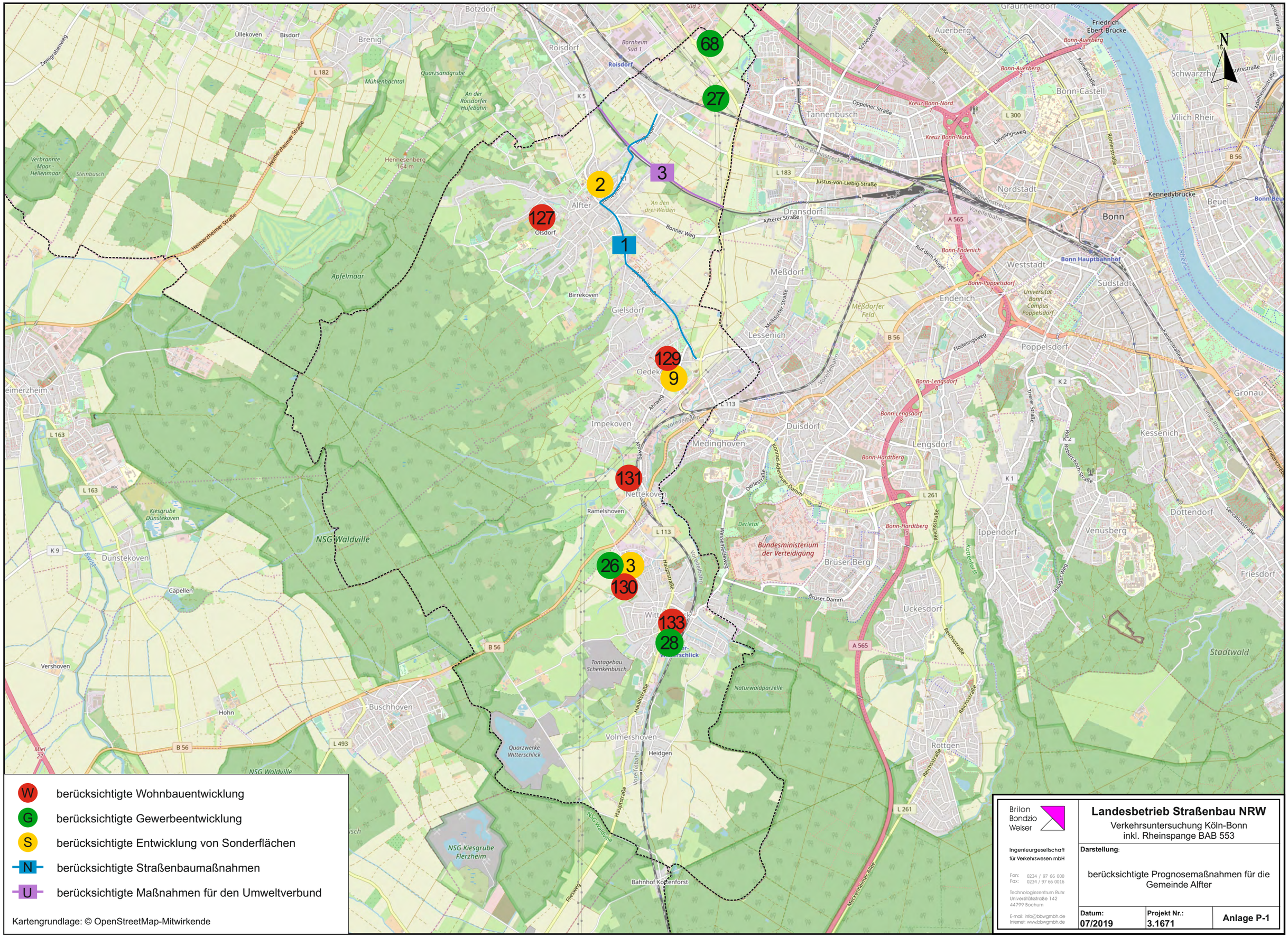
Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
B50B	0,11	0,33	1,51	1,83	R01F	0,02	0,06	3,46	0,78
B50C	3,80	2,17	2,13	0,63	R02B	2,18	1,23	3,71	0,95
B50D	0,17	0,71	0,76	0,00	R02C	2,97	0,99	0,24	0,95
B50E	2,42	1,81	0,76	1,96	R02D	0,61	1,83	0,77	0,41
B50F	1,74	0,42	1,51	1,28	R03A	4,61	4,27	1,64	4,00
B50G	2,98	1,35	1,41	3,30	R03B	0,06	0,54	0,09	2,82
B50H	0,48	0,27	0,63	1,90	R04A	3,60	1,70	0,18	0,42
B51C	0,63	0,12	0,53	1,00	R04B	3,42	4,15	0,02	1,80
B51D	0,37	1,33	1,28	0,53	R04C	4,86	0,08	0,21	2,53
B51G	0,15	1,60	0,89	0,00	R04D	4,61	0,59	2,17	1,35
B51H	0,14	0,06	0,00	1,00	R04E	1,16	0,34	1,75	2,50
B52A	1,21	0,74	1,41	2,00	R04F	4,86	0,08	0,21	2,53
B52B	2,87	0,18	1,41	1,41	R04G	4,61	0,59	2,17	1,35
B52C	1,01	0,15	0,00	0,00	R04L	3,93	0,12	3,60	0,49
B52D	1,14	0,85	0,00	0,53	R04M	0,26	0,62	0,40	2,43
B52E	0,82	0,09	0,89	0,63	R04N	2,07	0,30	1,67	1,91
B52F	0,93	1,45	0,53	0,47	R04O	3,93	0,12	3,60	0,49
B53A	4,12	1,79	0,67	0,76	R04P	0,26	0,62	0,40	2,43
B53C	2,13	0,93	1,90	1,41	R05B	1,67	2,10	0,54	1,22
B53D	1,41	1,29	2,36	0,00	R05C	1,95	0,11	0,38	4,36
B53E	0,41	0,14	3,30	2,16	R06A	0,39	1,12	0,98	0,99
B54A	1,72	1,25	1,15	0,63	R06B	1,34	0,92	0,33	2,32
B55A	1,87	1,11	0,53	1,41	R06C	3,96	1,91	1,70	2,68
B55B	4,19	1,04	2,31	0,00	R06D	2,04	2,42	1,36	0,50
B55C	0,00	1,01	2,00	0,63	R07A	1,20	4,62	2,60	1,13
B55D	0,80	2,64	0,82	1,41	R07B	1,09	0,60	1,47	0,07
B55E	4,33	0,60	1,41	0,00	R07C	0,69	0,82	1,20	4,29
B55F	0,96	0,48	1,28	2,31	R08A	2,03	2,49	0,28	2,48
B55G	0,94	0,07	2,67	0,82	R09A	1,50	4,13	1,59	1,10
B55H	1,47	1,33	0,63	1,90	R101B	2,99	3,30	0,66	4,30
B56A	3,28	0,49	0,82	0,00	R109A	0,54	2,46	1,04	1,08
B56B	1,65	0,55	1,03	1,15	R109B	0,26	1,23	0,11	0,10
B57A	2,40	1,09	0,85	0,00	R109C	1,98	3,11	0,00	0,10
B57B	0,81	2,56	2,58	1,51	R109D	1,93	0,53	0,63	0,34
B57C	1,56	2,12	1,72	2,99	R10A	1,24	1,19	1,05	3,22
B57D	3,26	0,35	0,58	1,90	R10C	0,95	0,06	0,25	1,16
B57E	4,08	1,92	0,63	0,34	R112L	1,48	3,57	1,65	0,04
B57F	3,02	0,98	1,66	0,34	R113A	0,15	2,10	0,02	0,55
B57G	0,00	2,25	0,00	0,32	R114B	3,64	0,14	0,07	1,14
B57H	0,07	0,88	0,46	0,28	R114C	1,15	0,12	0,24	0,89
B58A	3,71	0,33	1,54	0,37	R11A	0,07	4,15	3,75	1,13
B58B	0,81	1,42	0,00	0,34	R11B	1,72	1,20	0,01	0,81
B58E	0,32	1,35	0,60	1,21	R11D	2,77	0,06	0,16	1,88
B58F	0,78	0,85	1,20	2,55	R11E	2,04	0,33	0,14	1,45
B58G	2,12	0,17	3,54	0,71	R120A	1,78	0,00	0,13	0,33
B58H	1,99	0,82	2,92	0,00	R120B	2,51	2,27	0,59	1,84

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
B59A	0,62	3,10	0,99	1,51	R122A	3,25	0,03	0,04	1,66
B59B	0,60	1,58	0,32	1,67	R125A	0,40	1,78	0,29	1,40
B59C	1,44	0,10	2,00	0,67	R125C	2,47	3,99	0,07	0,32
B59D	0,63	0,37	0,74	0,00	R127M	1,15	0,97	0,86	1,26
B59E	1,40	0,32	3,52	2,48	R12A	1,29	1,32	0,96	0,53
B59F	1,87	2,00	1,10	1,92	R12B	1,99	2,31	3,88	1,47
B59G	2,96	1,70	0,19	2,32	R12D	3,03	1,16	1,35	1,77
B59H	3,45	2,47	2,31	0,00	R130B	3,87	1,48	0,66	4,88
B60A	1,01	1,60	2,12	0,47	R130C	4,93	1,74	0,47	3,22
B60B	3,28	2,81	3,02	1,00	R132A	2,04	3,87	0,20	0,79
B60C	1,23	1,02	2,57	0,74	R132B	0,07	0,00	0,03	0,11
B60D	1,28	1,91	2,16	0,50	R132C	0,03	0,05	1,71	0,02
B60G	2,72	2,58	2,48	0,58	R135D	2,94	2,11	1,61	0,30
B60H	2,36	3,18	2,50	0,00	R136A	3,20	3,93	0,18	0,35
B61A	1,75	0,50	1,41	1,15	R136C	2,00	2,91	0,11	0,58
B61B	2,53	1,53	0,82	0,00	R13A	3,15	1,61	0,22	0,38
B61C	1,20	2,00	2,36	0,31	R13B	0,88	0,31	1,07	1,01
B61H	0,56	1,02	3,58	0,00	R13C	0,32	0,17	0,58	2,02
B62A	2,03	0,39	3,78	1,47	R13D	1,72	1,42	0,17	0,59
B62B	3,13	0,44	0,00	0,00	R141A	3,82	0,61	0,08	2,34
B62E	1,57	0,79	2,04	0,60	R141B	1,04	2,60	3,01	4,58
BE01I	4,21	0,40	0,78	1,85	R141D	3,09	1,16	2,78	0,32
BE02C	0,16	4,98	0,00	1,15	R141E	2,27	2,03	1,32	0,06
BE03C	4,41	4,21	3,11	2,89	R142A	2,31	1,58	1,90	0,71
BE03D	2,99	1,47	3,48	3,09	R142B	0,31	3,17	1,96	3,50
BE04B	1,38	4,27	1,38	1,36	R142D	3,20	0,34	0,08	0,35
BE04F	2,54	1,94	0,94	2,12	R14A	1,47	4,08	2,41	1,85
BE06A	0,00	2,61	0,32	0,67	R14B	0,58	0,10	0,13	1,31
BE06E	2,98	3,05	4,42	0,00	R15A	2,20	2,24	0,35	1,20
BE06F	0,56	4,01	0,34	1,81	R15B	2,69	0,35	0,13	4,03
BE07A	1,94	2,95	0,00	3,96	R16A	4,99	3,52	2,75	0,47
BE07F	4,60	0,46	0,96	2,31	R16B	3,51	1,06	4,93	1,67
BE08A	3,37	2,48	1,32	3,13	R16C	0,68	0,26	4,83	2,29
BE08F	2,78	1,60	1,09	3,83	R16D	3,70	2,06	2,67	0,60
BE09D	2,34	2,83	2,27	1,26	R17A	0,11	1,37	1,85	3,61
BE09E	4,37	1,63	0,33	3,34	R17B	4,92	4,33	2,74	0,00
BE09G	3,56	2,74	3,77	3,75	R17C	3,51	1,13	1,63	2,58
BE100A	1,82	1,02	3,40	1,26	R17D	3,49	2,31	0,88	1,36
BE101A	0,80	4,33	3,52	4,85	R18B	1,21	2,80	1,73	3,22
BE10E	0,12	0,16	0,00	1,57	R18C	3,19	0,54	0,99	2,69
BE10H	0,00	4,24	2,77	0,23	R18D	2,84	2,62	0,02	0,83
BE11H	4,13	1,29	4,63	1,41	R26A	0,92	0,73	0,91	0,37
BE12D	1,42	1,81	2,92	0,17	R26B	3,20	3,62	2,92	1,40
BE13A	2,67	4,97	2,50	0,74	R27A	1,55	1,06	0,16	0,08
BE14A	1,13	3,95	3,30	3,77	R27B	2,09	3,53	0,97	0,62
BE15E	2,96	4,25	2,64	0,32	R27C	2,17	1,43	4,40	4,39

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
BE16D	4,99	4,35	2,67	0,00	R27D	0,63	0,93	4,50	4,16
BE16E	0,79	2,11	3,10	0,17	R27E	2,09	3,53	0,97	0,62
BE17B	3,71	1,57	3,83	2,67	R27F	2,17	1,43	4,40	4,39
BE18B	4,77	0,72	2,74	2,10	R27G	1,03	3,06	1,10	4,23
BE18E	1,57	0,87	0,72	0,97	R27H	2,53	1,86	0,35	1,17
BE20B	3,93	2,50	2,84	1,38	R27I	2,04	2,61	1,43	2,18
BE21B	2,51	3,52	2,63	1,69	R27J	1,51	0,10	0,99	0,47
BE28F	1,71	3,20	3,31	4,76	R27K	2,69	2,29	0,61	0,23
BE31H	3,29	4,52	1,78	1,03	R27L	0,17	1,09	0,64	0,44
BE32D	3,78	4,34	3,15	1,03	R27M	1,51	0,10	0,99	0,47
BE32F	0,82	3,86	3,07	0,58	R27N	2,69	2,29	0,61	0,23
BE33D	1,33	0,40	3,61	2,80	R27P	2,21	1,84	1,24	3,89
BE33E	3,97	1,36	2,93	1,75	R27Q	2,69	2,29	0,61	0,23
BE33F	1,50	2,36	0,54	0,72	R27S	3,27	4,78	2,29	1,84
BE34A	0,14	1,94	1,76	1,91	R27X	1,55	1,06	0,16	0,08
BE34B	3,91	1,60	0,02	0,20	R30A	0,12	4,75	0,67	2,18
BE34C	3,74	3,32	0,23	0,49	R30B	1,22	0,58	0,54	0,53
BE34D	4,80	2,25	0,86	1,81	R30E	4,71	4,11	0,47	1,68
BE35A	1,23	4,45	1,17	0,04	R30H	1,10	0,85	0,07	0,48
BE36F	2,78	2,33	3,84	1,45	R30I	0,34	0,31	0,05	0,77
BE37F	3,87	1,49	0,24	1,54	R30J	4,01	1,84	0,34	1,88
BE37G	1,63	0,36	3,34	2,66	R30L	0,34	0,31	0,05	0,77
BE40D	3,68	1,56	1,72	2,45	R30M	1,18	4,73	0,26	2,49
BE43A	0,54	3,84	1,25	3,61	R30O	1,81	4,54	0,30	2,22
BE45C	0,49	2,82	0,12	0,92	R31A	0,50	2,31	1,51	0,28
BE50A	1,90	2,28	0,37	0,83	R31B	0,44	2,99	1,26	2,26
BE50E	2,01	0,82	2,51	1,21	R31C	2,62	1,33	1,54	2,97
BE50F	0,75	1,58	4,73	1,54	R32A	2,59	1,98	1,12	0,38
BE50J	0,14	4,56	0,82	1,28	R32C	2,64	3,69	0,00	3,68
BE51A	3,39	1,98	4,08	1,70	R34A	3,33	1,25	0,33	1,98
BE51D	4,92	0,20	3,84	0,62	R34B	3,01	0,18	0,94	0,21
BE51E	3,56	1,79	2,31	3,46	R34C	4,10	0,13	1,15	2,22
BE53A	2,95	4,52	1,02	4,08	R34D	1,57	0,78	0,45	1,18
BE53C	2,21	2,66	0,52	2,72	R34E	2,72	0,51	1,76	1,15
BE53E	3,89	4,65	1,43	2,23	R35E	2,11	2,48	1,69	2,35
BE53F	2,06	0,06	1,12	0,25	R35H	4,04	0,84	0,07	2,00
BE55B	0,35	1,97	0,82	0,47	R35N	4,04	0,84	0,07	2,00
BE55C	3,35	2,24	0,65	1,48	R35O	2,34	2,49	0,95	0,07
BE55D	1,97	2,48	2,52	2,09	R35P	2,11	2,48	1,69	2,35
BE55F	0,10	1,35	1,29	1,80	R37A	1,38	0,75	0,76	0,29
BE57A	2,84	3,86	2,72	0,69	R37B	1,91	1,29	2,12	1,41
BE57C	0,68	2,15	0,31	2,16	R38B	0,07	0,51	2,12	0,00
BE57D	1,60	1,68	0,34	0,82	R39A	2,51	2,55	3,39	1,33
BE57E	1,29	1,37	0,92	0,73	R39B	3,25	2,47	1,18	1,41
BE57F	0,71	1,27	0,78	1,28	R40A	1,22	0,41	2,75	1,00
BE60F	1,06	1,71	0,31	1,75	R40B	0,99	1,24	0,37	1,63

Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH Pkw	VS GEH SV	AS GEH Pkw	AS GEH SV
BE62B	0,61	0,06	1,58	1,41	R41A	0,79	0,13	0,52	1,41
BE67E	3,44	3,16	2,67	4,45	R41B	1,74	3,95	2,00	1,54
BE69D	3,37	2,49	0,00	0,73	R42A	0,41	0,66	0,80	0,97
BE70G	0,48	0,29	0,45	1,03	R42B	0,51	0,72	1,55	0,29
BE70H	1,24	3,98	1,18	1,03	RE51A	3,50	4,05	0,80	2,21
BE71A	1,76	4,80	1,20	1,26	RE55A	1,76	2,78	2,36	2,30
BE71E	3,24	0,95	0,60	1,62	RE55B	2,89	1,41	0,82	1,90
BE77F	3,08	3,76	2,39	1,32	RE55C	0,58	4,34	0,17	1,39
BE79G	0,75	4,37	2,57	0,27	RE55D	0,89	1,63	0,00	0,32
BE81B	4,83	1,48	0,79	0,76	RE57C	3,66	4,21	0,17	2,28
BE81E	3,18	2,51	0,42	0,89	RE57E	0,12	4,28	0,53	0,73
BE83C	2,00	3,53	1,57	0,56	RE57F	1,37	2,49	0,00	0,14
BE83H	2,51	2,39	0,27	1,46	RE60A	0,86	0,22	0,34	0,20
BE84C	1,12	3,62	2,55	1,31	RE60B	1,00	0,85	0,12	0,00
BE84D	2,21	1,22	2,84	0,76	RE60C	2,66	0,11	0,00	1,87

Anlagen P


68
27
3
2
127
Olsdorf
1
129
9
131
26
3
130
133
28
Alfter
Botzdorf
Brenig
Roisdorf
Bornheim Süd 1
Auerberg
Graurheindorf
Friedrich-Ebert-Brücke
Bonn-Auerberg
Bonn-Castell
Schwarzrheindorf
Vilich-Rheindorf
Tannenbusch
Kreuz Bonn-Nord
Nordstadt
Bonn
Kennedybrücke
Beuel
Dransdorf
Meßdorf
Bonn Hauptbahnhof
Weststadt
Südstadt
Endenich
Bonn-Endenich
Bonn-Poppelsdorf
Universität Bonn - Campus Poppelsdorf
Poppelsdorf
Lessenich
Meßdorfer Feld
Gielsdorf
Birrekoven
Impekoven
Oedekoven
Mehlem
Medinghoven
Duisdorf
Lengsdorf
Bonn-Lengsdorf
Bonn-Hardtberg
Nettekoven
Ramelshoven
Bundesministerium der Verteidigung
Brüser Berg
Ippendorf
Dottendorf
Venusberg
Friesdorf
Kessenich
Gronau
Uckesdorf
Rottgen
Stadtwald
Tannenbusch
Dunstekoven
Capellen
Vershoven
Hohn
Buschhoven
Volmershoven
Heidgen
Witterschlick
Tontagebau Schenkenbusch
Quarzwerke Witterschlick
NSG Kiesgrube Flerzheim
NSG Waldville
Naturwaldparzelle
Bahnhof Kottenforst
Apfelmaar
Verbrannte Maar - Hellenmaar
Steinbusch
Hennesenberg 164 m
Mühlenbachtal
Quarzsandgrube
An der Roisdorfer Hufebahn
An den drei Weiden
Kiesgrube Dünstekoven
Rhein
Linke Rheinstrecke
Vorgebirgsbahn
Voreifelbahn
Heimerzheimer Straße
Zweigrabenweg
Ülekoven
Bisdorf
Mühlenbach
Bonner Weg
Alfterer Straße
Justus-von-Liebig-Straße
Oppelner Straße
Kölnstraße
Schneidenstraße
Rönnestraße
Lievelingsweg
Auf dem Hügel
Flodelingsweg
Meßdorfer Straße
Trierer Straße
Robert-Koch-Straße
Reichsstraße
Hauptstraße
Wesselinghoven
Derletal
Konrad-Adenauer-Damm
Bruser Damm
Kottenforst
Hasler Weg
Sebastianstraße
Friedrichstraße
Kölnstraße
Mechernicher Allee
Fliesweg
Ahrweg
Derlesstraße
Wittenbergstraße
L 182
L 163
K 9
K 5
K 2
K 1
L 113
L 183
L 300
L 261
B 56
A 565
L 493
Miel 27
Swist
Ahr
Rhein
N
W berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter
Datum: 07/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage P-1

Alfter (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2018: 25.122 (Angabe der Gemeinde Alfter)
Einwohner 2030: 27.378 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:
Einwohner 2017: *23.527*
Einwohner 2030: *25.640*
+ 9%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W127	Olsdorf II	50	Erschließungsvertrag geschlossen; Bauanträge aktuell geprüft; Straßenerschließung wird vorbereitet	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
W129	Chateneufstraße	77	Zeitraum: bis 2019; im Bau 1.BA (Quelle Zeitungsartikel)	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
W130	Buschkauler Feld	280	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen, Planentwurf für Offenlage wird vorbereitet	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
W131	Ahrweg	14	Zeitraum: 2018ff; Arbeiten sollen 2019 starten (Quelle: Zeitungsartikel)	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
W133	Am Kunibertshof	65	B-Plan-Entwurf liegt vor; Städtebauliches Konzept liegt vor; Beschluss zur Offenlage steht aus	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G026	Buschkauler Feld	1,41 ha	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen, Planentwurf für Offenlage wird vorbereitet	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter, B-Plan	ja
G027	Gewerbegebiet Alfter Nord, Teilbereich 2	28 ha	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
G028	Am Kunibertshof	10-13 GE	B-Plan-Entwurf liegt vor; Städtebauliches Konzept liegt vor; Beschluss zur Offenlage steht aus	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
G068	Gewerbegebiet Alfter Nord TB 1a	3 ha	Offenlage	Gemeinde Alfter	ja

Sonderflächen

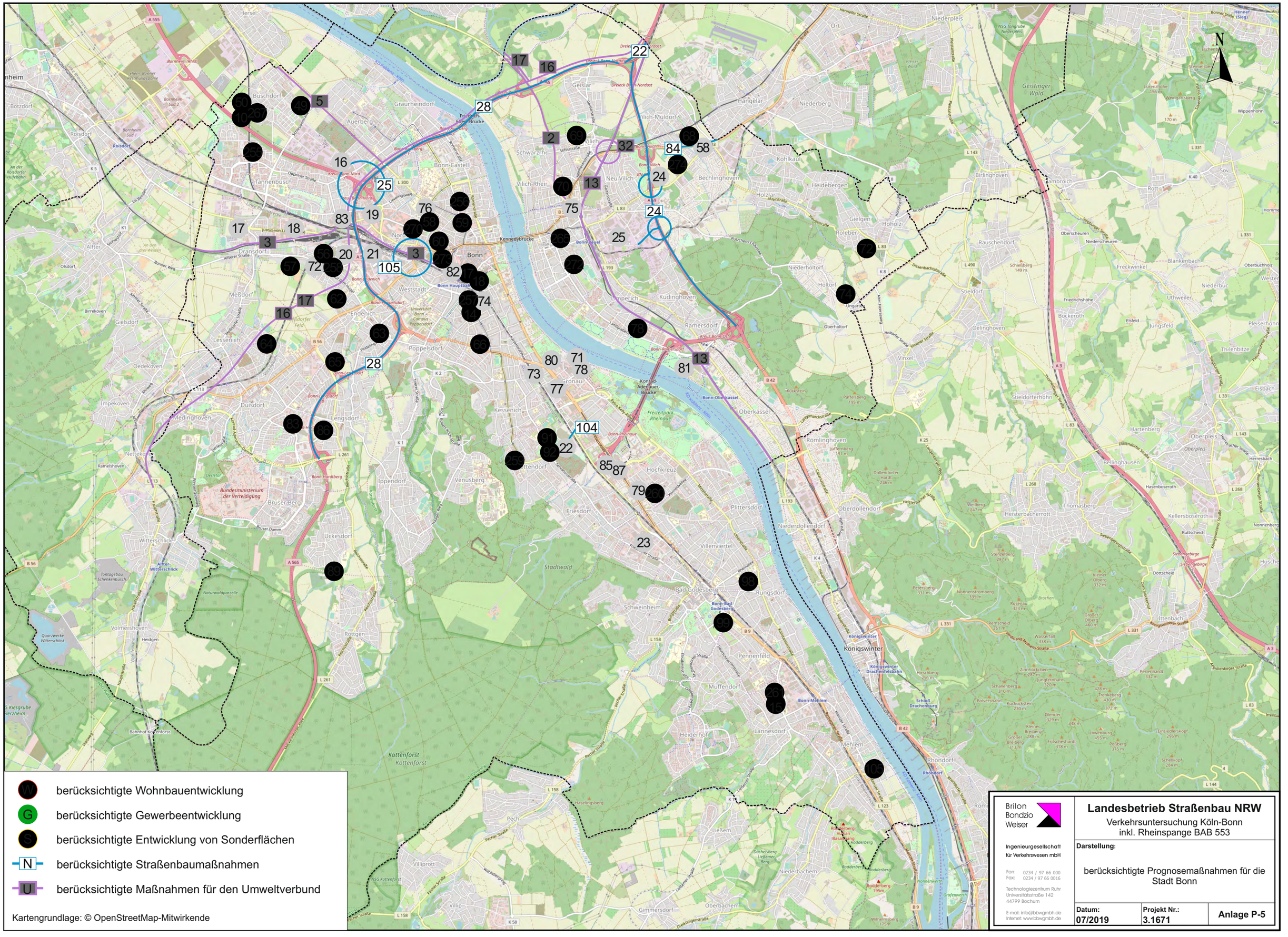
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S002	Integratives Wohnen am Görresbach	1,5 ha	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter, B-Plan 89	ja
S003	Buschkauler Feld	75 Plätze Seniorenpflege-einrichtung	Satzungsbeschluss liegt vor; im Baugenehmigungsverfahren	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
S009	Freie Christliche Schule	780 Schüler	Realisierung	Generalanzeiger Bonn	ja

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N001	Sanierung L 113 (Sanierung und Umwidmung zur Kreisstraße)	Zeitraum: 2019ff Entwurfs- und Ausführungsplanung	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U003	RadPendlerRoute Bonn - Alfter - Bornheim - Brühl (Köln) (parallel zur Linie 18)	geplanter Bau ab 2020	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-5
07/2019	3.1671	

Bonn (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2017: 327.919 (Angabe der Stadt Bonn)
Einwohner 2030: 349.345 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

Prozentsatzberechnung:
Stadt: Einwohner 2018: *330.224*
IT.NRW: Einwohner 2030: *351.801*
+7%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W049	Buschdorf - Otto-Hahn-Str.	210	rechtskräftig seit 2016	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016) / Internetseite Stadt Bonn	ja
W050	Buschdorf - Im Rosenfeld	280	Ausschreibung erfolgt	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016) / Internetseite Stadt Bonn	ja
W056	Endenich - Am Vogelsang (west.side)	500	rechtskräftig seit 2017	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016) (B-Plan 7522-21)	ja
W057	Dransdorf - Ehem. Stadtgärtnerei	40	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W058	Nordstadt - Postareal	40	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W059	Zentrum - Poliklinik	140	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W060	Zentrum - Kurfürstenkarree	40	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja

W062	Endenich - Am Bleichgraben/ Babette-Koch-Weg	100	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W063	Endenich - Paulus Heim	300	rechtskräftig	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W064	Duisdorf - Am Bruch	200	rechtskräftig	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W065	Lengsdorf - An den Lappenstrünken	350	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W066	Südstadt - Ermekeilkaserne	150	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W068	Vilich-Müldorf - Wohnpark II	300	B-Plan wird erarbeitet	VU zu Ausbau der B56 in Bonn-Vilich - BBW GmbH (Stand 2017)	ja
W069	Vilich - Am Ledenhof	130	rechtskräftig seit 2017	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W070	Beuel - Frankenweg	40	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W072	Hoholz - Umnutzung Landwirtschaftskammer Roleber	100	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja

W074	Holtorf - Niederholtorf-Süd	80	rechtskräftig	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W078	Limperich - Landgrabenweg/ Petersbergweg	180	Beschluss der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W083	Duisdorf - Gallwitz-Kaserne	500	rechtskräftig	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W086	Lengsdorf - An der Ziegelei	90	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W089	Ückesdorf - Am Götgesbach	10	Vorbereitung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W091	Dottendorf - Langwarthöfe	20	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W092	Dottendorf - Langwartweg	15	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W098	Godesberg-Villenviertel - Kronprinzenpark	80	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W099	Pennenfeld - Koblenzer Str.	40	im Bau seit Ende 2018	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja

W105	Mehlem - Mainzer Str. 250	80	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	ja
W255	Nachnutzung Möbel Boss	120	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn, B-Plan 6223-2	ja
W256	Didincirika	50	rechtskräftig seit 2018	Stadt Bonn, B-Plan 6522-1	ja
W257	Poppelsdorfer Allee / Zurich	275	rechtskräftig seit 2018	Stadt Bonn, B-Plan 6521-1	ja
W258	Vogelsang (neben west.side)	300	Offenlage abgeschlossen	Stadt Bonn, B-Plan 6322-2	ja
W259	Quirinusplatz	60	rechtskräftig seit 2019	Stadt Bonn, B-Plan 6618-2	ja
W260	Kennedyallee 41	60	Offenlagebeschluss	Stadt Bonn, B-Plan 6918-2	ja
W261	Deutschherrenstr. (Lubig Wohnen)	80	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn, B-Plan 7014-1	ja
W265	Zingsheimstraße	20	Vorentwurf	Stadt Bonn, B-Plan 7923-2	ja

W267	Im Schildchen/ Otto-Hahn-Straße	40	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6224-1	ja
W270	Kaiser-Karl-Ring	40	Aufstellung / Einleitung	Stadt Bonn, B-Plan 6522-3	ja
W272	Auerberg - Ringsstraße 61	80	Planungsrecht nach §34 BauGB	Stadt Bonn	ja
W273	Westadt - Viktoriadreieck	70	Planungsrecht nach §30 BauGB	Stadt Bonn	ja
W274	Pützchen/Bechelinghoven - Siegburger Straße	110	Planungsrecht nach §34 BauGB	Stadt Bonn	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G016	Gewerbepark Buschdorf	2,5	Planungsrecht nach §30 BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G017	Gewerbepark Bonn-West	4	Planungsrecht nach §30 BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja

G018	Gewerbe- und Industriegebiet Justus-von-Liebig-Straße	1,2	Planungsrecht nach §30 BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G019	Gewerbegebiet Verteilerkreis	0,6	Planungsrecht nach §30 BauGB und §34BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G020	Gewerbegebiet Am Vogelsang	3	Vorbereitung der Offenlage des B-Plans	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G021	Gewerbegebiet Weststadt	4,6	Planungsrecht nach §30 BauGB und §34BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G022	Gewerbegebiet Dottendorf	5,7	Beschluss zur Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung steht aus	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G023	Gewerbegebiet Bad Godesberg-Nord	2,6	Planungsrecht nach §30 BauGB und §34BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G024	Büro- und Gewerbepark Bonn-Pützchen	11	Vorbereitung der erneuten Offenlage der Änderung B-Plans	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G025	Gewerbegebiet Beuel-Ost	1,8	Planungsrecht nach §30 BauGB und §34BauGB	Fachbeitrag Gewerbe- und Industrieflächen (Stand 2017)	ja
G058	Tankstelle Scherer Bonn-Pützchen	ohne	im Bau	VU zu Ausbau der B56 in Bonn-Villich - BBW GmbH (Stand 2017)	ja

G071	Hermann-Ehlers-Straße	11.100qm BGF	rechtskräftig seit 2016	Stadt Bonn, B-Plan 6720-1	ja
G072	Vogelsang west.side	50.000qm BGF	rechtskräftig seit 2017	Stadt Bonn, B-Plan 6322-1	ja
G073	Bundeskanzlerplatz	68.400qm BGF	rechtskräftig seit 2018	Stadt Bonn, B-Plan 6620-1	ja
G074	Poppelsdorfer Allee	9.800qm BGF	rechtskräftig seit 2018	Stadt Bonn, B-Plan 6521-1	ja
G075	Herbert-Rabius-Straße	5.600qm BGF	rechtskräftig seit 2019	Stadt Bonn, B-Plan 6722-2	ja
G076	Nordstadt Postareal	8.600qm BGF	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn, B-Plan 6522-2	ja
G077	Joseph-Beuys-Allee (Haus der Höfe)	7.400qm	bezugsfertig 2. Quartal 2019	Stadt Bonn	ja
G078	Platz der Vereinten Nationen / Hermann-Ehlers-Straße	7.700qm	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja
G079	Godesberger Allee 138	10.800qm	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja

G080	Bundeskanzlerplatz	70.000qm	im Bau, Fertigstellung 2021/2022	Stadt Bonn	ja
G081	Joseph-Schumpeter-Allee (Rhein-Palais)	44.000qm	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja
G082	Urban Soul - City Office	5.000qm	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja
G083	Am Krähenhorst - ehem. Mambo-Lager	7.000qm	im Bau	Stadt Bonn	ja
G085	Grundstück "BSI" gegenüber von Cäsar	3,8 ha	Vorbereitung der Offenlage	Stadt Bonn, B-Plan 6918-1	ja
G087	Godesberger Allee 171/ Dreizehnmorgenweg	7.000qm	e Beteiligung der Öffentlichkeit abge	Stadt Bonn, B-Plan 6818-1	ja

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S010	Im Rosenfeld - Kindertagesstätte	ohne	Ausschreibung der Stadt Bonn	Internetseite Stadt Bonn	ja

S014	Gemeinschaftskrankenhaus Bonner Talweg	13.800qm BGF	rechtskräftig seit 2017	Stadt Bonn, B-Plan 6521-2	ja
S015	Deutschherrenstraße (Lubig Einzelhandel)	3.500qm BGF	Aufstellungsbeschluss	Stadt Bonn, B-Plan 7014-1	ja
S017	Urban Soul - Lifestyle House	10.000qm	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja
S018	Urban Soul - Comfort Hotel	230 Zimmer; 1.500qm Gastronomie	im Bau, Fertigstellung 2020	Stadt Bonn	ja

Straßenbaumaßnahmen

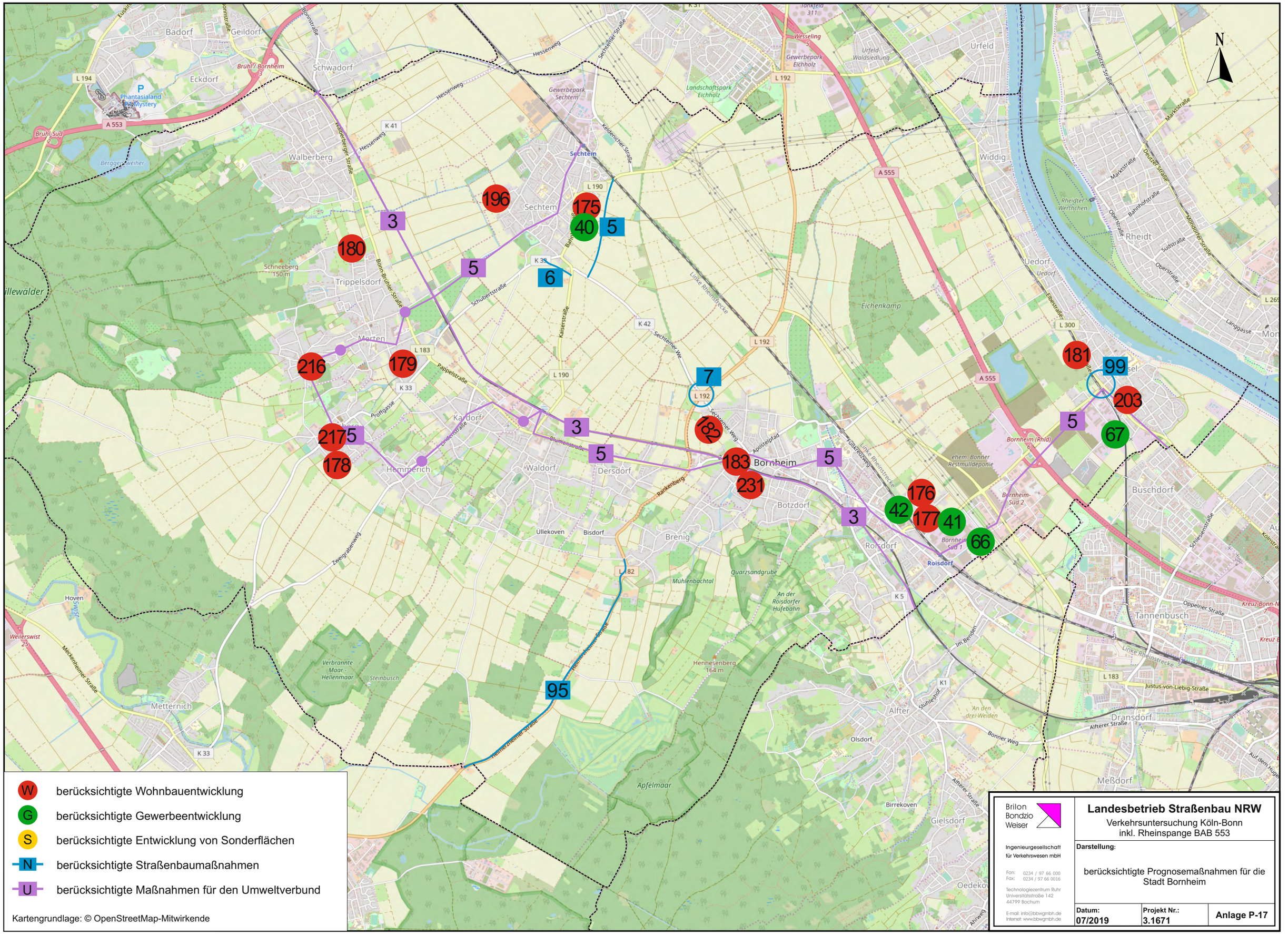
Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N022	achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD Bonn-Nordost und dem AD St. Augustin-West	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N024	sechsstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AK Bonn-Ost und dem AD Bonn-Nordost	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N025	Umbau des AK Bonn-Nord	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N028	sechsstreifiger Ausbau der A565 zwischen der AS Bonn-Hardtberg und dem AD Bonn-Nordost	vordringlicher/weiterer Bedarf	BVWP 2030	ja

N084	Ausbau der B56 (zwischen Am Herrengarten und Kautexstraße)	Vorplanung	Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B56 in Bonn-Vilich	ja
N104	Bahnquerung Dottendorfer Straße / Ollenhauerstraße (Tunnel)	Vorplanung; Vereinbarung mit DB	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	ja
N105	Anbindung Viktoriabrücke an Thomastraße	Vorplanung	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U002	Anbindung von Niederkassel an Bonn / Köln; Verlängerung der Linie 17	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Exposé zur Anmeldung der Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW	ja
U003	RadPendlerRoute Bonn - Alfter - Bornheim - Brühl (Köln) (parallel zur Linie 18)	geplanter Bau ab 2020	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
U005	Erweiterung der Buslinie 818 um die Haltestellen: "Merten Händelstr.", "Merten Weidenbachweg", "Hemmerich Hemberger Str.", "Waldorf Donnerbachweg"	Beschluss des Kreistages des Rhein-Sieg-Kreises	Presseinformation Rhein-Sieg-Kreis	ja
U013a	Verlängerung der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel (20'-Takt)	im Bau	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis; Deutsche Bahn	ja
U016	Radschnellweg Alfter - Bonn - Sankt Augustin - Troisdorf (parallel zur A 565/ A 59)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja

U017	Radschnellweg Bonn - Niederkassel (parallel zur L 269n)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U032	Kreuzungsbahnhof Vilich (S13/Stadtbahnlinie 66)	im Bau	Rhein-Sieg-Kreis	ja


N
W berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bornheim
Datum: 07/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage P-17

Bornheim (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2018: 49.493 (Angabe von der Website der Stadt Bornheim)
Einwohner 2030: 50.711 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:
Einwohner 2017: *48.173*
Einwohner 2030: *49.359*
+2%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W175	Sechtem, östlich Bahnhofstraße	200 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Se 21	ja
W176	Roisdorf, Fuhrweg/Koblenzerstraße	100 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Ro 23	ja
W177	Roisdorf, Fuhrweg/Herseler Straße	90 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Ro 22	ja
W178	Rösberg, Kuckucksweg	48 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Rb 01	ja
W179	Merten, Beethovenstraße	139 WE	Offenlage abgeschlossen	B-Plan Me 16	ja
W180	Merten, Talstraße	10 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Me 07	ja
W181	Hersel, Mittelweg/Stadtbahntrasse	150 WE	Offenlage abgeschlossen	B-Plan He 31	ja
W182	Bornheim, Sechtemer Weg	199 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Bo 24	ja
W183	Bornheim, Kallenberger Straße	22 WE	rechtskräftig	B-Plan Bo 10	ja
W196	Eupener Str.	0,5ha	rechtskräftig	B-Plan Se 12	ja
W203	Lahnstraße	15 WE	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan He 35	ja
W216	Sommersberg	4 WE	im Verfahren	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	ja
W217	Schwarzwaldstraße	0,03ha	Satzungsbeschluss 2018	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	ja
W231	Kalkstraße	150 WE	Aufstellungsbeschluss	B-Plan Bo 05	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G040	Sechtem, östlich Bahnhofstraße	3000 m²	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Se 21	ja
G041	Roisdorf, Fuhrweg/Herseler Straße	3500qm BGF	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Ro 22	ja
G042	Roisdorf, Widdiger Weg	1,35 ha	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Ro 17	ja
G066	Roisdorf, Rosental	1,5 ha	erneute Offenlage	B-Plan Ro 24	ja
G067	Hersel, Roisdorfer Straße/ Siemenacker	13,5 ha	Offenlage abgeschlossen	B-Plan He 28	ja

Sonderflächen

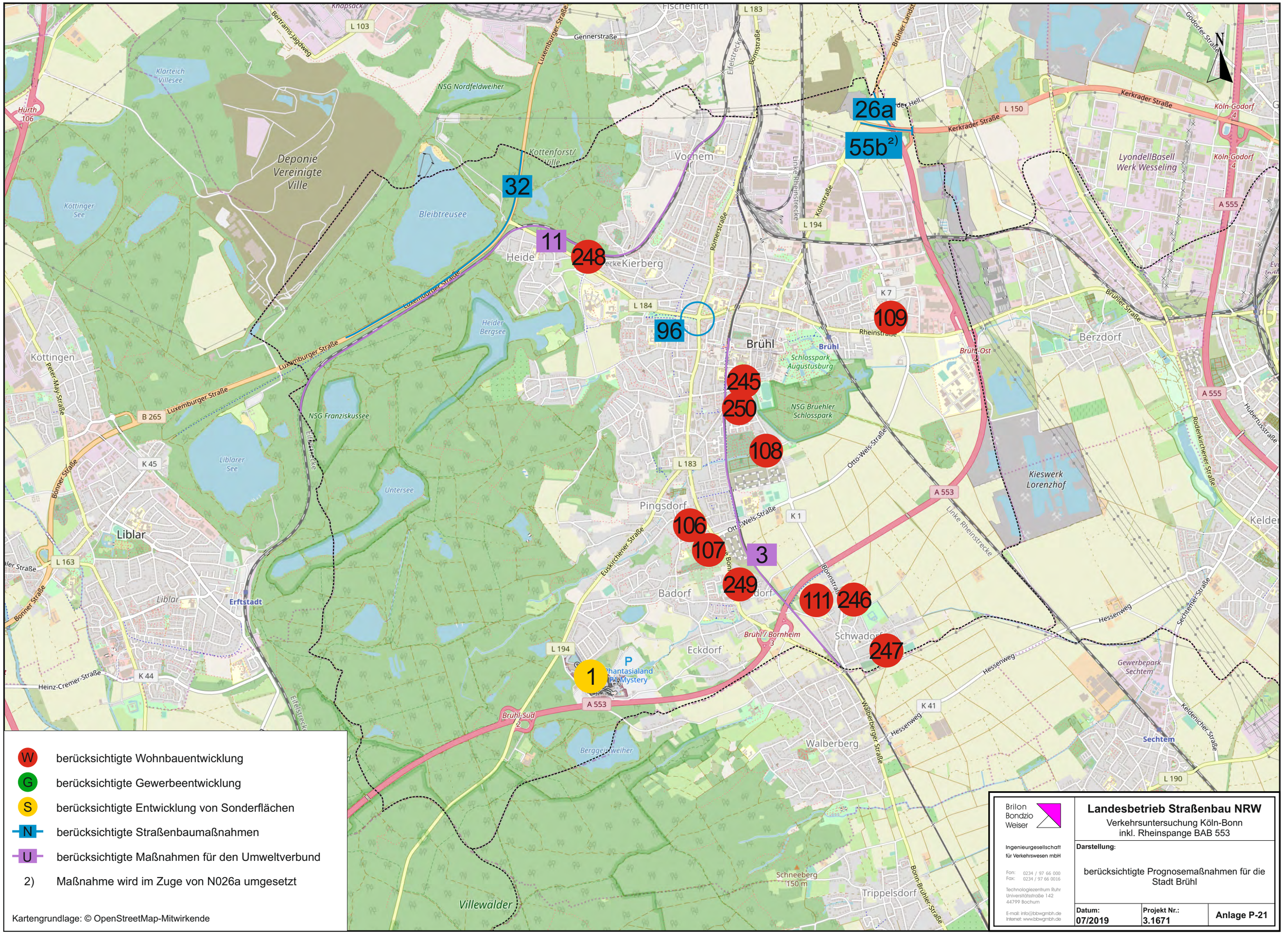
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N005	L190n	Offenlage abgeschlossen	B-Plan Se 21	ja
N006	K33n	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Se 23	ja
N007	Anschluss K42 an L192	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Bo 26	ja
N095	L 182 Swistal/Dützhöfe - Bornheim/Brenig, Ausbau	Teilstrecke der Maßnahme für den Verkehr freigegeben	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N099	L118 Knotenpunktumbau L 118/L 300 Bornheim-Hersel	Verkehrsuntersuchung begonnen	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U003	RadPendlerRoute Bonn - Alfter - Bornheim - Brühl (Köln) (parallel zur Linie 18)	geplanter Bau ab 2020	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
U005	Erweiterung der Buslinie 818 um die Haltestellen: "Merten Händelstr.", "Merten Weidenbachweg", "Hemmerich Hemberger Str.", "Waldorf	Beschluss des Kreistages des Rhein-Sieg-Kreises	Presseinformation Rhein-Sieg-Kreis	ja



W	berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G	berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S	berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N	berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U	berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
2)	Maßnahme wird im Zuge von N026a umgesetzt

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl

Datum:	Projekt Nr.:	
07/2019	3.1671	Anlage P-21

Brühl (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2017: 45.794 (Angabe von der Website der Stadt Brühl)
Einwohner 2030: 48.046 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:
Einwohner 2017: *44.144*
Einwohner 2030: *46.315*
+5%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W106	Pehler Hülle, Badorfer Straße, Vorgebirgsstraße	75	rechtskräftig	Wohnraumbedarfsanalyse Brühl (Stand 2017) (B-Plan 06.02)	ja
W107	Alte Bonnstraße	256	rechtskräftig	aktuelles Planverfahren (B-Plan 06.15)	ja
W108	Bonnstraße, Südfriedhof, Schulzentrum, Linie 18; Teilbereich II	395	rechtskräftig	Wohnraumbedarfsanalyse Brühl (Stand 2017) (B-Plan 01.16 II)	ja
W109	Bergerstraße / Weißer Straße	125	rechtskräftig	Wohnraumbedarfsanalyse Brühl (Stand 2017) (B-Plan 04.14)	ja
W111	Unter dem Dorf: Teilbereich B	138	Offenlage abgeschlossen	aktuelles Planverfahren (B-Plan 05.01)	ja
W245	Bonnstraße 26-48	25	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 01.19	ja
W246	östlich Lindenstraße, westlich an der Schallenburg	109	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 05.10	ja
W247	südlich Sechtemer Straße	5	Aufstellungs- und Offenlagebeschluss	B-Plan 05.09	ja
W248	westlich Talstraße	75	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 10.06	ja

W249	Im Geildorfer Feld, 1. Änderung	26	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 06.12	ja
W250	Pingsdorfer Straße/ In der Maar	2	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 01.20	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S001	Erweiterung Phantasialand	18,5	Aufstellungsbeschluss des B-Plans 06.01	veröffentlichtes Planverfahren der Stadt Brühl	ja

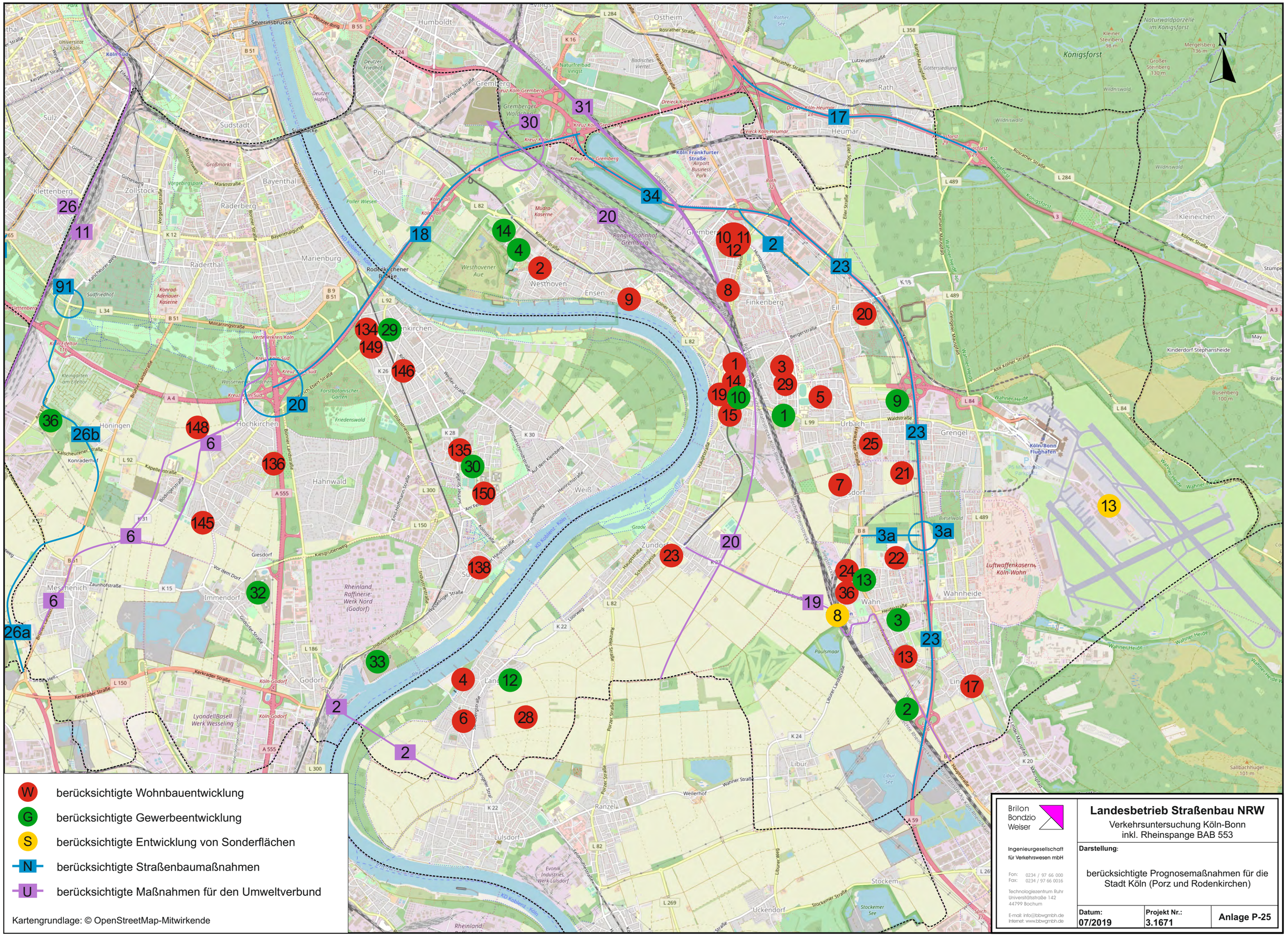
Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N026a	zwei-/dreistreifiger Neubau der B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor (1.BA, A552/L150 bis Brühler Str.)	vordringlicher Bedarf; Planfeststellung	BVWP 2030	ja
N032	vierstreifiger Ausbau der B265 zwischen der OU Liblar und der OU Hermülheim	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N055b	L 150, Ausbau von Brühl bis Köln/Godorf(A553 - A555), (2.BA AS Brühl-Nord bis Einmündung L194 Kölnstraße)	Stufe1	Landesstraßenbedarfsplan	ja [2)]
N096	L 183/L 184, Brühl, Kt. "Römer-/Adenauer-/Heuss-Str."	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja

2) wird im Zuge der Maßnahme N026a umgesetzt

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U003	RadPendlerRoute Bonn - Alfter - Bornheim - Brühl (Köln) (parallel zur Linie 18)	geplanter Bau ab 2020	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
U011	Taktverdichtung des Regionalexpresses RE 12 zw. Köln und Trier auf 120'-Takt	Machbarkeitsstudie	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja


W berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Köln (Porz und Rodenkirchen)
Datum: 07/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage P-25

N

W berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen und Maßnahmen für den Umweltverbund für die Stadt Köln

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-26
07/2019	3.1671	

Köln (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2017: 1.084.795 (Angabe von der Website der Stadt Köln)
Einwohner 2030: 1.194.918 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:

Einwohner 2017:	*1.080.394*
Einwohner 2030:	*1.190.070*
	+10%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W001	Porz - Josefstraße	24	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W002	Westhoven - Nachverdichtung Wasserfeldsiedlung	66	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W003	Porz - Hertzstraße	80	rechtskräftig; im Bau	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 75395/02)	ja
W004	Langel - Auf dem Damm	50	im Bau	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W005	Urbach - Danzinger Straße	120	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W006	Langel - Langeler Berg, 1. BA Teilfläche Süd	18	Offenlage abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 70346/03)	ja
W007	Elsdorf - Fuchskaule	200	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 75380/02)	ja
W008	Gremberghoven - Hohenstaufenstraße / Steinstraße	69	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 74407/02)	ja
W009	Ensen - Hohe Straße	15	frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 72406/03)	ja

W010	Gremberghoven - Nachverdichtung Frankenstraße	29	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W011	Gremberghoven - Nachverdichtung Gotenstraße	48	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W012	Gremberghoven - Nachverdichtung Am Hochkreuz	24	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W013	Wahn - Am Krausbaum	60	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W014	Porz - Glashüttenstraße	120	Offenlage abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 74399/04)	ja
W015	Porz - Mühlenstraße	30	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W017	Lind - Senkelsgraben	105	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 77359/04)	ja
W019	Porz - Friedrich-Ebert-Platz/Hertie	130	Offenlage abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 74393/04)	ja
W020	Eil - Leidenhausener Straße	120	frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W021	Elsdorf - Südlich Friedensstraße	280	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 76380/03)	ja
W022	Wahn - Nachtigallenstraße	175	im Bau	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W023	Zündorf - Nördlich Wielermaar	160	Aufstellungsbeschluss	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 73370/04)	ja
W024	Porz - Poststraße	82	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja

W025	Urbach - Nachverdichtung Mühlenweg	20	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
W028	Langel - An der Mühle	34	Aufstellungsbeschluss	vorhabenbezogener Bebauungsplan	ja
W029	Porz - Ohmstraße	12	Planungsrecht nach §34 BauGB	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 75393/02)	ja
W036	Wahn - Am Bahnhof	30	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	vorhabenbezogener Bebauungsplan	ja
W134	Bahnstraße	300	rechtskräftig	B-Plan 69399/03	ja
W135	Rodenkirchen - Eygelshovener Straße/ Sürther Straße	120-150	Aufstellungsbeschluss	B-Plan	ja
W136	Rondorf - Falkenweg	84	Aufstellungsbeschluss	B-Plan, Wohnungsbauprogramm 2015	ja
W138	Sürth - Innenentwicklung Heidelweg	35	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 71376/03	ja
W145	Rondorf - Pastoratsstraße	40	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 67370/02	ja
W146	Rodenkirchen - Ringstraße 38 - 46	360	Aufstellungsbeschluss	B-Plan	ja
W148	Rondorf - Rondorf Nord-West	1000	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan	ja
W149	Rodenkirchen - Südlich Frankstraße	300-400	Aufstellungsbeschluss	B-Plan	ja
W150	Rodenkirchen - Sürther Feld	100	3.BA in Umsetzung; rechtskräftig	B-Plan	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G001	Porz - Kaiserstraße	18 ha	rechtskräftig	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 75389/03	ja
G002	Lind - westlich Linder Kreuz	13,4 ha	Aufstellungsbeschluss	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 77349/04	ja
G003	Wahn - Wilhelm-Ruppert-Straße	7,5 ha	rechtskräftig	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 77369/03	ja
G004	Westhoven - Gewerbegebiet Westhoven	8,4 ha	Aufstellungsbeschluss	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 71410/06	ja
G009	Urbach - Antoniusstraße	7,3 ha	rechtskräftig	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 76390/02	ja
G010	Porz - Friedrich-Ebert-Platz/Hertie	0,8 ha	Aufstellungsbeschluss	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
G012	Langel - An der Mühle	0,08 ha	Aufstellungsbeschluss	vorhabenbezogener Bebauungsplan	ja
G013	Wahn - Am Bahnhof	2100qm BGF	abgeschlossen	vorhabenbezogener Bebauungsplan	ja
G014	Porz, Westhoven - Kaserne Brasseur	5,3 ha	abgeschlossen	vorhabenbezogener Bebauungsplan	ja
G029	Bahnstraße	800qm BGF	Satzungsbeschluss	B-Plan 69399/03	ja
G030	Rodenkirchen - Eygelshovener Straße/ Sürther Straße	0,7 ha	Aufstellungsbeschluss	B-Plan	ja

G032	Immendorf - Gewerbegebiet östlich Claudiusstraße	10 ha	Satzungsbeschluss	B-Plan 68360/05	ja
G033	Godorf - Godorfer Hafen	20	Aufstellungsbeschluss	B-Plan	ja
G036	Rondorf - Melia-Deponie	14 ha	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 64389/02	ja

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S008	Wahn - S-Bahnhof Wahn + Ergänzungsfläche	2,5	rechtskräftig	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) B-Plan 76360/05	ja
S013	Erweiterung Flughafen Köln-Bonn	1,69	Planfeststellungsverfahren	Planfeststellungsverfahren (Stand Jun 2016)	ja

Straßenbaumaßnahmen

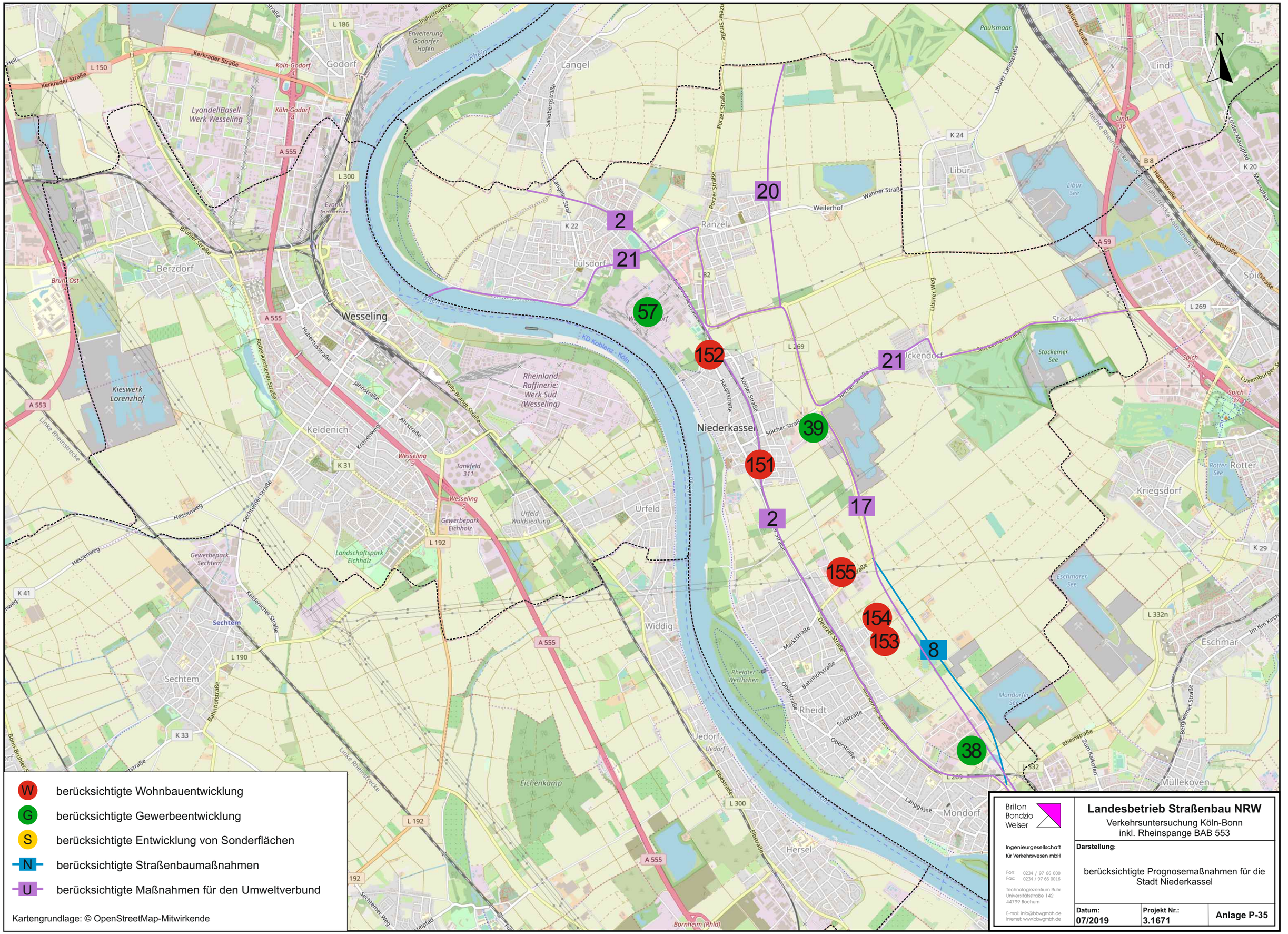
Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N002	vierstreifiger Ausbau der Frankfurter Straße zwischen Theodor-Heuß-Straße und Anschluss L99	Beauftragung der Entwurfsplanung	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
N003a	L 82, Umgehungsstraße Zündorf mit Halbanschluss an die A 59 in FR Norden, (1.BA, B 8 - A 59)	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N014	sechsstreifiger Ausbau der A1 zwischen dem AD Erfttal und dem AK Köln-West	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N015	achtstreifiger Ausbau der A1 zwischen der AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen	fest disponiert	BVWP 2030	ja

N017	achtstreifiger Ausbau der A3 zwischen der AS Königsforst und dem AD Köln-Heumar	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N018	achtstreifiger Ausbau der A4 zwischen dem AK Köln-Süd und dem AK Köln-Gremberg	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N019	sechsstreifiger Ausbau der A4 zwischen dem AK Köln-Ost und der AS Moitzfeld	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N020	Umbau des AK Köln-Süd	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N021	sechsstreifiger Ausbau der A57 zwischen dem AK Köln-Nord und dem AD Neuss-Süd; Vollanschluss AS Chorweiler	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N023	sechs-/achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD St. Augustin-West und dem AD Köln-Porz, T+R - Anlage Liburer Heide	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N026a	zwei-/dreistreifiger Neubau der B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor (1.BA, A552/L150 bis Brühler Str.)	vordringlicher Bedarf; Planfeststellung	BVWP 2030	ja
N026b	zwei-/dreistreifiger Neubau der B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor (2. BA, Brühler Str. bis Eifeltor)	vordringlicher Bedarf; Linienbestimmungsverfahren	BVWP 2030	ja
N031	vierstreifiger Aus-/Neubau der B265 zwischen der OU Hürth / Hermülheim und dem Köln-Militärring	fest disponiert	BVWP 2030	ja
N034	sechsstreifiger Ausbau der A559 zwischen dem AD Köln-Porz und dem AK Köln-Gremberg	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N088	L 73 Wasserwerkstr. Köln, Ausbau mit Anlage Gehweg	Vorentwurf in Arbeit	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N091	L 34 Kreuzung Oberer Komarweg/ Am Eifeltor, Umbau	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U002	Anbindung von Niederkassel an Bonn / Köln; Verlängerung der Linie 17	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Exposé zur Anmeldung der Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW	ja
U006	Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Internetpräsenz Stadt Köln	ja
U007	Stadtbahnanbindung Mülheim Süd und Stammheim/Flittard	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Internetpräsenz Stadt Köln	ja
U011	Taktverdichtung des Regionalexpresses RE 12 zw. Köln und Trier auf 120'-Takt	Machbarkeitsstudie	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja
U014	Verlängerung der S 6 (Essen - Köln-Worringen) über Köln-Müngersdorf Technologiepark bis Pulheim, im 60'-Takt weiter über Grevenbroich bis Mönchengladbach	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja
U019	RadPendlerRoute Siegburg - Troisdorf - Köln (parallel zur L 332a/ B 8)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U020	RadPendlerRoute Niederkassel - Köln (unabhängige Führung ab Ranzel)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U022	Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen an der Oberfläche	Aufstellungsbeschluss	Stadt Köln	ja

U024	RadPendlerRoute Köln - Leverkusen	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten	ja
U025	RadPendlerRoute Köln - Bergisch Gladbach	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten	ja
U026	zweigleisiger Neubau Köln-Hansaring - Köln Süd - Hürth - Kalscheuren (Westspange Köln)	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U027	Neubau zweiglisige höhenfreie Verknüpfung der Wupperstrecke mit der S-Bahnstrecke (Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim, Tunnelvariante)	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U028	parallele Ein- und Ausfahrmöglichkeiten im Westkopf Köln Hbf von und nach Köln West, Köln-Ehrenfeld und Köln-Nippes durch zusätzliche Weichenverbindungen	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U030	Kreuzungsbauwerk Gremberg Nord	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U031	Verlängerung der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main vom Abzweig Steinstaße bis Abzweig Gummersbacher Straße	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja



W berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Niederkassel

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-35
07/2019	3.1671	

Niederkassel (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2018: 40.266 (Angabe der Stadt Niederkassel)
Einwohner 2030: 44.163 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:
Einwohner 2017: *38.057*
Einwohner 2030: *41.740*
+10%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W151	Niederkassel - Gladiolenweg	158	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 143 N	ja
W152	Niederkassel - Waldstraße/Bahnstraße	50	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 154 N	ja
W153	Rheidt - Burenweg	15	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 142 Rh	ja
W154	Rheidt - Litauer Straße/Bahnhofstraße	10	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 151 Rh	ja
W155	Rheidt - Nibelungenstraße	60	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 149 Rh	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G038	Mondorf - Gewerbegebiet	2,5	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 134 M	ja
G039	Niederkassel - Gewerbegebiet Niederkassel-Ost	3,1	Offenlage abgeschlossen	B-Plan 136 N	ja
G057a	Lülsdorf - Containerterminal	4	im Verfahren	B-Plan	ja
G057b	Lülsdorf - Gewerbegebiet	17	im Verfahren	B-Plan	ja

Sonderflächen

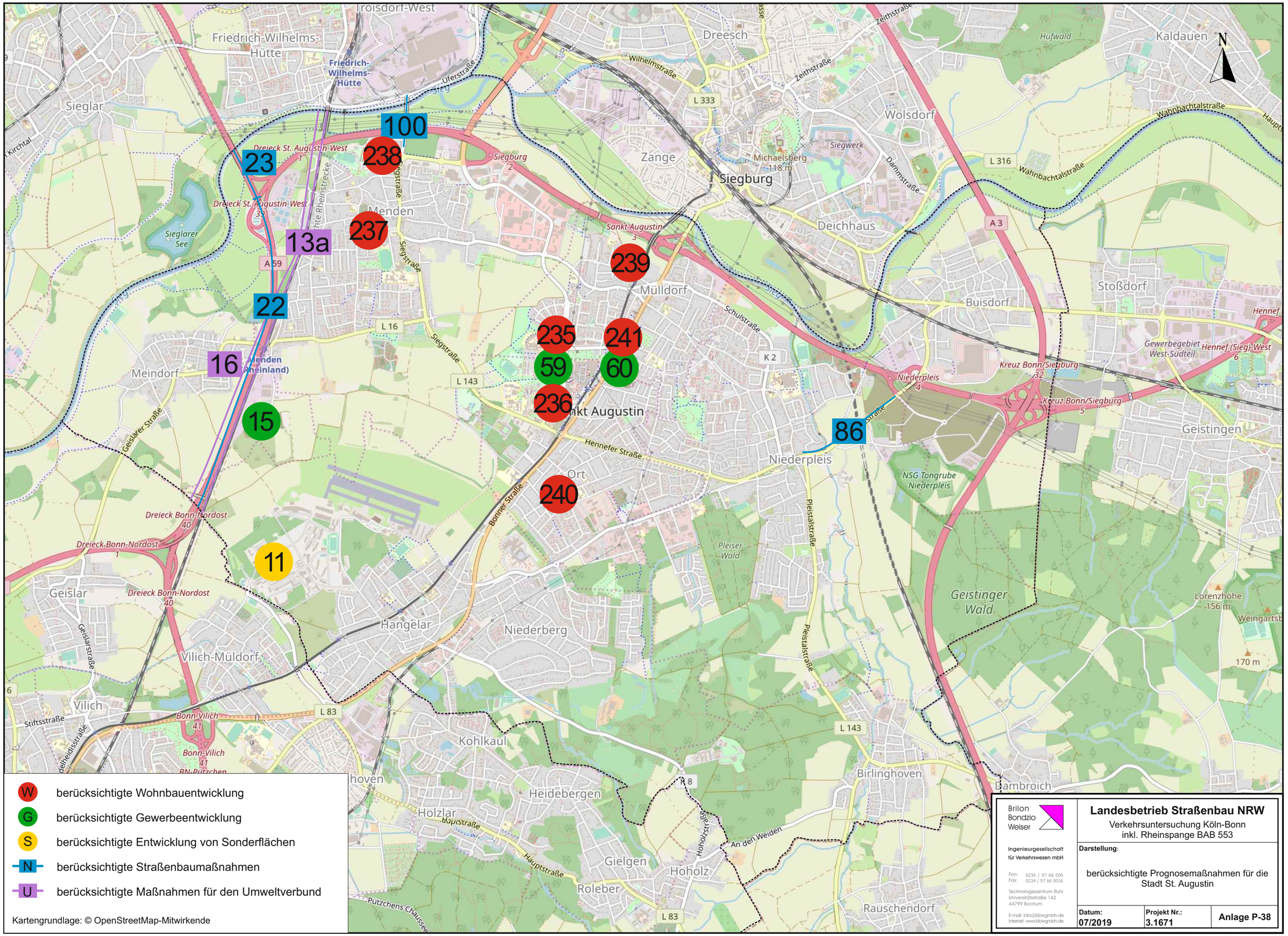
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N008	Neubau L269n - Ortsumgehung Niederkassel-Mondorf	Offenlage des Planfeststellungsbeschlusses	Planfeststellungsverfahren	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U002	Anbindung von Niederkassel an Bonn / Köln; Verlängerung der Linie 17	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Exposé zur Anmeldung der Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW	ja
U017	Radschnellweg Bonn - Niederkassel (parallel zur L 269n)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U020	RadPendlerRoute Niederkassel - Köln (unabhängige Führung ab Ranzel)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U021	RadPendlerRoute Troisdorf - Niederkassel - (Fähre/neue Rheinbrücke) - Wesseling (Köln) (parallel zur L 269, städtisches Straßennetz)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja (nur im Planfall)



100
238
23
237
13a
22
16
15
11
239
235
241
59
60
236
86
240
Siegburg
Zange
Wolsdorf
Deichhaus
Mülldorf
Buisdorf
Stoßdorf
Niederpleis
Ort
Hangelar
Niederberg
Vilich-Müldorf
Vilich
Geislar
Meindorf
Menden
Sieglar
Friedrich-Wilhelms-Hütte
Dreesch
Kaldauen
Geistingen
Geistinger Wald
Birlinghoven
Dambroich
Kohlkaul
Heidebergen
Holzlar
Gielgen
Hoholz
Roleber
Rauschendorf
Sankt Augustin
Dreieck St. Augustin-West
Dreieck Bonn-Nordost
Bonn-Vilich
Kreuz Bonn/Siegburg
Niederpleis
Hennef (Sieg)-West
Gewerbegebiet West-Südteil
NSG Tongrube Niederpleis
Pleiser Wald
Sieglarer See
Siegburg
Michaelsberg
Siegwerk
Hufwald
Lorenzhöhe
Weingartsb
Wahnbachtalstraße
Wilhelmstraße
Zeithstraße
Dammstraße
Schulstraße
Hennefer Straße
Bonner Straße
Pleistalstraße
Geislarstraße
Stiftsstraße
Hauptstraße
Pützchens Chaussee
An den Weiden
Hoholzstraße
Siegstraße
Uferstraße
Geislarer Straße
Hauptstraße
L 333
L 316
A 3
A 59
L 16
L 143
K 2
L 83
K 8
N
W berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin
Datum: 07/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage P-38

St. Augustin (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2017: 55.873 (Angabe aus IT.NRW)
Einwohner 2030: 58.416 (Angabe aus IT.NRW)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W235	Haus Heidefeld	70	rechtskräftig, Vermarktung innerhalb der nächsten zwei Jahren	B-Plan 113 3. Änderung Planteil A	ja
W236	Rathausallee (Fläche GWG)	25	rechtskräftig, Bebauung in Planung	Angabe der Stadt St. Augustin (Stand Apr 2019)	ja
W237	Marktsraße	200	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 421	ja
W238	Klöckner-Mannstaedt-Str.	38	rechtskräftig, Vermarktung von Teilflächen in Vorbereitung	B-Plan 417	ja
W239	Schiffsstraße	25	rechtskräftig	B-Plan 522	ja
W240	Auf der Heide	43	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 111	ja
W241	Bebauung Bonner Straße/Südstraße	40	rechtskräftig, Beaubeginn steht bevor	Angabe der Stadt St. Augustin (Stand Apr 2019)	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G015	Menden - Gewerbegebiet Menden-Süd	6,5	rechtskräftig	B-Plan 408/1	ja

G059	Haus Heidefeld	1	rechtskräftig, Vermarktung innerhalb der nächsten zwei Jahren	B-Plan 113 3. Änderung Planteil A	ja
G060	Bebauung Bonner Straße/Südstraße	0,2	rechtskräftig, Beaubeginn steht bevor	Angabe der Stadt St. Augustin (Stand Apr 2019)	ja

Sonderflächen

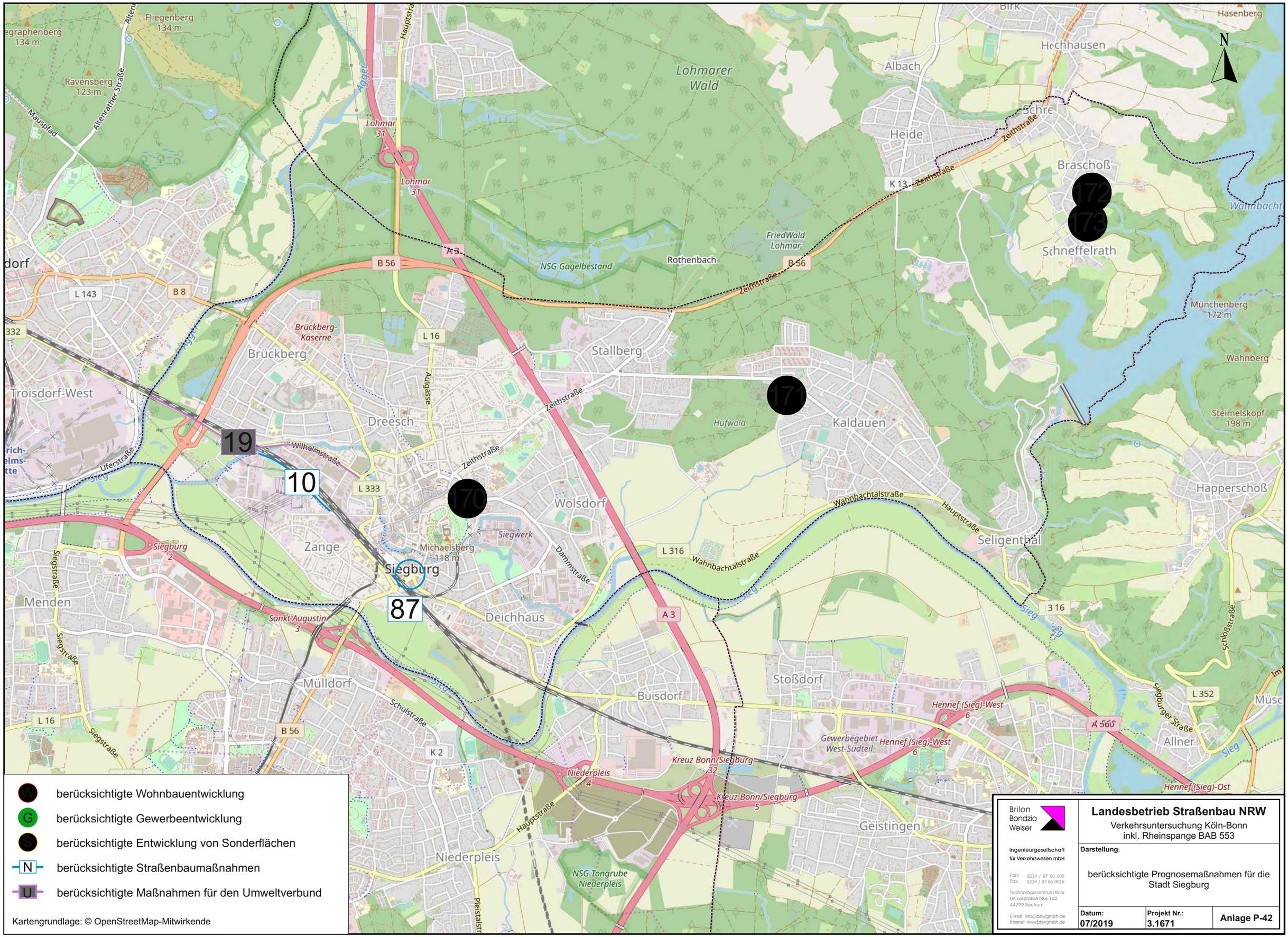
Nr.	Maßnahme	Anzahl neuer Arbeitsplätze	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S011	Erweiterung Bundespolizei	350 Plätze	ohne	VU zu Ausbau der B56 in Bonn-Villich - BBW GmbH (Stand 2017)	ja

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N022	achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD Bonn-Nordost und dem AD St. Augustin-West	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N023	sechs-/achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD St. Augustin-West und dem AD Köln-Porz, T+R - Anlage Liburer Heide	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N086	L 143/L 121 OD St.Augustin/Niederpleis, Umbau	Teilstrecke der Maßnahme für den Verkehr freigegeben	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N100	L 143 Neubau der Siegbrücke zw. St.Augustin und Troisdorf	geplanter Bau: 2019 bis 2020	Landesbetrieb Straßenbau NRW	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U013a	Verlängerung der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel (20'-Takt)	im Bau	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis; Deutsche Bahn	ja
U016	Radschnellweg Alfter - Bonn - Sankt Augustin - Troisdorf (parallel zur A 565/ A 59)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Siegburg

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-42
07/2019	3.1671	

Siegburg (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2018: 43.214 (Angabe der Stadt Siegburg)
Einwohner 2030: 42.566 bis 43.862 (Angabe der Stadt Siegburg)
(Annahme in VU: 43.862 EW zur sicheren Seite)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W170	Siegburg - Neuenhof/ Kleiberg	15	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan 33/3	ja
W171	Kaldauen - südlich der Hauptstraße	6	rechtskräftig	B-Plan 73/3	ja
W172	Braschoß - Im Klausgarten/ Braschosser Straße	15	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan 93/1	ja
W173	Braschoß - Im Bruchgarten/ Braschosser Straße	25	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 95/4	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N010	Verlängerung der Konrad-Adenauer-Allee	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 21/5	ja
N087	L 333/L 16 in Siegburg, KVP Kreishaus	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U019	RadPendlerRoute Siegburg - Troisdorf - Köln (parallel zur L 332a/ B 8)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja

W berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Troisdorf

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-45
07/2019	3.1671	

Troisdorf (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Einwohner 2017: 77.667 (Angabe von der Website der Stadt Troisdorf)
Einwohner 2030: 82.243 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:
Einwohner 2017: 74.870
Einwohner 2030: 79.281
+6%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W047	Sieglar-Kneipweg	80	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	B-Plan S129_BL2	ja
W048	Eschmar - Gartenstadt	80	rechtskräftig	B-Plan	ja
W156	Paulstraße/Wernerstraße	30	rechtskräftig	Handlungskonzept Wohnen 2025 (FNP, B-Plan)	ja
W158	Moselstraße	45	rechtskräftig	Handlungskonzept Wohnen 2025 (B-Plan)	ja
W159A	Roncallistraße A	12	rechtskräftig	Handlungskonzept Wohnen 2025 (B-Plan)	ja
W160	Fritz-Erler-Straße	22	rechtskräftig	Handlungskonzept Wohnen 2025 (B-Plan)	ja
W161	Neuer Graben	190	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	B-Plan S195	ja
W162	Rathausstraße (westlicher Bereich)	120	rechtskräftig	B-Plan S129, Bl.1	ja
W164	Westlich Max-Ernst-Straße	79	rechtskräftig	B-Plan E65, Bl.3	ja
W166	Bergheimer Straße	15	Aufstellungsbeschluss	Handlungskonzept Wohnen 2025 (B-Plan)	ja
W169	Altes Wasserwerk	30	rechtskräftig	Handlungskonzept Wohnen 2025 (B-Plan)	ja

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G069	Gewerbegebiet Spicher Seen	7,5 ha	rechtskräftig	B-Plan SP158, Bl.2	ja

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

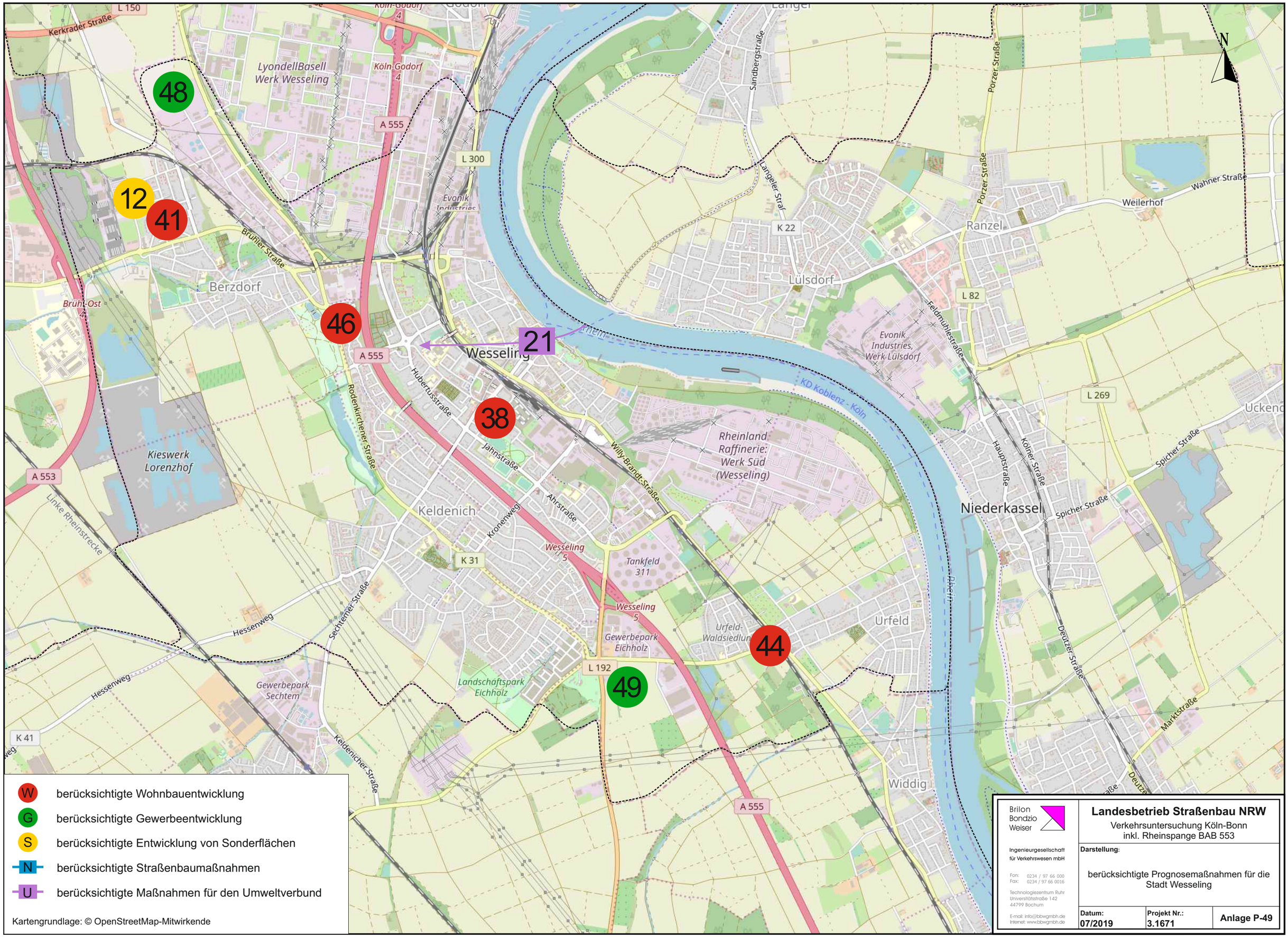
Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N011	Ortsumgehung L332n	1.BA fertiggestellt, 2. BA in Ausführungsplanung	Internetseite Stadt Troisdorf	ja
N023	sechs-/achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD St. Augustin-West und dem AD Köln-Porz, T+R - Anlage Liburer Heide	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U002	Anbindung von Niederkassel an Bonn / Köln; Verlängerung der Linie 17	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Exposé zur Anmeldung der Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW	ja
U013a	Verlängerung der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel (20'-Takt)	im Bau	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis; Deutsche Bahn	ja

U017	Radschnellweg Bonn - Niederkassel (parallel zur L 269n)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U019	RadPendlerRoute Siegburg - Troisdorf - Köln (parallel zur L 332a/ B 8)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U021	RadPendlerRoute Troisdorf - Niederkassel - (Fähre/neue Rheinbrücke) - Wesseling (Köln) (parallel zur L 269, städtisches Straßennetz)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja (nur im Planfall)
U029	Überwerfungsbauwerk Troisdorf für höhenfreie Einbindung der S13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel im Bahnhof Troisdorf	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling

Datum:	Projekt Nr.:	
07/2019	3.1671	**Anlage P-49**

Wesseling (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

IT.NRW Prozentsatzberechnung:

Einwohner 2017: 37.891 (Angabe der Stadt Wesseling) — *Einwohner 2017:* *35.955*

Einwohner 2030: 40.996 (Berechnung aus Prozentsatz von IT.NRW) — *Einwohner 2030:* *38.901*

+8%

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W038	Mitte - Westringquartier	500	Baubeginn erfolgt	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	ja
W041	Berzdorf - Akazienweg / Buchenstraße	47	Baubeginn erfolgt	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	ja
W044	Urfeld - Urfelder Str. / Domhüllenweg	220	Aufstellungsbeschluss 2016	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	ja
W046	Berzdorf - Traunsteiner Str. Nord	142	Baubeginn erfolgt	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	ja

Gewerbeentwicklung

Nr	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G048	Berzdorf - Curiestraße	6,5	Aufstellungsbeschluss, frühzeitige Beteiligung	Potenzialfläche	ja
G049	Urfeld - GE Wesseling Urfeld	26	Aufstellungsbeschluss	Potenzialfläche	ja

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S012	Einzelhandel Berggeiststr.	1,3	Satzungsbeschluss für Mai 2019 geplant	Stadt Wesseling (Stand Apr 2019)	ja

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U021	RadPendlerRoute Troisdorf - Niederkassel - (Fähre/neue Rheinbrücke) - Wesseling (Köln) (parallel zur L 269, städtisches Straßennetz)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja (nur im Planfall)

Straßenbaumaßnahmen / Maßnahmen für den Umweltverbund (berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N001	Sanierung L 113 (Sanierung und Umwidmung zur Kreisstraße)	Zeitraum: 2019ff Entwurfs- und Ausführungsplanung	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
N002	vierstreifiger Ausbau der Frankfurter Straße zwischen Theodor-Heuß-Straße und Anschluss L99	Beauftragung der Entwurfsplanung	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	ja
N003a	L 82, Umgehungsstraße Zündorf mit Halbanschluss an die A 59 in FR Norden, (1.BA, B 8 - A 59)	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N005	L190n	Offenlage abgeschlossen	B-Plan Se 21	ja
N006	K33n	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Se 23	ja
N007	Anschluss K42 an L192	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen	B-Plan Bo 26	ja
N008	Neubau L269n - Ortsumgehung Niederkassel-Mondorf	Offenlage des Planfeststellungsbeschlusses	Planfeststellungsverfahren	ja
N010	Verlängerung der Konrad-Adenauer-Allee	Aufstellungsbeschluss	B-Plan 21/5	ja
N011	Ortsumgehung L332n	1.BA fertiggestellt, 2. BA in Ausführungsplanung	Internetseite Stadt Troisdorf	ja
N014	sechsstreifiger Ausbau der A1 zwischen dem AD Erfttal und dem AK Köln-West	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja

N015	achtstreifiger Ausbau der A1 zwischen der AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen	fest disponiert	BVWP 2030	ja
N016	achtstreifiger Ausbau der A3 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Mettmann	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N017	achtstreifiger Ausbau der A3 zwischen der AS Königsforst und dem AD Köln-Heumar	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N018	achtstreifiger Ausbau der A4 zwischen dem AK Köln-Süd und dem AK Köln-Gremberg	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N019	sechsstreifiger Ausbau der A4 zwischen dem AK Köln-Ost und der AS Moitzfeld	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N020	Umbau des AK Köln-Süd	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N021	sechsstreifiger Ausbau der A57 zwischen dem AK Köln-Nord und dem AD Neuss-Süd; Vollanschluss AS Chorweiler	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N022	achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD Bonn-Nordost und dem AD St. Augustin-West	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N023	sechs-/achtstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AD St. Augustin-West und dem AD Köln-Porz, T+R - Anlage Liburer Heide	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N024	sechsstreifiger Ausbau der A59 zwischen dem AK Bonn-Ost und dem AD Bonn-Nordost	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N025	Umbau des AK Bonn-Nord	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N026a	zwei-/dreistreifiger Neubau der B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor (1.BA, A552/L150 bis Brühler Str.)	vordringlicher Bedarf; Planfeststellung	BVWP 2030	ja
N026b	zwei-/dreistreifiger Neubau der B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor (2. BA, Brühler Str. bis Eifeltor)	vordringlicher Bedarf; Linienbestimmungsverfahren	BVWP 2030	ja

N027	zweistreifiger Neubau der B56 der OU Swisttal / Miel (mit AS A61)	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N028	sechsstreifiger Ausbau der A565 zwischen der AS Bonn-Hardtberg und dem AD Bonn-Nordost	vordringlicher/weiterer Bedarf	BVWP 2030	ja
N029	zweistreifiger Neubau der B59 der OU Allrath	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N030	zweistreifiger Neubau der B59 der OU Sinsteden	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N031	vierstreifiger Aus-/Neubau der B265 zwischen der OU Hürth / Hermülheim und dem Köln-Militärring	fest disponiert	BVWP 2030	ja
N032	vierstreifiger Ausbau der B265 zwischen der OU Liblar und der OU Hermülheim	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N033	zweistreifiger Neubau der B477 der OU Rommerskirchen / Butzheim und Frixheim	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N034	sechsstreifiger Ausbau der A559 zwischen dem AD Köln-Porz und dem AK Köln-Gremberg	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N035	sechsstreifiger Ausbau der A61 zwischen dem AK Bliesheim und dem AD Sinzig	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N036	vierstreifiger Neubau der B266 bei Lohrsdorf	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
N047	L 93, OU Pulheim/Stommeln - Bergheim/Büsdorf, BA K 20 bis B 477 mit OU Bergheim/Büsdorf	Stufe 1, Schritt 1	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N048	L 103, Neubau in Hürth L 103alt und B 265	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N049	L 103, OU Brühl/Nord bis Hürth/Kendenich (B 51 bis B 265)	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja

N055b	L 150, Ausbau von Brühl bis Köln/Godorf(A553 - A555), (2.BA AS Brühl-Nord bis Einmündung L194 Kölnstraße)	Stufe1	Landesstraßenbedarfsplan	ja [2)]
N058	L 183, Ausbau bei Frechen mit AS A4, B 264 bis B55	Stufe 1, Schritt 1	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N062	L 183, OU Pulheim	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N072a	L 286, OU Bergisch Gladbach/ Refrath (1. BA, L 286 - L 136)	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N077	L 361, Bedburg bis Kerpen (B 55), BA B477alt - K 22	Stufe 1, Schritt 1	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N079	L 361, Neubau in Frechen/Königsdorf (B 55 - A 4)	im Bau	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N080	L 361, Neubau von Bergheim Kenten (K 22) bis Frechen-Königsdorf (B 55)	Stufe 1, Schritt 2	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N081	L 361, OU Grevenbroich/Kapellen	Stufe 1, Schritt 1	Landesstraßenbedarfsplan	ja
N084	Ausbau der B56 (zwischen Am Herrengarten und Kautexstraße)	Vorplanung	Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B56 in Bonn-Vilich	ja
N085	L 270, Odenthal/Funkenhof - Umbau Knoten L 270/L 296 als KVP	0	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N086	L 143/L 121 OD St.Augustin/Niederpleis, Umbau	Teilstrecke der Maßnahme für den Verkehr freigegeben	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N087	L 333/L 16 in Siegburg, KVP Kreishaus	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja

2) wird im Zuge der Maßnahme N026a umgesetzt

N088	L 73 Wasserwerkstr. Köln, Ausbau mit Anlage Gehweg	Vorentwurf in Arbeit	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N089	L 352 Hennef Allner bis Hennef-Haperschoß, Abschnitt 2	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N090	L 331/A 3 KVP AS Siebengebirge FR Köln	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N091	L 34 Kreuzung Oberer Komarweg/ Am Eifeltor, Umbau	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N092	L 294 Leichlingen, Umbau Knoten L 294/Stadtstraße Trompete	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N093	L 182/K 3, Swisttal, KT. "Müggenhausen"	Vorplanung begonnen	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N094	L 92/K 3 Hürth, KT. "Horbell" / Stotzheim-Marsdorf	Vorentwurf genehmigt	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N095	L 182 Swistal/Dützhöfe - Bornheim/Brenig, Ausbau	Teilstrecke der Maßnahme für den Verkehr freigegeben	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N096	L 183/L 184, Brühl, Kt. "Römer-/Adenauer-/Heuss-Str."	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N097	L 163 Erftstadt / Liblar, Carl-Schurz-Staße, Kreisverkehr	ohne Planungsbeginn	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N098	L 163 /K 33 Weilerswist, KVP "Metternich"	Vorentwurf in Arbeit	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N099	L118 Knotenpunktumbau L 118/L 300 Bornheim-Hersel	Verkehrsuntersuchung begonnen	Maßnahmen des Regionalrates der Bezirksregierung Köln	ja
N100	L 143 Neubau der Siegbrücke zw. St.Augustin und Troisdorf	geplanter Bau: 2019 bis 2020	Landesbetrieb Straßenbau NRW	ja

N104	Bahnquerung Dottendorfer Straße / Ollenhauerstraße (Tunnel)	Vorplanung; Vereinbarung mit DB	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	ja
N105	Anbindung Viktoriabrücke an Thomastraße	Vorplanung	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	ja
N110a	zweistreifiger Neubau der K 30n bei Elsdorf (1. BA, Oststraße bis K 38)	Baubeginn 2019	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja

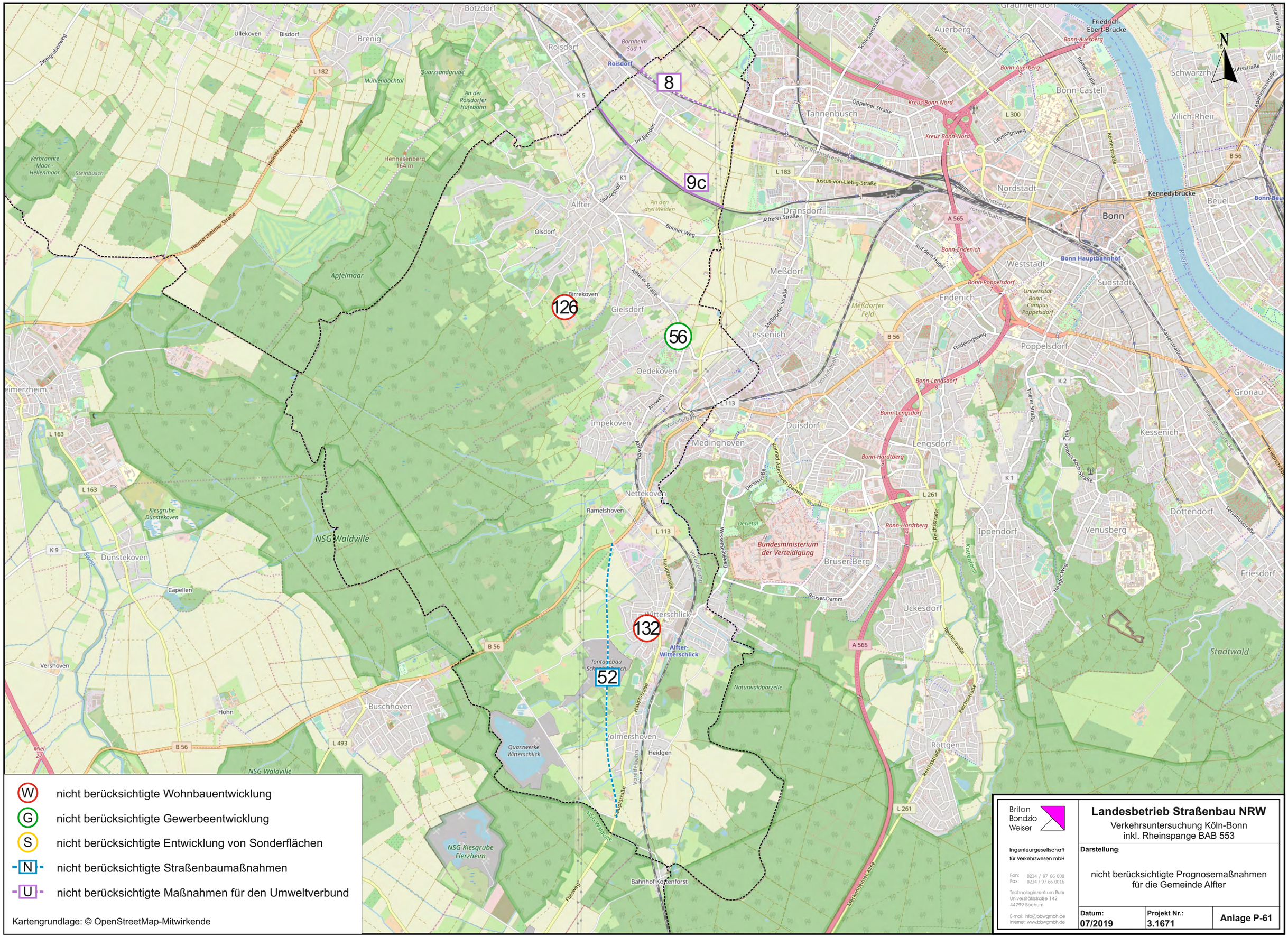
Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U002	Anbindung von Niederkassel an Bonn / Köln; Verlängerung der Linie 17	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Exposé zur Anmeldung der Stadtbahn Bonn - Niederkassel - Köln für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW	ja
U003	RadPendlerRoute Bonn - Alfter - Bornheim - Brühl (Köln) (parallel zur Linie 18)	geplanter Bau ab 2020	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	ja
U005	Erweiterung der Buslinie 818 um die Haltestellen: "Merten Händelstr.", "Merten Weidenbachweg", "Hemmerich Hemberger Str.", "Waldorf Donnerbachweg"	Beschluss des Kreistages des Rhein-Sieg-Kreises	Presseinformation Rhein-Sieg-Kreis	ja
U006	Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Internetpräsenz Stadt Köln	ja
U007	Stadtbahnanbindung Mülheim Süd und Stammheim/Flittard	Anmeldung für ÖPNV-Bedarfsplan	Internetpräsenz Stadt Köln	ja
U010	Ausbau der Erftbahn RB 38 zur S-Bahn S12, mit Verlängerung über Kerpen-Horrem bis Bedburg im 20'-Takt	Leistungsphase 1 und 2	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja

U011	Taktverdichtung des Regionalexpresses RE 12 zw. Köln und Trier auf 120'-Takt	Machbarkeitsstudie	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja
U012	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U013a	Verlängerung der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel (20'-Takt)	im Bau	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis; Deutsche Bahn	ja
U013b	RE8 Beuel - Koblenz (60-Min-Takt); Verkürzung der RB 27 Koblenz - Beuel - Köln (60-Min-Takt)	im Bau	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U014	Verlängerung der S 6 (Essen - Köln-Worringen) über Köln-Müngersdorf Technologiepark bis Pulheim, im 60'-Takt weiter über Grevenbroich bis Mönchengladbach	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	ja
U016	Radschnellweg Alfter - Bonn - Sankt Augustin - Troisdorf (parallel zur A 565/ A 59)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U017	Radschnellweg Bonn - Niederkassel (parallel zur L 269n)	Ratsbeschluss	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U018	RadPendlerRoute Lohmar - Rösrath (Köln) (parallel zur L 288/ L 284)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U019	RadPendlerRoute Siegburg - Troisdorf - Köln (parallel zur L 332a/ B 8)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja

U020	RadPendlerRoute Niederkassel - Köln (unabhängige Führung ab Ranzel)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja
U021	RadPendlerRoute Troisdorf - Niederkassel - (Fähre/neue Rheinbrücke) - Wesseling (Köln) (parallel zur L 269, städtisches Straßennetz)	Beschlüsse kommunaler Gremien erfolgt	Rhein-Sieg-Kreis	ja (nur im Planfall)
U022	Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen an der Oberfläche	Aufstellungsbeschluss	Stadt Köln	ja
U024	RadPendlerRoute Köln - Leverkusen	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten	ja
U025	RadPendlerRoute Köln - Bergisch Gladbach	Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten	ja
U026	zweigleisiger Neubau Köln-Hansaring - Köln Süd - Hürth - Kalscheuren (Westspange Köln)	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U027	Neubau zweiglisige höhenfreie Verknüpfung der Wupperstrecke mit der S-Bahnstrecke (Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim, Tunnelvariante)	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U028	parallele Ein- und Ausfahrmöglichkeiten im Westkopf Köln Hbf von und nach Köln West, Köln-Ehrenfeld und Köln-Nippes durch zusätzliche Weichenverbindungen	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U029	Überwerfungsbauwerk Troisdorf für höhenfreie Einbindung der S13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel im Bahnhof Troisdorf	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja

U030	Kreuzungsbauwerk Gremberg Nord	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U031	Verlängerung der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main vom Abzweig Steinstaße bis Abzweig Gummersbacher Straße	vordringlicher Bedarf	BVWP 2030	ja
U032	Kreuzungsbahnhof Vilich (S13/Stadtbahnlinie 66)	im Bau	Rhein-Sieg-Kreis	ja



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Gemeinde Alfter

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-61
07/2019	3.1671	

Alfter (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W126	Birrekoven	20	Zeitraum unklar; Realisierung unklar; Städtebaulicher Vertrag soll mit Gemeinde Alfter geschlossen werden	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter, B-Plan 28	nein
W132	Ehemalige Moschee	13	Zeitraum: 2018; bereits fertiggestellt (Quelle: Zeitungsartikel)	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	nein

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G056	Chateneufstraße	2 GE	keine Planungsabsichten zur Umsetzung eines Gewerbegebietes	Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter	nein

Sonderflächen

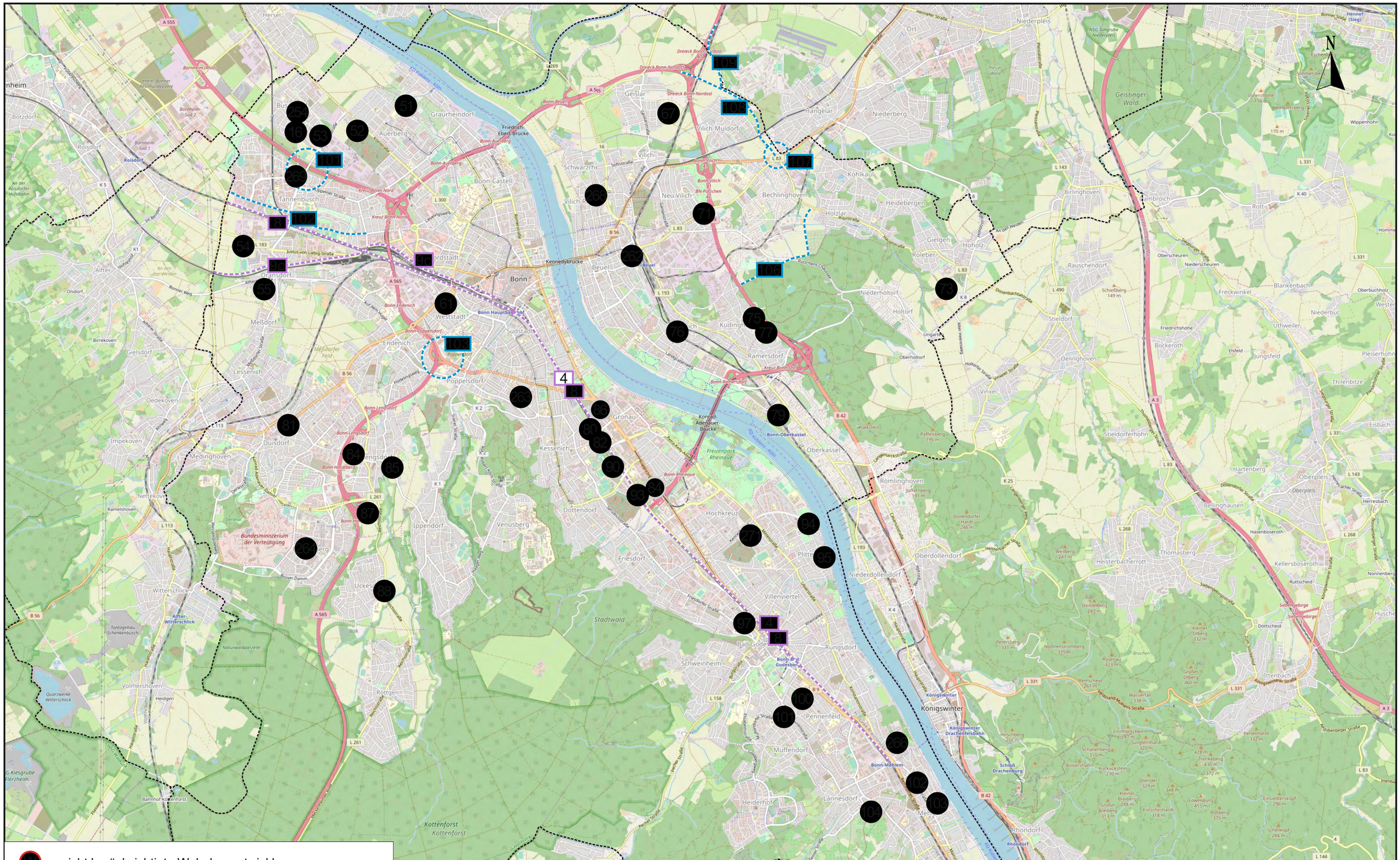
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N052	L 113, OU Alfter/Witterschlick	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein
U009c	zweigleisiger Ausbau der Linie 18 auf dem Streckenabschnitt Badorf bis Bonn	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Rhein-Erft-Kreis	nein



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Bonn

Datum:	Projekt Nr.:	
07/2019	3.1671	Anlage P-64

Bonn (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W051	Auerberg - Osloer Straße	25	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W052	Buschdorf - Petrusacker	60	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W053	Buschdorf - Peter-Klein-Straße	60	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W054	Dransdorf - Im Wasserfeld	150	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W055	Dransdorf - Auf dem Donnerspfad	100	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W061	Weststadt - Entwicklung Endenicher Str.	40	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W067	Geislar - Im Hamm	100	Planungsrecht nach §34 BauGB	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W071	Beuel - Röhfeldstr.	60	Zielbeschluss	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W073	Hoholz - Siedlungserweiterung Roleber	300	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W075	Küdinghoven - Am Herchenberg	10	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein

W076	Limperich - Küdinghovener Str.	20	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W077	Küdinghoven - Obere Hangstr.	20	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W079	Oberkassel - Karl-Duwe-Str.	100	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W080	Kessenich - Rheinweg Nord	50	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W081	Duisdorf - Carre am Burgweiher	30	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016) B-Plan 7321-31	nein
W082	Kessenich - Rheinweg Süd	85	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W084	Lengsdorf - Landesbetrieb Straßenbau	30	Planungsrecht nach §34 BauGB	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W085	Lengsdorf - Im Brandengarten	60	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W087	Lengsdorf - Lengsdorf Süd	300	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W088	Ückesdorf - Reichsstr.	60	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W090	Dottendorf - Miesen	250	keine weitere Verfolgung von Wohnbaunutzung	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W093	Dottendorf - In der Raste	250	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein

W094	Plittersdorf - Ehem. Ungarische Botschaft	15	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W095	Plittersdorf - Südafrika	25	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W097	Alt-Godesberg - Bonner Str. 29-31	40	Planungsrecht nach §34 BauGB	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W100	Pennenfeld - Amerikanische Siedlung/ Muffendorf-Nachverdichtung	100	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W101	Pennenfeld - Landesvermessungsamt	250	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W102	Mehlem - Mainzer Str. 98-100	25	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W103	Mehlem - Ehem. Jugoslawische Botschaft	20	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W104	Mehlem - Lannesdorfer Hang	120	ohne	Stadt Bonn - Wohnbauflächenpotential (Stand 2016)	nein
W254	Kölnstr./Otto-Hahn-Straße	60	Einleitung des B-Planverfahrens	Stadt Bonn, B-Plan 6325-1	nein
W262	Kreuzstraße	52	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6722-4	nein
W263	Luisenstraße	35	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6620-2	nein
W264	Riemannstraße/ Fahrenheitstraße	50	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6218-1	nein

W266	Deichmanns Aue	80	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 7114-2	nein
W268	Kommentalweg Nord	100	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6723-1	nein
W269	Oppelner Straße	100	Vorüberlegung	Stadt Bonn, B-Plan 6323-1	nein
W271	Kennedyallee 62-72	250	Zielbeschluss	Stadt Bonn, B-Plan 6918-4	nein

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G084	ehem. Landesbehördenhaus	100.000qm	ohne	Stadt Bonn	nein
G086	"Post-Grundstück" Baunscheidtstraße	k.A.	ohne	Stadt Bonn	nein

Sonderflächen

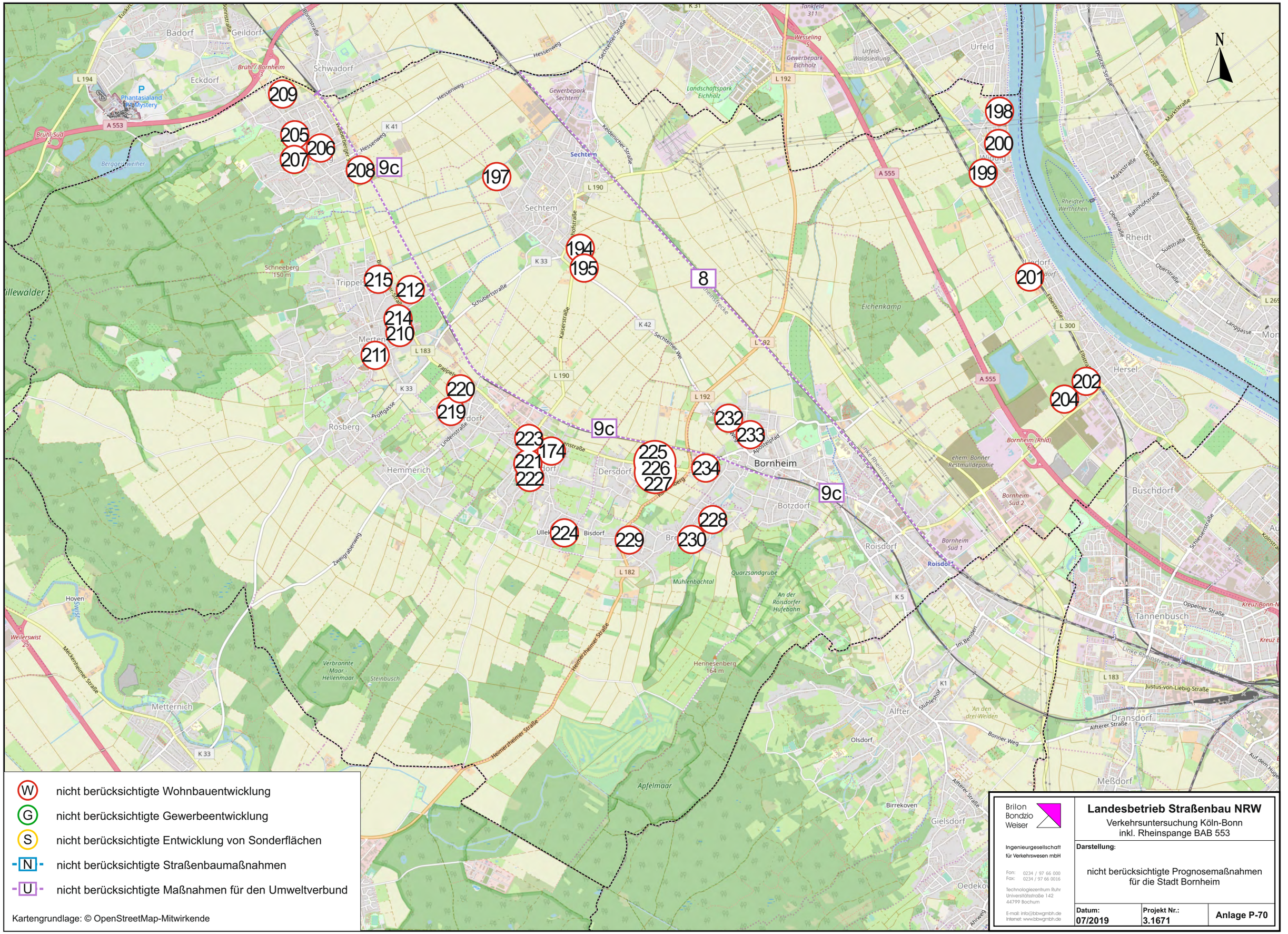
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S016	Kölnstraße/ Otto-Hahn-Straße	2.800qm BGF	Einleitung des B-Planverfahrens	Stadt Bonn, B-Plan 6325-1	nein

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N101	A555, AS Schlesienstraße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N102	Aufnahme ins Hauptverkehrsstraßennetz der Hohe Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N103	A565, AS Carl-Troll-Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N106	Südumfahrung Bonn Pützchen; AS Maarstraße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N107	Verbesserung des Knotens B56 / L83n / BGS-Straße / Siegburger Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N108	Verlängerung der BGS-Straße über AD Bonn Nordost an A565	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N109	L16 - Verlängerung der BGS-Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U004	Verlängerung S 23	ohne	Generalanzeiger	nein
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein
U009c	zweigleisiger Ausbau der Linie 18 auf dem Streckenabschnitt Badorf bis Bonn	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Rhein-Erft-Kreis	nein


N
209
205
206
207
208
9c
197
194
195
8
215
212
214
210
211
220
219
223
174
221
222
9c
225
226
227
234
232
233
224
229
230
228
198
200
199
201
202
204
9c
W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung
G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung
S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen
N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen
U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen
für die Stadt Bornheim
Datum: 07/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage P-70

Bornheim (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W174	Waldorf, Sandstraße/Blumenstraße	62 WE	ruht	B-Plan Wd 53	nein
W194	Rahmenplanung Sechtem-Ost	150 WE	noch kein Verfahren eingeleitet	B-Plan Se 22	nein
W195	Kämpchenweg	0,5ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W197	Clemensstraße	1,3ha	kleine Teilfläche im Verfahren	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W198	St.-Georg-Str.	1,6ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W199	Römerstraße	2,2ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W200	Hüttengarten	2ha	ohne	B-Plan Wi 14	nein
W201	Isarstraße	1ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W202	Bahnhofsumfeld	20 WE	ohne	B-Plan He 09	nein
W204	Sebastianstraße	1,1ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W205	Annograben / Fronacker	30 WE	neue Wohnbaufläche in FNP	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W206	Annograben	50 WE	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W207	Kitzburger Straße	1,4ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W208	Bonn-Brühler-Straße	90 WE	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W209	Dominikanerstraße	90 WE	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W210	Bonn-Brühler-Straße	24 WE	ohne	B-Plan Me 15.1	nein
W211	Wganerstraße	1ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein

W212	Händelstraße	290 WE	Einleitung des Verfahrens beantragt	B-Plan Me 18	nein
W214	Kreuzstraße	1,6ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W215	Kapellenstraße	1,1ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W219	Mühlenfeld	2,2ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W220	Altenberger Gasse	1,3ha	rechtskräftig; bereits gebaut	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W221	Schmiedegasse	26 WE	Einleitung des Verfahrens beantragt	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W222	Guter-Hirt-Pfad	110 WE	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W223	Blumenstraße	110 WE	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W224	Tulpenstraße	1,5ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W225	Spitzwegstraße	1,7ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W226	Karnapsweg	0,8ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W227	Karnapsweg	1,7ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W228	Klippe	1,3ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W229	Vennstraße	0,3ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W230	Haasbachstraße	1,8ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W232	Sechtemer Weg	0,6ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W233	Hordorfer Weg	2,8ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein
W234	Hohlenberg	2ha	ohne	Wohnbauflächenliste Stadt Bornheim	nein

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

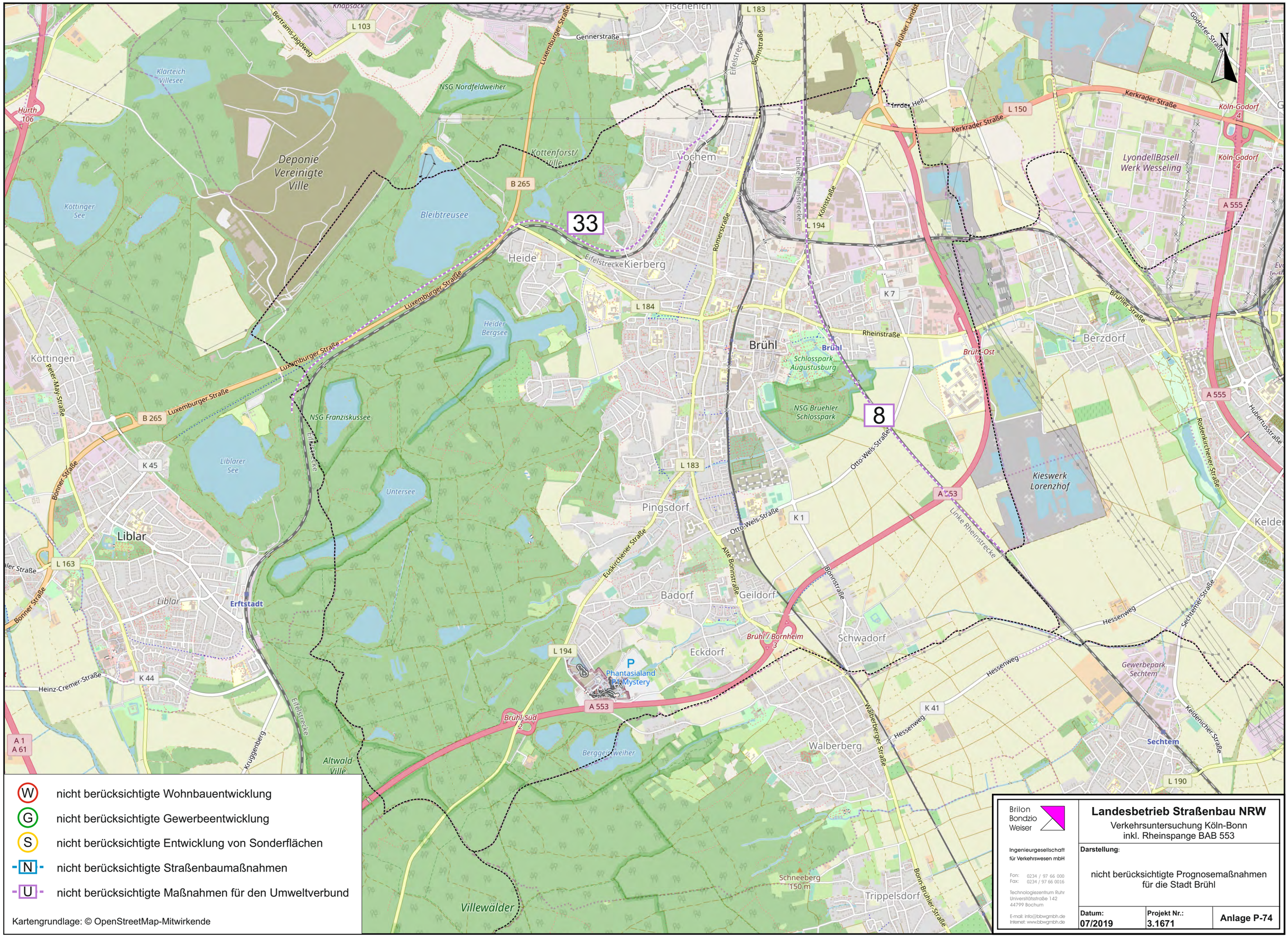
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein
U009c	zweigleisiger Ausbau der Linie 18 auf dem Streckenabschnitt Badorf bis Bonn	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Rhein-Erft-Kreis	nein



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Brühl

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-74
07/2019	3.1671	

Brühl (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein
U033	RE12 Elektrifizierung, 3-gleisiger Ausbau (20'-Takt) zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Stadt Brühl	nein



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen
für die Stadt Köln (Porz und Rodenkirchen)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-76
07/2019	3.1671	

N

W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen und Maßnahmen für den Umweltverbund für die Stadt Köln

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-77
07/2019	3.1671	

Köln (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W018	Wahn - Revenstraße	200	ruht	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016) (B-Plan 76360/04)	nein
W026	Langel - Wesselinger Weg	40	ohne	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
W027	Zündorf - Zündorf Süd	2250	Wettbewerb; FNP	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein [1)]
W030	Langel - Krausbergweg	200	Stadtentwicklungskonzept	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
W032	Zündorf - Gartenweg	40	Stadtentwicklungskonzept	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
W033	Langel - Langeler Berg, 2. BA Teilfläche Nord	30	Stadtentwicklungskonzept	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
W034	Porz - Kölner Straße	100	Stadtentwicklungskonzept	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
W147	Rodenkirchen - Ringstraße/Ecke Schillingsrotter Straße	ohne	ruht	B-Plan	nein
W251	Lind - Lager Lind	920	Einleitung des B-Planverfahrens	Angabe der Stadt Köln (Stand Mai 2019)	nein
W252	Immendorf Süd	350	Einleitung des B-Planverfahrens	Stadtentwicklungskonzept	nein
W253	Meschenich Nord	200	ohne	Stadtentwicklungskonzept	nein

W275	Am Falkenhorst/ Kennedystraße	300	Einleitung des B-Planverfahrens	Stadt Köln	nein

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G005	Porz - Mühlenstraße	0,1 ha	ohne	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
G011	Lind - Lager Lind	8 ha	nicht weiter verfolgt	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
G034	Rodenkirchen - Industriestraße 131	ohne	ruht	B-Plan	nein
G054	Langel - An der Mühle	0,3 ha	VEP	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
G055	Wahn-Heidestraße	0,4 ha	ohne	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
G070	Meschenich Nord	45.500qm	ohne	Stadtentwicklungskonzept	nein

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
S007	Erweiterung Krankenhaus Porz	0,3	ohne	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N003b	L 82, Umgehungsstraße Zündorf mit Halbanschluss an die A 59 in FR Norden, (2.BA, K 22 - B 8)	Zeitaum: nach 10 Jahren; Machbarkeitsstudie	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein [1)]
N004	Verkehrsberuhigung Hauptstraße / Schmittgasse	Zeitaum: nach 10 Jahren	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
N042	L 43, Neubau zwischen AS Worringen und Neusser Landstraße (B 9)	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N073	L 286, Querspange A 4 Merheim	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U001	Verlängerung Linie 7 und Ausbau P+R-Anlage	Zeitraum: nach 10 Jahren; Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung ab 2019	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein [1)]
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen
für die Stadt Niederkassel

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-81
07/2019	3.1671	

Niederkassel (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W242	ASB - Wohn- und Gewerbegebiet Ranzel Ost I	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein
W243	ASB - Wohn- und Gewerbegebiet Niederkassel Ost	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein
W244	ASB Wohngebiet Rheidt Ost	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G061	ASB - Wohn- und Gewerbegebiet Ranzel Ost I	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein
G062	ASB - Wohn- und Gewerbegebiet Niederkassel Ost	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein
G063	interkommunales Industriegebiet mit Troisdorf Ranzel Ost II	-	Anmeldung für den Regionalplan	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein
G064	Industrie-/Gewerbeerweiterung EVONIK Standort Lülsdorf	-	ohne	Angabe der Stadt Niederkassel (Stand Apr 2019)	nein

Sonderflächen

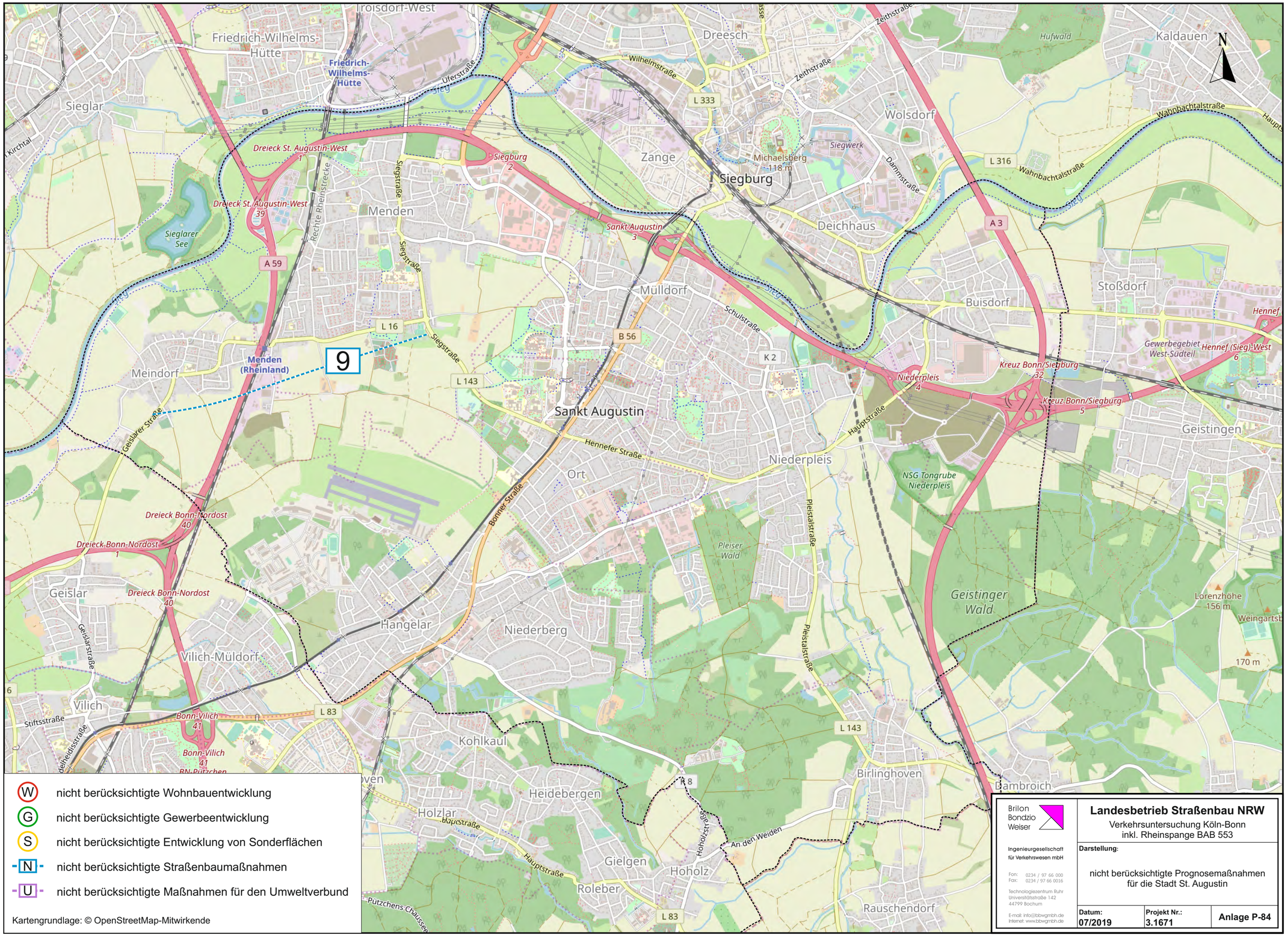
Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N013a	Neubau der L274 Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K24 bis B8, KVP	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N013b	L274, OU Lülsdorf und Langel (L150/L300 bis L274n/K24)	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt St. Augustin

Datum:	Projekt Nr.:	
07/2019	3.1671	Anlage P-84

St. Augustin (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl neuer Arbeitsplätze	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N009	L16n - Ausbau St. Augustin / Meindorf bis -/Menden	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-

W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

N

13a

157

158

159

165

167

168

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen
für die Stadt Troisdorf

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage P-86
07/2019	3.1671	

Troisdorf (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W157	Rathausstraße, Herderweg	45	Potentialfläche FNP	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W159B	Roncallistraße B	40	Potentialfläche FNP	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W159C	Roncallistraße C	100	Antrag Regionalplan	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W163	Kneipweg (Arrondierung)	65	Potentialfläche Regionalplan	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W165	Gegenüber Präsenzhof	35	Potentialfläche	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W167	Bergheimer Straße	15	FNP	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein
W168	Wolkenburgstraße	33	FNP	Handlungskonzept Wohnen 2025	nein

Gewerbeentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N013a	Neubau der L274 Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K24 bis B8, KVP	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-



W nicht berücksichtigte Wohnbauentwicklung

G nicht berücksichtigte Gewerbeentwicklung

S nicht berücksichtigte Entwicklung von Sonderflächen

N nicht berücksichtigte Straßenbaumaßnahmen

U nicht berücksichtigte Maßnahmen für den Umweltverbund

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen für die Stadt Wesseling

Datum:	Projekt Nr.:	
07/2019	3.1671	Anlage P-89

Wesseling (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Wohnbauentwicklung

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Wohneinheiten [WE]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
W037	Keldenich - Eichholz	245	Wohngebiet vollständig bebaut	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein
W039	Urfeld - Fichtenweg / Tannenweg	42	Wohngebiet vollständig bebaut	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein
W040	Berzdorf - Platanenweg	15	wird nicht weiter verfolgt	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein
W042	Keldenich - Friedhofsweg / Sechtemer Str.	42	Fläche ist bebaut	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein
W043	Urfeld Kirchstraße / St.Thomas Weg	28	Potenzialfläche	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein
W045	Berzdorf - Lindenstraße	58	Potenzialfläche	geplante Wohngebietsentwicklung in Wesseling (Stand Jan 2018)	nein

Gewerbeentwicklung

Nr	Maßnahme	Anzahl der Gewerbeeinheiten	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
G050	Mitte - Norton-Gelände	11	ohne	Potenzialfläche	nein
G051	Mitte - Shell-Süd	27	ohne	Potenzialfläche	nein
G052	Mitte - Lyondell Basell	13	ohne	Potenzialfläche	nein
G053	Urfeld - zwischen L300 und A555	10,7	regionale GE-Reserve, Umsetzung unklar	Potenzialfläche	nein

Sonderflächen

Nr.	Maßnahme	Anzahl der Einheiten [ha]	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-	-

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
-	-	-	-	-

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein

Straßenbaumaßnahmen / Maßnahmen für den Umweltverbund (nicht berücksichtigte Prognosemaßnahmen)

Straßenbaumaßnahmen

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
N003b	L 82, Umgehungsstraße Zündorf mit Halbanschluss an die A 59 in FR Norden, (2.BA, K 22 - B 8)	Zeitaum: nach 10 Jahren; Machbarkeitsstudie	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein [1)]
N004	Verkehrsberuhigung Hauptstraße / Schmittgasse	Zeitaum: nach 10 Jahren	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein
N009	L16n - Ausbau St. Augustin / Meindorf bis -/Menden	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N013a	Neubau der L274 Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K24 bis B8, KVP	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N013b	L274, OU Lülsdorf und Langel (L150/L300 bis L274n/K24)	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N038	L 19, Neubau Ersatzstraße BT Garzweiler II (OU Immerath)	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N042	L 43, Neubau zwischen AS Worringen und Neusser Landstraße (B 9)	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N043	L 43, OU Leverkusen/Hitdorf, BA L 43 - A 59 (früher L 293)	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N044	L 48, Neubau Bedburg/Kirchherten bis -/Frimmersdorf (L 279 - L 116)	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

N045	L 79, Neubau in Langenfeld, Querspange von der L 79/L 288 zur B 229n	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N046	L 93, OU Bergheim-Oberaußem	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N051	L 113, Entlastungsstraße Rheinbach Höhenorte	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N052	L 113, OU Alfter/Witterschlick	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N053	L 113, OU Rheinbach/Flerzheim und Ramershoven	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N056	L 163, OU Rheinbach/Flerzheim	Stufe 2*	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N057	L 163, OU Swisttal/Dünstekoven	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N069	L 279, OU Bedburg/Kirchherten	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N070	L 279, OU Bedburg/Rath	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N071	L 284, OU Rösrath (Innere Umgehung)	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N072b	L 286, OU Bergisch Gladbach/ Refrath (2. BA, L 136 - A 4)	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N073	L 286, Querspange A 4 Merheim	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein

2) wird im Zuge der Maßnahme N026a umgesetzt

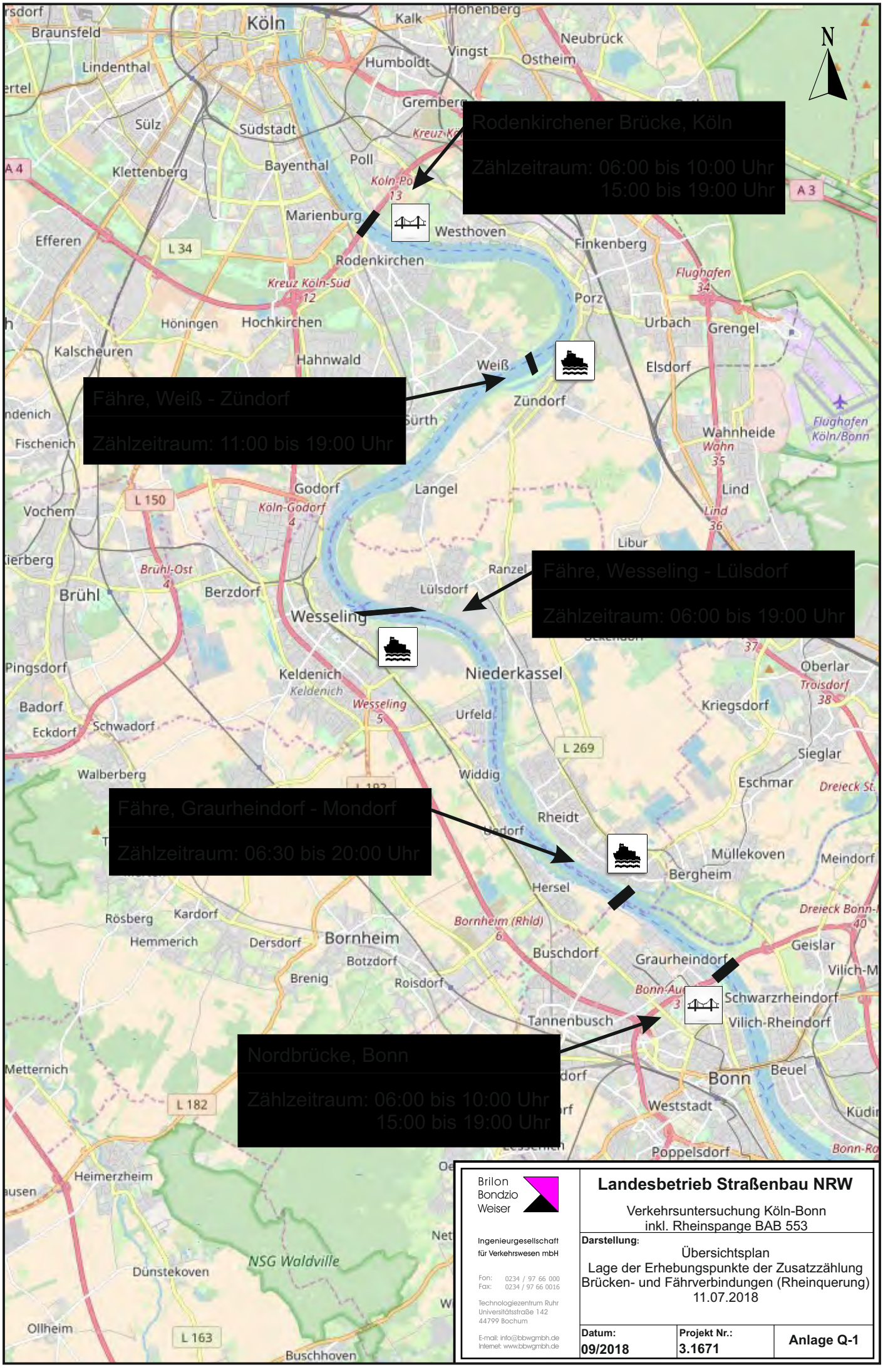
N074	L 288, Neubau in Leverkusen, BA Feld-/Borsingstraße bis Ostring	Stufe 2	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N082	L 403, OU Hilden bis Langenfeld, BA L 85 - K 9	Stufe 1, Schritt 3	Landesstraßenbedarfsplan	nein
N101	A555, AS Schlesienstraße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N102	Aufnahme ins Hauptverkehrsstraßennetz der Hohe Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N103	A565, AS Carl-Troll-Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N106	Südumfahrung Bonn Pützchen; AS Maarstraße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N107	Verbesserung des Knotens B56 / L83n / BGS-Straße / Siegburger Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N108	Verlängerung der BGS-Straße über AD Bonn Nordost an A565	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N109	L16 - Verlängerung der BGS-Straße	ohne	Verkehrsentwicklungsplan Bonn	nein
N110b	zweistreifiger Neubau der K 30n bei Elsdorf (2. BA, K 38 bis Gladbacher Straße)	nicht weiter verfolgt	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	nein
N111	K 25n, Ortsumgehung Hürth-Knapsack	nicht weiter verfolgt	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	nein

Maßnahmen für den Umweltverbund

Nr.	Maßnahme	Planungsstand	Quelle	wird in VU berücksichtigt
U001	Verlängerung Linie 7 und Ausbau P+R-Anlage	Zeitraum: nach 10 Jahren; Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung ab 2019	Flächenpotenziale Stadtbezirk 7 Köln-Porz (Stand 2016)	nein [1)]
U004	Verlängerung S 23	ohne	Generalanzeiger	nein
U008	Neubau linksrheinische S-Bahn Köln - Bonn-Mehlem entlang der linken Rheinstrecke	Machbarkeitsstudie; Umsetzung wahrscheinlich nicht vor 2030	Rhein Sieg Kreis Nahverkehrsplan 2012	nein
U009c	zweigleisiger Ausbau der Linie 18 auf dem Streckenabschnitt Badorf bis Bonn	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Rhein-Erft-Kreis	nein
U015	Verlängerung der Buslinie 976 von Gut Neuenhof nach Pulheim-Brauweiler	ohne	Verkehrsuntersuchung Regionaltangente Rhein-Erft-Kreis	nein
U033	RE12 Elektrifizierung, 3-gleisiger Ausbau (20'-Takt) zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung	Stadt Brühl	nein

1) direkte Abhängigkeit der Maßnahmen W027, N003 und U001

Anlagen Q



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

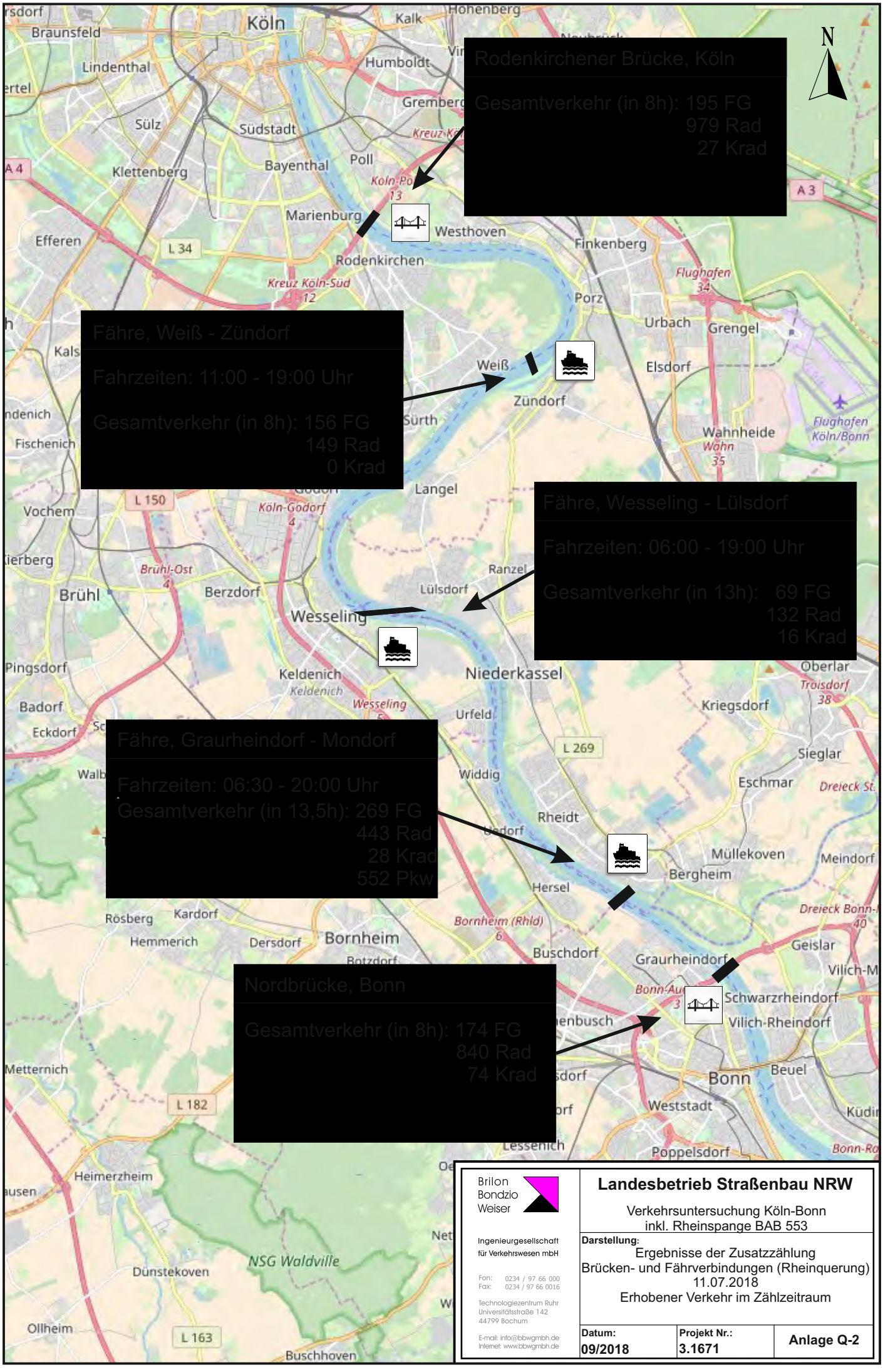
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan
Lage der Erhebungspunkte der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-1
09/2018	3.1671	



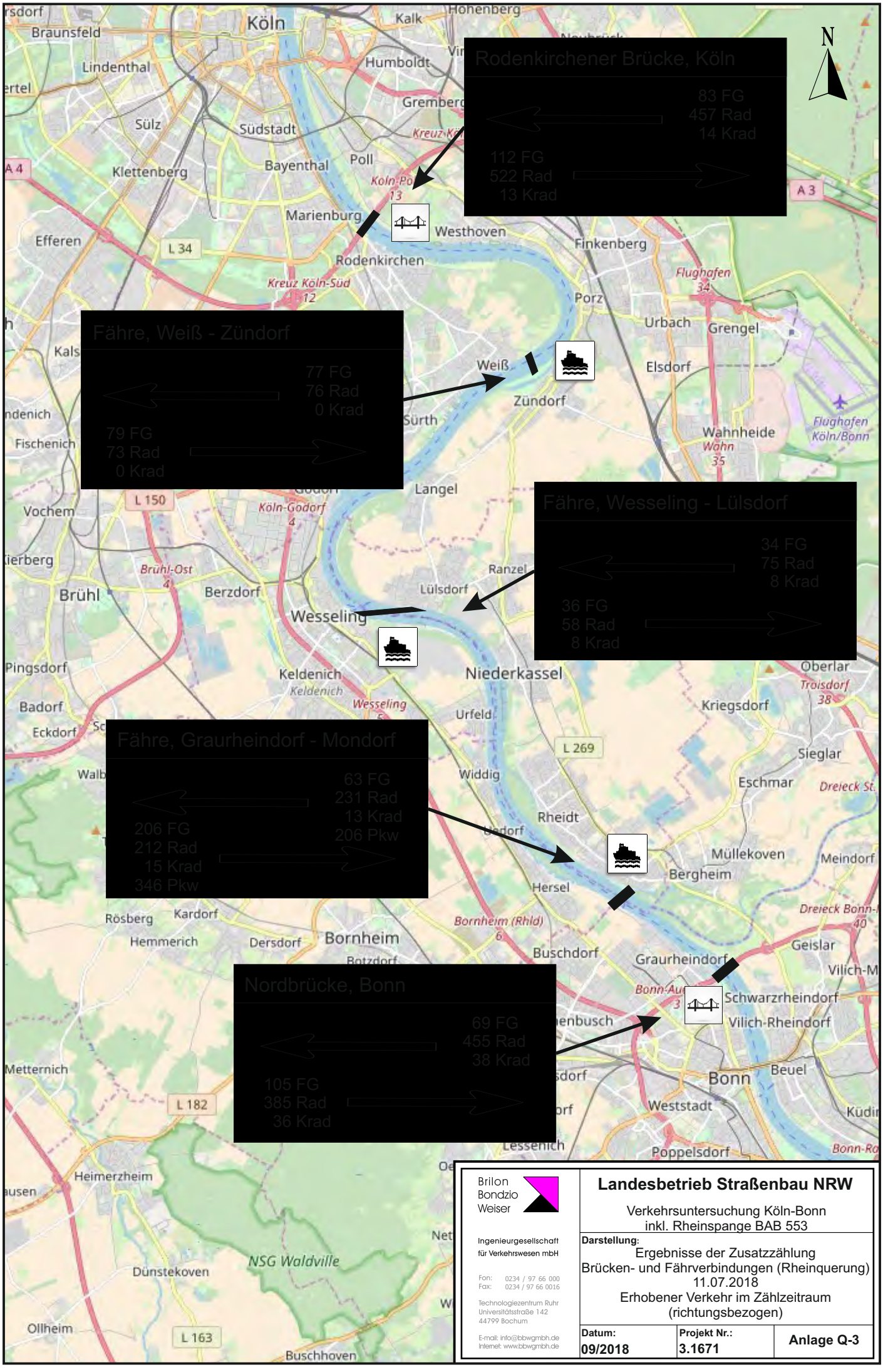
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Erhobener Verkehr im Zählzeitraum

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-2
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

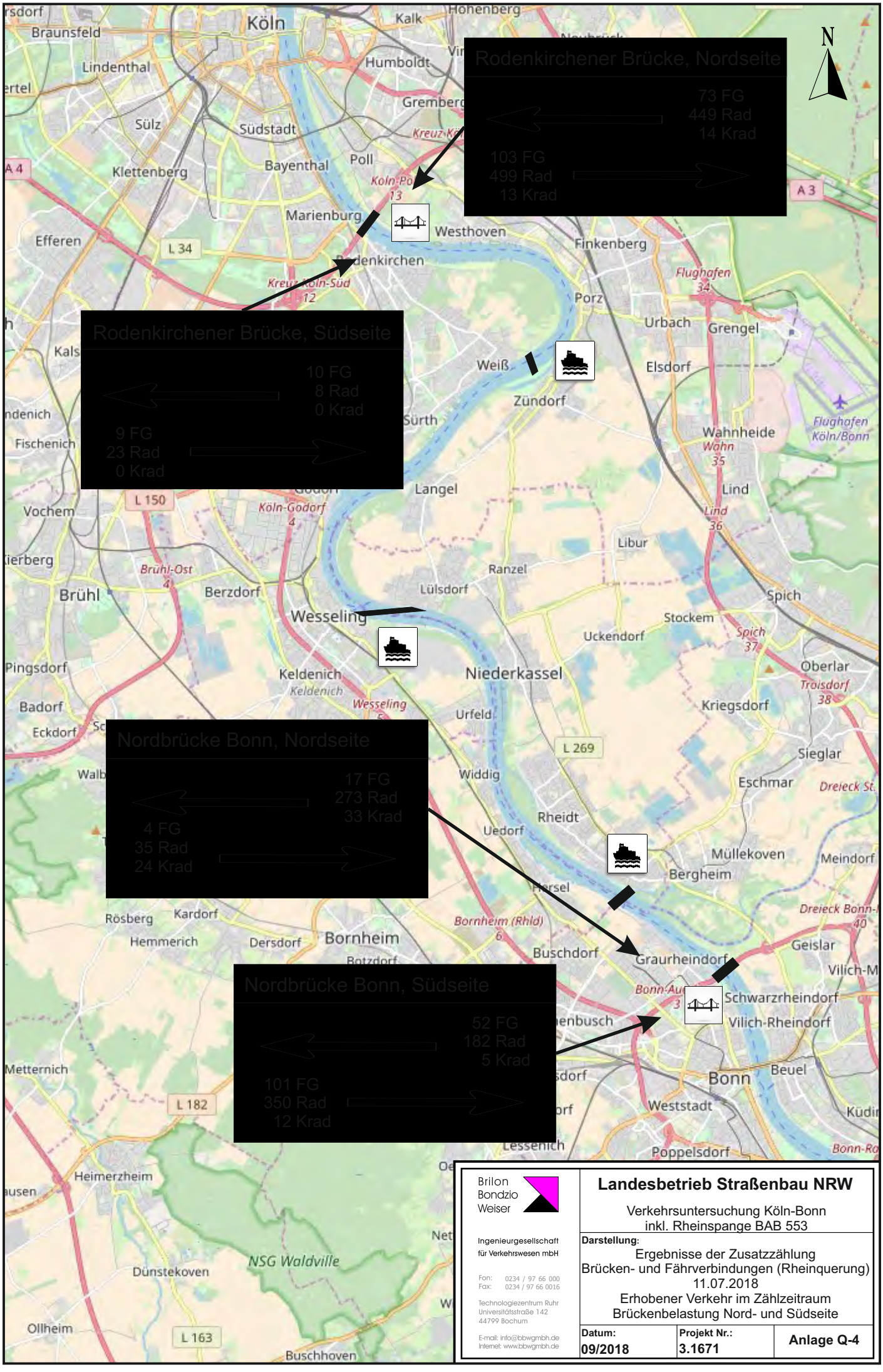
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Erhobener Verkehr im Zählzeitraum
(richtungsbezogen)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-3
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

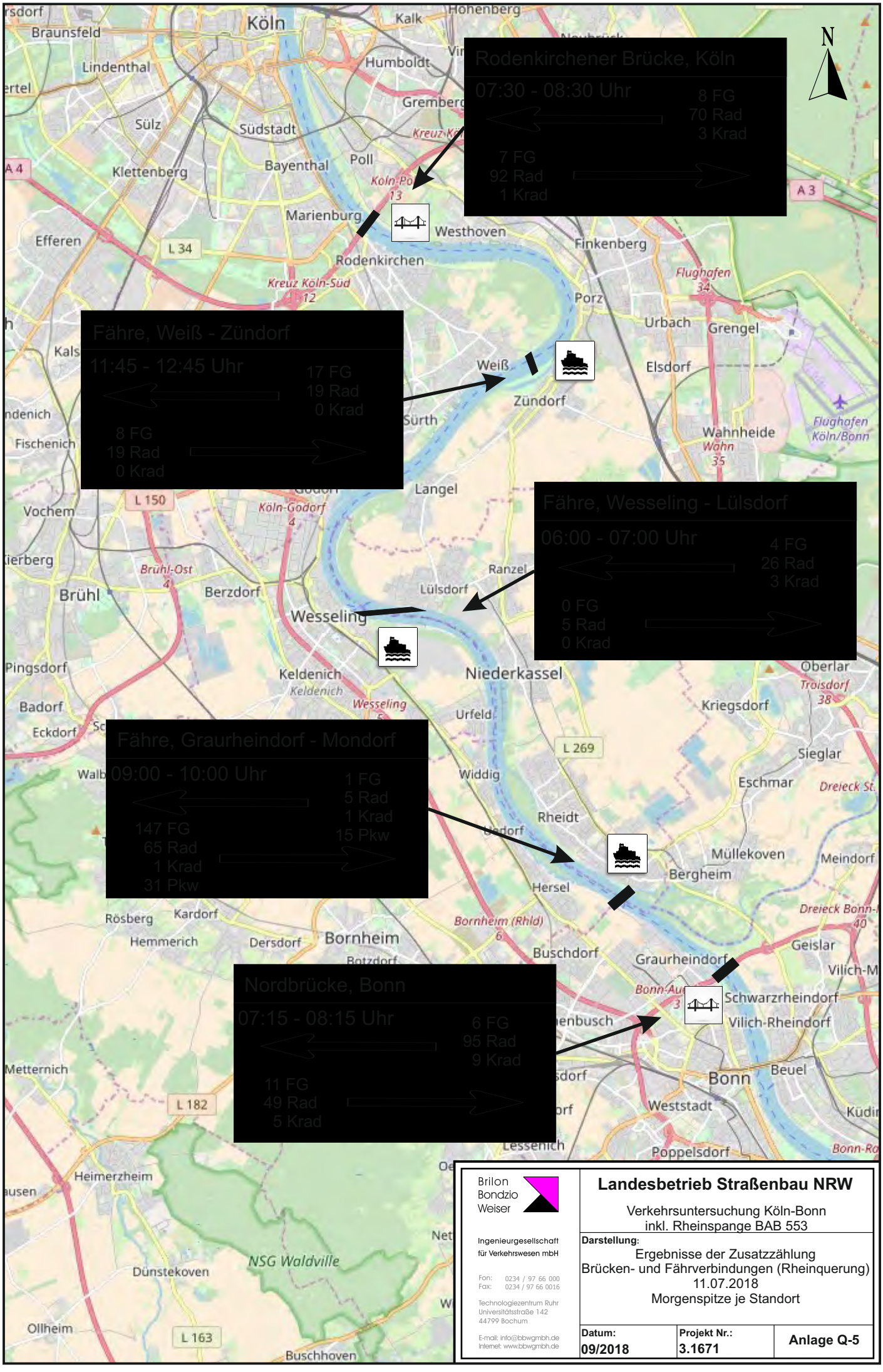
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Erhobener Verkehr im Zählzeitraum
Brückenbelastung Nord- und Südseite

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage Q-4



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

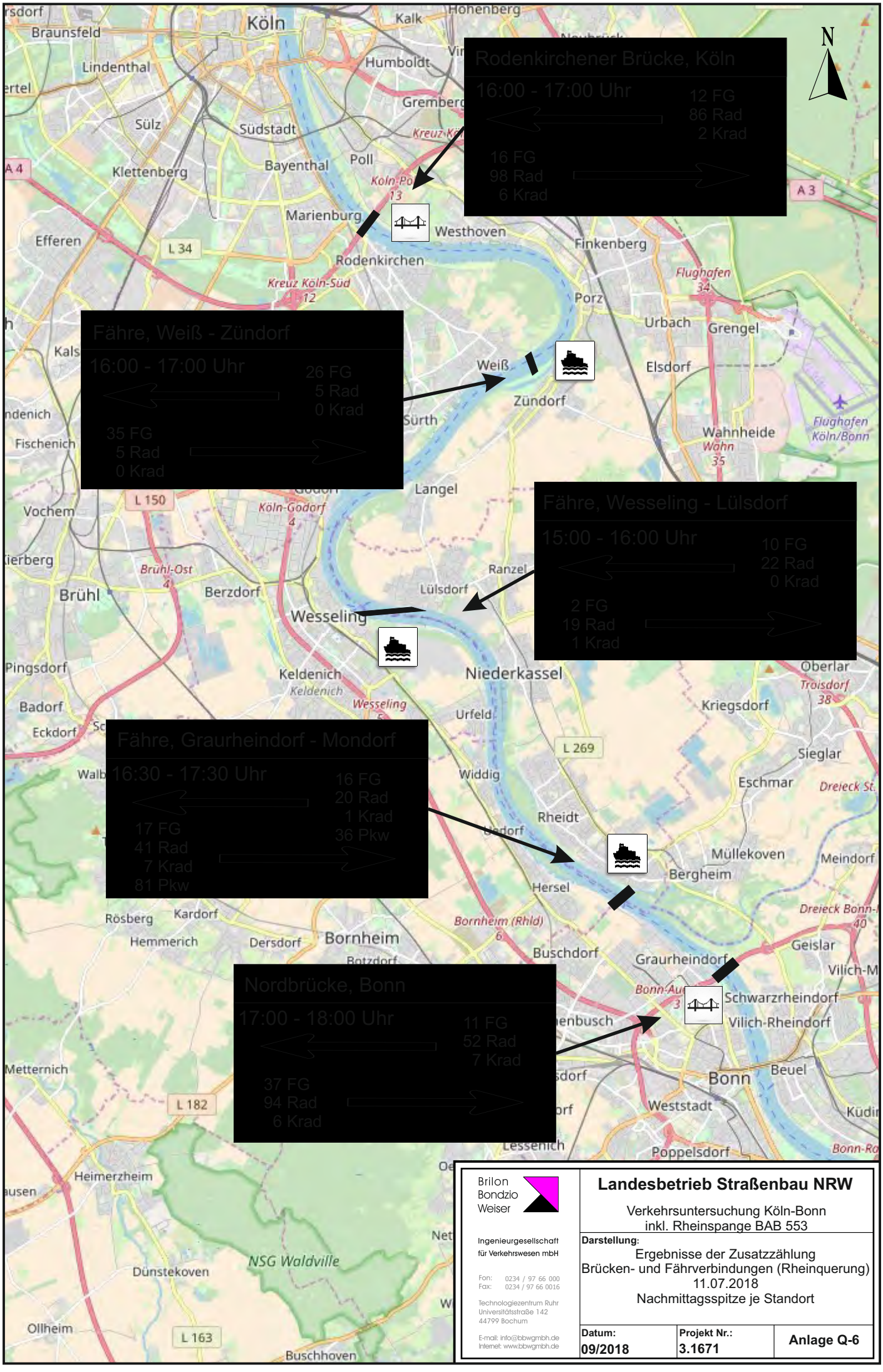
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Morgenspitze je Standort

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-5
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

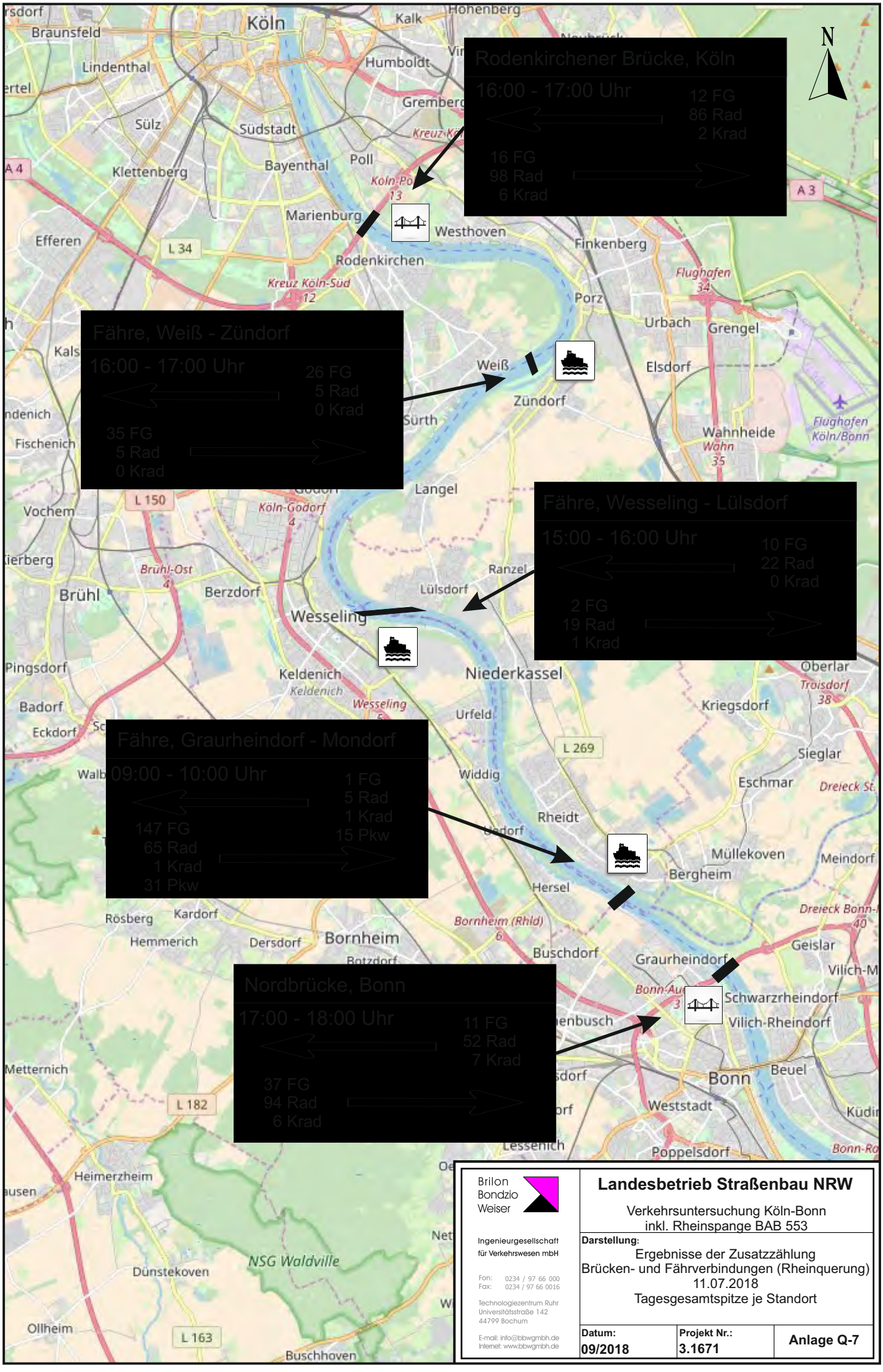
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Nachmittagsspitze je Standort

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-6
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

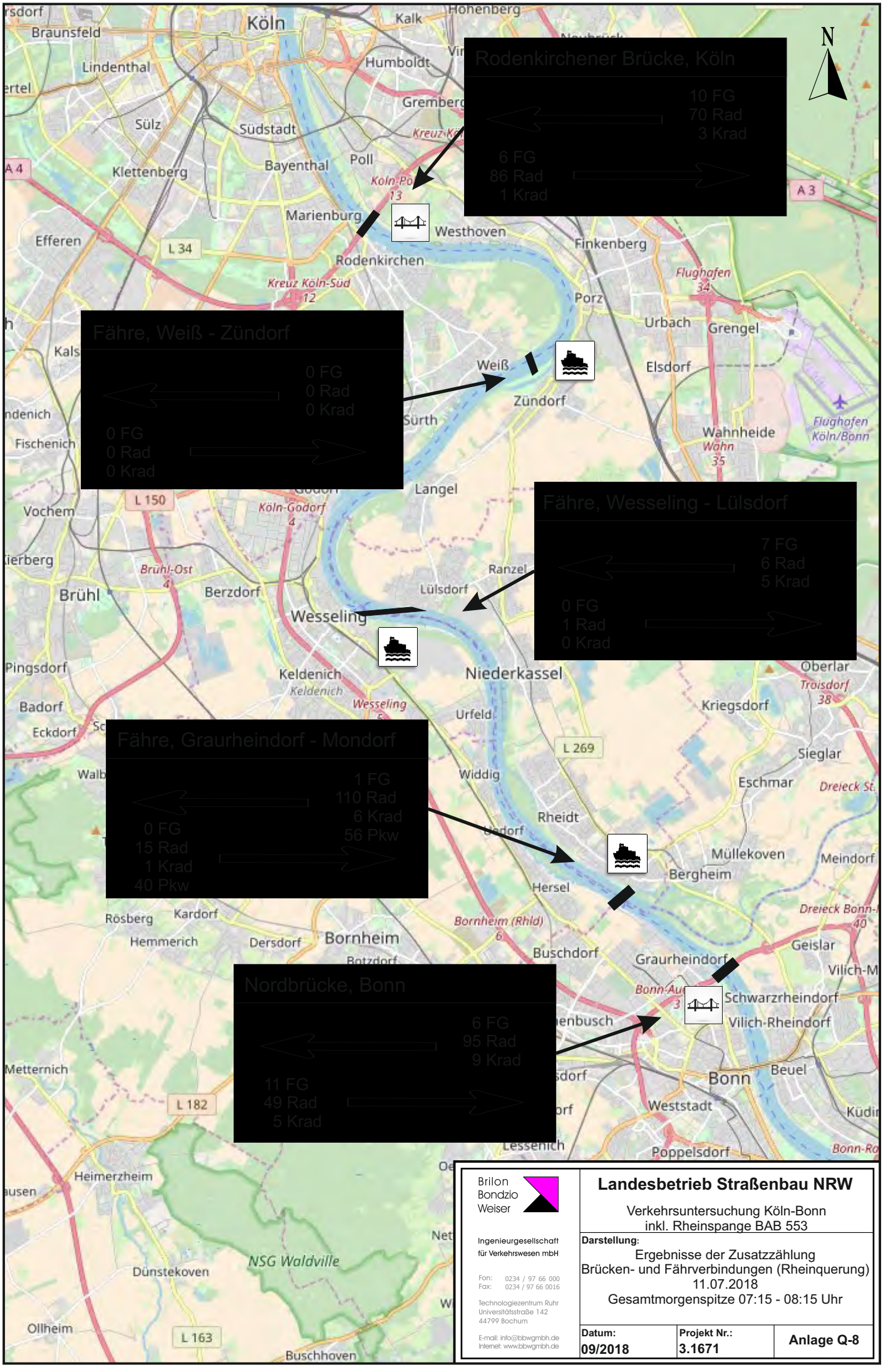
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Tagesgesamtspitze je Standort

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-7
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

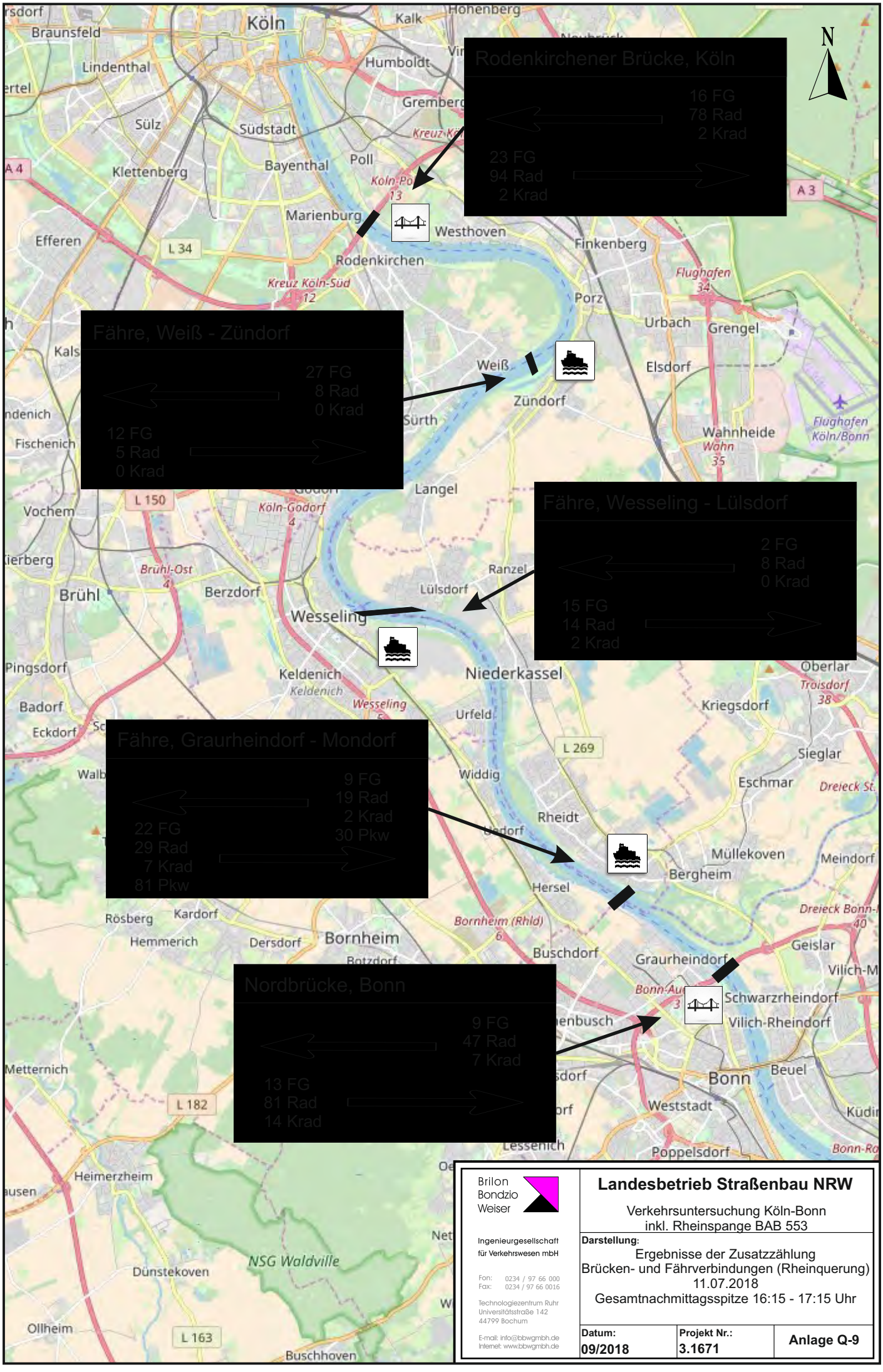
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Gesamtmorgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Q-8
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

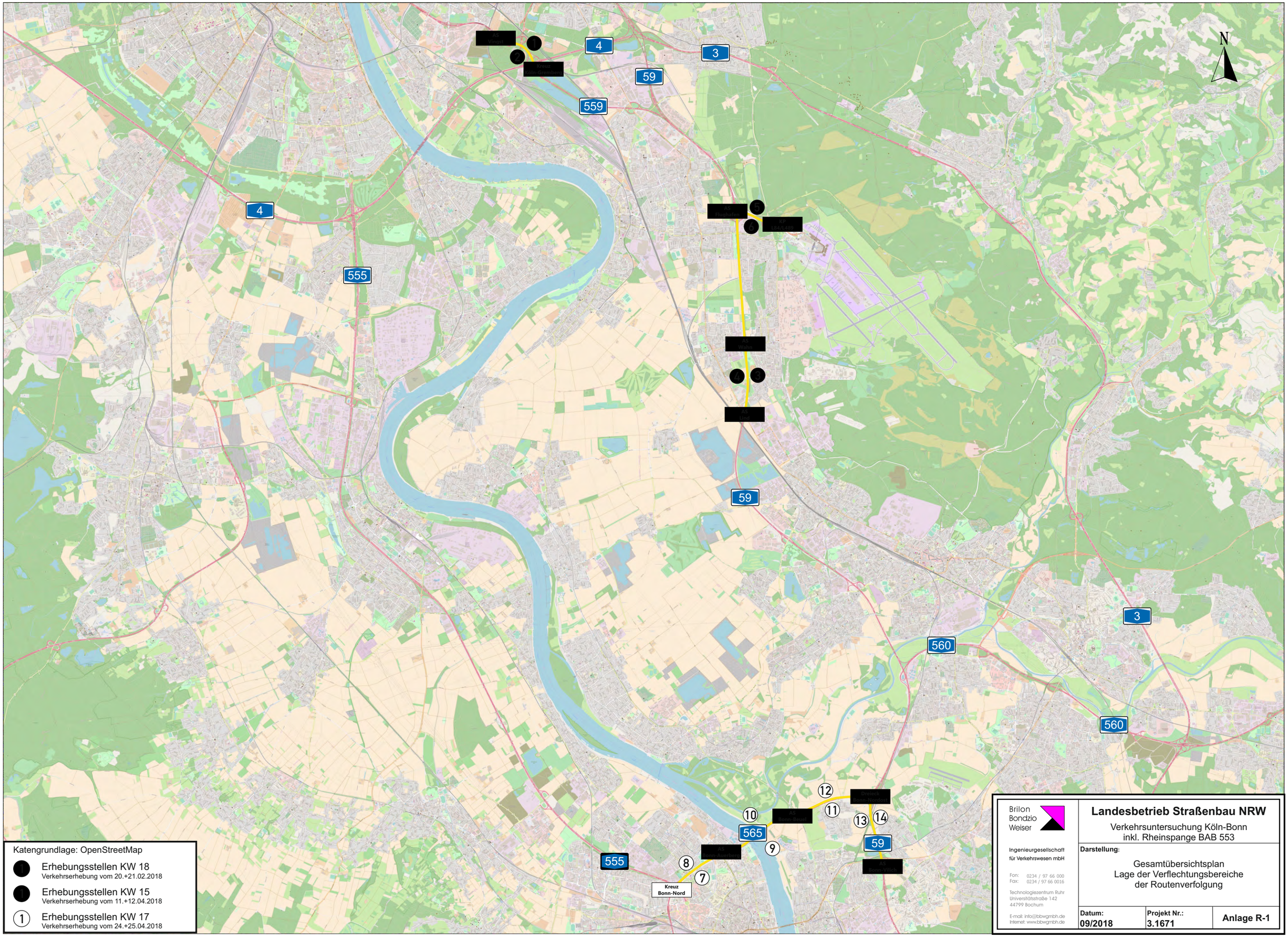
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:
Ergebnisse der Zusatzzählung
Brücken- und Fährverbindungen (Rheinquerung)
11.07.2018
Gesamtnachmittagsspitze 16:15 - 17:15 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	**Anlage Q-9**

Anlagen R



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

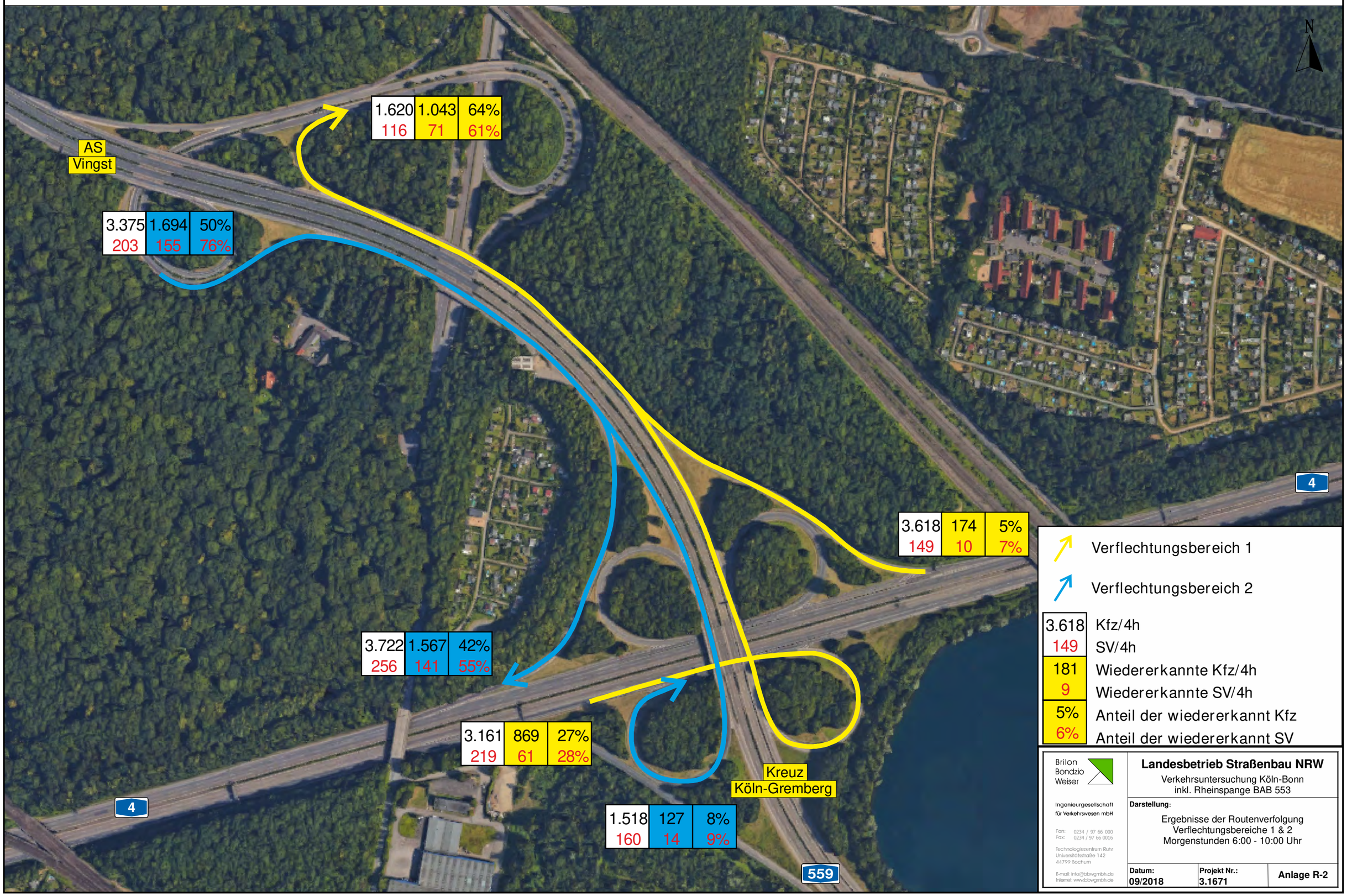
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Gesamtübersichtsplan
Lage der Verflechtungsbereiche
der Routenverfolgung

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-1



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

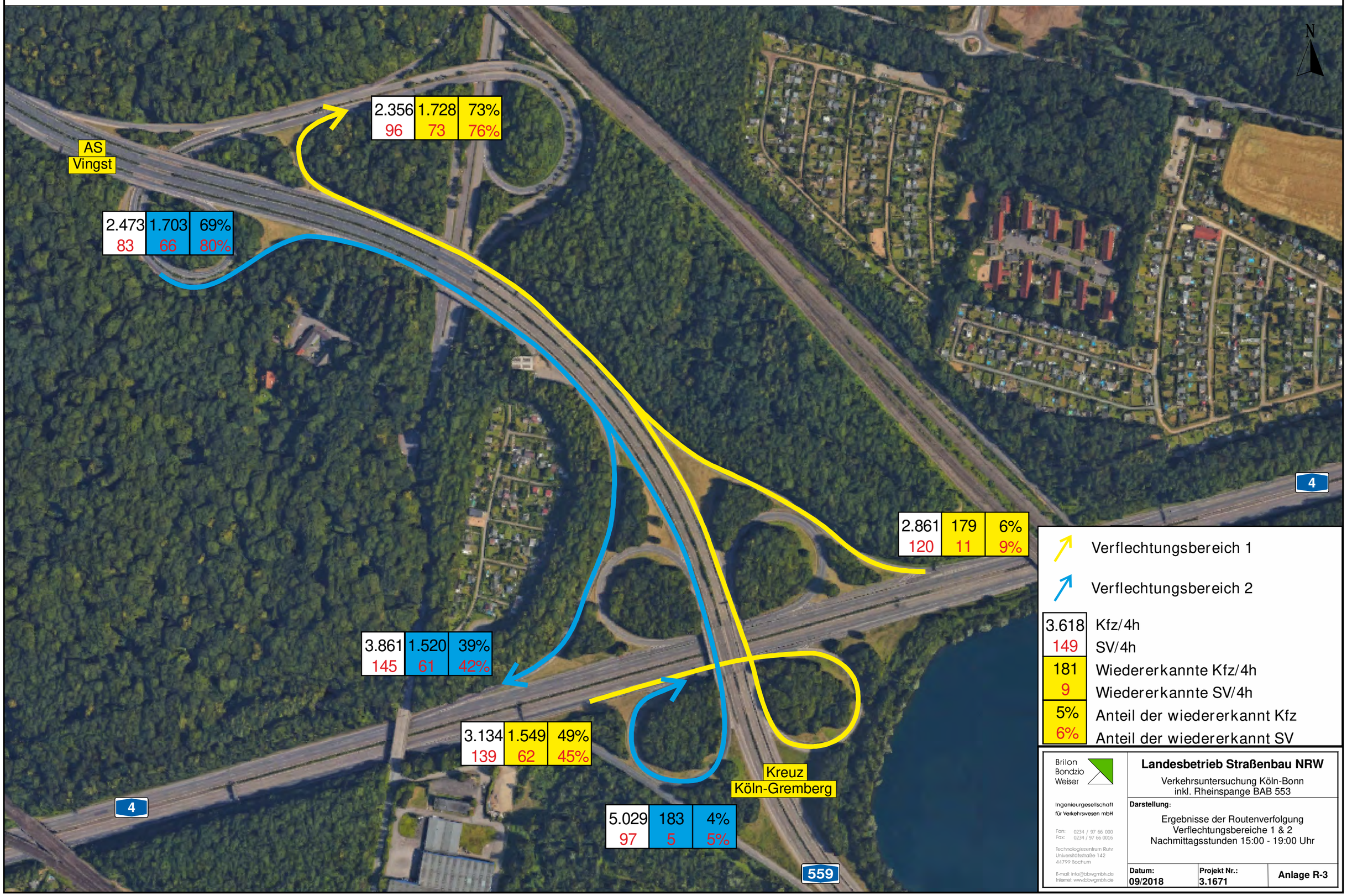
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 1 & 2
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-2
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 1 & 2
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-3
09/2018	3.1671	



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

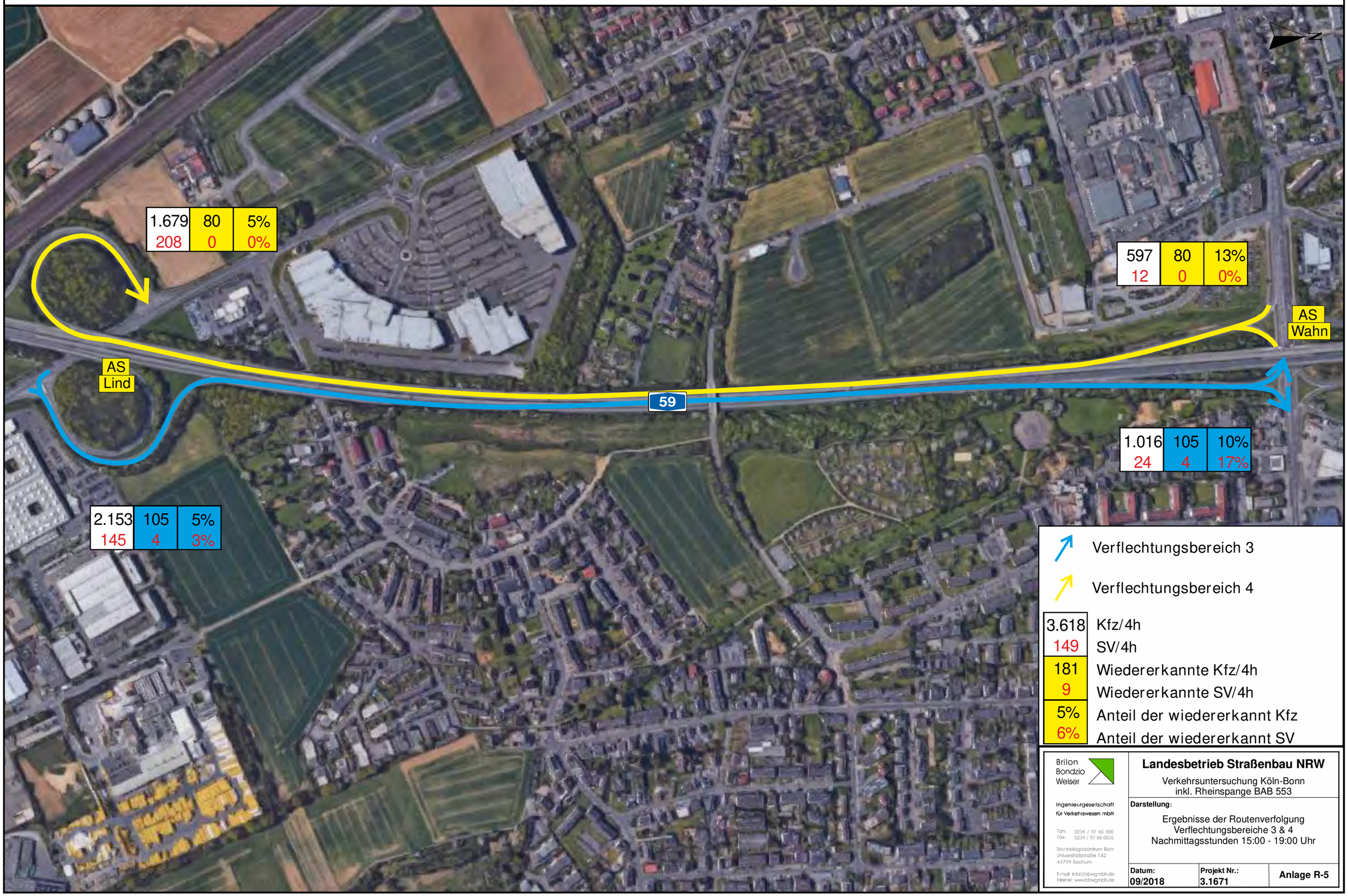
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 3 & 4
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-4



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 3 & 4
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-5
09/2018	3.1671	

Verflechtungsbereich 5

Verflechtungsbereich 6

3.618	Kfz/4h
149	SV/4h
181	Wiedererkannte Kfz/4h
9	Wiedererkannte SV/4h
5%	Anteil der wiedererkannt Kfz
6%	Anteil der wiedererkannt SV

2.135	1.315	62%
122	66	54%

2.478	1.505	61%
130	60	46%

3.011	2.820	94%
126	126	100%

2.039	322	16%
107	23	21%

1.861	822	44%
117	58	50%

1.371	1.144	83%
92	81	88%

AS Flughafen

59

L 489

KP L 84/L 489

Kennedystraße L84

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 5 & 6
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-6
09/2018	3.1671	

Verflechtungsbereich 5

Verflechtungsbereich 6

3.618	Kfz/4h
149	SV/4h
181	Wiedererkannte Kfz/4h
9	Wiedererkannte SV/4h
5%	Anteil der wiedererkannt Kfz
6%	Anteil der wiedererkannt SV

2.119	778	37%
62	23	37%

2.744	610	22%
87	24	28%

1.722	1.388	80%
56	47	84%

2.078	677	33%
76	18	24%

2.359	1.406	60%
62	26	42%

2.450	2.083	85%
42	42	100%

AS Flughafen

59

L 489

KP L 84/L 489

Kennedystraße L84

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

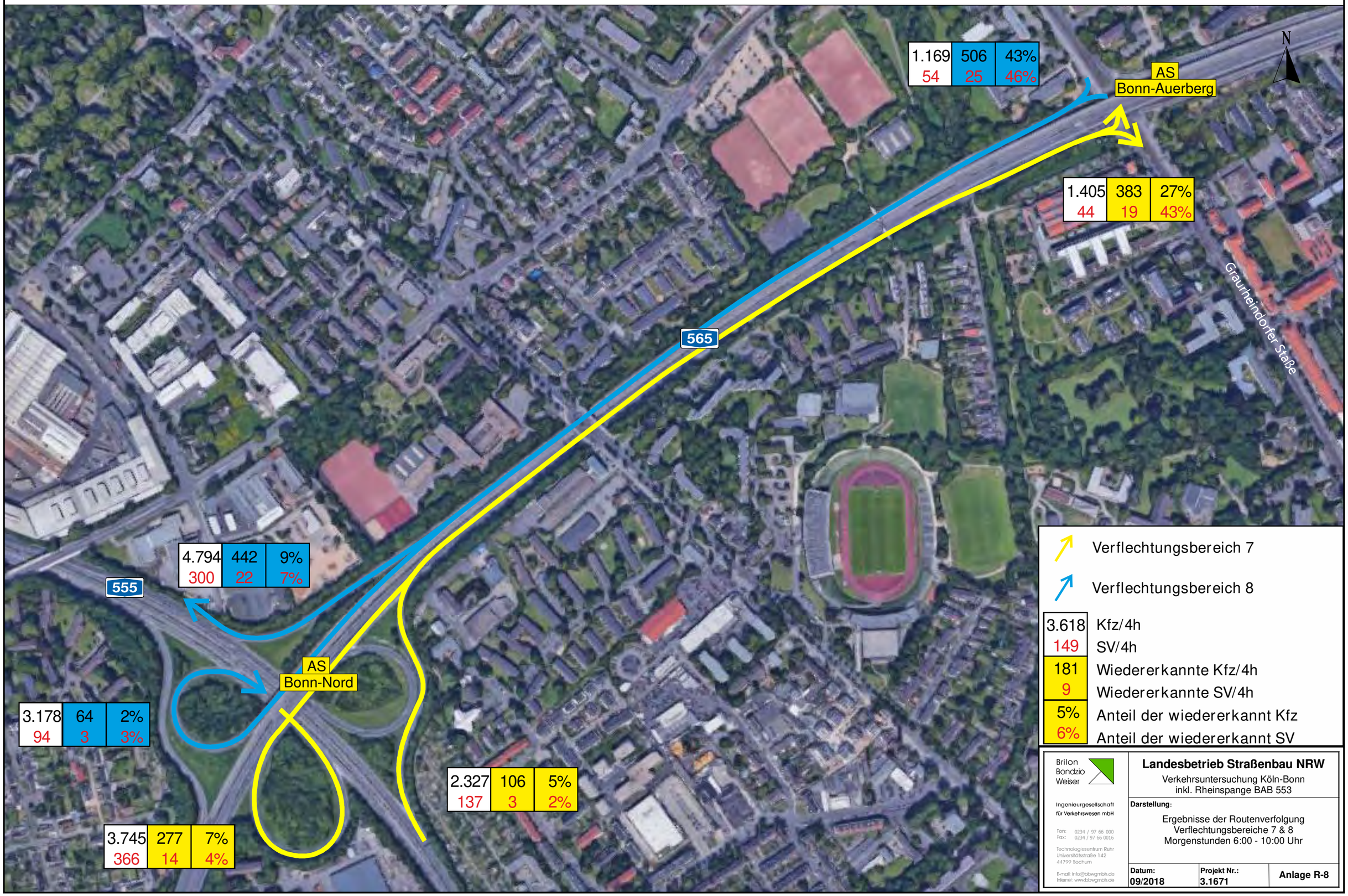
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 5 & 6
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-7
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

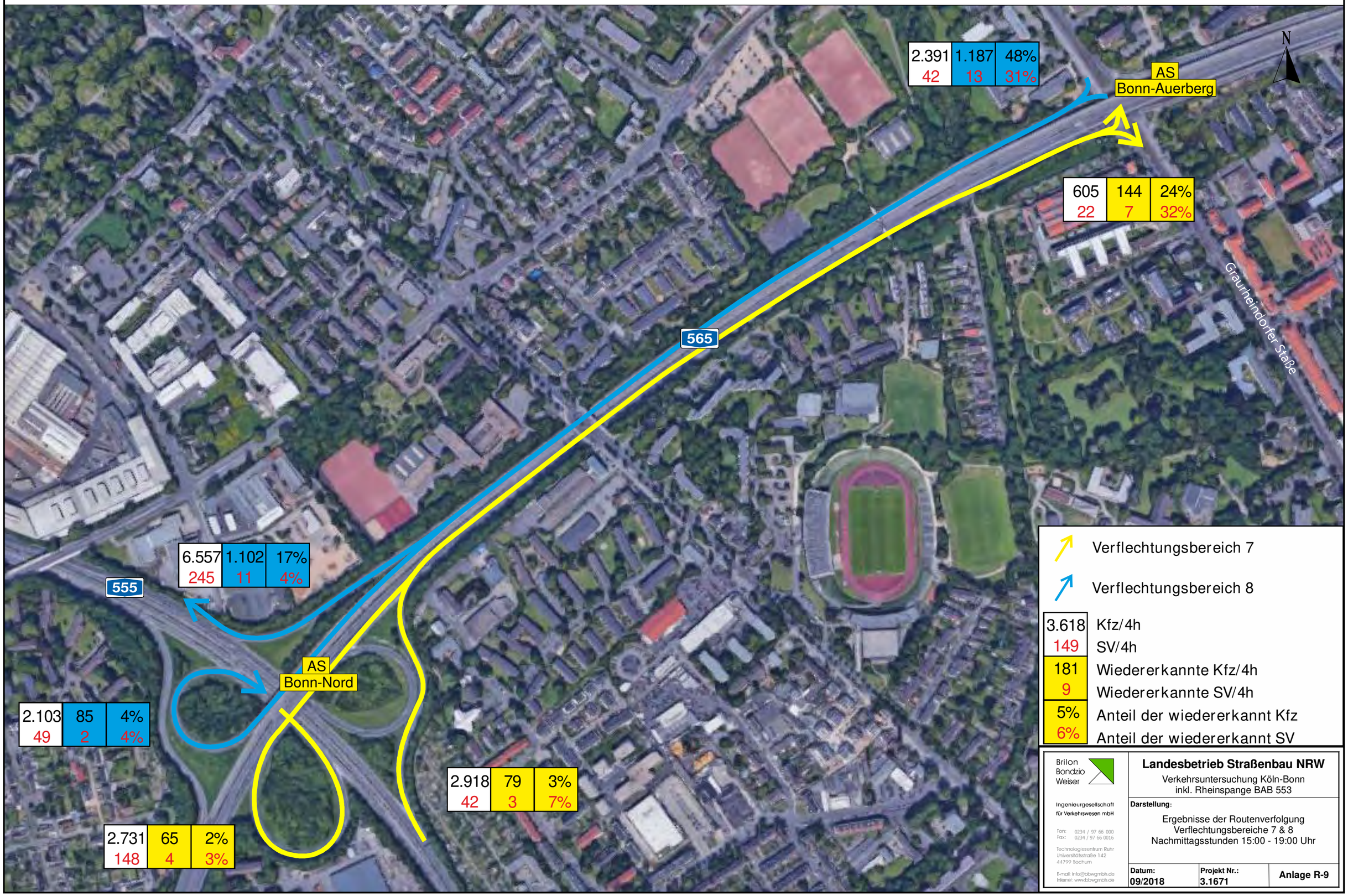
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 7 & 8
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-8



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

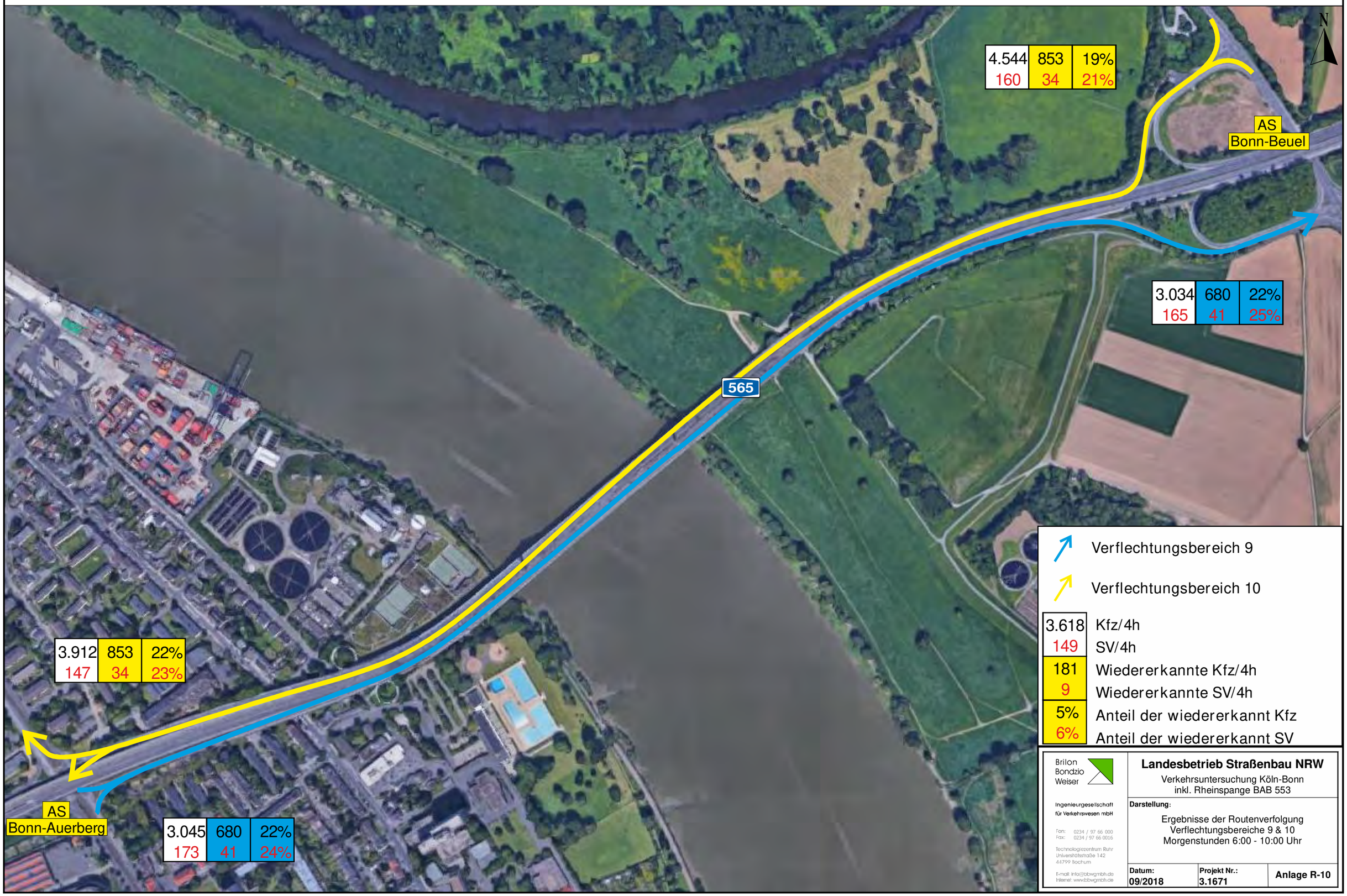
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 7 & 8
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-9



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

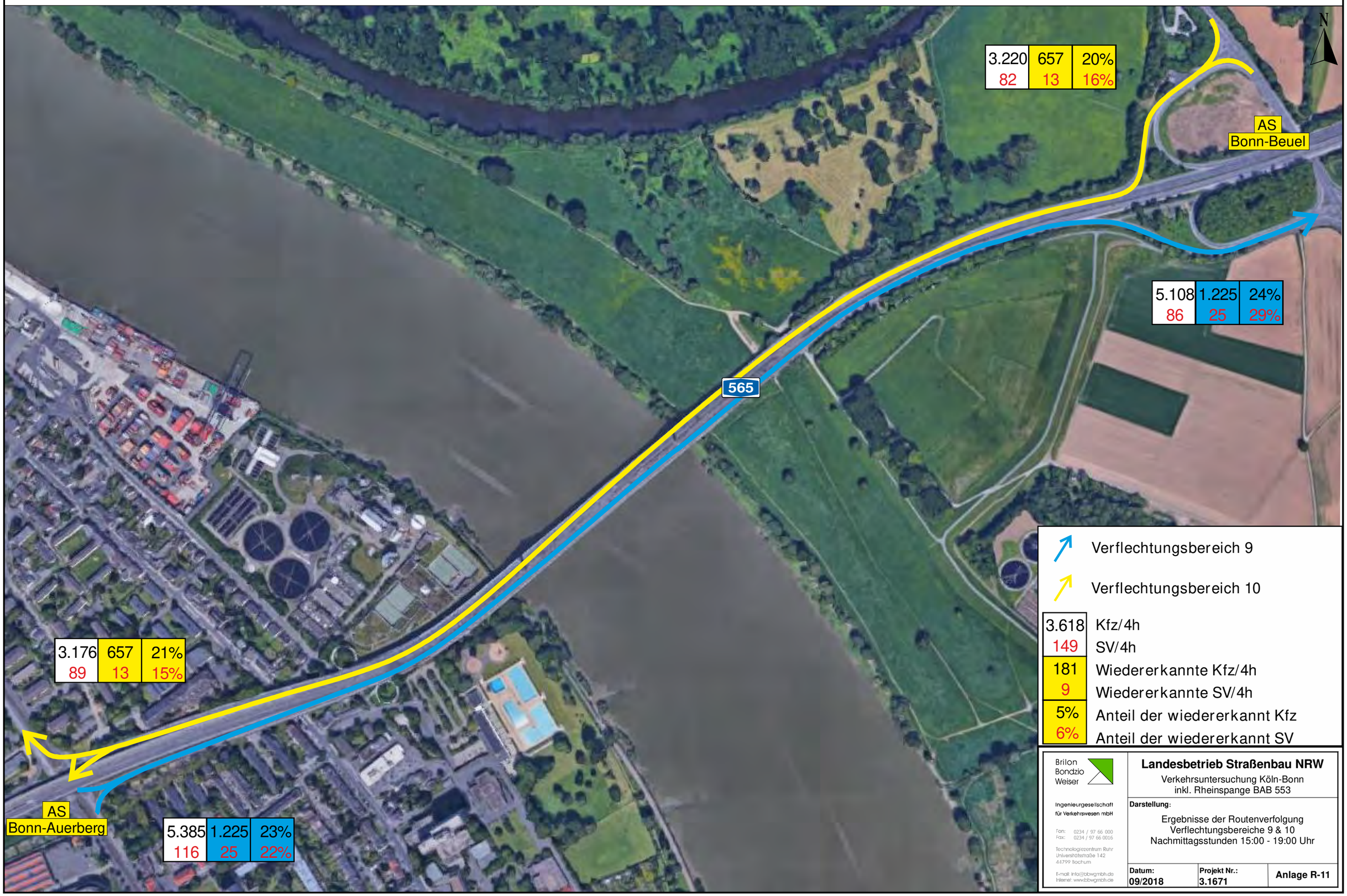
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 9 & 10
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-10
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 9 & 10
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-11
09/2018	3.1671	

Verflechtungsbereich 11

Verflechtungsbereich 12

3.618	Kfz/4h
149	SV/4h
181	Wiedererkannte Kfz/4h
9	Wiedererkannte SV/4h
5%	Anteil der wiedererkannt Kfz
6%	Anteil der wiedererkannt SV

N

10.471	370	4%
883	30	3%

9.627	550	6%
930	26	3%

Dreieck
Bonn-Nordost

565

L 269

1.024	713	70%
64	41	64%

AS
Bonn-Beuel

2.461	1.156	47%
62	39	63%

Niederkasseler Straße

5.796	606	10%
237	13	5%

5.353	343	6%
262	11	4%

59

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 11 & 12
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-12

Verflechtungsbereich 11

Verflechtungsbereich 12

3.618	Kfz/4h
149	SV/4h
181	Wiedererkannte Kfz/4h
9	Wiedererkannte SV/4h
5%	Anteil der wiedererkannt Kfz
6%	Anteil der wiedererkannt SV

N

9.690	872	9%
540	17	3%

9.612	652	7%
569	20	4%

Dreieck
Bonn-Nordost

565

L 269

2.265	2.080	92%
40	29	73%

AS
Bonn-Beuel

1.469	1.314	89%
35	33	94%

Niederkasseler Straße

5.172	662	13%
140	13	9%

6.643	1.208	18%
162	12	7%

59

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

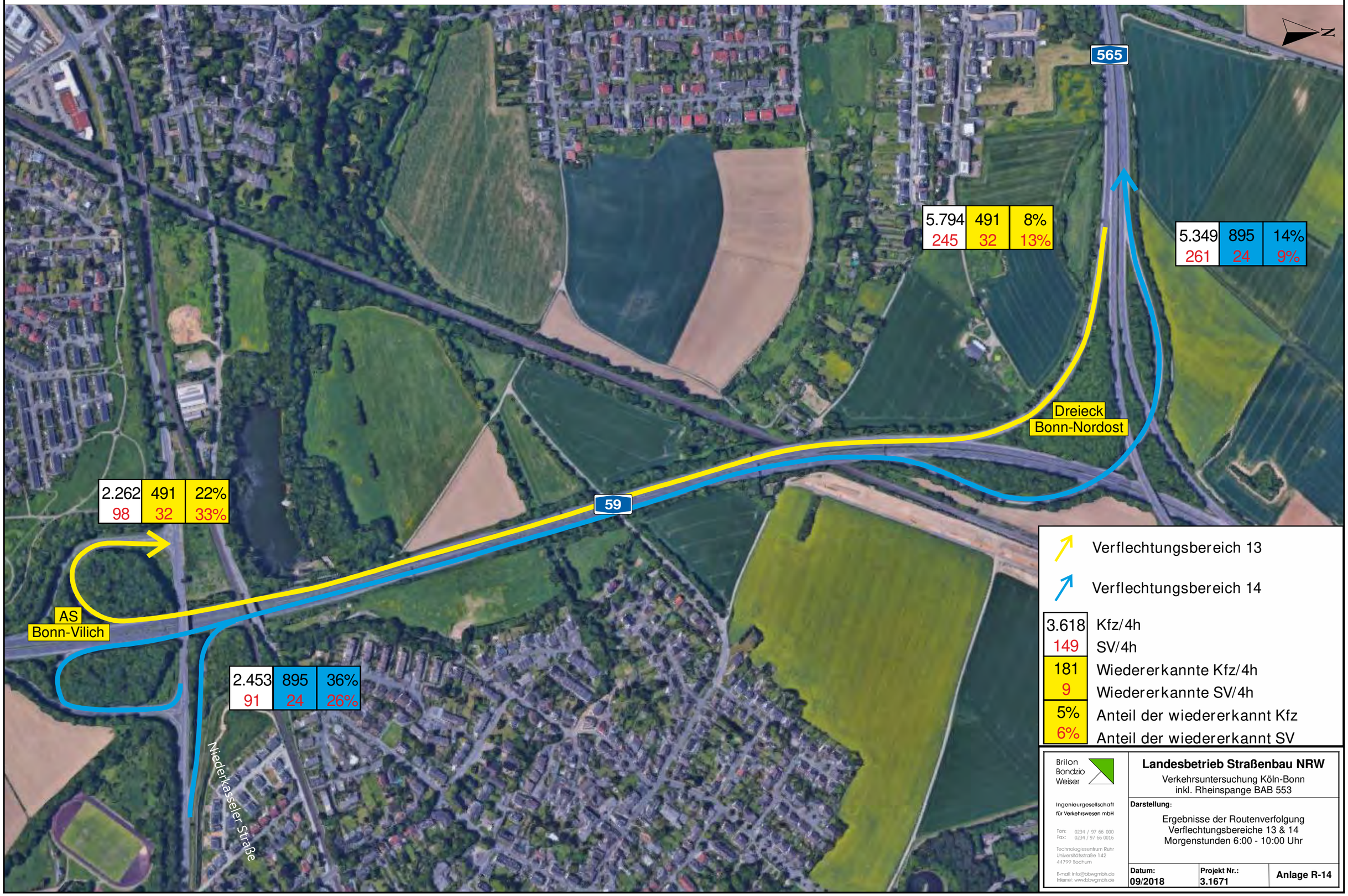
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Kennzeichenerfassung

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 11 & 12
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage R-13



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

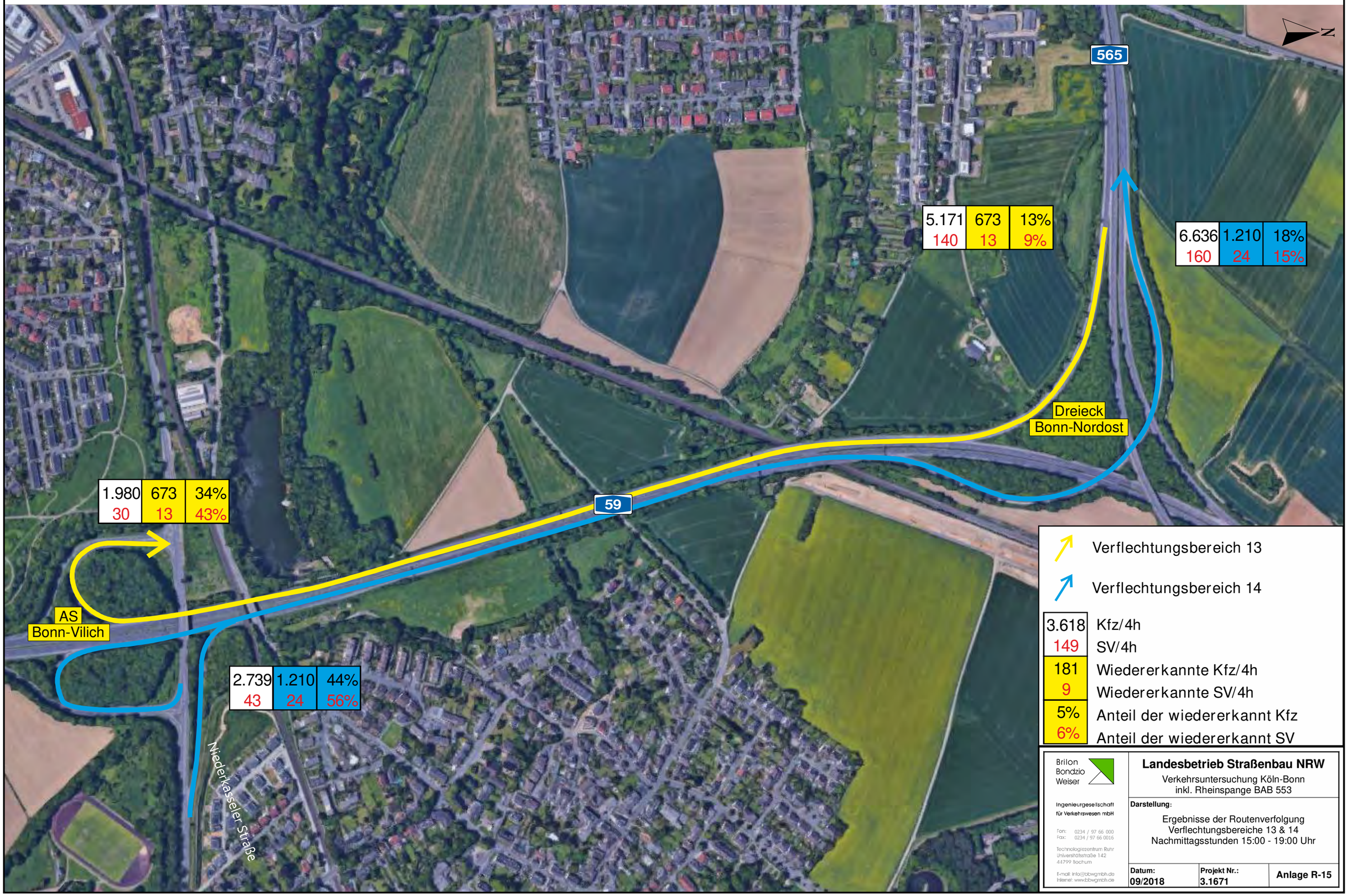
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 13 & 14
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-14
09/2018	3.1671	



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

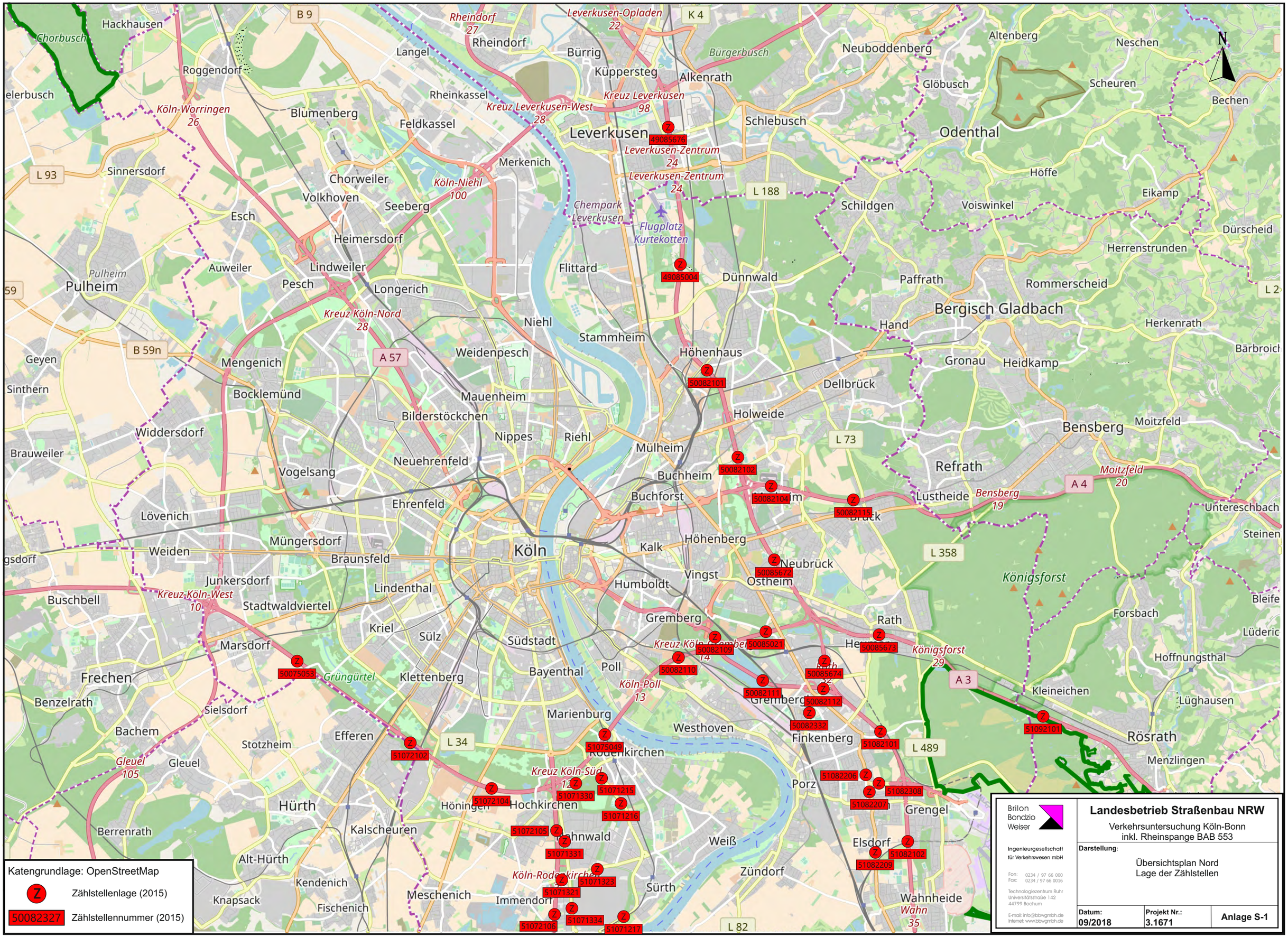
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Ergebnisse der Routenverfolgung
Verflechtungsbereiche 13 & 14
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage R-15
09/2018	3.1671	

Anlagen S



Katengrundlage: OpenStreetMap

Z Zählstellenlage (2015)

50082327 Zählstellennummer (2015)

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Lage der Zählstellen

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage S-1
09/2018	3.1671	

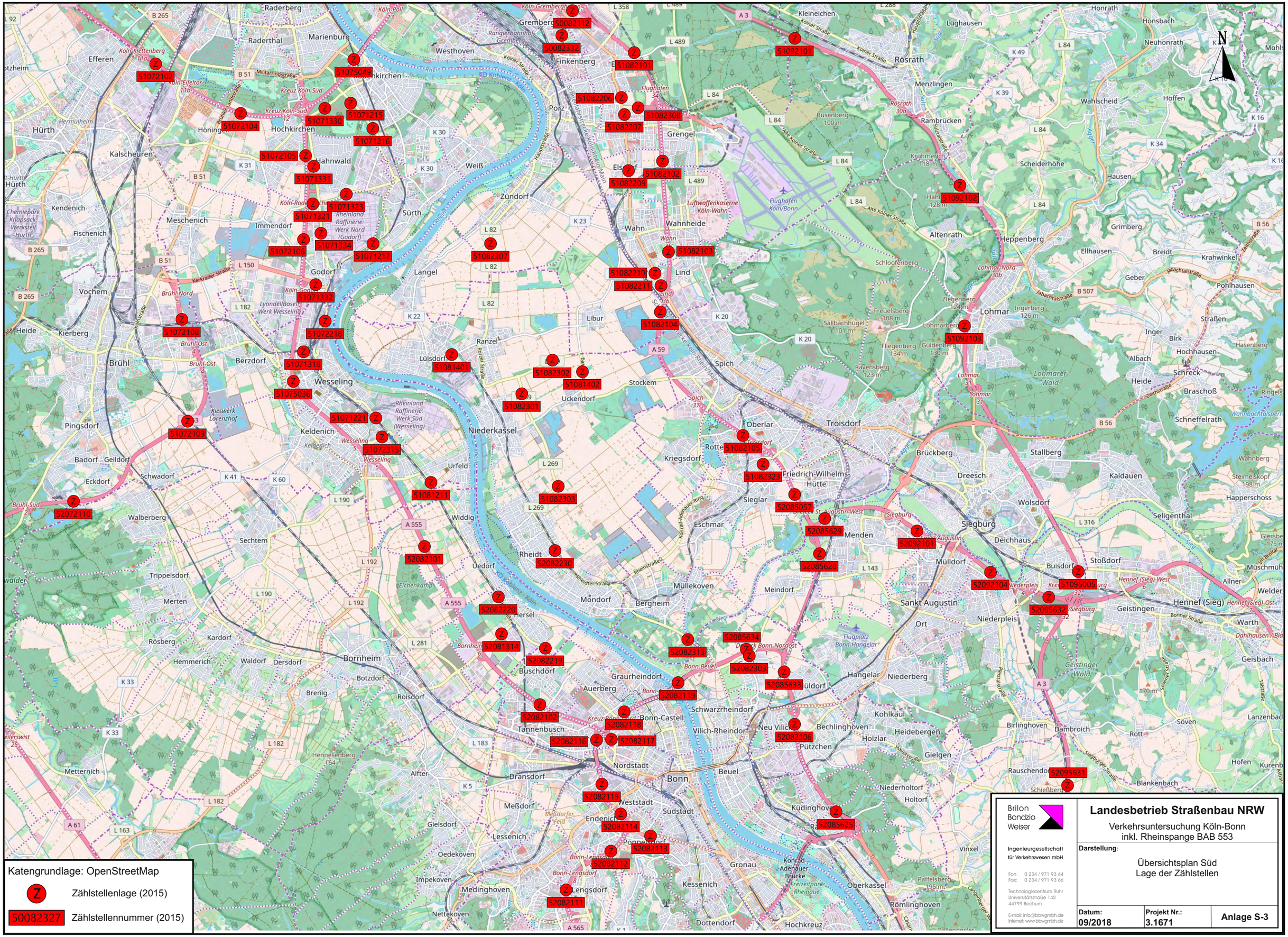
Katengrundlage: OpenStreetMap

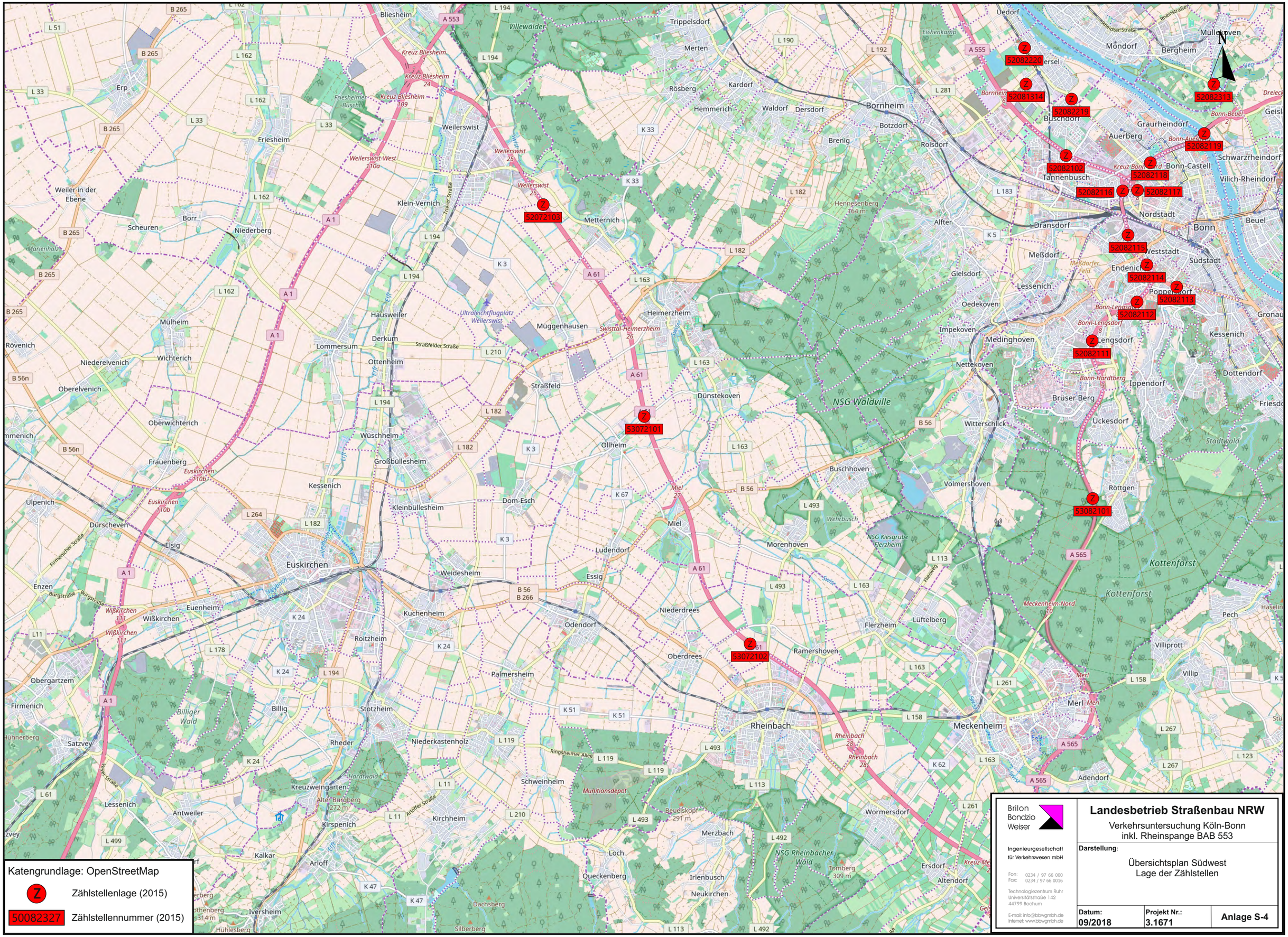
Z Zählstellenlage (2015)

50082327 Zählstellennummer (2015)

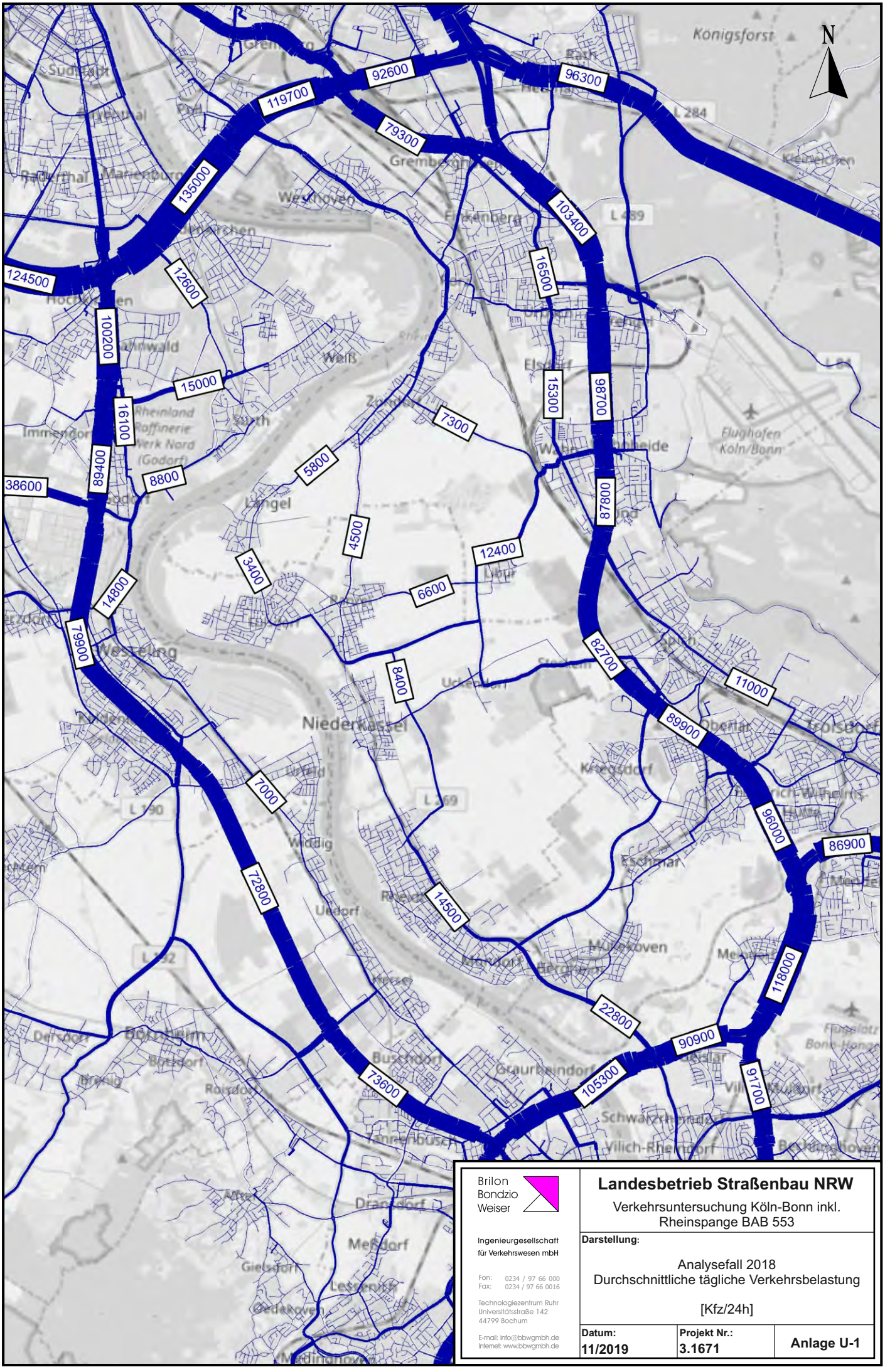
15)

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Landesbetrieb Straßenbau NRW** Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553 **Darstellung:** Übersichtsplan Nordwest Lage der Zählstellen **Datum:** 09/2018 · **Projekt Nr.:** 3.1671 · **Anlage S-2**


Katengrundlage: OpenStreetMap
Zählstellenlage (2015)
50082327 Zählstellennummer (2015)
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 971 93 64
Fax: 0 234 / 971 93 66
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtsplan Süd
Lage der Zählstellen
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage S-3


Katengrundlage: OpenStreetMap
Z Zählstellenlage (2015)
50082327 Zählstellennummer (2015)
52082220
52081314
52082313
52082219
52082119
52082102
52082118
52082116
52082117
52072103
52082115
52082114
52082113
52082112
52082111
53072101
53082101
53072102
Bliesheim
Trippelsdorf
Merten
Rösberg
Kardorf
Hemmerich
Waldorf
Dersdorf
Bornheim
Botzdorf
Roisdorf
Brenig
Uedorf
Müllekoven
Mondorf
Bergheim
Buschdorf
Graurheindorf
Auerberg
Bonn-Castell
Tannenbusch
Schwarzrheindorf
Vilich-Rheindorf
Nordstadt
Bonn
Beuel
Dransdorf
Alfter
Hennesenberg
164 m
Meßdorf
Gielsdorf
Lessenich
Oedekoven
Impekoven
Medinghoven
Nettekoven
Poppelsdorf
Südstadt
Weststadt
Endenich
Gronau
Kessenich
Dottendorf
Ippendorf
Bruser Berg
Lengsdorf
Ückesdorf
Witterschlick
Stadtwald
NSG Waldville
Dünstekoven
Heimerzheim
Metternich
Klein-Vernich
Weilerswist
Friesheimer Busch
Erp
Friesheim
Weiler in der Ebene
Borr
Scheuren
Niederberg
Marienholz
Müllheim
Rövenich
Niederelvenich
Wichterich
Oberelvenich
Oberwichterich
Frauenberg
Euskirchen 110b
Mülheim
Derkum
Lommersum
Straßfeld
Ottenheim
Hausweiler
Ultraleichtflugplatz Weilerswist
Müggenhausen
Swisttal-Heimerzheim 26
Straßfelder Straße
Wüschheim
Großbüllesheim
Kleinbüllesheim
Kessenich
Ülpenich
Dürscheven
Elsig
Euskirchen
Enzen
Euenheim
Wißkirchen
Wißkirchen 111
Kuchenheim
Roitzheim
Weidesheim
Dom-Esch
Ludendorf
Essig
Odendorf
Niederdrees
Oberdrees
Palmersheim
Obergartzem
Firmenich
Billig
Billiger Wald
Stotzheim
Rheder
Satzvey
Hühnerberg
Niederkastenholz
Kreuzweingarten
Alter Burgberg 272 m
Hardtwald
Lessenich
Antweiler
Kirspenich
Kalkar
Arloff
Iversheim
Hühlesberg
Dachsberg
Silberberg
Schweinheim
Munitionsdepot
Kirchheim
Beuelskopf 291 m
Merzbach
Loch
Queckenberg
Irlenbusch
Neukirchen
Buschhoven
Volmershoven
Wormersdorf
Ersdorf
Altendorf
Tomberg 309 m
NSG Rheinbacher Wald
Rheinbach
Meckenheim
Merl
Villiprott
Pech
Flerzheim
Lüftelberg
Ramershoven
Morenhoven
Wehrbusch
NSG Kiesgrube Flerzheim
Kottenforst
Meckenheim-Nord 10
Rottgen
Adendorf
Ringsheimer Allee
Ahrdorfer Straße
Swistbach
Erft
Ahr
Sieg
Rheinstraße
Eichenkamp
Bonn-Beuel 2
Bonn-Auerberg
Bonn-Lengsdorf 8
Bonn-Hardtberg 9
Kreuz Bonn-Nord
Kreuz Bliesheim 1
Kreuz Bliesheim 24
Kreuz Bliesheim 109
Weilerswist-West 110a
Weilerswist 25
Swisttal-Heimerzheim 26
Rheinbach 28
Meßdorfer Feld
Merl 11
Euskirchen 110b
Euskirchen 110b
Wißkirchen 111
Wißkirchen 111
Villeweiher
Trierer Straße
Firmenicher Straße
Burgstraße
Burgstraße
Voyabach
Swistbach
Miel 27
Miel
Fliesweg
A 1
A 61
A 553
A 555
A 565
B 265
B 56n
B 56
B 266
L 51
L 33
L 162
L 194
L 182
L 163
L 190
L 192
L 281
L 183
L 210
L 264
L 178
L 24
L 194
L 11
L 61
L 499
L 119
L 493
L 492
L 113
L 261
L 158
L 267
L 123
K 3
K 33
K 5
K 67
K 24
K 51
K 62
K 47
B 56
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtsplan Südwest
Lage der Zählstellen
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage S-4

Anlagen U



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

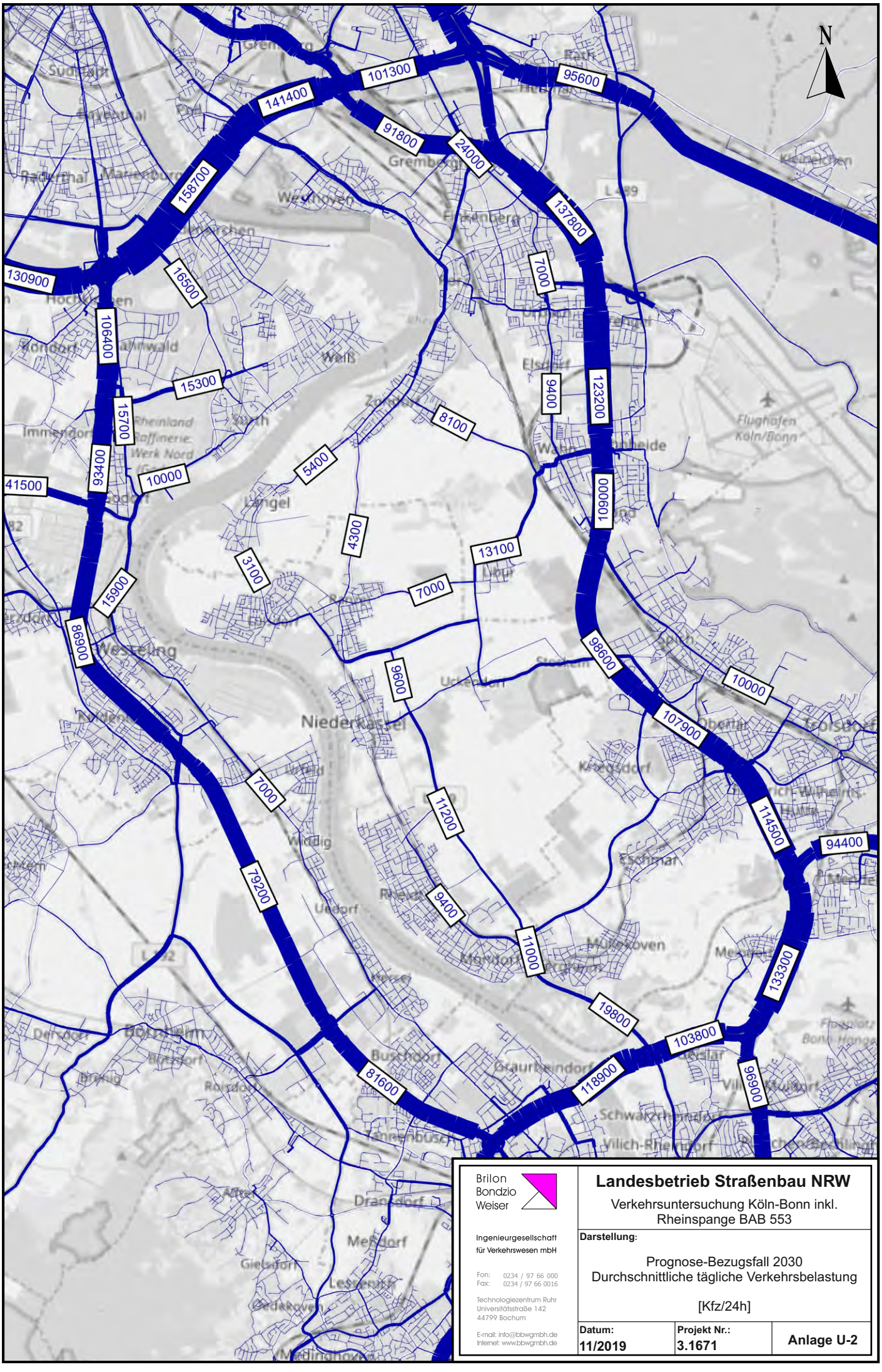
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Analysefall 2018
Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung

[Kfz/24h]

Datum:	Projekt Nr.:	
11/2019	3.1671	Anlage U-1



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

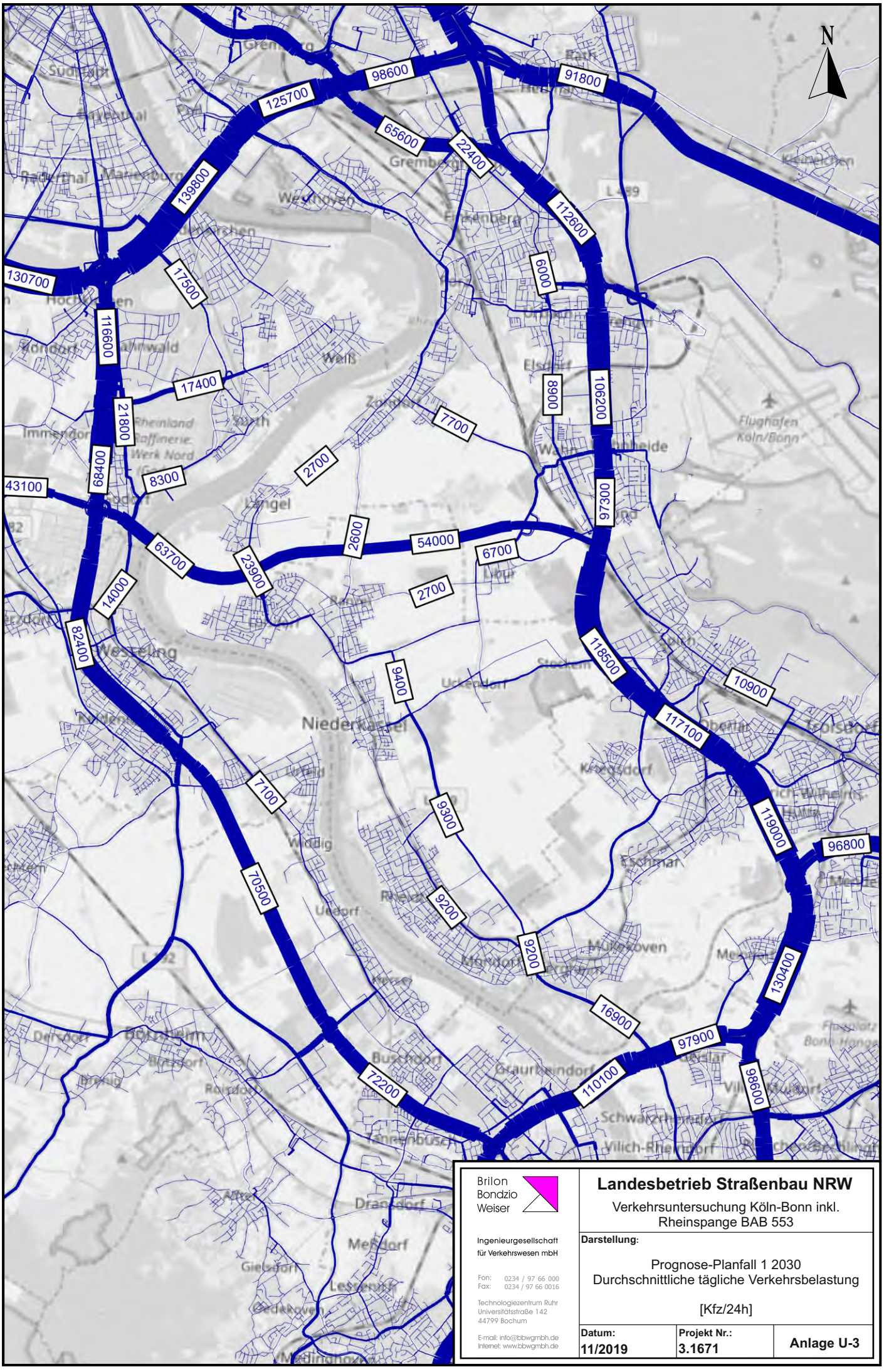
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

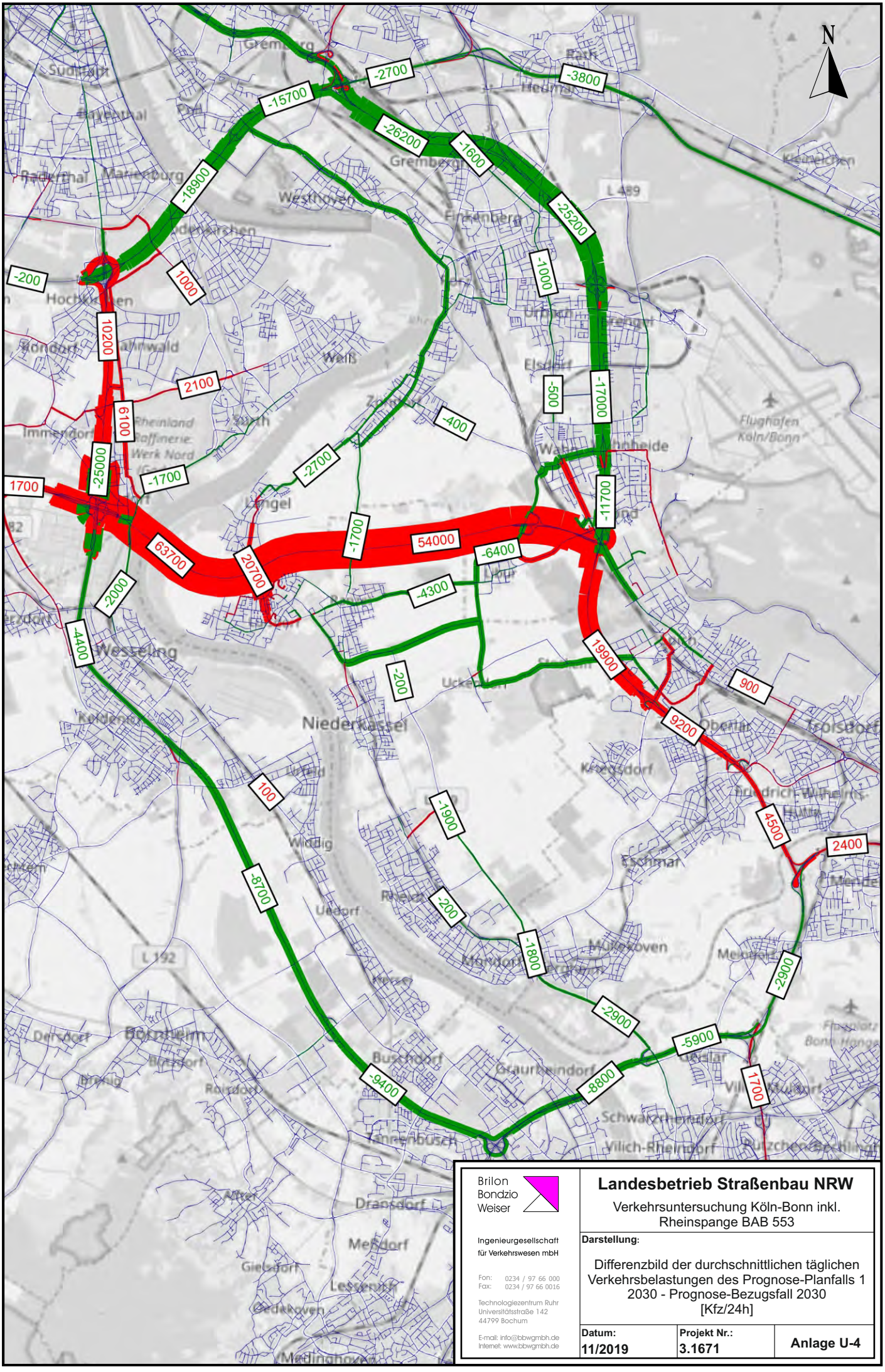
Prognose-Bezugsfall 2030
Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung

[Kfz/24h]

Datum:	Projekt Nr.:	
11/2019	3.1671	Anlage U-2



Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	**Landesbetrieb Straßenbau NRW** Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553 **Darstellung:** Prognose-Planfall 1 2030 Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung [Kfz/24h]	
	Datum: 11/2019	**Projekt Nr.:** 3.1671
		Anlage U-3



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

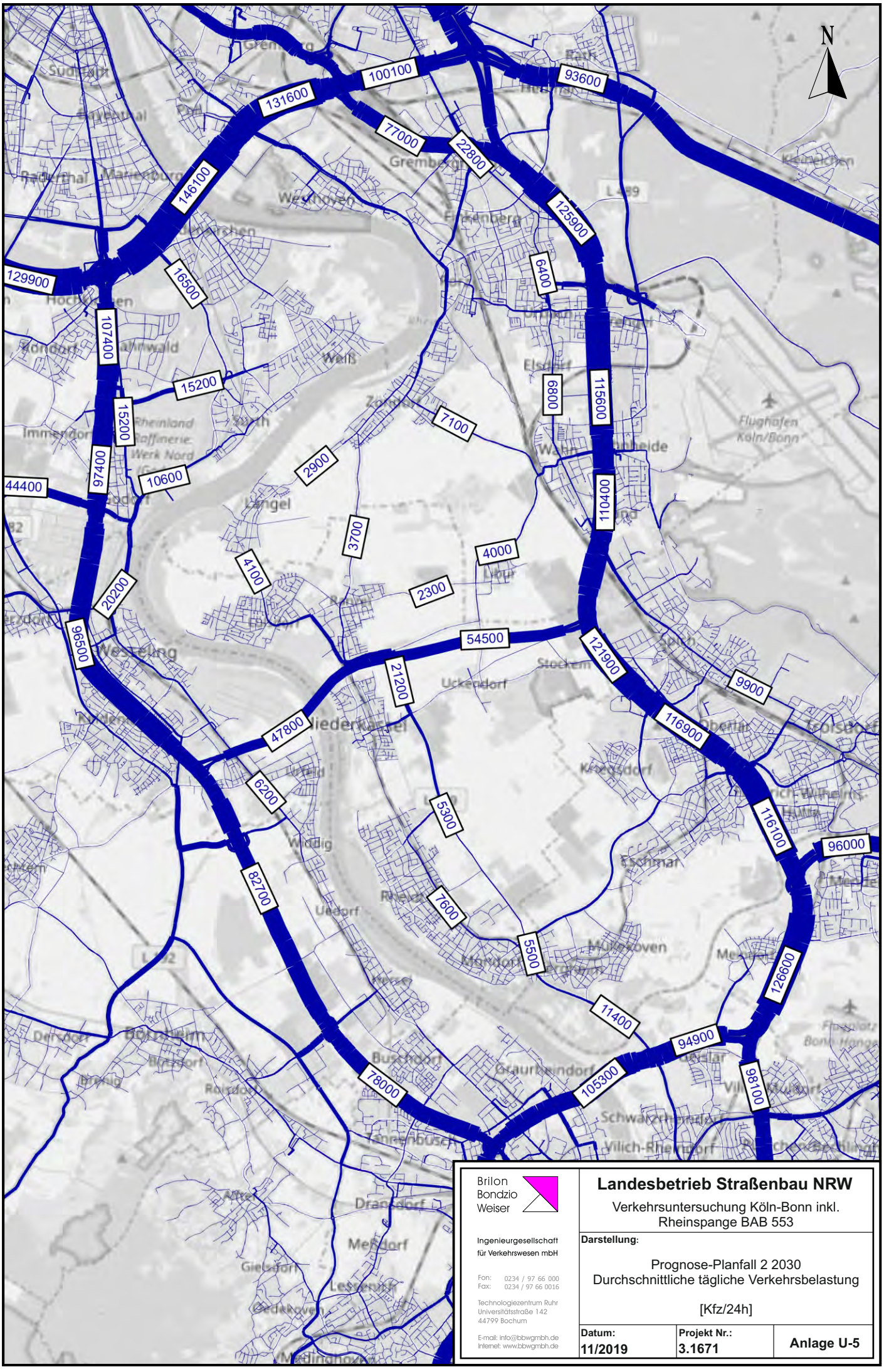
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Differenzbild der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 1 2030 - Prognose-Bezugsfall 2030 [Kfz/24h]

Datum:	Projekt Nr.:	
11/2019	3.1671	Anlage U-4



Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

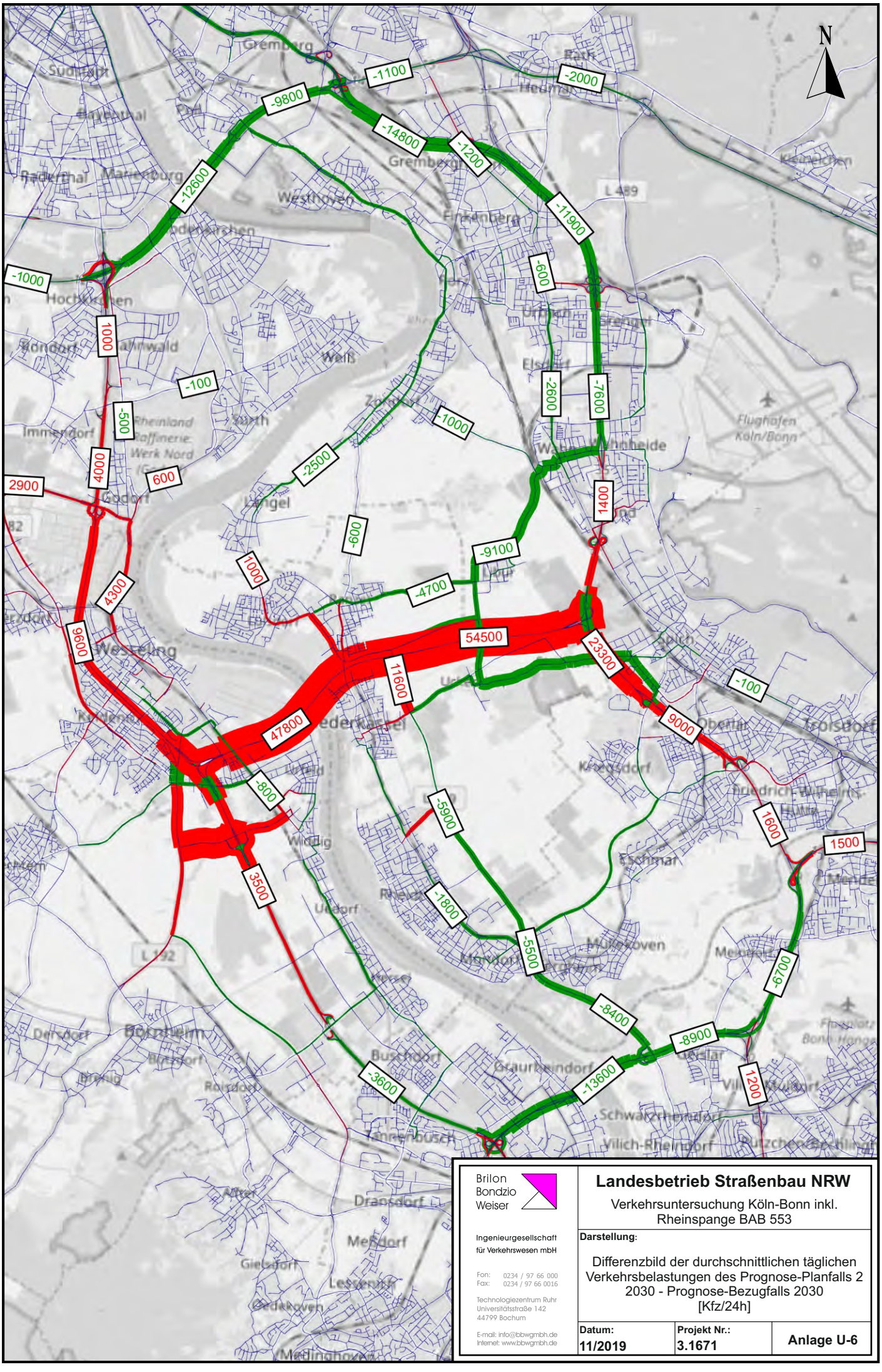
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Prognose-Planfall 2 2030
Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung

[Kfz/24h]

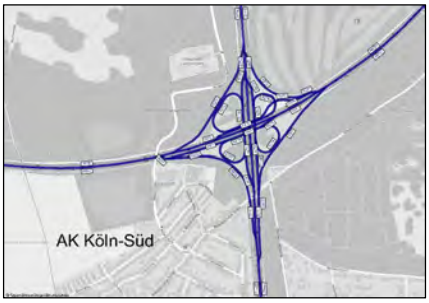
Datum:	Projekt Nr.:	
11/2019	3.1671	Anlage U-5


N
-1100
-2000
-9800
-14800
-1200
-12600
-11900
-1000
-600
1000
-100
-2600
-7600
-500
-1000
-2500
2900
4000
600
1400
-600
-9100
1000
-4700
4300
54500
9600
23300
11600
-100
47800
9000
-800
-5900
1600
1500
3500
-1800
-5500
-6700
-8400
-8900
-3600
-13600
1200
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Differenzbild der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 2 2030 - Prognose-Bezugfalls 2030 [Kfz/24h]
Datum: 11/2019
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage U-6
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Anlage U-A-1 bis U-A-156

Analysefall 2018

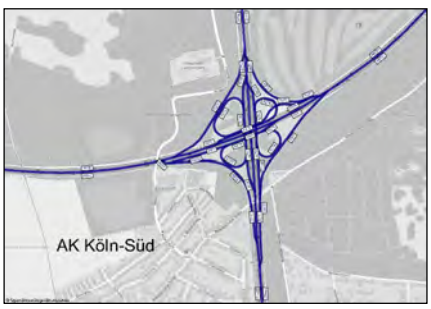
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H27A	A555	Süd	HFB	26800	6,0%	1600	27700	6,1%	1700
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5400	9,3%	500	5500	9,1%	500
H27B	A555	Süd	HFB	21500	5,1%	1100	22100	5,4%	1200
R27B	A555	Süd	Ausfahrt	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
R27C	A555	Süd	Rampe zur A555	19000	10,5%	2000	19700	11,2%	2200
R27D	A555	Süd	Verflechtung	27500	9,1%	2500	28400	9,9%	2800
R27E	A555	Süd	Rampe von A555	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
R27F	A555	Süd	Einfahrt	19000	10,5%	2000	19700	11,2%	2200
R27G	A555	Süd	Einfahrt	21700	12,0%	2600	22600	12,8%	2900
H27C	A555	Süd	HFB	13000	5,4%	700	13500	5,9%	800
H27D	A555	Süd	HFB	31900	8,2%	2600	33000	8,8%	2900
H2710	A555	Süd	HFB	53800	10,0%	5400	55700	10,6%	5900
H1027	A555	Nord	HFB	53800	10,0%	5400	55700	10,6%	5900
R27H	A555	Nord	Ausfahrt	39600	11,4%	4500	41000	12,2%	5000
R27I	A555	Nord	Rampe von A555	22000	10,5%	2300	22800	11,0%	2500
R27J	A555	Nord	Parallelfahrbahn	17600	13,1%	2300	18200	13,7%	2500
R27K	A555	Nord	Rampe zur A555	5000	8,0%	400	5200	7,7%	400
R27L	A555	Nord	Verflechtung	22600	11,5%	2600	23400	12,4%	2900
R27M	A555	Nord	Rame von A555	17600	13,1%	2300	18200	13,7%	2500
H27E	A555	Nord	HFB	14100	5,7%	800	14600	6,2%	900
R27N	A555	Nord	Einfahrt	5000	8,0%	400	5200	7,7%	400
R27O	A555	Nord	Einfahrt	11500	16,5%	1900	11900	17,6%	2100
H27F	A555	Nord	HFB	19100	6,3%	1200	19800	6,6%	1300
H27G	A555	Nord	HFB	30600	10,1%	3100	31700	10,7%	3400
H27H	A4	Ost	HFB	71900	17,5%	12600	74900	18,6%	13900
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	26800	11,6%	3100	27800	12,2%	3400
R27Q	A4	Ost	Parallelfahrbahn	5000	8,0%	400	5200	7,7%	400
R27R	A4	Ost	Verflechtung	13500	5,9%	800	13900	6,5%	900
R27S	A4	Ost	Einfahrt	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
H27I	A4	Ost	HFB	45100	21,1%	9500	47100	22,1%	10400
H27J	A4	Ost	HFB	53600	18,5%	9900	55800	19,7%	11000
H2702	A4	Ost	HFB	75700	16,1%	12200	78700	17,2%	13500
H0227	A4	West	HFB	70300	16,5%	11600	73200	17,5%	12800
R27T	A4	West	Ausfahrt	30400	13,2%	4000	31500	14,0%	4400
H27K	A4	West	HFB	39900	19,3%	7700	41600	20,4%	8500
H27L	A4	West	HFB	57500	17,2%	9900	59900	18,4%	11000
H27M	A4	West	HFB	62800	16,6%	10400	65400	17,6%	11500
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	57400	8,2%	4700	59400	8,6%	5100
QS H27B+H27F	A555	-	HFB	40600	5,7%	2300	41900	6,0%	2500
QS H27C+H27E	A555	-	HFB	27100	5,5%	1500	28100	6,0%	1700
QS H27D+H27E	A555	-	HFB	46000	7,4%	3400	47600	8,0%	3800
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	107600	10,0%	10800	111400	10,6%	11800
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	134700	17,1%	23000	140300	18,1%	25400
QS H27I+H27L	A4	-	HFB	102600	18,9%	19400	107000	20,0%	21400
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	85000	20,2%	17200	88700	21,3%	18900
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	93500	18,8%	17600	97400	20,0%	19500
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	146000	16,3%	23800	151900	17,3%	26300



A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H27A	A555	Süd	HFB	25100	5,9%	11,1%	1446	252	0,06	0,010	5,2%	1300
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5000	8,7%	16,0%	288	51	0,06	0,010	8,0%	400
H27B	A555	Süd	HFB	20100	5,2%	9,9%	1157	201	0,06	0,010	4,5%	900
R27B	A555	Süd	Ausfahrt	8000	5,3%	10,0%	457	79	0,06	0,010	5,0%	400
R27C	A555	Süd	Rampe zur A555	17700	10,7%	19,4%	1013	183	0,06	0,010	9,6%	1700
R27D	A555	Süd	Verflechtung	25600	9,0%	16,6%	1470	263	0,06	0,010	8,2%	2100
R27E	A555	Süd	Rampe von A555	8000	5,3%	10,0%	457	79	0,06	0,010	5,0%	400
R27F	A555	Süd	Einfahrt	17700	10,7%	19,4%	1013	183	0,06	0,010	9,6%	1700
R27G	A555	Süd	Einfahrt	20200	12,5%	22,4%	1158	212	0,06	0,011	10,9%	2200
H27C	A555	Süd	HFB	12200	5,1%	9,7%	700	121	0,06	0,010	4,9%	600
H27D	A555	Süd	HFB	29800	8,4%	15,5%	1713	305	0,06	0,010	7,4%	2200
H2710	A555	Süd	HFB	50100	10,1%	18,4%	2871	517	0,06	0,010	9,0%	4500
H1027	A555	Nord	HFB	50100	10,1%	18,4%	2871	517	0,06	0,010	9,0%	4500
R27H	A555	Nord	Ausfahrt	36800	11,6%	20,9%	2110	385	0,06	0,010	10,3%	3800
R27I	A555	Nord	Rampe von A555	20500	10,3%	18,8%	1178	213	0,06	0,010	9,3%	1900
R27J	A555	Nord	Parallelfahrbahn	16300	13,1%	23,5%	933	172	0,06	0,011	11,7%	1900
R27K	A555	Nord	Rampe zur A555	4700	7,8%	14,6%	268	47	0,06	0,010	6,4%	300
R27L	A555	Nord	Verflechtung	21000	12,0%	21,5%	1201	219	0,06	0,010	10,5%	2200
R27M	A555	Nord	Rame von A555	16300	13,1%	23,5%	933	172	0,06	0,011	11,7%	1900
H27E	A555	Nord	HFB	13200	5,9%	11,2%	761	133	0,06	0,010	5,3%	700
R27N	A555	Nord	Einfahrt	4700	7,8%	14,6%	268	47	0,06	0,010	6,4%	300
R27O	A555	Nord	Einfahrt	10600	16,8%	29,2%	603	114	0,06	0,011	15,1%	1600
H27F	A555	Nord	HFB	17900	6,4%	12,1%	1029	180	0,06	0,010	5,6%	1000
H27G	A555	Nord	HFB	28500	10,3%	18,7%	1632	294	0,06	0,010	9,1%	2600
H27H	A4	Ost	HFB	66400	17,9%	30,8%	3788	722	0,06	0,011	15,8%	10500
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	24900	11,6%	21,0%	1426	260	0,06	0,010	10,4%	2600
R27Q	A4	Ost	Parallelfahrbahn	4700	7,8%	14,6%	268	47	0,06	0,010	6,4%	300
R27R	A4	Ost	Verflechtung	12600	6,2%	11,7%	725	127	0,06	0,010	5,6%	700
R27S	A4	Ost	Einfahrt	8000	5,3%	10,0%	457	79	0,06	0,010	5,0%	400
H27I	A4	Ost	HFB	41500	21,7%	36,4%	2362	463	0,06	0,011	19,0%	7900
H27J	A4	Ost	HFB	49400	19,0%	32,5%	2819	542	0,06	0,011	16,8%	8300
H2702	A4	Ost	HFB	70000	16,5%	28,7%	3997	755	0,06	0,011	14,6%	10200
H0227	A4	West	HFB	65000	16,8%	29,2%	3711	702	0,06	0,011	14,9%	9700
R27T	A4	West	Ausfahrt	28200	13,0%	23,2%	1616	298	0,06	0,011	11,7%	3300
H27K	A4	West	HFB	36800	19,8%	33,6%	2095	405	0,06	0,011	17,4%	6400
H27L	A4	West	HFB	53100	17,7%	30,6%	3028	577	0,06	0,011	15,6%	8300
H27M	A4	West	HFB	58100	16,9%	29,4%	3316	628	0,06	0,011	15,0%	8700
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	53600	8,2%	15,2%	3078	547	0,06	0,010	7,3%	3900
QS H27B+H27F	A555	-	HFB	38000	5,8%	10,9%	2186	381	0,06	0,010	5,0%	1900
QS H27C+H27E	A555	-	HFB	25400	5,5%	10,5%	1461	254	0,06	0,010	5,1%	1300
QS H27D+H27E	A555	-	HFB	43000	7,6%	14,2%	2474	438	0,06	0,010	6,7%	2900
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	100200	10,1%	18,4%	5742	1035	0,06	0,010	9,0%	9000
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	124500	17,4%	30,2%	7104	1351	0,06	0,011	15,4%	19200
QS H27I+H27L	A4	-	HFB	94600	19,4%	33,2%	5390	1039	0,06	0,011	17,1%	16200
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	78300	20,8%	35,1%	4457	868	0,06	0,011	18,3%	14300
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	86200	19,3%	33,0%	4914	947	0,06	0,011	17,1%	14700
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	135000	16,6%	28,9%	7709	1457	0,06	0,011	14,7%	19900

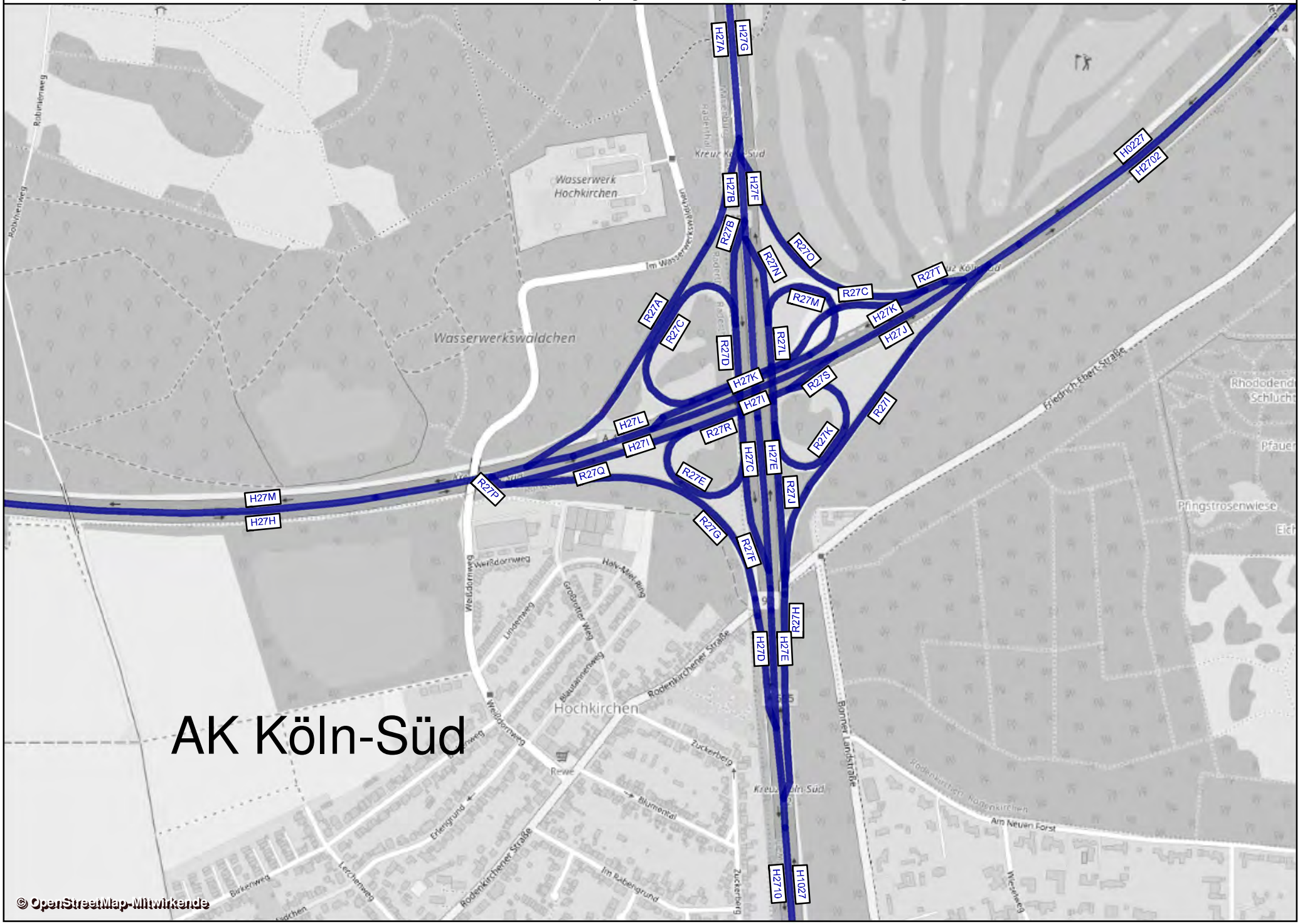


A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H27A	A555	HFB	**2313**	**5,2%**	-			-			R27A	461	8,1%	H27B	1851	4,5%	1677	5,4%	2088	5,1%
R27A	A555	Ausfahrt	**511**	**7,0%**	H27L	3837	13,2%	H27M	4347	12,5%	H27B	1673	2,9%	H27A	2183	3,8%	280	9,3%	450	6,9%
H27B	A555	HFB	**1813**	**4,6%**	R27B	653	3,9%	H27C	1160	5,0%	R27A	271	6,9%	H27A	2084	4,9%	1397	4,7%	1637	4,5%
R27B	A555	Ausfahrt	**717**	**4,2%**	R27C	1506	10,4%	R27D	2223	8,4%	H27C	1038	4,7%	H27B	1755	4,5%	527	5,3%	632	4,1%
					R27E	717	4,2%	R27F	1506	10,4%	-			-						
R27C	A555	Rampe zur A555	**1666**	**9,5%**	R27E	632	4,1%	R27D	2298	8,0%	R27B	632	4,1%	R27F	1666	9,5%	1312	10,0%	1355	7,7%
					R27O	684	15,3%	R27T	684	15,3%	-			-						
R27D	A555	Verflechtung	**2438**	**8,1%**	R27C	1543	7,8%	R27B	895	8,7%	R27E	895	8,7%	R27F	1543	7,8%	1838	8,6%	1988	6,6%
R27E	A555	Rampe von A555	**770**	**5,1%**	R27K	273	7,6%	R27R	1043	5,7%	R27Q	273	7,6%	R27S	770	5,1%	527	5,3%	632	4,1%
					R27C	1449	9,8%	R27D	1449	9,8%	R27B	770	5,1%	R27F	1449	9,8%				
R27F	A555	Einfahrt	**1581**	**6,2%**	H27C	979	4,5%	H27D	2560	5,6%	R27E	651	4,4%	R27D	2232	5,7%	1312	10,0%	1355	7,7%
					R27C	1581	6,2%	R27B	651	4,4%	-			-						
R27G	A555	Einfahrt	**1970**	**12,0%**	H27D	2073	6,2%	H2710	4044	9,0%	R27Q	524	5,6%	R27P	2494	10,6%	1565	13,5%	1493	8,4%
H27C	A555	HFB	**1113**	**4,9%**	R27F	1338	6,6%	H27D	2452	5,8%	R27B	722	2,9%	H27B	1835	4,1%	870	4,3%	1005	4,8%
H27D	A555	HFB	**2615**	**6,6%**	R27G	1662	8,2%	H2710	4277	7,2%	R27F	1565	8,3%	H27C	1050	4,1%	2182	7,7%	2360	6,5%
H2710	A555	HFB	**4270**	**7,4%**	R27G	1752	5,6%	H27D	2518	8,7%	-			-			3747	10,1%	3853	7,2%
H1027	A555	HFB	**4459**	**7,3%**	-			-			R27H	3159	9,5%	H27E	1300	2,0%	3637	10,4%	4024	7,2%
R27H	A555	Ausfahrt	**3183**	**8,9%**	H27E	1328	3,8%	H1027	4511	7,4%	R27I	1698	7,7%	R27J	1485	10,4%	2766	11,4%	2805	8,8%
R27I	A555	Rampe von A555	**1870**	**9,3%**	H27J	3330	18,7%	H2702	5200	15,3%	R27J	1328	12,4%	R27H	3198	10,5%	1583	10,6%	1524	7,2%
R27J	A555	Parallelfahrbahn	**1586**	**12,9%**	R27K	249	8,9%	R27L	1835	12,3%	R27I	1680	9,0%	R27H	3266	10,9%	1182	12,4%	1281	10,6%
R27K	A555	Rampe zur A555	**483**	**6,0%**	R27M	1180	12,3%	R27L	1664	10,4%	R27J	1180	12,3%	R27N	483	6,0%	407	6,9%	273	7,7%
					R27E	560	6,8%	R27R	560	6,8%	R27Q	483	6,0%	R27S	560	6,8%				
R27L	A555	Verflechtung	**1876**	**9,6%**	R27K	369	6,1%	R27J	1507	10,5%	R27M	1507	10,5%	R27N	369	6,1%	1589	11,0%	1553	10,0%
R27M	A555	Rame von A555	**1586**	**12,9%**	H27K	2897	15,0%	H27L	4483	14,3%	-			-			1182	12,4%	1281	10,6%
					R27K	292	9,7%	R27L	292	9,7%	R27J	1586	12,9%	R27N	292	9,7%				
H27E	A555	HFB	**1350**	**3,6%**	R27N	317	5,3%	H27F	1667	3,9%	R27H	2797	7,7%	H1027	4146	6,4%	871	7,1%	1219	3,5%
R27N	A555	Einfahrt	**517**	**6,1%**	H27E	1115	5,4%	H27F	1631	5,6%	R27M	1183	11,8%	R27L	1700	10,1%	407	6,9%	273	7,7%
					R27K	517	6,1%	R27J	1183	0,0%	-			-						
R27O	A555	Einfahrt	**1152**	**12,0%**	H27F	1636	6,5%	H27G	2788	8,8%	R27C	1353	9,8%	R27T	2505	10,8%	915	13,6%	660	16,4%
H27F	A555	HFB	**1651**	**4,4%**	R27O	745	18,4%	H27G	2396	8,8%	R27N	324	8,8%	H27E	1327	3,3%	1277	7,0%	1491	4,3%
H27G	A555	HFB	**2547**	**8,5%**	R27O	976	20,9%	H27F	1570	0,9%	-			-			2193	9,8%	2152	8,0%
H27H	A4	HFB	**5833**	**14,5%**	-			-			R27P	2335	11,8%	H27I	3498	16,4%	5069	16,4%	4756	14,4%
R27P	A4	Ausfahrt	**2393**	**11,6%**	H27I	3415	19,1%	H27H	5808	16,0%	R27G	1721	14,6%	R27Q	672	4,1%	1971	12,1%	1766	8,3%
R27Q	A4	Parallelfahrbahn	**483**	**6,0%**	R27E	600	5,2%	R27R	1084	5,5%	R27G	1663	9,9%	R27P	2146	9,0%	407	6,9%	273	7,7%
					R27K	483	6,0%	R27S	600	5,2%	-			-						
R27R	A4	Verflechtung	**1109**	**5,1%**	R27E	674	5,4%	R27Q	435	4,7%	R27K	435	4,7%	R27S	674	5,4%	932	5,9%	905	5,2%
R27S	A4	Einfahrt	**743**	**3,3%**	H27I	3285	17,0%	H27J	4028	14,5%	R27K	299	6,3%	R27R	1042	4,1%	527	5,3%	632	4,1%
					R27E	743	3,3%	R27Q	299	6,3%	-			-						
H27I	A4	HFB	**3552**	**17,0%**	R27S	609	5,3%	H27J	4161	15,3%	R27P	2256	12,6%	H27H	5808	15,3%	3099	19,2%	2991	18,0%
H27J	A4	HFB	**4166**	**15,2%**	R27I	1802	9,7%	H2702	5968	13,5%	R27S	535	5,1%	H27I	3631	16,7%	3624	17,2%	3623	15,6%
H2702	A4	HFB	**6005**	**13,4%**	R27I	1883	10,2%	H27J	4121	14,8%	-			-			5209	15,2%	5147	13,1%
H0227	A4	HFB	**5685**	**13,3%**	-			-			R27T	2485	11,4%	H27K	3200	14,7%	4931	15,0%	4796	13,4%
R27T	A4	Ausfahrt	**2705**	**11,0%**	H27K	3101	16,1%	H0227	5806	13,7%	R27O	1195	3,5%	R27C	1510	16,9%	2227	11,5%	2016	10,6%
H27K	A4	HFB	**3087**	**15,8%**	R27M	1345	9,2%	H27L	4432	13,8%	R27T	2201	11,7%	H0227	5288	14,1%	2703	18,0%	2780	15,5%
H27L	A4	HFB	**4508**	**14,2%**	R27A	495	9,0%	H27M	5003	13,7%	R27M	1502	10,4%	H27K	3006	16,2%	3885	16,3%	4061	13,9%
H27M	A4	HFB	**5006**	**13,5%**	R27A	468	6,3%	H27L	4539	14,3%	-			-			4165	15,8%	4511	13,2%



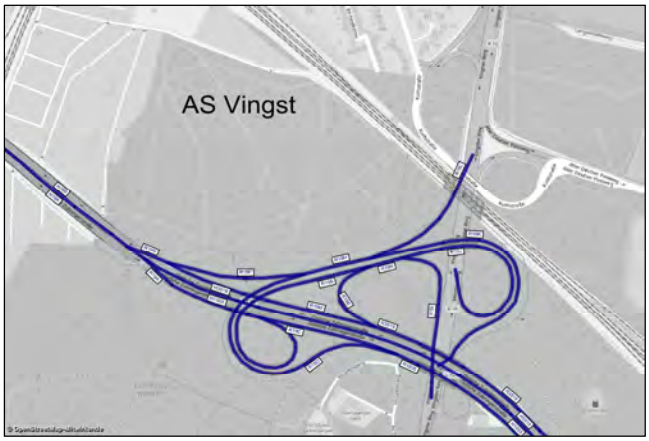
VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

Anlage U-A-4



L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H19A	L124	Ost	HFB	40000	6,3%	2500	41300	6,8%	2800
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	13100	9,9%	1300	13600	11,0%	1500
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	11000	10,9%	1200	11400	11,4%	1300
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	8500	11,8%	1000	8800	12,5%	1100
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	19500	11,3%	2200	20200	11,9%	2400
H1935	L124	Ost	HFB	26900	4,5%	1200	27700	4,7%	1300
H3519	L124	West	HFB	24600	3,3%	800	25400	3,5%	900
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	26400	13,3%	3500	27400	13,9%	3800
R19E	L124	West	Rampe von L124	10500	19,0%	2000	11000	20,0%	2200
R19F	L124	West	Rampe zur L124	500	20,0%	100	600	16,7%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	16500	9,7%	1600	17100	9,9%	1700
H19B	L124	West	HFB	41100	5,6%	2300	42500	5,9%	2500
R19H	L124	West	Verflechtung	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
R19I	L124	West	Rampe zur K16	100	0,0%	0	100	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	12600	17,5%	2200	13100	18,3%	2400
R19K	L124	West	Rampe von K16	300	0,0%	0	300	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	8700	11,5%	1000	9000	12,2%	1100
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	16000	8,8%	1400	16500	9,7%	1600
R19N	L124	West	Verflechtung	12700	17,3%	2200	13200	18,2%	2400
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	81100	5,9%	4800	83800	6,3%	5300
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	51500	3,9%	2000	53100	4,1%	2200
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	9200	10,9%	1000	9600	11,5%	1100
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	9900	12,1%	1200	10300	12,6%	1300
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	11200	11,6%	1300	11600	12,9%	1500
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	9900	12,1%	1200	10300	12,6%	1300
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
H35A	A559	Ost	HFB	28300	4,9%	1400	29200	5,5%	1600
H3518	A559	Ost	HFB	44400	8,3%	3700	45900	8,9%	4100
H1835	A559	West	HFB	41500	8,4%	3500	42900	8,9%	3800
R35G	A559	West	Ausfahrt	16100	15,5%	2500	16700	16,8%	2800
R35H	A559	West	Rampe zur A559	12300	16,3%	2000	12800	17,2%	2200
R35I	A559	West	Verflechtung	28400	15,8%	4500	29600	16,9%	5000
R35J	A559	West	Rampe von A559	16100	15,5%	2500	16700	16,8%	2800
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	12300	16,3%	2000	12800	17,2%	2200
R35L	A559	West	Rampe zur A559	13700	10,2%	1400	14200	11,3%	1600
H0235	A4	Nord	HFB	67800	18,4%	12500	70700	19,4%	13700
H35B	A4	Nord	HFB	51800	19,7%	10200	54000	20,7%	11200
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	16100	14,3%	2300	16700	15,0%	2500
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	12300	16,3%	2000	12800	17,2%	2200
H35C	A4	Nord	HFB	39400	20,6%	8100	41200	21,8%	9000
R35O	A4	Nord	Verflechtung	22200	15,3%	3400	23100	16,0%	3700
R35P	A4	Nord	Einfahrt	9900	12,1%	1200	10300	12,6%	1300
H3534	A4	Nord	HFB	49300	18,9%	9300	51500	20,0%	10300
H3435	A4	Süd	HFB	49700	18,7%	9300	51800	19,9%	10300
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	15000	9,3%	1400	15600	10,3%	1600
H35D	A4	Süd	HFB	34700	22,5%	7800	36300	23,7%	8600
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	17400	14,4%	2500	18100	15,5%	2800
R35T	A4	Süd	Einfahrt	16100	15,5%	2500	16700	16,8%	2800
H35E	A4	Süd	HFB	50800	20,3%	10300	53100	21,5%	11400
H3502	A4	Süd	HFB	60200	18,8%	11300	62700	19,8%	12400
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	53700	4,5%	2400	55400	4,9%	2700
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	85900	8,4%	7200	88800	8,9%	7900
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	128000	18,6%	23800	133400	19,6%	26100
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	102600	20,0%	20500	107100	21,1%	22600

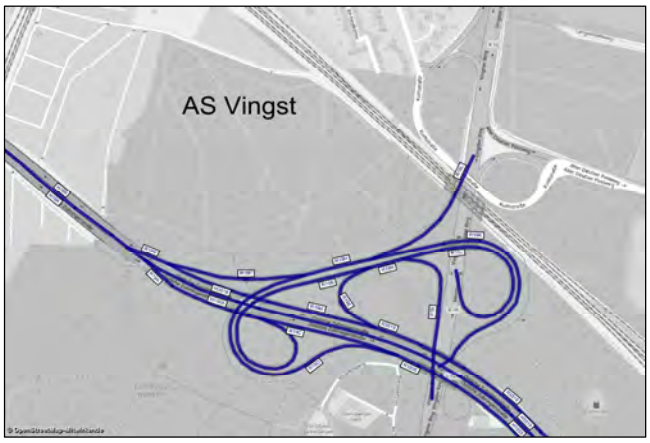
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	74100	21,5%	15900	77500	22,7%	17600
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	99000	18,8%	18600	103300	19,9%	20600





L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H19A	L124	Ost	HFB	37400	6,3%	11,9%	2151	377	0,06	0,010	5,6%	2100
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	12200	10,4%	18,9%	702	127	0,06	0,010	9,0%	1100
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	2000	8,3%	15,4%	115	20	0,06	0,010	5,0%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	10200	10,8%	19,5%	587	106	0,06	0,010	9,8%	1000
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	7900	11,2%	20,3%	450	82	0,06	0,010	10,1%	800
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	18100	10,9%	19,9%	1037	188	0,06	0,010	9,9%	1800
H1935	L124	Ost	HFB	25200	4,4%	8,3%	1449	250	0,06	0,010	4,0%	1000
H3519	L124	West	HFB	23100	3,4%	6,5%	1328	227	0,06	0,010	3,0%	700
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	24500	13,3%	23,7%	1404	259	0,06	0,011	11,8%	2900
R19E	L124	West	Rampe von L124	9700	19,9%	33,8%	550	106	0,06	0,011	17,5%	1700
R19F	L124	West	Rampe zur L124	500	10,3%	18,7%	31	6	0,06	0,011	20,0%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	15400	9,1%	16,8%	885	158	0,06	0,010	8,4%	1300
H19B	L124	West	HFB	38500	5,7%	10,7%	2212	385	0,06	0,010	4,9%	1900
R19H	L124	West	Verflechtung	8400	11,1%	20,2%	482	87	0,06	0,010	9,5%	800
R19I	L124	West	Rampe zur K16	100	3,2%	6,1%	6	1	0,06	0,010	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	11600	18,0%	31,1%	659	126	0,06	0,011	15,5%	1800
R19K	L124	West	Rampe von K16	300	6,7%	12,5%	19	3	0,06	0,011	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	8100	11,3%	20,5%	463	84	0,06	0,010	9,9%	800
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	14900	9,1%	16,7%	853	153	0,06	0,010	8,1%	1200
R19N	L124	West	Verflechtung	11700	17,9%	30,9%	665	127	0,06	0,011	15,4%	1800
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	75900	6,0%	11,3%	4363	762	0,06	0,010	5,3%	4000
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	48300	3,9%	7,4%	2777	477	0,06	0,010	3,5%	1700
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	8800	9,2%	16,9%	506	91	0,06	0,010	8,0%	700
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	9300	12,6%	22,6%	531	97	0,06	0,010	10,8%	1000
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1200	4,3%	8,2%	70	12	0,06	0,010	0,0%	0
R35D	A559	Ost	Verflechtung	10500	11,7%	21,0%	601	110	0,06	0,010	10,5%	1100
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	9300	12,6%	22,6%	531	97	0,06	0,010	10,8%	1000
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1200	4,3%	8,2%	70	12	0,06	0,010	0,0%	0
H35A	A559	Ost	HFB	26400	4,4%	8,3%	1519	262	0,06	0,010	3,8%	1000
H3518	A559	Ost	HFB	41400	7,5%	13,9%	2375	419	0,06	0,010	6,8%	2800
H1835	A559	West	HFB	37900	7,4%	13,9%	2177	384	0,06	0,010	6,6%	2500
R35G	A559	West	Ausfahrt	14800	13,8%	24,5%	849	157	0,06	0,011	12,2%	1800
R35H	A559	West	Rampe zur A559	11800	16,2%	28,3%	671	127	0,06	0,011	14,4%	1700
R35I	A559	West	Verflechtung	26600	14,9%	26,2%	1521	284	0,06	0,011	13,2%	3500
R35J	A559	West	Rampe von A559	14800	13,8%	24,5%	849	157	0,06	0,011	12,2%	1800
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	11800	16,2%	28,3%	671	127	0,06	0,011	14,4%	1700
R35L	A559	West	Rampe zur A559	12800	10,7%	19,4%	732	132	0,06	0,010	9,4%	1200
H0235	A4	Nord	HFB	63700	17,8%	30,8%	3635	693	0,06	0,011	15,9%	10100
H35B	A4	Nord	HFB	48800	19,3%	33,0%	2780	536	0,06	0,011	17,0%	8300
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	15000	13,0%	23,3%	856	158	0,06	0,011	11,3%	1700
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	11800	16,2%	28,3%	671	127	0,06	0,011	14,4%	1700
H35C	A4	Nord	HFB	37000	20,3%	34,4%	2108	409	0,06	0,011	17,8%	6600
R35O	A4	Nord	Verflechtung	21000	14,6%	25,8%	1202	224	0,06	0,011	12,9%	2700
R35P	A4	Nord	Einfahrt	9300	12,6%	22,6%	531	97	0,06	0,010	10,8%	1000
H3534	A4	Nord	HFB	46300	18,8%	32,1%	2639	506	0,06	0,011	16,6%	7700
H3435	A4	Süd	HFB	46300	19,0%	32,5%	2639	507	0,06	0,011	16,8%	7800
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	14000	10,1%	18,4%	802	145	0,06	0,010	9,3%	1300
H35D	A4	Süd	HFB	32300	22,9%	38,2%	1837	363	0,06	0,011	20,1%	6500
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1200	4,3%	8,2%	70	12	0,06	0,010	0,0%	0
R35S	A4	Süd	Verflechtung	16100	13,1%	23,3%	919	169	0,06	0,011	11,8%	1900
R35T	A4	Süd	Einfahrt	14800	13,8%	24,5%	849	157	0,06	0,011	12,2%	1800
H35E	A4	Süd	HFB	47100	20,0%	34,0%	2686	520	0,06	0,011	17,8%	8400
H3502	A4	Süd	HFB	56000	18,3%	31,5%	3192	611	0,06	0,011	16,3%	9100
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	49500	3,9%	7,5%	2847	489	0,06	0,010	3,4%	1700
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	79300	7,5%	13,9%	4552	804	0,06	0,010	6,7%	5300
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	119700	18,1%	31,1%	6827	1304	0,06	0,011	16,0%	19200
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	95900	19,7%	33,5%	5465	1056	0,06	0,011	17,4%	16700

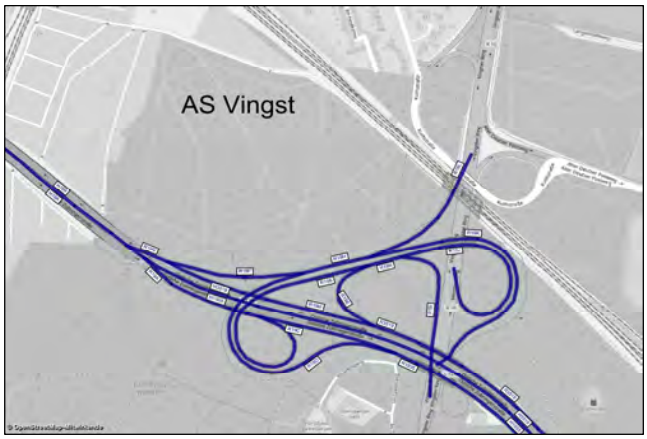
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	69300	21,5%	36,2%	3945	772	0,06	0,011	18,9%	13100
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	92600	18,9%	32,3%	5278	1014	0,06	0,011	16,7%	15500



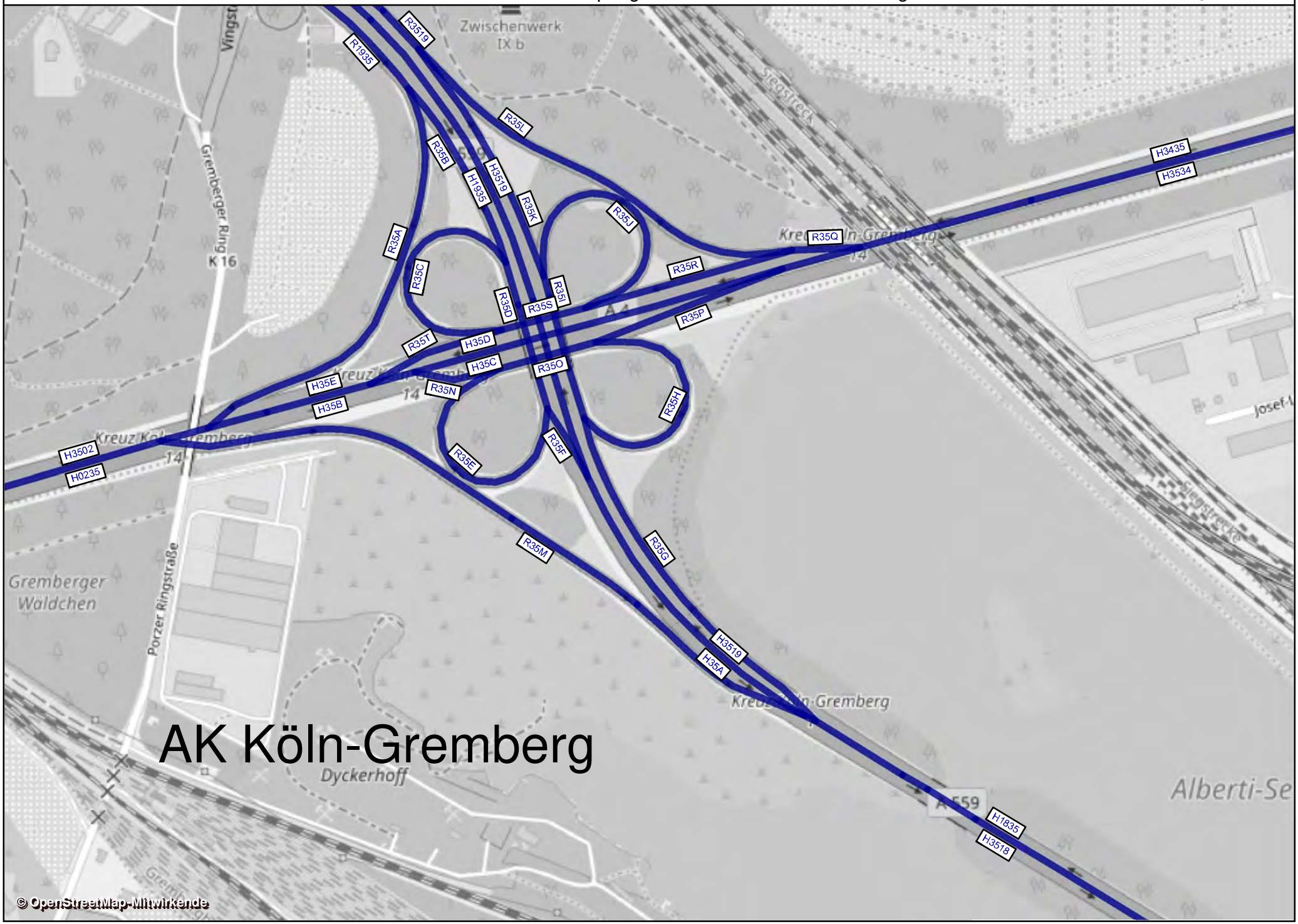


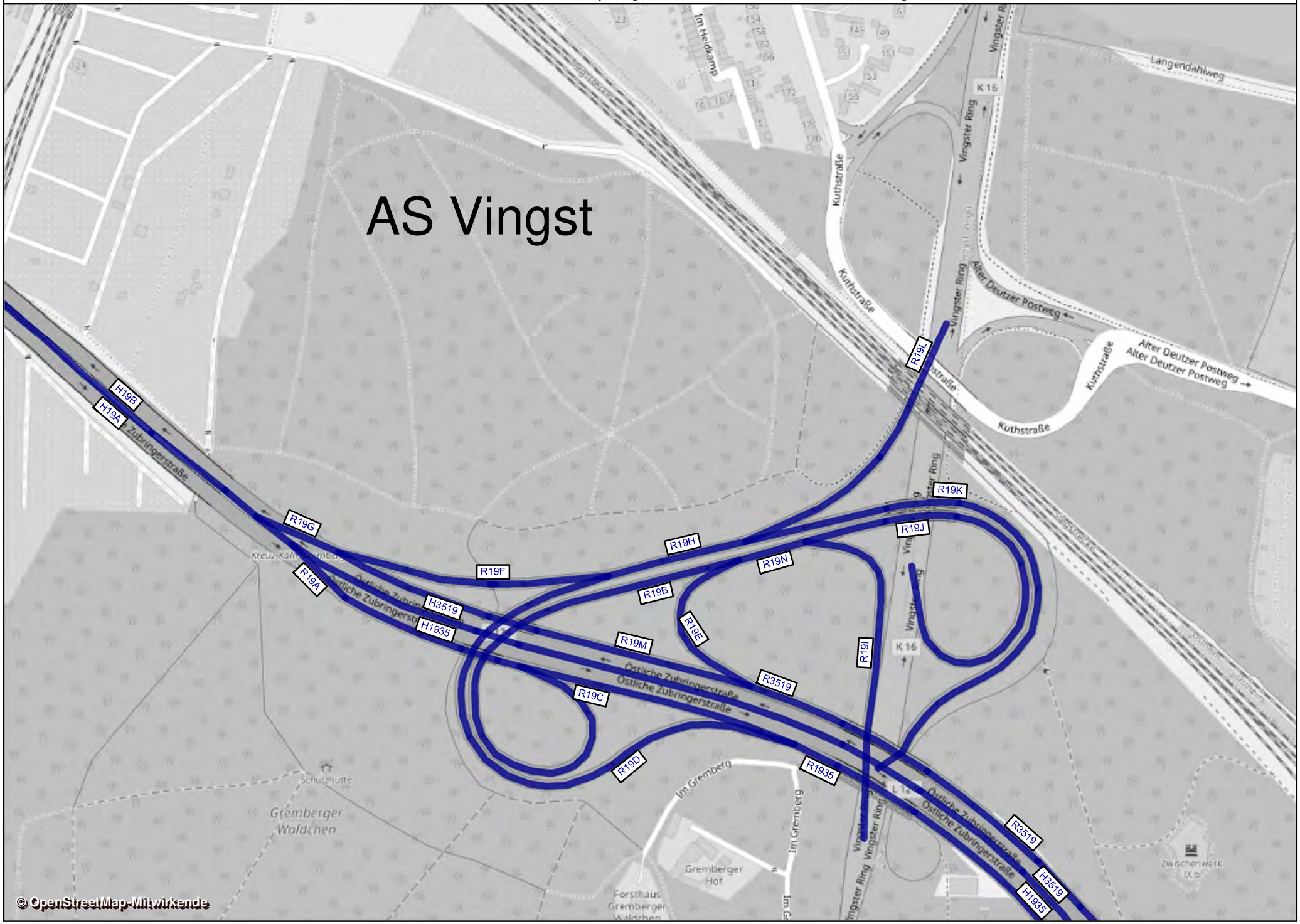
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H19A	L124	HFB	**3480**	**4,7%**	-			-			R19A	1441	6,8%	H1935	2039	3,1%	2539	6,5%	3142	4,6%
R19A	L124	Ausfahrt	**1465**	**7,0%**	H1935	1912	2,9%	H19A	3377	4,7%	R19B	81	17,8%	R19C	1383	6,3%	545	12,5%	1291	6,8%
R19B	L124	Rampe von L124	**279**	**4,2%**	R19E	807	16,3%	R19N	1086	13,2%	R19C	324	18,1%	R19A	603	11,6%	229	4,4%	73	17,8%
					R19J	440	15,9%	R19I	5	1,1%	-			-						
R19C	L124	Parallelfahrbahn	**1492**	**7,5%**	R19D	684	7,2%	R1935	2176	7,4%	R19B	76	16,7%	R19A	1568	8,0%	315	18,4%	1218	6,2%
R19D	L124	Rampe zur L124	**756**	**6,7%**	R19C	1273	6,0%	R1935	2030	6,2%	R19F	39	7,6%	R19H	795	6,7%	519	11,9%	649	8,3%
					R19L	400	10,0%	R19K	501	1,8%	-			-						
R1935	L124	Parallelfahrbahn	**2293**	**8,4%**	R19D	761	8,1%	R19C	1531	8,6%	R35A	898	5,7%	R35B	1394	10,2%	833	14,3%	1868	6,9%
H1935	L124	HFB	**2331**	**4,2%**	R35F	138	4,7%	H35A	2469	4,3%	R19A	566	11,7%	H19A	2898	5,7%	1994	4,9%	1851	3,0%
H3519	L124	HFB	**2292**	**2,0%**	R19G	886	7,8%	H19B	3178	3,6%	R35G	828	15,0%	H1835	3120	5,5%	1552	4,3%	2071	2,0%
R3519	L124	Parallelfahrbahn	**2607**	**9,2%**	R35L	1461	7,4%	R35K	1146	11,5%	R19E	867	18,5%	R19M	1740	4,5%	2206	10,5%	1438	12,0%
R19E	L124	Rampe von L124	**941**	**17,8%**	R19B	240	4,2%	R19N	1180	15,1%	R19M	1475	6,0%	R3519	2416	10,6%	777	18,5%	632	15,5%
					R19J	512	1,8%	R19I	5	1,0%	-			-						
R19F	L124	Rampe zur L124	**58**	**10,0%**	R19M	1494	6,0%	R19G	1552	6,1%	R19D	535	11,7%	R19H	593	11,5%	46	10,9%	37	8,1%
					R19L	234	12,4%	R19K	860	1,2%	-			-						
R19G	L124	Einfahrt	**1874**	**5,6%**	H3519	1623	4,1%	H19B	3498	4,9%	R19F	54	10,6%	R19M	1820	5,4%	1475	6,3%	842	9,0%
H19B	L124	HFB	**3537**	**4,6%**	R19G	1731	6,1%	H3519	1806	3,1%	-			-			3027	5,3%	2912	4,0%
R19H	L124	Verflechtung	**845**	**10,1%**	R19L	752	8,5%	R19K	92	23,8%	R19F	45	8,1%	R19D	800	10,2%	565	11,9%	686	8,3%
R19I	L124	Rampe zur K16	**5**	**0,4%**	-			-			R19J	350	9,8%	R19N	355	9,6%	5	0,5%	5	0,7%
					R19B	9	69,7%	R19E	46	41,0%	-			-						
R19J	L124	Rampe zur K16	**1215**	**14,4%**	-			-			R19I	5	0,4%	R19N	1220	14,3%	1001	14,9%	700	15,1%
					R19B	525	3,9%	R19E	1171	20,8%	-			-						
R19K	L124	Rampe von K16	**42**	**5,3%**	R19L	557	10,7%	R19H	599	10,3%	-			-			33	6,1%	19	5,3%
					R19F	2	38,5%	R19D	21	39,1%	-			-						
R19L	L124	Rampe von K16	**847**	**7,4%**	R19K	20	5,1%	R19H	866	7,3%	-			-			532	12,2%	668	8,4%
					R19F	87	4,9%	R19D	1088	7,0%	-			-						
R19M	L124	Parallelfahrbahn	**1699**	**5,3%**	R19F	48	9,5%	R19G	1748	5,4%	R19E	804	17,4%	R3519	2503	9,2%	1429	6,2%	805	9,2%
R19N	L124	Verflechtung	**1181**	**13,4%**	R19E	876	16,2%	R19B	305	5,4%	R19I	5	0,4%	R19J	1176	13,5%	1006	15,3%	705	15,7%
R35A	A559	Rampe von A559	**985**	**7,0%**	H35E	3283	17,3%	H3502	4268	14,9%	R35B	1097	7,7%	R1935	2082	7,4%	505	12,1%	805	5,7%
R35B	A559	Parallelfahrbahn	**1178**	**8,1%**	R35C	736	0,0%	R35D	994	3,8%	R35A	840	5,3%	R1935	2019	6,9%	328	17,7%	1063	7,9%
					R35E	5473	6,8%	R35F	62	0,0%	-			-						
R35C	A559	Rampe zur A559	**155**	**4,7%**	R35E	327	17,4%	R35D	482	13,3%	R35B	327	17,4%	R35F	155	4,7%	130	5,4%	55	0,0%
					R35J	1568	13,7%	R35S	1723	12,9%	R35R	155	4,7%	R35T	1568	13,7%				
R35D	A559	Verflechtung	**1374**	**9,2%**	R35C	62	0,0%	R35B	1312	9,6%	R35E	1287	7,9%	R35F	87	28,3%	458	14,2%	1118	7,5%
R35E	A559	Rampe von A559	**1309**	**9,6%**	R35H	750	13,3%	R35O	2059	11,0%	R35N	750	13,3%	R35P	1309	9,6%	328	17,7%	1064	7,9%
					R35C	58	0,0%	R35D	1366	9,2%	R35B	1309	9,6%	R35F	58	0,0%				
R35F	A559	Einfahrt	**152**	**4,3%**	H1935	2085	4,7%	H35A	2238	4,7%	R35E	4200	8,1%	R35D	441	16,8%	130	5,4%	55	0,0%
					R35C	1679	0,8%	R35B	365	9,8%	-			-						
H35A	A559	HFB	**2483**	**4,3%**	R35M	1210	9,2%	H3518	3693	5,9%	R35F	153	5,2%	H1835	2331	4,2%	2124	4,9%	1905	2,9%
H3518	A559	HFB	**3820**	**6,0%**	R35M	1351	10,3%	H35A	2469	3,7%	-			-			3276	6,9%	3007	6,7%
H1835	A559	HFB	**3501**	**6,5%**	-			-			R35G	1621	10,9%	H3519	1880	2,8%	3005	7,5%	2870	5,9%
R35G	A559	Ausfahrt	**1650**	**11,2%**	R35H	5859	38,5%	R35I	2003	14,0%	H3519	1603	4,2%	H1835	3253	7,7%	1453	10,9%	799	16,0%
					R35J	1692	2,5%	R35K	3451	3,8%	-			-						
R35H	A559	Rampe zur A559	**1129**	**12,6%**	R35J	1451	10,8%	R35I	2580	11,6%	R35G	1451	10,8%	R35K	1129	12,6%	961	14,4%	751	13,4%
					R35E	361	21,7%	R35O	1490	14,8%	R35N	1129	12,6%	R35P	361	21,7%				
R35I	A559	Verflechtung	**2845**	**10,8%**	R35H	1083	14,5%	R35G	1762	8,5%	R35J	1758	10,9%	R35K	1088	10,5%	2414	12,3%	1550	14,8%
R35J	A559	Rampe von A559	**1716**	**9,5%**	R35C	130	5,3%	R35S	1846	9,2%	R35R	130	5,3%	R35T	1716	9,5%	1453	10,9%	799	16,0%
					R35H	1047	17,8%	R35I	2763	12,7%	R35G	1716	9,5%	R35K	1047	17,8%				
R35K	A559	Parallelfahrbahn	**1067**	**14,7%**	R35L	1313	6,5%	R3519	2380	10,2%	R35J	598	3,0%	R35I	685	4,3%	961	14,4%	751	13,4%
					R35H	1609	14,9%	R35G	509	3,3%	-			-						
R35L	A559	Rampe zur A559	**1478**	**6,6%**	R35K	1002	14,0%	R3519	2479	9,5%	R35R	134	5,3%	R35Q	1612	6,4%	1245	7,6%	687	10,3%
H0235	A4	HFB	**5346**	**14,1%**	-			-			R35M	1228	13,2%	H35B	4117	14,4%	4595	16,8%	4816	13,8%
H35B	A4	HFB	**4124**	**14,3%**	R35N	838	13,4%	H35C	3286	14,5%	R35M	1143	12,4%	H0235	5267	13,9%	3445	18,9%	3715	14,0%
R35M	A4	Ausfahrt	**1400**	**10,1%**	H35A	2221	4,7%	H3518	3621	6,8%	H35B	3108	3,7%	H0235	4508	5,7%	1152	10,6%	1101	13,3%
R35N	A4	Ausfahrt	**1166**	**13,8%**	R35E	387	10,5%	R35O	1552	13,0%	H35C	2556	20,3%	H35B	3722	18,3%	961	14,4%	751	13,4%
					R35H	1166	13,8%	R35P	387	-				-						
H35C	A4	HFB	**3289**	**14,4%**	R35P	1122	6,8%	H3534	4411	12,5%	R35N	780	12,6%	H35B	4069	14,1%	2484	20,7%	2963	14,1%

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
R35O	A4	Verflechtung	**2244**	**12,4%**	R35E	1198	8,0%	R35N	1045	17,4%	R35H	1045	17,4%	R35P	1198	8,0%	1289	15,2%	1814	10,2%
R35P	A4	Einfahrt	**1241**	**6,3%**	H35C	3089	13,8%	H3534	4330	11,6%	R35H	780	12,6%	R35O	2021	8,7%	328	17,7%	1064	7,9%
					R35E	1241	6,3%	R35N	780	12,6%	-			-						
H3534	A4	HFB	**4468**	**12,8%**	R35P	1248	7,7%	H35C	3220	14,7%	-			-			2811	20,3%	4027	12,5%
H3435	A4	HFB	**4376**	**13,2%**	-			-			R35Q	1534	7,3%	H35D	2842	16,4%	3795	15,0%	3095	16,2%
R35Q	A4	Ausfahrt	**1673**	**7,0%**	H35D	2490	19,0%	H3435	4164	14,2%	R35L	1389	7,5%	R35R	284	4,6%	1375	7,3%	741	9,6%
H35D	A4	HFB	**2773**	**17,1%**	R35T	1434	0,5%	H35E	4206	11,5%	R35Q	1434	6,8%	H3435	4206	13,6%	2419	19,3%	2353	18,3%
R35R	A4	Parallelfahrbahn	**155**	**4,7%**	R35J	1525	9,5%	R35S	1680	9,1%	R35L	1298	7,0%	R35Q	1453	6,8%	130	5,4%	55	0,0%
					R35C	155	4,7%	R35T	1525	9,5%	-			-						
R35S	A4	Verflechtung	**1870**	**9,1%**	R35J	1637	9,6%	R35R	233	5,5%	R35C	233	5,5%	R35T	1637	9,6%	1582	10,4%	854	15,0%
R35T	A4	Einfahrt	**1835**	**9,7%**	H35D	2518	18,8%	H35E	4353	15,0%	R35C	136	5,0%	R35S	1971	9,4%	1453	10,9%	799	16,0%
					R35J	1835	9,7%	R35R	136	5,0%	-			-						
H35E	A4	HFB	**4456**	**14,3%**	R35A	529	10,5%	H3502	4985	13,9%	R35T	1703	10,7%	H35D	2753	16,5%	3871	16,1%	3152	17,7%
H3502	A4	HFB	**5042**	**13,9%**	R35A	592	11,8%	H35E	4450	14,1%	-			-			4377	15,7%	3957	15,3%





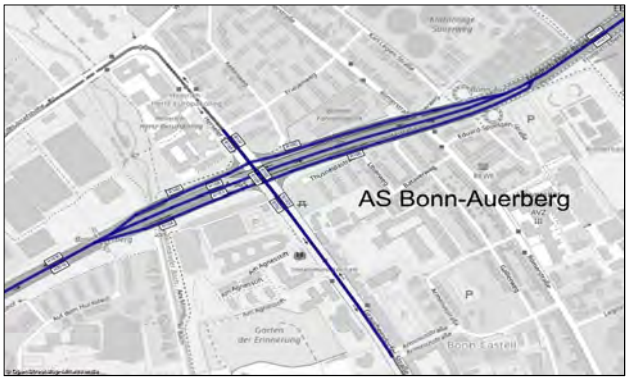

AK Köln-Gremberg
R3519
R1935
R35L
R35B
H1935
H3519
R35K
R35J
R35A
R35C
R35Q
R35R
R35D
R35S
R35I
R35P
R35T
H35D
H35C
R35O
H35E
R35N
H35B
R35H
H3502
H0235
R35E
R35F
R35M
R35G
H3519
H35A
H1835
H3518
H3435
H3534
Zwischenwerk IX b
Gremberger Ring
K 16
Porzer Ringstraße
Gremberger Waldchen
Dyckerhoff
Siegstrecke
A 559
Alberti-Se
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Vingst
Im Heidkamp
Kuthstraße
Vingster Ring
Langendahlweg
K 16
Alter Deutzer Postweg
Alter Deutzer Postweg
Alter Deutzer Postweg
Kuthstraße
Kuthstraße
Kuthstraße
R19L
H19B
H19A
Östliche Zubringerstraße
R19G
R19A
R19F
R19H
R19K
R19J
R19N
R19B
H3519
H1935
R19M
R19E
R19I
K 16
R3519
Östliche Zubringerstraße
Östliche Zubringerstraße
R19C
R19D
R1935
Im Gremberg
Im Gremberg
Gremberger Wäldchen
Schutzhütte
Gremberger Hof
Forsthaus Gremberger Wäldchen
Vingster Ring
Vingster Ring
Vingster Ring
Östliche Zubringerstraße
R3519
H3519
H1935
Zwischenwerk IX b
© OpenStreetMap-Mitwirkende

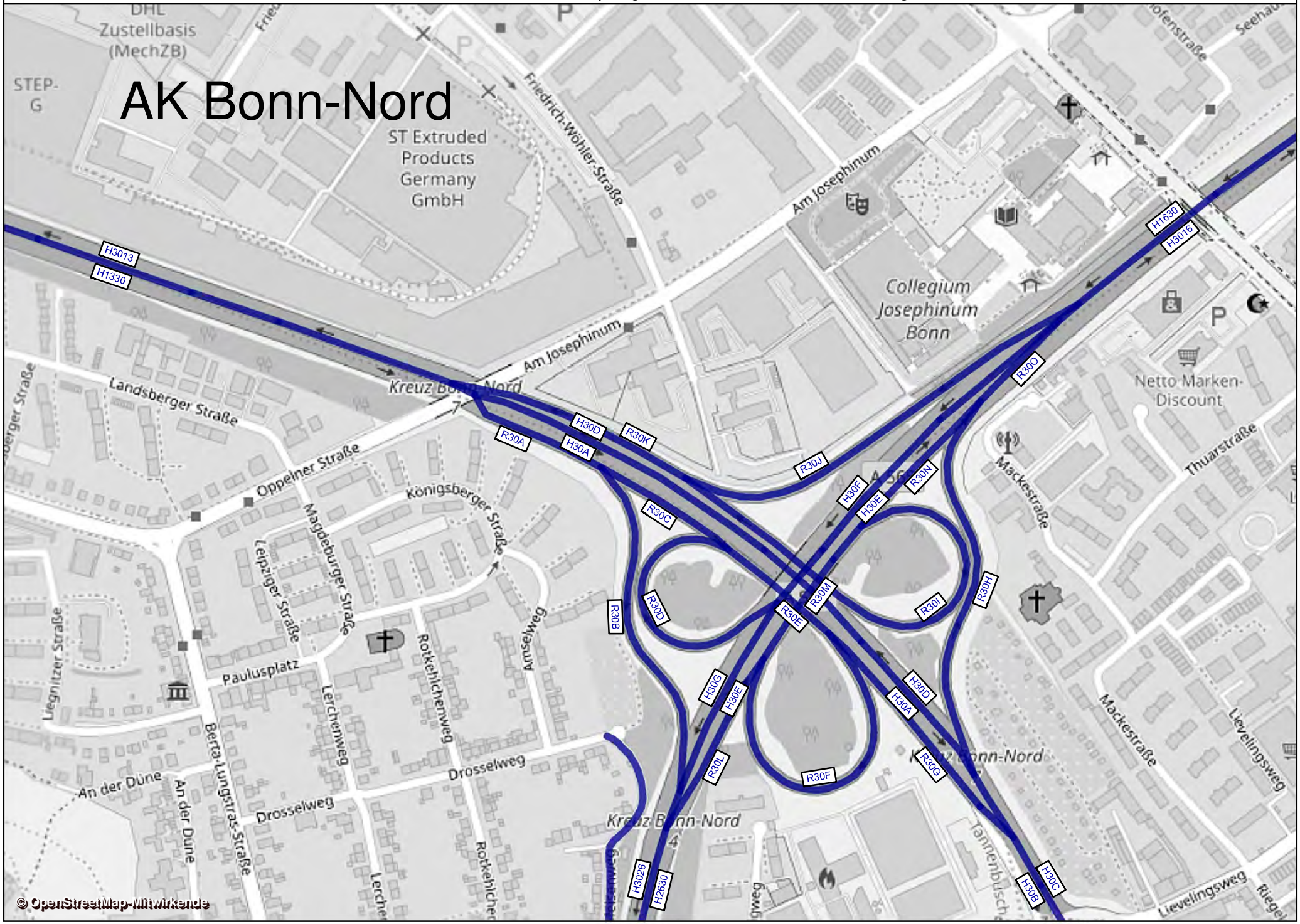
A 555/A 565- AK Bonn-Nord - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1330	A555	Süd	HFB	38600	6,2%	2400	39900	6,5%	2600
R30A	A555	Süd	Ausfahrt	23300	7,3%	1700	24100	7,5%	1800
H30A	A555	Süd	HFB	15100	4,0%	600	15600	4,5%	700
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	14700	5,4%	800	15200	5,9%	900
R30C	A555	Süd	Parallelfahrbahn	8700	11,5%	1000	9000	12,2%	1100
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	6900	1,4%	100	7100	1,4%	100
R30E	A555	Süd	Verflechtung	15600	7,1%	1100	16100	7,5%	1200
R30F	A555	Süd	Rampe von A555	8700	11,5%	1000	9000	12,2%	1100
R30G	A555	Süd	Einfahrt	6900	1,4%	100	7100	1,4%	100
H30B	A555	Süd	HFB	22100	3,6%	800	22800	3,9%	900
H30C	A555	Nord	HFB	15000	4,7%	700	15500	5,2%	800
R30H	A555	Nord	Ausfahrt	6300	3,2%	200	6500	4,6%	300
H30D	A555	Nord	HFB	8700	5,7%	500	8900	5,6%	500
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	12300	5,7%	700	12700	6,3%	800
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	19000	6,8%	1300	19700	7,6%	1500
R30K	A555	Nord	Einfahrt	20000	6,5%	1300	20700	7,2%	1500
H3013	A565	Nord	HFB	40100	6,0%	2400	41400	6,3%	2600
H2630	A565	Ost	HFB	42200	8,1%	3400	43600	8,5%	3700
R30L	A565	Ost	Ausfahrt	12300	5,7%	700	12700	6,3%	800
H30E	A565	Ost	HFB	29900	9,4%	2800	31000	9,7%	3000
R30M	A565	Ost	Verflechtung	21000	7,6%	1600	21700	7,8%	1700
R30N	A565	Ost	Parallelfahrbahn	8700	11,5%	1000	9000	12,2%	1100
R30O	A565	Ost	Einfahrt	15000	8,0%	1200	15500	8,4%	1300
H3016	A565	Ost	HFB	44900	8,9%	4000	46500	9,5%	4400
H1630	A565	West	HFB	52200	7,3%	3800	54000	7,8%	4200
H30F	A565	West	Parallelfahrbahn	33200	7,8%	2600	34300	8,5%	2900
H30G	A565	West	Parallelfahrbahn	26300	9,1%	2400	27200	9,6%	2600
H3026	A565	West	HFB	41000	7,8%	3200	42400	8,5%	3600
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3000	0,0%	0	3100	0,0%	0
H16A	A565	Ost	HFB	41900	9,1%	3800	43400	9,7%	4200
R16B	A565	Ost	Einfahrt	14400	4,9%	700	14900	5,4%	800
H1617	A565	Ost	HFB	56300	8,0%	4500	58300	8,6%	5000
H1716	A565	West	HFB	56400	7,8%	4400	58400	8,4%	4900
R16C	A565	West	Ausfahrt	11000	6,4%	700	11400	7,0%	800
H16B	A565	West	HFB	45400	8,1%	3700	47000	8,7%	4100
R16D	A565	West	Einfahrt	6800	1,5%	100	7000	1,4%	100
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	78700	6,1%	4800	81300	6,4%	5200
QS H30A+H30D	A555	-	HFB	23800	4,6%	1100	24500	4,9%	1200
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	37100	4,0%	1500	38300	4,4%	1700
QS H2630+H3026	A655	-	HFB	83200	7,9%	6600	86000	8,5%	7300
QS H30E+H30G	A655	-	HFB	56200	9,3%	5200	58200	9,6%	5600
QS H30E+H30F	A655	-	HFB	63100	8,6%	5400	65300	9,0%	5900
QS H3016+H1630	A655	-	HFB	97100	8,0%	7800	100500	8,6%	8600
QS H16A+H16B	A565	-	HFB	87300	8,6%	7500	90400	9,2%	8300
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	112700	7,9%	8900	116700	8,5%	9900
B16A	-	Süd	Basisstraße	9200	5,4%	500	9500	6,3%	600
B16B	-	Süd	Basisstraße	13500	4,4%	600	14000	5,0%	700
B16C	-	Süd	Basisstraße	10100	2,0%	200	10400	2,9%	300
B16D	-	Nord	Basisstraße	10100	2,0%	200	10400	2,9%	300
B16E	-	Nord	Basisstraße	6900	1,4%	100	7100	1,4%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	9200	5,4%	500	9500	6,3%	600
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	18400	5,4%	1000	19000	6,3%	1200
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	20400	3,4%	700	23500	5,5%	1300
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	20200	2,0%	400	20800	2,9%	600

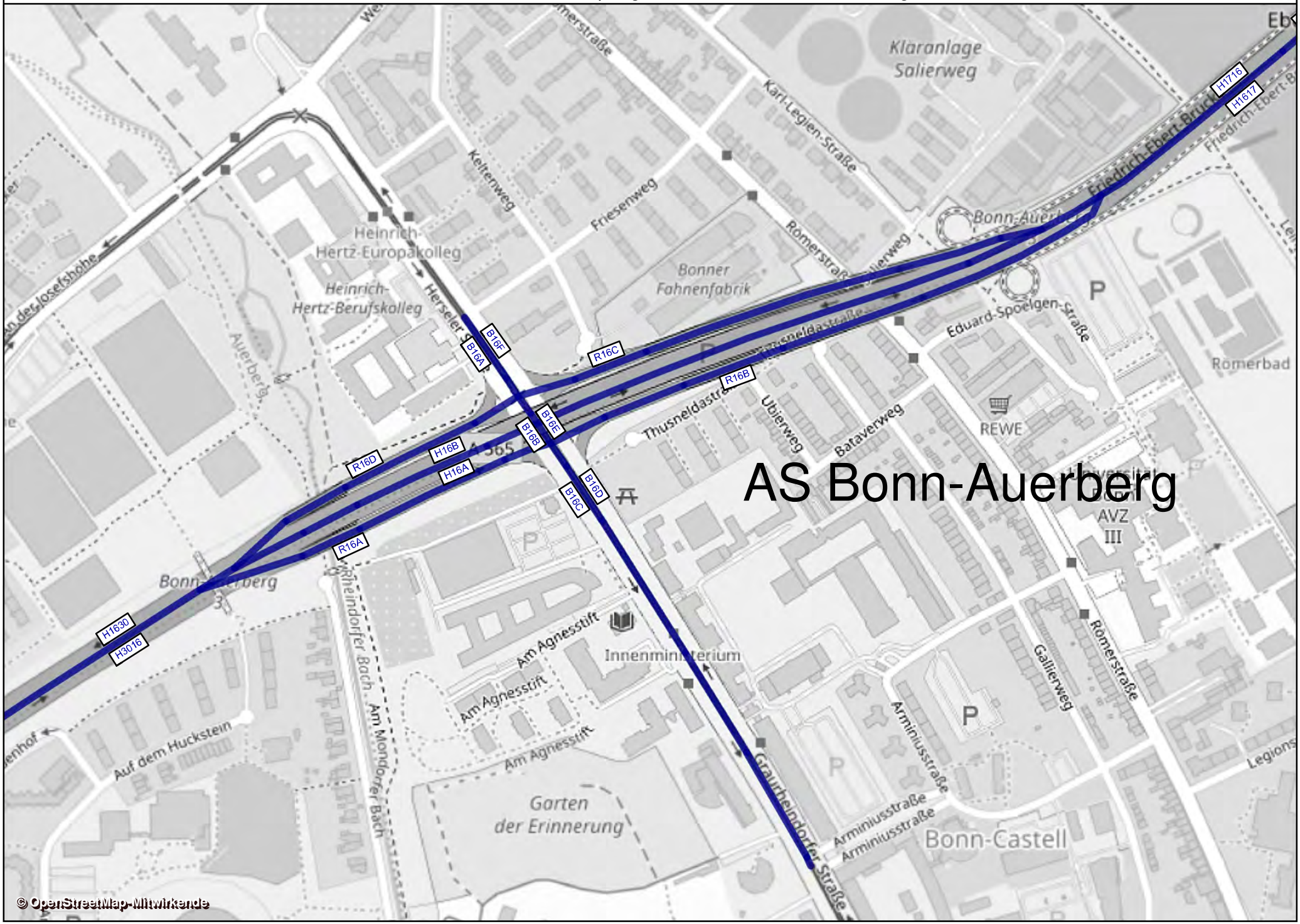
A 555/A 565- AK Bonn-Nord - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1330	A555	Süd	HFB	36100	6,1%	11,5%	2072	362	0,06	0,010	5,5%	2000
R30A	A555	Süd	Ausfahrt	21800	7,4%	13,8%	1254	221	0,06	0,010	6,4%	1400
H30A	A555	Süd	HFB	14200	4,1%	7,8%	818	141	0,06	0,010	3,5%	500
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	13800	5,4%	10,3%	792	138	0,06	0,010	5,1%	700
R30C	A555	Süd	Parallelfahrbahn	8100	10,8%	19,6%	462	84	0,06	0,010	9,9%	800
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	6500	2,3%	4,5%	374	63	0,06	0,010	1,5%	100
R30E	A555	Süd	Verflechtung	14600	7,0%	13,1%	836	147	0,06	0,010	6,2%	900
R30F	A555	Süd	Rampe von A555	8100	10,8%	19,6%	462	84	0,06	0,010	9,9%	800
R30G	A555	Süd	Einfahrt	6500	2,3%	4,5%	374	63	0,06	0,010	1,5%	100
H30B	A555	Süd	HFB	20700	3,5%	6,8%	1191	204	0,06	0,010	3,4%	700
H30C	A555	Nord	HFB	14100	5,0%	9,5%	808	140	0,06	0,010	4,3%	600
R30H	A555	Nord	Ausfahrt	5900	4,0%	7,7%	341	59	0,06	0,010	3,4%	200
H30D	A555	Nord	HFB	8100	5,7%	10,8%	467	81	0,06	0,010	4,9%	400
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	11500	5,5%	10,4%	662	115	0,06	0,010	5,2%	600
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	17800	6,6%	12,4%	1023	180	0,06	0,010	6,2%	1100
R30K	A555	Nord	Einfahrt	18700	6,8%	12,8%	1073	189	0,06	0,010	5,9%	1100
H3013	A565	Nord	HFB	37500	6,1%	11,4%	2153	376	0,06	0,010	5,3%	2000
H2630	A565	Ost	HFB	39400	8,1%	15,0%	2262	402	0,06	0,010	7,1%	2800
R30L	A565	Ost	Ausfahrt	11500	5,5%	10,4%	662	115	0,06	0,010	5,2%	600
H30E	A565	Ost	HFB	27900	9,1%	16,8%	1600	286	0,06	0,010	8,2%	2300
R30M	A565	Ost	Verflechtung	19600	7,7%	14,3%	1125	199	0,06	0,010	6,6%	1300
R30N	A565	Ost	Parallelfahrbahn	8100	10,8%	19,6%	462	84	0,06	0,010	9,9%	800
R30O	A565	Ost	Einfahrt	14000	7,9%	14,7%	803	142	0,06	0,010	7,1%	1000
H3016	A565	Ost	HFB	41900	8,7%	16,1%	2404	429	0,06	0,010	7,9%	3300
H1630	A565	West	HFB	48800	7,4%	13,8%	2802	495	0,06	0,010	6,6%	3200
H30F	A565	West	Parallelfahrbahn	31000	7,9%	14,6%	1779	315	0,06	0,010	7,1%	2200
H30G	A565	West	Parallelfahrbahn	24500	9,3%	17,1%	1405	252	0,06	0,010	8,2%	2000
H3026	A565	West	HFB	38300	7,9%	14,7%	2197	389	0,06	0,010	7,0%	2700
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	2800	2,0%	3,8%	160	27	0,06	0,010	0,0%	0
H16A	A565	Ost	HFB	39100	9,2%	16,9%	2243	402	0,06	0,010	8,2%	3200
R16B	A565	Ost	Einfahrt	13500	4,9%	9,3%	778	135	0,06	0,010	4,4%	600
H1617	A565	Ost	HFB	52600	8,1%	15,0%	3021	536	0,06	0,010	7,2%	3800
H1716	A565	West	HFB	52700	7,9%	14,6%	3023	536	0,06	0,010	7,0%	3700
R16C	A565	West	Ausfahrt	10300	6,2%	11,7%	590	103	0,06	0,010	5,8%	600
H16B	A565	West	HFB	42400	8,2%	15,3%	2433	432	0,06	0,010	7,3%	3100
R16D	A565	West	Einfahrt	6400	1,8%	3,5%	369	62	0,06	0,010	1,6%	100
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	73600	6,1%	11,5%	4225	738	0,06	0,010	5,4%	4000
QS H30A+H30D	A555	-	HFB	22300	4,7%	8,9%	1285	222	0,06	0,010	4,0%	900
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	34800	4,1%	7,9%	2000	344	0,06	0,010	3,7%	1300
QS H2630+H3026	A655	-	HFB	77700	8,0%	14,8%	4460	791	0,06	0,010	7,1%	5500
QS H30E+H30G	A655	-	HFB	52400	9,2%	17,0%	3005	538	0,06	0,010	8,2%	4300
QS H30E+H30F	A655	-	HFB	58900	8,5%	15,6%	3379	601	0,06	0,010	7,6%	4500
QS H3016+H1630	A655	-	HFB	90700	8,0%	14,9%	5206	923	0,06	0,010	7,2%	6500
QS H16A+H16B	A565	-	HFB	81500	8,7%	16,1%	4676	834	0,06	0,010	7,7%	6300
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	105300	8,0%	14,8%	6045	1072	0,06	0,010	7,1%	7500
B16A	-	Süd	Basisstraße	8600	6,3%	11,9%	494	86	0,06	0,010	5,2%	450
B16B	-	Süd	Basisstraße	12700	4,4%	8,4%	728	126	0,06	0,010	3,9%	500
B16C	-	Süd	Basisstraße	9450	2,6%	5,0%	546	93	0,06	0,010	2,1%	200
B16D	-	Nord	Basisstraße	9450	2,6%	5,0%	546	93	0,06	0,010	2,1%	200
B16E	-	Nord	Basisstraße	6500	1,5%	3,0%	376	63	0,06	0,010	1,5%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	8600	6,3%	11,9%	494	86	0,06	0,010	5,2%	450
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	17200	6,3%	11,9%	987	173	0,06	0,010	5,2%	900
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	19200	3,4%	6,6%	1104	189	0,06	0,010	3,1%	600
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	18900	2,6%	5,0%	1092	186	0,06	0,010	2,1%	400

A 555/A 565- AK Bonn-Nord - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1330	A555	HFB	**3515**	**4,9%**	-			-			R30A	2004	5,9%	H30A	1511	3,6%	3010	5,7%	2693	4,3%
R30A	A555	Ausfahrt	**2187**	**5,7%**	H30A	1254	5,2%	H1330	3441	5,5%	R30B	1258	4,7%	R30C	929	7,1%	1796	6,0%	1672	6,0%
H30A	A555	HFB	**1419**	**4,6%**	R30G	650	2,3%	H30B	2069	3,9%	R30A	1875	5,5%	H1330	3293	5,1%	1214	5,3%	1021	1,4%
R30B	A555	Rampe von A555	**1343**	**4,1%**	H30G	2287	6,6%	H3026	3630	5,7%	R30C	690	7,9%	R30A	2033	5,4%	1127	4,7%	1053	3,9%
R30C	A555	Parallelfahrbahn	**793**	**7,0%**	R30D	650	2,3%	R30E	1443	4,9%	R30B	1178	4,4%	R30A	1971	5,4%	669	8,1%	620	9,7%
					R30F	793	7,0%	R30G	650	2,3%	-			-						
R30D	A555	Rampe zur A555	**731**	**2,3%**	R30F	668	8,0%	R30E	1400	5,0%	R30C	668	8,0%	R30G	731	2,3%	612	2,6%	459	0,9%
					H30G	2442	6,8%	H30F	3173	5,7%	-			-						
R30E	A555	Verflechtung	**1525**	**4,7%**	R30D	689	2,6%	R30C	836	6,5%	R30F	836	6,5%	R30G	689	2,6%	1281	5,5%	1078	5,8%
R30F	A555	Rampe von A555	**793**	**7,0%**	R30I	963	4,8%	R30M	1756	5,8%	R30L	963	4,8%	R30N	793	7,0%	669	8,1%	620	9,7%
					R30D	645	3,4%	R30E	1438	5,4%	R30C	793	7,0%	R30G	645	3,4%				
R30G	A555	Einfahrt	**781**	**2,3%**	H30A	1269	5,1%	H30B	2051	4,0%	R30F	697	7,5%	R30E	1479	4,8%	612	2,6%	459	0,9%
					R30D	781	2,3%	R30C	697	7,5%	-			-						
H30B	A555	HFB	**2136**	**3,8%**	R30G	719	2,5%	H30A	1417	4,5%	-			-			1826	4,4%	1480	1,2%
H30C	A555	HFB	**1491**	**1,7%**	-			-			R30H	596	1,3%	H30D	895	1,9%	942	7,7%	1347	1,6%
R30H	A555	Ausfahrt	**605**	**1,3%**	R30N	647	9,4%	R30O	1252	5,5%	H30D	840	1,8%	H30C	1445	1,6%	449	5,6%	534	1,3%
H30D	A555	HFB	**900**	**1,9%**	R30K	1830	4,0%	H3013	2730	3,3%	R30H	559	1,2%	H30C	1459	1,6%	493	9,7%	813	1,8%
R30I	A555	Rampe zur A555	**1147**	**4,2%**	R30J	1191	6,0%	R30K	2338	5,1%	-			-			963	4,9%	904	3,8%
					R30F	716	10,2%	R30M	1863	6,5%	R30L	1147	4,2%	R30N	716	10,2%				
R30J	A555	Rampe zur A555	**2059**	**5,6%**	R30I	946	3,6%	R30K	3004	5,0%	H30F	2397	6,1%	H1630	4456	5,9%	1128	6,9%	1687	4,6%
R30K	A555	Einfahrt	**2030**	**3,7%**	H30D	851	1,8%	H3013	2881	3,2%	R30J	1981	3,8%	R30I	48	1,8%	1224	7,0%	1728	4,7%
H3013	A565	HFB	**3769**	**3,8%**	R30K	2029	4,6%	H30D	1740	2,9%	-			-			2586	6,7%	3404	3,7%
H2630	A565	HFB	**3631**	**6,6%**	-			-			R30L	1009	3,8%	H30E	2622	7,8%	3169	6,1%	3277	6,5%
R30L	A565	Ausfahrt	**1173**	**4,7%**	R30F	705	7,0%	R30M	1878	5,5%	H30E	2276	6,5%	H2630	3450	5,9%	963	4,9%	904	3,8%
					R30I	1173	4,7%	R30N	705	7,0%	-			-						
H30E	A565	HFB	**2629**	**7,7%**	R30O	1220	5,0%	H3016	3849	6,9%	R30L	945	3,5%	H2630	3574	6,6%	2205	6,7%	2372	7,5%
R30M	A565	Verflechtung	**1941**	**5,4%**	R30F	754	7,1%	R30L	1187	4,3%	R30I	1187	4,3%	R30N	754	7,1%	1632	6,2%	1524	6,2%
R30N	A565	Parallelfahrbahn	**793**	**7,0%**	R30H	475	4,8%	R30O	1268	6,2%	R30I	1006	4,5%	R30M	1799	5,6%	669	8,1%	620	9,7%
					R30F	793	7,0%	R30L	1006	4,5%	-			-						
R30O	A565	Einfahrt	**1352**	**4,6%**	H30E	2478	7,3%	H3016	3830	6,4%	R30H	628	1,3%	R30N	725	7,5%	1118	7,1%	1154	5,8%
H3016	A565	HFB	**3907**	**7,1%**	R30O	1355	5,7%	H30E	2553	7,9%	R16A	230	1,9%	H16A	3677	7,5%	3323	6,8%	3526	7,0%
H1630	A565	HFB	**4441**	**5,7%**	R16D	791	1,4%	H16B	3650	6,6%	R30J	1883	4,6%	H30F	2558	6,5%	3929	6,2%	4009	5,5%
H30F	A565	Parallelfahrbahn	**3332**	**5,1%**	R30D	683	2,6%	H30G	2649	5,8%	R30J	1177	6,4%	H1630	4509	5,5%	2801	5,9%	2322	6,2%
H30G	A565	Parallelfahrbahn	**2599**	**5,9%**	R30B	1194	4,1%	H3026	3793	5,3%	R30D	640	2,4%	H30F	3240	5,2%	2188	6,8%	1863	7,6%
H3026	A565	HFB	**3869**	**5,3%**	R30B	1323	4,6%	H30G	2546	5,7%	-			-			3315	6,1%	2916	6,2%
R16A	A565	Ausfahrt	**322**	**1,1%**	-			-			H16A	3158	7,1%	H3016	3480	6,6%	264	1,1%	206	1,9%
H16A	A565	HFB	**3678**	**7,4%**	R16B	1430	1,2%	H1617	5108	5,7%	R16A	216	1,8%	H3016	3894	7,1%	3059	7,3%	3319	7,3%
R16B	A565	Einfahrt	**1590**	**1,1%**	H16A	3468	7,0%	H1617	5058	5,2%	-			-			895	7,6%	1344	1,4%
H1617	A565	HFB	**5167**	**5,7%**	R16B	1580	1,4%	H16A	3587	7,6%	-			-			3954	7,4%	4664	5,6%
H1716	A565	HFB	**5209**	**6,0%**	-			-			R16C	1022	7,6%	H16B	4187	5,6%	4468	6,9%	4102	5,5%
R16C	A565	Ausfahrt	**1115**	**7,3%**	-			-			H16B	3667	6,6%	H1716	4781	6,8%	916	7,6%	766	1,8%
H16B	A565	HFB	**4142**	**5,9%**	R16D	401	1,1%	H1630	4544	5,5%	R16C	955	7,1%	H1716	5097	6,1%	3552	6,7%	3336	6,4%
R16D	A565	Einfahrt	**796**	**1,2%**	H16B	3487	6,2%	H1630	4283	5,2%	-			-			377	1,3%	673	1,5%

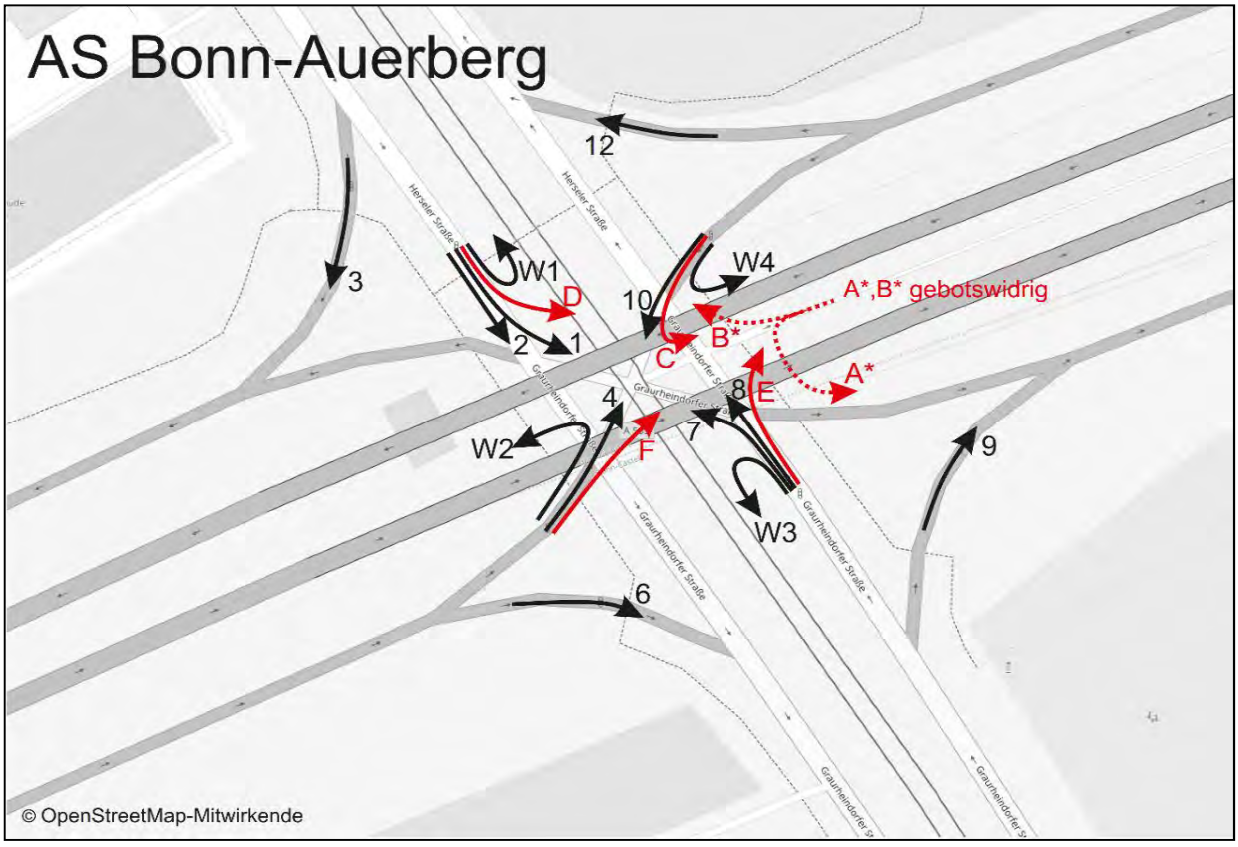




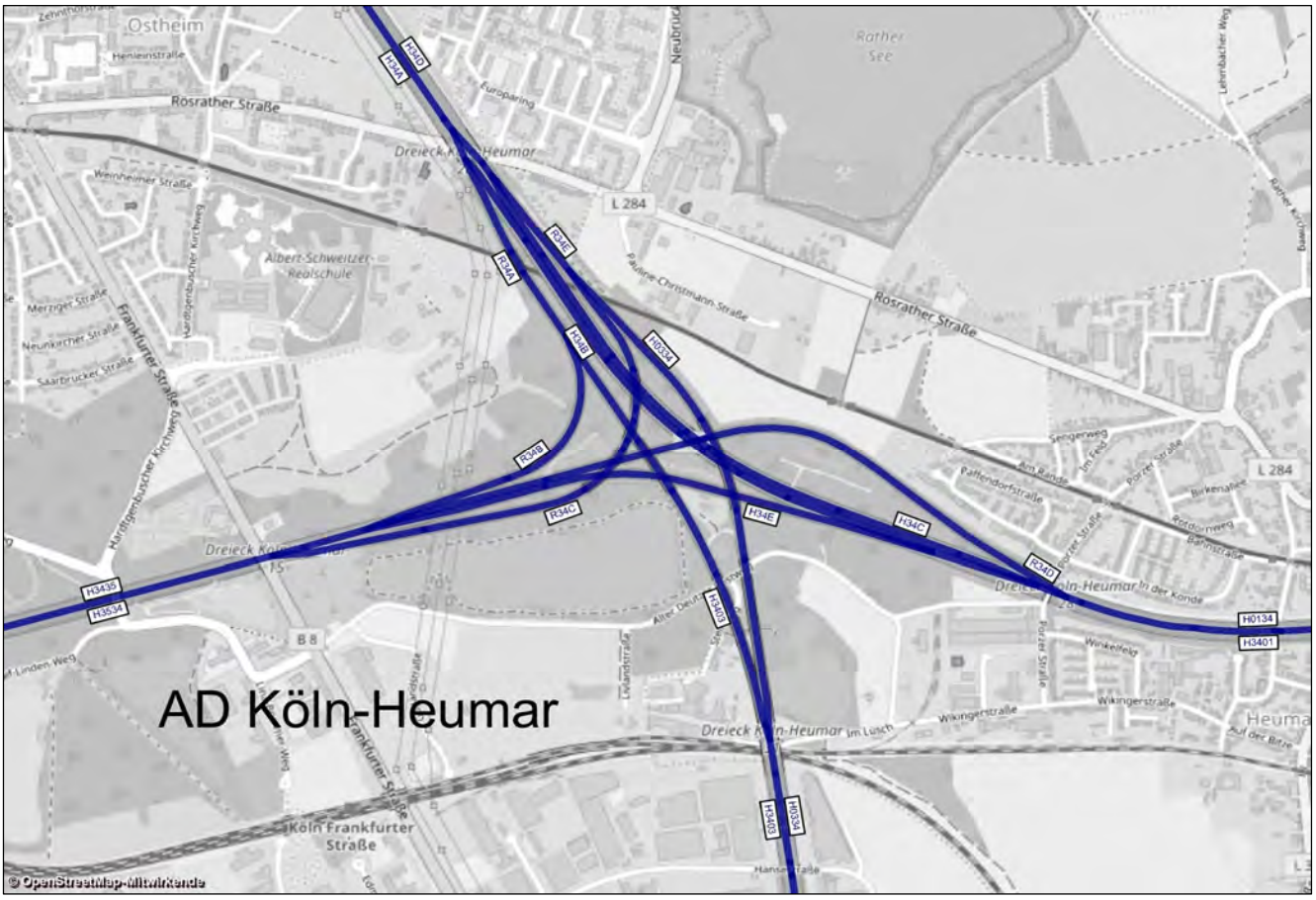

AK Bonn-Nord
DHL Zustellbasis (MechZB)
STEP-G
ST Extruded Products Germany GmbH
Friedrich-Wöhler-Straße
Am Josephinum
Collegium Josephinum Bonn
Netto Marken-Discount
Landsberger Straße
Oppelner Straße
Königsberger Straße
Magdeburger Straße
Leipziger Straße
Liegnitzer Straße
Paulusplatz
Rotkehlchenweg
Amselweg
Lerchenweg
Drosselweg
An der Düne
Berta-Lungstras-Straße
Thuarstraße
Mackestraße
Lievelingsweg
Tannenbusch
Kreuz Bonn-Nord
H3013
H1330
H1630
H3016
R30O
R30A
H30A
H30D
R30K
R30J
H30F
H30E
R30N
R30C
R30B
R30D
R30M
R30E
R30I
R30H
H30G
H30E
H30D
H30A
R30L
R30F
R30C
H3026
H2630
H30B
H30C
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Auerberg
H1716
H1617
R16C
R16B
R16D
R16A
H16B
H16A
H1630
H3016
B16F
B16A
B16E
B16B
B16D
B16C
Klaranlage Salierweg
Karl-Legien-Straße
Friedrich-Ebert-Brück
Friedrich-Ebert-B
Keltenweg
Friesenweg
Heinrich-Hertz-Europakolleg
Heinrich-Hertz-Berufskolleg
Bonner Fahnenfabrik
Römerstraße
Bonn-Auerberg
Herseler Straße
Auerberg
Thusneldastraße
Ubierweg
Bataverweg
Eduard-Spoelgen-Straße
Römerbad
REWE
AVZ III
Bonn-Auerberg
Rheindorfer Bach
Am Mondorfer Bach
Am Agnesstift
Innenministerium
Auf dem Huckstein
Garten der Erinnerung
Graurheindorfer Straße
Arminiusstraße
Gallierweg
Römerstraße
Bonn-Castell
Legions
© OpenStreetMap-Mitwirkende

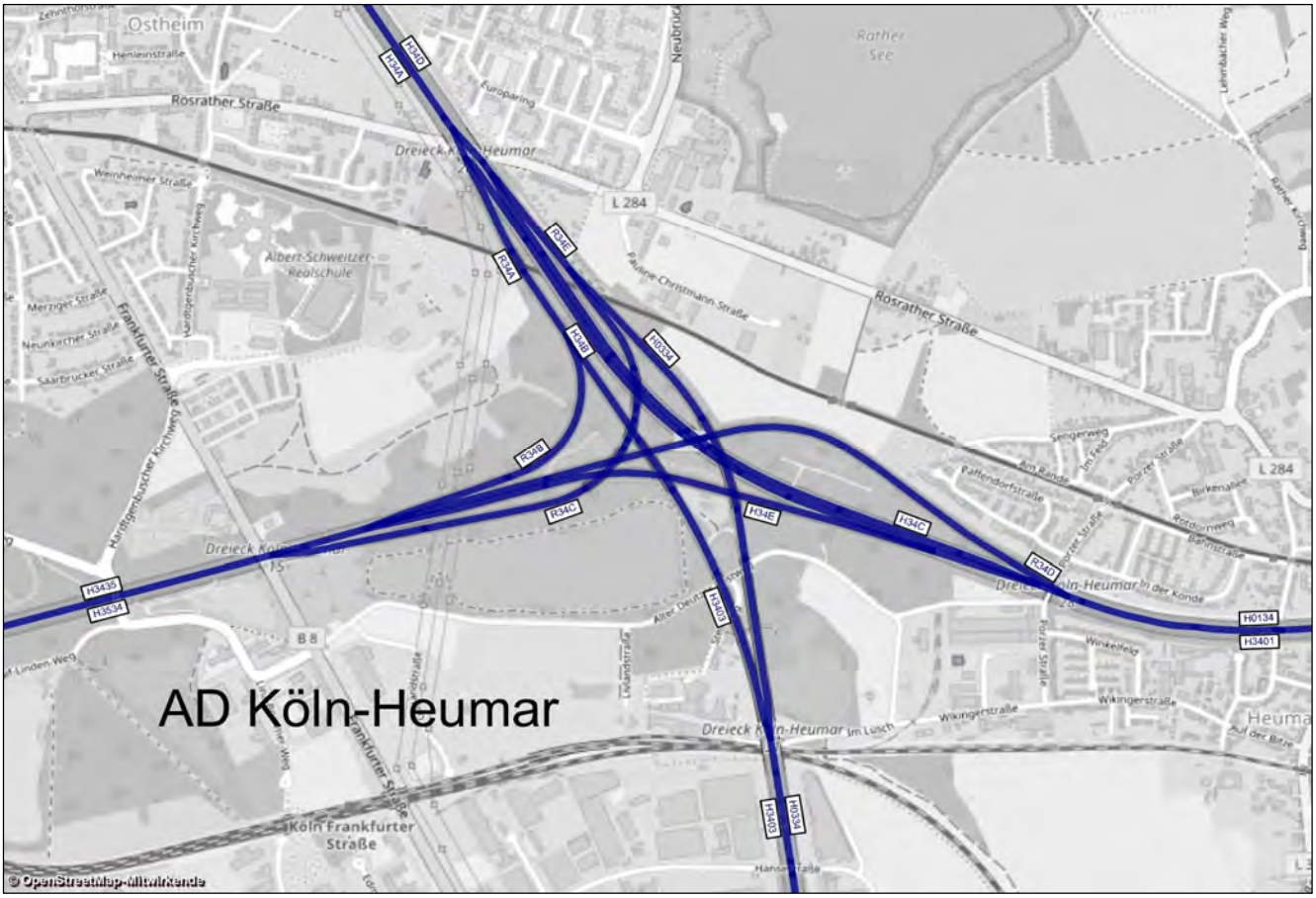
AS Bonn-Auerberg - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
16	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	531	26	612	22
		2	91	4	59	0
		3	164	11	139	10
	Larstraße	4	117	8	62	4
		5	-	-	-	-
		6	215	1	71	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	204	4	494	4
		8	39	2	122	1
		9	407	2	932	5
	A 59	10	535	7	315	3
		11	-	-	-	-
		12	509	30	482	16
	Wender	W1	2	0	1	0
		W2	5	2	3	0
		W3	30	1	22	0
		W4	0	0	10	0
	Parkplatz	A	4	0	2	0
		B	0	0	0	0
		C	181	0	58	0
		D	13	0	2	0
		E	14	0	1	0
		F	7	0	3	0



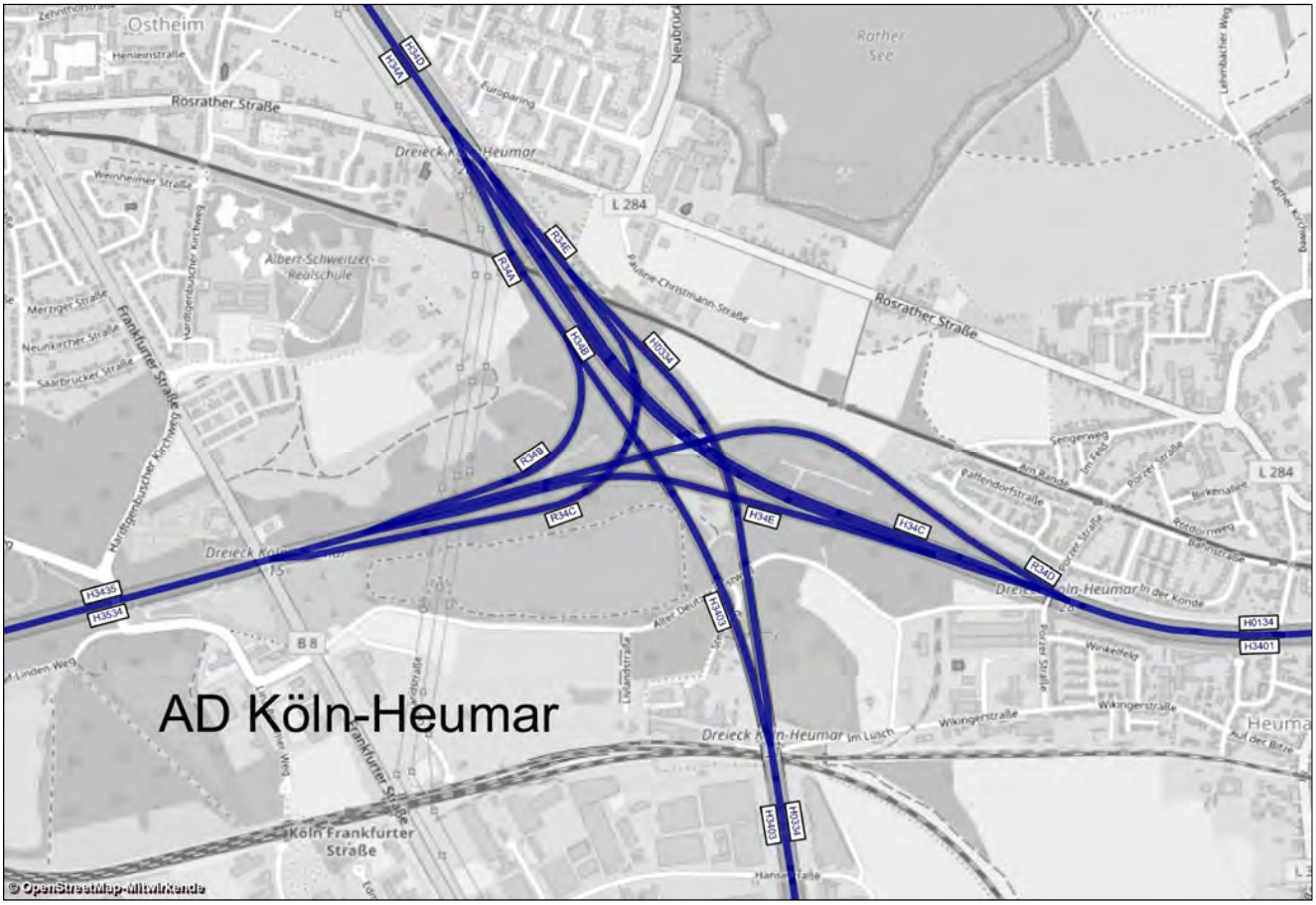
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar- Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H34A	A3	Süd	HFB	87800	15,5%	13600	91400	16,5%	15100
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	55000	16,7%	9200	57200	17,8%	10200
H34B	A3	Süd	HFB	32900	13,4%	4400	34100	14,4%	4900
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	27600	20,7%	5700	28800	21,9%	6300
H3435	A4	Süd	HFB	50200	18,5%	9300	52300	19,7%	10300
H3534	A4	Nord	HFB	50200	18,3%	9200	52300	19,5%	10200
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	29000	19,7%	5700	30200	20,9%	6300
H34E	A4	Süd	HFB	21100	16,6%	3500	21900	17,4%	3800
H3403	A59	Süd	HFB	27300	12,8%	3500	28400	13,4%	3800
H0334	A59	Nord	HFB	27900	13,3%	3700	29000	14,1%	4100
H3401	A3	Süd	HFB	54000	14,6%	7900	56100	15,5%	8700
H0134	A3	Nord	HFB	50100	17,0%	8500	52200	18,0%	9400
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	22600	15,9%	3600	23500	17,0%	4000
H34C	A3	Nord	HFB	27500	17,8%	4900	28700	18,8%	5400
R34E	A59	Nord	Einfahrt	57000	16,7%	9500	59300	17,5%	10400
H34D	A3	Nord	HFB	84500	17,0%	14400	88000	18,1%	15900
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	100400	18,4%	18500	104600	19,6%	20500
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	71300	18,0%	12800	74200	19,0%	14100
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	60400	15,4%	9300	62800	16,4%	10300
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	104100	15,8%	16400	108300	16,7%	18100
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	55200	13,0%	7200	57400	13,8%	7900

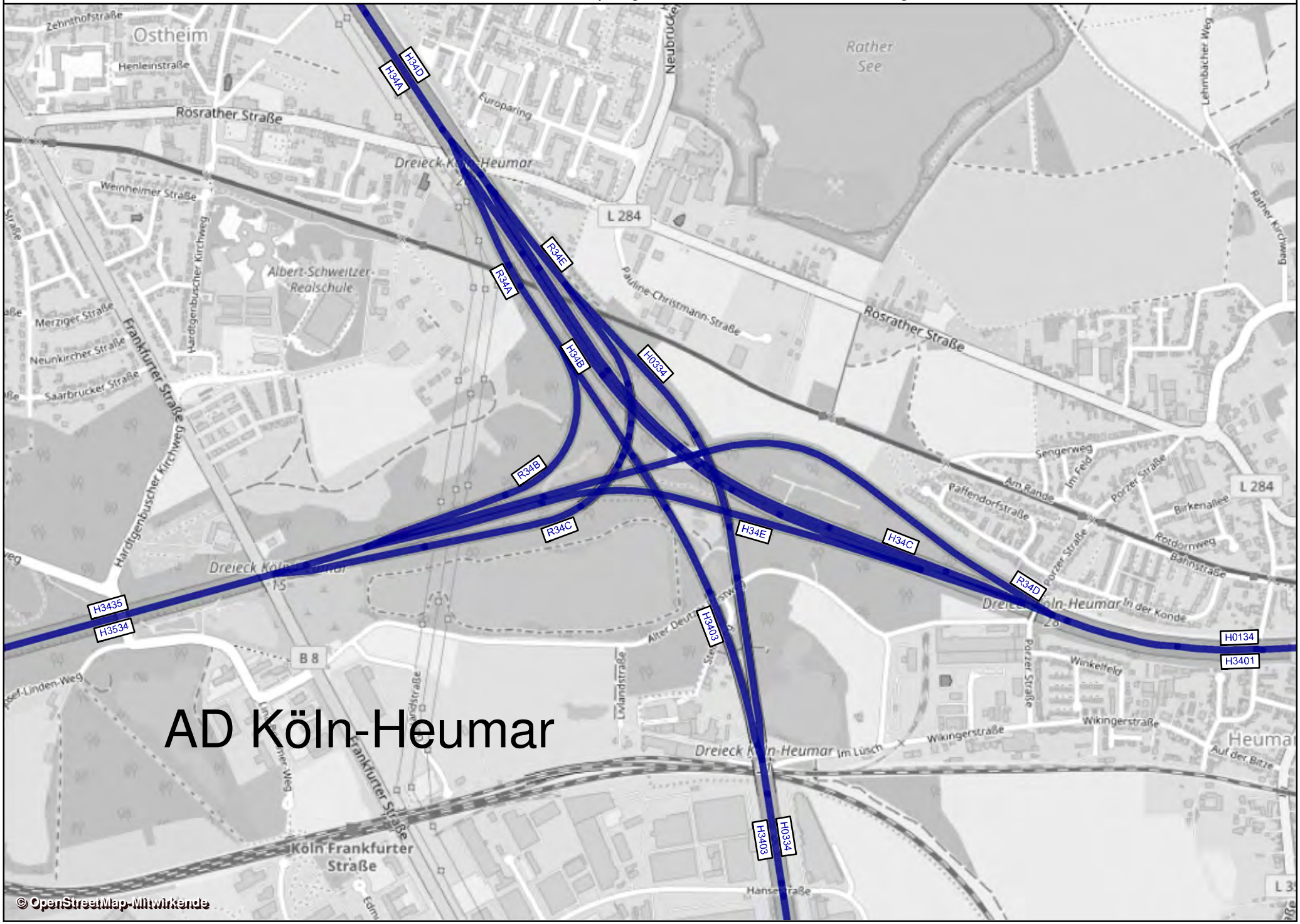


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar- Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H34A	A3	Süd	HFB	81300	15,8%	27,6%	4642	872	0,06	0,011	14,0%	11400
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	50800	17,1%	29,7%	2897	550	0,06	0,011	15,2%	7700
H34B	A3	Süd	HFB	30500	13,6%	24,1%	1745	323	0,06	0,011	12,1%	3700
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	25400	21,4%	36,0%	1445	283	0,06	0,011	18,9%	4800
H3435	A4	Süd	HFB	46300	19,0%	32,5%	2639	507	0,06	0,011	16,8%	7800
H3534	A4	Nord	HFB	46300	18,8%	32,1%	2639	506	0,06	0,011	16,6%	7700
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	26700	20,1%	34,1%	1524	295	0,06	0,011	18,0%	4800
H34E	A4	Süd	HFB	19500	16,9%	29,4%	1115	211	0,06	0,011	14,9%	2900
H3403	A59	Süd	HFB	25400	12,8%	22,9%	1452	267	0,06	0,011	11,4%	2900
H0334	A59	Nord	HFB	25900	13,6%	24,2%	1483	274	0,06	0,011	12,0%	3100
H3401	A3	Süd	HFB	50000	14,9%	26,2%	2860	534	0,06	0,011	13,2%	6600
H0134	A3	Nord	HFB	46300	17,3%	30,0%	2645	502	0,06	0,011	15,3%	7100
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	20900	16,1%	28,1%	1193	225	0,06	0,011	14,4%	3000
H34C	A3	Nord	HFB	25400	18,3%	31,5%	1451	278	0,06	0,011	16,1%	4100
R34E	A59	Nord	Einfahrt	52700	16,9%	29,4%	3008	570	0,06	0,011	15,0%	7900
H34D	A3	Nord	HFB	78100	17,4%	30,1%	4459	847	0,06	0,011	15,4%	12000
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	92600	18,9%	32,3%	5278	1014	0,06	0,011	16,7%	15500
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	65800	18,4%	31,6%	3754	719	0,06	0,011	16,3%	10700
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	55900	15,7%	27,5%	3196	600	0,06	0,011	14,0%	7800
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	96300	16,1%	28,0%	5505	1036	0,06	0,011	14,2%	13700
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	51300	13,2%	23,6%	2935	541	0,06	0,011	11,7%	6000

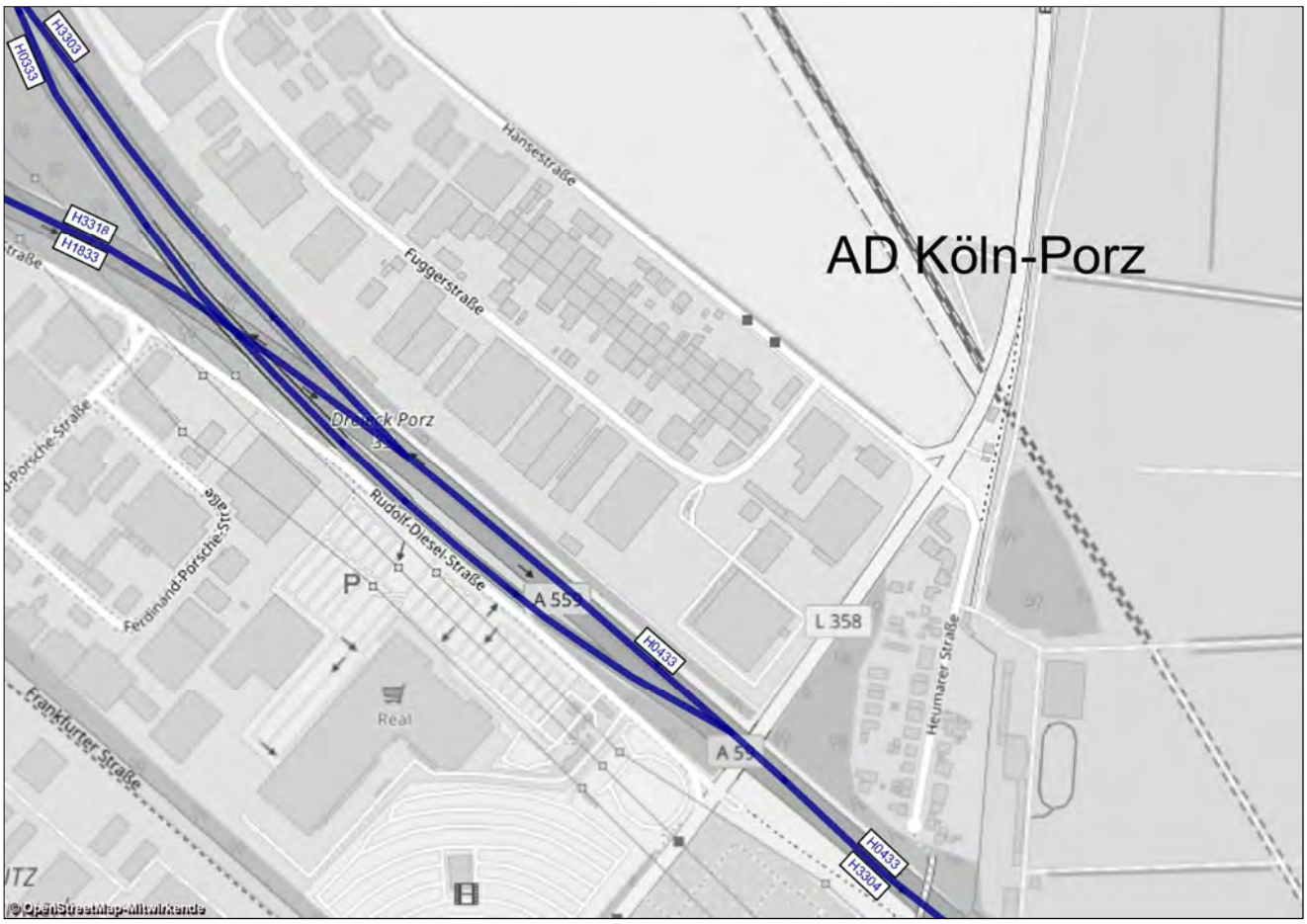


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar-Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H34A	A3	HFB	**6818**	**11,7%**	-			-			R34A	4088	2,1%	H34B	2730	26,1%	5963	13,3%	6146	11,5%
R34A	A3	Ausfahrt	**4902**	**13,5%**	H34B	1653	11,0%	H34A	6556	12,9%	R34B	2317	17,4%	H3403	2586	10,0%	4041	14,0%	3465	12,7%
H34B	A3	HFB	**2972**	**10,1%**	H34E	2211	9,3%	H3401	5183	9,8%	R34A	3599	11,9%	H34A	6571	11,1%	1922	11,8%	2680	9,9%
R34B	A3	Rampe zur A4	**2231**	**16,2%**	R34D	1765	14,4%	H3435	3996	15,4%	H3403	2244	10,1%	R34A	4474	13,1%	1909	18,3%	1818	17,5%
H3435	A4	HFB	**4376**	**13,2%**	R34B	2233	16,7%	R34D	2143	9,6%	-			-			3795	15,0%	3095	16,2%
H3534	A4	HFB	**4468**	**12,8%**	-			-			R34C	2294	10,2%	H34E	2174	15,4%	2811	20,3%	4027	12,5%
R34C	A4	Rampe von A4	**2323**	**17,6%**	H0334	2248	12,1%	R34E	4572	14,9%	H34E	840	25,7%	H3534	3163	19,7%	1993	19,9%	1921	14,4%
H34E	A4	HFB	**2336**	**11,0%**	H35B	3873	13,6%	H3401	6209	12,6%	R34C	1194	15,7%	H3534	3530	12,6%	818	21,1%	2106	10,7%
H3403	A59	HFB	**2475**	**8,9%**	-			-			R34B	2167	17,3%	R34A	4642	12,8%	2132	10,2%	1648	7,5%
H0334	A59	HFB	**2296**	**9,0%**	R34C	2283	14,7%	R34E	4579	11,8%	-			-			1816	11,2%	2071	8,8%
H3401	A3	HFB	**5308**	**10,5%**	H34E	2293	10,7%	H34B	3015	10,2%	-			-			2740	14,6%	4786	10,2%
H0134	A3	HFB	**4565**	**12,1%**	-			-			R34D	2103	11,5%	H34C	2462	12,5%	3952	13,7%	3044	13,7%
R34D	A3	Rampe von A3	**2224**	**10,1%**	R34B	1694	18,6%	H3435	3918	13,8%	H34C	1659	17,1%	H0134	3884	13,1%	1885	11,6%	1276	14,4%
H34C	A3	HFB	**2381**	**13,9%**	R34E	3798	10,6%	H34D	6179	11,9%	R34D	1610	8,3%	H0134	3991	11,6%	2067	15,7%	1768	13,2%
R34E	A59	Einfahrt	**4620**	**9,3%**	H34C	1658	14,7%	H34D	6279	10,7%	R34C	2404	12,7%	H0334	2217	5,7%	3810	15,7%	3992	11,5%
H34D	A3	HFB	**6768**	**13,9%**	R34E	4785	14,3%	H34C	1983	12,9%	-			-			5876	15,7%	5760	12,0%




AD Köln-Heumar
H34A
H34D
R34E
R34A
H34B
H0334
R34B
R34C
H34E
H34C
R34D
H3435
H3534
H3403
H0134
H3401
H3403
H0334
L 284
B 8
Rosrather Straße
Dreieck Köln-Heumar
Ostheim
Rather See
Albert-Schweitzer-Realschule
Frankfurter Straße
Köln Frankfurter Straße
Dreieck Köln-Heumar Im Lüsch
Wikingerstraße
Porzer Straße
Paffendorfstraße
Pauline-Christmann-Straße
Hardtgenbuscher Kirchweg
Merziger Straße
Neunkircher Straße
Saarbrücker Straße
Weinheimer Straße
Henleinstraße
Zehnthofstraße
Europaring
Neubrücke
Lehmbacher Weg
Rather Kirchweg
Sengerweg
Im Feld
Am Rande
Birkenallee
Rotdornweg
Bahnstraße
In der Konde
Winkelfeld
Auf der Bitze
Hansestraße
Livlandstraße
Alter Deutzer Postweg
Josef-Linden-Weg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

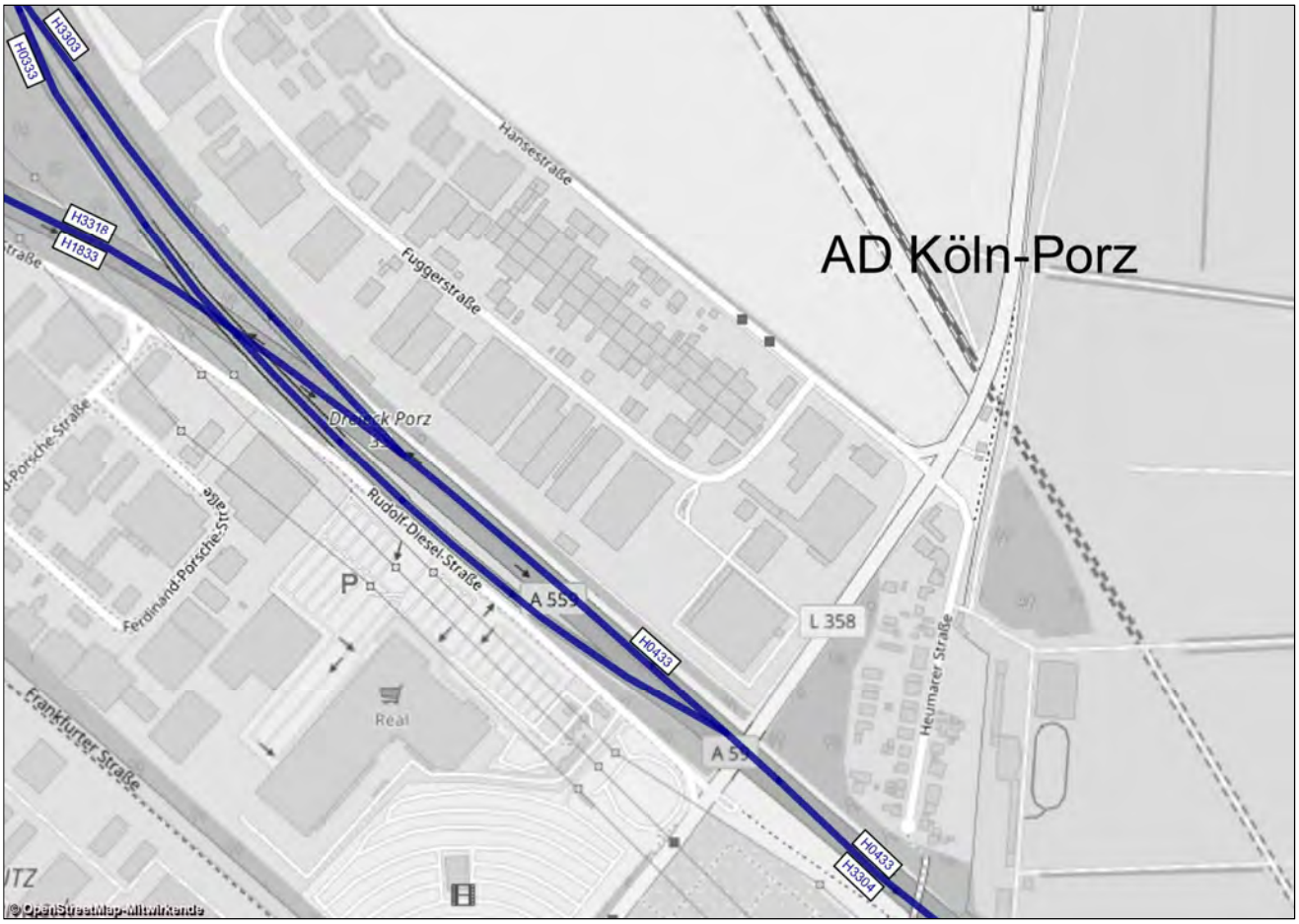
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1833	A559	Süd	HFB	33200	7,2%	2400	34300	7,6%	2600
H3304	A59	Süd	HFB	52700	10,6%	5600	54700	11,3%	6200
H0433	A59	Nord	HFB	58300	9,8%	5700	60400	10,4%	6300
H3303	A59	Nord	HFB	21900	14,2%	3100	22800	14,9%	3400
H0333	A59	Süd	HFB	19700	15,7%	3100	20500	16,6%	3400
H3318	A559	Nord	HFB	36400	6,9%	2500	37600	7,4%	2800
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	69600	7,0%	4900	71900	7,5%	5400
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	41600	14,9%	6200	43300	15,7%	6800
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	91500	8,9%	8100	94700	9,4%	8900
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	111000	10,2%	11300	115100	10,9%	12500

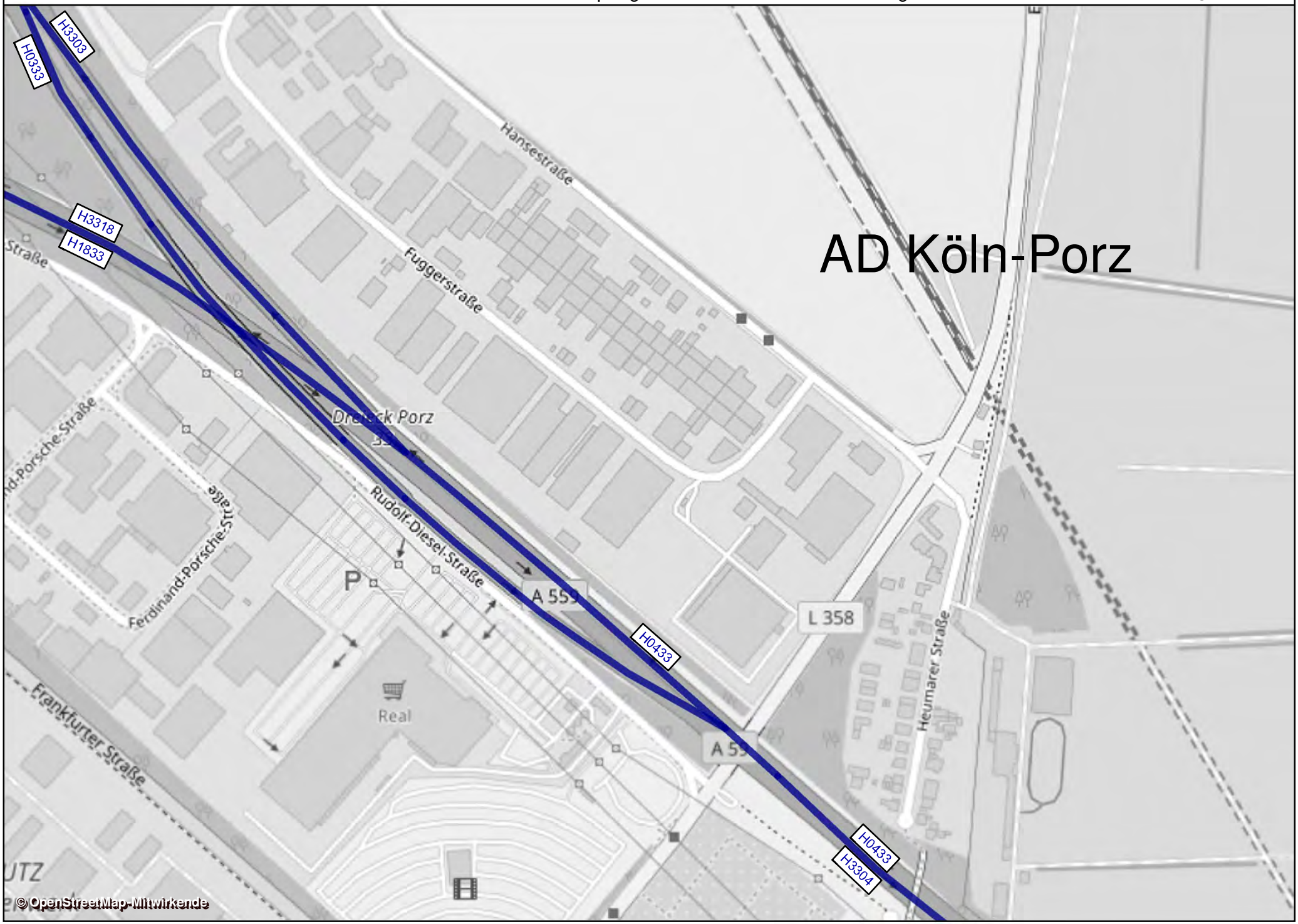


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1833	A559	Süd	HFB	31000	7,3%	13,7%	1779	314	0,06	0,010	6,5%	2000
H3304	A59	Süd	HFB	49100	10,7%	19,4%	2817	510	0,06	0,010	9,6%	4700
H0433	A59	Nord	HFB	54300	9,9%	18,0%	3116	561	0,06	0,010	8,8%	4800
H3303	A59	Nord	HFB	20300	14,6%	25,7%	1162	216	0,06	0,011	12,8%	2600
H0333	A59	Süd	HFB	18200	16,4%	28,6%	1037	196	0,06	0,011	14,3%	2600
H3318	A559	Nord	HFB	34000	7,1%	13,2%	1954	344	0,06	0,010	6,2%	2100
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	65000	7,2%	13,4%	3733	658	0,06	0,010	6,3%	4100
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	38500	15,4%	27,1%	2200	412	0,06	0,011	13,5%	5200
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	85300	8,9%	16,5%	4896	875	0,06	0,010	8,0%	6800
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	103400	10,3%	18,7%	5933	1070	0,06	0,010	9,2%	9500

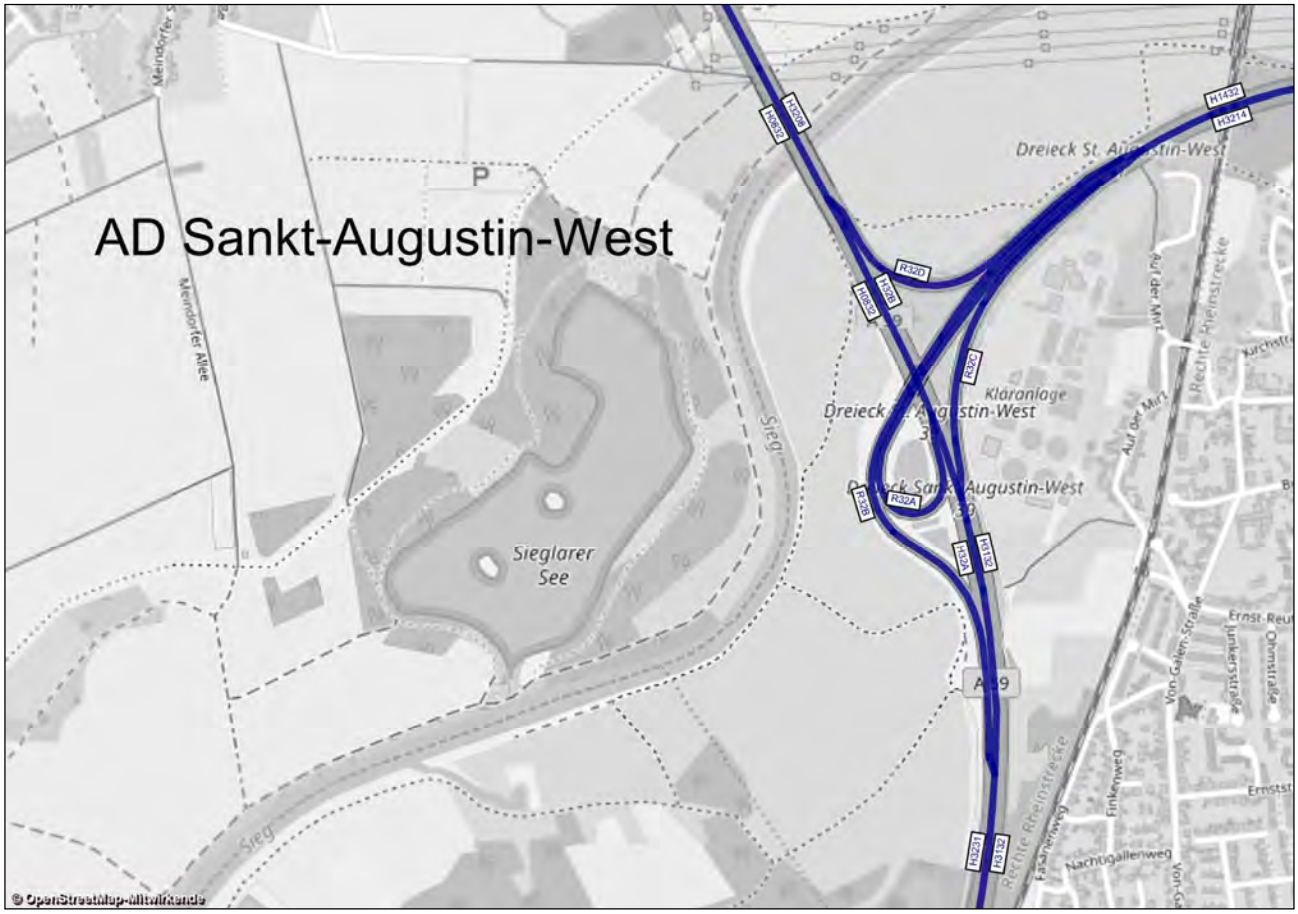


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1833	A559	HFB	**2764**	**4,9%**	H0333	1323	8,3%	H3304	4088	6,0%	-			-			2216	8,5%	2496	4,8%
H3304	A59	HFB	**4382**	**8,9%**	H0333	1697	9,3%	H1833	2685	8,6%	-			-			3775	10,1%	3648	6,3%
H0433	A59	HFB	**5166**	**7,1%**	-			-			H3318	3328	6,5%	H3303	1838	8,2%	4438	8,1%	3907	7,2%
H3303	A59	HFB	**1755**	**9,2%**	-			-			H3318	2372	6,6%	H0433	4127	7,7%	1456	11,4%	1583	9,0%
H0333	A59	HFB	**1805**	**10,9%**	H1833	1744	7,9%	H3304	3549	9,4%	-			-			1560	12,4%	1152	9,6%
H3318	A559	HFB	**3479**	**5,7%**	-			-			H3303	1535	8,0%	H0433	5014	6,4%	2982	6,5%	2324	5,9%

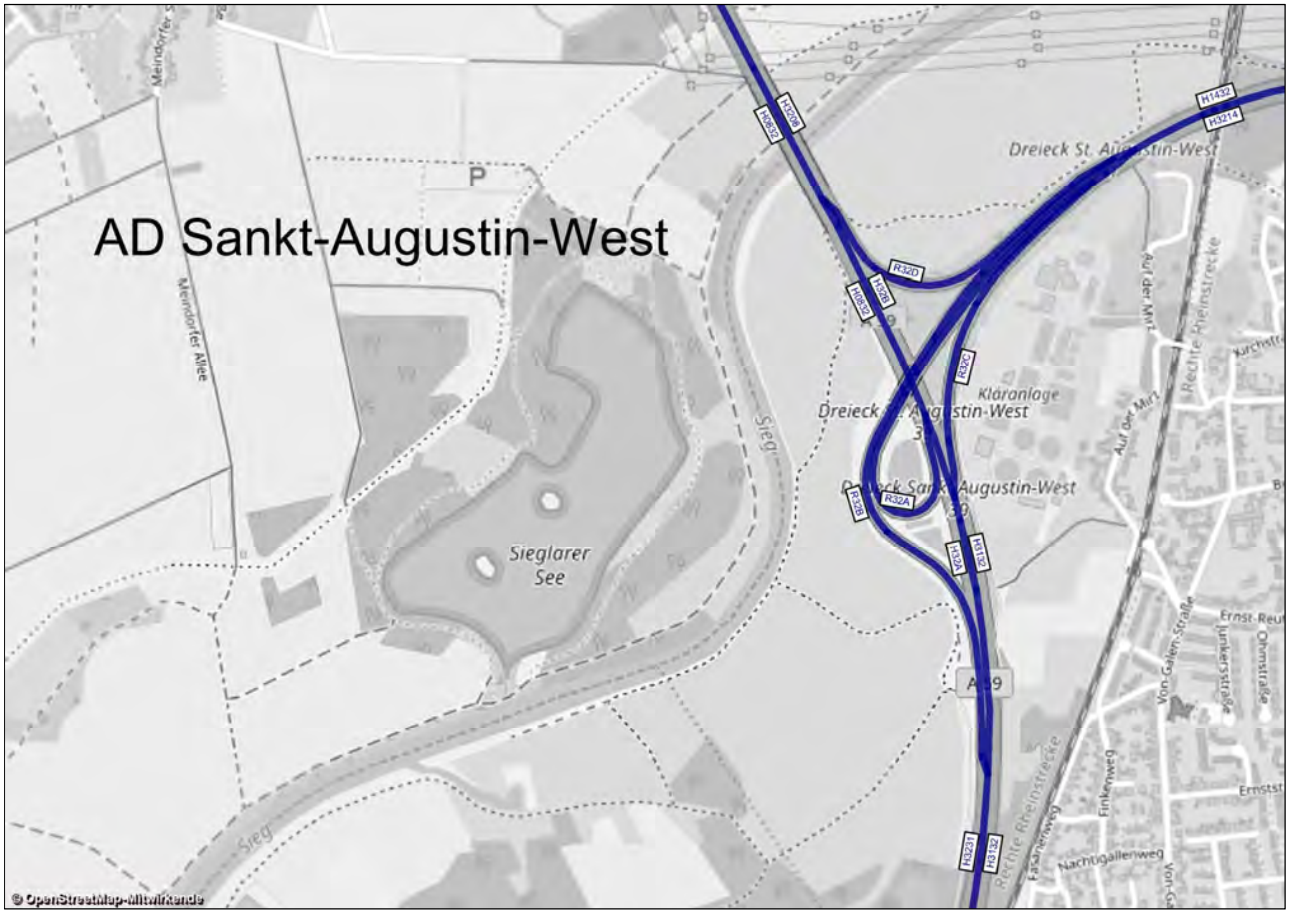



AD Köln-Porz
H3303
H0333
H3318
H1833
H0433
H0433
H3304
Hansestraße
Fuggerstraße
Rudolf-Diesel-Straße
Ferdinand-Porsche-Straße
Frankfurter Straße
Heumarer Straße
L 358
A 559
Real
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

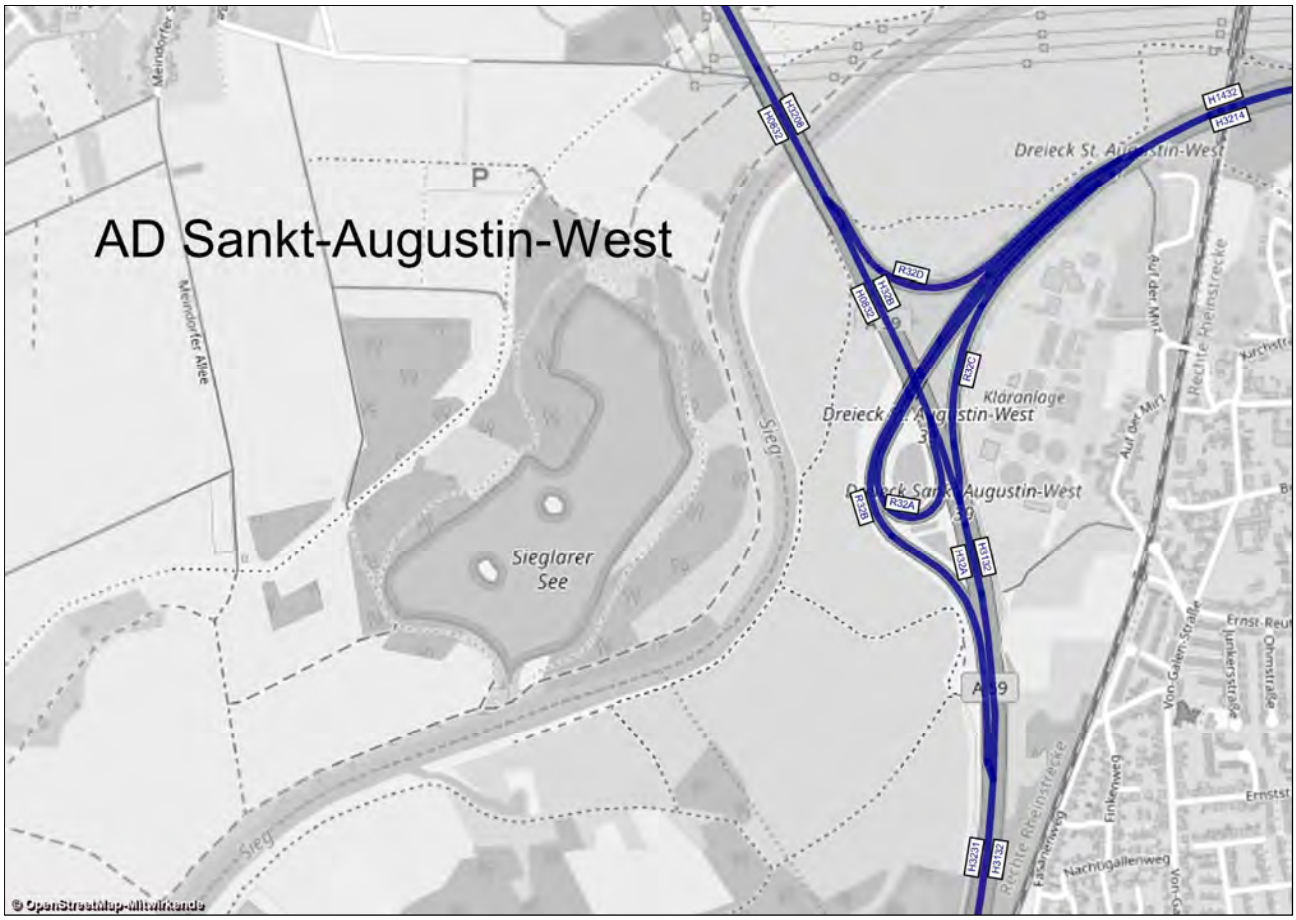
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0832	A59	Süd	HFB	50400	9,9%	5000	52300	10,5%	5500
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	15400	9,1%	1400	16000	10,0%	1600
H32A	A59	Süd	HFB	35000	10,3%	3600	36300	11,0%	4000
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	30100	5,6%	1700	31100	5,8%	1800
H3231	A59	Süd	HFB	65100	8,1%	5300	67400	8,6%	5800
H3132	A59	Nord	HFB	61300	8,2%	5000	63400	8,7%	5500
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	28000	6,8%	1900	29000	7,2%	2100
H32B	A59	Nord	HFB	33300	9,3%	3100	34400	9,9%	3400
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	19300	6,7%	1300	19900	7,5%	1500
H3208	A59	Nord	HFB	52500	8,4%	4400	54300	9,0%	4900
H3214	A560	Ost	HFB	43500	7,8%	3400	45000	8,2%	3700
H1432	A560	West	HFB	49500	6,3%	3100	51100	6,7%	3400
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	102900	9,1%	9400	106600	9,8%	10400
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	83700	9,7%	8100	86700	10,3%	8900
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	96300	8,9%	8600	99700	9,5%	9500
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	126400	8,1%	10300	130800	8,6%	11300
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	93000	7,0%	6500	96100	7,4%	7100

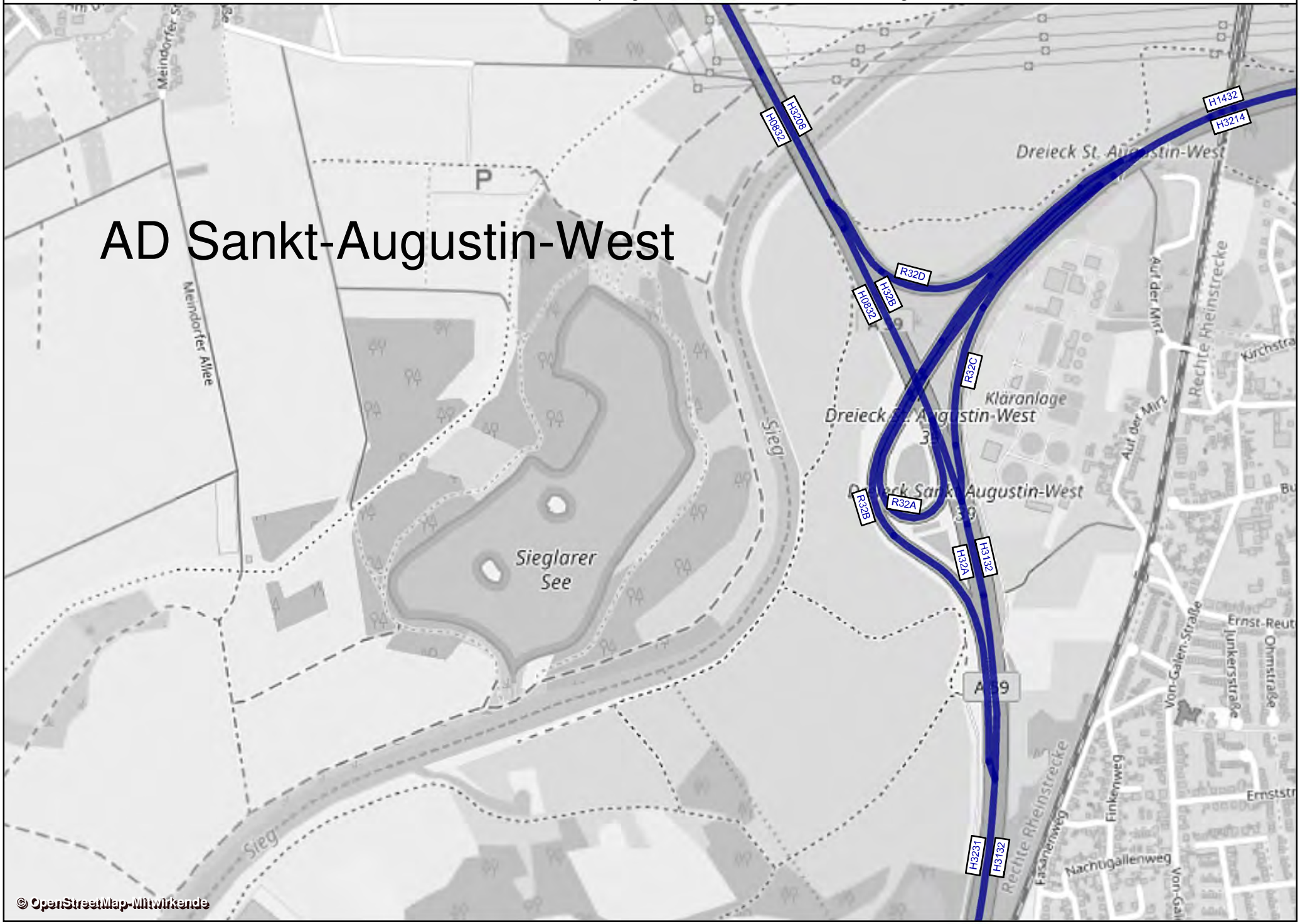


A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0832	A59	Süd	HFB	47000	10,0%	18,3%	2693	485	0,06	0,010	8,9%	4200
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	14400	9,7%	17,7%	824	148	0,06	0,010	8,3%	1200
H32A	A59	Süd	HFB	32600	10,2%	18,6%	1868	337	0,06	0,010	9,2%	3000
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	28200	5,7%	10,8%	1622	283	0,06	0,010	5,0%	1400
H3231	A59	Süd	HFB	60800	8,1%	15,0%	3491	620	0,06	0,010	7,2%	4400
H3132	A59	Nord	HFB	57200	8,2%	15,1%	3284	583	0,06	0,010	7,3%	4200
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	26200	6,7%	12,5%	1508	265	0,06	0,010	6,1%	1600
H32B	A59	Nord	HFB	31000	9,4%	17,3%	1776	318	0,06	0,010	8,4%	2600
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	18000	7,0%	13,1%	1036	182	0,06	0,010	6,1%	1100
H3208	A59	Nord	HFB	49000	8,5%	15,7%	2812	501	0,06	0,010	7,6%	3700
H3214	A560	Ost	HFB	40600	7,8%	14,4%	2332	413	0,06	0,010	6,9%	2800
H1432	A560	West	HFB	46300	6,2%	11,7%	2659	465	0,06	0,010	5,6%	2600
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	96000	9,3%	17,0%	5505	986	0,06	0,010	8,2%	7900
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	78000	9,8%	17,9%	4468	803	0,06	0,010	8,7%	6800
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	89800	8,9%	16,4%	5152	920	0,06	0,010	8,0%	7200
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	118000	8,1%	15,1%	6775	1203	0,06	0,010	7,3%	8600
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	86900	6,9%	12,9%	4991	878	0,06	0,010	6,2%	5400



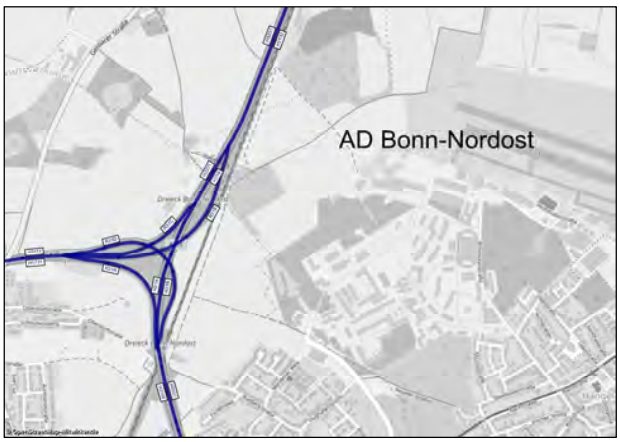
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0832	A59	HFB	**4265**	**6,0%**	-			-			R32A	1755	4,0%	H32A	2511	7,4%	3460	8,9%	3850	5,8%
R32A	A59	Rampe von A59	**1779**	**6,3%**	R32C	2585	4,2%	H3214	4365	5,1%	H32A	2505	7,9%	H0832	4284	7,3%	810	12,5%	1456	5,2%
H32A	A59	HFB	**3086**	**6,9%**	R32B	2633	4,5%	H3231	5719	5,8%	R32A	968	11,3%	H0832	4054	7,9%	2650	7,8%	2394	6,3%
R32B	A59	Rampe zur A59	**2963**	**4,5%**	H32A	2769	7,6%	H3231	5731	6,0%	R32D	1540	6,2%	H1432	4503	5,1%	2488	5,2%	2172	3,4%
H3231	A59	HFB	**5994**	**5,7%**	R32B	2921	5,1%	H32A	3073	6,4%	-			-			5139	6,6%	4566	4,9%
H3132	A59	HFB	**5560**	**4,6%**	-			-			R32C	2676	5,0%	H32B	2884	4,3%	4183	7,2%	5020	4,5%
R32C	A59	Rampe von A59	**2935**	**4,9%**	R32A	1494	5,5%	H3214	4428	5,1%	H32B	2813	5,6%	H3132	5747	5,2%	1917	6,5%	2408	4,0%
H32B	A59	HFB	**2893**	**5,2%**	R32D	1440	4,0%	H3208	4334	4,8%	R32C	2719	2,4%	H3132	5612	3,9%	2266	7,8%	2612	5,1%
R32D	A59	Rampe zur A59	**1754**	**5,8%**	H32B	2367	7,6%	H3208	4121	6,8%	R32B	2569	5,1%	H1432	4323	5,4%	1476	6,6%	1360	4,6%
H3208	A59	HFB	**4399**	**5,0%**	R32D	1597	4,5%	H32B	2802	5,3%	-			-			3742	7,3%	3972	4,9%
H3214	A560	HFB	**4279**	**4,5%**	R32A	1661	7,0%	R32C	2618	3,0%	-			-			2727	8,3%	3864	4,4%
H1432	A560	HFB	**4629**	**5,0%**	-			-			R32D	1647	6,6%	R32B	2982	4,1%	3964	5,7%	3532	3,9%



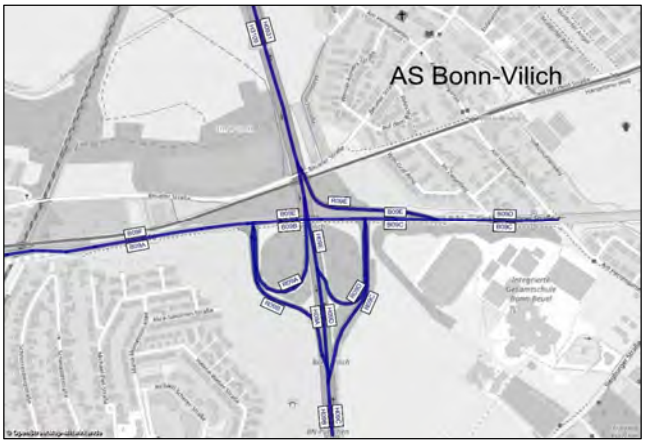

AD Sankt-Augustin-West
H3208
H0832
H1432
H3214
R32D
H32B
H0832
R32C
Kläranlage
R32B
R32A
H32A
H3132
H3231
H3132
Sieglarer See
Sieg
Meindorfer Allee
Dreieck St. Augustin-West
Auf der Mirz
Rechte Rheinstrecke
Von-Galen-Straße
Junkersstraße
Ohmstraße
Finkenweg
Nachtigallenweg
Fasanenweg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

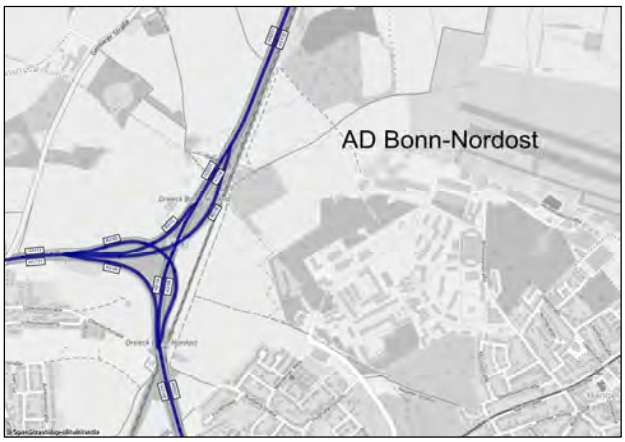
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1731	A565	Ost	HFB	47500	8,6%	4100	49100	9,2%	4500
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	17200	5,8%	1000	17800	6,2%	1100
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	30300	10,2%	3100	31400	10,8%	3400
H3109	A59	Süd	HFB	49700	6,0%	3000	51300	6,4%	3300
H0931	A59	Nord	HFB	48300	6,2%	3000	49900	6,6%	3300
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	17300	6,4%	1100	17900	6,7%	1200
H31B	A59	Nord	HFB	31000	6,1%	1900	32000	6,6%	2100
H3132	A59	Nord	HFB	61300	8,2%	5000	63400	8,7%	5500
H3231	A59	Süd	HFB	65100	8,1%	5300	67400	8,6%	5800
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	32600	9,8%	3200	33800	10,7%	3600
H31A	A59	Süd	HFB	32500	6,2%	2000	33600	6,5%	2200
H3117	A565	West	HFB	49900	8,6%	4300	51700	9,3%	4800
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	8000	6,3%	500	8300	6,0%	500
H09A	A59	Süd	HFB	41800	6,0%	2500	43200	6,5%	2800
R09B	A59	Süd	Einfahrt	7000	5,7%	400	7300	5,5%	400
H09B	A59	Süd	HFB	48800	5,9%	2900	50400	6,3%	3200
H09C	A59	Nord	HFB	47300	5,5%	2600	48900	5,9%	2900
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	7100	2,8%	200	7400	4,1%	300
H09D	A59	Nord	HFB	40100	6,0%	2400	41400	6,3%	2600
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1200	0,0%	0	1200	0,0%	0
H09E	A59	Nord	HFB	41200	6,1%	2500	42600	6,6%	2800
R09E	A59	Nord	Einfahrt	7100	8,5%	600	7300	9,6%	700
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	83000	6,0%	5000	85800	6,5%	5600
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	81900	6,0%	4900	84600	6,4%	5400
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	96100	5,7%	5500	99300	6,1%	6100
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	97400	8,6%	8400	100800	9,2%	9300
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	98000	6,1%	6000	101200	6,5%	6600
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	63500	6,1%	3900	65600	6,6%	4300
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	96100	7,5%	7200	99400	7,9%	7900
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	126400	8,1%	10300	130800	8,6%	11300
B09A	B56	Ost	Basisstraße	8300	4,8%	400	8500	4,7%	400
B09B	B56	Ost	Basisstraße	9100	6,6%	600	9400	7,4%	700
B09C	B56	Ost	Basisstraße	13200	5,3%	700	13700	5,8%	800
B09D	B56	West	Basisstraße	13200	5,3%	700	13700	5,8%	800
B09E	B56	West	Basisstraße	6300	1,6%	100	6500	1,5%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	8300	4,8%	400	8500	4,7%	400
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	16600	4,8%	800	17000	4,7%	800
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	15400	4,5%	700	15900	5,0%	800
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	19500	4,1%	800	20200	4,5%	900
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	26400	5,3%	1400	27400	5,8%	1600



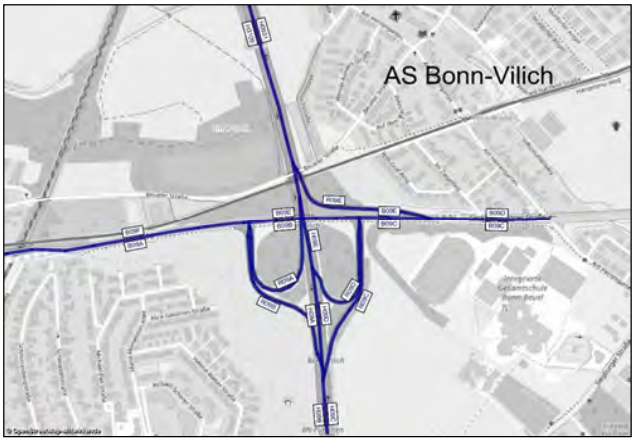


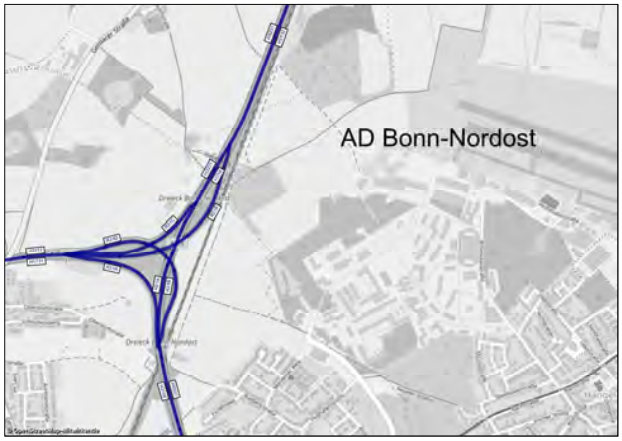
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1731	A565	Ost	HFB	44300	8,5%	15,8%	2543	453	0,06	0,010	7,7%	3400
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	16100	5,5%	10,4%	927	161	0,06	0,010	5,0%	800
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	28200	10,3%	18,7%	1616	292	0,06	0,010	9,2%	2600
H3109	A59	Süd	HFB	46500	6,1%	11,5%	2675	468	0,06	0,010	5,4%	2500
H0931	A59	Nord	HFB	45200	6,2%	11,7%	2597	454	0,06	0,010	5,5%	2500
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	16200	6,4%	12,1%	929	163	0,06	0,010	5,6%	900
H31B	A59	Nord	HFB	29000	6,1%	11,5%	1668	292	0,06	0,010	5,5%	1600
H3132	A59	Nord	HFB	57200	8,2%	15,1%	3284	583	0,06	0,010	7,3%	4200
H3231	A59	Süd	HFB	60800	8,1%	15,0%	3491	620	0,06	0,010	7,2%	4400
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	30400	9,8%	18,0%	1743	313	0,06	0,010	8,9%	2700
H31A	A59	Süd	HFB	30400	6,4%	12,0%	1748	306	0,06	0,010	5,6%	1700
H3117	A565	West	HFB	46600	8,7%	16,0%	2671	476	0,06	0,010	7,7%	3600
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	7500	6,3%	11,8%	430	75	0,06	0,010	5,3%	400
H09A	A59	Süd	HFB	39100	6,1%	11,4%	2245	392	0,06	0,010	5,4%	2100
R09B	A59	Süd	Einfahrt	6600	5,4%	10,2%	382	66	0,06	0,010	4,5%	300
H09B	A59	Süd	HFB	45700	6,0%	11,2%	2627	459	0,06	0,010	5,3%	2400
H09C	A59	Nord	HFB	44300	5,6%	10,7%	2545	443	0,06	0,010	5,0%	2200
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	6700	3,3%	6,4%	388	66	0,06	0,010	3,0%	200
H09D	A59	Nord	HFB	37500	6,1%	11,4%	2156	377	0,06	0,010	5,3%	2000
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1100	2,2%	4,2%	62	10	0,06	0,010	0,0%	0
H09E	A59	Nord	HFB	38600	6,0%	11,2%	2218	387	0,06	0,010	5,4%	2100
R09E	A59	Nord	Einfahrt	6600	7,8%	14,5%	378	67	0,06	0,010	7,6%	500
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	77700	6,0%	11,3%	4463	780	0,06	0,010	5,4%	4200
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	76600	6,1%	11,4%	4401	769	0,06	0,010	5,4%	4100
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	90000	5,8%	10,9%	5172	902	0,06	0,010	5,1%	4600
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	90900	8,6%	15,9%	5214	929	0,06	0,010	7,7%	7000
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	91700	6,2%	11,6%	5272	922	0,06	0,010	5,5%	5000
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	59400	6,3%	11,8%	3416	598	0,06	0,010	5,6%	3300
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	89800	7,5%	13,9%	5159	911	0,06	0,010	6,7%	6000
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	118000	8,1%	15,1%	6775	1203	0,06	0,010	7,3%	8600
B09A	B56	Ost	Basisstraße	7750	4,6%	8,8%	445	77	0,06	0,010	3,9%	300
B09B	B56	Ost	Basisstraße	8500	6,4%	11,9%	490	86	0,06	0,010	5,9%	500
B09C	B56	Ost	Basisstraße	12400	5,3%	10,0%	715	124	0,06	0,010	4,8%	600
B09D	B56	West	Basisstraße	12400	5,3%	10,0%	715	124	0,06	0,010	4,8%	600
B09E	B56	West	Basisstraße	5900	2,7%	5,3%	342	58	0,06	0,010	1,7%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	7750	4,6%	8,8%	445	77	0,06	0,010	3,9%	300
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	15500	4,6%	47,7%	890	154	0,06	0,010	3,9%	600
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	14400	4,9%	9,2%	832	144	0,06	0,010	4,2%	600
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	18300	4,5%	8,5%	1057	182	0,06	0,010	3,8%	700
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	24800	5,3%	10,0%	1430	248	0,06	0,010	4,8%	1200

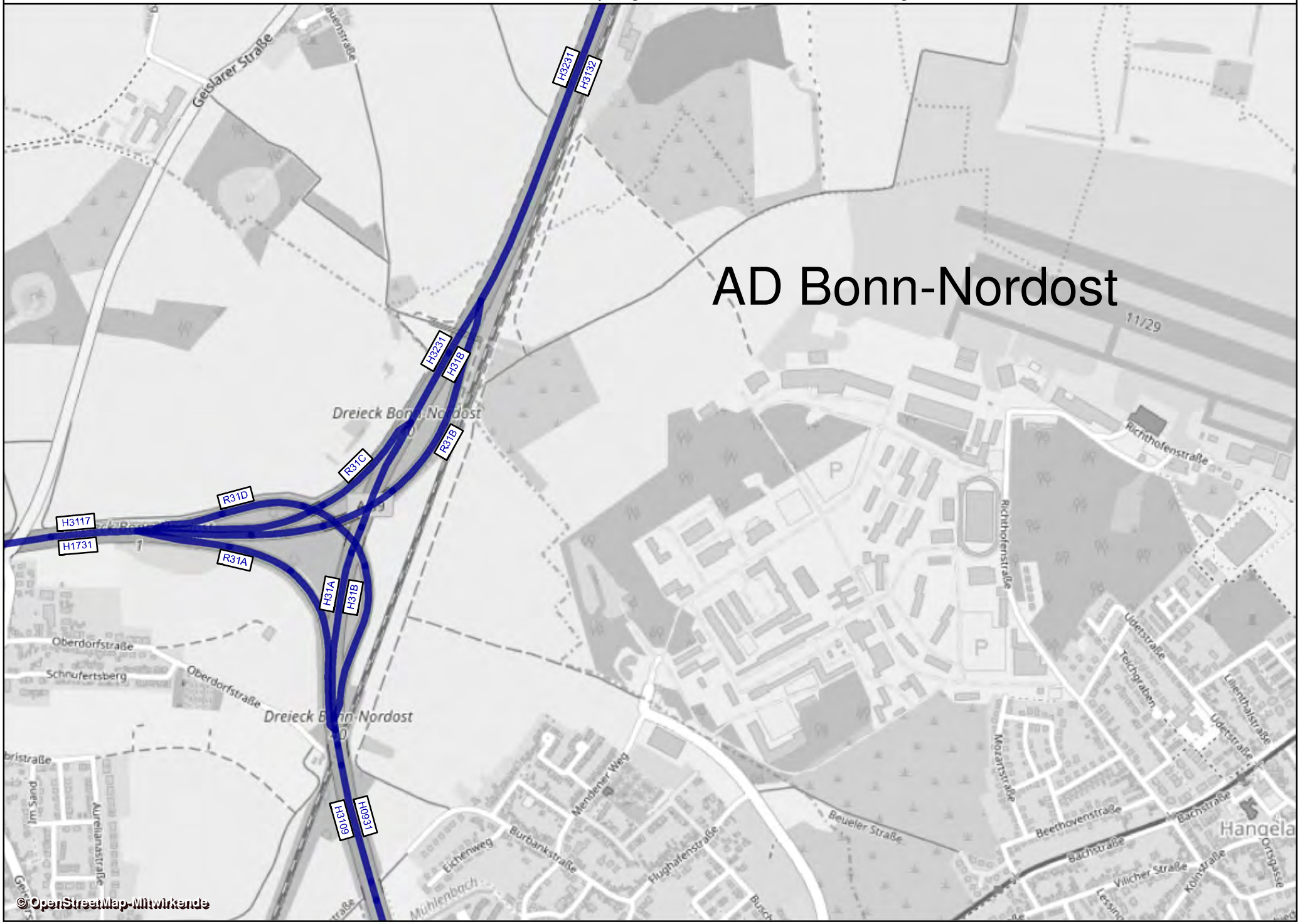


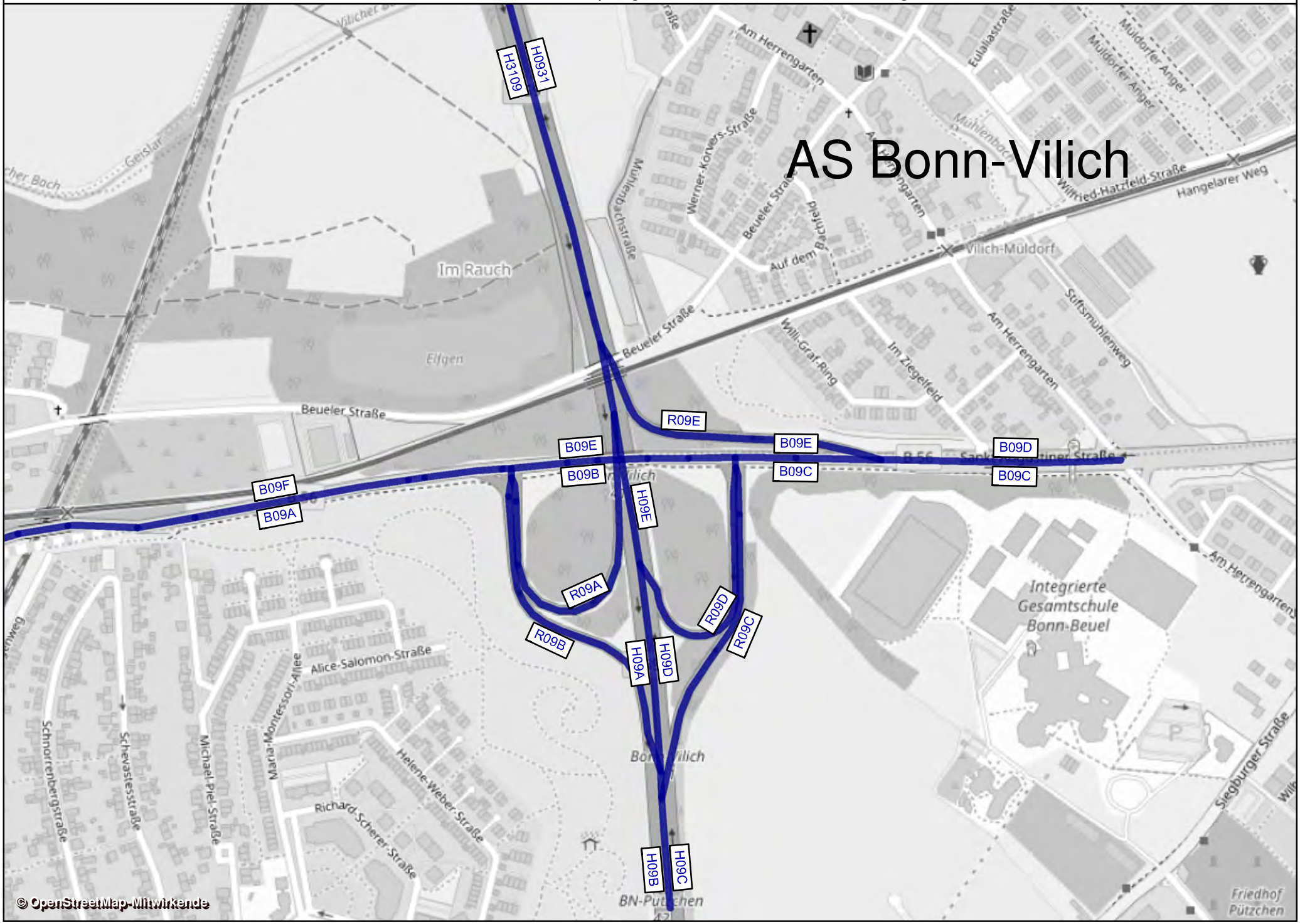


A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1731	A565	HFB	**4296**	**6,3%**	-			-			R31A	1690	4,3%	R31B	2606	7,6%	3686	7,2%	3582	6,2%
R31A	A565	Rampe von A565	**1805**	**3,7%**	H31A	2975	3,5%	H3109	4780	3,6%	R31B	2357	6,0%	H1731	4162	5,0%	1514	4,3%	1204	4,2%
R31B	A565	Rampe von A565	**2921**	**8,7%**	H31B	2764	2,1%	H3132	5685	5,5%	R31A	1258	3,9%	H1731	4180	7,3%	2172	9,2%	2379	7,1%
H3109	A59	HFB	**4836**	**3,7%**	R31A	1797	3,0%	H31A	3039	4,2%	R09A	593	9,2%	H09A	4243	3,0%	4133	4,3%	3394	3,5%
H0931	A59	HFB	**4637**	**3,1%**	R09E	807	5,7%	H09E	3831	2,5%	R31D	1871	4,1%	H31B	2767	2,4%	3146	5,5%	4189	3,0%
R31D	A59	Rampe nach A565	**1885**	**5,3%**	R31C	2483	6,4%	H3117	4369	5,9%	H31B	2729	2,1%	H0931	4615	3,4%	1135	6,2%	1546	4,3%
H31B	A59	HFB	**2923**	**2,2%**	R31B	2320	7,1%	H3132	5243	4,4%	R31D	1940	4,3%	H0931	4863	3,1%	2011	5,0%	2641	2,2%
H3132	A59	HFB	**5560**	**4,6%**	R31B	2792	7,0%	H31B	2768	2,3%	-			-			4183	7,2%	5020	4,5%
H3231	A59	HFB	**5994**	**5,7%**	-			-			R31C	2812	8,9%	H31A	3182	2,9%	5139	6,6%	4566	4,9%
R31C	A59	Rampe nach A565	**2985**	**7,8%**	R31D	1049	3,4%	H3117	4034	6,6%	H31A	2408	4,1%	H3231	5393	6,1%	2520	8,9%	2376	6,6%
H31A	A59	HFB	**3064**	**3,8%**	R31A	1909	3,7%	H3109	4973	3,7%	R31C	2777	8,4%	H3231	5842	6,0%	2619	4,3%	2190	3,1%
H3117	A565	HFB	**4346**	**5,8%**	R31D	1610	4,4%	R31C	2736	6,7%	-			-			3655	8,1%	3923	5,7%
R09A	A59	Ausfahrt	**879**	**5,4%**	-			-			H09A	2677	5,0%	H3109	3556	5,1%	722	5,7%	489	3,9%
H09A	A59	HFB	**3993**	**3,5%**	R09B	691	7,9%	H09B	4684	4,1%	R09A	693	7,9%	H3109	4686	4,1%	3411	4,0%	2904	3,4%
R09B	A59	Einfahrt	**792**	**4,5%**	H09A	3676	3,0%	H09B	4467	3,3%	-			-			622	5,1%	486	2,9%
H09B	A59	HFB	**4718**	**3,6%**	R09B	884	2,1%	H09A	3834	4,0%	-			-			4032	4,2%	3390	3,3%
H09C	A59	HFB	**4596**	**2,6%**	-			-			R09C	857	1,1%	H09D	3739	3,0%	3039	4,9%	4152	2,6%
R09C	A59	Ausfahrt	**844**	**1,9%**	-			-			H09D	3962	2,7%	H09C	4807	2,6%	376	3,7%	745	1,9%
H09D	A59	HFB	**3773**	**2,8%**	R09D	91	0,0%	H09E	3863	2,7%	R09C	726	2,3%	H09C	4498	2,7%	2661	5,0%	3408	2,7%
R09D	A59	Einfahrt	**120**	**0,0%**	H09D	3566	2,6%	H09E	3686	2,6%	-			-			70	4,3%	101	0,0%
H09E	A59	HFB	**3884**	**2,7%**	R09E	756	4,8%	H0931	4641	3,1%	R09D	119	0,0%	H09D	3765	2,8%	2731	5,0%	3509	2,7%
R09E	A59	Einfahrt	**797**	**3,8%**	H09E	3029	2,3%	H0931	3827	2,6%	-			-			416	8,4%	679	4,7%

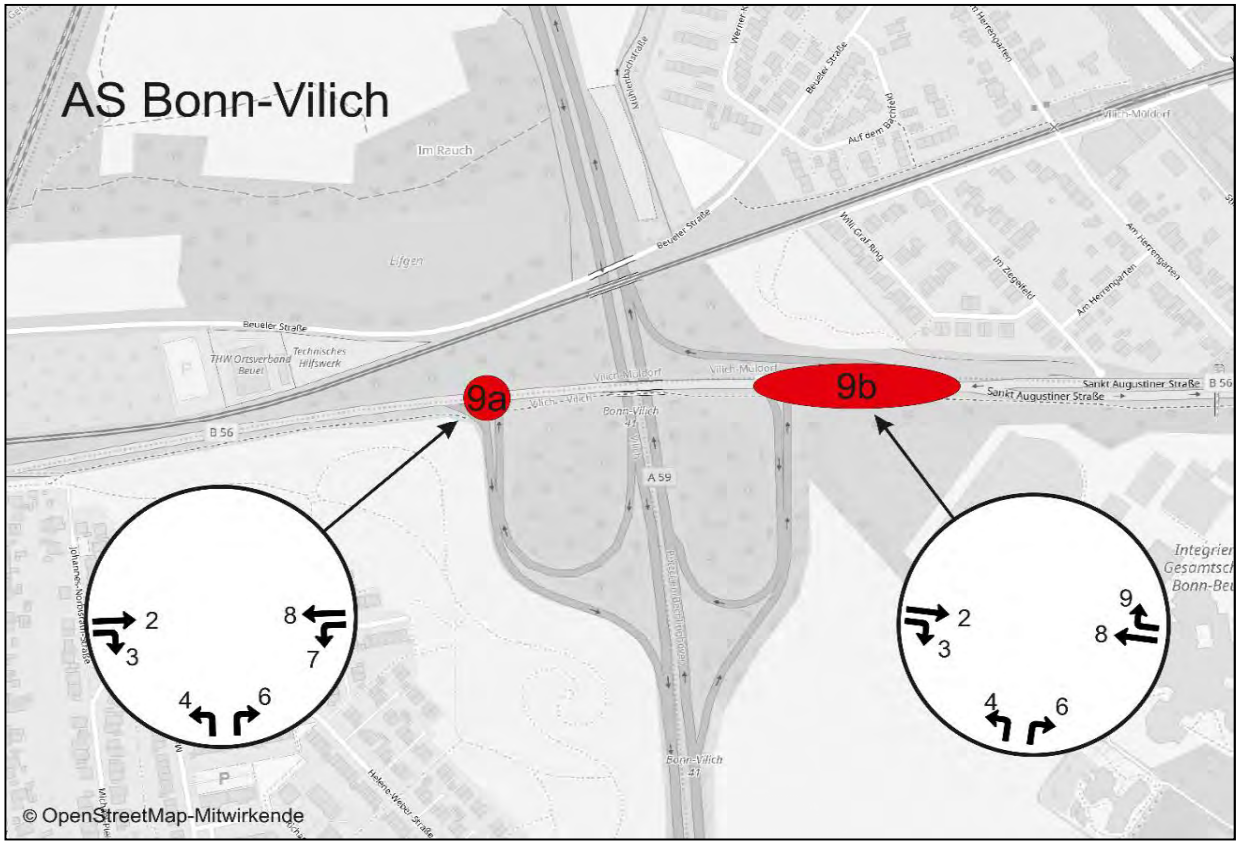





AD Bonn-Nordost
H3231
H3132
H3231
H31B
R31B
R31C
R31D
H3117
H1731
R31A
H31A
H31B
H3109
H0931
Geislarer Straße
Dreieck Bonn-Nordost
Oberdorfstraße
Schnufertsberg
Richthofenstraße
Udetstraße
Teichgraben
Lilienthalstraße
Mozartstraße
Beethovenstraße
Bachstraße
Beueler Straße
Mendener Weg
Burbankstraße
Eichenweg
Flughafenstraße
Villicher Straße
Kölnstraße
Aurelianastraße
Im Sand
Hangela
11/29
© OpenStreetMap-Mitwirkende

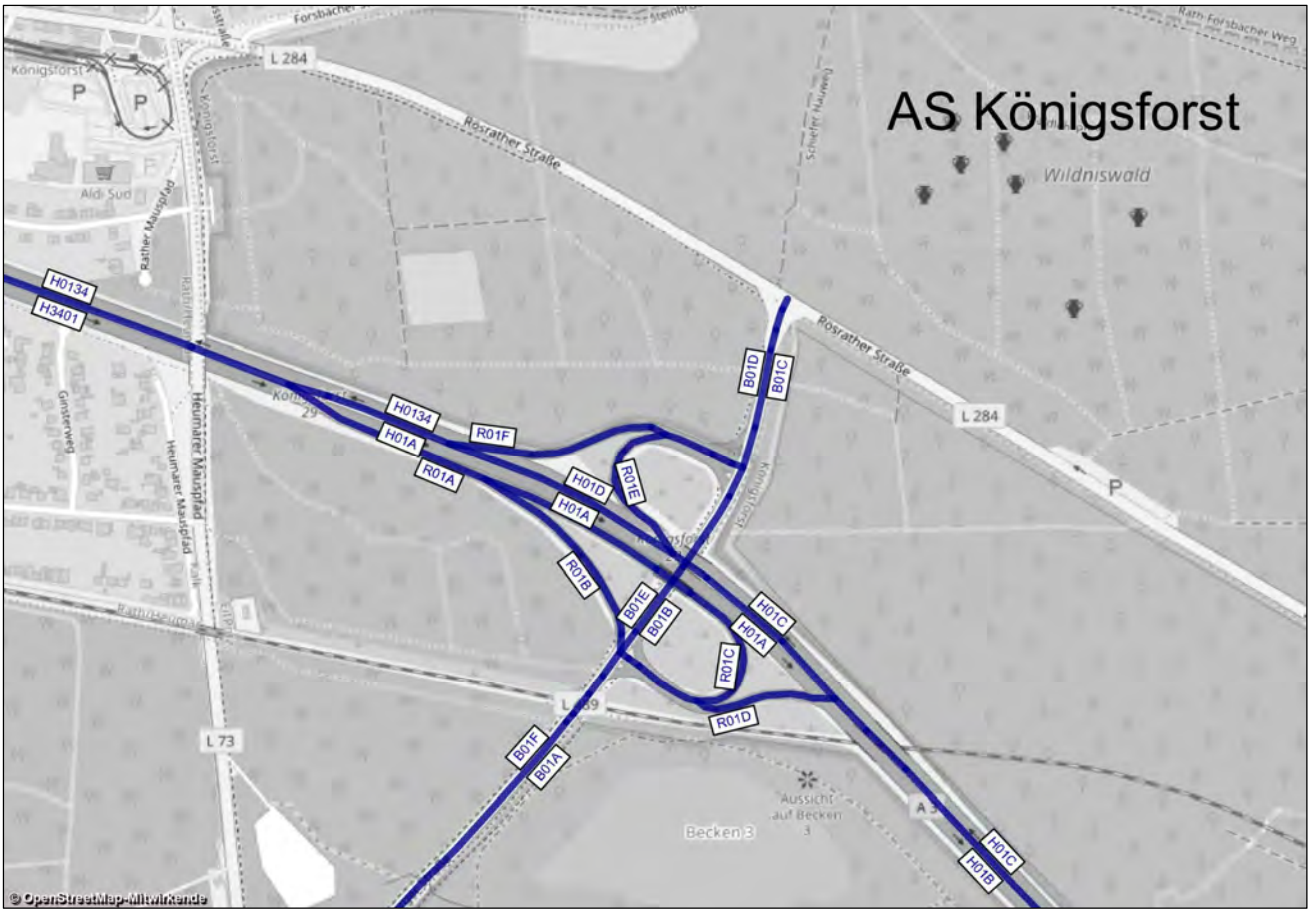

AS Bonn-Vilich
H3109
H0931
R09E
B09E
B09E
B09D
B09B
B09C
B09C
B09F
B09A
H09E
R09A
R09D
R09C
R09B
H09A
H09D
H09B
H09C
Im Rauch
Elfgen
Beueler Straße
Beueler Straße
Am Herrengarten
Mühlenbachstraße
Werner-Körvers-Straße
Beueler Straße
Auf dem Bachfeld
Willi-Graf-Ring
Im Ziegelfeld
Am Herrengarten
Stiftsmühlenweg
Wilfried-Hatzfeld-Straße
Hangelarer Weg
Vilich-Müldorf
Eulaliastraße
Müldorfer Anger
Mühlenbach
Integrierte Gesamtschule Bonn-Beuel
Am Herrengarten
Siegburger Straße
Friedhof Pützchen
Alice-Salomon-Straße
Maria-Montessori-Allee
Helene-Weber-Straße
Richard-Scherer-Straße
Michael-Piel-Straße
Schevastesstraße
Schnorrenbergstraße
Bonn-Vilich
BN-Pützchen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bonn-Vilich - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
9a	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	370	12	446	6
		3	224	3	218	2
	A 59	4	271	7	173	2
		5	-	-	-	-
		6	393	6	396	2
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	379	2	281	2
		8	328	4	340	2
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
9b	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	531	8	675	6
		3	232	10	167	2
	A 59	4	260	1	178	2
		5	-	-	-	-
		6	407	4	322	4
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	-	-	-	-
		8	447	6	444	2
		9	737	13	654	4
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



Anlage U-A-36

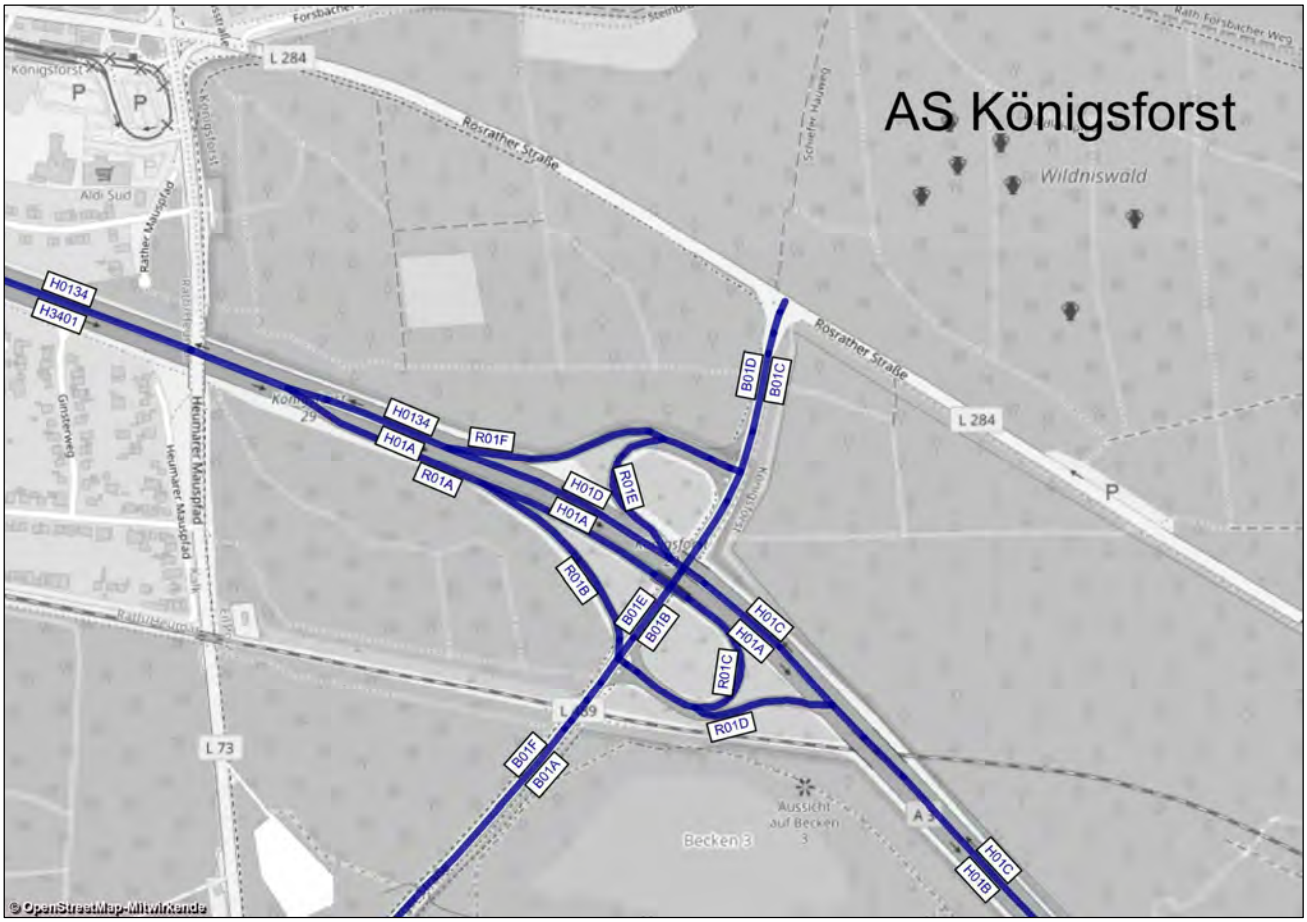
A 3 - AS Königsforst - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3401	A3	Süd	HFB	54000	14,6%	7900	56100	15,5%	8700
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	8800	4,5%	400	9100	4,4%	400
H01A	A3	Süd	HFB	45100	16,6%	7500	47000	17,7%	8300
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	4300	4,7%	200	4400	6,8%	300
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	4600	2,2%	100	4700	2,1%	100
R01D	A3	Süd	Einfahrt	4500	8,9%	400	4700	8,5%	400
H01B	A3	Süd	HFB	49600	15,9%	7900	51600	16,9%	8700
H01C	A3	Nord	HFB	48700	18,7%	9100	50800	19,7%	10000
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4800	22,9%	1100	5000	24,0%	1200
H01D	A3	Nord	HFB	43900	18,2%	8000	45700	19,5%	8900
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6200	8,1%	500	6400	7,8%	500
H0134	A3	Nord	HFB	50100	17,0%	8500	52200	18,0%	9400
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	104100	15,8%	16400	108300	16,7%	18100
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	95200	16,8%	16000	99200	17,8%	17700
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	89000	17,4%	15500	92700	18,6%	17200
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	93800	17,7%	16600	97800	18,7%	18300
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	98300	17,3%	17000	102400	18,3%	18700
B01A	L489	Ost	Basisstraße	6100	8,2%	500	6300	9,5%	600
B01B	L489	Ost	Basisstraße	7400	5,4%	400	7600	5,3%	400
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8200	7,3%	600	8500	8,2%	700
B01D	L489	West	Basisstraße	8200	7,3%	600	8500	8,2%	700
B01E	L489	West	Basisstraße	6100	11,5%	700	6400	12,5%	800
B01F	L489	West	Basisstraße	6100	8,2%	500	6300	9,5%	600
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	12200	8,2%	1000	12600	9,5%	1200
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	13500	8,1%	1100	14000	8,6%	1200
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	16400	7,3%	1200	17000	8,2%	1400

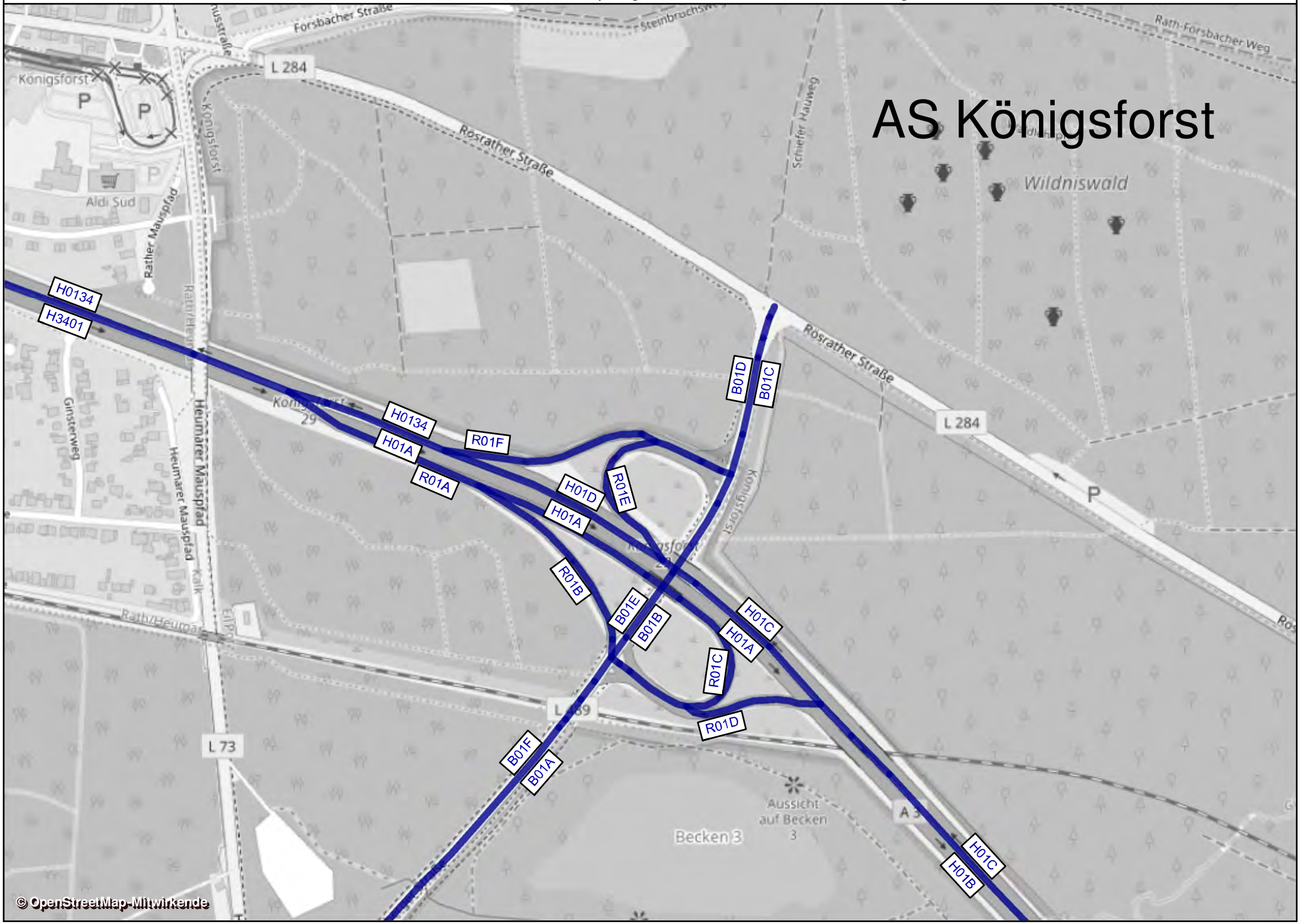


A 3 - AS Königsforst - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3401	A3	Süd	HFB	50000	14,9%	26,2%	2860	534	0,06	0,011	13,2%	6600
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	8300	3,8%	7,3%	480	82	0,06	0,010	3,6%	300
H01A	A3	Süd	HFB	41700	17,1%	29,7%	2380	451	0,06	0,011	15,1%	6300
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	4000	4,7%	8,9%	230	40	0,06	0,010	5,0%	200
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	4300	3,0%	5,7%	250	43	0,06	0,010	2,3%	100
R01D	A3	Süd	Einfahrt	4200	6,8%	12,7%	243	43	0,06	0,010	7,1%	300
H01B	A3	Süd	HFB	45900	16,2%	28,2%	2623	494	0,06	0,011	14,4%	6600
H01C	A3	Nord	HFB	44900	19,1%	32,7%	2561	493	0,06	0,011	16,9%	7600
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4400	22,3%	37,2%	249	49	0,06	0,011	20,5%	900
H01D	A3	Nord	HFB	40500	18,8%	32,2%	2312	444	0,06	0,011	16,5%	6700
R01F	A3	Nord	Einfahrt	5800	7,2%	13,4%	333	59	0,06	0,010	6,9%	400
H0134	A3	Nord	HFB	46300	17,3%	30,0%	2645	502	0,06	0,011	15,3%	7100
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	96300	16,1%	28,0%	5505	1036	0,06	0,011	14,2%	13700
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	88000	17,2%	29,8%	5025	954	0,06	0,011	15,2%	13400
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	82200	17,9%	30,9%	4692	895	0,06	0,011	15,8%	13000
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	86600	18,2%	31,2%	4941	944	0,06	0,011	16,1%	13900
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	90800	17,6%	30,4%	5184	987	0,06	0,011	15,6%	14200
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5650	8,3%	15,4%	326	58	0,06	0,010	8,0%	450
B01B	L489	Ost	Basisstraße	6900	4,5%	8,6%	397	69	0,06	0,010	4,3%	300
B01C	L489	Ost	Basisstraße	7700	7,8%	14,6%	441	78	0,06	0,010	6,5%	500
B01D	L489	West	Basisstraße	7700	7,8%	14,6%	441	78	0,06	0,010	6,5%	500
B01E	L489	West	Basisstraße	5700	11,8%	21,2%	324	59	0,06	0,010	10,5%	600
B01F	L489	West	Basisstraße	5650	8,3%	15,4%	326	58	0,06	0,010	8,0%	450
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	11300	8,3%	15,4%	652	116	0,06	0,010	8,0%	900
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	12600	7,8%	14,4%	721	128	0,06	0,010	7,1%	900
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	15400	7,8%	14,6%	881	156	0,06	0,010	6,5%	1000

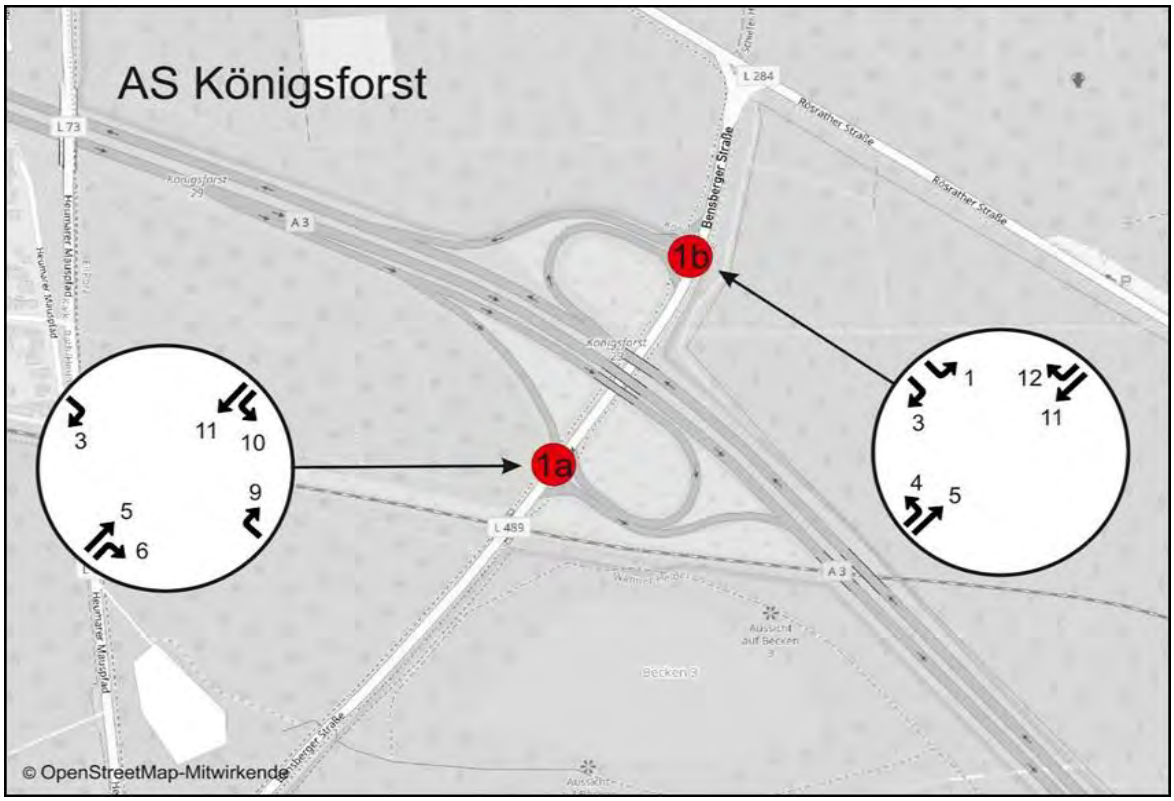


A 3 - AS Königsforst - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3401	A3	HFB	**5308**	**10,5%**	-			-			R01A	788	2,4%	H01A	4520	11,9%	2740	14,6%	4786	10,2%
R01A	A3	Ausfahrt	**822**	**2,5%**	H01A	4188	11,4%	H3401	5010	9,9%	R01B	169	2,0%	R01C	653	2,7%	496	4,4%	725	2,5%
H01A	A3	HFB	**4505**	**11,9%**	R01D	372	7,2%	H01B	4878	11,5%	R01A	674	2,5%	H3401	5179	10,7%	2244	16,8%	4061	11,6%
R01B	A3	Ausfahrt	**525**	**4,4%**	-			-			R01C	172	8,5%	R01A	697	5,4%	431	4,6%	151	2,0%
R01C	A3	Ausfahrt	**651**	**2,7%**	-			-			R01B	234	2,2%	R01A	885	2,5%	65	3,1%	574	2,6%
R01D	A3	Einfahrt	**464**	**4,8%**	H01A	4058	15,2%	H01B	4522	14,1%	-			-			260	5,4%	396	6,1%
H01B	A3	HFB	**4943**	**11,3%**	R01D	427	6,5%	H01A	4515	11,8%	-			-			2504	15,7%	4456	11,1%
H01C	A3	HFB	**4392**	**13,9%**	-			-			R01E	492	22,4%	H01D	3900	12,8%	3813	15,7%	3013	14,5%
R01E	A3	Ausfahrt	**533**	**21,6%**	-			-			H01D	3997	13,0%	H01C	4529	14,0%	441	22,4%	239	13,8%
H01D	A3	HFB	**3890**	**13,1%**	R01F	533	1,3%	H0134	4423	11,7%	R01E	278	17,1%	H01C	4168	13,4%	3373	14,9%	2775	14,6%
R01F	A3	Einfahrt	**735**	**6,1%**	H01D	3412	15,1%	H0134	4147	13,5%	-			-			579	6,9%	270	4,8%
H0134	A3	HFB	**4565**	**12,1%**	R01F	680	6,7%	H01D	3885	13,0%	-			-			3952	13,7%	3044	13,7%

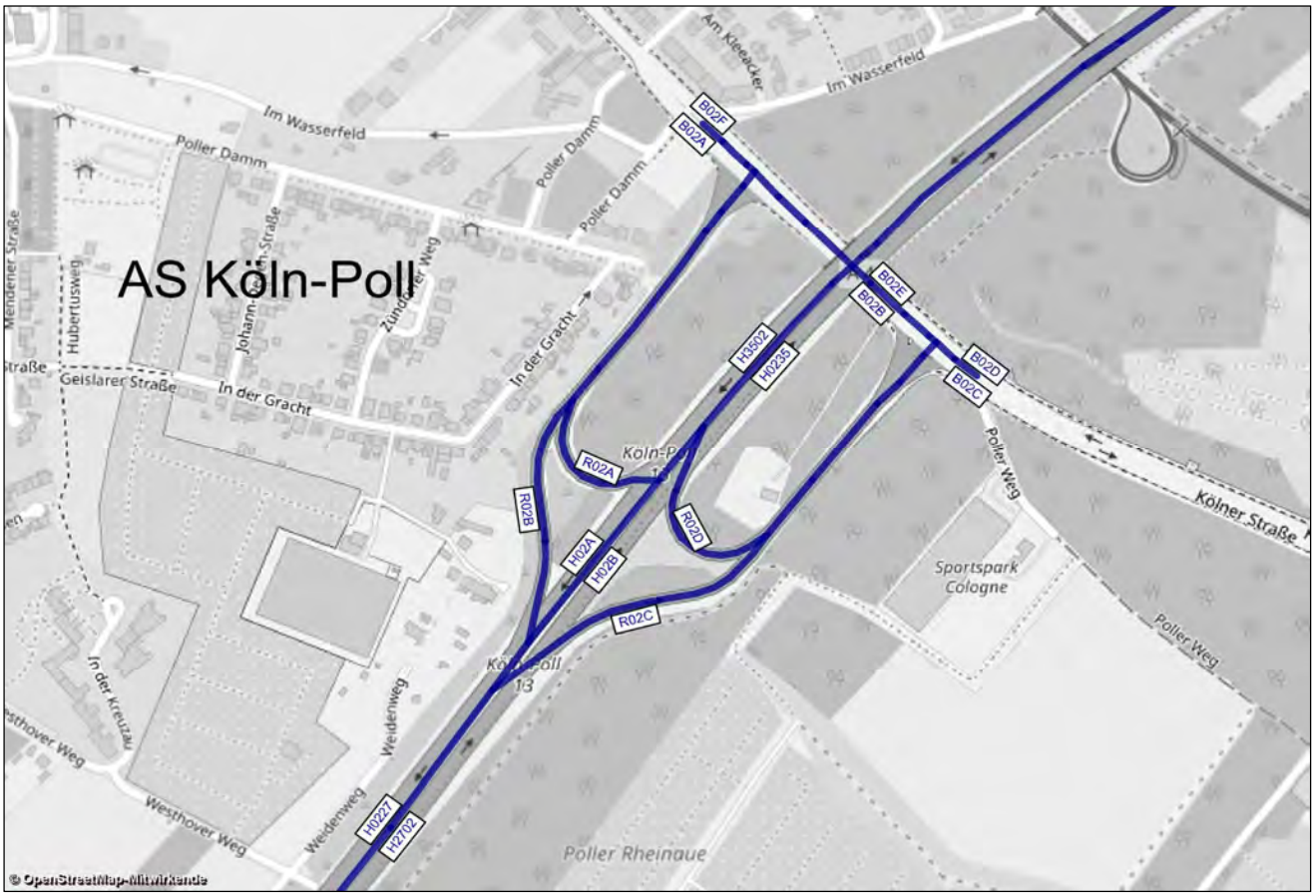



AS Königsforst
Forsbacher Straße
L 284
Königsforst
Aldi Süd
Rather Mauspfad
Rösrather Straße
Schiefer Hauweg
Wildniswald
Rath-Forsbacher Weg
H0134
H3401
H0134
H01A
R01A
R01F
H01D
R01E
H01A
R01B
B01E
B01B
B01D
B01C
H01C
H01A
R01C
R01D
B01F
B01A
H01C
H01B
Ginsterweg
Heumarer Mauspfad
Kalk
Rath/Heumar
L 73
Aussicht auf Becken 3
Becken 3
A 3
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

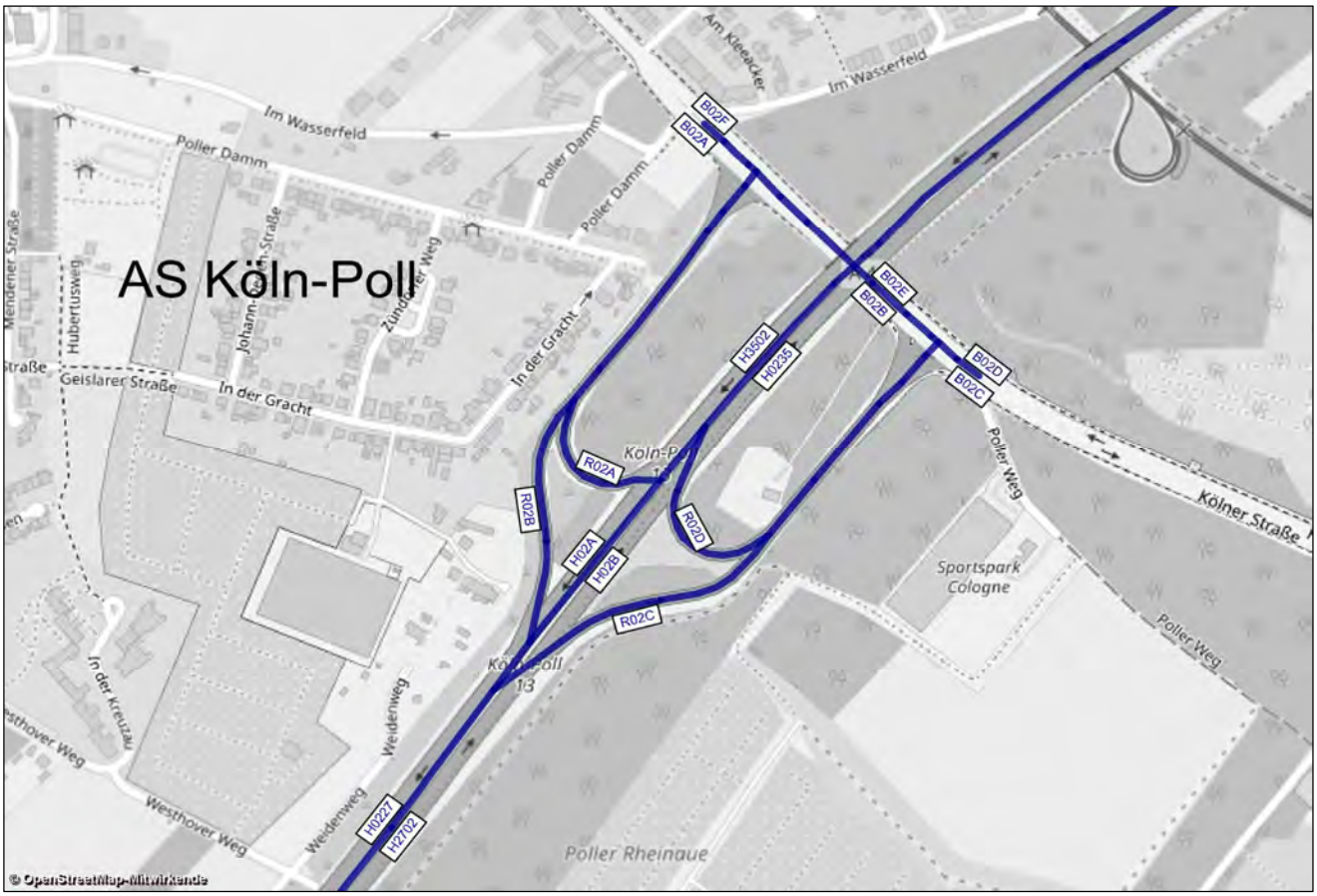
AS Königsforst - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
1a	A 3	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	279	6	260	5
	Bensberger Straße (L 489)	4	-	-	-	-
		5	145	2	313	2
		6	129	7	194	0
	A 3	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	202	5	597	6
	Bensberger Straße (L 489)	10	300	2	268	0
		11	855	7	218	6
		12	-	-	-	-
1b	A 3	1	218	8	167	5
		2	-	-	-	-
		3	455	3	124	3
	Bensberger Straße (L 489)	4	33	2	61	1
		5	314	6	849	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bensberger Straße (L 489)	10	-	-	-	-
		11	699	7	361	2
		12	776	11	255	2



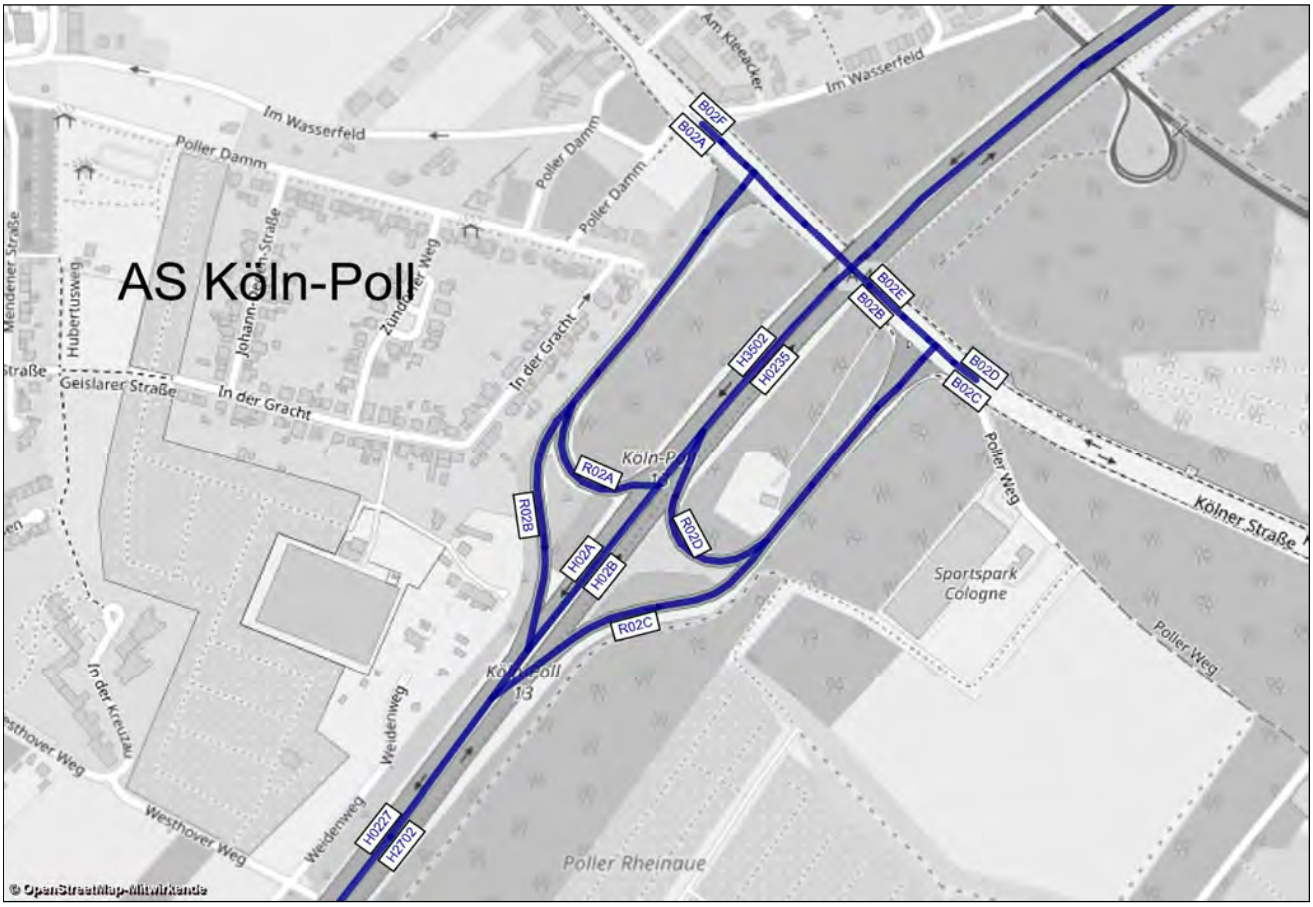
A 4 - AS Köln-Poll - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3502	A4	West	HFB	60700	18,0%	10900	63200	19,0%	12000
R02A	A4	West	Ausfahrt	3600	2,8%	100	3700	2,7%	100
H02A	A4	West	HFB	56900	19,0%	10800	59400	20,0%	11900
R02B	A4	West	Einfahrt	13400	6,0%	800	13800	6,5%	900
H0227	A4	West	HFB	70300	16,5%	11600	73200	17,5%	12800
H2702	A4	Ost	HFB	75700	16,1%	12200	78700	17,2%	13500
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	10200	4,9%	500	10600	4,7%	500
H02B	A4	Ost	HFB	65400	17,9%	11700	68200	18,9%	12900
R02D	A4	Ost	Einfahrt	3500	11,4%	400	3700	10,8%	400
H0235	A4	Ost	HFB	69000	17,5%	12100	71800	18,5%	13300
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	146000	16,3%	23800	151900	17,3%	26300
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	122300	18,4%	22500	127600	19,4%	24800
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	129700	17,7%	23000	135000	18,7%	25300
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12200	1,6%	200	12500	2,4%	300
B02B	L82	Süd	Basisstraße	8100	2,5%	200	8300	3,6%	300
B02C	L82	Süd	Basisstraße	13300	5,3%	700	13700	5,1%	700
B02D	L82	Nord	Basisstraße	13300	5,3%	700	13700	5,1%	700
B02E	L82	Nord	Basisstraße	18800	3,7%	700	19300	4,1%	800
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12200	1,6%	200	12500	2,4%	300
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	24400	1,6%	400	25000	2,4%	600
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	26900	3,3%	900	27600	4,0%	1100
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	26600	5,3%	1400	27400	5,1%	1400

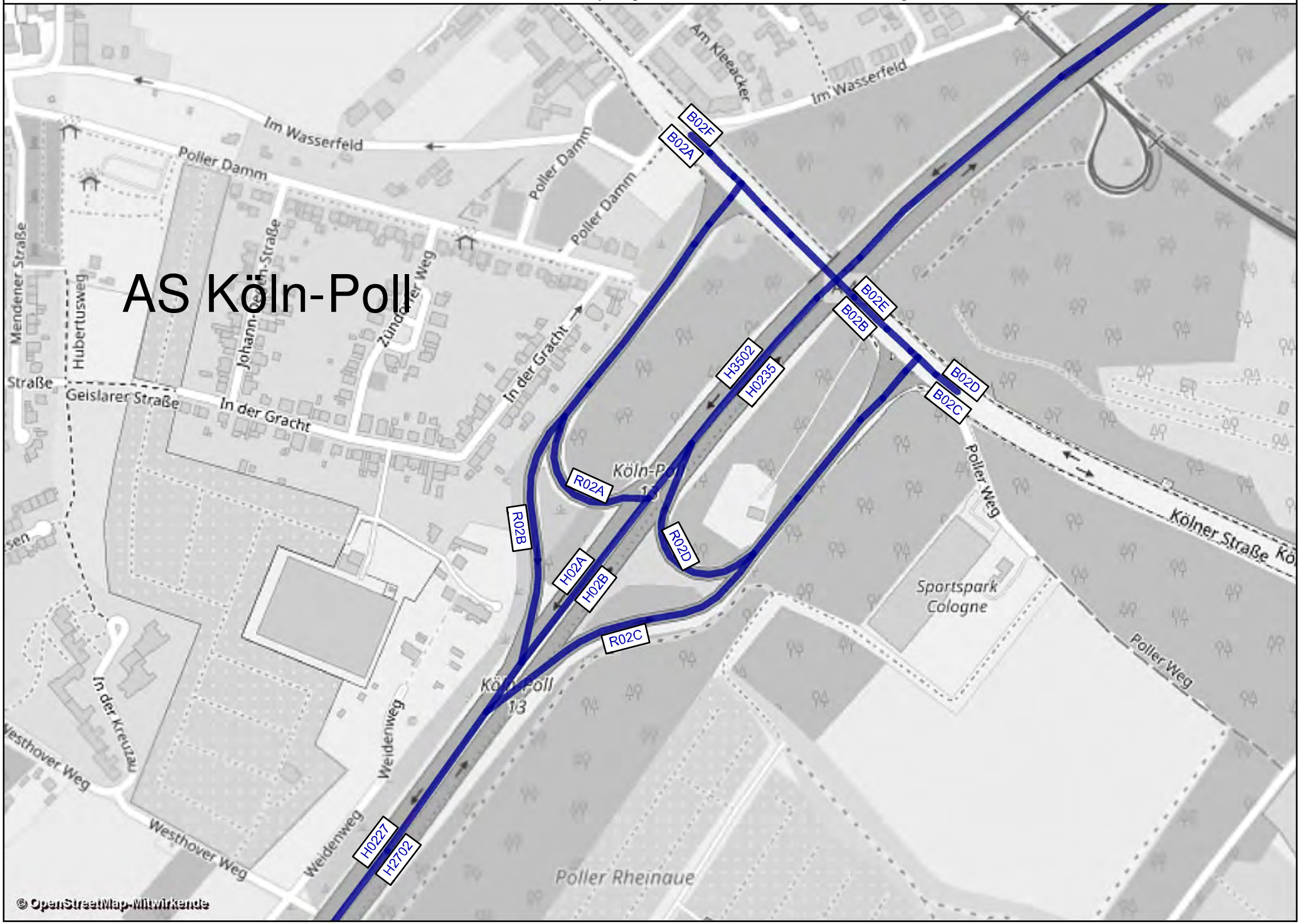


A 4 - AS Köln-Poll - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3502	A4	West	HFB	56000	18,3%	31,5%	3192	611	0,06	0,011	16,3%	9100
R02A	A4	West	Ausfahrt	3400	2,6%	5,0%	198	34	0,06	0,010	2,9%	100
H02A	A4	West	HFB	52500	19,4%	33,0%	2994	577	0,06	0,011	17,1%	9000
R02B	A4	West	Einfahrt	12500	6,1%	11,5%	717	125	0,06	0,010	5,6%	700
H0227	A4	West	HFB	65000	16,8%	29,2%	3711	702	0,06	0,011	14,9%	9700
H2702	A4	Ost	HFB	70000	16,5%	28,7%	3997	755	0,06	0,011	14,6%	10200
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	9600	4,7%	9,0%	554	96	0,06	0,010	4,2%	400
H02B	A4	Ost	HFB	60400	18,3%	31,5%	3444	659	0,06	0,011	16,2%	9800
R02D	A4	Ost	Einfahrt	3300	8,6%	15,9%	192	34	0,06	0,010	9,1%	300
H0235	A4	Ost	HFB	63700	17,8%	30,8%	3635	693	0,06	0,011	15,9%	10100
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	135000	16,6%	28,9%	7709	1457	0,06	0,011	14,7%	19900
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	112900	18,8%	32,2%	6438	1236	0,06	0,011	16,7%	18800
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	119700	18,1%	31,1%	6827	1304	0,06	0,011	16,0%	19200
B02A	L82	Süd	Basisstraße	11450	2,4%	4,6%	662	112	0,06	0,010	1,7%	200
B02B	L82	Süd	Basisstraße	7600	3,1%	5,9%	440	75	0,06	0,010	2,6%	200
B02C	L82	Süd	Basisstraße	12450	5,0%	9,5%	716	124	0,06	0,010	4,4%	550
B02D	L82	Nord	Basisstraße	12450	5,0%	9,5%	716	124	0,06	0,010	4,4%	550
B02E	L82	Nord	Basisstraße	17600	3,9%	7,5%	1011	174	0,06	0,010	3,4%	600
B02F	L82	Nord	Basisstraße	11450	2,4%	4,6%	662	112	0,06	0,010	1,7%	200
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	22900	2,4%	4,6%	1324	225	0,06	0,010	1,7%	400
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	25200	3,7%	7,0%	1450	249	0,06	0,010	3,2%	800
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	24900	5,0%	9,5%	1433	248	0,06	0,010	4,4%	1100

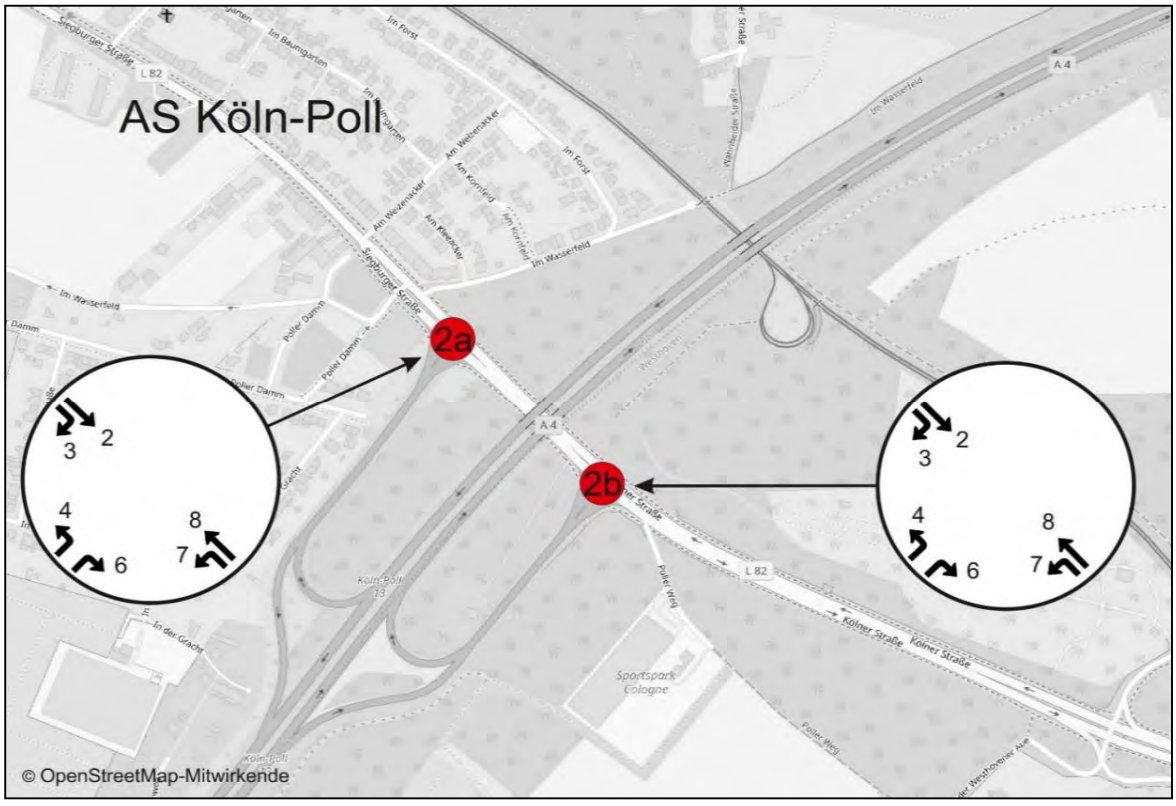


A 4 - AS Köln-Poll - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3502	A4	HFB	**5042**	**13,9%**	-			-			R02A	323	3,4%	H02A	4719	14,6%	4377	15,7%	3957	15,3%
R02A	A4	Ausfahrt	**371**	**2,2%**	-			-			H02A	4194	16,4%	H3502	4565	15,2%	304	2,3%	201	2,0%
H02A	A4	HFB	**4684**	**14,8%**	R02B	996	3,9%	H0227	5680	12,9%	R02A	232	6,0%	H3502	4916	14,4%	4072	16,7%	3756	16,0%
R02B	A4	Einfahrt	**1223**	**3,3%**	H02A	3890	16,4%	H0227	5113	13,3%	-			-			859	7,3%	1040	4,1%
H0227	A4	HFB	**5685**	**13,3%**	R02B	1008	7,2%	H02A	4677	14,6%	-			-			4931	15,0%	4796	13,4%
H2702	A4	HFB	**6005**	**13,4%**	-			-			R02C	846	5,8%	H02B	5159	14,7%	5209	15,2%	5147	13,1%
R02C	A4	Ausfahrt	**985**	**4,5%**	-			-			H02B	4898	15,0%	H2702	5883	13,2%	808	4,7%	637	4,1%
H02B	A4	HFB	**5008**	**14,7%**	R02D	351	4,6%	H0235	5359	14,0%	R02C	690	3,6%	H2702	5698	13,3%	4400	17,1%	4511	14,4%
R02D	A4	Einfahrt	**357**	**4,7%**	H02B	4749	12,1%	H0235	5106	11,6%	-			-			195	9,7%	305	5,9%
H0235	A4	HFB	**5346**	**14,1%**	R02D	312	6,0%	H02B	5034	14,6%	-			-			4595	16,8%	4816	13,8%

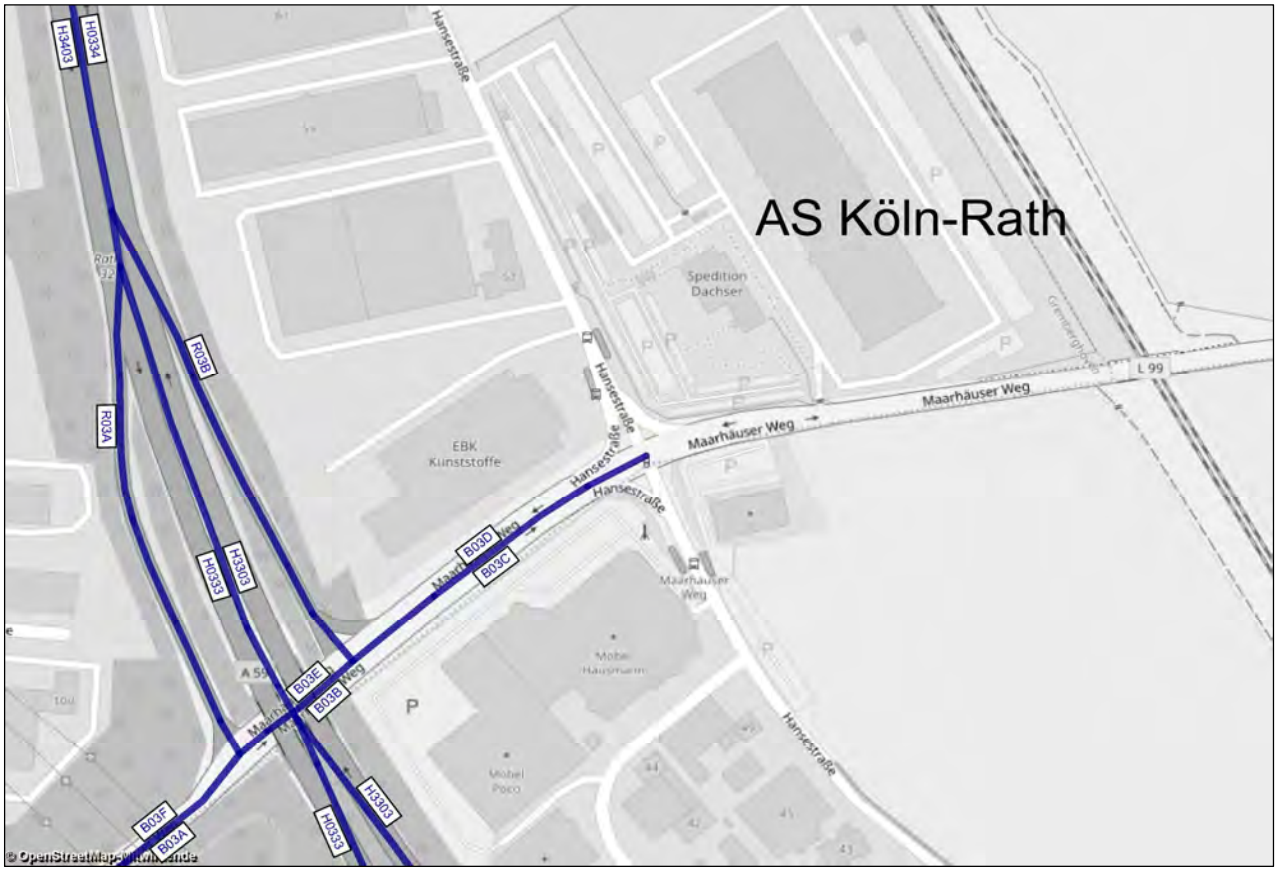



AS Köln-Poll
B02F
B02A
B02E
B02B
B02D
B02C
H3502
H0235
R02A
R02B
R02D
H02A
H02B
R02C
H0227
H2702
Im Wasserfeld
Poller Damm
Am Kleeacker
Mendener Straße
Hubertusweg
Geislarer Straße
In der Gracht
Zündorfer Weg
Poller Weg
Kölner Straße
Sportspark Cologne
Poller Rheinaue
Weidenweg
Westhover Weg
In der Kreuzau
© OpenStreetMap-Mitwirkende

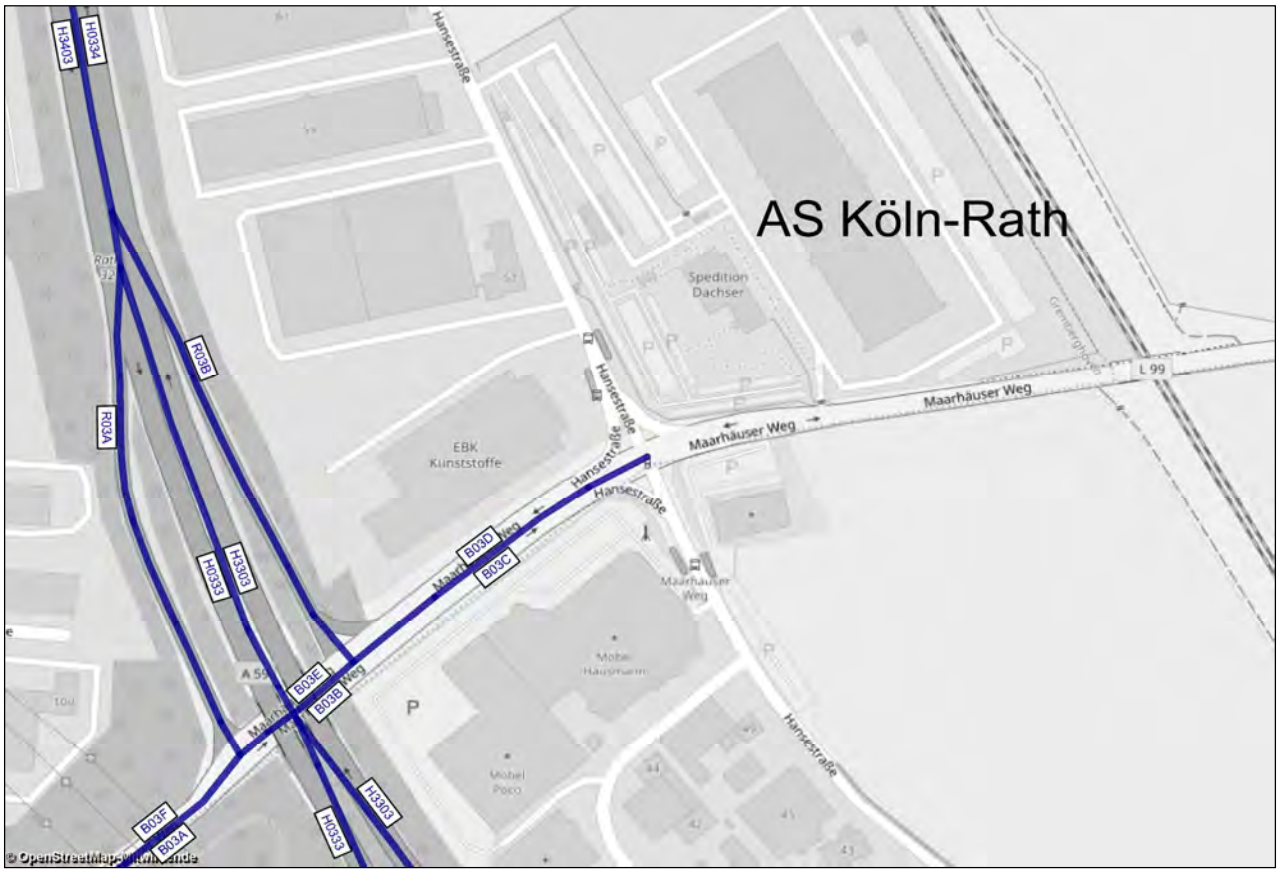
AS Köln-Poll - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
2a	Siegburger Straße (L 82)	1	-	-	-	-
		2	491	12	767	2
		3	373	10	519	5
	A 4	4	67	1	69	1
		5	-	-	-	-
		6	199	10	131	9
	Siegburger Straße (L 82)	7	695	16	703	14
		8	1.175	21	753	5
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
2b	Kölner Straße (L82)	1	-	-	-	-
		2	527	15	759	12
		3	162	7	139	0
	A 4	4	511	8	280	4
		5	-	-	-	-
		6	468	16	512	5
	Kölner Straße (L82)	7	154	6	261	4
		8	1.360	28	1.175	15
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



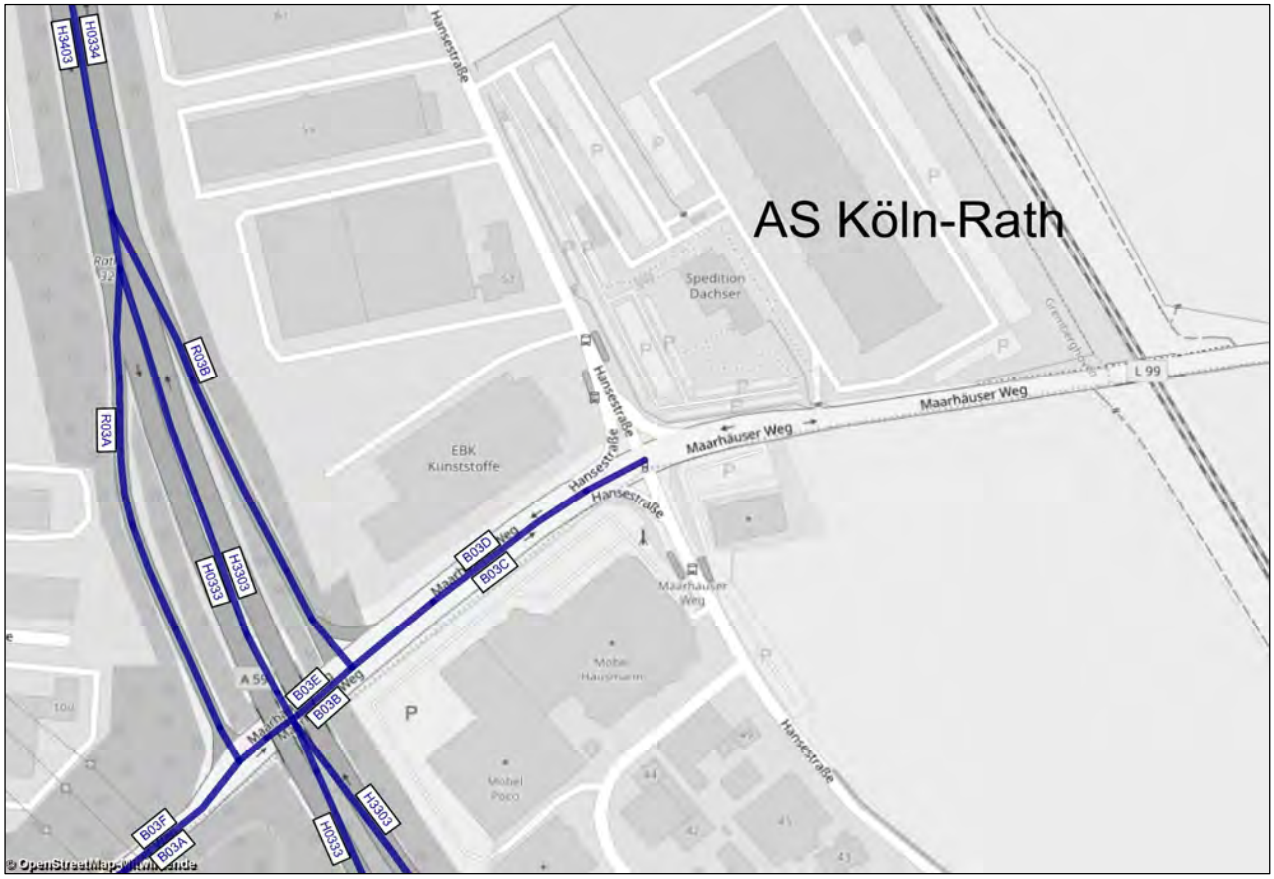
A 59 - AS Köln-Rath - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3403	A59	Süd	HFB	27300	12,8%	3500	28400	13,4%	3800
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	7700	2,6%	200	7900	3,8%	300
H0333	A59	Süd	HFB	19700	15,7%	3100	20500	16,6%	3400
H3303	A59	Nord	HFB	21900	14,2%	3100	22800	14,9%	3400
R03B	A59	Nord	Einfahrt	6000	10,0%	600	6200	11,3%	700
H0334	A59	Nord	HFB	27900	13,3%	3700	29000	14,1%	4100
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	55200	13,0%	7200	57400	13,8%	7900
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	41600	14,9%	6200	43300	15,7%	6800
B03A	L99	Ost	Basisstraße	8100	8,6%	700	8400	9,5%	800
B03B	L99	Ost	Basisstraße	11800	6,8%	800	12200	7,4%	900
B03C	L99	Ost	Basisstraße	5300	9,4%	500	5500	10,9%	600
B03D	L99	West	Basisstraße	5300	9,4%	500	5500	10,9%	600
B03E	L99	West	Basisstraße	4200	11,9%	500	4300	11,6%	500
B03F	L99	West	Basisstraße	8100	8,6%	700	8400	9,5%	800
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	16200	8,6%	1400	16800	9,5%	1600
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	16000	8,1%	1300	16500	8,5%	1400
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	10600	9,4%	1000	11000	10,9%	1200

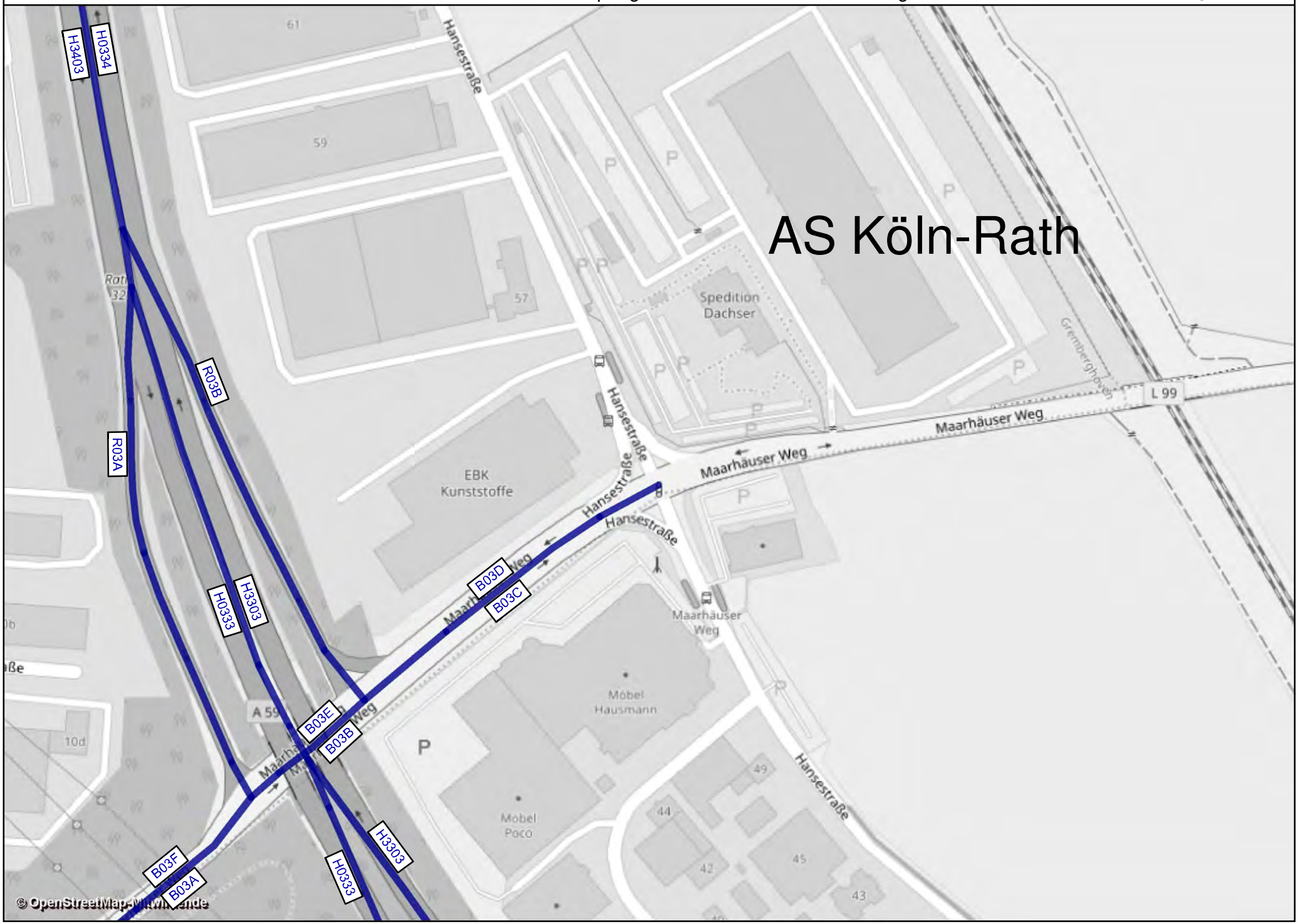


A 59 - AS Köln-Rath - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3403	A59	Süd	HFB	25400	12,8%	22,9%	1452	267	0,06	0,011	11,4%	2900
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	7200	3,8%	7,2%	414	71	0,06	0,010	2,8%	200
H0333	A59	Süd	HFB	18200	16,4%	28,6%	1037	196	0,06	0,011	14,3%	2600
H3303	A59	Nord	HFB	20300	14,6%	25,7%	1162	216	0,06	0,011	12,8%	2600
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5600	10,2%	18,6%	321	58	0,06	0,010	8,9%	500
H0334	A59	Nord	HFB	25900	13,6%	24,2%	1483	274	0,06	0,011	12,0%	3100
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	51300	13,2%	23,6%	2935	541	0,06	0,011	11,7%	6000
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	38500	15,4%	27,1%	2200	412	0,06	0,011	13,5%	5200
B03A	L99	Ost	Basisstraße	7550	8,8%	16,2%	434	77	0,06	0,010	7,9%	600
B03B	L99	Ost	Basisstraße	11000	6,8%	12,7%	632	111	0,06	0,010	6,4%	700
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4900	9,9%	18,1%	281	51	0,06	0,010	9,2%	450
B03D	L99	West	Basisstraße	4900	9,9%	18,1%	281	51	0,06	0,010	9,2%	450
B03E	L99	West	Basisstraße	3900	11,8%	21,3%	223	41	0,06	0,010	10,3%	400
B03F	L99	West	Basisstraße	7550	8,8%	16,2%	434	77	0,06	0,010	7,9%	600
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	15100	8,8%	16,2%	869	155	0,06	0,010	7,9%	1200
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	14900	8,1%	15,0%	855	152	0,06	0,010	7,4%	1100
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	9800	9,9%	18,1%	562	101	0,06	0,010	9,2%	900

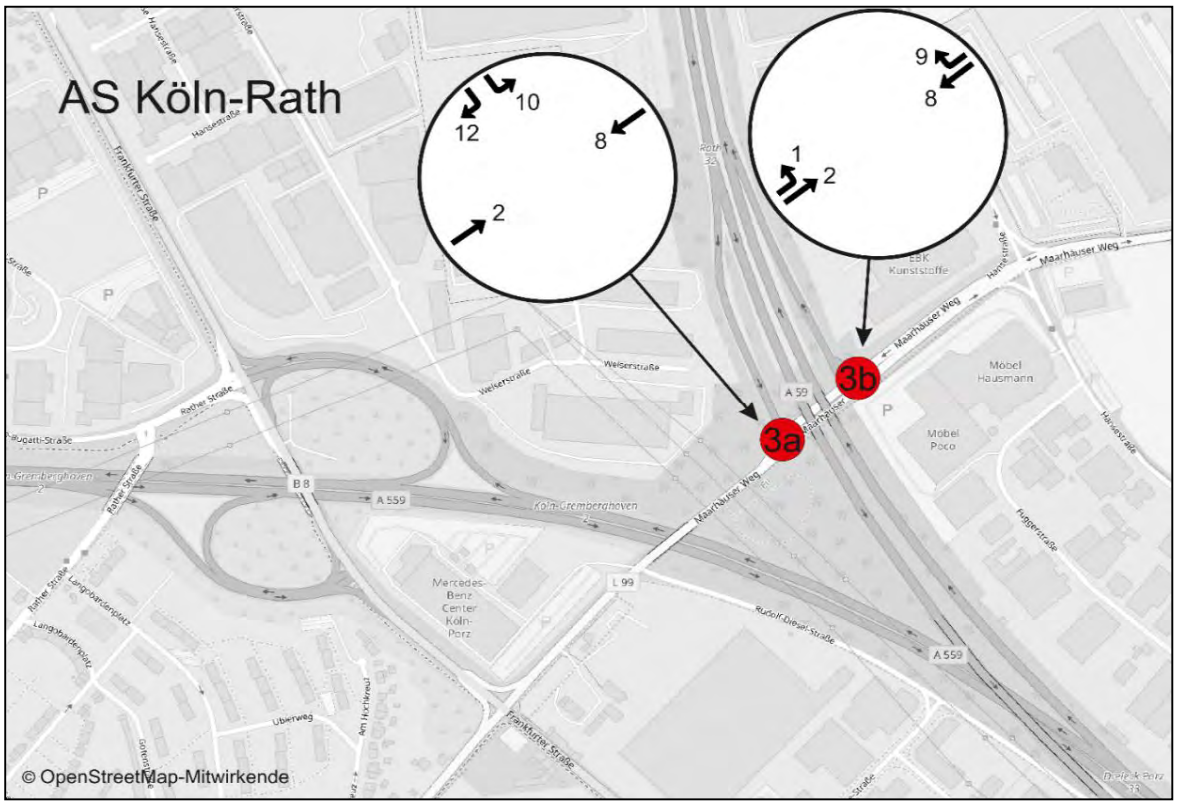


A 59 - AS Köln-Rath - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3403	A59	HFB	**2475**	**8,9%**	-			-			R03A	485	6,1%	H0333	1990	9,6%	2132	10,2%	1648	7,5%
R03A	A59	Ausfahrt	**697**	**3,8%**	-			-			H0333	1293	13,5%	H3403	1990	10,1%	572	4,0%	497	2,6%
H0333	A59	HFB	**1805**	**10,9%**	-			-			R03A	433	6,5%	H3403	2239	10,1%	1560	12,4%	1152	9,6%
H3303	A59	HFB	**1755**	**9,2%**	R03B	522	10,3%	H0334	2277	9,5%	-			-			1456	11,4%	1583	9,0%
R03B	A59	Einfahrt	**568**	**6,4%**	H3303	1704	7,6%	H0334	2272	7,3%	-			-			361	10,2%	487	8,0%
H0334	A59	HFB	**2296**	**9,0%**	R03B	612	6,8%	H3303	1684	9,8%	-			-			1816	11,2%	2071	8,8%




AS Köln-Rath
H3403
H0334
R03B
R03A
H0333
H3303
B03D
B03C
B03E
B03B
B03F
B03A
H3303
H0333
Hansestraße
Maarhäuser Weg
L 99
Spedition Dachser
EBK Kunststoffe
Möbel Hausmann
Möbel Poco
A 59
© OpenStreetMap-Mitwirkende

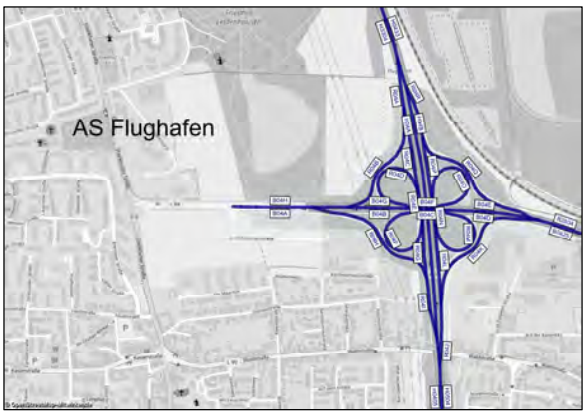
AS Köln-Rath - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
3a	Maarhäuser Weg (L 99)	1	-	-	-	-
		2	716	30	891	32
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	390	43	414	17
		9	-	-	-	-
	A 59	10	233	14	107	14
		11	-	-	-	-
		12	798	19	574	19
3b	Maarhäuser Weg (L 99)	1	365	15	514	11
		2	584	29	484	35
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	390	43	414	17
		9	98	27	208	15
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

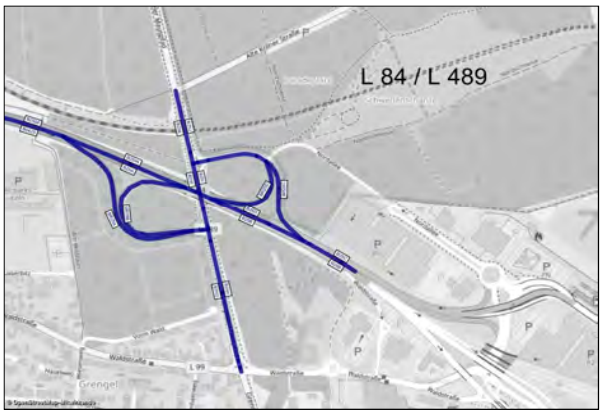


Anlage U-A-51

A 59 - AS Flughafen - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3304	A59	Süd	HFB	52700	10,6%	5600	54700	11,3%	6200
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	13000	6,2%	800	13500	6,7%	900
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	1600	25,0%	400	1700	23,5%	400
H04A	A59	Süd	HFB	39800	12,1%	4800	41300	12,8%	5300
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	11300	3,5%	400	11600	3,4%	400
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	7200	8,3%	600	7400	9,5%	700
R04E	A59	Süd	Verflechtung	18600	5,9%	1100	19200	6,3%	1200
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	11300	3,5%	400	11600	3,4%	400
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	7200	8,3%	600	7400	9,5%	700
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	2500	8,0%	200	2600	11,5%	300
R04I	A59	Süd	Einfahrt	9600	8,3%	800	10000	9,0%	900
H0405	A59	Süd	HFB	49500	11,3%	5600	51300	12,1%	6200
H0504	A59	Nord	HFB	56600	9,7%	5500	58600	10,4%	6100
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	10400	12,5%	1300	10800	13,9%	1500
H04B	A59	Nord	HFB	46100	9,1%	4200	47700	9,6%	4600
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	7000	17,1%	1200	7300	17,8%	1300
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	3400	2,9%	100	3500	2,9%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	5300	11,3%	600	5500	12,7%	700
R04N	A59	Nord	Verflechtung	8700	8,0%	700	9000	8,9%	800
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	3400	2,9%	100	3500	2,9%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	5300	11,3%	600	5500	12,7%	700
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	6900	11,6%	800	7100	12,7%	900
R04R	A59	Nord	Einfahrt	12200	11,5%	1400	12600	12,7%	1600
H0433	A59	Nord	HFB	58300	9,8%	5700	60400	10,4%	6300
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	111000	10,2%	11300	115100	10,9%	12500
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	85900	10,5%	9000	89000	11,1%	9900
QS H0405+H0504	A59	-	HFB	106100	10,5%	11100	109900	11,2%	12300
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	7500	10,7%	800	7800	11,5%	900
B25A	L84	Ost	Basisstraße	15100	6,6%	1000	15600	7,1%	1100
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	3000	3,3%	100	3100	3,2%	100
B25B	L84	Ost	Basisstraße	18100	6,1%	1100	18700	6,4%	1200
B25C	L84	West	Basisstraße	10300	6,8%	700	10600	7,5%	800
BR25C	L84	West	Basisstraße	1800	5,6%	100	1900	5,3%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	8500	7,1%	600	8700	8,0%	700
BR25D	L84	West	Basisstraße	7600	13,2%	1000	7900	13,9%	1100
B25E	L489	Süd	Basisstraße	10600	7,5%	800	11000	8,2%	900
B25F	L489	Süd	Basisstraße	6300	6,3%	400	6500	6,2%	400
B25G	L489	Süd	Basisstraße	7300	12,3%	900	7600	13,2%	1000
B25H	L489	Nord	Basisstraße	7300	12,3%	900	7600	13,2%	1000
B25I	L489	Nord	Basisstraße	10700	10,3%	1100	11100	10,8%	1200
B25J	L489	Nord	Basisstraße	10600	7,5%	800	11000	8,2%	900
B04A	L84	Ost	Basisstraße	12000	8,3%	1000	12400	8,9%	1100
B04B	L84	Ost	Basisstraße	9500	8,4%	800	9900	9,1%	900
B04C	L84	Ost	Basisstraße	20800	5,8%	1200	21500	6,0%	1300
B04D	L84	Ost	Basisstraße	15600	3,8%	600	16000	4,4%	700
B04E	L84	West	Basisstraße	9100	7,7%	700	9400	8,5%	800
B04F	L84	West	Basisstraße	12600	5,6%	700	13000	6,2%	800
B04G	L84	West	Basisstraße	5400	1,9%	100	5600	1,8%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	7100	8,5%	600	7300	9,6%	700
B0425	L84	Ost	Basisstraße	22600	8,0%	1800	23400	8,5%	2000
B2504	L84	West	Basisstraße	16000	10,0%	1600	16600	10,2%	1700
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	19100	8,4%	1600	19700	9,1%	1800
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	14900	6,0%	900	15500	6,5%	1000
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	33400	5,7%	1900	34500	6,1%	2100
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	24700	5,3%	1300	25400	5,9%	1500
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	38600	8,8%	3400	40000	9,3%	3700
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	31100	8,4%	2600	32200	8,7%	2800

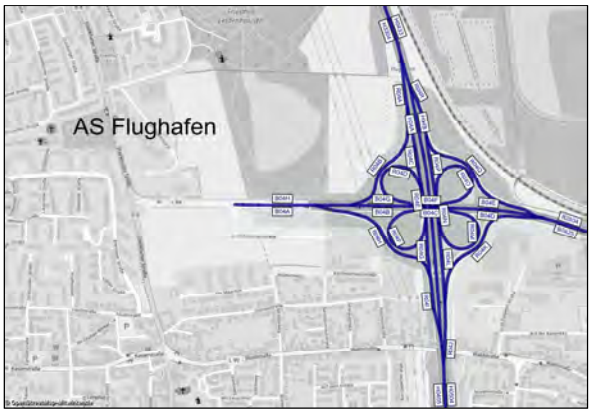
A 59 - AS Flughafen - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	26600	6,4%	1700	27400	6,9%	1900
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	28400	6,3%	1800	29300	6,8%	2000
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	21200	7,5%	1600	22000	8,2%	1800
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	17000	8,8%	1500	17600	9,1%	1600
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	14600	12,3%	1800	15200	13,2%	2000

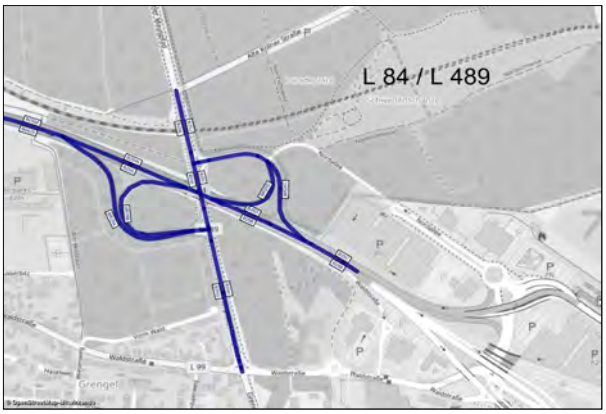




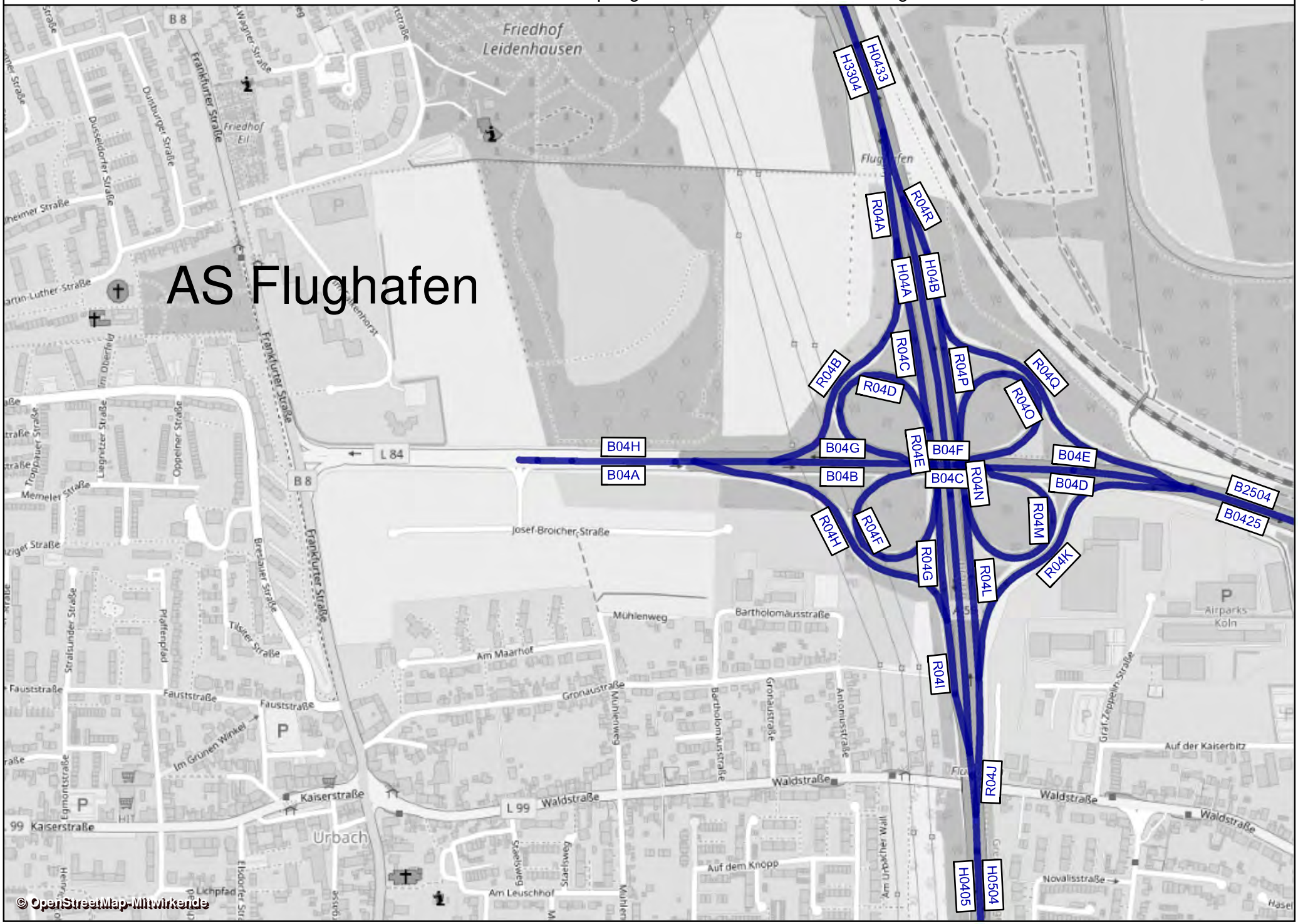
A 59 - AS Flughafen - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3304	A59	Süd	HFB	49100	10,7%	19,4%	2817	510	0,06	0,010	9,6%	4700
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	12200	6,2%	11,7%	700	123	0,06	0,010	5,7%	700
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	1500	24,7%	40,7%	88	18	0,06	0,012	20,0%	300
H04A	A59	Süd	HFB	37000	12,2%	21,9%	2116	387	0,06	0,010	10,8%	4000
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	10600	3,5%	6,8%	613	105	0,06	0,010	2,8%	300
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	6700	8,8%	16,2%	385	69	0,06	0,010	7,5%	500
R04E	A59	Süd	Verflechtung	17400	5,6%	10,5%	998	174	0,06	0,010	5,2%	900
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	10600	3,5%	6,8%	613	105	0,06	0,010	2,8%	300
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	6700	8,8%	16,2%	385	69	0,06	0,010	7,5%	500
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	2300	8,5%	15,6%	133	24	0,06	0,010	8,7%	200
R04I	A59	Süd	Einfahrt	9000	8,7%	16,0%	518	92	0,06	0,010	7,8%	700
H0405	A59	Süd	HFB	46000	11,5%	20,7%	2634	480	0,06	0,010	10,2%	4700
H0504	A59	Nord	HFB	52700	9,9%	18,1%	3024	544	0,06	0,010	8,7%	4600
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	9700	12,9%	23,0%	555	102	0,06	0,011	11,3%	1100
H04B	A59	Nord	HFB	43000	9,2%	17,0%	2469	442	0,06	0,010	8,1%	3500
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	6500	18,2%	31,4%	369	71	0,06	0,011	15,4%	1000
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	3200	2,2%	4,3%	186	32	0,06	0,010	3,1%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	4900	12,0%	21,6%	281	51	0,06	0,010	10,2%	500
R04N	A59	Nord	Verflechtung	8100	8,1%	15,1%	467	83	0,06	0,010	7,4%	600
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	3200	2,2%	4,3%	186	32	0,06	0,010	3,1%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	4900	12,0%	21,6%	281	51	0,06	0,010	10,2%	500
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	6400	12,5%	22,4%	366	67	0,06	0,010	10,9%	700
R04R	A59	Nord	Einfahrt	11300	12,3%	22,0%	647	119	0,06	0,010	10,6%	1200
H0433	A59	Nord	HFB	54300	9,9%	18,0%	3116	561	0,06	0,010	8,8%	4800
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	103400	10,3%	18,7%	5933	1070	0,06	0,010	9,2%	9500
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	80000	10,6%	19,3%	4585	829	0,06	0,010	9,4%	7500
QS H0405+H0504	A59	-	HFB	98700	10,6%	19,3%	5658	1024	0,06	0,010	9,4%	9300
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	7000	11,2%	20,3%	400	73	0,06	0,010	10,0%	700
B25A	L84	Ost	Basisstraße	14100	6,5%	12,2%	811	142	0,06	0,010	5,7%	800
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2800	2,6%	4,9%	162	27	0,06	0,010	3,6%	100
B25B	L84	Ost	Basisstraße	16900	5,9%	11,0%	972	170	0,06	0,010	5,3%	900
B25C	L84	West	Basisstraße	9600	7,0%	13,1%	553	97	0,06	0,010	6,3%	600
BR25C	L84	West	Basisstraße	1700	5,9%	11,2%	101	18	0,06	0,010	5,9%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	7900	7,2%	13,5%	453	80	0,06	0,010	6,3%	500
BR25D	L84	West	Basisstraße	7100	12,4%	22,2%	404	74	0,06	0,010	11,3%	800
B25E	L489	Süd	Basisstraße	9900	7,3%	13,7%	569	100	0,06	0,010	6,6%	650
B25F	L489	Süd	Basisstraße	5900	5,9%	11,2%	337	59	0,06	0,010	5,1%	300
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6800	12,4%	22,3%	389	71	0,06	0,010	11,0%	750
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6800	12,4%	22,3%	389	71	0,06	0,010	11,0%	750
B25I	L489	Nord	Basisstraße	10000	10,6%	19,3%	573	104	0,06	0,010	9,0%	900
B25J	L489	Nord	Basisstraße	9900	7,3%	13,7%	569	100	0,06	0,010	6,6%	650
B04A	L84	Ost	Basisstraße	11200	8,4%	15,5%	643	114	0,06	0,010	7,1%	800
B04B	L84	Ost	Basisstraße	8900	8,3%	15,4%	510	91	0,06	0,010	7,9%	700
B04C	L84	Ost	Basisstraße	19500	5,7%	10,8%	1123	196	0,06	0,010	5,1%	1000
B04D	L84	Ost	Basisstraße	14600	3,6%	6,9%	842	144	0,06	0,010	3,4%	500
B04E	L84	West	Basisstraße	8500	7,5%	14,0%	490	87	0,06	0,010	7,1%	600
B04F	L84	West	Basisstraße	11800	6,1%	11,5%	676	118	0,06	0,010	5,1%	600
B04G	L84	West	Basisstraße	5100	2,5%	4,9%	291	49	0,06	0,010	2,0%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	6600	7,7%	14,3%	379	67	0,06	0,010	7,6%	500
B0425	L84	Ost	Basisstraße	21100	8,1%	15,0%	1211	215	0,06	0,010	7,1%	1500
B2504	L84	West	Basisstraße	14900	9,6%	17,7%	857	154	0,06	0,010	8,7%	1300
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	17800	8,1%	15,0%	1022	181	0,06	0,010	7,3%	1300
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	14000	6,2%	11,7%	802	140	0,06	0,010	5,7%	800
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	31300	5,9%	11,0%	1799	314	0,06	0,010	5,1%	1600
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	23100	5,1%	9,6%	1332	231	0,06	0,010	4,8%	1100
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	36000	8,7%	16,1%	2068	369	0,06	0,010	7,8%	2800
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	29000	8,1%	15,0%	1667	296	0,06	0,010	7,2%	2100

A 59 - AS Flughafen - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	24800	6,3%	11,8%	1425	249	0,06	0,010	5,6%	1400
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	26500	6,3%	11,8%	1525	267	0,06	0,010	5,7%	1500
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	19800	7,3%	13,7%	1138	201	0,06	0,010	6,6%	1300
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	15900	8,9%	16,4%	910	163	0,06	0,010	7,5%	1200
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	13600	12,4%	22,3%	778	143	0,06	0,010	11,0%	1500

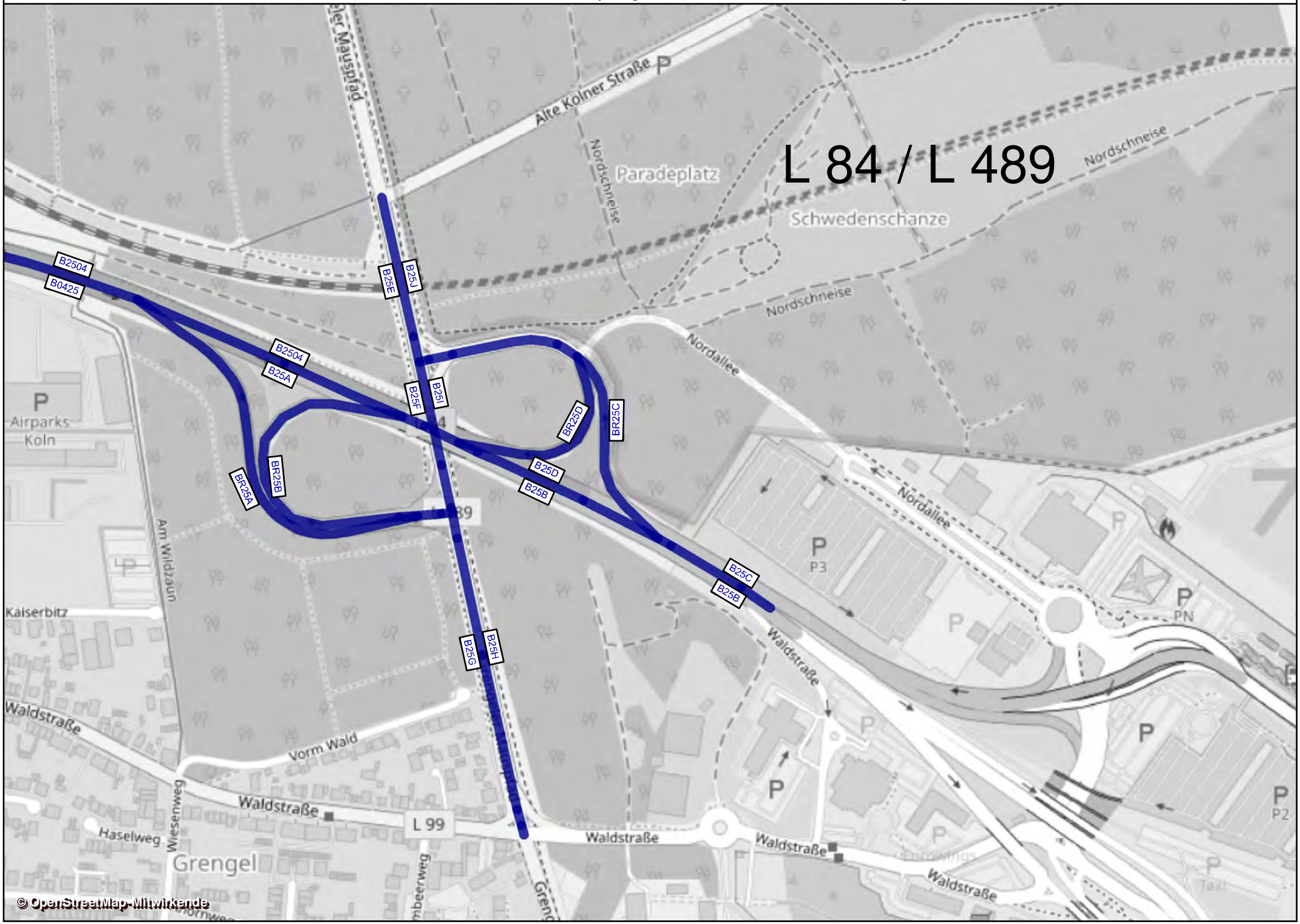




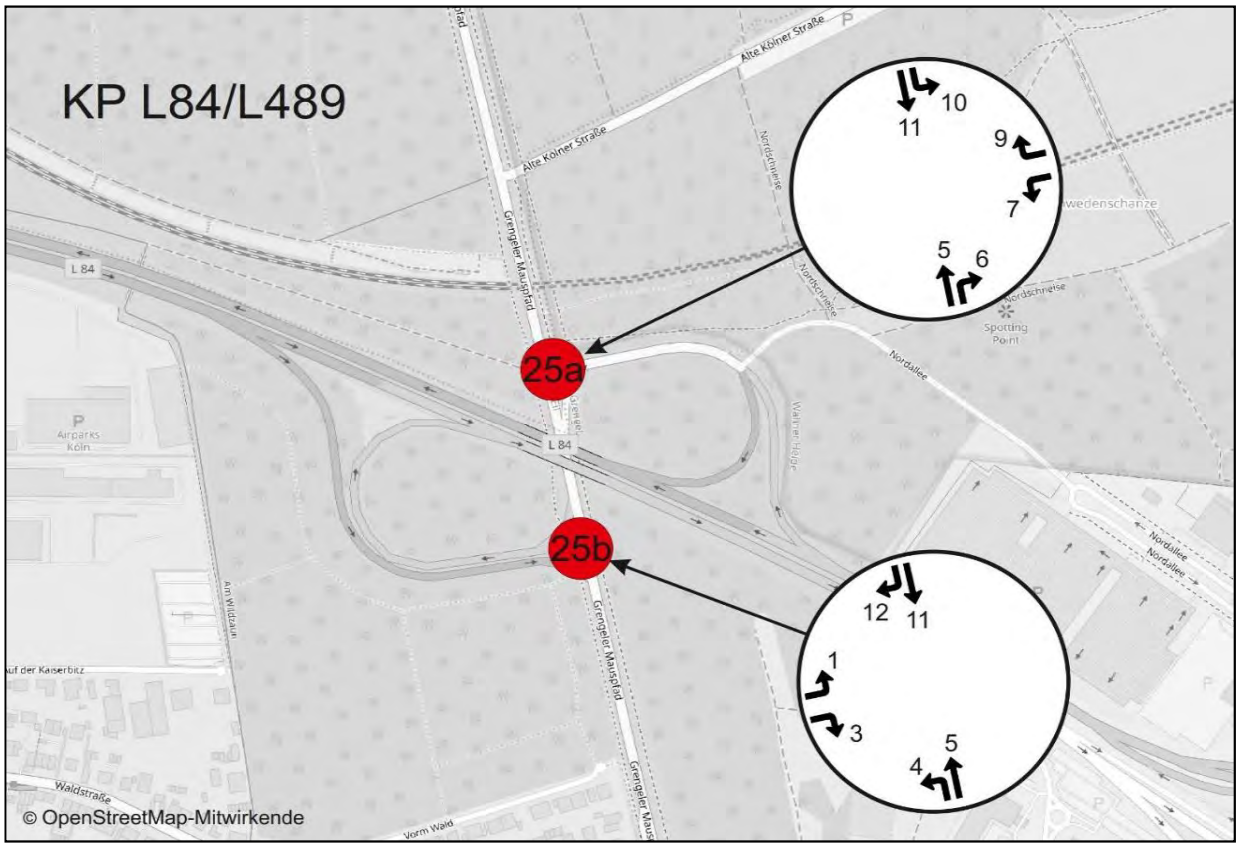
A 59 - AS Flughafen - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3304	A59	HFB	**4382**	**8,9%**	-			-			R04A	1060	5,1%	H04A	3322	10,1%	3775	10,1%	3648	6,3%
R04A	A59	Ausfahrt	**1241**	**5,1%**	H04A	2843	11,7%	H3304	4084	9,7%	R04B	94	22,6%	R04C	1148	3,6%	1019	5,3%	817	6,1%
R04B	A59	Rampe von A59	**192**	**25,1%**	B04G	403	2,8%	B04H	595	10,0%	R04C	688	2,6%	R04A	880	7,5%	84	22,6%	151	21,2%
H04A	A59	HFB	**3136**	**6,5%**	R04A	858	5,7%	H3304	3993	6,3%	R04I	837	4,7%	H0405	3972	6,1%	2757	11,9%	2830	6,3%
R04C	A59	Parallelfahrbahn	**1117**	**3,2%**	R04D	349	6,9%	R04E	1466	4,1%	R04B	80	17,5%	R04A	1197	4,2%	936	3,7%	666	2,7%
					R04F	1117	3,2%	R04G	349	6,9%	-			-						
R04D	A59	Rampe zur A59	**718**	**6,7%**	R04F	666	2,7%	R04E	1384	4,8%	R04C	666	2,7%	R04G	718	6,7%	455	10,5%	587	5,5%
					R04O	316	3,4%	B04F	1034	5,7%	B04E	718	6,7%	B04G	316	3,4%				
R04E	A59	Verflechtung	**1655**	**5,2%**	R04D	538	14,1%	R04C	1116	0,8%	R04F	1116	0,8%	R04G	538	14,1%	1391	6,0%	1254	4,1%
R04F	A59	Rampe von A59	**1117**	**3,2%**	R04M	504	8,4%	B04C	1620	4,8%	B04B	504	8,4%	B04D	1117	3,2%	936	3,7%	666	2,7%
					R04D	490	13,2%	R04E	1607	6,3%	R04C	1117	3,2%	R04G	490	13,2%				
R04G	A59	Parallelfahrbahn	**718**	**6,7%**	R04H	217	4,6%	R04I	935	6,2%	R04F	629	2,4%	R04E	1347	4,7%	455	10,5%	587	5,5%
					R04D	718	6,7%	R04C	629	2,4%	-			-						
R04H	A59	Rampe zur A59	**251**	**6,6%**	R04G	614	5,3%	R04I	864	5,7%	B04B	455	9,3%	B04A	706	8,4%	154	10,4%	205	5,4%
R04I	A59	Einfahrt	**928**	**4,3%**	H04A	2958	6,1%	H0405	3886	5,7%	R04H	241	5,2%	R04G	687	4,0%	610	10,5%	791	5,4%
H0405	A59	HFB	**4013**	**6,3%**	R04I	929	5,3%	H04A	3084	6,6%	-			-			3366	11,6%	3622	6,2%
H0504	A59	HFB	**4937**	**6,7%**	-			-			R04J	697	10,5%	H04B	4240	6,0%	4239	7,6%	3912	7,7%
R04J	A59	Ausfahrt	**1012**	**12,7%**	H04B	3971	4,5%	H0504	4984	6,2%	R04K	637	18,9%	R04L	375	2,2%	625	10,6%	891	12,5%
H04B	A59	HFB	**4212**	**6,2%**	R04J	788	10,8%	H0504	5000	7,0%	R04R	862	10,8%	H0433	5074	7,0%	3614	7,1%	3021	6,3%
R04K	A59	Rampe von A59	**745**	**21,0%**	B04D	914	2,6%	B0425	1659	10,8%	R04L	303	2,5%	R04J	1048	15,6%	421	15,2%	592	17,6%
R04L	A59	Parallelfahrbahn	**364**	**3,3%**	R04M	242	16,3%	R04N	606	8,5%	R04K	611	16,6%	R04J	976	11,6%	204	1,0%	300	2,7%
					R04O	364	3,3%	R04P	242	16,3%	-			-						
R04M	A59	Rampe zur A59	**597**	**7,4%**	R04O	204	1,0%	R04N	801	5,8%	R04L	204	1,0%	R04P	597	7,4%	504	8,5%	235	15,7%
					R04F	989	4,8%	B04C	1587	5,8%	B04B	597	7,4%	B04D	989	4,8%				
R04N	A59	Verflechtung	**842**	**5,5%**	R04M	626	6,1%	R04L	216	3,8%	R04O	216	3,8%	R04P	626	6,1%	708	6,4%	535	8,4%
R04O	A59	Rampe von A59	**364**	**3,3%**	R04D	587	5,4%	B04F	951	4,6%	B04E	587	5,4%	B04G	364	3,3%	204	1,0%	300	2,7%
					R04M	257	19,4%	R04N	621	10,0%	R04L	364	3,3%	R04P	257	19,4%				
R04P	A59	Parallelfahrbahn	**597**	**7,4%**	R04Q	331	16,3%	R04R	928	10,6%	R04O	232	0,8%	R04N	829	5,6%	504	8,5%	235	15,7%
					R04M	597	7,4%	R04L	232	0,8%	-			-						
R04Q	A59	Rampe zur A59	**801**	**9,9%**	R04P	245	15,3%	R04R	1046	11,2%	B04E	695	5,2%	B2504	1496	7,7%	319	18,5%	651	8,1%
R04R	A59	Einfahrt	**1028**	**8,2%**	H04B	3158	6,1%	H0433	4186	6,6%	R04Q	764	7,9%	R04P	265	8,9%	823	12,4%	886	10,2%
H0433	A59	HFB	**5166**	**7,1%**	R04R	964	12,1%	H04B	4201	5,9%	-			-			4438	8,1%	3907	7,2%
B04A	L84	Basisstraße	**1230**	**6,3%**	-			-			R04H	172	10,4%	B04B	1058	5,6%	1055	7,2%	646	8,2%
B04B	L84	Basisstraße	**1050**	**5,8%**	R04F	749	1,9%	B04C	809	3,4%	R04H	160	9,7%	B04A	1210	6,3%	900	6,7%	441	9,5%
					R04M	676	5,5%	B04D	911	2,5%	-			-						
B04C	L84	Basisstraße	**2146**	**4,5%**	R04F	1054	3,8%	B04B	1092	5,2%	R04M	610	8,5%	B04D	1536	2,9%	1836	5,2%	1108	5,4%
B04D	L84	Basisstraße	**1559**	**3,4%**	R04K	439	13,3%	B0425	1999	5,6%	R04M	1007	8,5%	B04C	1190	5,3%	1332	3,9%	873	2,6%
					B04F	988	5,2%	B04B	1349	10,3%	-			-						
B0425	L84	Basisstraße	**2045**	**5,8%**	R04K	493	14,9%	B04D	1552	2,9%	BR25A	475	16,9%	B25A	1569	12,6%	1753	6,6%	1465	8,7%
B2504	L84	Basisstraße	**1467**	**6,9%**	BR25D	568	8,1%	B25D	2035	7,2%	R04Q	726	8,1%	B04E	741	5,6%	967	11,6%	1324	6,7%
B04E	L84	Basisstraße	**786**	**4,7%**	R04O	658	3,4%	B04F	669	4,9%	R04Q	678	7,6%	B2504	1465	6,0%	648	8,2%	673	5,3%
					R04D	664	4,4%	R04G	1074	11,7%	-			-						
B04F	L84	Basisstraße	**1078**	**4,6%**	R04O	338	2,7%	B04E	740	5,5%	R04D	710	5,4%	B04G	367	3,0%	852	6,5%	973	4,5%
B04G	L84	Basisstraße	**466**	**1,5%**	R04B	87	20,0%	B04H	553	4,4%	R04D	426	7,4%	B04F	498	4,4%	397	1,8%	385	2,9%
					R04O	403	0,7%	B04E	539	5,6%	-			-						
B04H	L84	Basisstraße	**466**	**1,5%**	R04B	177	2,1%	B04G	290	1,2%	-			-			480	5,4%	536	8,0%
BR25A	L84	Basisstraße	**728**	**5,7%**	-			-			B25A	848	10,7%	B0425	1576	8,4%	426	16,9%	642	5,6%
B25A	L84	Basisstraße	**1554**	**2,8%**	BR25B	172	3,2%	B25B	1726	2,9%	BR25A	441	15,9%	B0425	1995	5,7%	1326	3,2%	822	10,9%
BR25B	L84	Basisstraße	**312**	**1,2%**	B25A	858	10,6%	B25B	1170	8,1%	-			-			162	3,7%	264	1,5%
B25B	L84	Basisstraße	**1744**	**2,9%**	BR25B	190	3,6%	B25A	1554	2,8%	-			-			1489	3,4%	1087	8,6%
B25C	L84	Basisstraße	**1170**	**5,6%**	-			-			BR25C	241	4,2%	B25D	929	6,0%	433	8,5%	1056	5,5%
BR25C	L84	Basisstraße	**245**	**4,3%**	-			-			B25D	867	5,7%	B25C	1112	5,4%	48	10,4%	216	4,2%
B25D	L84	Basisstraße	**931**	**6,0%**	BR25D	510	7,2%	B2504	1441	6,4%	BR25C	226	3,9%	B25C	1156	5,6%	385	8,3%	840	5,8%
BR25D	L84	Basisstraße	**733**	**12,2%**	B25D	402	8,1%	B2504	1135	10,7%	-			-			582	13,7%	484	8,3%



© OpenStreetMap-Mitwirkende

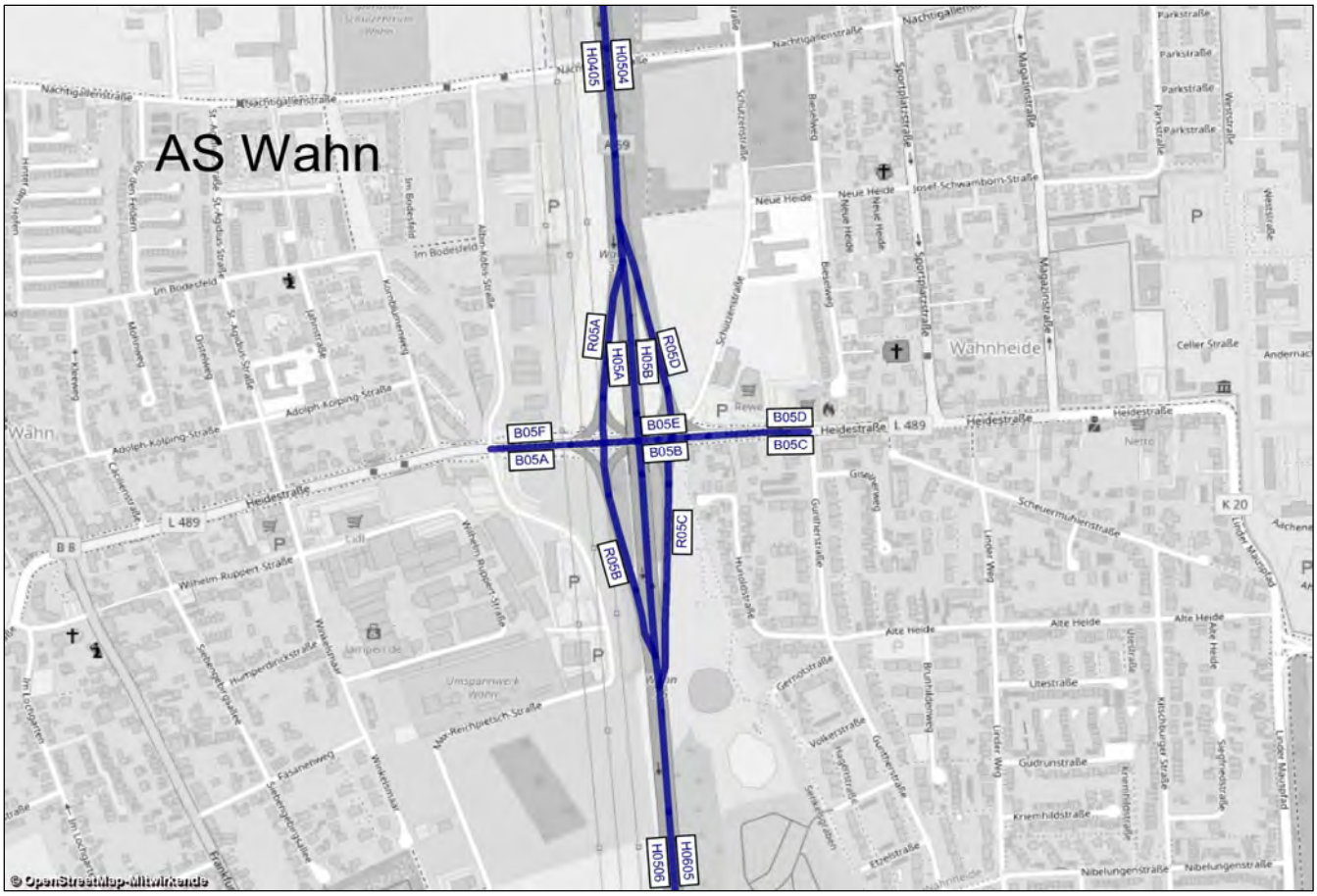

L 84 / L 489
Nordschneise
Paradeplatz
Schwedenschanze
Alte Kölner Straße
Nordallee
B2504
B0425
B25E
B25J
B25A
B25F
B25I
BR25D
BR25C
BR25B
BR25A
B25D
B25B
B25C
B25G
B25H
Airparks Koln
Am Wildzaun
Kaiserbitz
Waldstraße
Vorm Wald
Haselweg
Wieserweg
Grengel
L 99
P3
PN
P2
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L84 / L489 - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
25a	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	-	-	-	-
		5	505	10	831	7
		6	289	12	169	5
	L 84	7	46	1	52	0
		8	-	-	-	-
		9	81	1	209	2
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	765	12	304	6
		11	716	9	576	7
		12	-	-	-	-
25b	L 84	1	232	7	442	4
		2	-	-	-	-
		3	128	8	269	3
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	11	0	3	0
		5	562	14	558	8
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	-	-	-	-
		11	438	7	436	4
		12	323	2	192	2

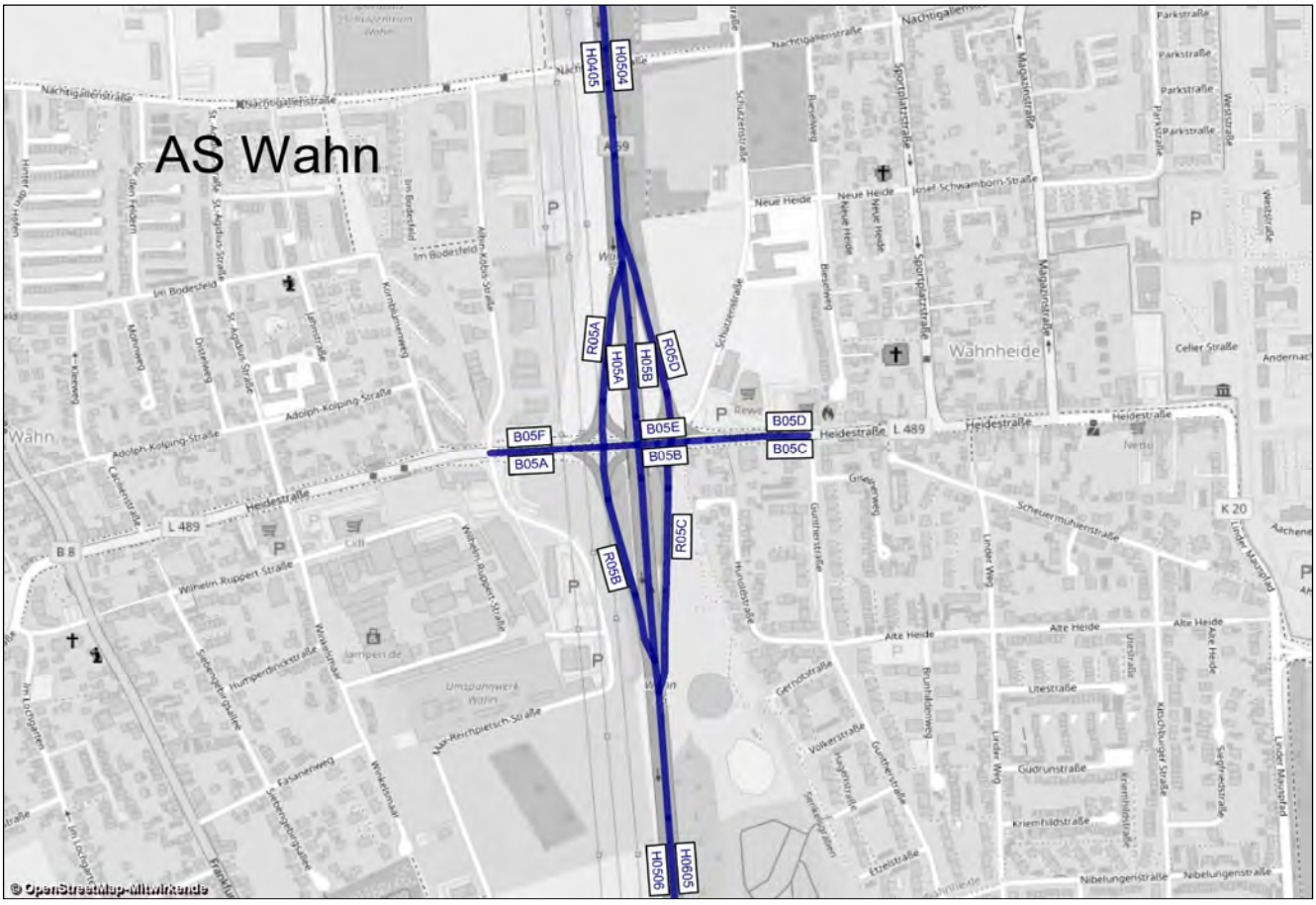


Anlage U-A-59

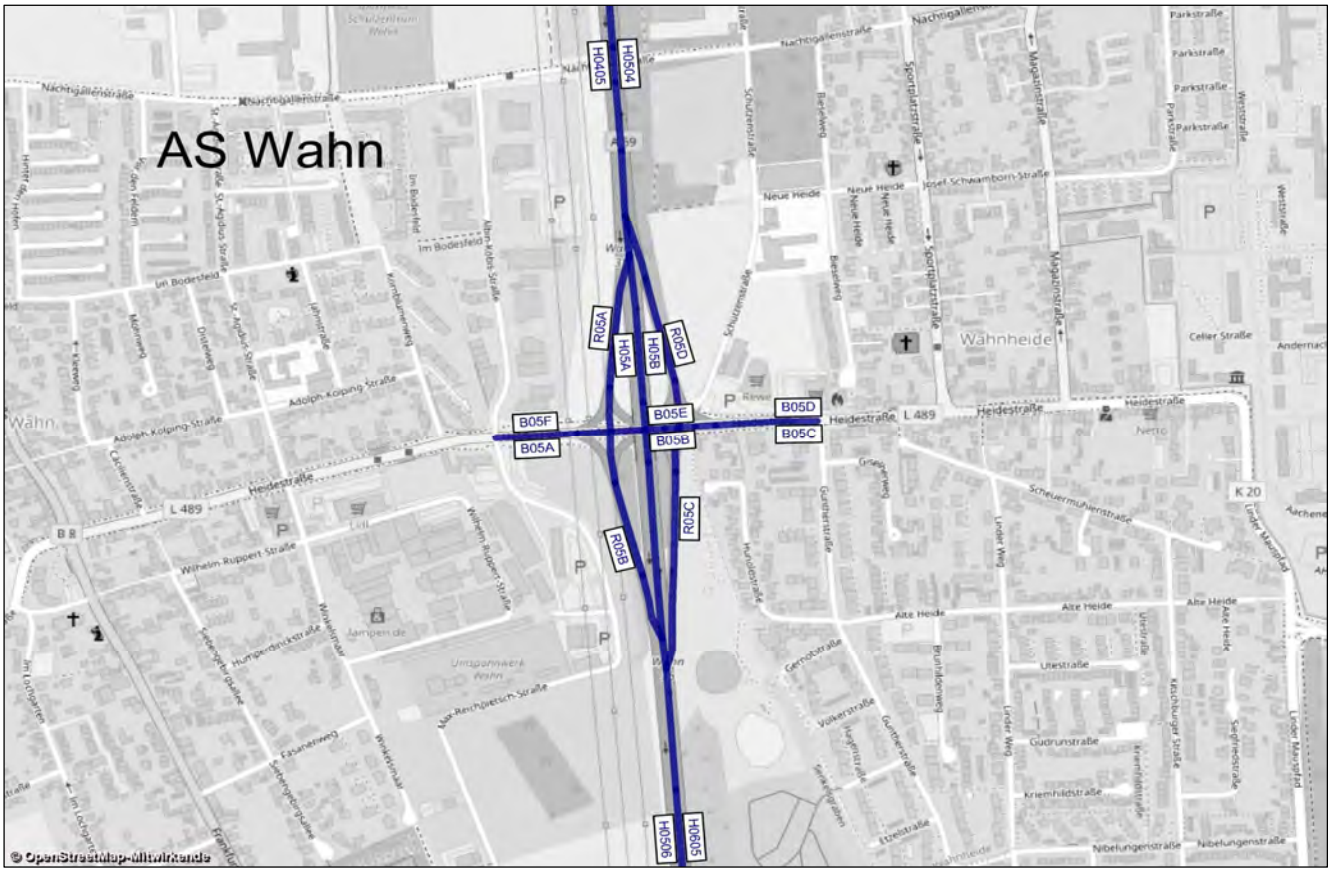
A 59 - AS Wahn - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0405	A59	Süd	HFB	49500	11,3%	5600	51300	12,1%	6200
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	7600	13,2%	1000	7900	13,9%	1100
H05A	A59	Süd	HFB	41700	11,3%	4700	43200	12,0%	5200
R05B	A59	Süd	Einfahrt	4000	10,0%	400	4100	9,8%	400
H0506	A59	Süd	HFB	45700	10,9%	5000	47400	11,6%	5500
H0605	A59	Nord	HFB	48700	10,5%	5100	50400	11,3%	5700
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	3300	15,2%	500	3500	14,3%	500
H05B	A59	Nord	HFB	45300	10,4%	4700	47000	11,1%	5200
R05D	A59	Nord	Einfahrt	11200	7,1%	800	11600	7,8%	900
H0504	A59	Nord	HFB	56600	9,7%	5500	58600	10,4%	6100
QS H0405+H0504	A59	-	HFB	106100	10,5%	11100	109900	11,2%	12300
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	87000	10,8%	9400	90200	11,5%	10400
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	94400	10,7%	10100	97800	11,5%	11200
B05A	B489	Ost	Basisstraße	13100	5,3%	700	13500	5,9%	800
B05B	B489	Ost	Basisstraße	21100	6,2%	1300	21800	6,9%	1500
B05C	B489	Ost	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
B05D	B489	West	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
B05E	B489	West	Basisstraße	8400	6,0%	500	8700	5,7%	500
B05F	B489	West	Basisstraße	13100	5,3%	700	13500	5,9%	800
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	26200	5,3%	1400	27000	5,9%	1600
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	29500	6,1%	1800	30500	6,6%	2000
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	27800	5,0%	1400	28600	5,6%	1600

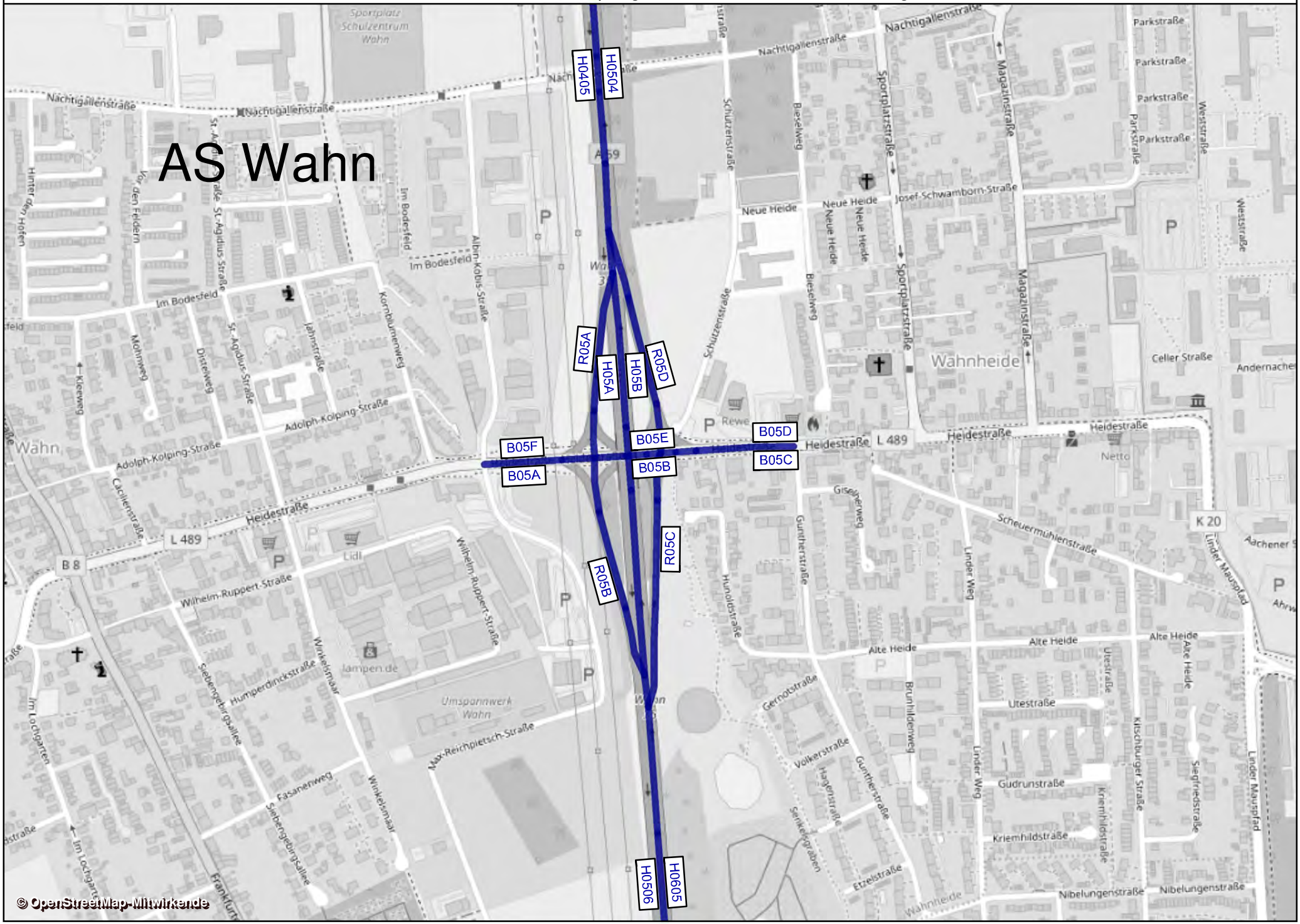


A 59 - AS Wahn - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0405	A59	Süd	HFB	46000	11,5%	20,7%	2634	480	0,06	0,010	10,2%	4700
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	7100	12,5%	22,5%	409	75	0,06	0,011	11,3%	800
H05A	A59	Süd	HFB	38800	11,3%	20,4%	2225	405	0,06	0,010	10,1%	3900
R05B	A59	Süd	Einfahrt	3700	8,4%	15,5%	211	37	0,06	0,010	8,1%	300
H0506	A59	Süd	HFB	42500	11,0%	20,0%	2436	442	0,06	0,010	9,9%	4200
H0605	A59	Nord	HFB	45300	10,8%	19,5%	2593	470	0,06	0,010	9,5%	4300
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	3100	15,4%	27,1%	175	33	0,06	0,011	12,9%	400
H05B	A59	Nord	HFB	42200	10,4%	19,0%	2419	437	0,06	0,010	9,2%	3900
R05D	A59	Nord	Einfahrt	10500	7,8%	14,5%	605	107	0,06	0,010	6,7%	700
H0504	A59	Nord	HFB	52700	9,9%	18,1%	3024	544	0,06	0,010	8,7%	4600
QS H0405+H0504	A59	-	HFB	98700	10,6%	19,3%	5658	1024	0,06	0,010	9,4%	9300
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	81000	10,8%	19,7%	4644	842	0,06	0,010	9,6%	7800
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	87800	10,9%	19,8%	5030	912	0,06	0,010	9,7%	8500
B05A	B489	Ost	Basisstraße	12250	5,3%	10,0%	706	123	0,06	0,010	4,9%	600
B05B	B489	Ost	Basisstraße	19700	6,0%	11,3%	1134	198	0,06	0,010	5,6%	1100
B05C	B489	Ost	Basisstraße	13000	4,9%	9,4%	749	130	0,06	0,010	4,6%	600
B05D	B489	West	Basisstraße	13000	4,9%	9,4%	749	130	0,06	0,010	4,6%	600
B05E	B489	West	Basisstraße	7900	5,3%	10,1%	457	79	0,06	0,010	5,1%	400
B05F	B489	West	Basisstraße	12250	5,3%	10,0%	706	123	0,06	0,010	4,9%	600
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	24500	5,3%	10,0%	1412	245	0,06	0,010	4,9%	1200
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	27600	5,8%	11,0%	1591	277	0,06	0,010	5,4%	1500
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	26000	4,9%	9,4%	1499	260	0,06	0,010	4,6%	1200

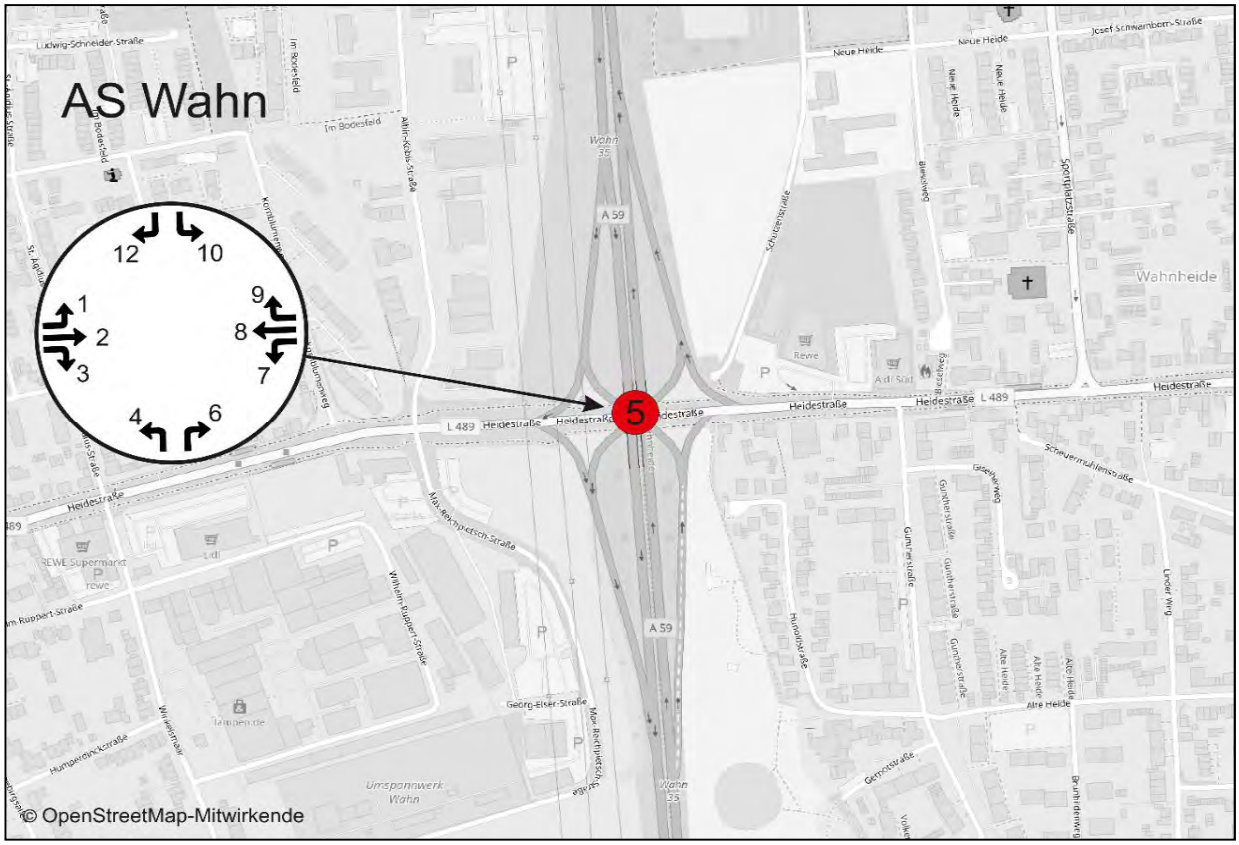


A 59 - AS Wahn - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0405	A59	HFB	**4013**	**6,3%**	-			-			R05A	671	5,8%	H05A	3342	6,4%	3366	11,6%	3622	6,2%
R05A	A59	Ausfahrt	**682**	**5,9%**	-			-			H05A	3119	6,1%	H0405	3801	6,1%	500	18,0%	601	5,8%
H05A	A59	HFB	**3347**	**6,4%**	R05B	459	8,1%	H0506	3806	6,6%	R05A	627	5,4%	H0405	3975	6,2%	2867	10,6%	3021	6,2%
R05B	A59	Einfahrt	**446**	**5,7%**	H05A	3124	6,8%	H0506	3571	6,6%	-			-			195	8,2%	382	7,1%
H0506	A59	HFB	**3770**	**6,5%**	R05B	440	8,8%	H05A	3330	6,2%	-			-			3061	10,4%	3403	6,3%
H0605	A59	HFB	**4126**	**7,4%**	-			-			R05C	310	16,0%	H05B	3816	6,7%	3546	8,4%	3459	7,9%
R05C	A59	Ausfahrt	**302**	**17,4%**	-			-			H05B	3341	8,3%	H0605	3642	9,1%	249	18,1%	231	8,2%
H05B	A59	HFB	**3841**	**6,8%**	R05D	1081	7,6%	H0504	4922	6,9%	R04C	979	3,5%	H0605	4820	6,1%	3298	7,7%	3228	7,9%
R05D	A59	Einfahrt	**1195**	**6,6%**	H05B	3642	6,9%	H0504	4837	6,8%	-			-			942	7,4%	684	6,9%
H0504	A59	HFB	**4937**	**6,7%**	R05D	1091	6,7%	H05B	3846	6,7%	-			-			4239	7,6%	3912	7,7%

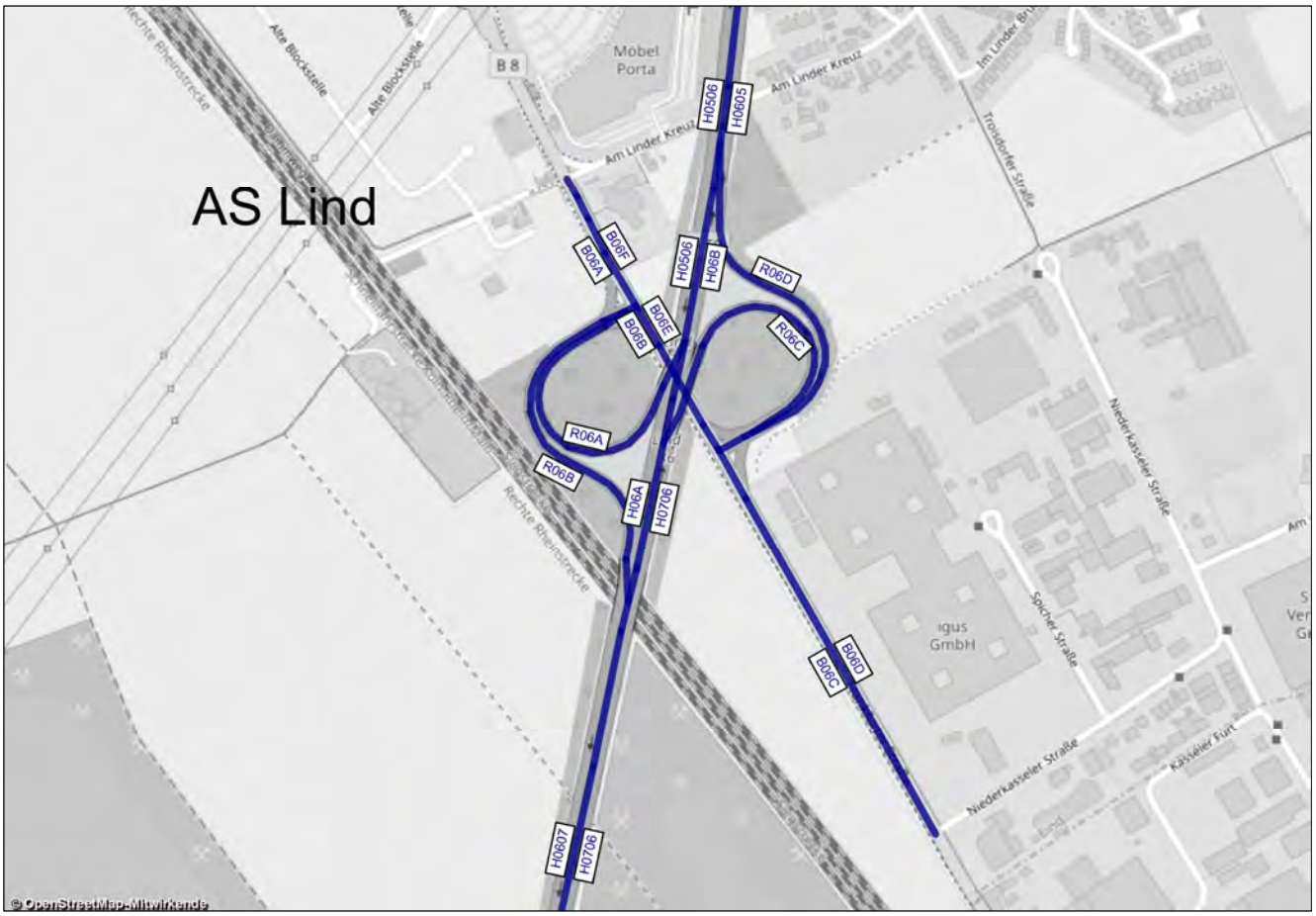



AS Wahn
H0405
H0504
R05A
H05A
H05B
R05D
B05F
B05A
B05E
B05B
B05D
B05C
R05C
R05B
H0506
H0605
Nachtigallenstraße
Heidestraße
Wahnheide
Wahn
Alte Heide
Neue Heide
Im Bodesfeld
Adolph-Kolping-Straße
Wilhelm-Ruppert-Straße
Max-Reichpietsch-Straße
Umspannwerk Wahn
Sportplatz Schulzentrum Wahn
Josef-Schwamborn-Straße
Scheuermühlenstraße
Celler Straße
Nibelungenstraße
Kriemhildstraße
Gudrunstraße
Utestraße
Parkstraße
Weststraße
Magazinstraße
Sportplatzstraße
Schützenstraße
Bieselweg
Gunthersstraße
Hunoldstraße
Linder Weg
Brunhildenweg
Kitschburger Straße
Siegfriedstraße
Linder Mauspfad
Aachener
Lidl
Jampen.de
Rewe
Netto
L 489
B 8
K 20
A 59
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Wahn - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
5a	Heidestraße (L489)	1	933	26	424	21
		2	1.143	33	697	25
		3	116	5	130	2
	A 59	4	115	7	126	4
		5	-	-	-	-
		6	167	10	122	1
	Heidestraße (L489)	7	95	0	195	3
		8	268	8	487	8
		9	437	9	563	8
	A 59	10	337	13	230	3
		11	-	-	-	-
		12	351	18	660	18



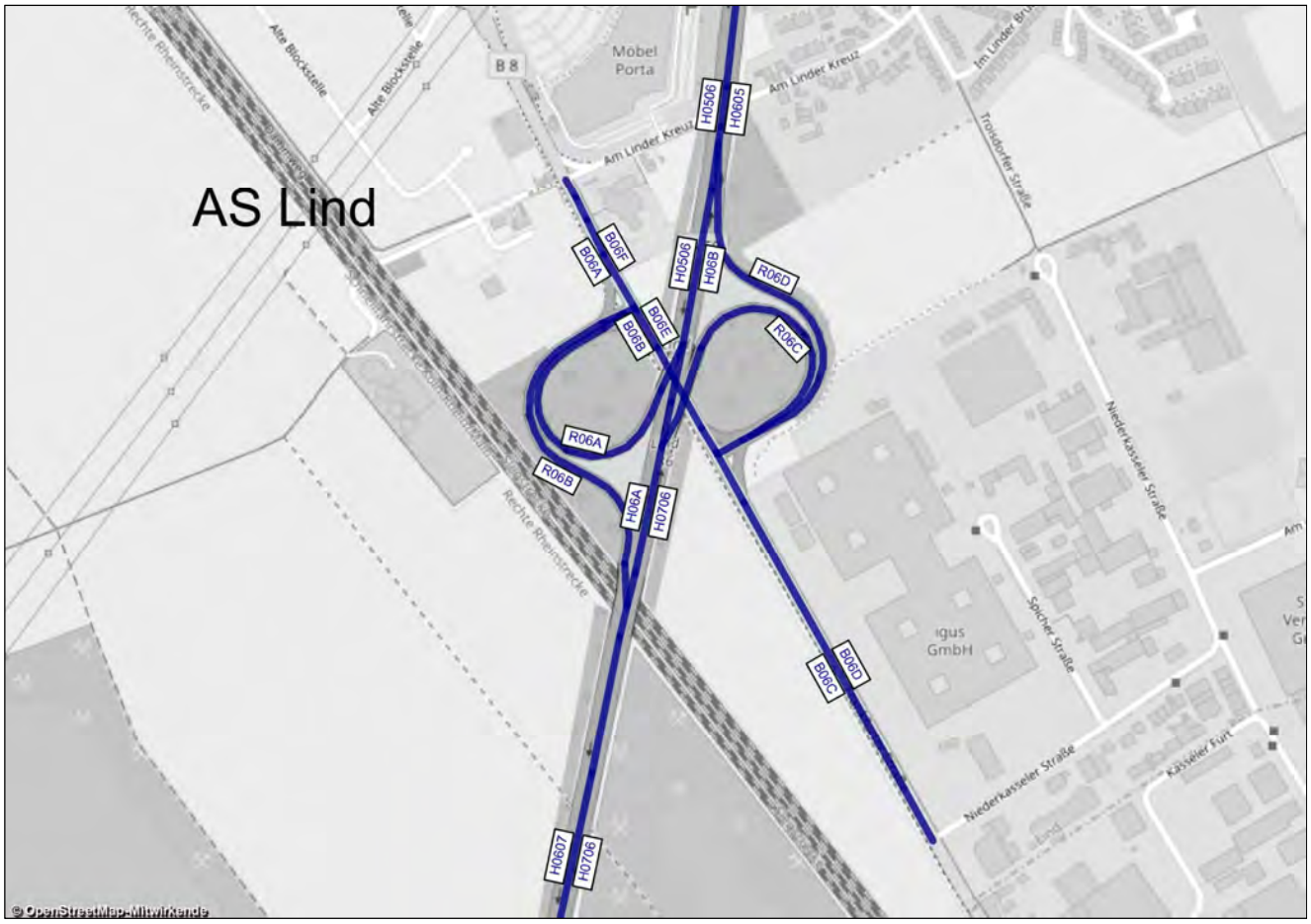
A 59 - AS Lind - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0506	A59	Süd	HFB	45700	10,9%	5000	47400	11,6%	5500
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	6700	16,4%	1100	7000	17,1%	1200
H06A	A59	Süd	HFB	39000	10,3%	4000	40400	10,9%	4400
R06B	A59	Süd	Einfahrt	4300	11,6%	500	4500	11,1%	500
H0607	A59	Süd	HFB	43200	10,2%	4400	44700	11,0%	4900
H0706	A59	Nord	HFB	45600	10,5%	4800	47300	11,2%	5300
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	3600	19,4%	700	3700	21,6%	800
H06B	A59	Nord	HFB	42100	9,7%	4100	43600	10,3%	4500
R06D	A59	Nord	Einfahrt	6600	16,7%	1100	6900	17,4%	1200
H0605	A59	Nord	HFB	48700	10,5%	5100	50400	11,3%	5700
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	94400	10,7%	10100	97800	11,5%	11200
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	87800	10,4%	9100	91000	11,0%	10000
QS H06A+H0706	A59	-	HFB	84600	10,4%	8800	87700	11,1%	9700
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	88800	10,4%	9200	92000	11,1%	10200
B06A	B8	Ost	Basisstraße	5300	15,1%	800	5600	16,1%	900
B06B	B8	Ost	Basisstraße	9500	13,7%	1300	9900	15,2%	1500
B06C	B8	Ost	Basisstraße	10500	13,3%	1400	10900	13,8%	1500
B06D	B8	West	Basisstraße	10500	13,3%	1400	10900	13,8%	1500
B06E	B8	West	Basisstraße	7200	15,3%	1100	7500	16,0%	1200
B06F	B8	West	Basisstraße	5300	15,1%	800	5600	16,1%	900
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	10600	15,1%	1600	11200	16,1%	1800
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	16700	14,4%	2400	17400	15,5%	2700
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	21000	13,3%	2800	21800	13,8%	3000

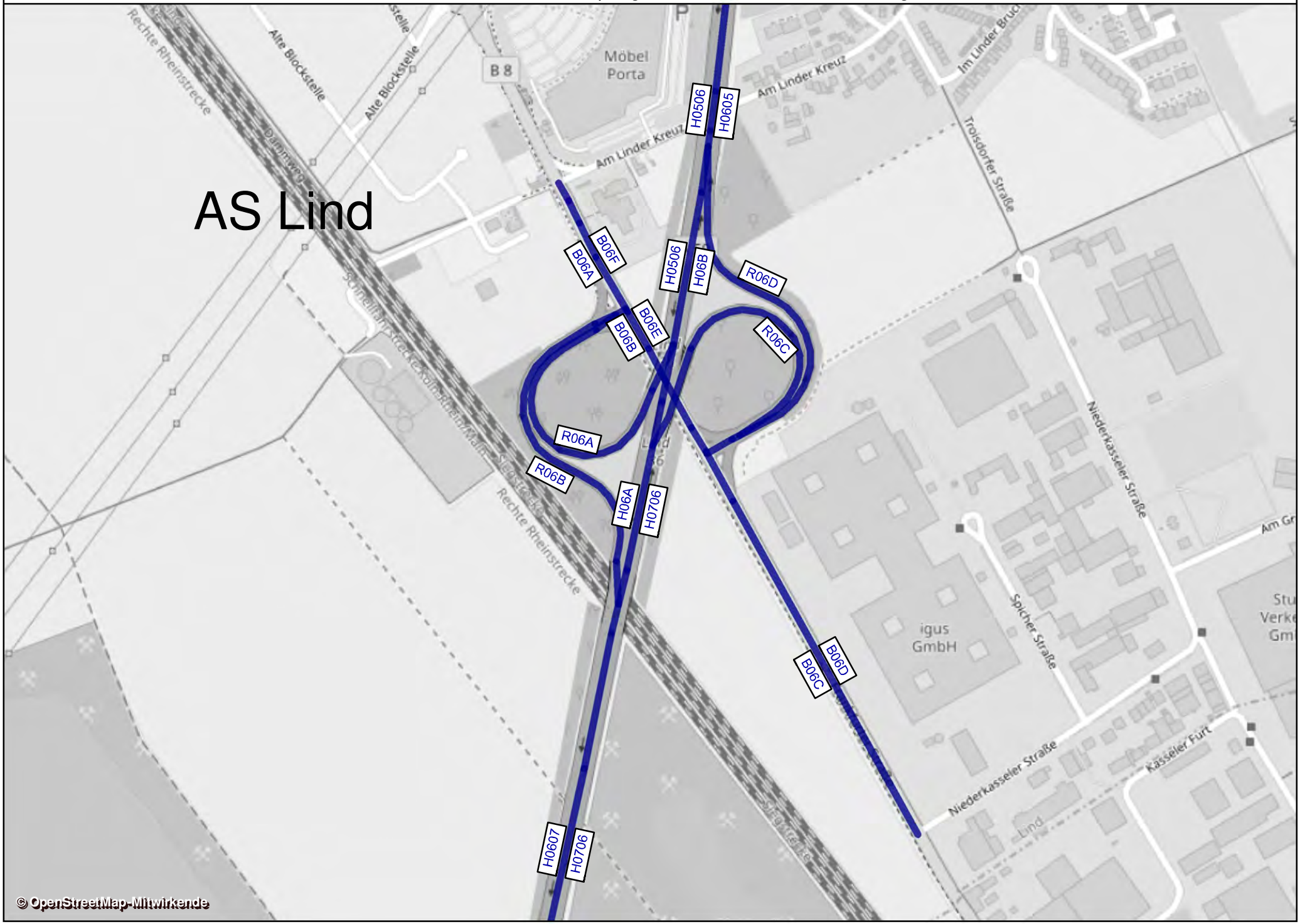


A 59 - AS Lind - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0506	A59	Süd	HFB	42500	11,0%	20,0%	2436	442	0,06	0,010	9,9%	4200
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	6200	15,7%	27,5%	356	67	0,06	0,011	14,5%	900
H06A	A59	Süd	HFB	36300	10,2%	18,7%	2080	375	0,06	0,010	9,1%	3300
R06B	A59	Süd	Einfahrt	4000	12,2%	22,0%	227	42	0,06	0,010	10,0%	400
H0607	A59	Süd	HFB	40200	10,4%	19,0%	2307	417	0,06	0,010	9,2%	3700
H0706	A59	Nord	HFB	42500	10,7%	19,4%	2434	440	0,06	0,010	9,4%	4000
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	3300	20,9%	35,3%	187	36	0,06	0,011	18,2%	600
H06B	A59	Nord	HFB	39200	9,8%	17,9%	2247	404	0,06	0,010	8,7%	3400
R06D	A59	Nord	Einfahrt	6100	17,0%	29,5%	347	66	0,06	0,011	14,8%	900
H0605	A59	Nord	HFB	45300	10,8%	19,5%	2593	470	0,06	0,010	9,5%	4300
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	87800	10,9%	19,8%	5030	912	0,06	0,010	9,7%	8500
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	81700	10,4%	19,0%	4683	846	0,06	0,010	9,3%	7600
QS H06A+H0706	A59	-	HFB	78800	10,5%	19,0%	4513	815	0,06	0,010	9,3%	7300
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	82700	10,5%	19,2%	4741	857	0,06	0,010	9,3%	7700
B06A	B8	Ost	Basisstraße	4950	15,0%	22,4%	286	47	0,06	0,010	13,1%	650
B06B	B8	Ost	Basisstraße	8800	14,1%	25,0%	506	94	0,06	0,011	12,5%	1100
B06C	B8	Ost	Basisstraße	9700	13,4%	23,4%	554	63	0,06	0,007	11,9%	1150
B06D	B8	West	Basisstraße	9700	13,4%	23,4%	554	141	0,06	0,015	11,9%	1150
B06E	B8	West	Basisstraße	6700	15,9%	27,9%	381	72	0,06	0,011	13,4%	900
B06F	B8	West	Basisstraße	4950	15,0%	22,4%	286	59	0,06	0,012	13,1%	650
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	9900	15,0%	22,4%	571	107	0,06	0,011	13,1%	1300
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	15500	14,9%	26,3%	887	166	0,06	0,011	12,9%	2000
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	19400	13,4%	23,4%	1108	205	0,06	0,011	11,9%	2300

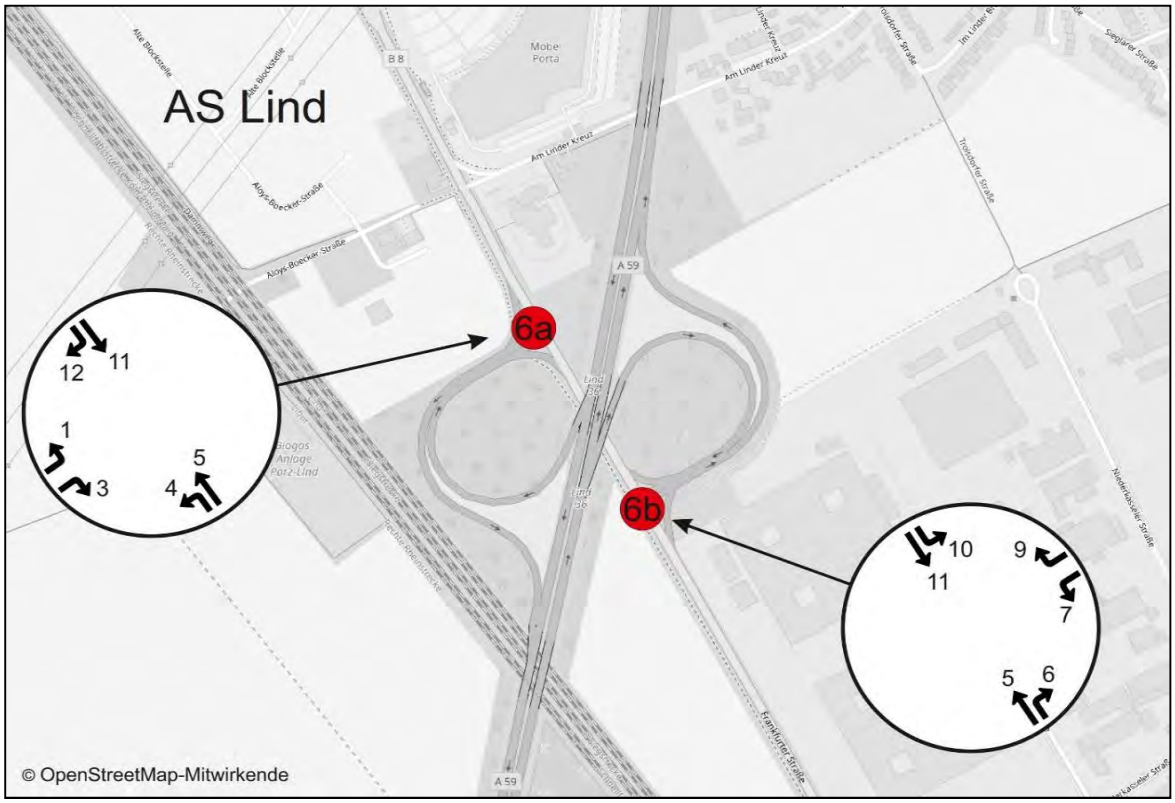


A 59 - AS Lind - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0506	A59	HFB	**3770**	**6,5%**	-			-			R06A	446	13,2%	H06A	3324	5,6%	3061	10,4%	3403	6,3%
R06A	A59	Ausfahrt	**630**	**15,0%**	-			-			H06A	2847	9,9%	H0506	3477	10,8%	520	15,6%	400	13,3%
H06A	A59	HFB	**3326**	**5,5%**	R06B	408	10,3%	H0607	3735	6,0%	R06A	410	15,6%	H0506	3737	6,6%	2542	9,4%	3003	5,4%
R06B	A59	Einfahrt	**485**	**6,0%**	H06A	3057	5,2%	H0607	3542	5,3%	-			-			207	18,4%	415	7,5%
H0607	A59	HFB	**3788**	**5,8%**	R06B	505	11,1%	H06A	3282	5,0%	-			-			2748	10,0%	3419	5,6%
H0706	A59	HFB	**3986**	**6,9%**	-			-			R06C	260	23,0%	H06B	3726	5,8%	3423	7,9%	3199	8,0%
R06C	A59	Ausfahrt	**358**	**17,2%**	-			-			H06B	3157	6,9%	H0706	3516	7,9%	296	17,9%	220	19,5%
H06B	A59	HFB	**3646**	**6,1%**	R06D	374	19,8%	H0605	4020	7,3%	R06C	326	16,6%	H0706	3971	6,9%	3127	6,9%	2978	7,2%
R06D	A59	Einfahrt	**554**	**10,1%**	H06B	3074	6,9%	H0605	3628	7,4%	-			-			420	19,8%	480	12,5%
H0605	A59	HFB	**4126**	**7,4%**	R06D	491	19,3%	H06B	3634	5,8%	-			-			3546	8,4%	3459	7,9%

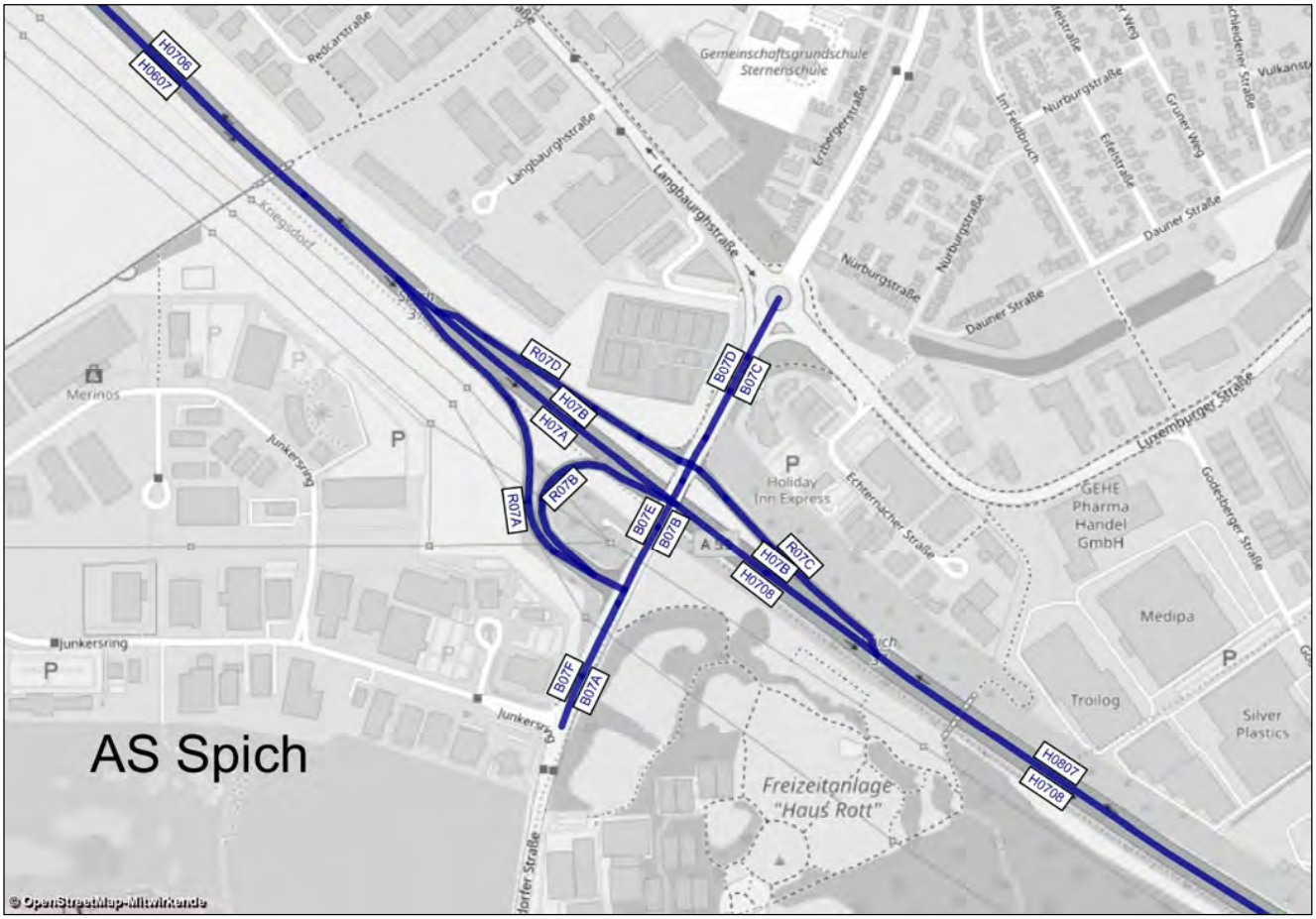



AS Lind
B06F
B06A
H0506
H06B
R06D
B06E
B06B
R06C
R06A
R06B
H06A
H0706
B06D
B06C
H0607
H0706
H0506
H0605
Möbel Porta
B 8
Am Linder Kreuz
Troisdorfer Straße
Niederkasseler Straße
Spicher Straße
igus GmbH
Kasseler Furt
Alte Blockstelle
Rechte Rheinstrecke
Dammweg
Lind
© OpenStreetMap-Mitwirkende

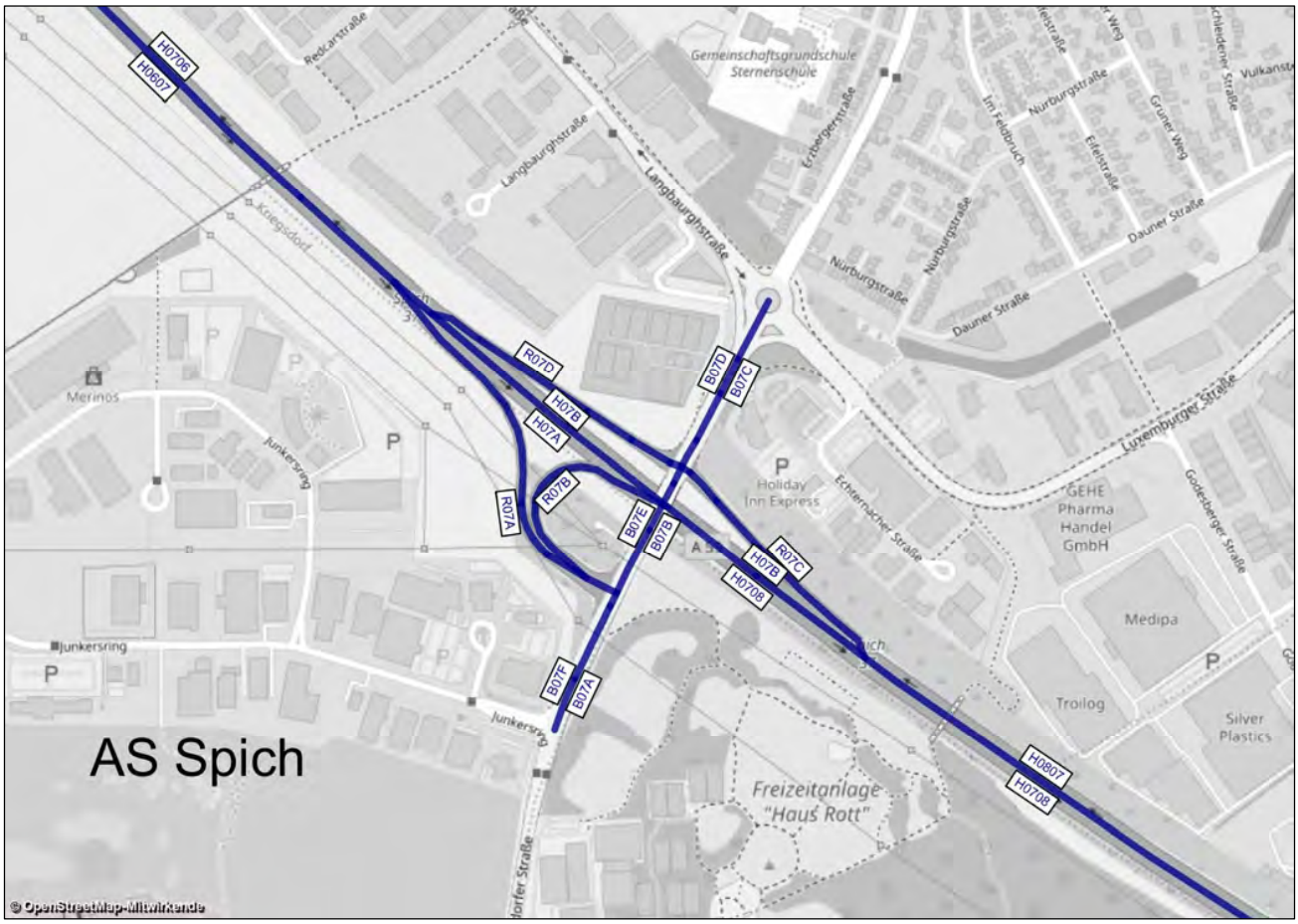
AS Lind - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
6a	A 59	1	36	2	69	2
		2	-	-	-	-
		3	653	50	395	35
	Frankfurter Straße (B 8)	4	107	27	377	10
		5	202	10	441	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	265	8	285	15
		12	198	3	256	1
6b	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	4	-	-	-	-
		5	189	36	629	17
		6	488	67	632	41
	A 59	7	211	11	78	8
		8	-	-	-	-
		9	120	2	189	0
	Frankfurter Straße (B 8)	10	81	0	74	3
		11	837	58	606	47
		12	-	-	-	-



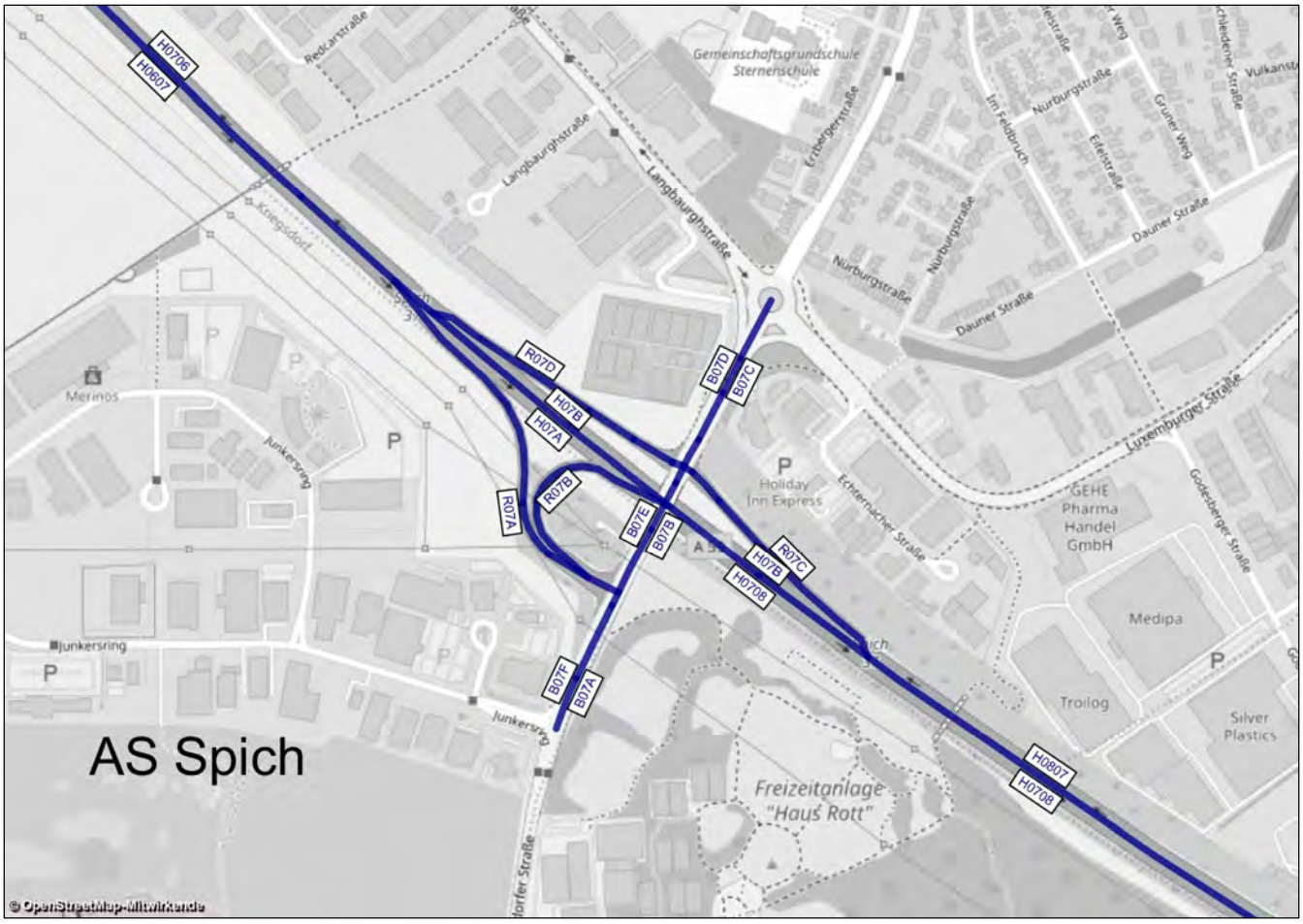
A 59 - AS Spich - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0607	A59	Süd	HFB	43200	10,2%	4400	44700	11,0%	4900
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	5900	8,5%	500	6100	8,2%	500
H07A	A59	Süd	HFB	37400	10,7%	4000	38700	11,4%	4400
R07B	A59	Süd	Einfahrt	9300	7,5%	700	9600	8,3%	800
H0708	A59	Süd	HFB	46700	10,1%	4700	48400	10,7%	5200
H0807	A59	Nord	HFB	49700	8,9%	4400	51500	9,5%	4900
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	10100	6,9%	700	10400	7,7%	800
H07B	A59	Nord	HFB	39800	9,5%	3800	41200	10,2%	4200
R07D	A59	Nord	Einfahrt	5900	18,6%	1100	6100	19,7%	1200
H0706	A59	Nord	HFB	45600	10,5%	4800	47300	11,2%	5300
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	88800	10,4%	9200	92000	11,1%	10200
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	86500	9,8%	8500	89600	10,5%	9400
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	77200	10,1%	7800	79900	10,8%	8600
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	96400	9,4%	9100	99900	10,1%	10100
B07A	K29	Ost	Basisstraße	9600	6,3%	600	9900	7,1%	700
B07B	K29	Ost	Basisstraße	11600	6,9%	800	11900	7,6%	900
B07C	K29	Ost	Basisstraße	13800	8,0%	1100	14300	9,1%	1300
B07D	K29	West	Basisstraße	13800	8,0%	1100	14300	9,1%	1300
B07E	K29	West	Basisstraße	12300	6,5%	800	12700	7,1%	900
B07F	K29	West	Basisstraße	9600	6,3%	600	9900	7,1%	700
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	19200	6,3%	1200	19800	7,1%	1400
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	23900	6,7%	1600	24600	7,3%	1800
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	27600	8,0%	2200	28600	9,1%	2600

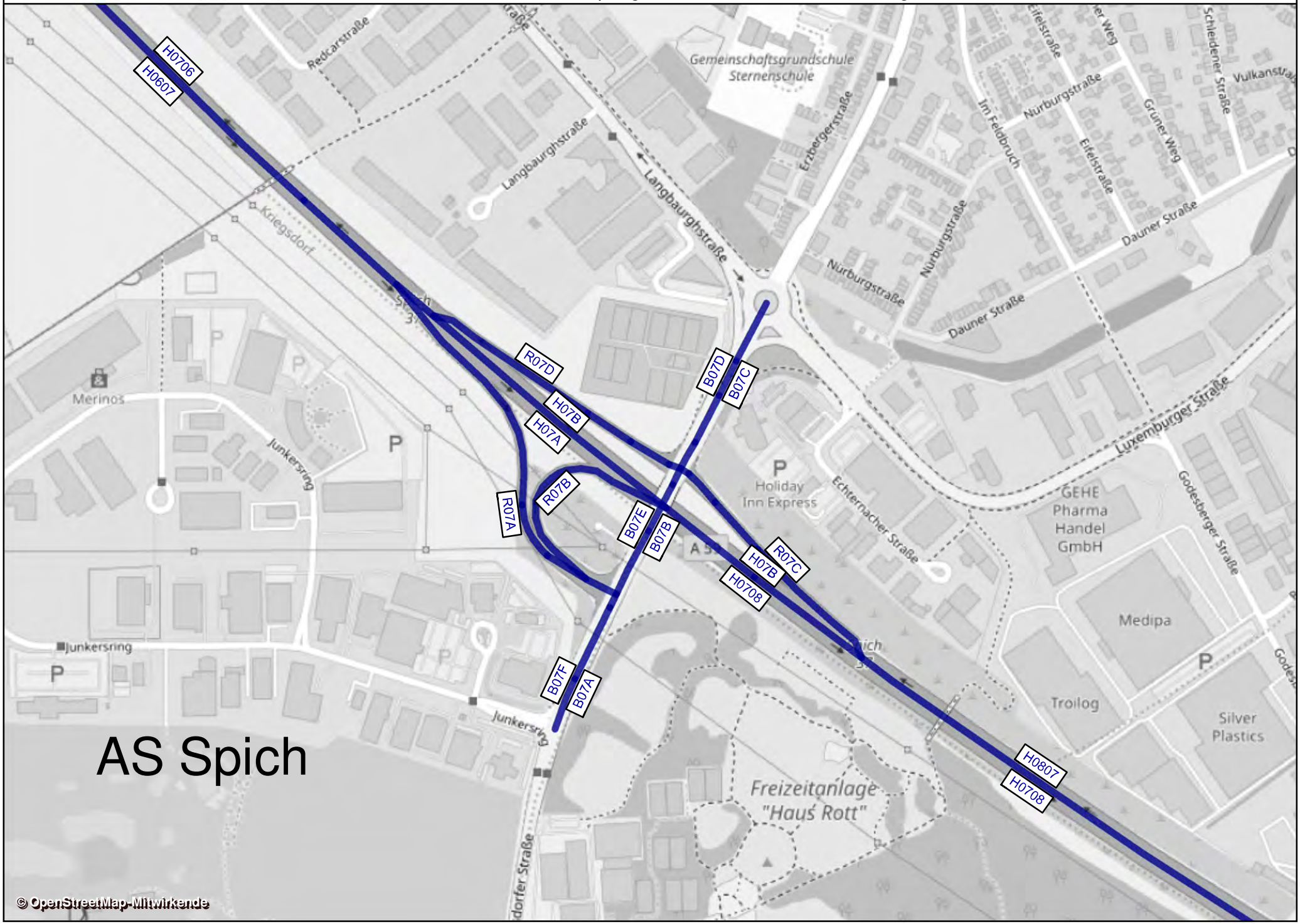


A 59 - AS Spich - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0607	A59	Süd	HFB	40200	10,4%	19,0%	2307	417	0,06	0,010	9,2%	3700
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	5500	8,8%	16,2%	314	56	0,06	0,010	7,3%	400
H07A	A59	Süd	HFB	34800	10,7%	19,4%	1993	361	0,06	0,010	9,5%	3300
R07B	A59	Süd	Einfahrt	8700	7,8%	14,5%	499	88	0,06	0,010	6,9%	600
H0708	A59	Süd	HFB	43500	10,1%	18,5%	2492	449	0,06	0,010	9,0%	3900
H0807	A59	Nord	HFB	46400	9,0%	16,5%	2664	476	0,06	0,010	8,0%	3700
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	9400	6,6%	12,4%	537	94	0,06	0,010	6,4%	600
H07B	A59	Nord	HFB	37100	9,6%	17,6%	2127	382	0,06	0,010	8,6%	3200
R07D	A59	Nord	Einfahrt	5400	18,1%	31,1%	307	59	0,06	0,011	16,7%	900
H0706	A59	Nord	HFB	42500	10,7%	19,4%	2434	440	0,06	0,010	9,4%	4000
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	82700	10,5%	19,2%	4741	857	0,06	0,010	9,3%	7700
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	80600	9,9%	18,1%	4619	831	0,06	0,010	8,8%	7100
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	71900	10,1%	18,5%	4120	743	0,06	0,010	9,0%	6500
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	89900	9,5%	17,5%	5156	925	0,06	0,010	8,5%	7600
B07A	K29	Ost	Basisstraße	8950	6,0%	11,3%	515	90	0,06	0,010	5,6%	500
B07B	K29	Ost	Basisstraße	10800	7,7%	14,3%	620	110	0,06	0,010	6,5%	700
B07C	K29	Ost	Basisstraße	12900	8,4%	15,5%	741	132	0,06	0,010	7,4%	950
B07D	K29	West	Basisstraße	12900	8,4%	15,5%	741	132	0,06	0,010	7,4%	950
B07E	K29	West	Basisstraße	11500	7,1%	13,3%	658	116	0,06	0,010	6,1%	700
B07F	K29	West	Basisstraße	8950	6,0%	11,3%	515	90	0,06	0,010	5,6%	500
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	17900	6,0%	11,3%	1030	180	0,06	0,010	5,6%	1000
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	22300	7,4%	13,8%	1278	226	0,06	0,010	6,3%	1400
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	25800	8,4%	15,5%	1482	264	0,06	0,010	7,4%	1900

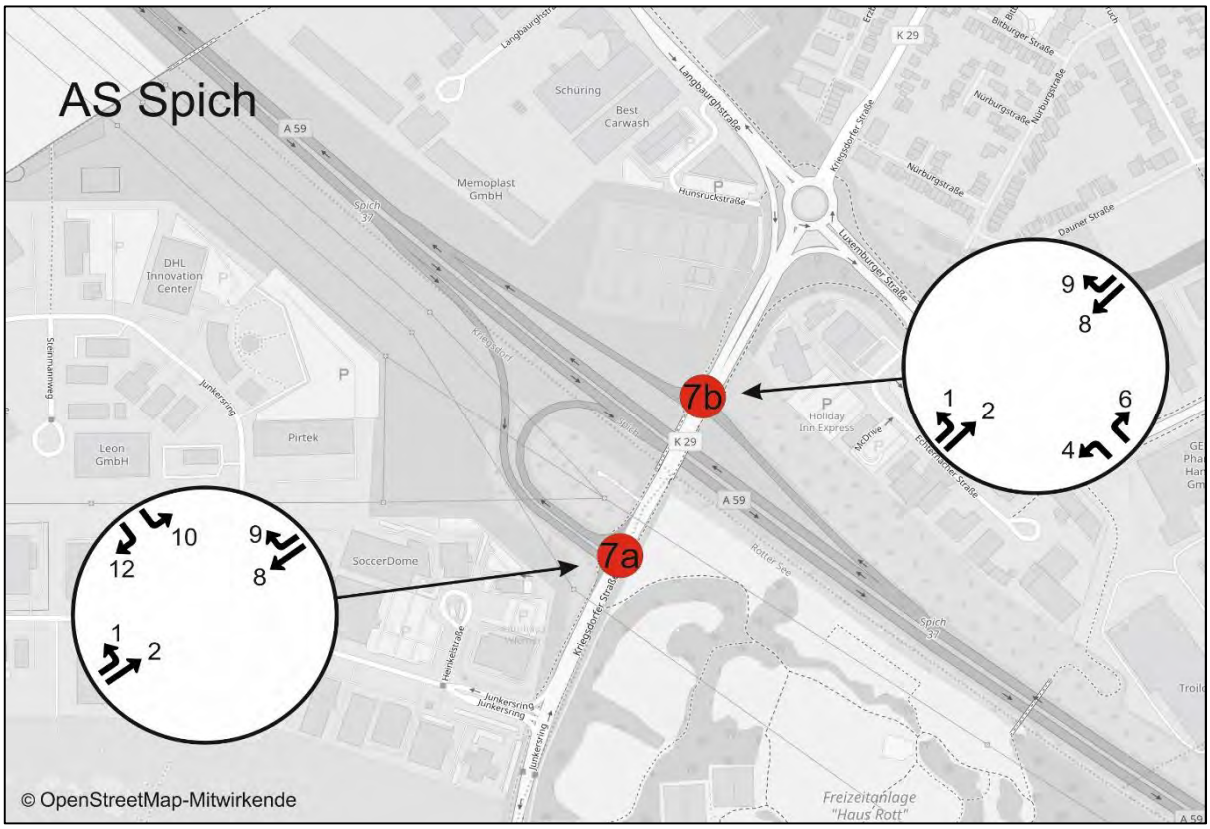


A 59 - AS Spich - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0607	A59	HFB	**3788**	**5,8%**	-			-			R07A	493	5,2%	H07A	3294	5,9%	2748	10,0%	3419	5,6%
R07A	A59	Ausfahrt	**501**	**5,3%**	-			-			H07A	2842	5,3%	H0607	3343	5,3%	384	11,7%	442	5,2%
H07A	A59	HFB	**3298**	**5,8%**	R07B	765	4,7%	H0708	4063	5,6%	R07A	593	3,6%	H0607	3891	5,5%	2365	9,8%	2977	5,7%
R07B	A59	Einfahrt	**830**	**3,8%**	H07A	3097	5,0%	H0708	3928	4,7%	-			-			689	8,6%	707	4,8%
H0708	A59	HFB	**4081**	**5,6%**	R07B	755	4,5%	H07A	3326	5,9%	-			-			3053	9,5%	3684	5,5%
H0807	A59	HFB	**4293**	**6,2%**	-			-			R07C	662	7,3%	H07B	3631	6,0%	3683	7,1%	3594	5,8%
R07C	A59	Ausfahrt	**917**	**4,0%**	-			-			H07B	2765	6,0%	H0807	3683	5,5%	675	7,6%	809	4,0%
H07B	A59	HFB	**3507**	**6,1%**	R07D	443	13,4%	H0706	3950	6,9%	R07C	644	6,8%	H0807	4151	6,2%	3008	7,0%	2784	6,4%
R07D	A59	Einfahrt	**473**	**15,4%**	H07B	3030	5,7%	H0706	3503	7,0%	-			-			414	14,3%	415	18,8%
H0706	A59	HFB	**3986**	**6,9%**	R07D	485	13,9%	H07B	3501	5,9%	-			-			3423	7,9%	3199	8,0%

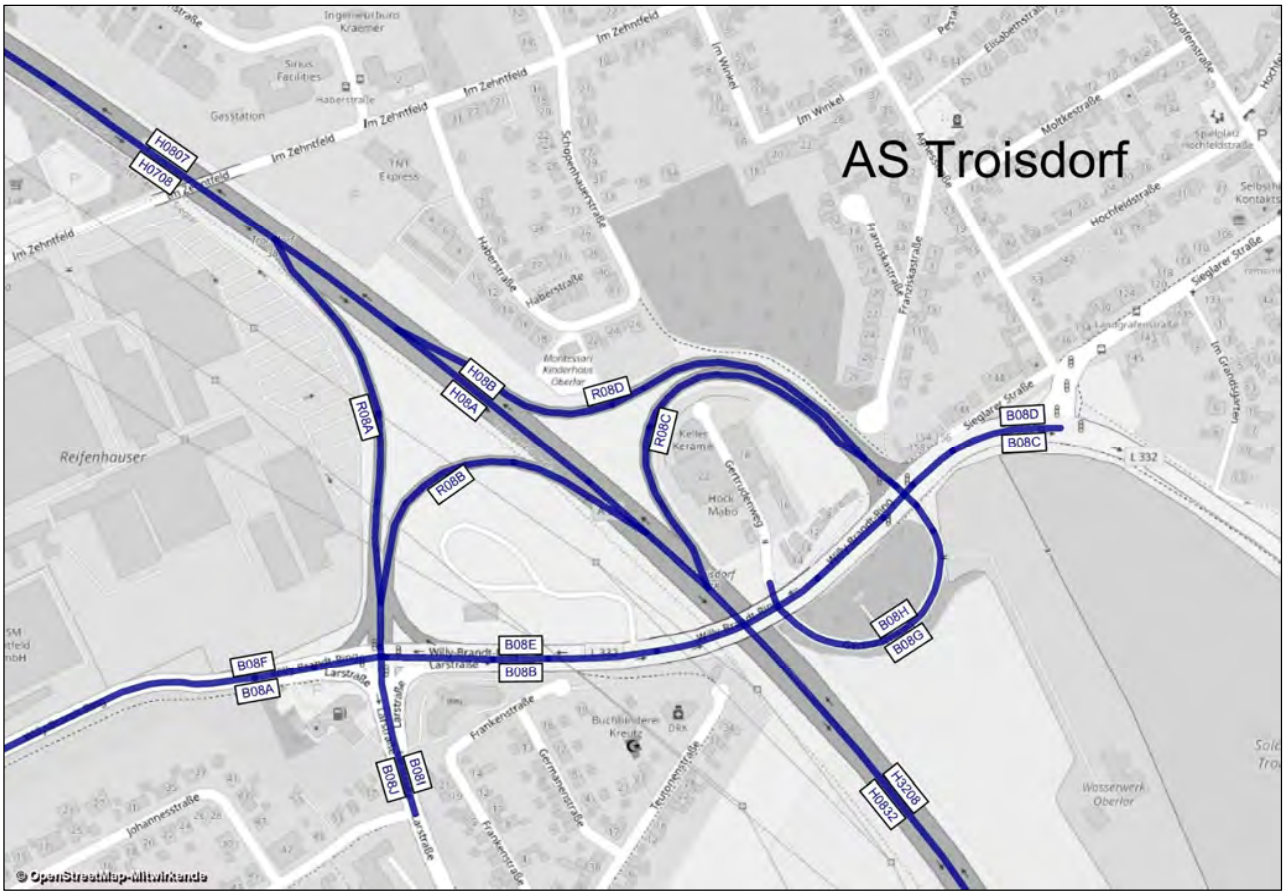



AS Spich
H0706
H0607
R07D
H07B
H07A
R07B
R07A
B07D
B07C
B07E
B07B
R07C
H07B
H0708
B07F
B07A
H0807
H0708
Redcarstraße
Gemeinschaftsgrundschule Sternenschule
Langburghstraße
Erzbergerstraße
Im Feldbruch
Nurburgstraße
Eifelstraße
Grüner Weg
Schleidener Straße
Vulkanstraße
Dauner Straße
Kriegsdorf
Merinos
Junkersring
Holiday Inn Express
Echternacher Straße
Luxemburger Straße
GEHE Pharma Handel GmbH
Godesberger Straße
Medipa
Troilog
Silver Plastics
Freizeitanlage "Haus Rott"
© OpenStreetMap-Mitwirkende

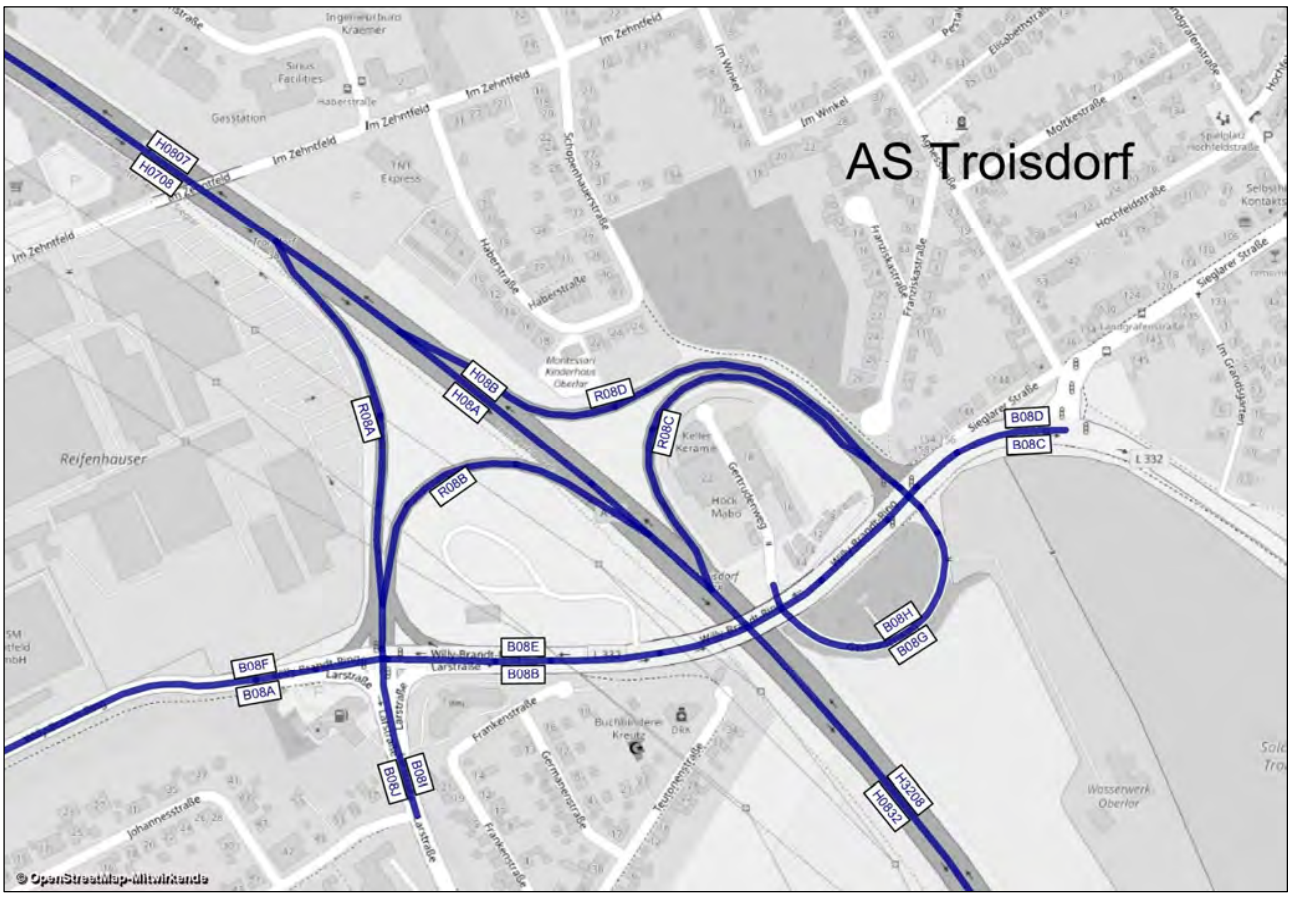
AS Spich - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
7a	Kriegsdorfer Straße (K 29)	1	154	2	234	2
		2	757	15	618	21
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	7	-	-	-	-
		8	323	21	446	10
		9	655	27	556	10
	A 59	10	195	17	221	17
		11	-	-	-	-
		12	229	7	537	2
7b	A 59	1	433	4	263	4
		2	519	28	576	34
		3	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	4	192	5	211	0
		5	-	-	-	-
		6	748	27	778	15
	A 59	7	-	-	-	-
		8	786	43	791	20
		9	213	17	236	10
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



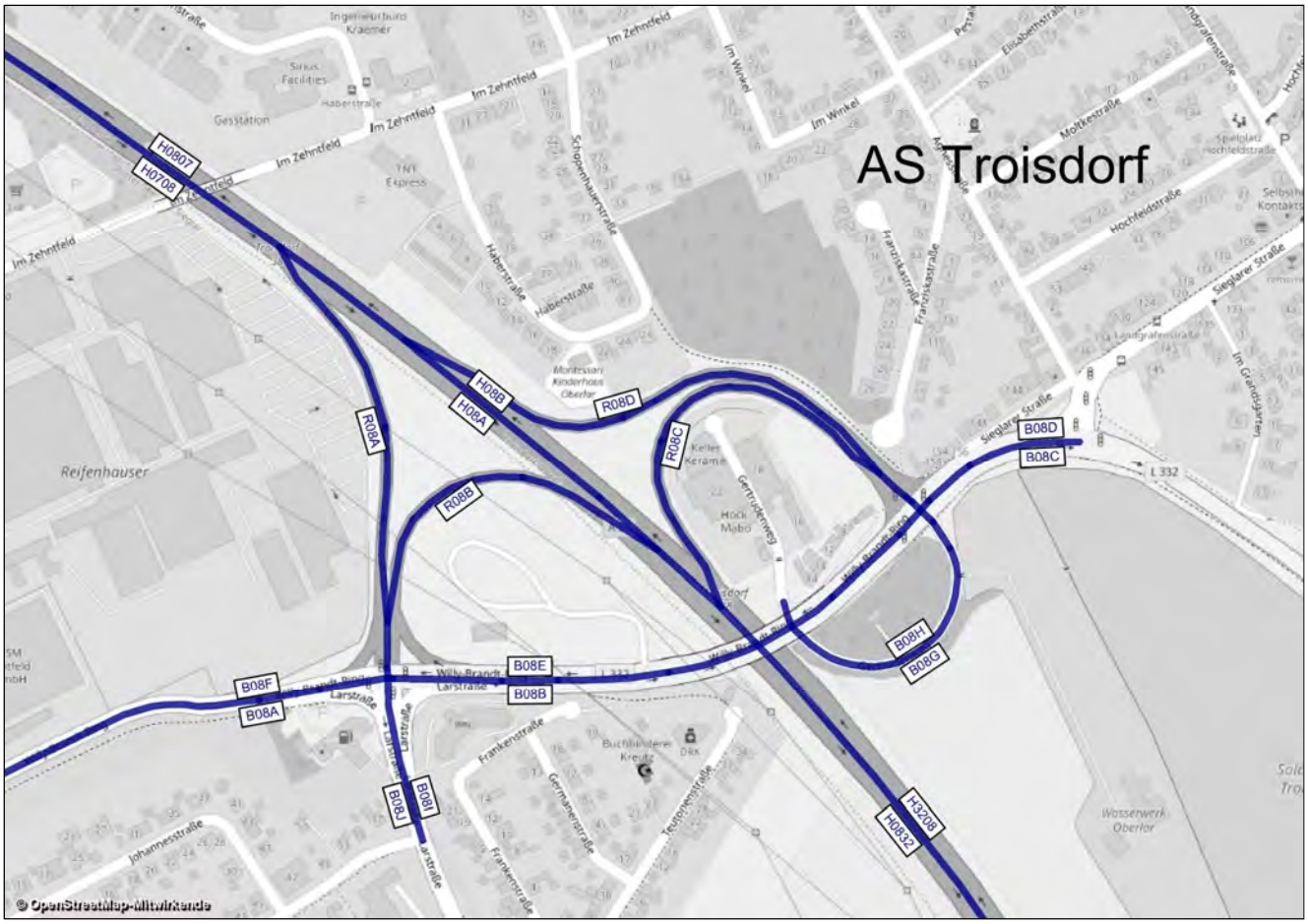
A 59 - AS Troisdorf - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0708	A59	Süd	HFB	46700	10,1%	4700	48400	10,7%	5200
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	5900	10,2%	600	6100	11,5%	700
H08A	A59	Süd	HFB	40700	10,1%	4100	42100	10,7%	4500
R08B	A59	Süd	Einfahrt	9700	10,3%	1000	10000	11,0%	1100
H0832	A59	Süd	HFB	50400	9,9%	5000	52300	10,5%	5500
H3208	A59	Nord	HFB	52500	8,4%	4400	54300	9,0%	4900
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	10500	3,8%	400	10900	3,7%	400
H08B	A59	Nord	HFB	42000	9,8%	4100	43500	10,3%	4500
R08D	A59	Nord	Einfahrt	7900	5,1%	400	8100	4,9%	400
H0807	A59	Nord	HFB	49700	8,9%	4400	51500	9,5%	4900
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	96400	9,4%	9100	99900	10,1%	10100
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	82700	9,9%	8200	85600	10,5%	9000
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	102900	9,1%	9400	106600	9,8%	10400
B08A	L332	Ost	Basisstraße	6200	6,5%	400	6500	6,2%	400
B08B	L332	Ost	Basisstraße	9900	4,0%	400	10200	3,9%	400
B08C	L332	Ost	Basisstraße	12100	3,3%	400	12500	4,0%	500
B08D	L332	West	Basisstraße	12100	3,3%	400	12500	4,0%	500
B08E	L332	West	Basisstraße	12500	3,2%	400	12800	3,1%	400
B08F	L332	West	Basisstraße	6200	6,5%	400	6500	6,2%	400
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	5900	6,8%	400	6100	8,2%	500
B08J	L332	Süd	Basisstraße	5900	6,8%	400	6100	8,2%	500
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	12400	6,5%	800	13000	6,2%	800
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	11800	6,8%	800	12200	8,2%	1000
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	22400	3,6%	800	23000	3,5%	800
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	0,0%	0	400	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	24200	3,3%	800	25000	4,0%	1000

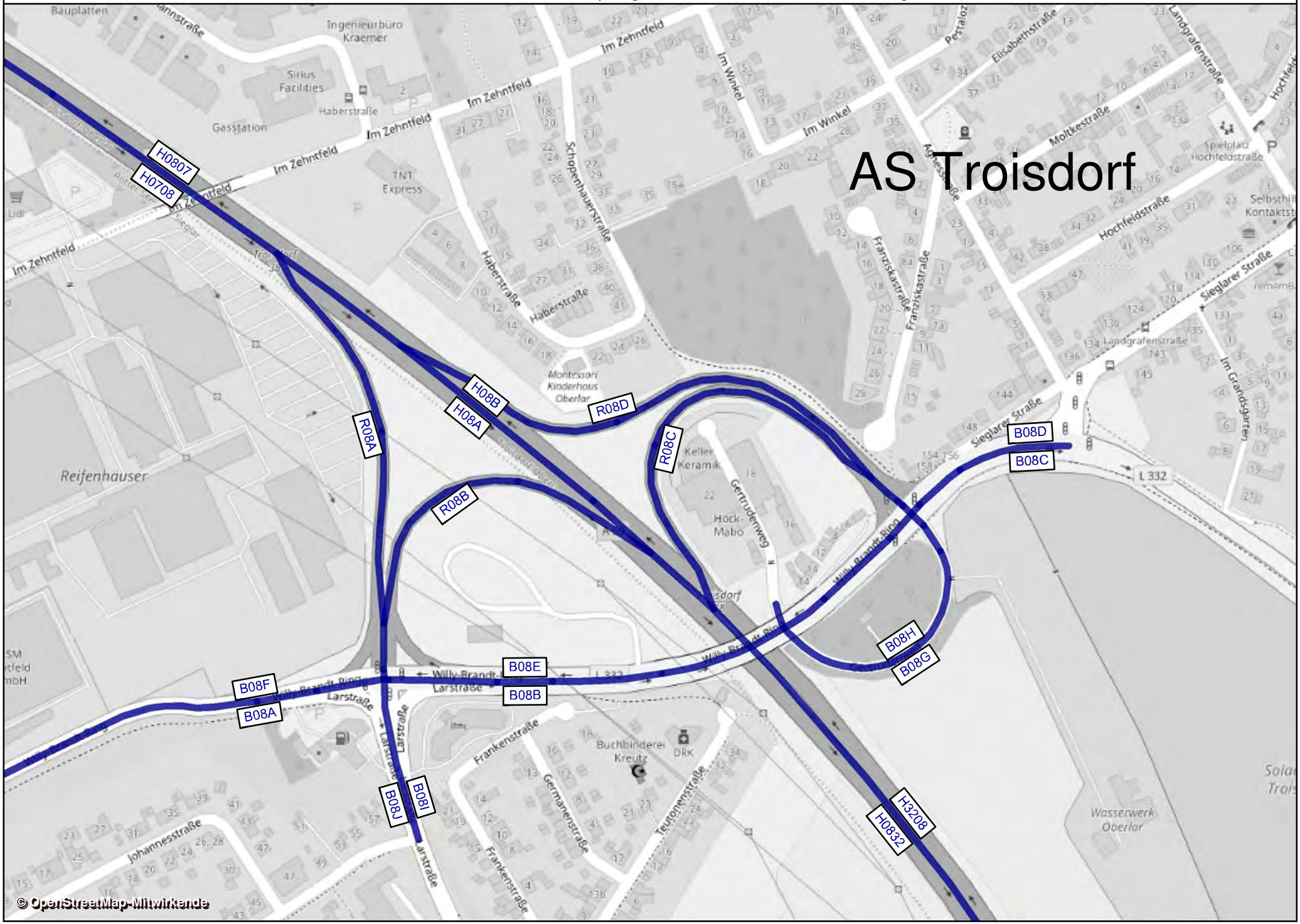


A 59 - AS Troisdorf - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0708	A59	Süd	HFB	43500	10,1%	18,5%	2492	449	0,06	0,010	9,0%	3900
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	5500	10,2%	18,6%	317	57	0,06	0,010	9,1%	500
H08A	A59	Süd	HFB	37900	10,1%	18,4%	2175	392	0,06	0,010	9,0%	3400
R08B	A59	Süd	Einfahrt	9000	9,8%	18,0%	518	93	0,06	0,010	8,9%	800
H0832	A59	Süd	HFB	47000	10,0%	18,3%	2693	485	0,06	0,010	8,9%	4200
H3208	A59	Nord	HFB	49000	8,5%	15,7%	2812	501	0,06	0,010	7,6%	3700
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	9900	3,2%	6,2%	572	98	0,06	0,010	3,0%	300
H08B	A59	Nord	HFB	39100	9,9%	18,1%	2240	403	0,06	0,010	8,7%	3400
R08D	A59	Nord	Einfahrt	7400	4,3%	8,2%	424	73	0,06	0,010	4,1%	300
H0807	A59	Nord	HFB	46400	9,0%	16,5%	2664	476	0,06	0,010	8,0%	3700
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	89900	9,5%	17,5%	5156	925	0,06	0,010	8,5%	7600
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	77000	10,0%	18,2%	4415	795	0,06	0,010	8,8%	6800
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	96000	9,3%	17,0%	5505	986	0,06	0,010	8,2%	7900
B08A	L332	Ost	Basisstraße	5850	5,6%	10,7%	334	58	0,06	0,010	5,1%	300
B08B	L332	Ost	Basisstraße	9300	3,3%	6,3%	533	91	0,06	0,010	3,2%	300
B08C	L332	Ost	Basisstraße	11350	3,5%	6,7%	655	112	0,06	0,010	3,1%	350
B08D	L332	West	Basisstraße	11350	3,5%	6,7%	655	112	0,06	0,010	3,1%	350
B08E	L332	West	Basisstraße	11700	2,9%	5,6%	675	115	0,06	0,010	2,6%	300
B08F	L332	West	Basisstraße	5850	5,6%	10,7%	334	58	0,06	0,010	5,1%	300
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	5550	6,6%	12,4%	317	56	0,06	0,010	6,3%	350
B08J	L332	Süd	Basisstraße	5550	6,6%	12,4%	317	56	0,06	0,010	6,3%	350
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	11700	5,6%	10,7%	668	116	0,06	0,010	5,1%	600
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	11100	6,6%	12,4%	634	111	0,06	0,010	6,3%	700
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	21000	3,1%	5,9%	1209	206	0,06	0,010	2,9%	600
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	9,4%	16,9%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	22700	3,5%	6,7%	1309	224	0,06	0,010	3,1%	700



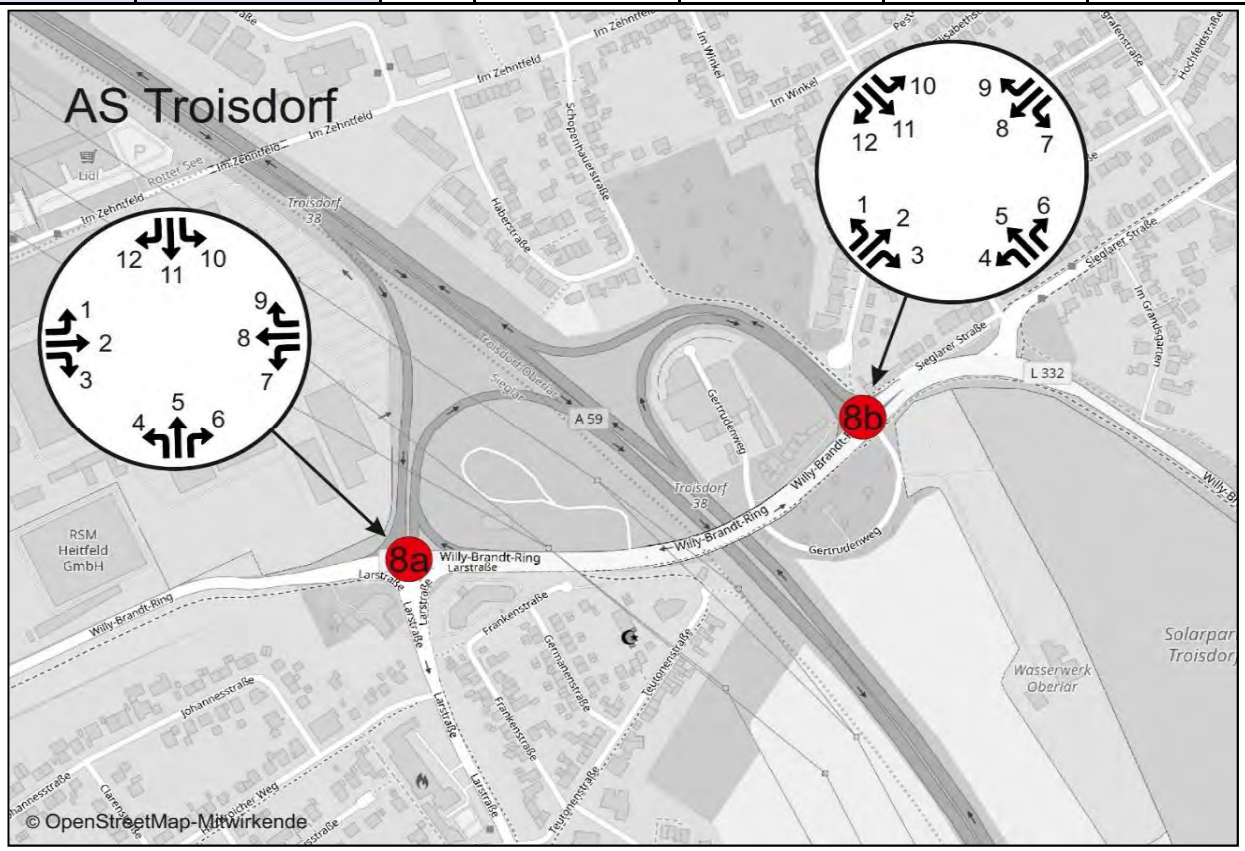
A 59 - AS Troisdorf - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0708	A59	HFB	**4081**	**5,6%**	-			-			R08A	588	6,2%	H08A	3493	5,5%	3053	9,5%	3684	5,5%
R08A	A59	Ausfahrt	**598**	**6,4%**	-			-			H08A	3200	3,8%	H0708	3798	4,2%	296	15,2%	527	6,3%
H08A	A59	HFB	**3497**	**5,5%**	R08B	913	19,9%	H0832	4410	8,5%	R08A	549	6,9%	H0708	4046	5,7%	2758	8,9%	3157	5,4%
R08B	A59	Einfahrt	**888**	**8,1%**	H08A	3170	7,0%	H0832	4058	7,3%	-			-			701	9,1%	693	7,9%
H0832	A59	HFB	**4265**	**6,0%**	R08B	813	7,7%	H08A	3452	5,6%	-			-			3460	8,9%	3850	5,8%
H3208	A59	HFB	**4399**	**5,0%**	-			-			R08C	993	1,3%	H08B	3406	6,1%	3742	7,3%	3972	4,9%
R08C	A59	Ausfahrt	**1008**	**1,4%**	-			-			H08B	3182	5,8%	H3208	4191	4,7%	661	4,5%	890	1,3%
H08B	A59	HFB	**3414**	**6,1%**	R08D	543	4,7%	H0807	3957	5,9%	R08C	932	1,3%	H3208	4347	5,0%	3080	8,0%	3082	5,9%
R08D	A59	Einfahrt	**770**	**2,3%**	H08B	3218	7,7%	H0807	3987	6,7%	-			-			603	2,7%	513	5,5%
H0807	A59	HFB	**4293**	**6,2%**	R08D	709	2,6%	H08B	3584	6,9%	-			-			3683	7,1%	3594	5,8%





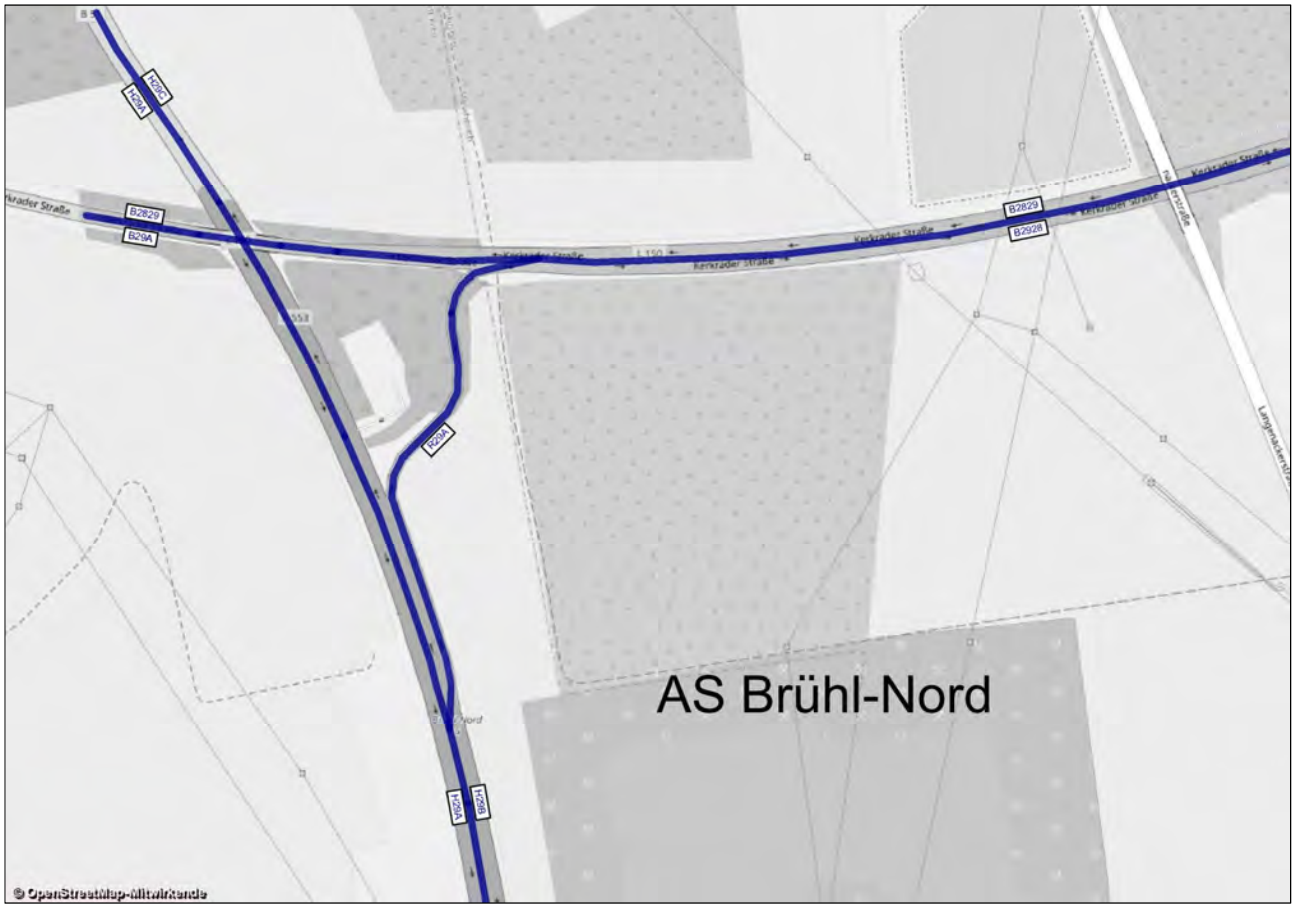
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Troisdorf - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
8a	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	305	10	306	5
		2	213	7	238	12
		3	32	1	68	1
	Larstraße	4	54	1	47	0
		5	238	1	230	2
		6	444	10	256	2
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	352	12	455	6
		8	442	7	291	9
		9	395	2	366	2
	A 59	10	174	7	384	4
		11	73	4	160	0
		12	71	2	28	1
8b	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	193	3	127	2
		2	628	20	739	15
		3	10	1	12	2
	Gertrudenweg	4	8	2	7	0
		5	4	0	7	0
		6	2	0	4	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	9	0	2	0
		8	684	11	749	12
		9	451	12	344	1
	A 59	10	236	2	435	3
		11	6	0	1	1
		12	497	10	356	6

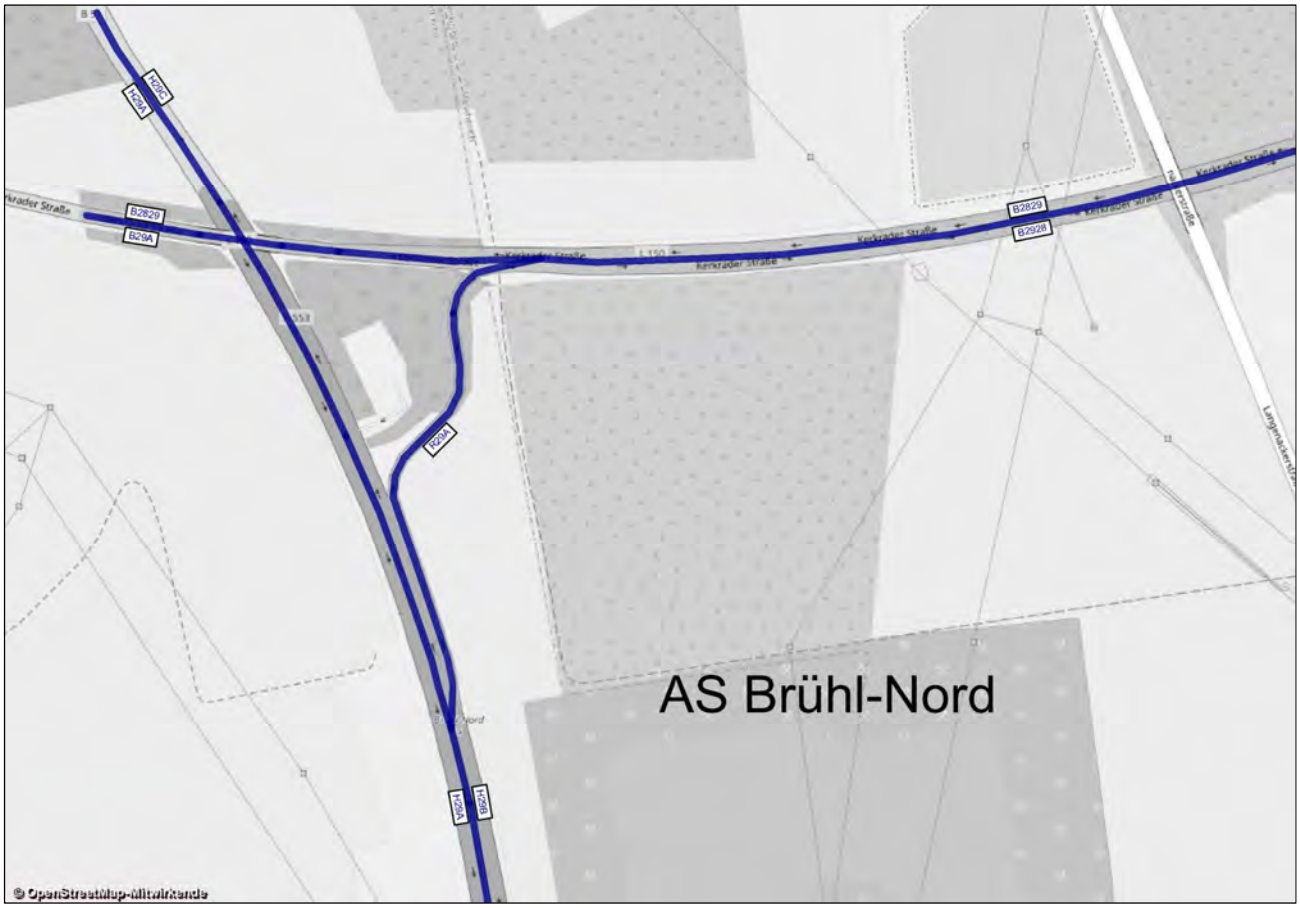


Anlage U-A-79

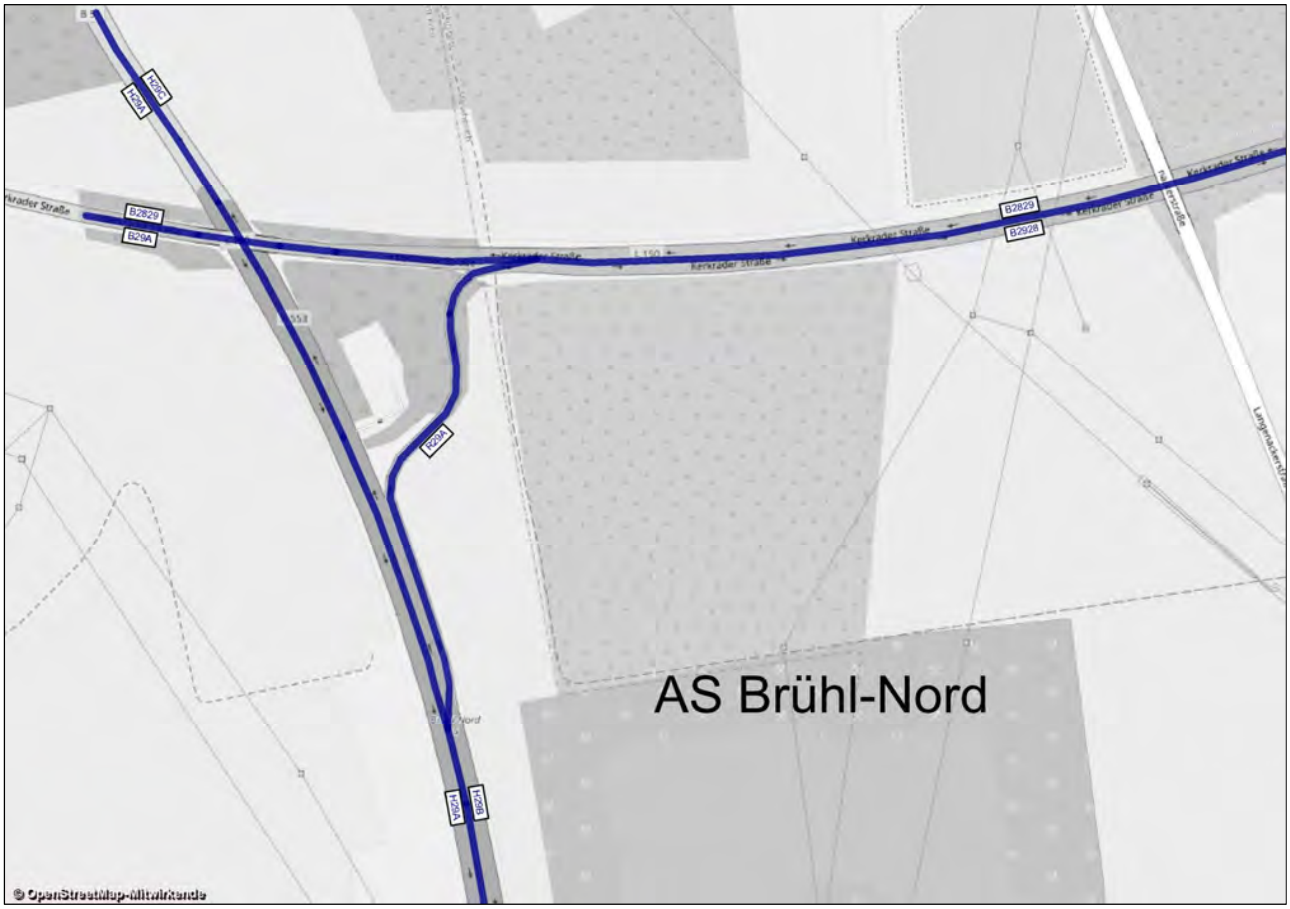
A 553 - AS Brühl-Nord - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H29A	A553	Süd	HFB	13600	12,5%	1700	14100	12,8%	1800
H29B	A553	Nord	HFB	15700	10,2%	1600	16200	10,5%	1700
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	11800	11,9%	1400	12300	13,0%	1600
H29C	A553	Nord	HFB	3800	2,6%	100	4000	2,5%	100
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	17400	10,3%	1800	18100	10,5%	1900
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	29300	11,3%	3300	30300	11,6%	3500
B29A	L150	Ost	Basisstraße	10200	9,8%	1000	10600	10,4%	1100
B2928	L150	Ost	Basisstraße	21900	11,0%	2400	22700	11,5%	2600
B2829	L150	West	Basisstraße	20600	13,6%	2800	21400	14,0%	3000
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	30800	12,3%	3800	32000	12,8%	4100
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	42500	12,2%	5200	44100	12,7%	5600



A 553 - AS Brühl-Nord - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H29A	A553	Süd	HFB	12600	12,9%	23,0%	723	133	0,06	0,011	11,1%	1400
H29B	A553	Nord	HFB	14600	10,2%	18,5%	835	150	0,06	0,010	8,9%	1300
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	11000	12,0%	21,7%	628	115	0,06	0,010	10,9%	1200
H29C	A553	Nord	HFB	3600	4,4%	8,5%	207	36	0,06	0,010	2,8%	100
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	16200	11,0%	19,9%	930	169	0,06	0,010	9,3%	1500
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	27200	11,4%	20,6%	1558	284	0,06	0,010	9,9%	2700
B29A	L150	Ost	Basisstraße	9500	9,4%	17,2%	543	97	0,06	0,010	8,4%	800
B2928	L150	Ost	Basisstraße	20400	10,8%	19,6%	1171	212	0,06	0,010	9,8%	2000
B2829	L150	West	Basisstraße	19100	13,3%	23,7%	1093	202	0,06	0,011	12,0%	2300
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	28600	12,0%	21,6%	1635	299	0,06	0,010	10,8%	3100
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	39500	12,0%	21,6%	2263	414	0,06	0,010	10,9%	4300

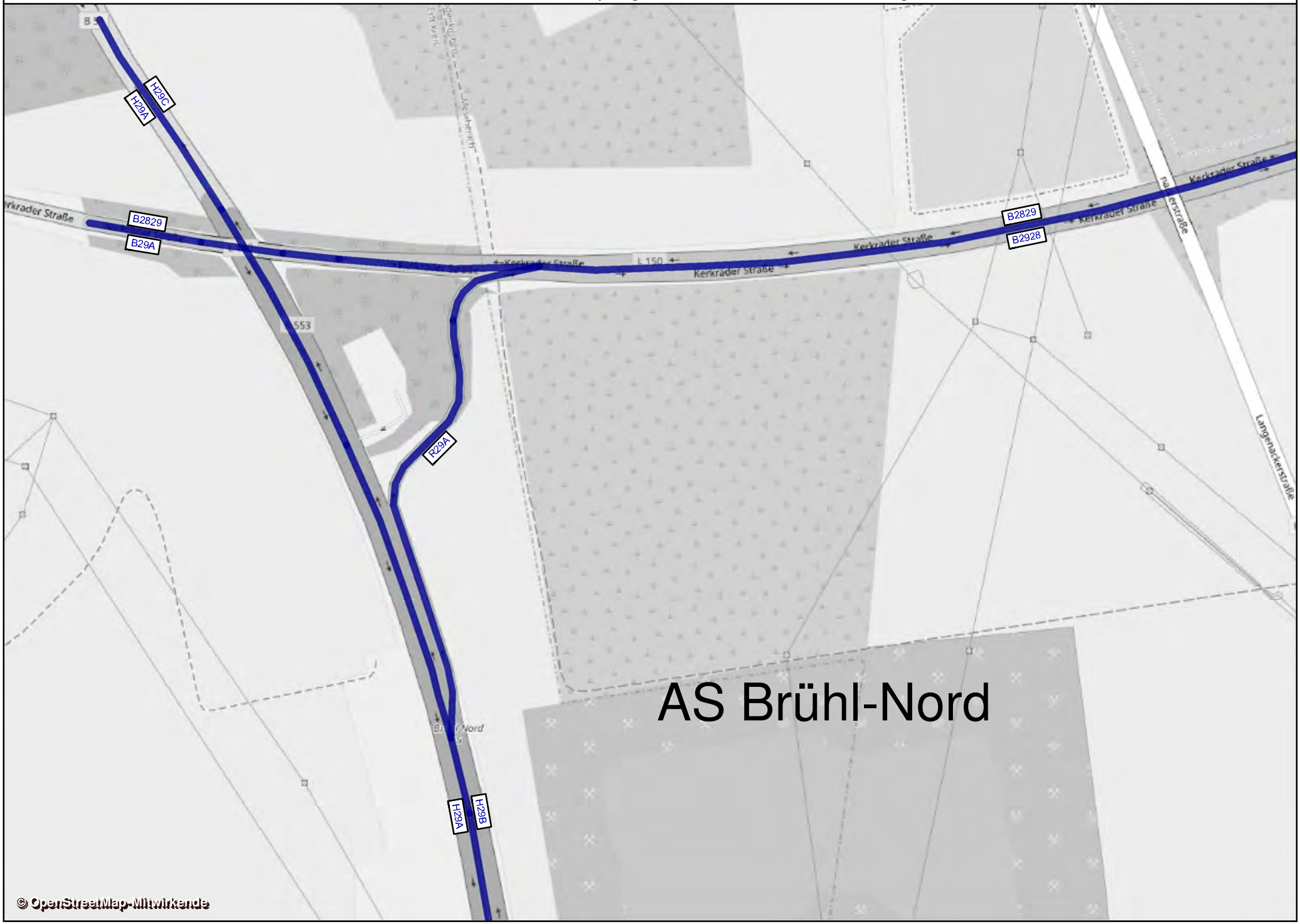


A 553 - AS Brühl-Nord - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H29A	A553	HFB	**1351**	**7,5%**	-			-			-			-			663	16,7%	1219	7,4%
H29B	A553	HFB	**1430**	**9,0%**	-			-			R29A	1038	12,1%	H29C	392	0,9%	1232	10,3%	972	6,5%
R29A	A553	Ausfahrt	**1129**	**11,7%**	-			-			H29C	311	4,2%	H29B	1741	8,3%	930	12,2%	736	7,5%
H29C	A553	HFB	**352**	**3,8%**	-			-			R29A	966	11,4%	H29B	1319	9,3%	301	4,3%	236	3,4%
B29A	L150	Basisstraße	**778**	**7,4%**	R29A	776	6,5%	B2928	1554	7,0%	-			-			698	9,9%	702	7,3%
B2928	L150	Basisstraße	**1887**	**9,9%**	R29A	1090	11,9%	B29A	797	7,1%	-			-			1628	11,2%	1437	7,3%
B2829	L150	Basisstraße	**1755**	**8,4%**	-			-			-			-			1260	15,9%	1583	8,2%

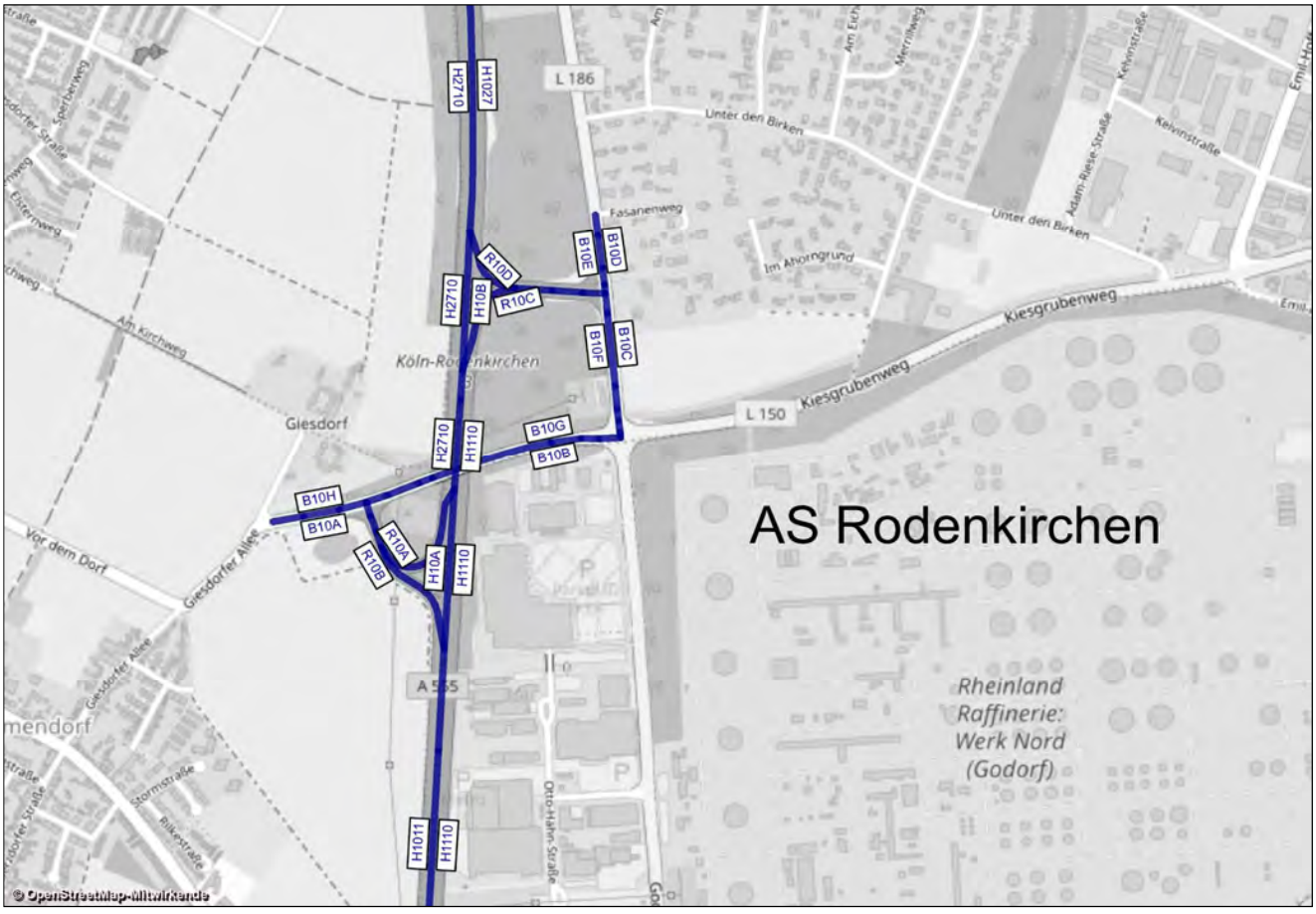


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

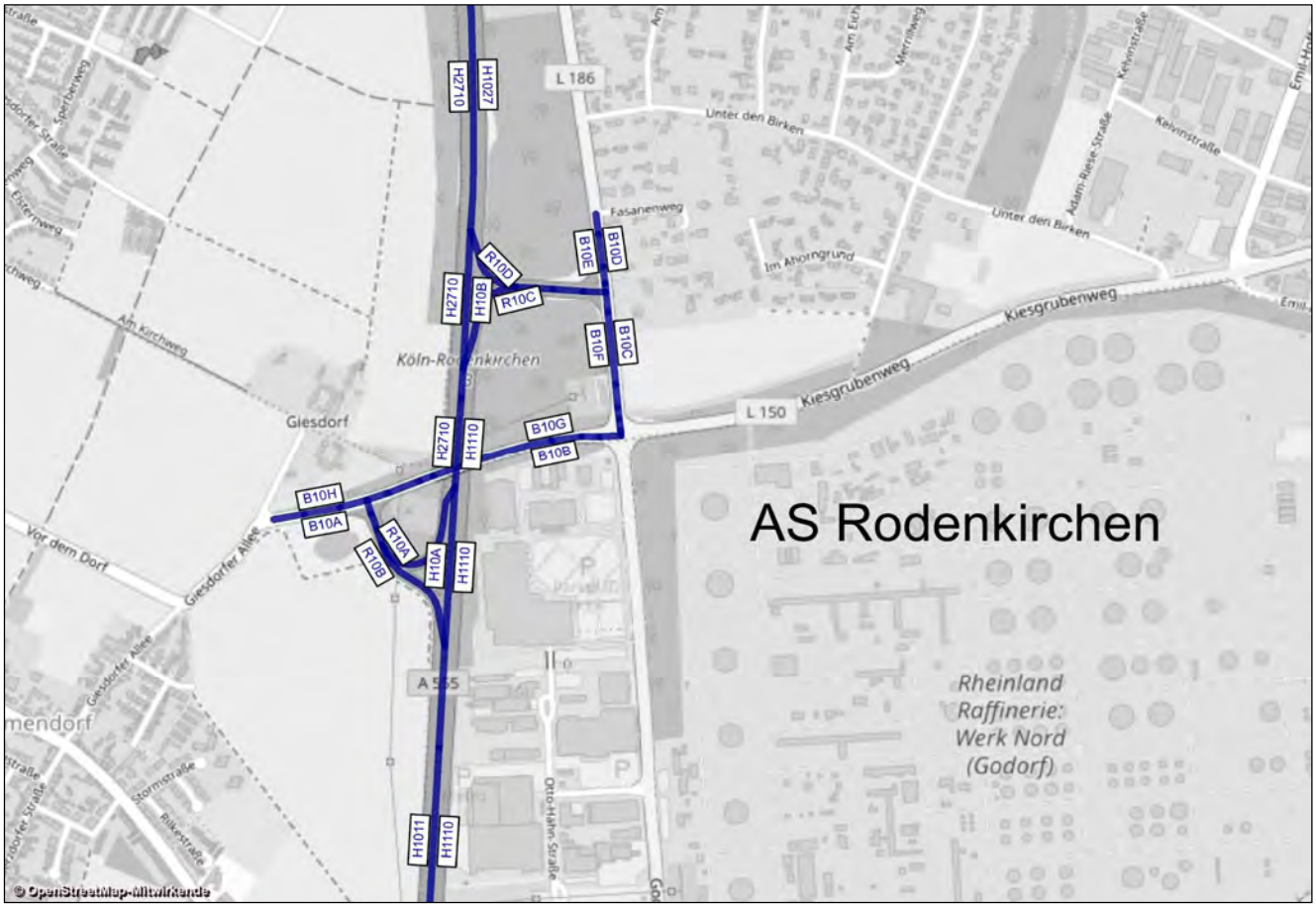
Anlage U-A-83



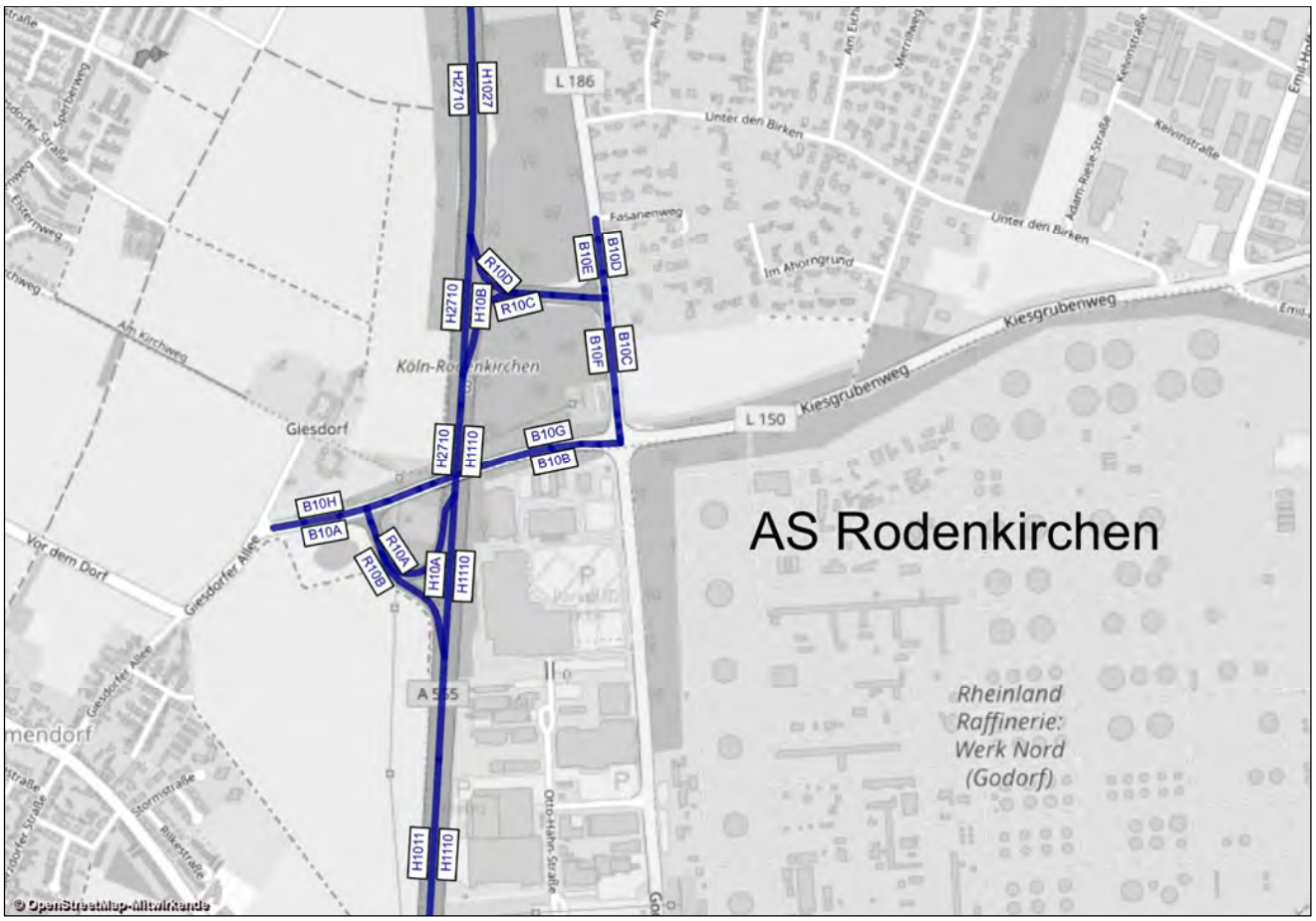
A 555 - AS Rodenkirchen - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H2710	A555	Süd	HFB	53800	10,0%	5400	55700	10,6%	5900
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	10700	11,2%	1200	11100	11,7%	1300
H10A	A555	Süd	HFB	43000	9,8%	4200	44600	10,3%	4600
R10B	A555	Süd	Einfahrt	6000	10,0%	600	6200	11,3%	700
H1011	A555	Süd	HFB	48900	9,8%	4800	50700	10,5%	5300
H1110	A555	Nord	HFB	47000	9,4%	4400	48700	10,1%	4900
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
H10B	A555	Nord	HFB	41200	9,7%	4000	42700	10,3%	4400
R10D	A555	Nord	Einfahrt	12500	11,2%	1400	12900	12,4%	1600
H1027	A555	Nord	HFB	53800	10,0%	5400	55700	10,6%	5900
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	107600	10,0%	10800	111400	10,6%	11800
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	95000	9,9%	9400	98400	10,5%	10300
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	100800	9,7%	9800	104400	10,3%	10800
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	90000	9,6%	8600	93300	10,2%	9500
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	95900	9,6%	9200	99400	10,3%	10200
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4700	2,1%	100	4900	2,0%	100
B10B	L186	Ost	Basisstraße	10900	7,3%	800	11200	8,0%	900
B10C	L186	Nord	Basisstraße	10000	8,0%	800	10300	8,7%	900
B10D	L186	Nord	Basisstraße	4800	8,3%	400	4900	8,2%	400
B10E	L186	Süd	Basisstraße	4800	8,3%	400	4900	8,2%	400
B10F	L186	Süd	Basisstraße	10000	8,0%	800	10300	8,7%	900
B10G	L186	West	Basisstraße	10900	7,3%	800	11200	8,0%	900
B10H	L186	West	Basisstraße	4700	2,1%	100	4900	2,0%	100
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	9400	2,1%	200	9800	2,0%	200
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	21800	7,3%	1600	22400	8,0%	1800
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	20000	8,0%	1600	20600	8,7%	1800
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	9600	8,3%	800	9800	8,2%	800

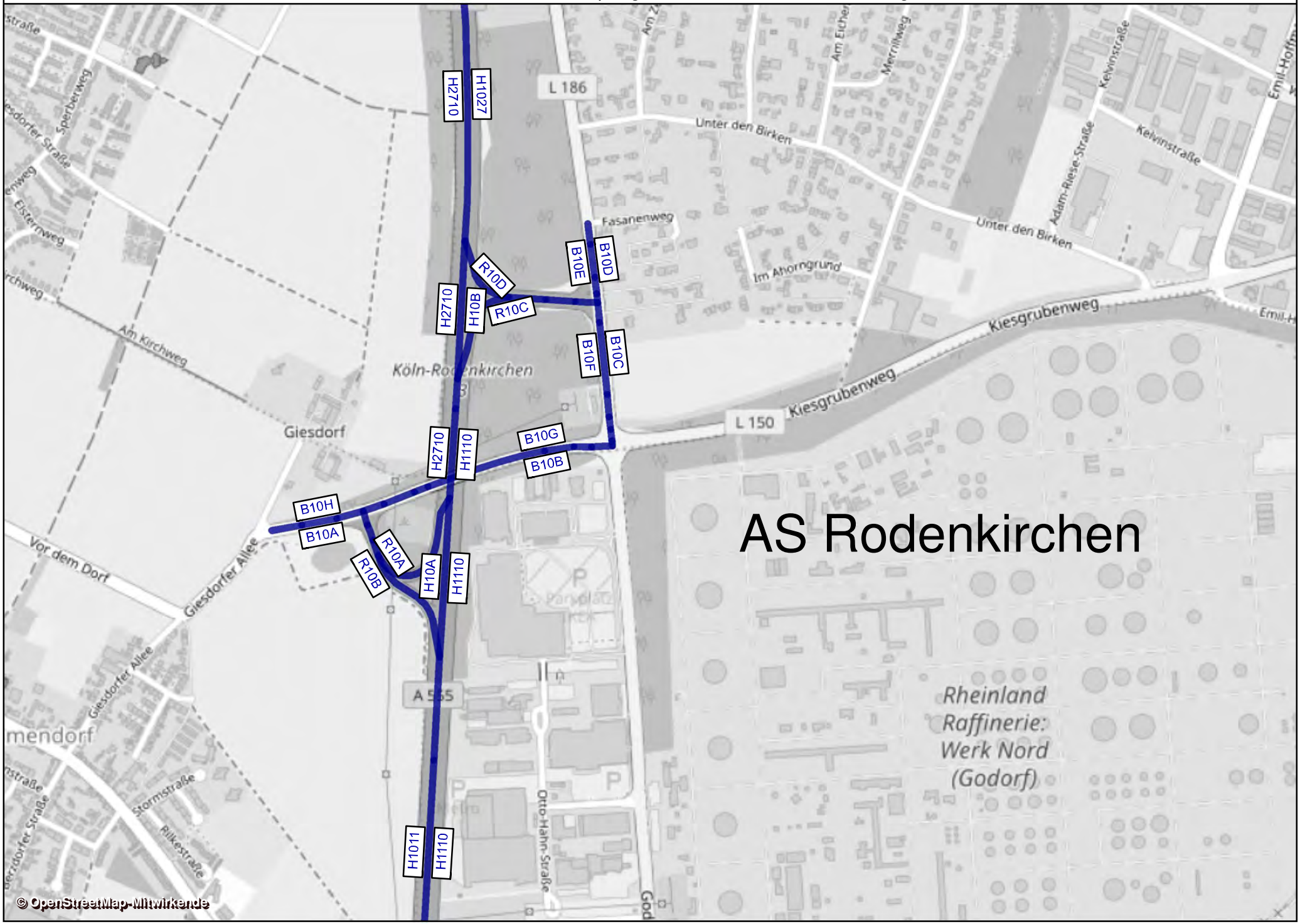


A 555 - AS Rodenkirchen - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H2710	A555	Süd	HFB	50100	10,1%	18,4%	2871	517	0,06	0,010	9,0%	4500
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	10000	11,4%	20,5%	573	104	0,06	0,010	10,0%	1000
H10A	A555	Süd	HFB	40100	9,7%	17,8%	2298	413	0,06	0,010	8,7%	3500
R10B	A555	Süd	Einfahrt	5600	10,2%	18,7%	320	58	0,06	0,010	8,9%	500
H1011	A555	Süd	HFB	45600	9,8%	17,9%	2618	471	0,06	0,010	8,8%	4000
H1110	A555	Nord	HFB	43800	9,4%	17,3%	2513	451	0,06	0,010	8,4%	3700
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	5400	8,1%	14,9%	308	55	0,06	0,010	7,4%	400
H10B	A555	Nord	HFB	38400	9,6%	17,7%	2205	396	0,06	0,010	8,6%	3300
R10D	A555	Nord	Einfahrt	11600	11,5%	20,8%	667	121	0,06	0,010	10,3%	1200
H1027	A555	Nord	HFB	50100	10,1%	18,4%	2871	517	0,06	0,010	9,0%	4500
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	100200	10,1%	18,4%	5742	1035	0,06	0,010	9,0%	9000
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	88500	9,9%	18,1%	5076	913	0,06	0,010	8,8%	7800
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	93900	9,8%	17,9%	5384	968	0,06	0,010	8,7%	8200
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	83900	9,6%	17,6%	4811	864	0,06	0,010	8,6%	7200
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	89400	9,6%	17,6%	5130	921	0,06	0,010	8,6%	7700
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4450	3,3%	6,3%	254	43	0,06	0,010	2,2%	100
B10B	L186	Ost	Basisstraße	10150	7,5%	13,9%	581	103	0,06	0,010	6,4%	650
B10C	L186	Nord	Basisstraße	9300	8,1%	15,1%	534	95	0,06	0,010	7,0%	650
B10D	L186	Nord	Basisstraße	4450	7,2%	13,4%	257	45	0,06	0,010	6,7%	300
B10E	L186	Süd	Basisstraße	4450	7,2%	13,4%	257	45	0,06	0,010	6,7%	300
B10F	L186	Süd	Basisstraße	9300	8,1%	15,1%	534	95	0,06	0,010	7,0%	650
B10G	L186	West	Basisstraße	10150	7,5%	13,9%	581	103	0,06	0,010	6,4%	650
B10H	L186	West	Basisstraße	4450	3,3%	6,3%	254	43	0,06	0,010	2,2%	100
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8900	3,3%	6,3%	509	87	0,06	0,010	2,2%	200
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	20300	7,5%	13,9%	1163	205	0,06	0,010	6,4%	1300
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	18600	8,1%	15,1%	1067	189	0,06	0,010	7,0%	1300
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	8900	7,2%	13,4%	513	90	0,06	0,010	6,7%	600

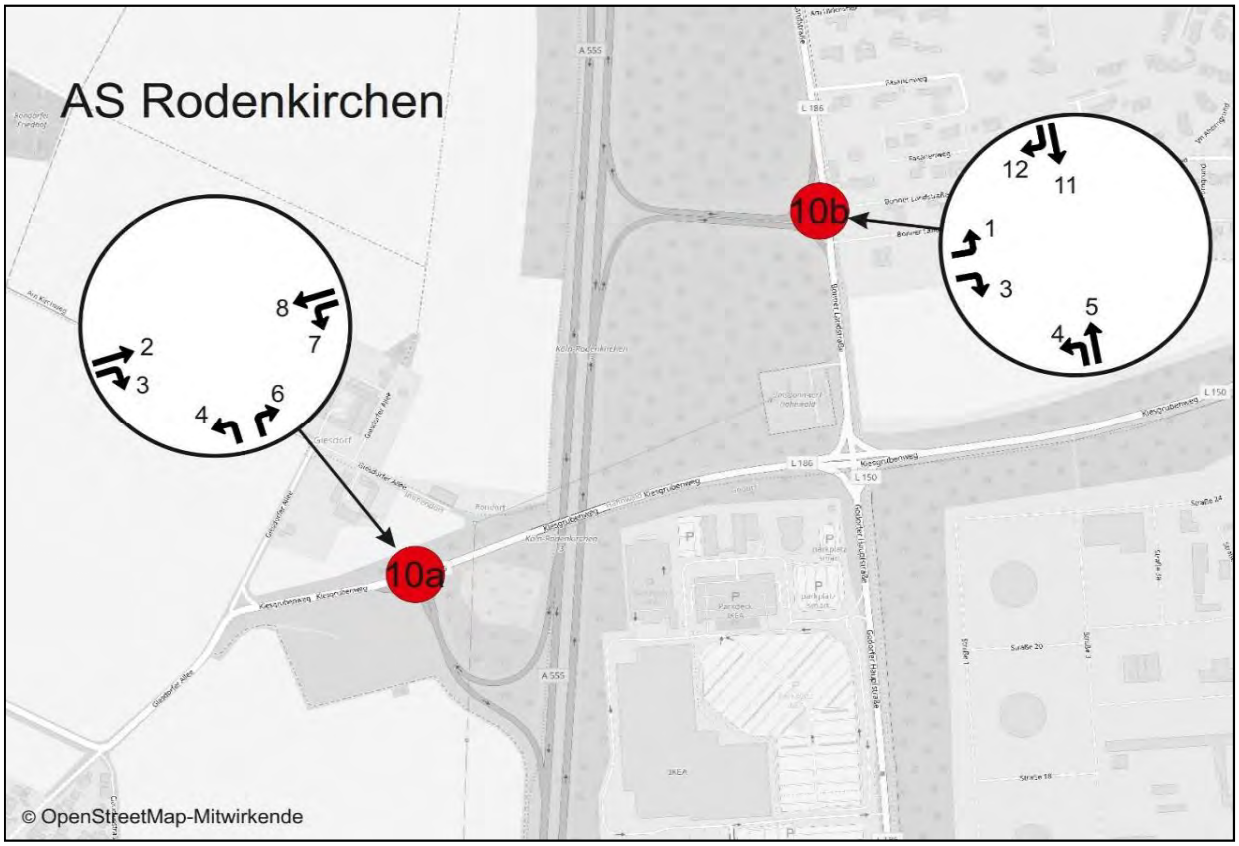


A 555 - AS Rodenkirchen - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H2710	A555	HFB	**4270**	**7,4%**	-			-			R10A	695	11,8%	H10A	3575	6,5%	3747	10,1%	3853	7,2%
R10A	A555	Ausfahrt	**1033**	**11,8%**	-			-			H10A	3121	8,5%	H2710	4154	9,3%	851	12,3%	617	8,3%
H10A	A555	HFB	**3586**	**7,2%**	R10B	562	3,0%	H1011	4148	6,6%	R10A	674	8,9%	H2710	4260	7,5%	2895	9,4%	3236	7,0%
R10B	A555	Einfahrt	**695**	**2,8%**	H10A	3085	7,0%	H1011	3779	6,2%	-			-			262	22,5%	590	3,6%
H1011	A555	HFB	**4240**	**6,7%**	R10B	761	16,8%	H10A	3479	4,5%	-			-			3157	10,5%	3827	6,5%
H1110	A555	HFB	**3758**	**7,5%**	-			-			R10C	465	7,8%	H10B	3293	7,5%	3384	8,7%	3391	7,3%
R10C	A555	Ausfahrt	**504**	**6,4%**	-			-			H10B	3258	5,8%	H1110	3762	5,9%	378	8,7%	444	6,3%
H10B	A555	HFB	**3496**	**7,7%**	R10D	609	25,0%	H1027	4105	10,2%	R10C	346	9,2%	H1110	3842	7,8%	3006	8,7%	2947	7,5%
R10D	A555	Einfahrt	**1259**	**5,0%**	H10B	3012	5,2%	H1027	4271	5,2%	-			-			630	18,1%	1076	6,3%
H1027	A555	HFB	**4459**	**7,3%**	R10D	1371	9,6%	H10B	3089	6,4%	-			-			3637	10,4%	4024	7,2%



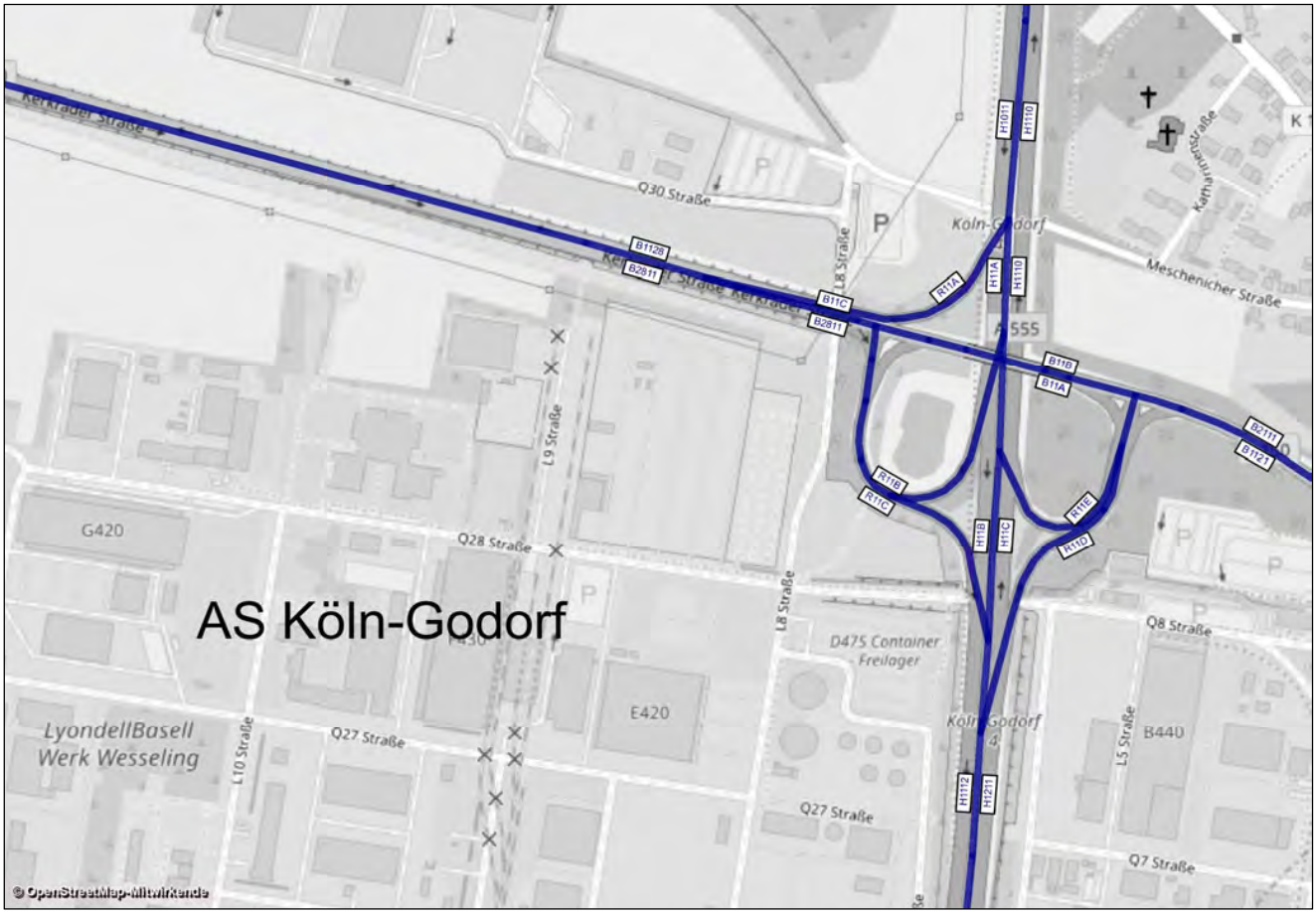

AS Rodenkirchen
H2710
H1027
L 186
Unter den Birken
Fasanenweg
Im Ahorngrund
Kelvinstraße
Adam-Riese-Straße
Kiesgrubenweg
L 150
R10D
R10C
B10E
B10D
H2710
H10B
B10F
B10C
Köln-Rodenkirchen
Giesdorf
B10G
B10B
H2710
H1110
B10H
B10A
R10A
R10B
H10A
H1110
Vor dem Dorf
Giesdorfer Allee
A 555
Rheinland Raffinerie: Werk Nord (Godorf)
Otto-Hahn-Straße
H1011
H1110
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Rodenkirchen - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
10a	Kiesgrubenweg (L 186)	1	-	-	-	-
		2	275	1	191	1
		3	81	7	59	0
	A 555	4	62	7	132	2
		5	-	-	-	-
		6	995	36	683	26
	Kiesgrubenweg (L 186)	7	330	17	622	11
		8	195	5	340	2
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
10b	A 555	1	123	2	129	5
		2	-	-	-	-
		3	153	3	309	10
	Bonner Landstraße (L186)	4	686	37	1.103	45
		5	289	10	234	6
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Landstraße (L186)	10	-	-	-	-
		11	289	10	251	8
		12	100	2	74	2

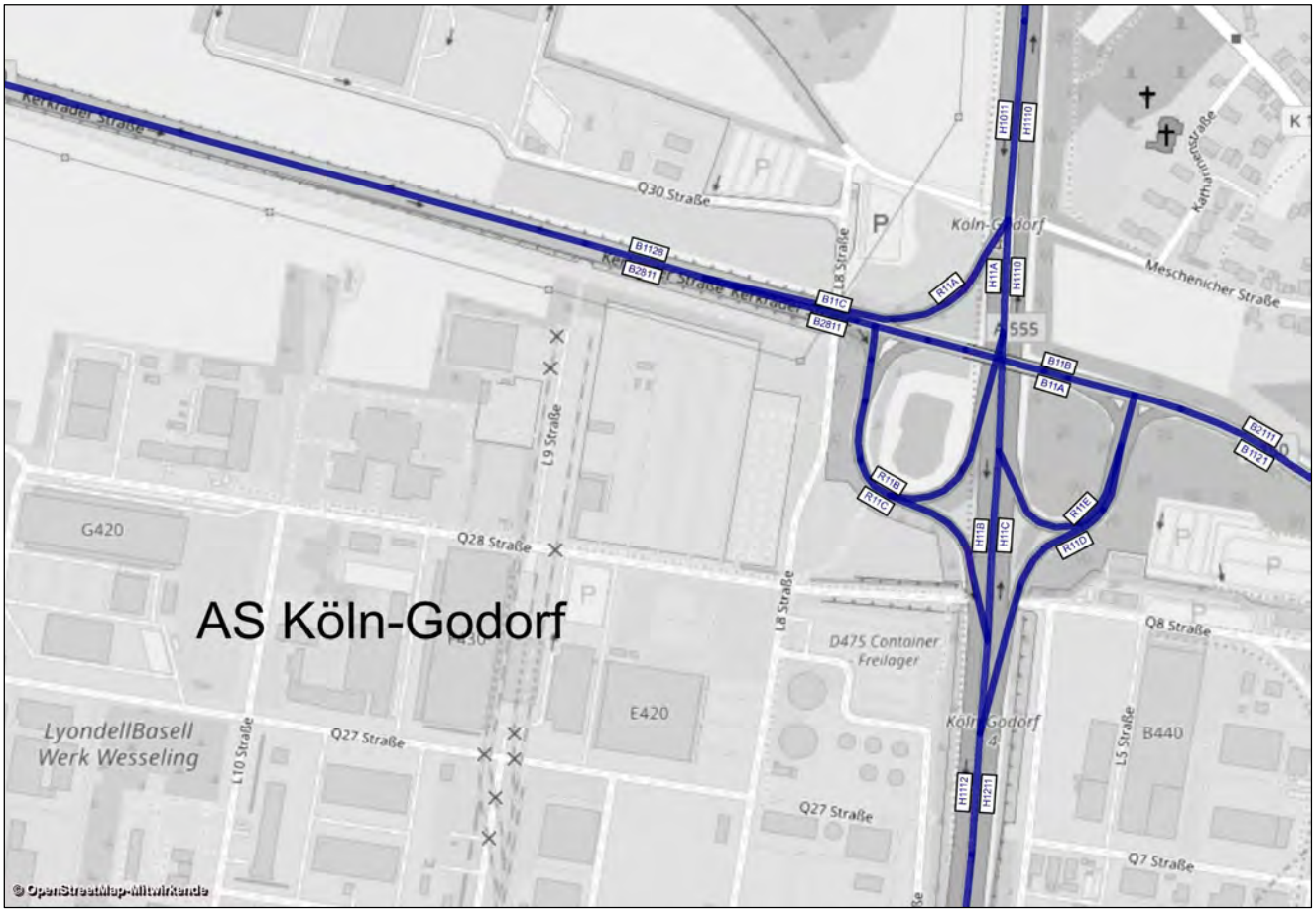


Anlage U-A-88

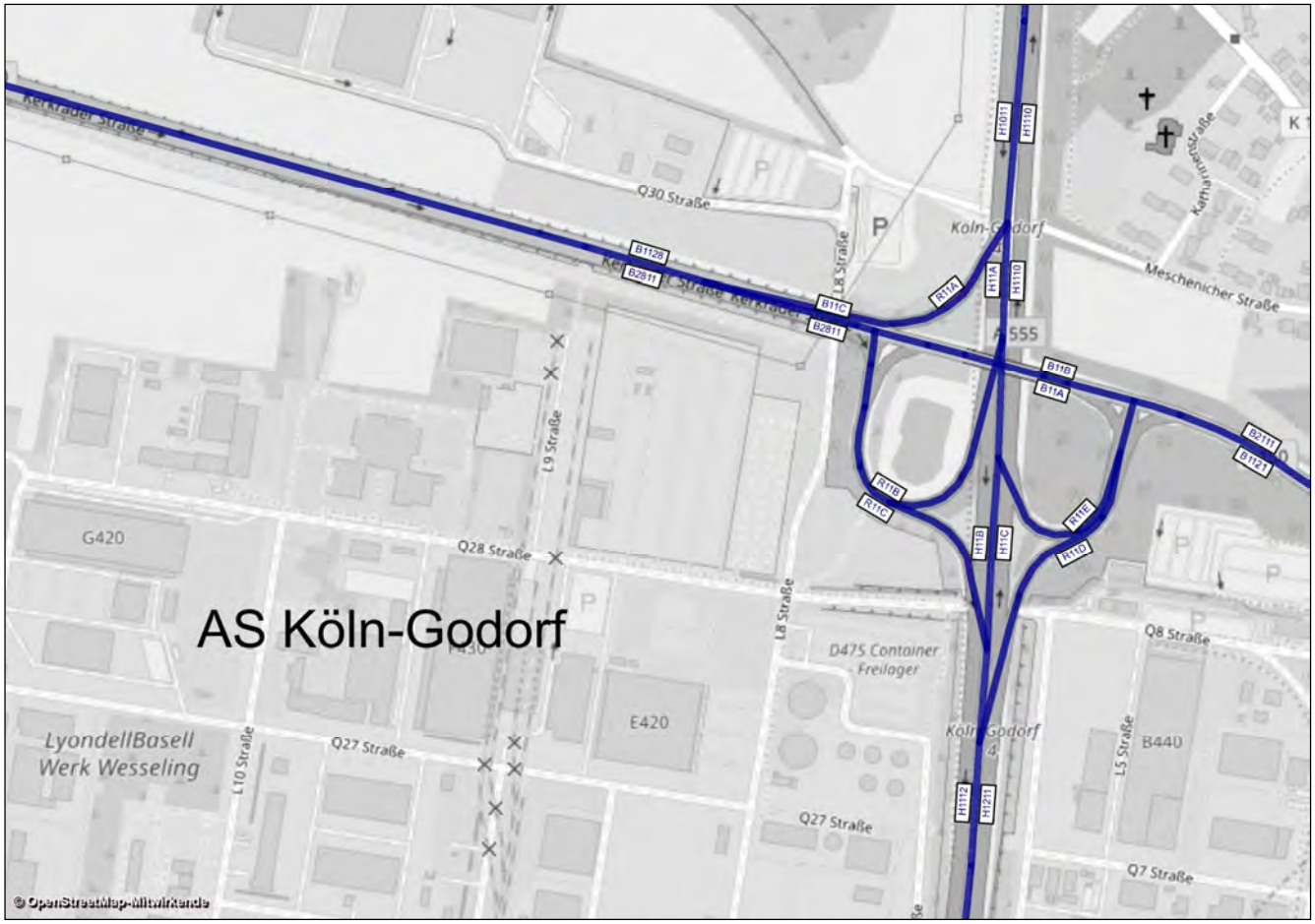
A 555 - AS Godorf - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1011	A555	Süd	HFB	48900	9,8%	4800	50700	10,5%	5300
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	11400	20,2%	2300	11900	21,0%	2500
H11A	A555	Süd	HFB	37500	6,7%	2500	38800	7,2%	2800
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	2900	13,8%	400	3000	13,3%	400
H11B	A555	Süd	HFB	34600	6,4%	2200	35800	6,7%	2400
R11C	A555	Süd	Einfahrt	8500	9,4%	800	8800	10,2%	900
H1112	A555	Süd	HFB	43100	7,0%	3000	44600	7,4%	3300
H1211	A555	Nord	HFB	42300	6,6%	2800	43700	6,9%	3000
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	8500	8,2%	700	8800	9,1%	800
H11C	A555	Nord	HFB	34000	5,9%	2000	35100	6,3%	2200
R11E	A555	Nord	Einfahrt	13100	18,3%	2400	13700	19,0%	2600
H1110	A555	Nord	HFB	47000	9,4%	4400	48700	10,1%	4900
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	95900	9,6%	9200	99400	10,3%	10200
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	84500	8,2%	6900	87500	8,8%	7700
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	68600	6,1%	4200	70900	6,5%	4600
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	85400	6,8%	5800	88300	7,1%	6300
B2811	L150	Ost	Basisstraße	20800	13,5%	2800	21600	14,4%	3100
B11A	L150	Nord	Basisstraße	16300	15,3%	2500	17000	16,5%	2800
B1121	L150	Nord	Basisstraße	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
B2111	L150	Süd	Basisstraße	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
B11B	L150	Süd	Basisstraße	11100	7,2%	800	11500	7,8%	900
B11C	L150	Süd	Basisstraße	9700	6,2%	600	10000	7,0%	700
B1128	L150	West	Basisstraße	20800	13,5%	2800	21600	14,4%	3100
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	41600	13,5%	5600	43200	14,4%	6200
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	27400	12,0%	3300	28500	13,0%	3700
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	16800	9,5%	1600	17400	10,3%	1800

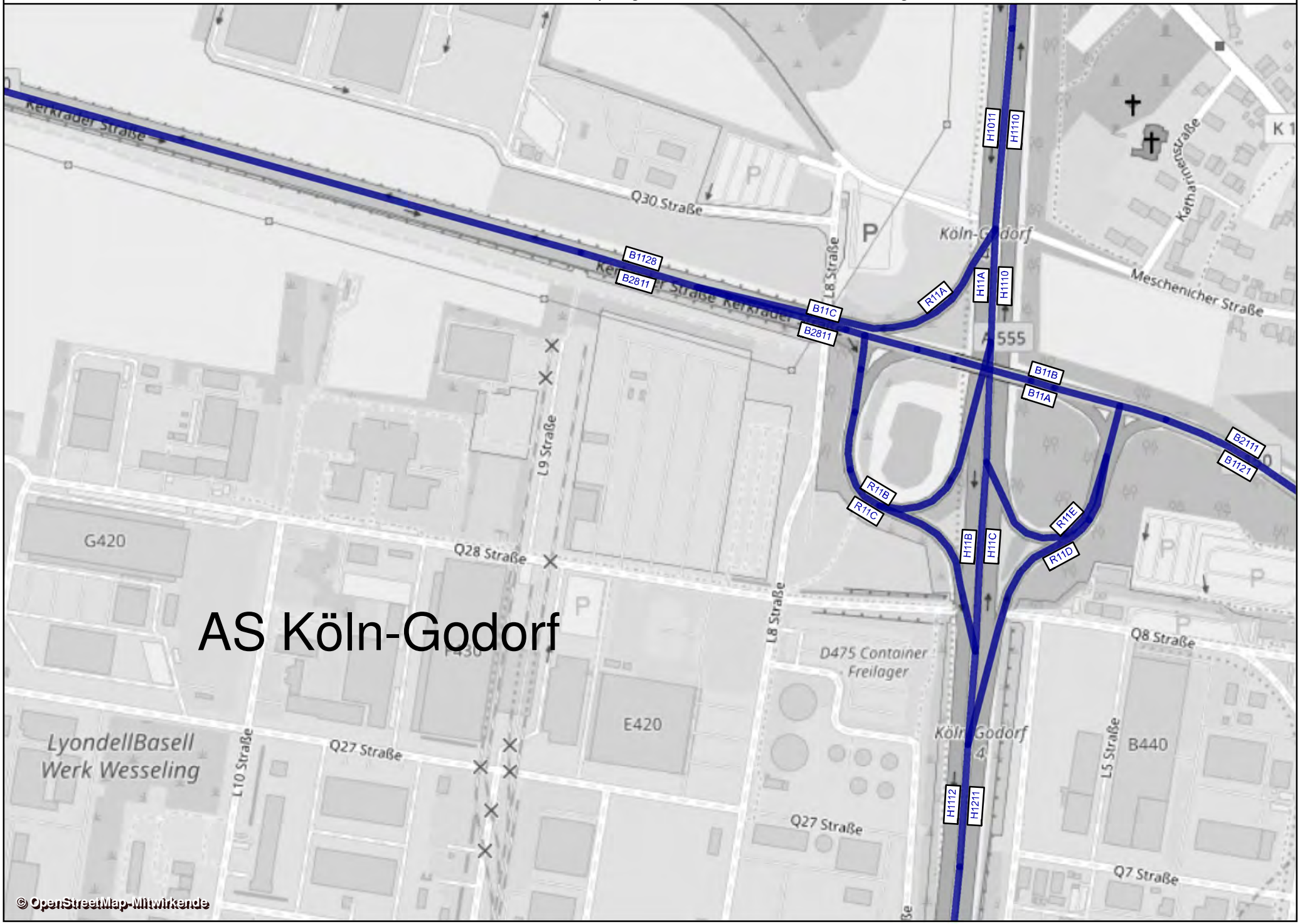


A 555 - AS Godorf - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1011	A555	Süd	HFB	45600	9,8%	17,9%	2618	471	0,06	0,010	8,8%	4000
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	10500	20,6%	34,8%	600	117	0,06	0,011	18,1%	1900
H11A	A555	Süd	HFB	35100	6,6%	12,4%	2017	354	0,06	0,010	6,0%	2100
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	2700	12,5%	22,4%	157	29	0,06	0,011	11,1%	300
H11B	A555	Süd	HFB	32400	6,1%	11,5%	1861	325	0,06	0,010	5,6%	1800
R11C	A555	Süd	Einfahrt	7900	9,9%	18,1%	452	81	0,06	0,010	8,9%	700
H1112	A555	Süd	HFB	40300	6,8%	12,8%	2313	407	0,06	0,010	6,2%	2500
H1211	A555	Nord	HFB	39600	6,5%	12,3%	2277	399	0,06	0,010	5,8%	2300
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	7900	8,7%	16,1%	452	81	0,06	0,010	7,6%	600
H11C	A555	Nord	HFB	31800	6,0%	11,3%	1825	319	0,06	0,010	5,3%	1700
R11E	A555	Nord	Einfahrt	12100	18,6%	31,9%	688	132	0,06	0,011	16,5%	2000
H1110	A555	Nord	HFB	43800	9,4%	17,3%	2513	451	0,06	0,010	8,4%	3700
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	89400	9,6%	17,6%	5130	921	0,06	0,010	8,6%	7700
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	78900	8,2%	15,1%	4530	804	0,06	0,010	7,4%	5800
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	64200	6,1%	11,4%	3686	644	0,06	0,010	5,5%	3500
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	79900	6,7%	12,5%	4590	806	0,06	0,010	6,0%	4800
B2811	L150	Ost	Basisstraße	19300	13,8%	24,5%	1105	205	0,06	0,011	12,2%	2350
B11A	L150	Nord	Basisstraße	15100	15,4%	27,0%	863	162	0,06	0,011	13,9%	2100
B1121	L150	Nord	Basisstraße	7850	10,3%	18,8%	449	81	0,06	0,010	8,9%	700
B2111	L150	Süd	Basisstraße	7850	10,3%	18,8%	449	81	0,06	0,010	8,9%	700
B11B	L150	Süd	Basisstraße	10400	7,3%	13,5%	600	106	0,06	0,010	6,7%	700
B11C	L150	Süd	Basisstraße	9100	6,4%	11,9%	525	92	0,06	0,010	5,5%	500
B1128	L150	West	Basisstraße	19300	13,8%	24,5%	1105	205	0,06	0,011	12,2%	2350
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	38600	13,8%	24,5%	2209	409	0,06	0,011	12,2%	4700
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	25500	12,0%	21,7%	1463	267	0,06	0,010	11,0%	2800
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	15700	10,3%	18,8%	897	162	0,06	0,010	8,9%	1400

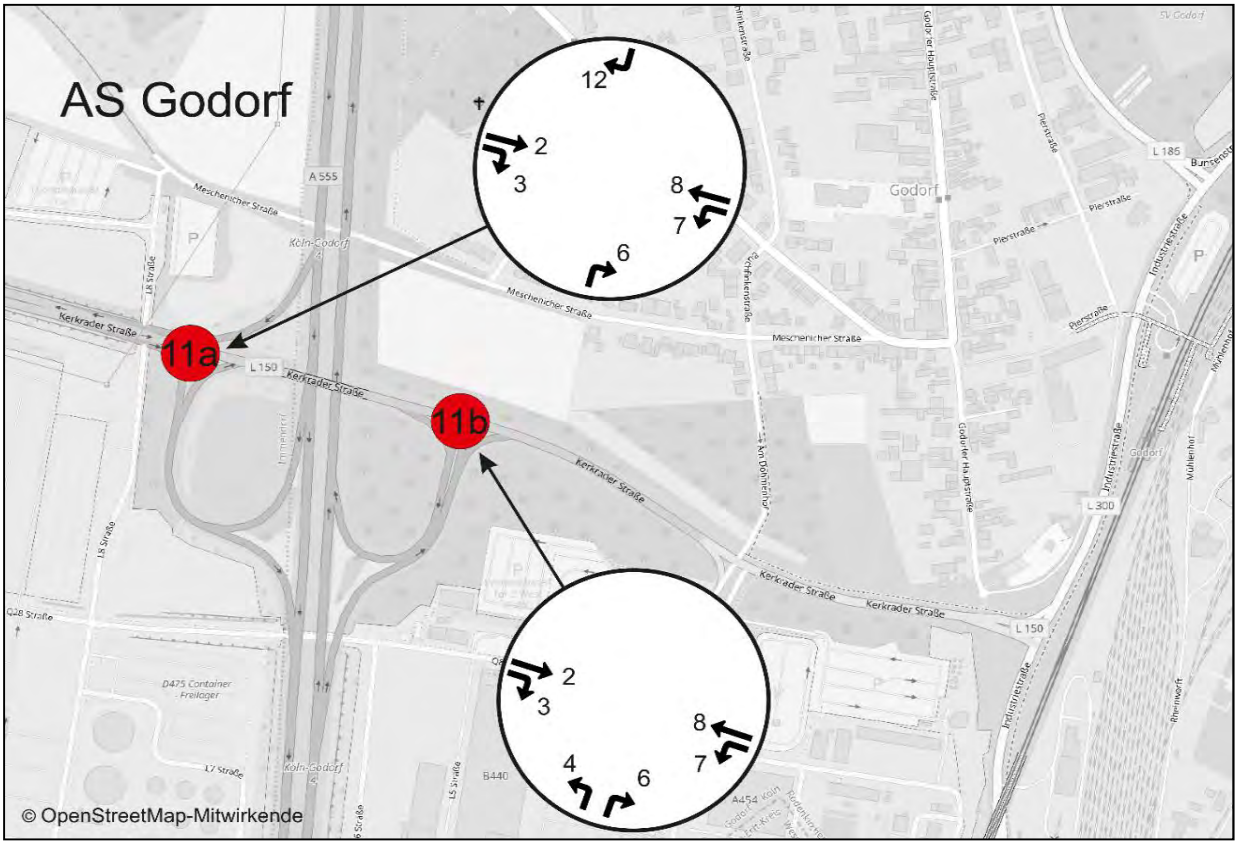


A 555 - AS Godorf - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1011	A555	HFB	**4240**	**6,7%**	-			-			R11A	911	14,5%	H11A	3329	4,5%	3157	10,5%	3827	6,5%
R11A	A555	Ausfahrt	**928**	**14,8%**	-			-			H11A	3125	5,8%	H1011	4053	7,9%	734	21,7%	817	14,6%
H11A	A555	HFB	**3334**	**4,5%**	R11B	234	6,9%	H11B	3101	4,3%	R11A	877	9,4%	H1011	4211	5,5%	2423	7,1%	3011	4,4%
R11B	A555	Ausfahrt	**263**	**13,7%**	-			-			H11B	2278	6,3%	H11A	2541	7,1%	217	14,3%	188	8,5%
H11B	A555	HFB	**3126**	**4,2%**	R11C	607	5,9%	H1112	3733	4,5%	R11B	184	2,7%	H11A	3310	4,1%	2206	6,4%	2823	4,1%
R11C	A555	Einfahrt	**799**	**5,4%**	H11B	3142	3,7%	H1112	3940	4,0%	-			-			535	11,0%	683	6,7%
H1112	A555	HFB	**3883**	**4,7%**	R11C	747	4,6%	H11B	3136	4,7%	-			-			2739	7,3%	3506	4,6%
H1211	A555	HFB	**3747**	**5,4%**	-			-			R11D	568	10,2%	H11C	3179	4,6%	3211	6,2%	2980	4,8%
R11D	A555	Ausfahrt	**828**	**8,2%**	-			-			H11C	2496	5,1%	H1211	3324	5,9%	681	8,5%	532	6,4%
H11C	A555	HFB	**2956**	**4,9%**	R11E	1098	16,9%	H1110	4054	8,2%	R11D	497	10,7%	H1211	3453	5,7%	2531	5,6%	2448	4,5%
R11E	A555	Einfahrt	**1085**	**12,0%**	H11C	2978	3,6%	H1110	4063	5,8%	-			-			854	18,0%	944	14,7%
H1110	A555	HFB	**3758**	**7,5%**	R11E	1106	14,4%	H11C	2652	4,6%	-			-			3384	8,7%	3391	7,3%




AS Köln-Godorf
Kerpener Straße
Q30 Straße
L8 Straße
Köln-Godorf
Katharinenstraße
Meschenicher Straße
B1128
B2811
B11C
B2811
H1011
H1110
R11A
H11A
H1110
B11B
B11A
B2111
B1121
R11B
R11C
R11E
R11D
H11B
H11C
L9 Straße
G420
Q28 Straße
L8 Straße
D475 Container Freilager
Q8 Straße
E420
LyondellBasell Werk Wesseling
L10 Straße
Q27 Straße
Q27 Straße
L5 Straße
B440
H1112
H1211
Q7 Straße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Godorf - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
11a	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	1.191	102	1.067	102
		3	606	33	518	21
	A 555	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	279	23	226	6
	Kerkrader Straße (L150)	7	109	4	239	12
		8	575	41	763	41
		9	-	-	-	-
	A 555	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	869	88	1.208	95
11b	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	524	36	359	17
		3	946	89	935	91
	A 555	4	478	29	442	27
		5	-	-	-	-
		6	410	17	115	3
	Kerkrader Straße (L150)	7	174	16	466	39
		8	205	16	559	26
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



Anlage U-A-93

A 555 - AS Wesseling - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1112	A555	Süd	HFB	43100	7,0%	3000	44600	7,4%	3300
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	11100	5,4%	600	11500	6,1%	700
H12A	A555	Süd	HFB	32000	7,5%	2400	33100	7,9%	2600
R12B	A555	Süd	Einfahrt	6700	1,5%	100	6900	1,4%	100
H1213	A555	Süd	HFB	38700	6,5%	2500	40000	7,0%	2800
H1312	A555	Nord	HFB	39100	6,4%	2500	40400	6,9%	2800
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	8300	2,4%	200	8600	3,5%	300
H12B	A555	Nord	HFB	30900	7,4%	2300	32000	7,8%	2500
R12D	A555	Nord	Einfahrt	11500	4,3%	500	11900	4,2%	500
H1211	A555	Nord	HFB	42300	6,6%	2800	43700	6,9%	3000
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	85400	6,8%	5800	88300	7,1%	6300
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	62900	7,5%	4700	65100	7,8%	5100
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	77800	6,4%	5000	80400	7,0%	5600
B12A	L192	Ost	Basisstraße	12500	3,2%	400	12800	3,9%	500
B12B	L192	Ost	Basisstraße	12700	3,9%	500	13100	3,8%	500
B1224	L192	Ost	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
B2412	L192	West	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
B12C	L192	West	Basisstraße	8800	2,3%	200	9100	3,3%	300
B12D	L192	West	Basisstraße	12500	3,2%	400	12800	3,9%	500
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	25000	3,2%	800	25600	3,9%	1000
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	21500	3,3%	700	22200	3,6%	800
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	16200	3,7%	600	16800	3,6%	600



A 555 - AS Wesseling - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1112	A555	Süd	HFB	40300	6,8%	12,8%	2313	407	0,06	0,010	6,2%	2500
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	10400	5,0%	9,4%	597	103	0,06	0,010	4,8%	500
H12A	A555	Süd	HFB	29900	7,5%	14,0%	1716	303	0,06	0,010	6,7%	2000
R12B	A555	Süd	Einfahrt	6300	1,7%	3,3%	364	61	0,06	0,010	1,6%	100
H1213	A555	Süd	HFB	36200	6,5%	12,2%	2080	365	0,06	0,010	5,8%	2100
H1312	A555	Nord	HFB	36600	6,4%	11,9%	2105	369	0,06	0,010	5,7%	2100
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	7800	3,1%	5,9%	447	76	0,06	0,010	2,6%	200
H12B	A555	Nord	HFB	28900	7,2%	13,5%	1657	292	0,06	0,010	6,6%	1900
R12D	A555	Nord	Einfahrt	10800	4,7%	8,9%	619	107	0,06	0,010	3,7%	400
H1211	A555	Nord	HFB	39600	6,5%	12,3%	2277	399	0,06	0,010	5,8%	2300
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	79900	6,7%	12,5%	4590	806	0,06	0,010	6,0%	4800
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	58800	7,4%	13,7%	3374	596	0,06	0,010	6,6%	3900
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	72800	6,4%	12,1%	4185	733	0,06	0,010	5,8%	4200
B12A	L192	Ost	Basisstraße	11700	3,8%	7,3%	673	115	0,06	0,010	3,0%	350
B12B	L192	Ost	Basisstraße	11900	3,9%	7,5%	687	118	0,06	0,010	3,4%	400
B1224	L192	Ost	Basisstraße	7600	3,6%	6,4%	439	75	0,06	0,010	3,3%	250
B2412	L192	West	Basisstraße	7600	3,6%	6,4%	439	75	0,06	0,010	3,3%	250
B12C	L192	West	Basisstraße	8300	2,1%	4,1%	479	81	0,06	0,010	2,4%	200
B12D	L192	West	Basisstraße	11700	3,8%	7,3%	673	115	0,06	0,010	3,0%	350
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	23400	3,8%	7,3%	1345	231	0,06	0,010	3,0%	700
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	20200	3,2%	6,1%	1165	199	0,06	0,010	3,0%	600
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	15200	3,6%	6,4%	878	150	0,06	0,010	3,3%	500



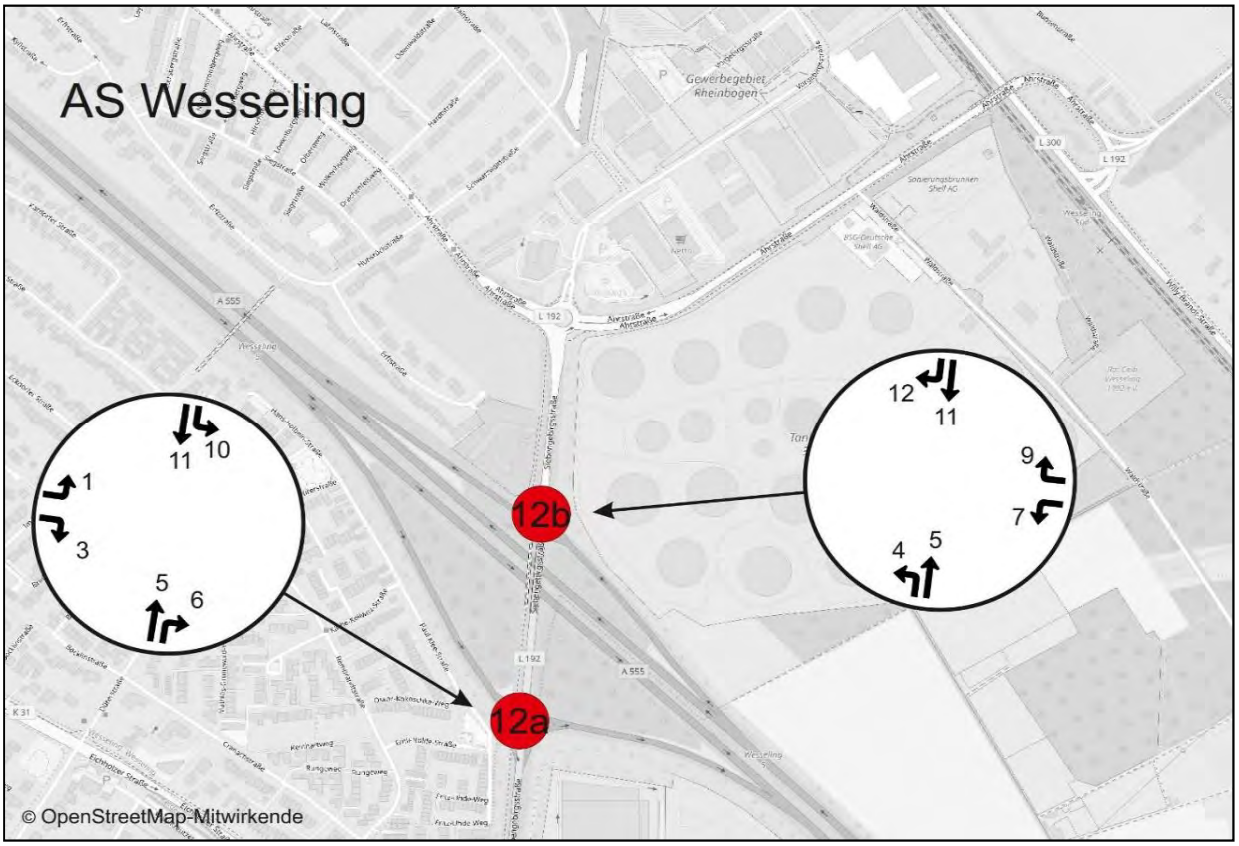
© OpenStreetMap-Mitwirkende

A 555 - AS Wesseling - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1112	A555	HFB	**3883**	**4,7%**	-			-			R12A	1197	3,1%	H12A	2685	5,4%	2739	7,3%	3506	4,6%
R12A	A555	Ausfahrt	**1216**	**3,1%**	-			-			H12A	2513	5,2%	H1112	3729	4,5%	490	7,3%	1073	3,1%
H12A	A555	HFB	**2695**	**5,4%**	R12B	475	1,7%	H1213	3170	4,8%	R12A	1122	2,9%	H1112	3817	4,6%	2249	7,3%	2433	5,3%
R12B	A555	Einfahrt	**693**	**1,0%**	H12A	2350	7,1%	H1213	3043	5,7%	-			-			542	1,1%	447	2,0%
H1213	A555	HFB	**3190**	**4,9%**	R12B	525	2,0%	H12A	2664	5,4%	-			-			2791	6,1%	2880	4,8%
H1312	A555	HFB	**3383**	**4,2%**	-			-			R12C	790	2,5%	H12B	2593	4,7%	2735	6,8%	3055	4,1%
R12C	A555	Ausfahrt	**802**	**2,6%**	-			-			H12B	2423	4,5%	H1312	3226	4,0%	512	3,1%	708	2,5%
H12B	A555	HFB	**2598**	**4,7%**	R12D	669	5,1%	H1211	3267	4,7%	R12C	741	2,4%	H1312	3339	4,2%	2223	7,6%	2346	4,6%
R12D	A555	Einfahrt	**1261**	**2,8%**	H12B	2323	7,4%	H1211	3583	5,7%	-			-			988	3,1%	633	5,8%
H1211	A555	HFB	**3747**	**5,4%**	R12D	1161	3,1%	H12B	2586	6,5%	-			-			3211	6,2%	2980	4,8%



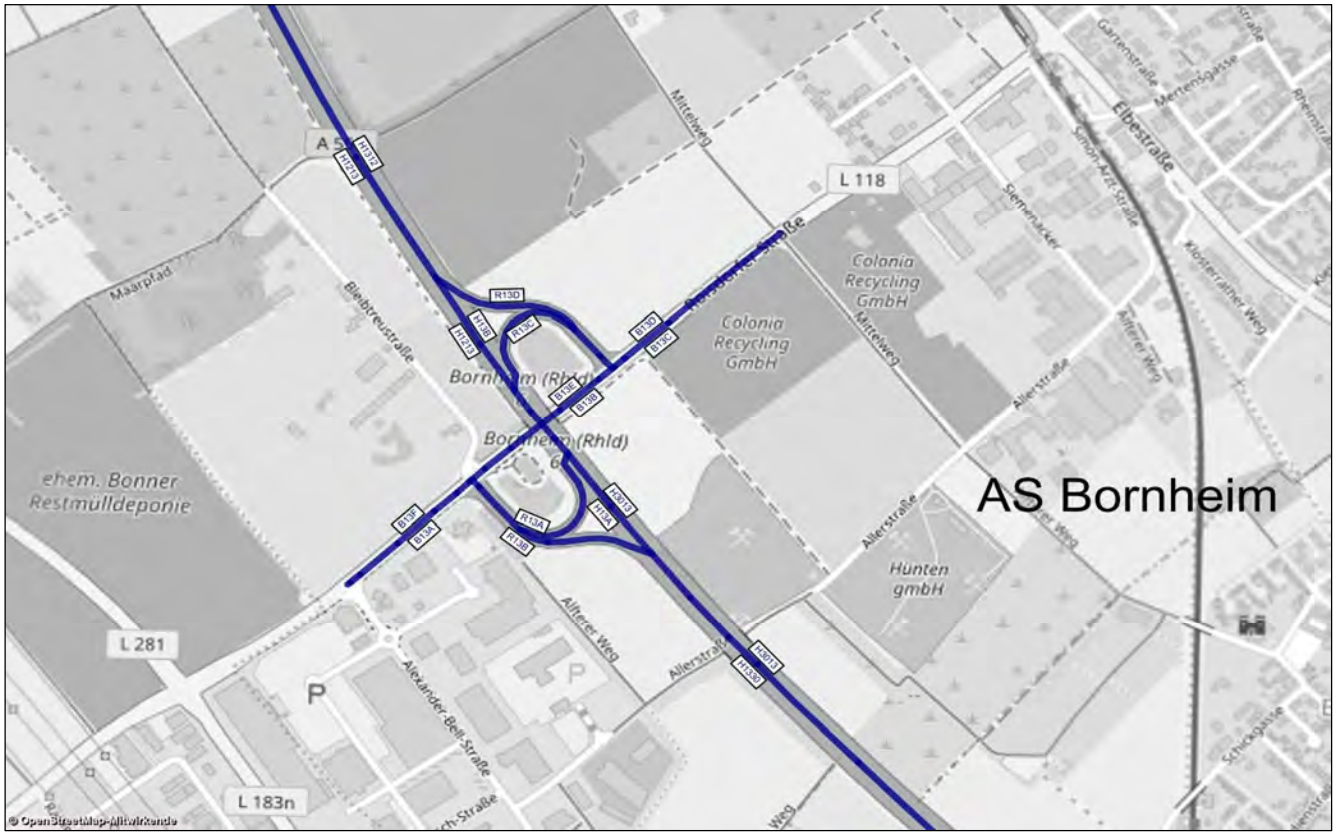

AS Wesseling
H1211
H1112
R12D
B2412
B1224
Tankfeld
311
R12A
H12B
H12A
B12C
B12B
R12C
R12B
B12D
B12A
H1312
H1213
K 31
Eichholz
Gut Eicholz
Herseler Straße
Urfelder Straße
Eichholzer Straße
Hans-Holbein-Straße
Erftstraße
Bocklinstraße
Dürerstraße
Rembrandtstraße
Paul-Klee-Straße
Cranachstraße
Reinhartweg
Willy-Kreutzer-Weg
Josef-Gasten-Weg
Max-von-Geyr-Straße
Anton-Engels-Straße
Karl-Hasse-Weg
Josef-Mathie-Weg
Widdiger Straße
Breniger Straße
Im Dich
Amselweg
Drosselweg
Pfauenweg
Kleiberweg
Dompfaffenweg
Zeisigweg
Auf dem Eichholzer Acker
Roisdorfer Straße
Eckdorfer Straße
Lidl
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Wesseling - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
12a	A 555	1	284	13	240	12
		2	-	-	-	-
		3	284	17	991	17
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	-	-	-	-
		5	1.200	16	536	15
		6	473	2	171	3
	A 555	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	285	12	266	7
		11	259	9	589	7
		12	-	-	-	-
12b	A 555	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	1.026	18	398	15
		5	458	11	377	12
		6	-	-	-	-
	A 555	7	155	9	402	2
		8	-	-	-	-
		9	276	7	360	6
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	-	-	-	-
		11	389	12	454	12
		12	476	20	324	9

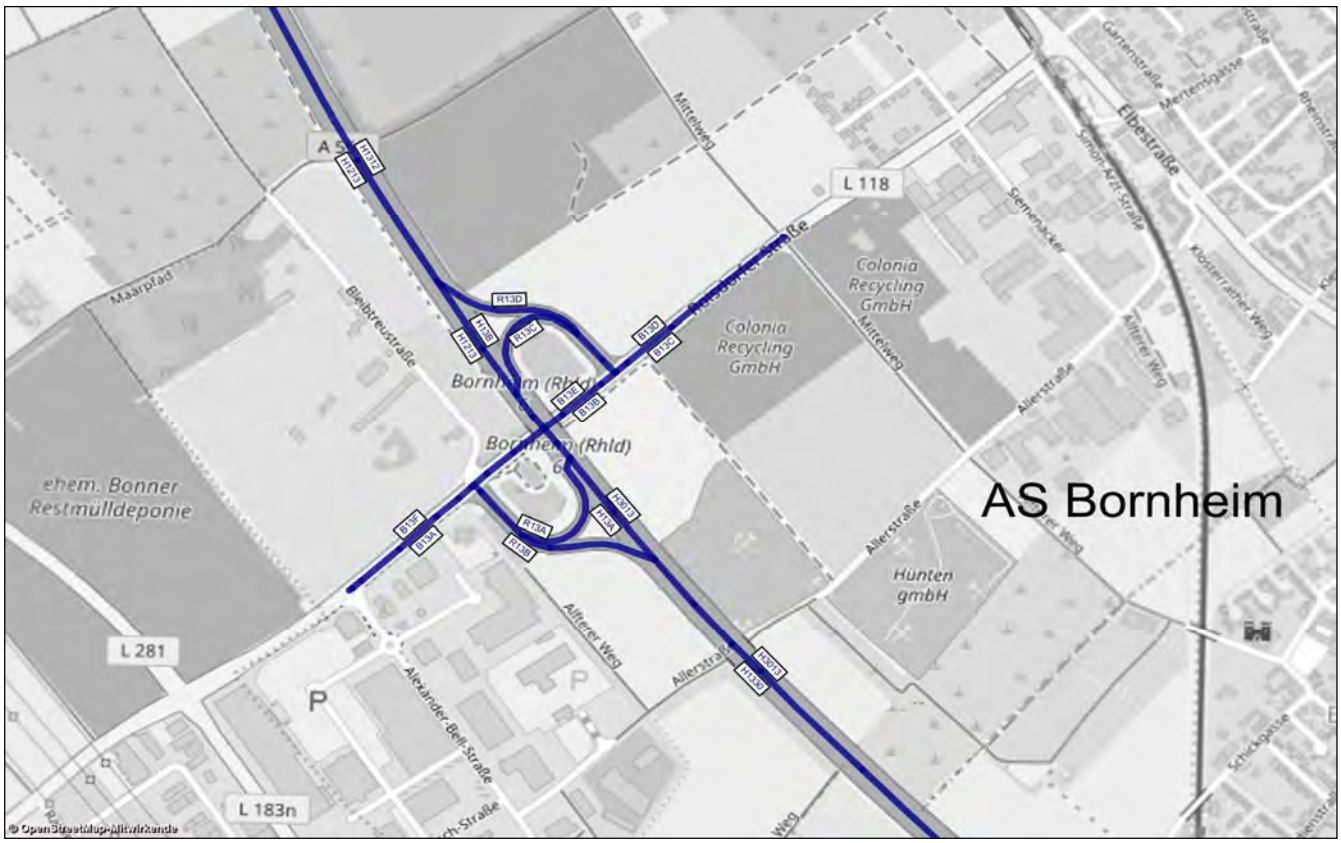


Anlage U-A-98

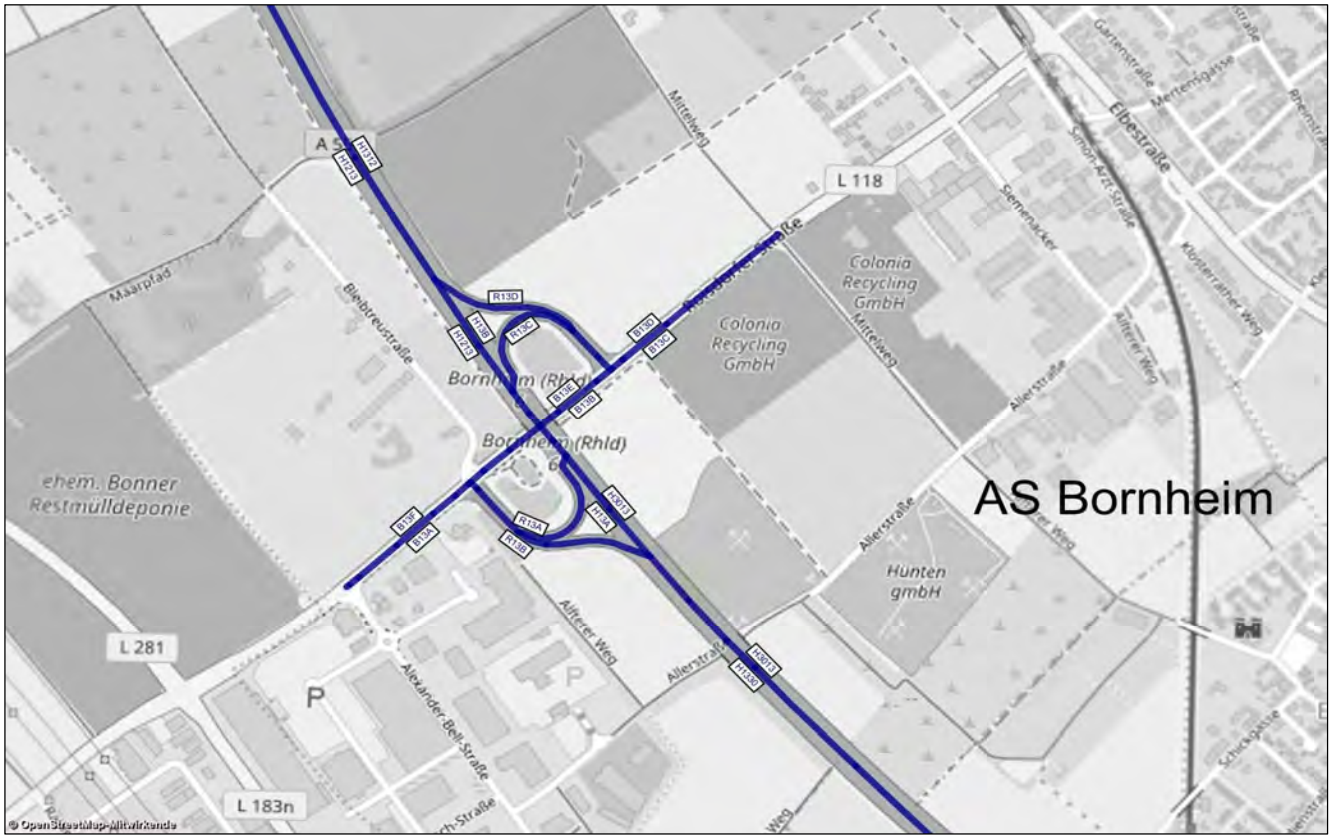
A 555 - AS Bornheim - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1213	A555	Süd	HFB	38700	6,5%	2500	40000	7,0%	2800
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	7500	10,7%	800	7800	11,5%	900
H13A	A555	Süd	HFB	31200	5,4%	1700	32200	5,6%	1800
R13B	A555	Süd	Einfahrt	7400	9,5%	700	7700	10,4%	800
H1330	A555	Süd	HFB	38600	6,2%	2400	39900	6,5%	2600
H3013	A555	Nord	HFB	40100	6,0%	2400	41400	6,3%	2600
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
H13B	A555	Nord	HFB	31600	5,4%	1700	32600	5,5%	1800
R13D	A555	Nord	Einfahrt	7500	10,7%	800	7800	11,5%	900
H1312	A555	Nord	HFB	39100	6,4%	2500	40400	6,9%	2800
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	77800	6,4%	5000	80400	7,0%	5600
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	70300	6,0%	4200	72600	6,3%	4600
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	78800	6,2%	4900	81400	6,6%	5400
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	71300	5,8%	4100	73600	6,0%	4400
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	78700	6,1%	4800	81300	6,4%	5200
B13A	L118	Ost	Basisstraße	15100	7,3%	1100	15600	8,3%	1300
B13B	L118	Ost	Basisstraße	10500	7,6%	800	10900	8,3%	900
B13C	L118	Ost	Basisstraße	7100	8,5%	600	7300	9,6%	700
B13D	L118	West	Basisstraße	7100	8,5%	600	7300	9,6%	700
B13E	L118	West	Basisstraße	11100	6,3%	700	11500	7,0%	800
B13F	L118	West	Basisstraße	15100	7,3%	1100	15600	8,3%	1300
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	30200	7,3%	2200	31200	8,3%	2600
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	21600	6,9%	1500	22400	7,6%	1700
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	14200	8,5%	1200	14600	9,6%	1400

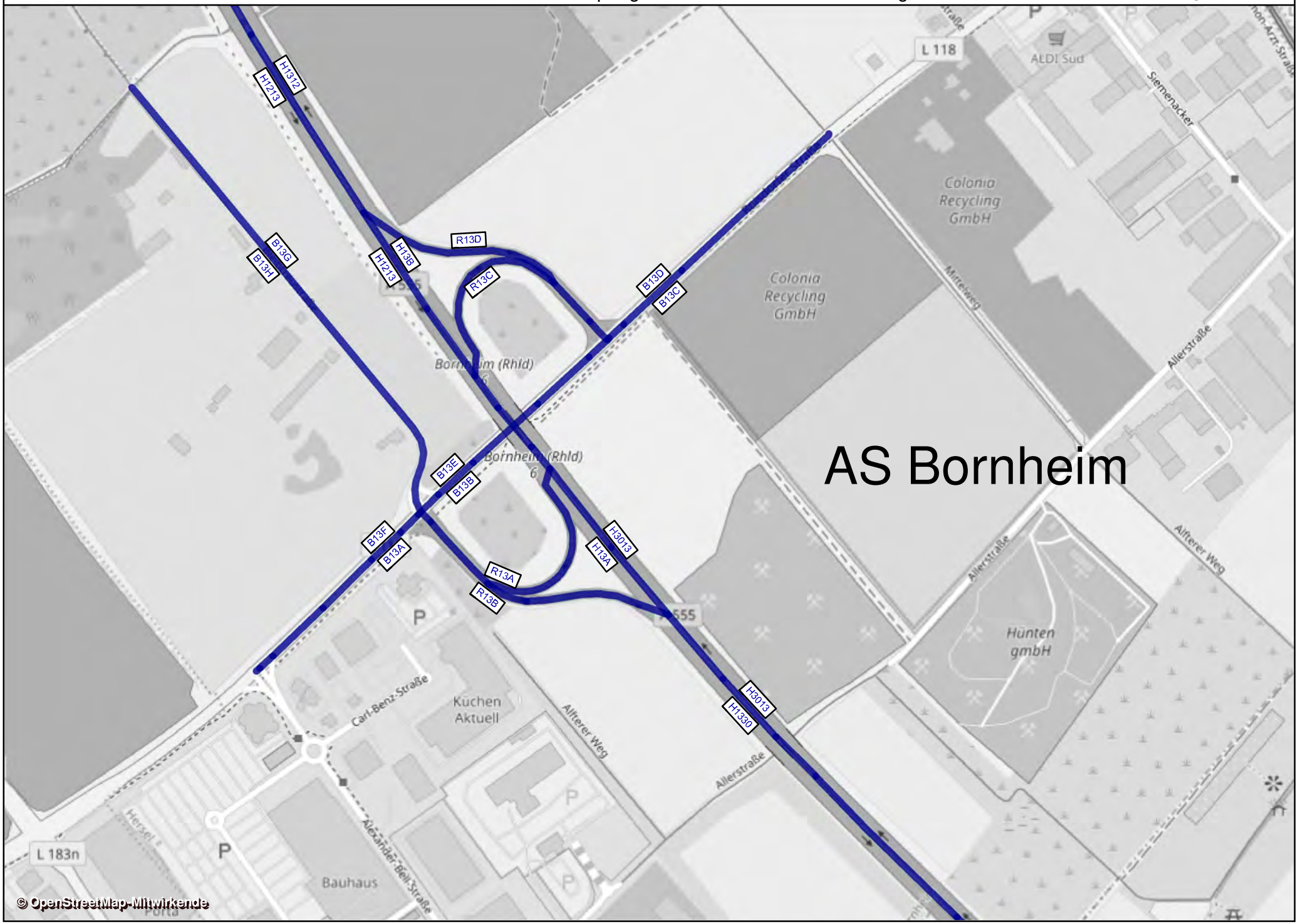


A 555 - AS Bornheim - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1213	A555	Süd	HFB	36200	6,5%	12,2%	2080	365	0,06	0,010	5,8%	2100
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	7000	11,2%	20,3%	404	73	0,06	0,010	10,0%	700
H13A	A555	Süd	HFB	29200	5,3%	10,1%	1677	291	0,06	0,010	4,8%	1400
R13B	A555	Süd	Einfahrt	6900	9,3%	17,1%	395	71	0,06	0,010	8,7%	600
H1330	A555	Süd	HFB	36100	6,1%	11,5%	2072	362	0,06	0,010	5,5%	2000
H3013	A555	Nord	HFB	37500	6,1%	11,4%	2153	376	0,06	0,010	5,3%	2000
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	7800	9,1%	16,7%	449	80	0,06	0,010	7,7%	600
H13B	A555	Nord	HFB	29600	5,3%	10,0%	1703	296	0,06	0,010	4,7%	1400
R13D	A555	Nord	Einfahrt	7000	10,9%	19,8%	401	73	0,06	0,010	10,0%	700
H1312	A555	Nord	HFB	36600	6,4%	11,9%	2105	369	0,06	0,010	5,7%	2100
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	72800	6,4%	12,1%	4185	733	0,06	0,010	5,8%	4200
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	65800	5,9%	11,2%	3784	661	0,06	0,010	5,3%	3500
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	73700	6,3%	11,8%	4233	741	0,06	0,010	5,6%	4100
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	66700	5,8%	10,9%	3830	668	0,06	0,010	5,1%	3400
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	73600	6,1%	11,5%	4225	738	0,06	0,010	5,4%	4000
B13A	L118	Ost	Basisstraße	14100	7,4%	13,9%	811	143	0,06	0,010	6,7%	950
B13B	L118	Ost	Basisstraße	9800	7,8%	14,6%	562	100	0,06	0,010	7,1%	700
B13C	L118	Ost	Basisstraße	6600	8,1%	14,9%	382	68	0,06	0,010	7,6%	500
B13D	L118	West	Basisstraße	6600	8,1%	14,9%	382	68	0,06	0,010	7,6%	500
B13E	L118	West	Basisstraße	10400	6,5%	12,2%	599	105	0,06	0,010	5,8%	600
B13F	L118	West	Basisstraße	14100	7,4%	13,9%	811	143	0,06	0,010	6,7%	950
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	28200	7,4%	13,9%	1622	287	0,06	0,010	6,7%	1900
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	20200	7,1%	13,3%	1162	205	0,06	0,010	6,4%	1300
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	13200	8,1%	14,9%	763	135	0,06	0,010	7,6%	1000

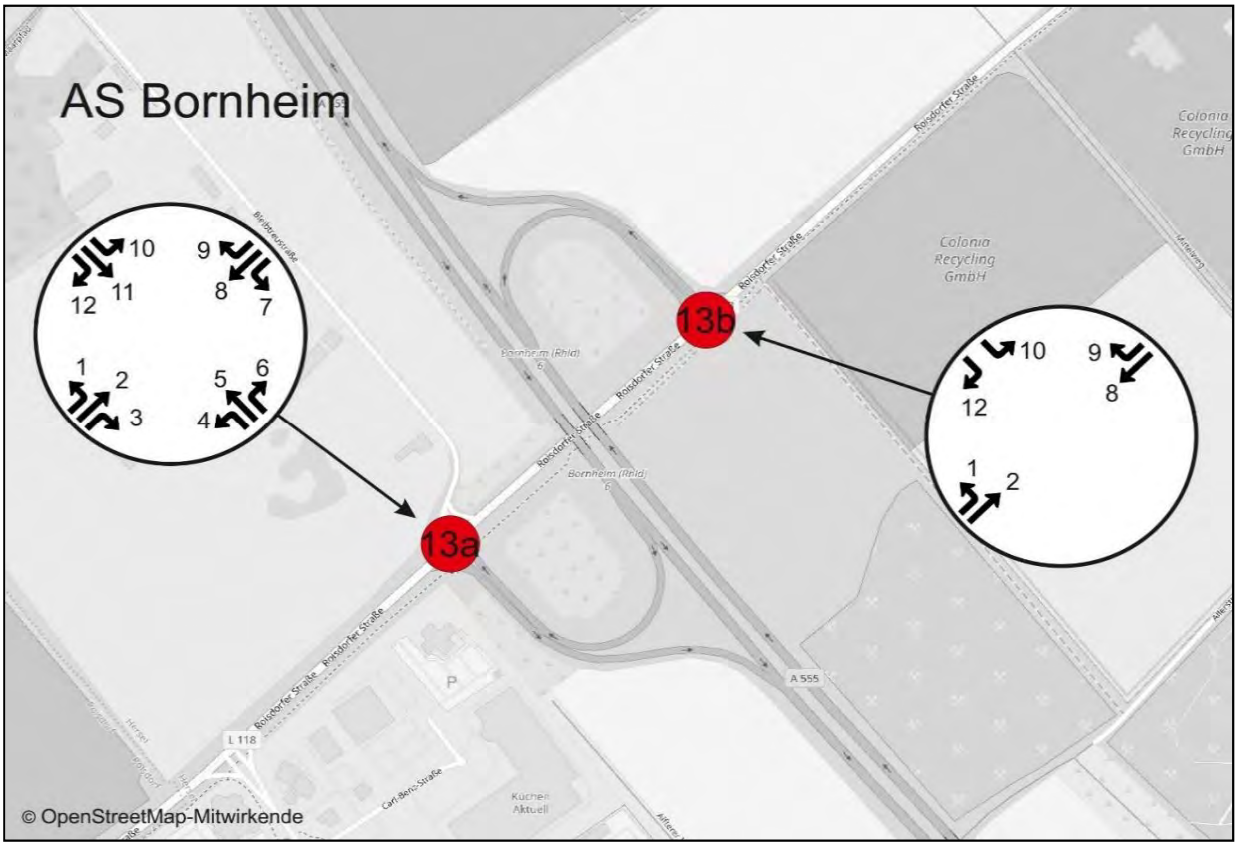


A 555 - AS Bornheim - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1213	A555	HFB	**3190**	**4,9%**	-			-			R13A	735	8,0%	H13A	2454	3,9%	2791	6,1%	2880	4,8%
R13A	A555	Ausfahrt	**748**	**8,2%**	-			-			H13A	2187	4,0%	H1213	2935	5,1%	446	11,4%	659	8,0%
H13A	A555	HFB	**2741**	**4,4%**	R13B	885	7,1%	H1330	3626	5,1%	R13A	401	10,1%	H1213	3142	5,1%	2345	5,1%	2221	3,8%
R13B	A555	Einfahrt	**843**	**6,9%**	H13A	2268	5,7%	H1330	3111	6,0%	-			-			665	7,8%	472	6,6%
H1330	A555	HFB	**3515**	**4,9%**	R13B	760	7,2%	H13A	2755	4,3%	-			-			3010	5,7%	2693	4,3%
H3013	A555	HFB	**3769**	**3,8%**	-			-			R13C	918	4,4%	H13B	2851	3,6%	2586	6,7%	3404	3,7%
R13C	A555	Ausfahrt	**930**	**4,9%**	-			-			H13B	2607	2,8%	H3013	3537	3,4%	479	10,9%	820	4,8%
H13B	A555	HFB	**2861**	**3,4%**	R13D	556	5,2%	H1312	3417	3,7%	R13C	842	4,5%	H3013	3703	3,7%	2107	5,8%	2584	3,4%
R13D	A555	Einfahrt	**794**	**8,9%**	H13B	2390	4,5%	H1312	3185	5,6%	-			-			628	10,0%	471	8,1%
H1312	A555	HFB	**3383**	**4,2%**	R13D	553	7,9%	H13B	2830	3,5%	-			-			2735	6,8%	3055	4,1%



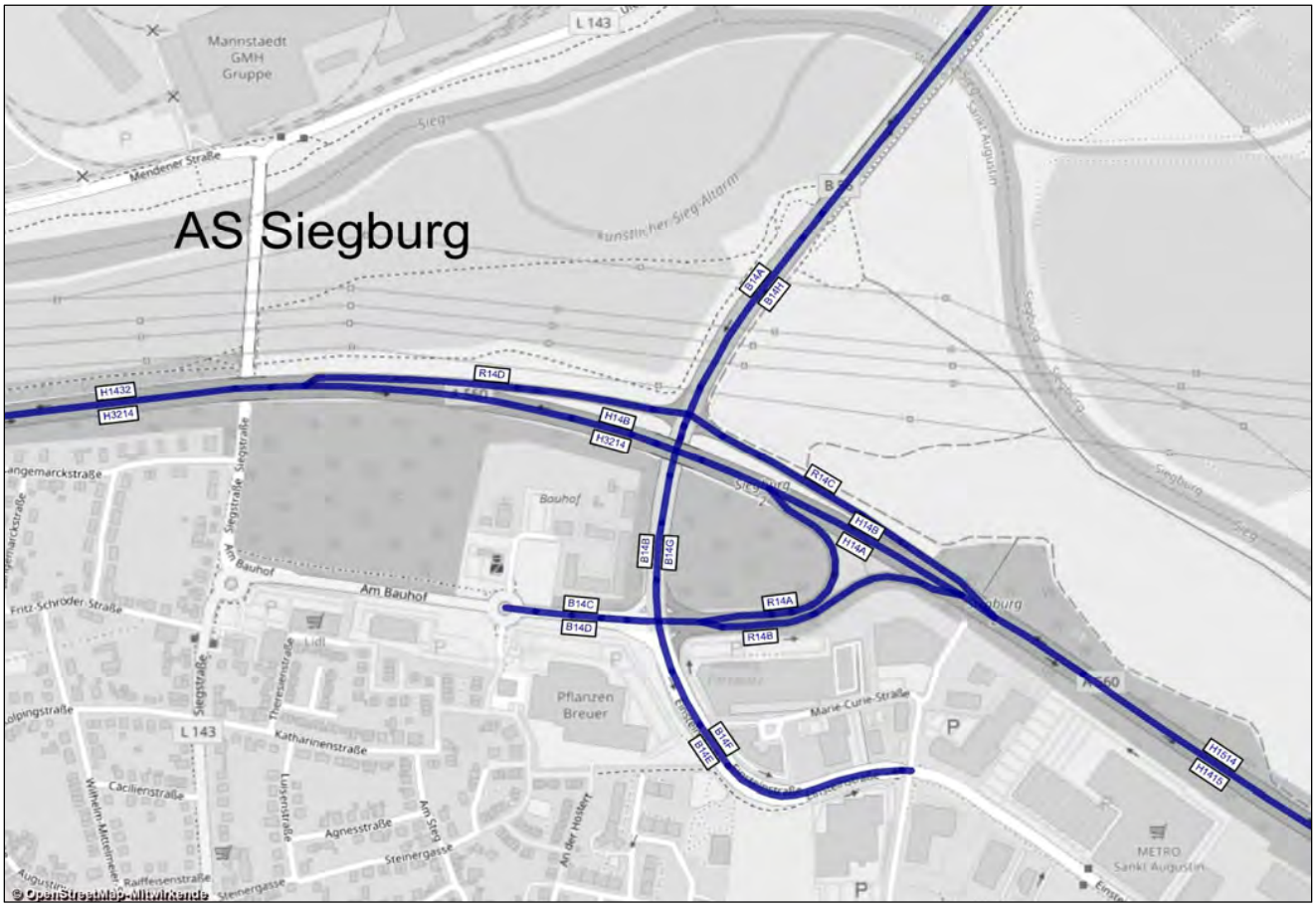

AS Bornheim
H1312
H1213
B13G
B13H
R13D
H13B
H1213
R13C
B13D
B13C
B13E
B13B
B13F
B13A
R13A
R13B
H13013
H13A
H13013
H1330
L 118
ALDI Süd
Siemenacker
Colonia Recycling GmbH
Colonia Recycling GmbH
Mittelweg
Allerstraße
Bornheim (Rhld)
Bornheim (Rhld)
555
Allerstraße
Alterer Weg
Hünten gmbH
Carl-Benz-Straße
Küchen Aktuell
Alterer Weg
Allerstraße
L 183n
Bauhaus
Alexander-Bell-Straße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bornheim - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
13a	Roisdorfer Straße (L 118)	1	10	6	13	5
		2	806	38	694	35
		3	642	20	455	19
	A 555	4	372	22	537	27
		5	17	10	3	2
		6	188	9	224	8
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	103	8	127	3
		8	623	34	1.273	37
		9	17	9	11	7
	Bleibtreustraße	10	16	11	23	5
		11	9	7	7	1
		12	12	9	12	2
13b	Roisdorfer Straße (L 118)	1	561	38	372	21
		2	448	20	569	27
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	-	-	-	-
		8	289	29	494	17
		9	260	14	161	7
	A 555	10	150	6	225	11
		11	-	-	-	-
		12	454	22	917	30

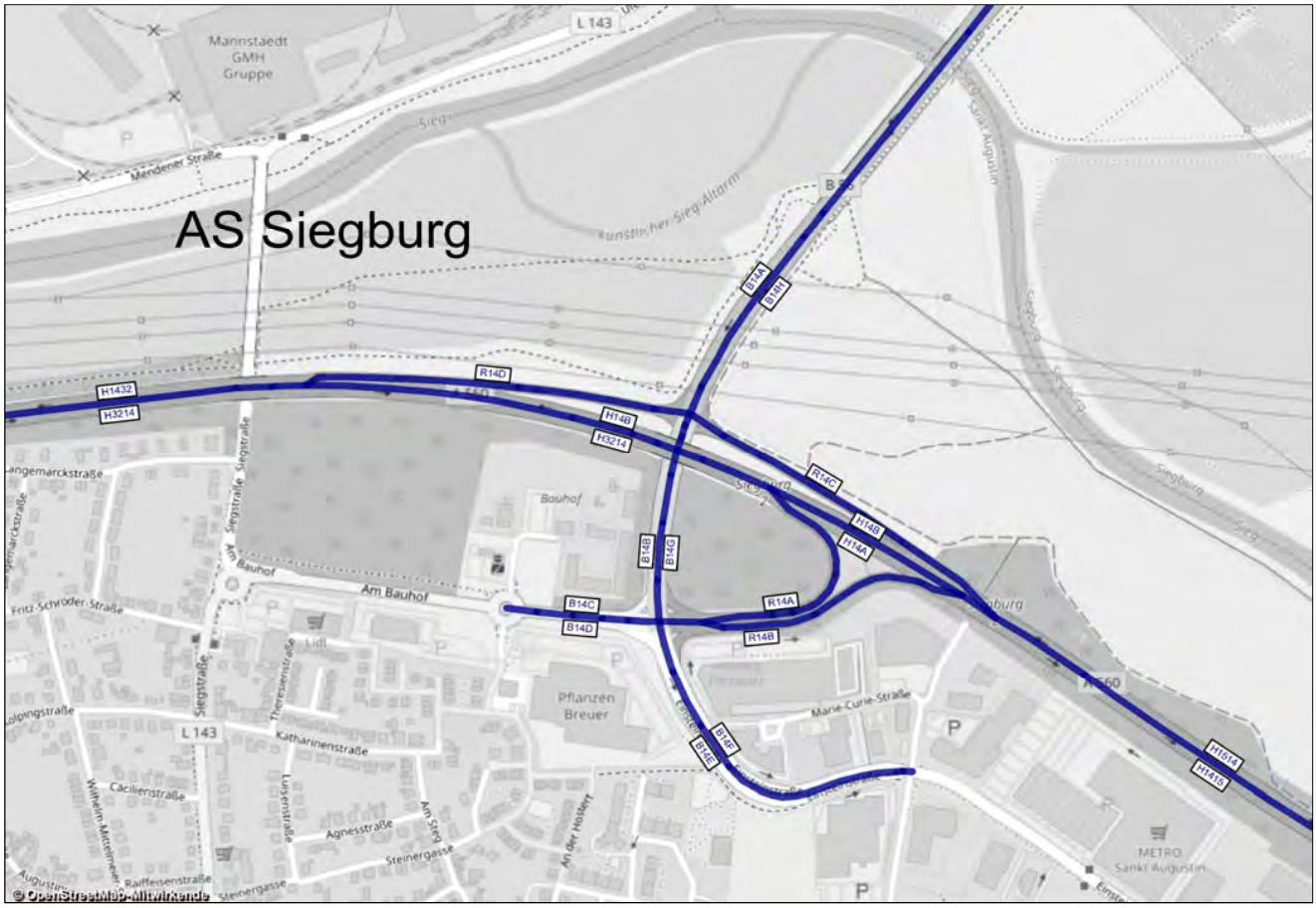


Anlage U-A-103

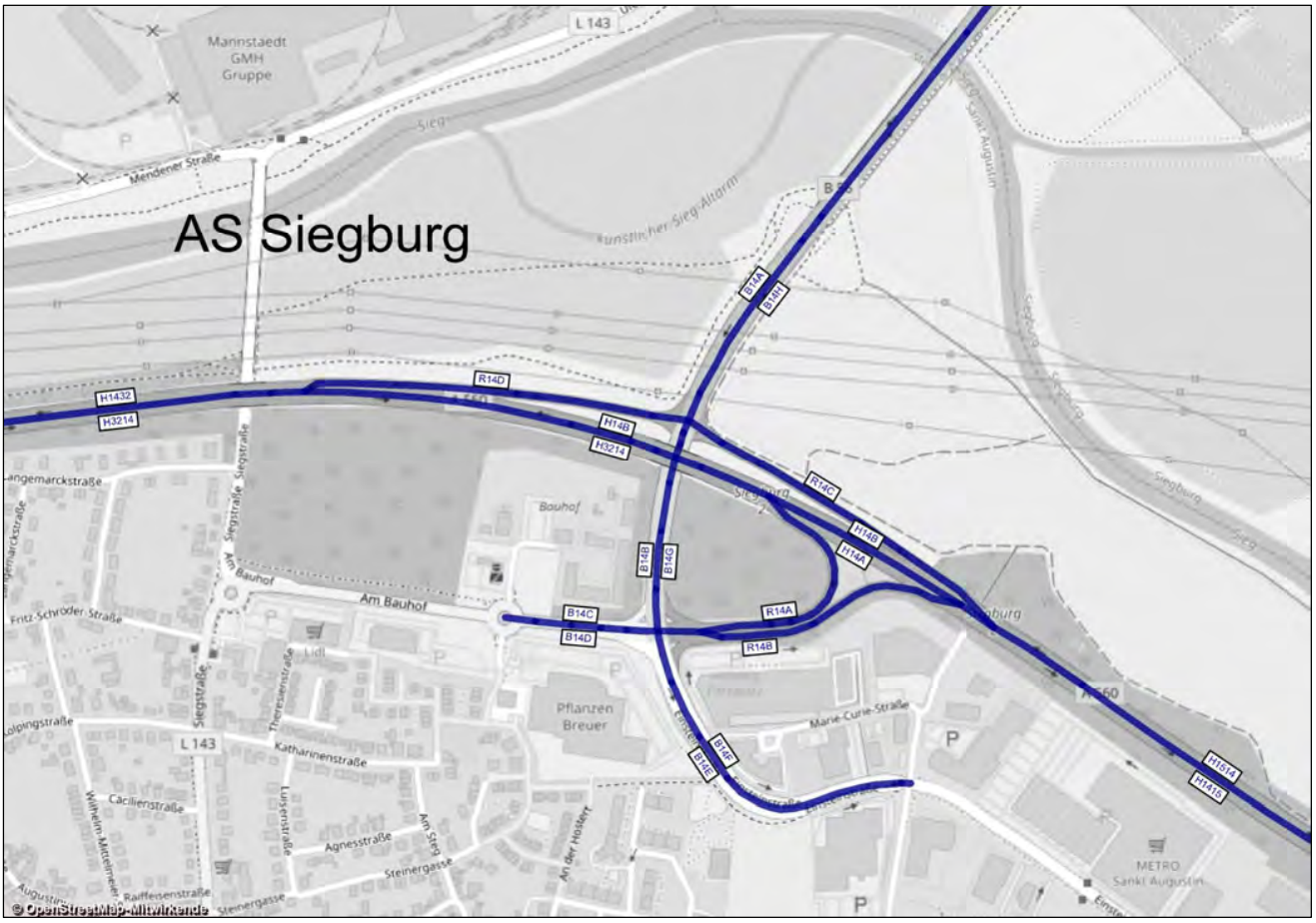
A 560 - AS Siegburg - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3214	A560	Ost	HFB	43500	7,8%	3400	45000	8,2%	3700
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	16200	6,2%	1000	16800	6,5%	1100
H14A	A560	Ost	HFB	27200	8,8%	2400	28200	9,2%	2600
R14B	A560	Ost	Einfahrt	7100	8,5%	600	7300	9,6%	700
H1415	A560	Ost	HFB	34300	8,5%	2900	35500	9,0%	3200
H1514	A560	West	HFB	39700	7,1%	2800	41000	7,3%	3000
R14C	A560	West	Ausfahrt	10000	5,0%	500	10400	4,8%	500
H14B	A560	West	HFB	29700	7,7%	2300	30700	8,1%	2500
R14D	A560	West	Einfahrt	19800	4,0%	800	20500	4,4%	900
H1432	A560	West	HFB	49500	6,3%	3100	51100	6,7%	3400
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	93000	7,0%	6500	96100	7,4%	7100
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	73200	7,8%	5700	75700	8,2%	6200
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	56900	8,3%	4700	58900	8,7%	5100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	74000	7,7%	5700	76500	8,1%	6200
B14A	B56	Süd	Basisstraße	16400	6,7%	1100	17000	7,1%	1200
B14B	B56	Süd	Basisstraße	9100	6,6%	600	9400	7,4%	700
B14C	L143	West	Basisstraße	7000	2,9%	200	7200	4,2%	300
B14D	L143	Ost	Basisstraße	7000	2,9%	200	7200	4,2%	300
B14E	B56	Süd	Basisstraße	9200	2,2%	200	9500	2,1%	200
B14F	B56	Nord	Basisstraße	9200	2,2%	200	9500	2,1%	200
B14G	B56	Nord	Basisstraße	24700	4,9%	1200	25400	5,1%	1300
B14H	B56	Nord	Basisstraße	16400	6,7%	1100	17000	7,1%	1200
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	32800	6,7%	2200	34000	7,1%	2400
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	33800	5,3%	1800	34800	5,7%	2000
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	14000	2,9%	400	14400	4,2%	600
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	18400	2,2%	400	19000	2,1%	400

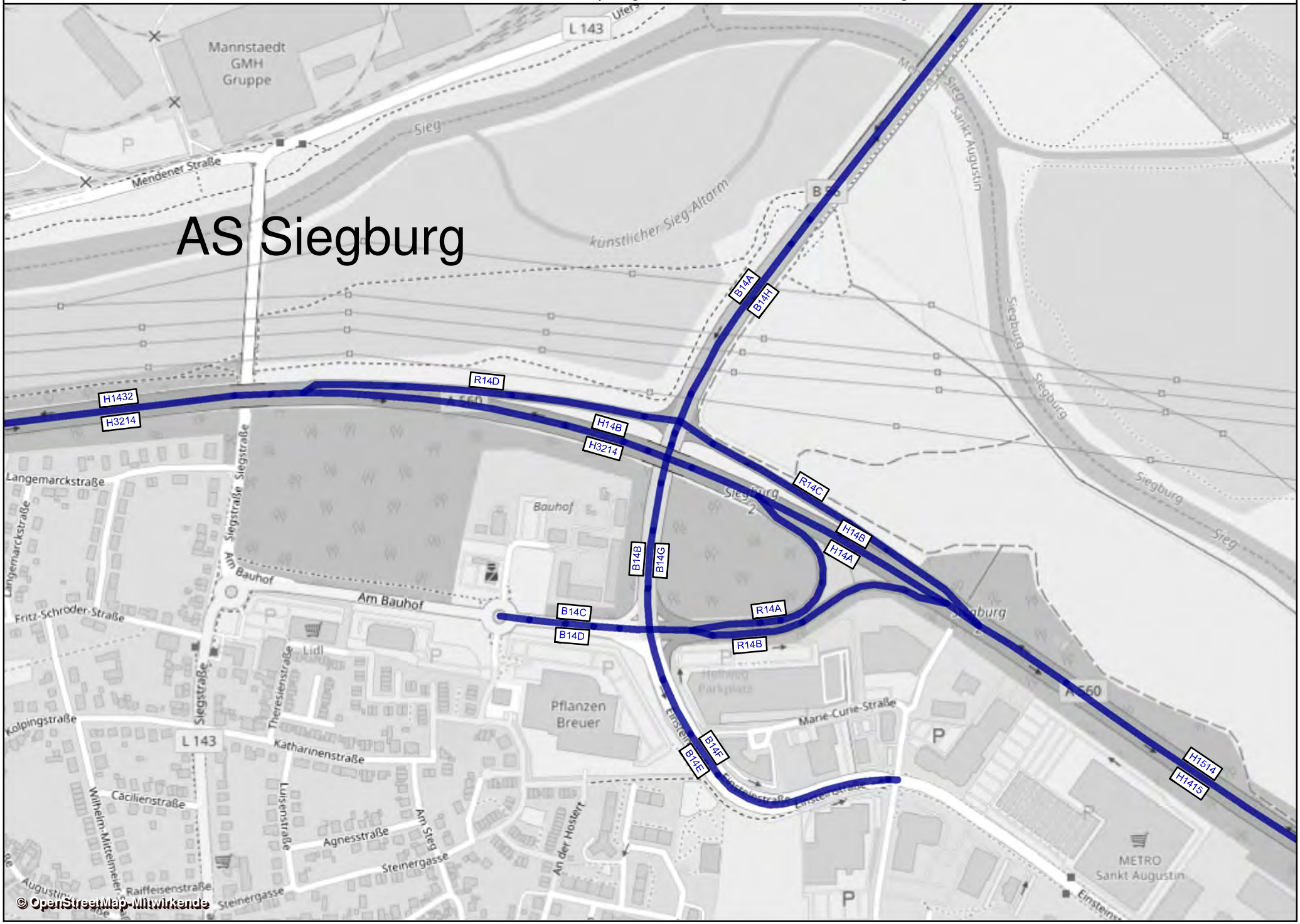


A 560 - AS Siegburg - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3214	A560	Ost	HFB	40600	7,8%	14,4%	2332	413	0,06	0,010	6,9%	2800
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	15200	6,1%	11,5%	874	153	0,06	0,010	5,3%	800
H14A	A560	Ost	HFB	25400	8,7%	16,1%	1459	260	0,06	0,010	7,9%	2000
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6600	7,8%	14,5%	378	67	0,06	0,010	7,6%	500
H1415	A560	Ost	HFB	32000	8,5%	15,8%	1837	327	0,06	0,010	7,5%	2400
H1514	A560	West	HFB	37100	6,9%	12,9%	2130	375	0,06	0,010	6,2%	2300
R14C	A560	West	Ausfahrt	9400	4,9%	9,4%	541	94	0,06	0,010	4,3%	400
H14B	A560	West	HFB	27700	7,6%	14,1%	1590	281	0,06	0,010	6,9%	1900
R14D	A560	West	Einfahrt	18600	4,1%	7,9%	1069	184	0,06	0,010	3,8%	700
H1432	A560	West	HFB	46300	6,2%	11,7%	2659	465	0,06	0,010	5,6%	2600
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	86900	6,9%	12,9%	4991	878	0,06	0,010	6,2%	5400
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	68300	7,7%	14,3%	3922	694	0,06	0,010	6,9%	4700
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	53100	8,1%	15,1%	3048	541	0,06	0,010	7,3%	3900
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	69100	7,7%	14,3%	3967	702	0,06	0,010	6,8%	4700
B14A	B56	Süd	Basisstraße	15350	6,6%	12,4%	880	154	0,06	0,010	5,9%	900
B14B	B56	Süd	Basisstraße	8500	6,6%	12,3%	487	85	0,06	0,010	5,9%	500
B14C	L143	West	Basisstraße	6600	3,6%	6,9%	380	65	0,06	0,010	3,0%	200
B14D	L143	Ost	Basisstraße	6600	3,6%	6,9%	380	65	0,06	0,010	3,0%	200
B14E	B56	Süd	Basisstraße	8650	2,2%	4,3%	497	84	0,06	0,010	1,7%	150
B14F	B56	Nord	Basisstraße	8650	2,2%	4,3%	497	84	0,06	0,010	1,7%	150
B14G	B56	Nord	Basisstraße	23100	4,7%	8,9%	1332	230	0,06	0,010	4,3%	1000
B14H	B56	Nord	Basisstraße	15350	6,6%	12,4%	880	154	0,06	0,010	5,9%	900
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	30700	6,6%	12,4%	1760	309	0,06	0,010	5,9%	1800
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	31600	5,2%	9,8%	1819	316	0,06	0,010	4,7%	1500
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	13200	3,6%	6,9%	760	130	0,06	0,010	3,0%	400
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	17300	2,2%	4,3%	994	169	0,06	0,010	1,7%	300

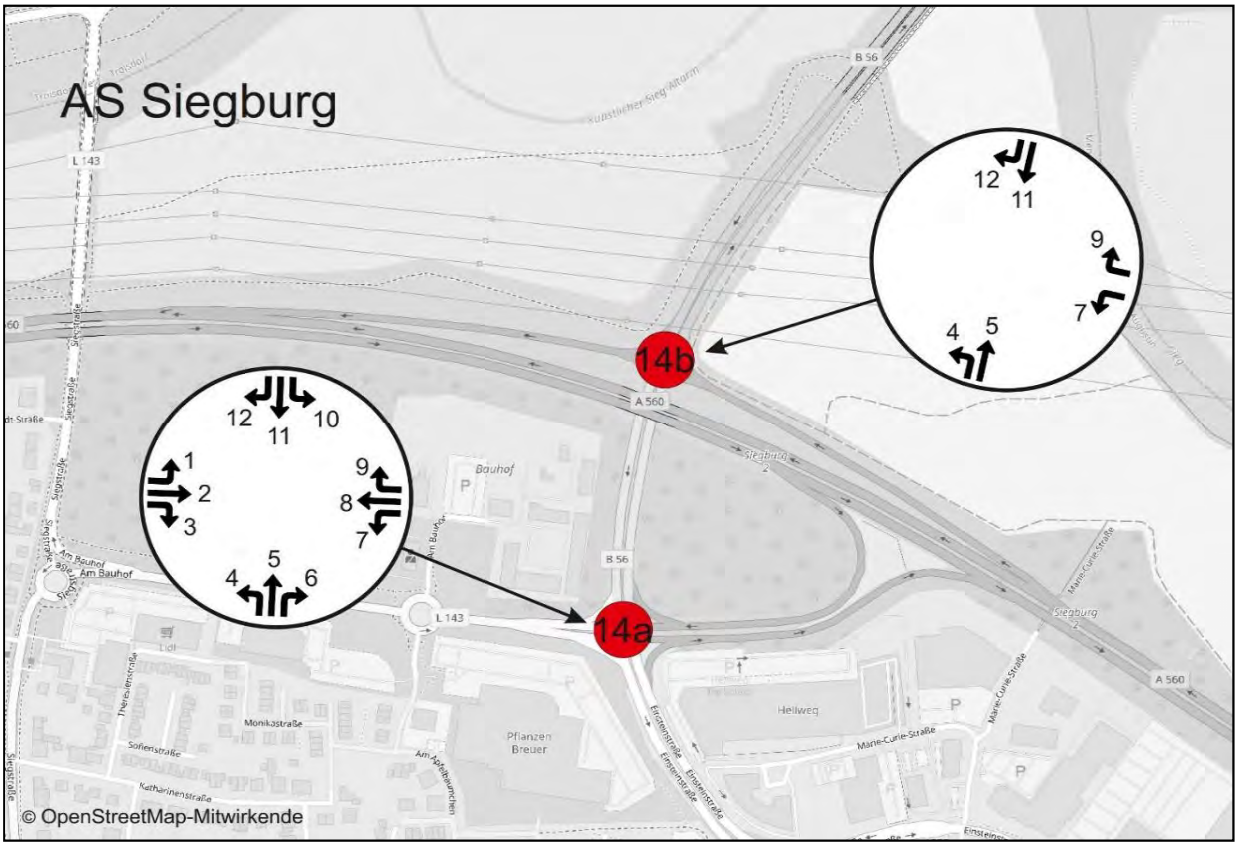


A 560 - AS Siegburg - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3214	A560	HFB	**4279**	**4,5%**	-			-			R14A	1396	3,2%	H14A	2883	5,2%	2727	8,3%	3864	4,4%
R14A	A560	Ausfahrt	**1513**	**2,8%**	-			-			H14A	2824	4,8%	H3214	4337	4,1%	1123	7,5%	1335	2,7%
H14A	A560	HFB	**2803**	**5,5%**	R14B	765	3,7%	H1415	3567	5,1%	R14A	1544	3,0%	H3214	4346	4,6%	1604	8,8%	2530	5,4%
R14B	A560	Einfahrt	**834**	**3,6%**	H14A	2398	4,4%	H1415	3233	4,2%	-			-			353	9,9%	710	4,5%
H1415	A560	HFB	**3589**	**5,3%**	R14B	853	3,1%	H14A	2735	6,0%	-			-			1956	8,9%	3240	5,2%
H1514	A560	HFB	**3862**	**5,1%**	-			-			R14C	407	7,4%	H14B	3455	4,8%	3308	5,9%	2683	4,8%
R14C	A560	Ausfahrt	**934**	**3,6%**	-			-			H14B	1919	5,3%	H1415	2853	4,7%	692	4,5%	824	3,5%
H14B	A560	HFB	**3053**	**5,4%**	R14D	1753	4,1%	H1432	4806	5,0%	R14C	569	4,3%	H1514	3622	5,3%	2616	6,2%	1858	5,4%
R14D	A560	Einfahrt	**1977**	**1,8%**	H14B	2387	5,4%	H1432	4364	3,8%	-			-			1347	4,8%	1674	2,2%
H1432	A560	HFB	**4629**	**5,0%**	R14D	1818	4,4%	H14B	2811	5,4%	-			-			3964	5,7%	3532	3,9%



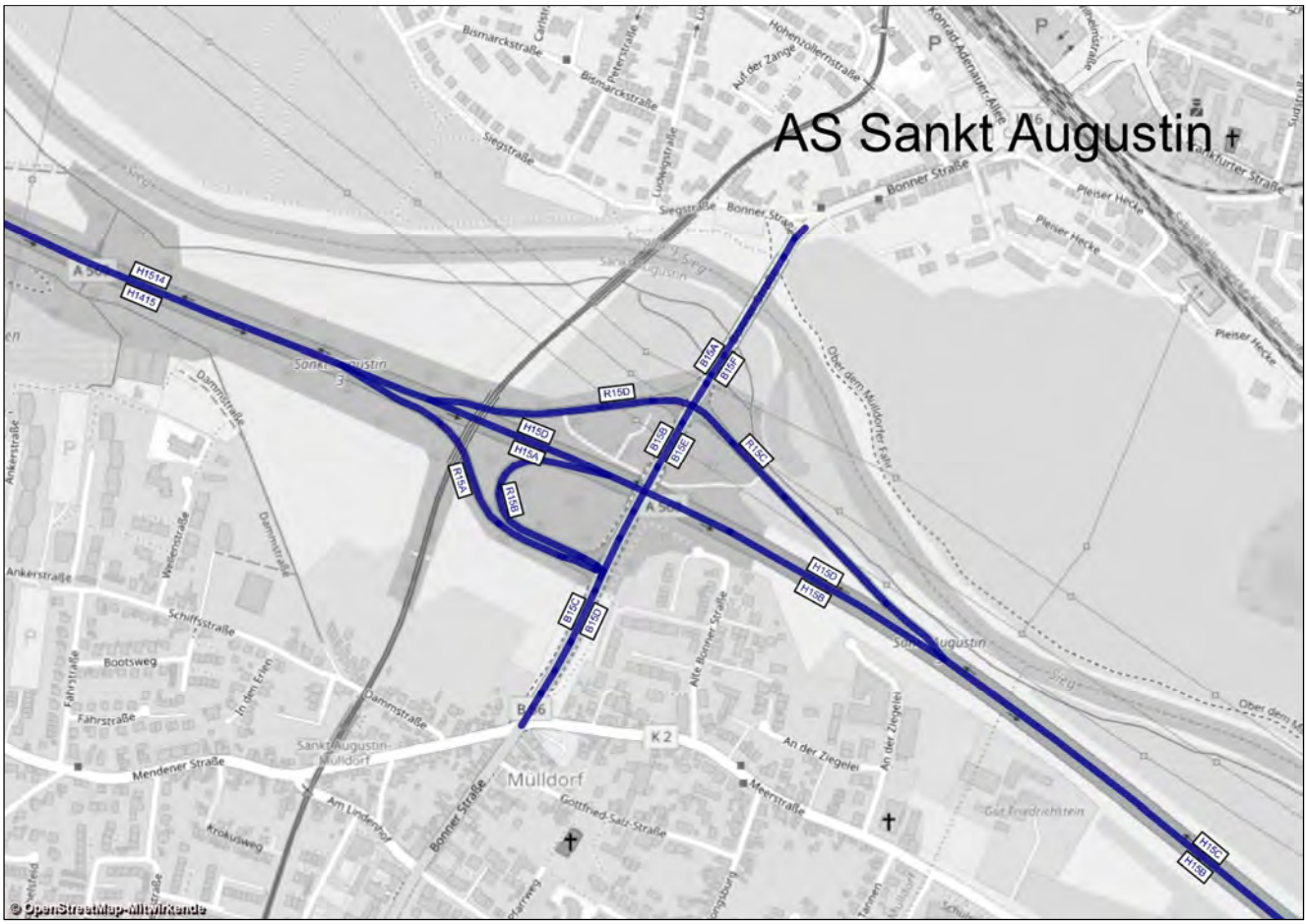

AS Siegburg
L 143
Mannstaedt GMH Gruppe
Mendener Straße
Sieg
künstlicher Sieg-Altarm
Sankt Augustin
Siegburg
B14A
B14H
R14D
H1432
H3214
H14B
H3214
R14C
H14B
H14A
B14B
B14G
Bauhof
Am Bauhof
Langemarckstraße
Siegstraße
Fritz-Schröder-Straße
B14C
B14D
R14A
R14B
Lidl
Pflanzen Breuer
Marie-Curie-Straße
Kolpingstraße
Theresienstraße
Katharinenstraße
Cäcilienstraße
Wilhelm-Mittelmeier-Straße
Luisenstraße
Agnesstraße
Am Steg
Steinergasse
An der Hostert
Raiffeisenstraße
B14F
B14E
H1514
H1415
METRO Sankt Augustin
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Siegburg - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
14a	Am Bauhof (L 143)	1	334	5	341	2
		2	212	6	346	3
		3	100	0	164	2
	Einsteinstraße (B 56)	4	75	2	171	2
		5	431	16	906	6
		6	56	2	221	2
	A 560	7	285	10	213	3
		8	147	4	196	3
		9	959	35	1.308	22
	Einsteinstraße (B 56)	10	225	17	311	10
		11	476	11	463	2
		12	347	4	480	8
14b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Einsteinstraße (B 56)	4	367	15	568	7
		5	1.356	41	1.986	23
		6	-	-	-	-
	A 560	7	245	9	290	3
		8	-	-	-	-
		9	393	23	417	6
	Einsteinstraße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	804	23	963	17
		12	1.300	48	1.126	18

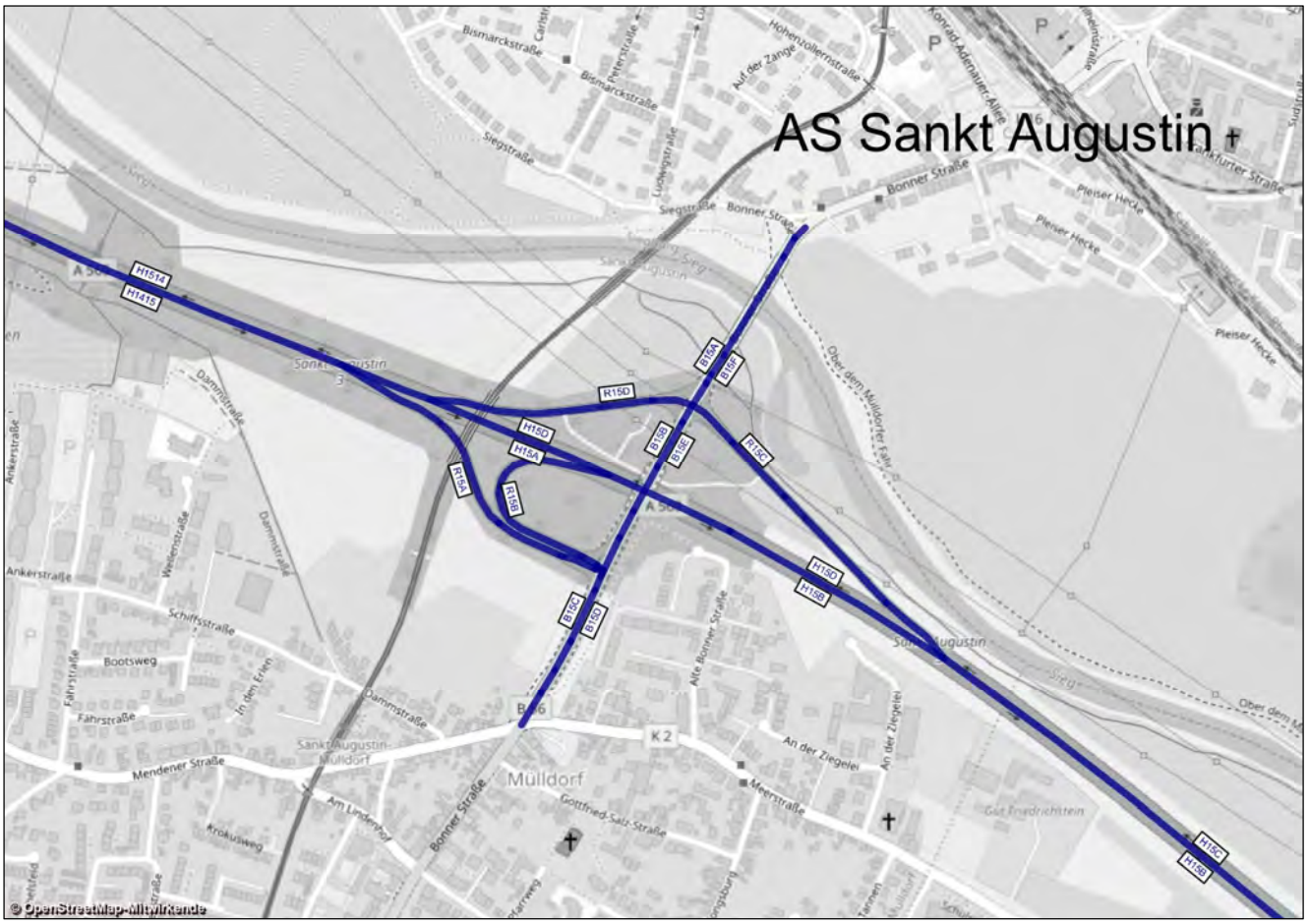


Anlage U-A-108

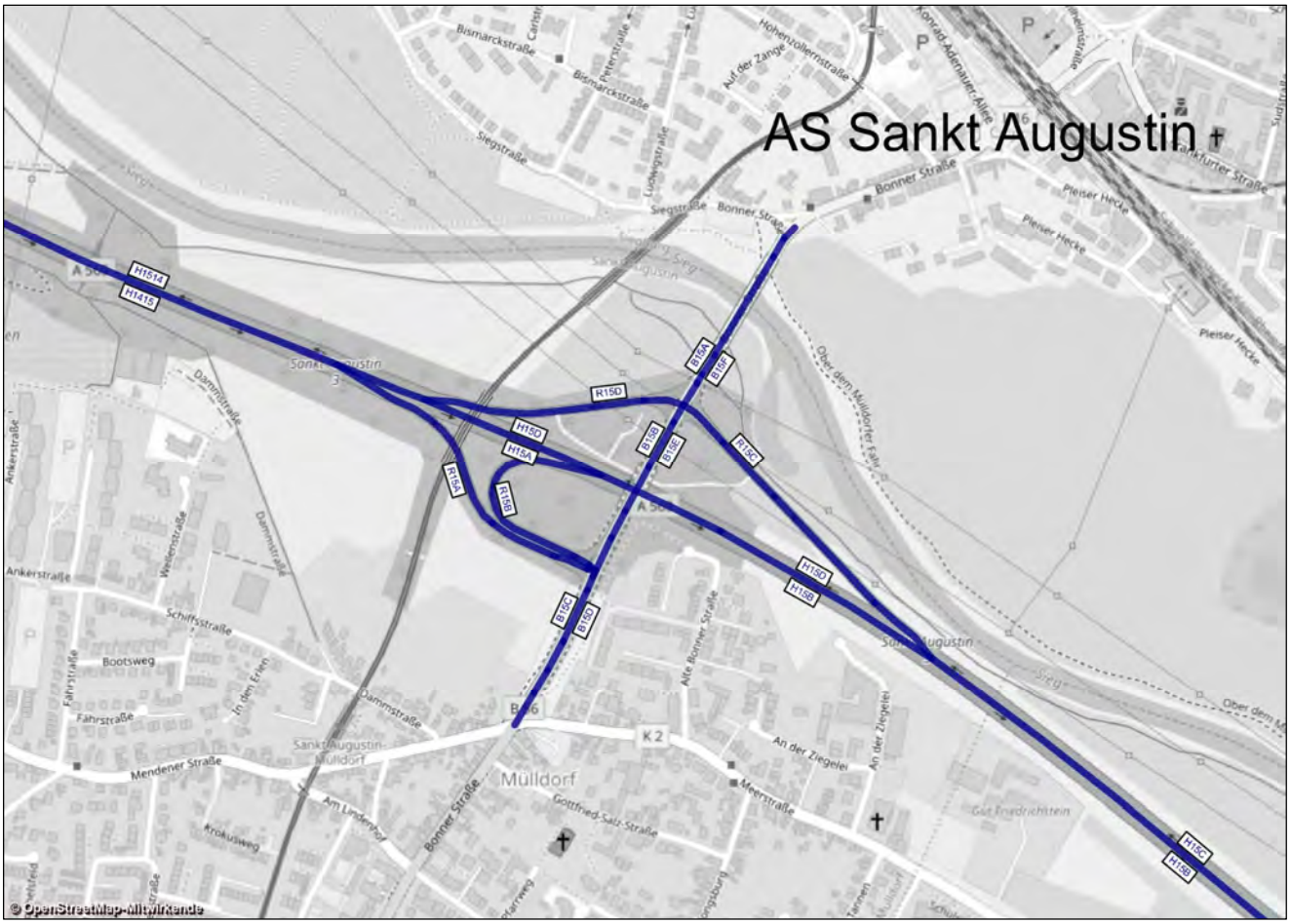
A 560 - AS St. Augustin - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1415	A560	Ost	HFB	34300	8,5%	2900	35500	9,0%	3200
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8700	4,6%	400	9000	4,4%	400
H15A	A560	Ost	HFB	25600	10,2%	2600	26500	10,9%	2900
R15B	A560	Ost	Einfahrt	5200	7,7%	400	5400	7,4%	400
H15B	A560	Ost	HFB	30800	9,7%	3000	31900	10,3%	3300
H15C	A560	West	HFB	36400	7,7%	2800	37600	8,0%	3000
R15C	A560	West	Ausfahrt	7800	5,1%	400	8000	5,0%	400
H15D	A560	West	HFB	28600	8,7%	2500	29600	9,5%	2800
R15D	A560	West	Einfahrt	11000	1,8%	200	11300	2,7%	300
H1514	A560	West	HFB	39700	7,1%	2800	41000	7,3%	3000
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	74000	7,7%	5700	76500	8,1%	6200
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	54200	9,4%	5100	56100	10,2%	5700
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	59400	9,3%	5500	61500	9,9%	6100
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	67200	8,6%	5800	69500	9,1%	6300
B15A	L16	Süd	Basisstraße	10500	1,0%	100	10800	0,9%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8200	4,9%	400	8500	4,7%	400
B15C	L56	Süd	Basisstraße	11200	5,4%	600	11600	6,0%	700
B15D	L56	Nord	Basisstraße	11200	5,4%	600	11600	6,0%	700
B15E	L16	Nord	Basisstraße	12800	1,6%	200	13100	2,3%	300
B15F	L16	Nord	Basisstraße	10500	1,0%	100	10800	0,9%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	21000	1,0%	200	21600	0,9%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	21000	2,9%	600	21600	3,2%	700
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	22400	5,4%	1200	23200	6,0%	1400

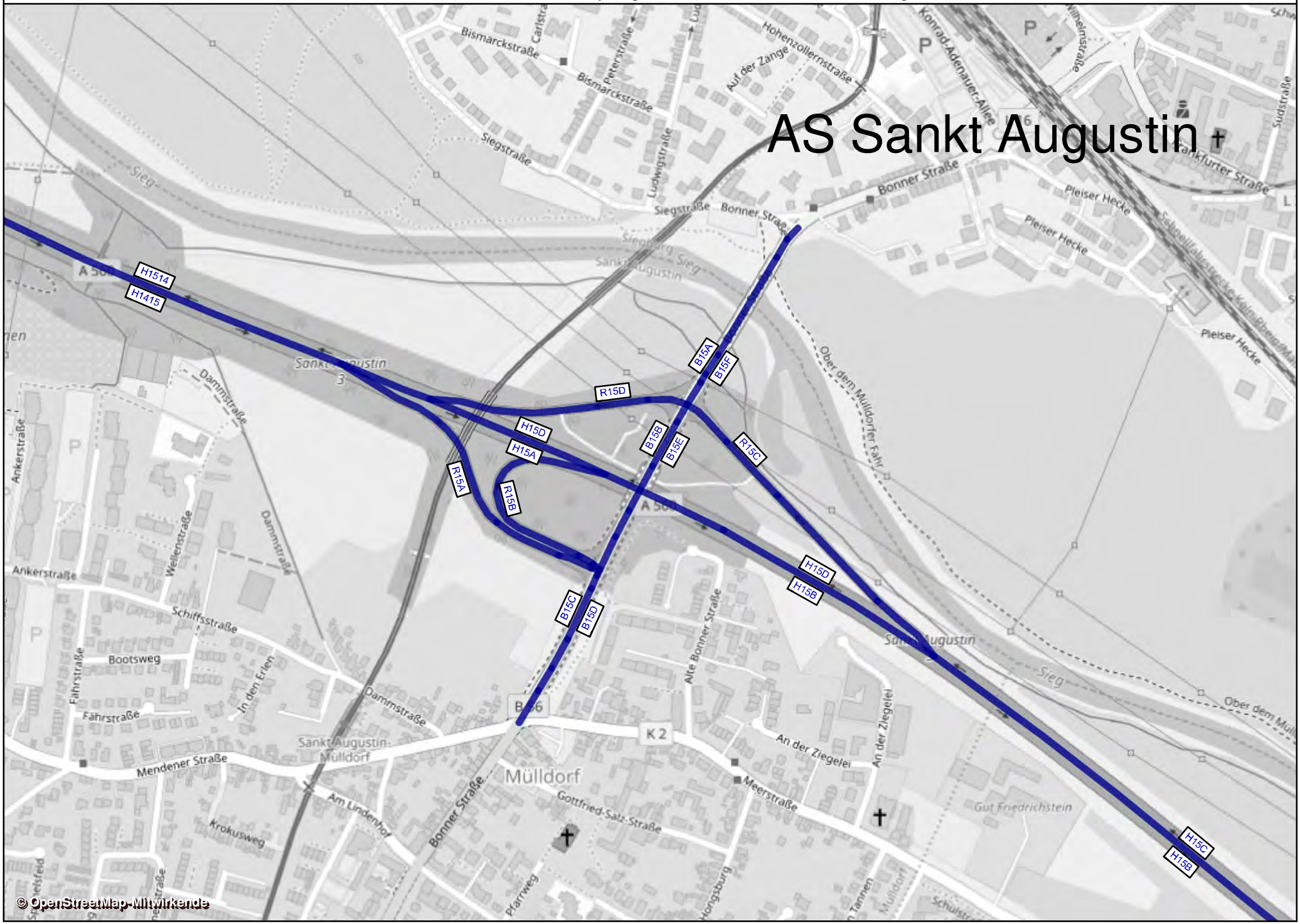


A 560 - AS St. Augustin - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1415	A560	Ost	HFB	32000	8,5%	15,8%	1837	327	0,06	0,010	7,5%	2400
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8200	3,7%	7,0%	470	81	0,06	0,010	3,7%	300
H15A	A560	Ost	HFB	23800	10,2%	18,6%	1367	247	0,06	0,010	9,2%	2200
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4900	6,6%	12,4%	280	49	0,06	0,010	6,1%	300
H15B	A560	Ost	HFB	28700	9,6%	17,6%	1647	296	0,06	0,010	8,7%	2500
H15C	A560	West	HFB	34000	7,6%	14,2%	1954	346	0,06	0,010	6,8%	2300
R15C	A560	West	Ausfahrt	7300	3,9%	7,6%	420	72	0,06	0,010	4,1%	300
H15D	A560	West	HFB	26700	8,6%	15,9%	1535	273	0,06	0,010	7,9%	2100
R15D	A560	West	Einfahrt	10300	2,5%	4,8%	596	101	0,06	0,010	1,9%	200
H1514	A560	West	HFB	37100	6,9%	12,9%	2130	375	0,06	0,010	6,2%	2300
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	69100	7,7%	14,3%	3967	702	0,06	0,010	6,8%	4700
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	50500	9,4%	17,2%	2902	520	0,06	0,010	8,5%	4300
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	55400	9,1%	16,8%	3182	569	0,06	0,010	8,3%	4600
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	62700	8,5%	15,8%	3601	641	0,06	0,010	7,7%	4800
B15A	L16	Süd	Basisstraße	9900	1,2%	2,4%	572	96	0,06	0,010	1,0%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	7700	4,0%	7,6%	443	76	0,06	0,010	3,9%	300
B15C	L56	Süd	Basisstraße	10500	4,9%	9,2%	605	105	0,06	0,010	4,8%	500
B15D	L56	Nord	Basisstraße	10500	4,9%	9,2%	605	105	0,06	0,010	4,8%	500
B15E	L16	Nord	Basisstraße	12000	2,3%	4,5%	691	117	0,06	0,010	1,7%	200
B15F	L16	Nord	Basisstraße	9900	1,2%	2,4%	572	96	0,06	0,010	1,0%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	19800	1,2%	2,4%	1144	192	0,06	0,010	1,0%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	19700	3,0%	5,7%	1134	193	0,06	0,010	2,5%	500
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	21000	4,9%	9,2%	1210	210	0,06	0,010	4,8%	1000

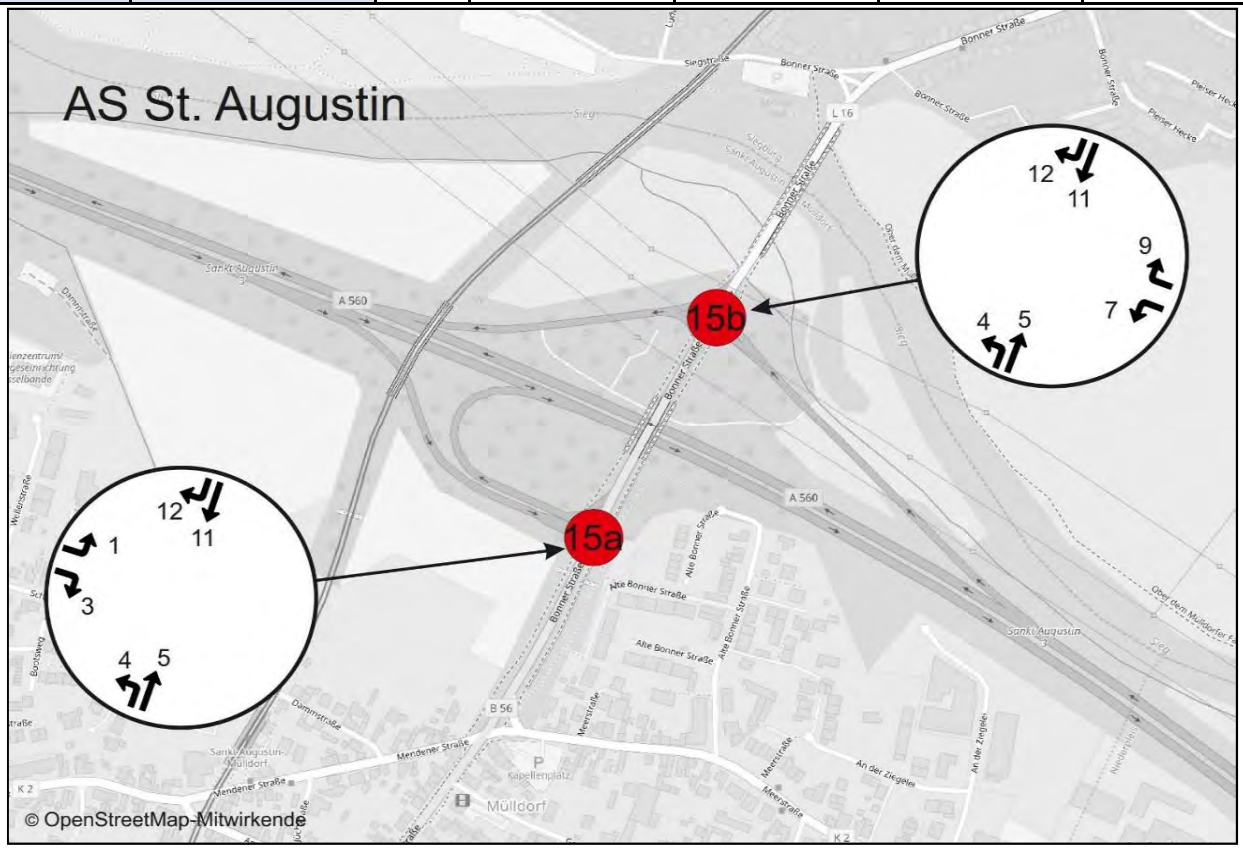


A 560 - AS St. Augustin - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1415	A560	HFB	**3589**	**5,3%**	-			-			R15A	709	1,6%	H15A	2880	6,2%	1956	8,9%	3240	5,2%
R15A	A560	Ausfahrt	**720**	**1,6%**	-			-			H15A	2689	5,9%	H1415	3408	5,0%	633	4,4%	635	1,6%
H15A	A560	HFB	**2885**	**6,2%**	R15B	593	1,7%	H15B	3478	5,4%	R15A	729	1,9%	H1415	3614	5,3%	1323	11,1%	2604	6,0%
R15B	A560	Einfahrt	**636**	**4,0%**	H15A	2823	5,6%	H15B	3459	5,3%	-			-			262	4,6%	542	5,0%
H15B	A560	HFB	**3486**	**6,0%**	R15B	603	5,3%	H15A	2883	6,1%	-			-			1584	10,0%	3147	5,8%
H15C	A560	HFB	**3789**	**5,5%**	-			-			R15C	629	2,5%	H15D	3160	6,1%	3247	6,3%	2316	5,2%
R15C	A560	Ausfahrt	**825**	**4,0%**	-			-			H15D	2655	6,6%	H15C	3480	5,9%	677	4,1%	513	1,4%
H15D	A560	HFB	**2997**	**6,0%**	R15D	890	2,2%	H1514	3887	5,1%	R15C	462	3,2%	H15C	3459	5,6%	2570	6,8%	1803	6,3%
R15D	A560	Einfahrt	**1039**	**1,4%**	H15D	2393	5,4%	H1514	3432	4,1%	-			-			738	2,4%	879	1,7%
H1514	A560	HFB	**3862**	**5,1%**	R15D	867	2,4%	H15D	2995	5,9%	-			-			3308	5,9%	2683	4,8%



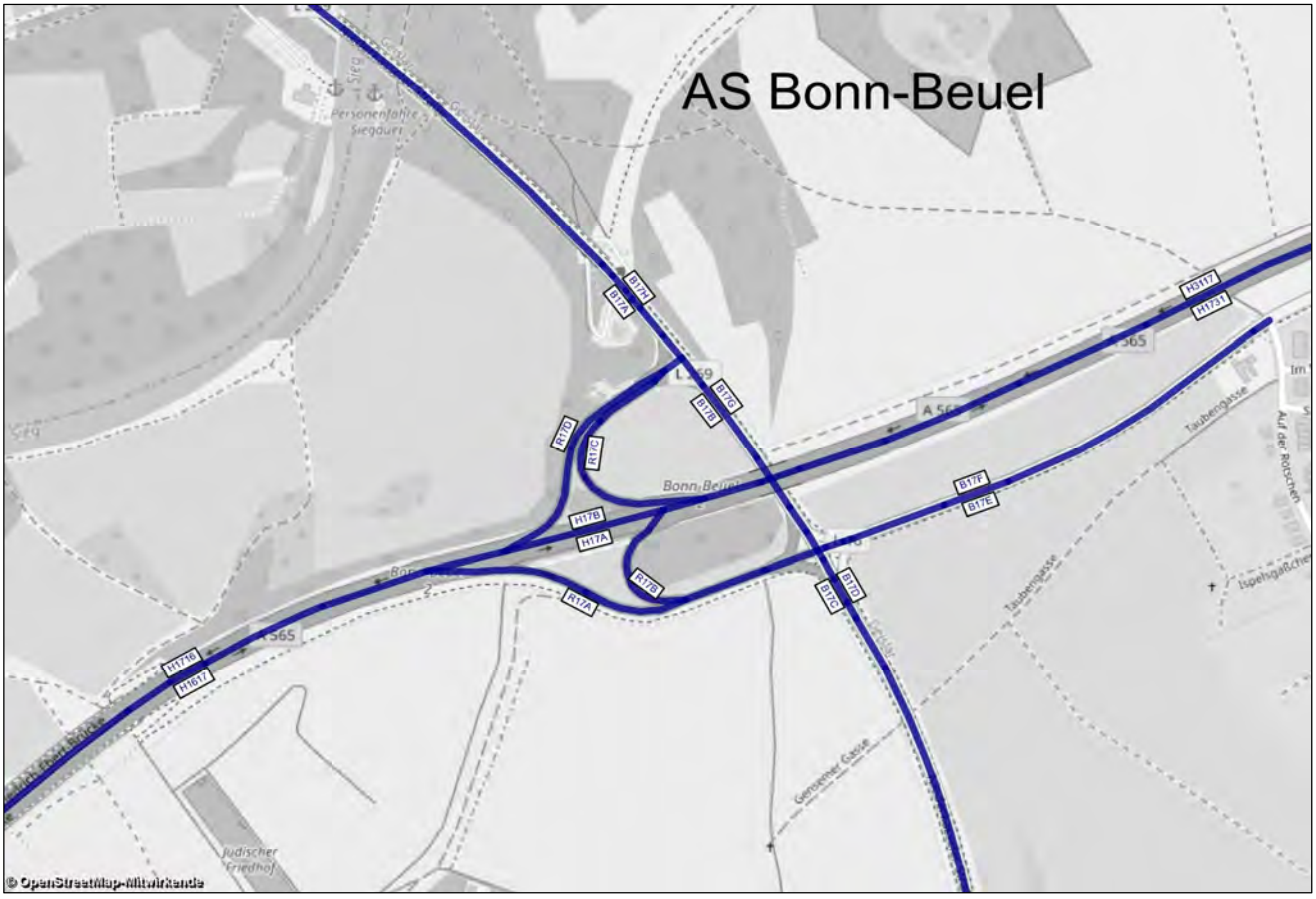

AS Sankt Augustin
H1514
H1415
R15D
H15D
H15A
R15A
R15B
B15A
B15F
B15B
B15E
R15C
H15D
H15B
B15C
B15D
H15C
H15B
Bismarckstraße
Siegstraße
Hohenzollernstraße
Konrad-Adenauer-Allee
Bonner Straße
Pleiser Hecke
Frankfurter Straße
Dammstraße
Ankerstraße
Wellenstraße
Schiffsstraße
Bootsweg
Fährstraße
In den Erlen
Mendener Straße
Sankt Augustin-Mülldorf
Mülldorf
K2
An der Ziegelei
Meerstraße
Gottfried-Salz-Straße
Am Lindenhof
Krokusweg
Alte Bonner Straße
Ober dem Mülldorfer Fahr
Gut Friedrichstein
Sieg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS St. Augustin - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
15a	A 560	1	466	6	407	4
		2	-	-	-	-
		3	324	5	377	1
	Bonner Straße (B 56)	4	108	2	283	1
		5	555	14	723	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	713	12	647	7
		12	154	1	345	2
15b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	4	206	6	335	3
		5	815	14	795	8
		6	-	-	-	-
	A 560	7	386	3	240	1
		8	-	-	-	-
		9	453	4	265	2
	Bonner Straße (L 16)	10	-	-	-	-
		11	481	9	753	8
		12	373	9	515	3

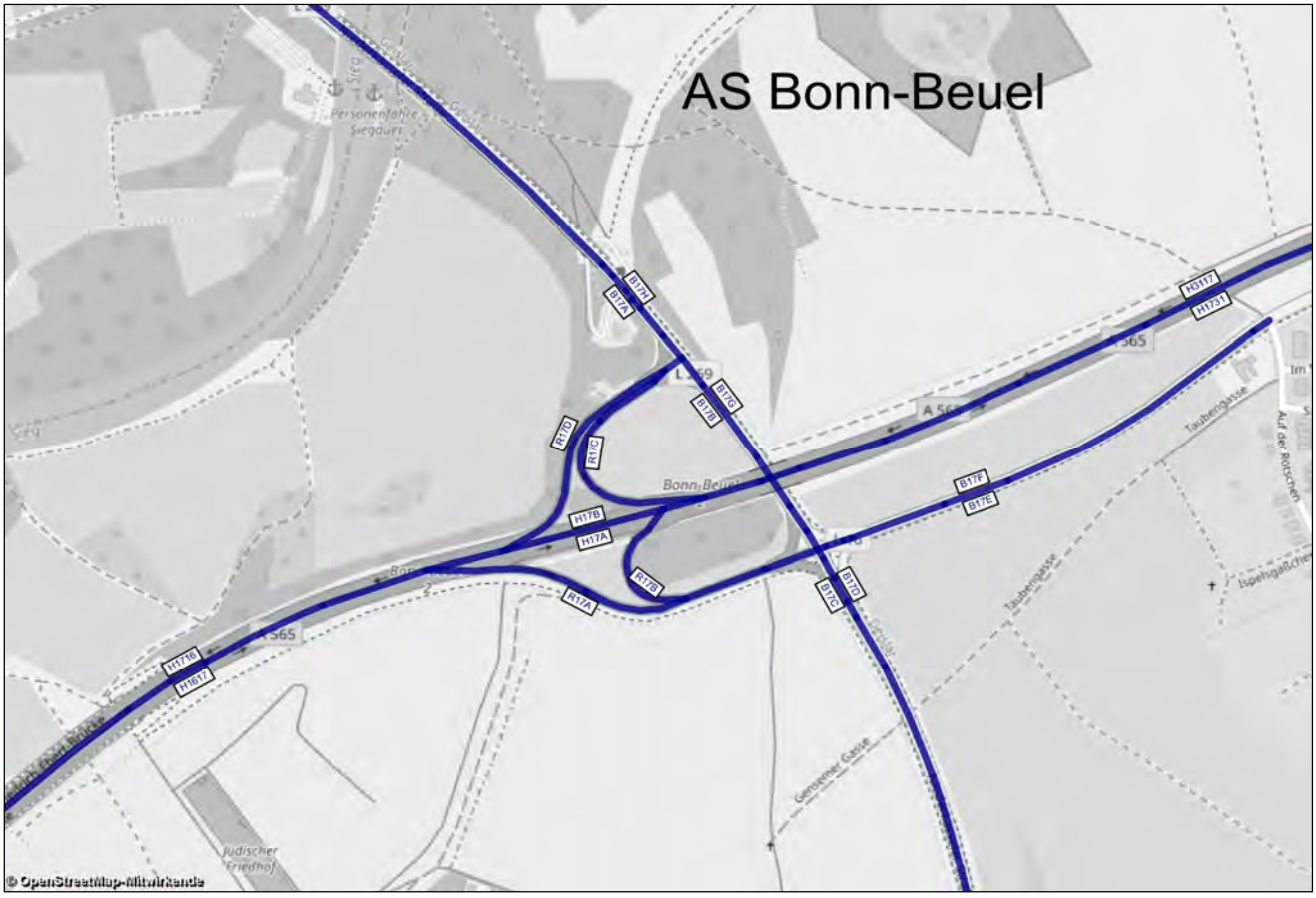


Anlage U-A-113

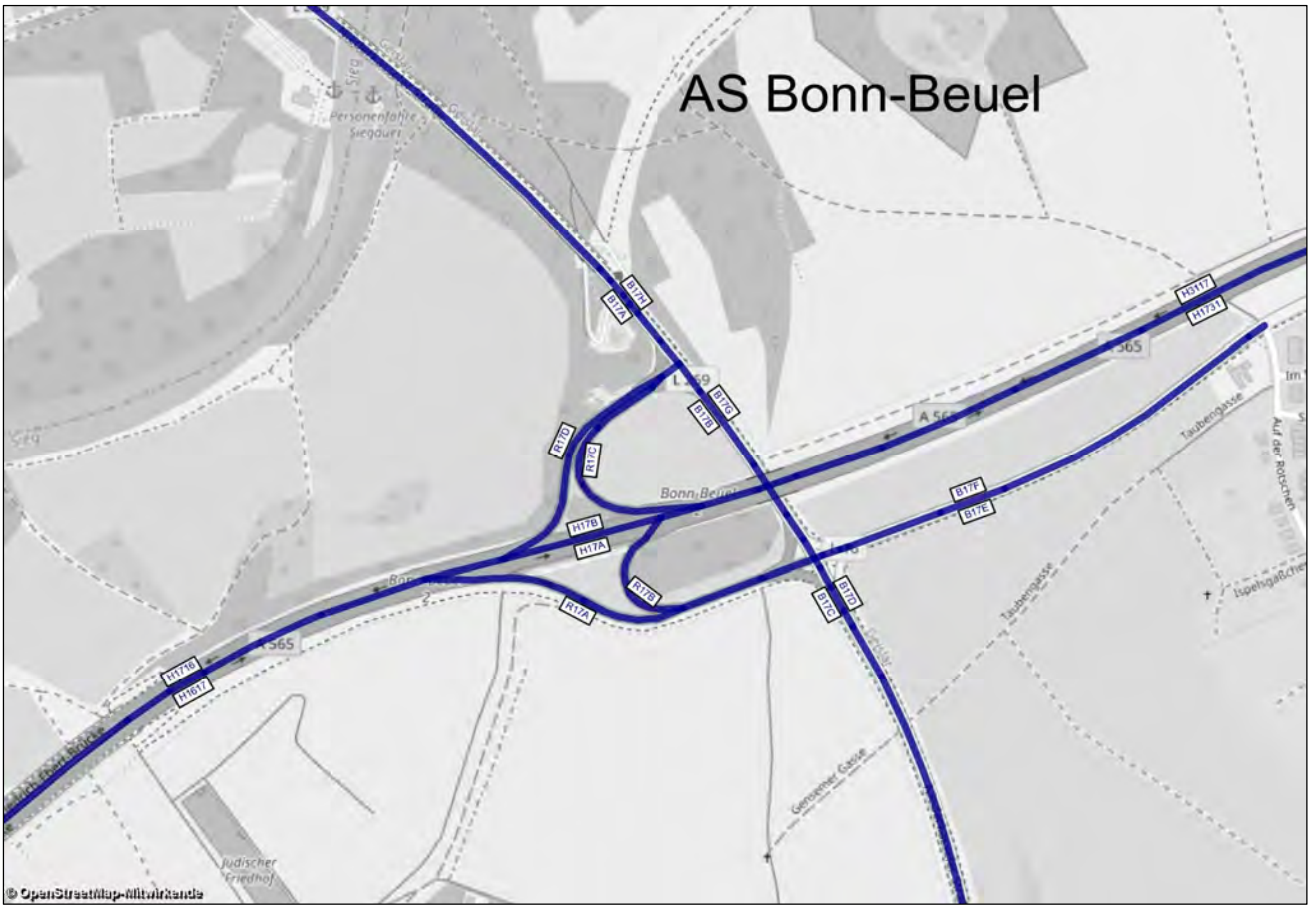
A 565 - AS Bonn-Beuel - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1617	A565	Ost	HFB	56300	8,0%	4500	58300	8,6%	5000
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	14700	5,4%	800	15200	5,9%	900
H17A	A565	Ost	HFB	41700	8,9%	3700	43200	9,5%	4100
R17B	A565	Ost	Einfahrt	5800	6,9%	400	6000	6,7%	400
H1731	A565	Ost	HFB	47500	8,6%	4100	49100	9,2%	4500
H3117	A565	West	HFB	49900	8,6%	4300	51700	9,3%	4800
R17C	A565	West	Ausfahrt	6100	6,6%	400	6300	6,3%	400
H17B	A565	West	HFB	43900	9,1%	4000	45400	9,7%	4400
R17D	A565	West	Einfahrt	12600	4,0%	500	13000	3,8%	500
H1716	A565	West	HFB	56400	7,8%	4400	58400	8,4%	4900
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	112700	7,9%	8900	116700	8,5%	9900
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	85600	9,0%	7700	88600	9,6%	8500
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	97400	8,6%	8400	100800	9,2%	9300
B17A	L269	Süd	Basisstraße	12200	6,6%	800	12600	7,1%	900
B17B	L269	Süd	Basisstraße	6000	8,3%	500	6200	8,1%	500
B17C	L16	Süd	Basisstraße	11200	3,6%	400	11600	4,3%	500
B17D	L16	Nord	Basisstraße	11200	3,6%	400	11600	4,3%	500
B17E	L16	Ost	Basisstraße	6900	1,4%	100	7100	1,4%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	6900	1,4%	100	7100	1,4%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	15700	5,1%	800	16200	5,6%	900
B17H	L269	Nord	Basisstraße	12200	6,6%	800	12600	7,1%	900
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	24400	6,6%	1600	25200	7,1%	1800
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	21700	6,0%	1300	22400	6,3%	1400
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	22400	3,6%	800	23200	4,3%	1000
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	13800	1,4%	200	14200	1,4%	200

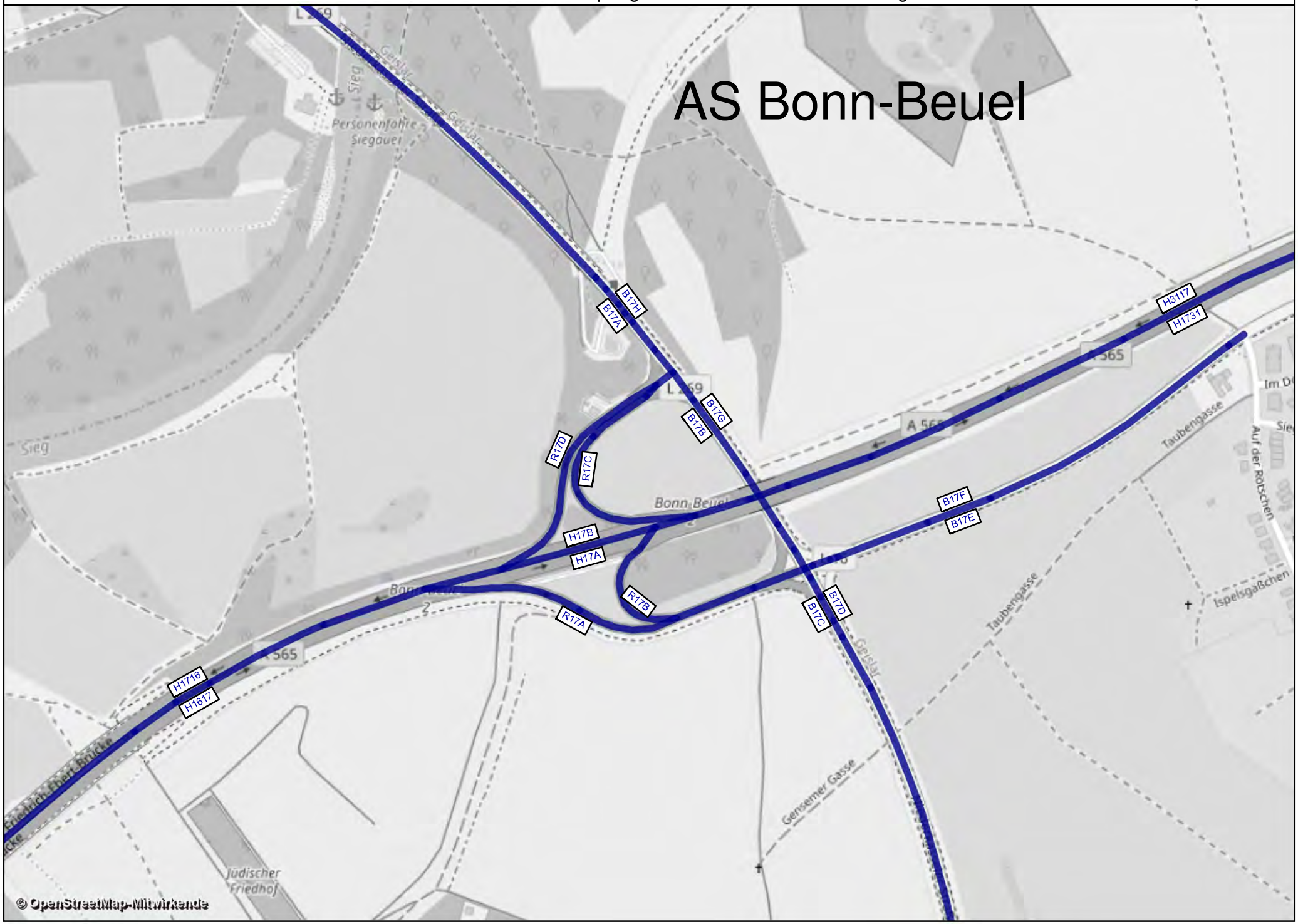


A 565 - AS Bonn-Beuel - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1617	A565	Ost	HFB	52600	8,1%	15,0%	3021	536	0,06	0,010	7,2%	3800
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	13800	5,7%	10,7%	791	138	0,06	0,010	5,1%	700
H17A	A565	Ost	HFB	38900	9,0%	16,5%	2230	398	0,06	0,010	8,0%	3100
R17B	A565	Ost	Einfahrt	5400	5,6%	10,5%	313	54	0,06	0,010	5,6%	300
H1731	A565	Ost	HFB	44300	8,5%	15,8%	2543	453	0,06	0,010	7,7%	3400
H3117	A565	West	HFB	46600	8,7%	16,0%	2671	476	0,06	0,010	7,7%	3600
R17C	A565	West	Ausfahrt	5700	5,3%	10,1%	326	57	0,06	0,010	5,3%	300
H17B	A565	West	HFB	40900	9,1%	16,8%	2345	419	0,06	0,010	8,1%	3300
R17D	A565	West	Einfahrt	11800	3,5%	6,7%	678	116	0,06	0,010	3,4%	400
H1716	A565	West	HFB	52700	7,9%	14,6%	3023	536	0,06	0,010	7,0%	3700
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	105300	8,0%	14,8%	6045	1072	0,06	0,010	7,1%	7500
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	79800	9,0%	16,6%	4575	818	0,06	0,010	8,0%	6400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	90900	8,6%	15,9%	5214	929	0,06	0,010	7,7%	7000
B17A	L269	Süd	Basisstraße	11400	6,9%	12,9%	656	115	0,06	0,010	6,1%	700
B17B	L269	Süd	Basisstraße	5600	7,3%	13,5%	324	57	0,06	0,010	7,1%	400
B17C	L16	Süd	Basisstraße	10550	3,9%	7,5%	606	104	0,06	0,010	3,3%	350
B17D	L16	Nord	Basisstraße	10550	3,9%	7,5%	606	104	0,06	0,010	3,3%	350
B17E	L16	Ost	Basisstraße	6500	1,6%	3,0%	375	63	0,06	0,010	1,5%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	6500	1,6%	3,0%	375	63	0,06	0,010	1,5%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	14700	5,1%	9,6%	848	147	0,06	0,010	4,8%	700
B17H	L269	Nord	Basisstraße	11400	6,9%	12,9%	656	115	0,06	0,010	6,1%	700
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	22800	6,9%	12,9%	1312	231	0,06	0,010	6,1%	1400
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	20300	5,7%	10,7%	1172	204	0,06	0,010	5,4%	1100
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	21100	3,9%	7,5%	1213	208	0,06	0,010	3,3%	700
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	13000	1,6%	3,0%	749	126	0,06	0,010	1,5%	200

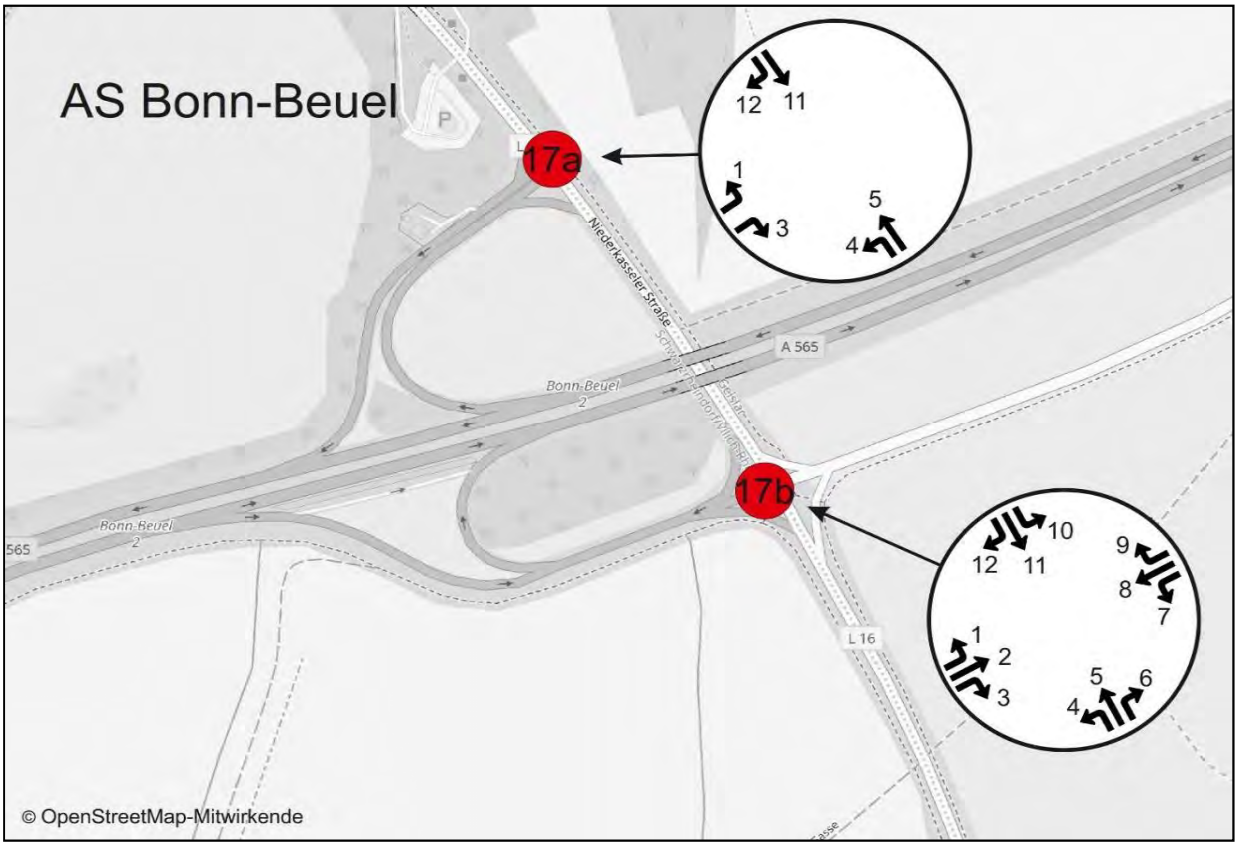


A 565 - AS Bonn-Beuel - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1617	A565	HFB	**5167**	**5,7%**	-			-			R17A	1567	3,7%	H17A	3600	6,6%	3954	7,4%	4664	5,6%
R17A	A565	Ausfahrt	**1592**	**3,8%**	-			-			H17A	3367	6,3%	H1617	4958	5,5%	851	6,6%	1404	3,7%
H17A	A565	HFB	**3613**	**6,6%**	R17B	341	3,5%	H1731	3954	6,3%	R17A	1468	3,4%	H1617	5081	5,7%	3104	7,6%	3261	6,4%
R17B	A565	Einfahrt	**741**	**4,4%**	H17A	3243	7,4%	H1731	3984	6,8%	-			-			582	5,0%	322	4,0%
H1731	A565	HFB	**4296**	**6,3%**	R17B	683	4,9%	H17A	3612	6,5%	-			-			3686	7,2%	3582	6,2%
H3117	A565	HFB	**4346**	**5,8%**	-			-			R17C	670	3,3%	H17B	3676	6,3%	3655	8,1%	3923	5,7%
R17C	A565	Ausfahrt	**680**	**3,4%**	-			-			H17B	3431	6,0%	H3117	4111	5,6%	324	6,8%	600	3,3%
H17B	A565	HFB	**3878**	**7,2%**	R17D	1206	2,7%	H1716	5084	6,1%	R17C	338	6,3%	H3117	4216	7,1%	3332	8,2%	3323	6,1%
R17D	A565	Einfahrt	**1450**	**2,7%**	H17B	3481	8,0%	H1716	4930	6,4%	-			-			1136	3,1%	780	2,9%
H1716	A565	HFB	**5209**	**6,0%**	R17D	1335	3,0%	H17B	3875	7,1%	-			-			4468	6,9%	4102	5,5%



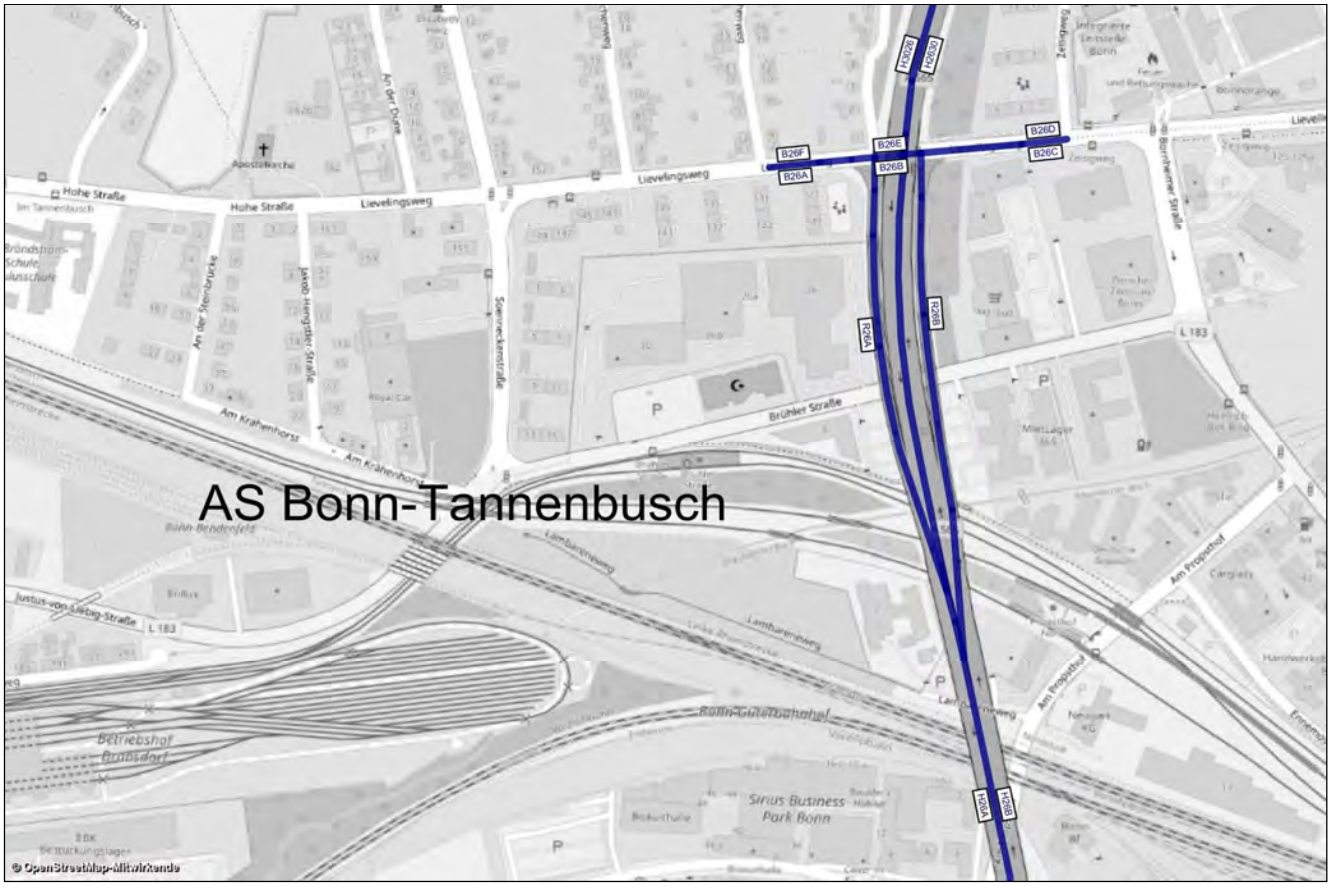

AS Bonn-Beuel
B17H
B17A
B17G
B17B
R17D
R17C
H17B
H17A
R17B
R17A
H1716
H1617
B17F
B17E
B17D
B17C
H3117
H1731
Bonn-Beuel
Personenfähre Siegauer
Sieg
Geislar
Taubengasse
Auf der Rötschen
Ispelsgäßchen
Gensemer Gasse
Jüdischer Friedhof
Friedrich-Ebert-Brücke
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bonn-Beuel - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
17a	A 565	1	142	10	378	10
		2	-	-	-	-
		3	102	3	184	1
	Niederkasseler Straße (L269)	4	735	15	503	13
		5	659	33	1.116	32
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Niederkasseler Straße (L269)	10	-	-	-	-
		11	938	21	674	18
		12	778	27	505	19
17b	A 565	1	463	18	742	22
		2	201	0	426	6
		3	406	25	391	9
	Niederkasseler Straße (L16)	4	144	2	81	2
		5	472	19	537	18
		6	89	2	294	5
	L 16	7	152	2	79	0
		8	226	1	83	1
		9	539	6	489	4
	Niederkasseler Straße (L269)	10	108	2	244	2
		11	377	13	314	9
		12	523	14	293	12

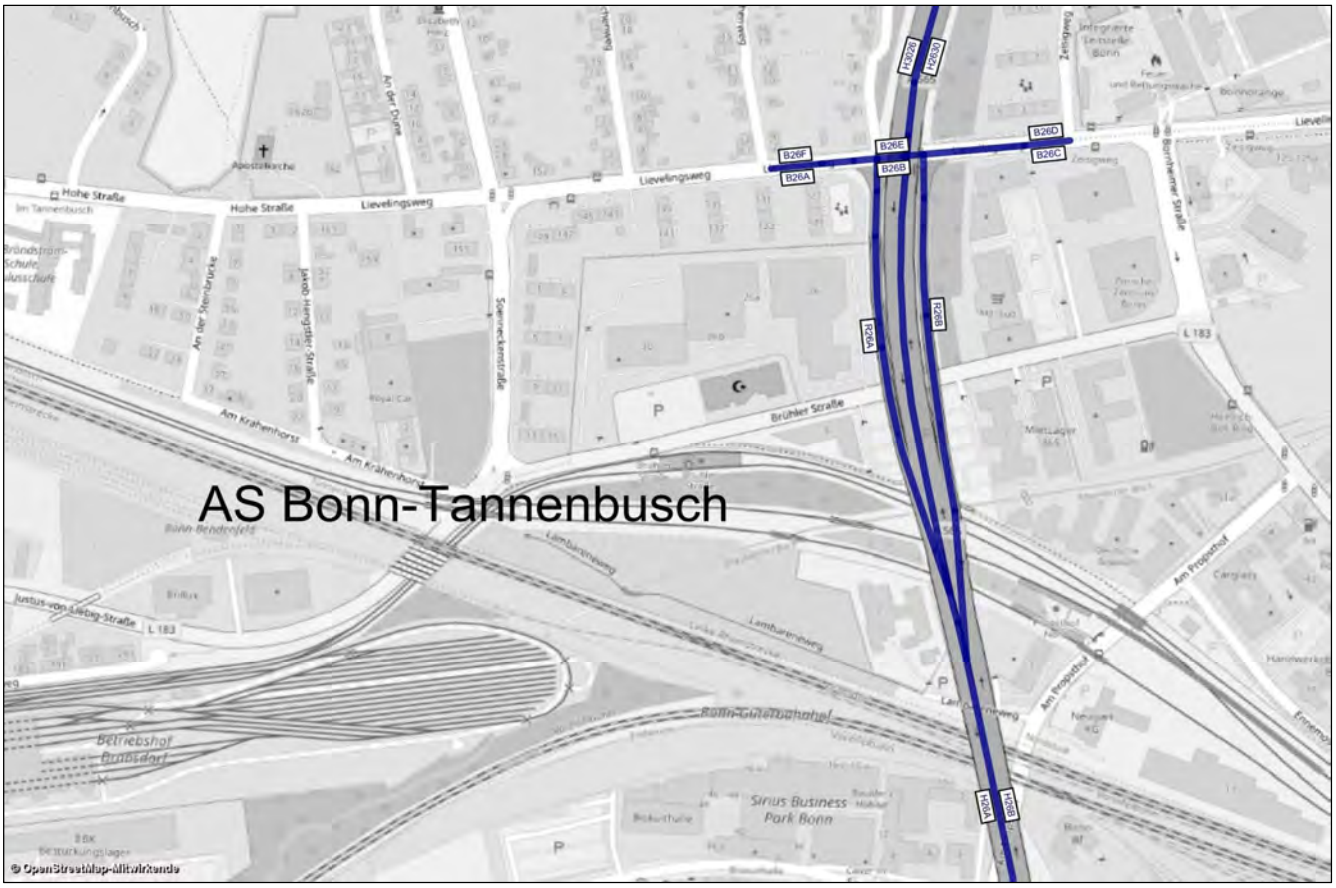


Anlage U-A-118

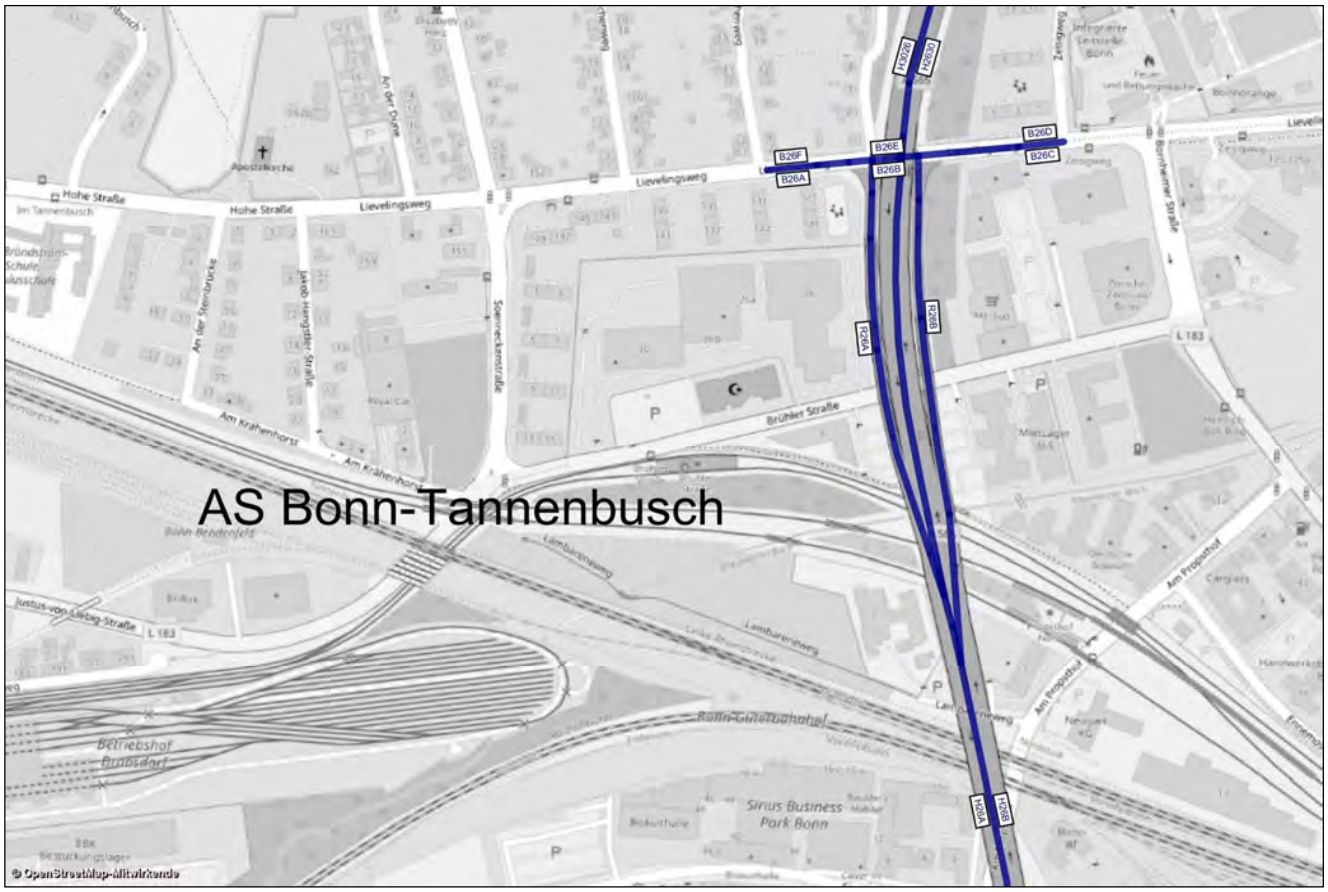
A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3026	A565	Süd	HFB	41000	7,8%	3200	42400	8,5%	3600
R26A	A565	Süd	Einfahrt	8500	2,4%	200	8800	3,4%	300
H26A	A565	Süd	HFB	49400	7,1%	3500	51100	7,4%	3800
H26B	A565	Nord	HFB	49500	7,1%	3500	51200	7,4%	3800
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	7300	1,4%	100	7600	1,3%	100
H2630	A565	Nord	HFB	42200	8,1%	3400	43600	8,5%	3700
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	83200	7,9%	6600	86000	8,5%	7300
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	98900	7,1%	7000	102300	7,4%	7600
B26A	-	Ost	Basisstraße	7800	2,6%	200	8100	3,7%	300
B26B	-	Ost	Basisstraße	4600	4,3%	200	4700	6,4%	300
B26C	-	Ost	Basisstraße	7600	2,6%	200	7800	3,8%	300
B26D	-	West	Basisstraße	7600	2,6%	200	7800	3,8%	300
B26E	-	West	Basisstraße	11500	1,7%	200	11800	2,5%	300
B26F	-	West	Basisstraße	7800	2,6%	200	8100	3,7%	300
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	15600	2,6%	400	16200	3,7%	600
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	16100	2,5%	400	16500	3,6%	600
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	15200	2,6%	400	15600	3,8%	600

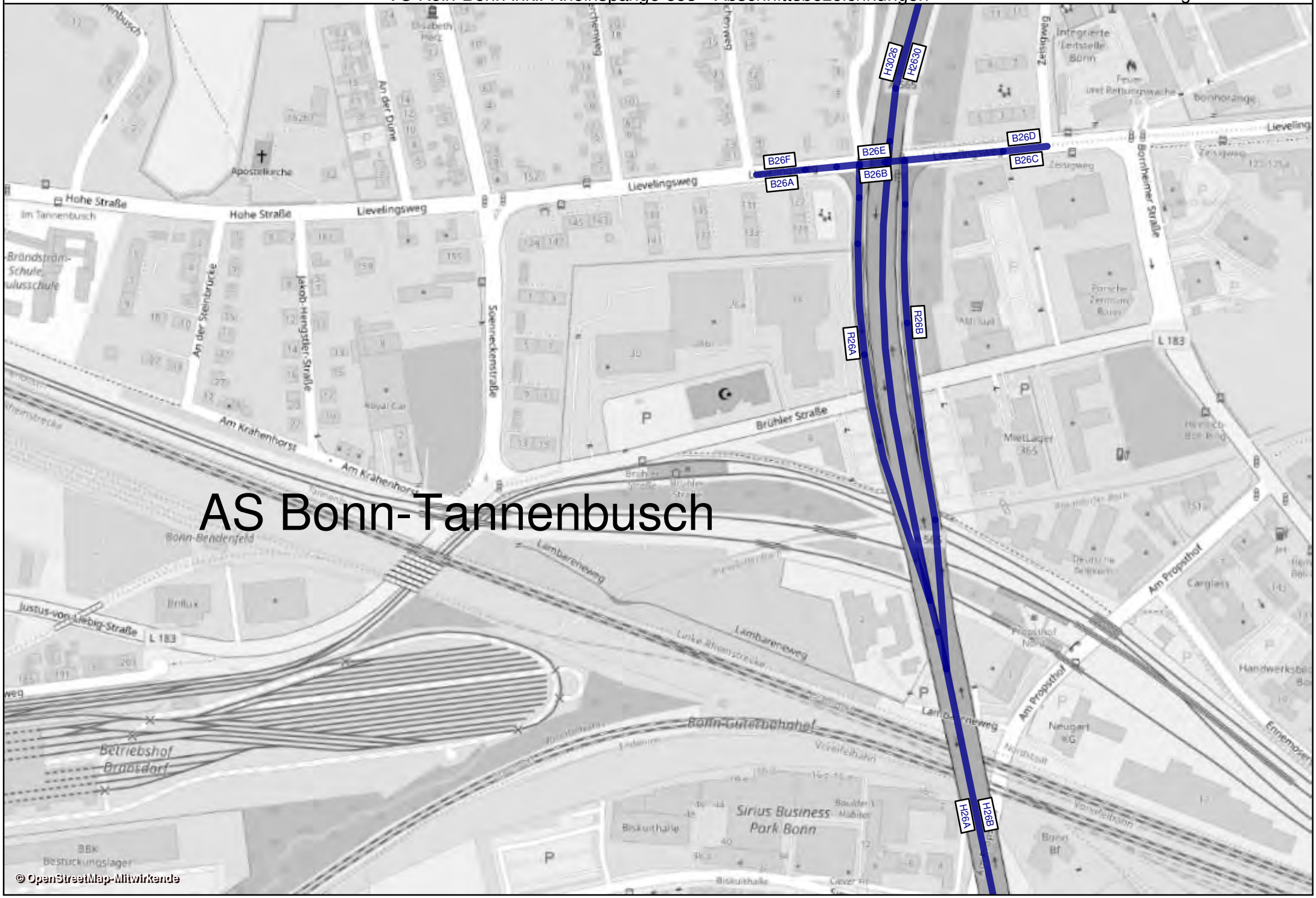


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3026	A565	Süd	HFB	38300	7,9%	14,7%	2197	389	0,06	0,010	7,0%	2700
R26A	A565	Süd	Einfahrt	8000	3,0%	5,7%	460	78	0,06	0,010	2,5%	200
H26A	A565	Süd	HFB	46200	7,1%	13,2%	2657	468	0,06	0,010	6,3%	2900
H26B	A565	Nord	HFB	46300	7,1%	13,2%	2661	469	0,06	0,010	6,3%	2900
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	6900	1,4%	2,7%	399	67	0,06	0,010	1,4%	100
H2630	A565	Nord	HFB	39400	8,1%	15,0%	2262	402	0,06	0,010	7,1%	2800
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	77700	8,0%	14,8%	4460	791	0,06	0,010	7,1%	5500
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	92500	7,1%	13,2%	5318	936	0,06	0,010	6,3%	5800
B26A	-	Ost	Basisstraße	7350	3,2%	6,1%	422	72	0,06	0,010	2,7%	200
B26B	-	Ost	Basisstraße	4300	3,9%	7,5%	247	42	0,06	0,010	4,7%	200
B26C	-	Ost	Basisstraße	7150	2,6%	5,1%	412	70	0,06	0,010	2,8%	200
B26D	-	West	Basisstraße	7150	2,6%	5,1%	412	70	0,06	0,010	2,8%	200
B26E	-	West	Basisstraße	10800	2,5%	4,9%	607	101	0,06	0,009	1,9%	200
B26F	-	West	Basisstraße	7350	3,2%	6,1%	422	72	0,06	0,010	2,7%	200
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	14700	3,2%	6,1%	844	144	0,06	0,010	2,7%	400
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	15100	2,9%	5,7%	853	143	0,06	0,009	2,6%	400
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	14300	2,6%	5,1%	825	140	0,06	0,010	2,8%	400



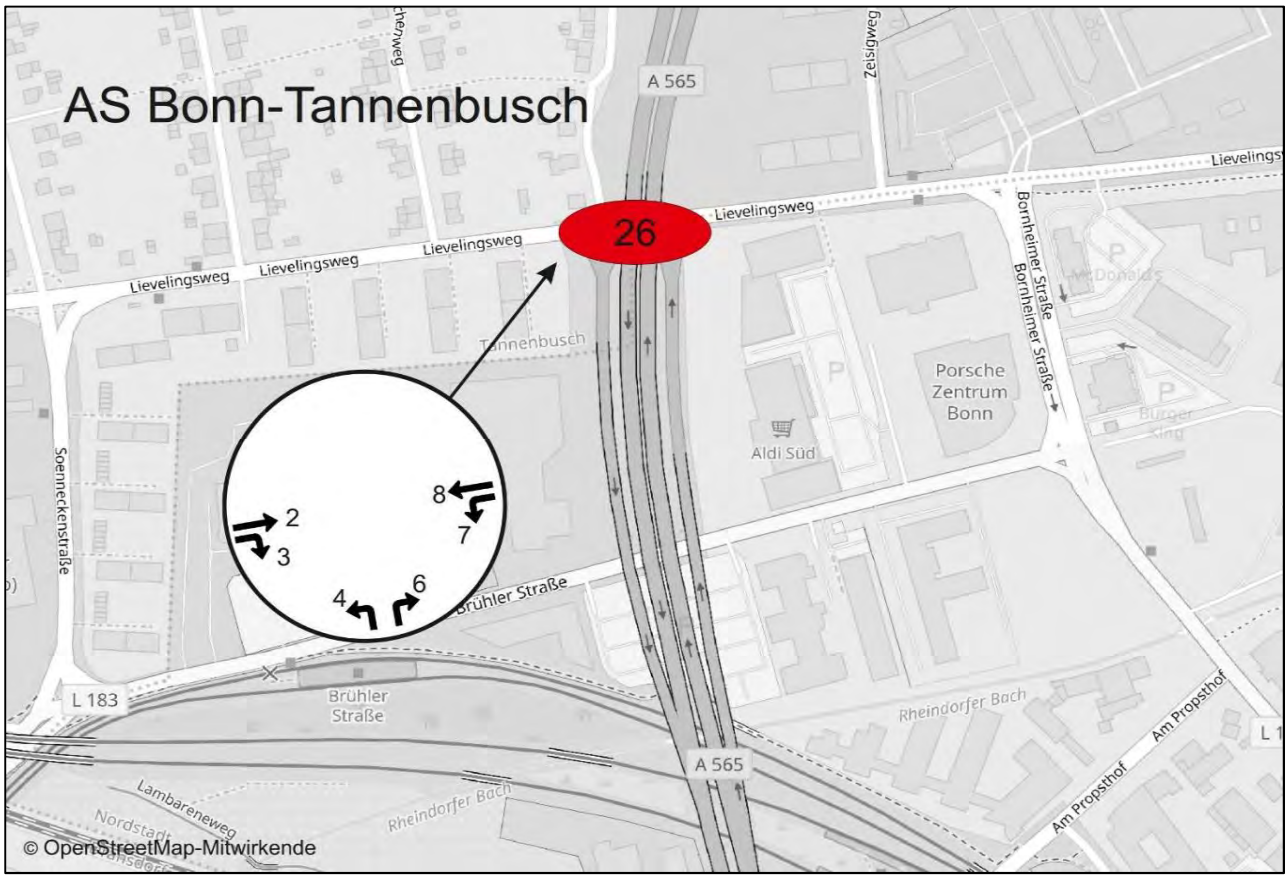
A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3026	A565	HFB	**3869**	**5,3%**	R26A	470	4,7%	H26A	4339	5,2%	-			-			3315	6,1%	2916	6,2%
R26A	A565	Einfahrt	**1088**	**0,6%**	H3026	3048	6,1%	H26A	4136	4,6%	-			-			444	5,4%	919	0,8%
H26A	A565	HFB	**4246**	**5,0%**	R26A	1080	0,7%	H3026	3166	6,5%	-			-			3759	6,0%	3834	4,9%
H26B	A565	HFB	**4235**	**5,8%**	-			-			R26B	610	0,9%	H2630	3625	6,6%	3804	5,3%	3823	5,7%
R26B	A565	Ausfahrt	**775**	**1,2%**	-			-			H2630	3272	6,0%	H26B	4047	5,1%	635	1,3%	547	0,9%
H2630	A565	HFB	**3631**	**6,6%**	-			-			R26B	573	0,8%	H26B	4204	5,9%	3169	6,1%	3277	6,5%



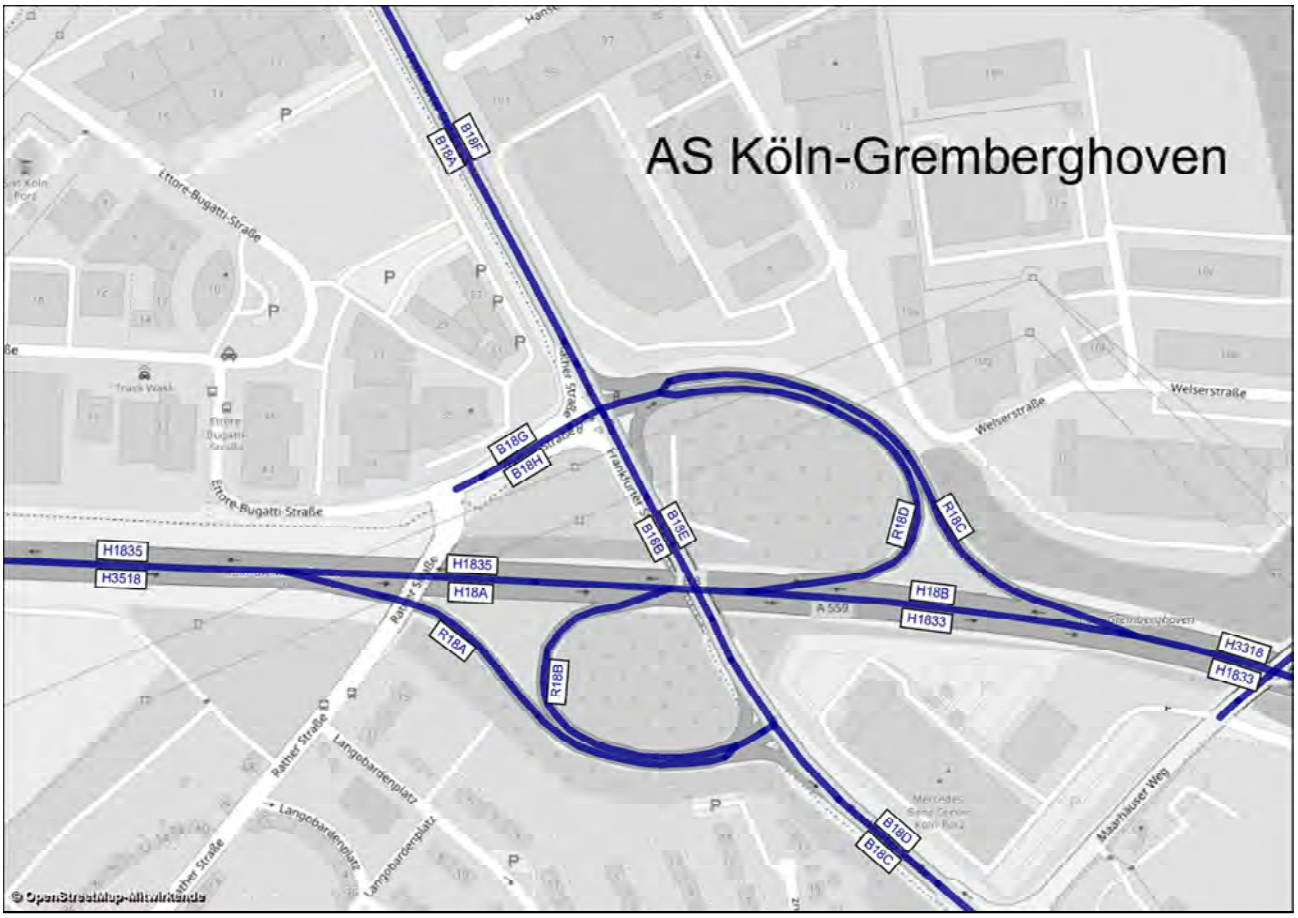


© OpenStreetMap-Mitwirkende

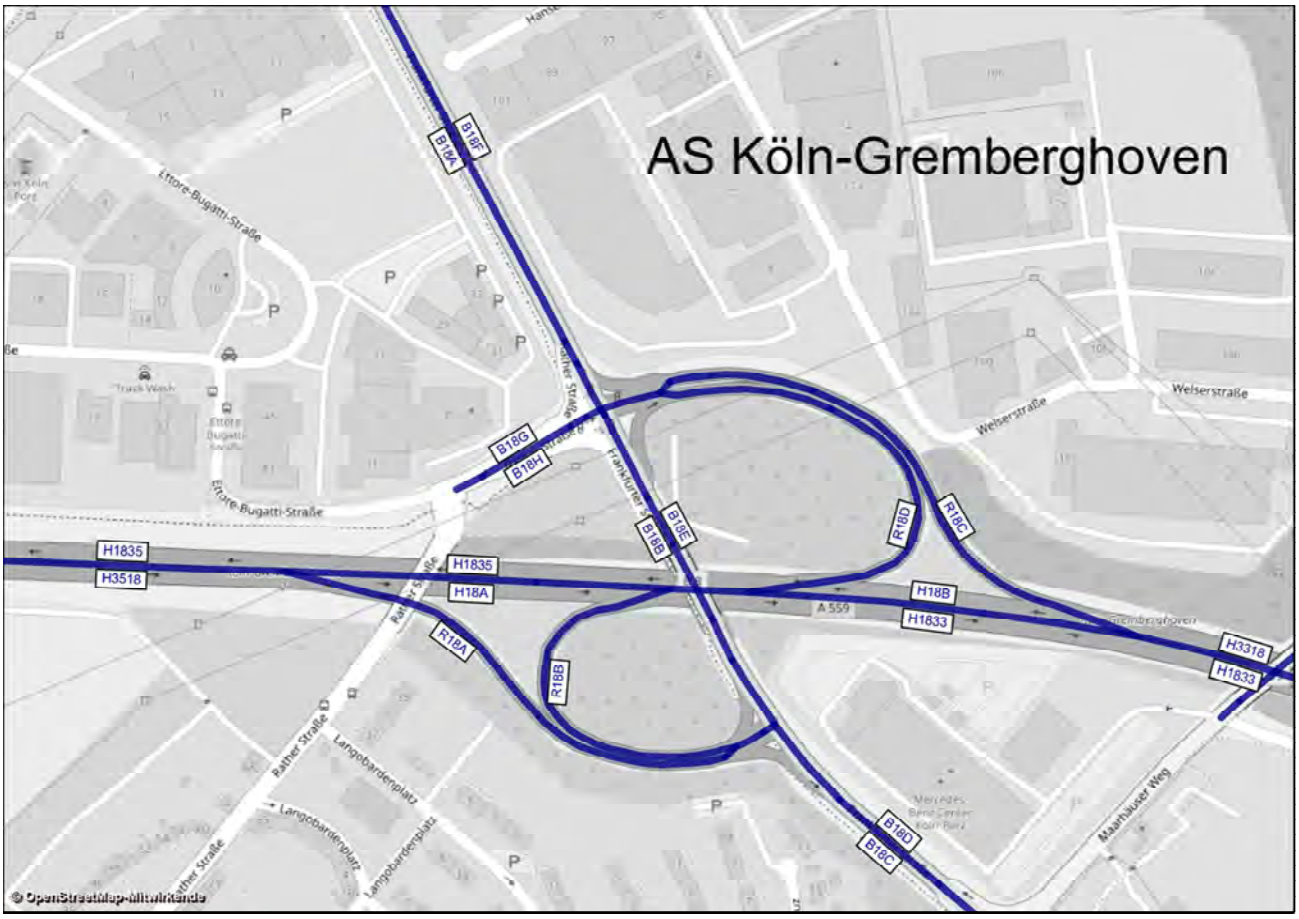
AS Bonn-Tannenbusch - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
26	Lievelingsweg	1	-	-	-	-
		2	354	25	363	10
		3	391	13	319	7
	A 565	4	283	4	279	10
		5	-	-	-	-
		6	382	7	271	9
	Lievelingsweg	7	204	10	400	6
		8	228	10	307	5
		9	-	-	-	-
	A 565	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



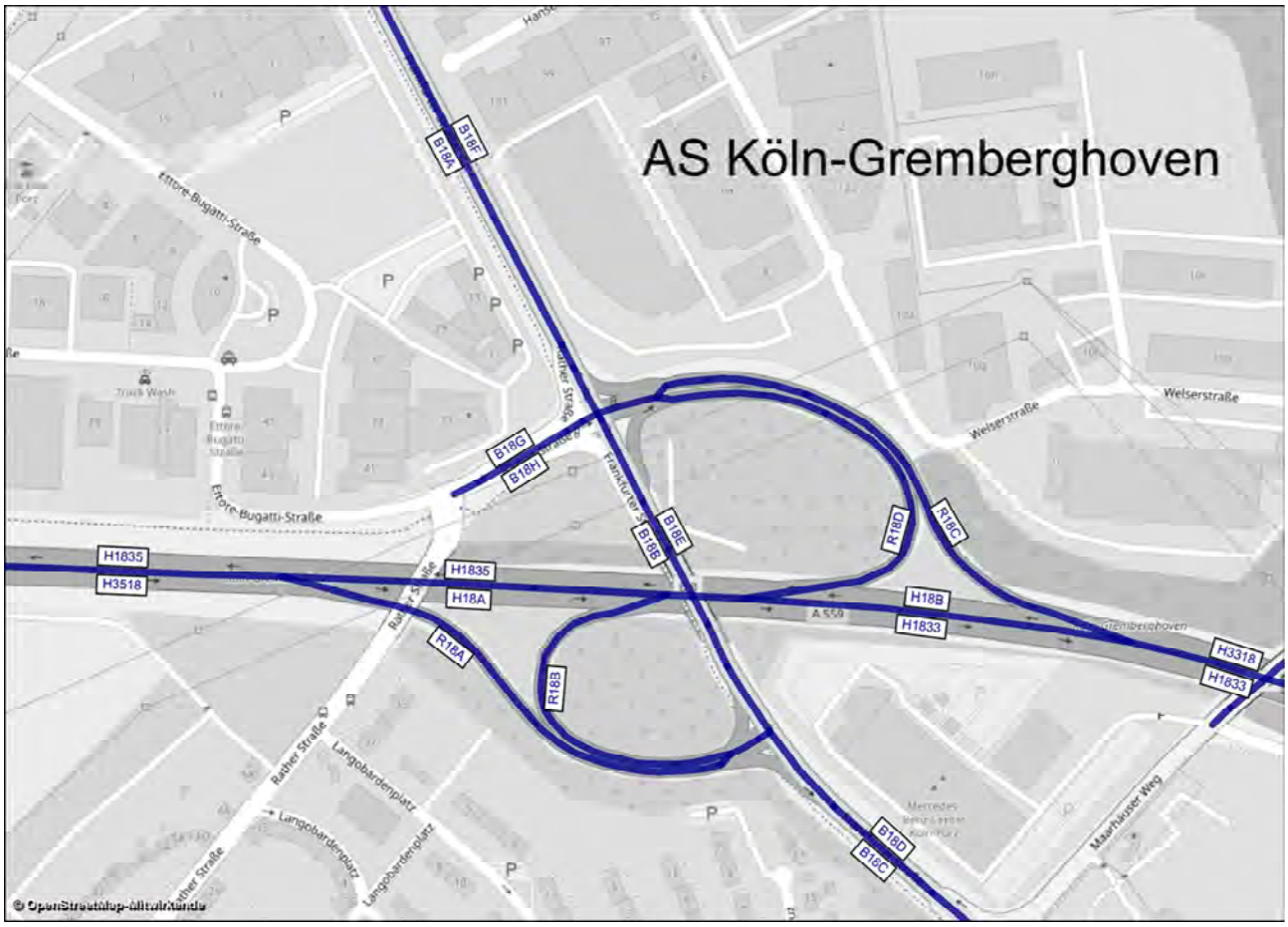
A 559 - AS Gremberghoven - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3518	A559	Süd	HFB	44300	7,7%	3400	45800	8,1%	3700
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	15200	10,5%	1600	15800	10,8%	1700
H18A	A559	Süd	HFB	28900	5,9%	1700	29900	6,0%	1800
R18B	A559	Süd	Einfahrt	4200	16,7%	700	4400	18,2%	800
H1833	A559	Süd	HFB	33200	7,2%	2400	34300	7,6%	2600
H3318	A559	Nord	HFB	36400	6,9%	2500	37600	7,4%	2800
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	7200	13,9%	1000	7500	14,7%	1100
H18B	A559	Nord	HFB	29300	5,8%	1700	30200	6,0%	1800
R18D	A559	Nord	Einfahrt	11300	11,5%	1300	11700	12,8%	1500
H1835	A559	Nord	HFB	40600	7,4%	3000	41900	7,9%	3300
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	84900	7,5%	6400	87700	8,0%	7000
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	69500	6,8%	4700	71800	7,1%	5100
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	62500	6,6%	4100	64500	6,8%	4400
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	69600	7,0%	4900	71900	7,5%	5400
B18A	B8	West	Basisstraße	9800	7,1%	700	10100	7,9%	800
B18B	B8	West	Basisstraße	8500	8,2%	700	8800	9,1%	800
B18C	B8	West	Basisstraße	16800	8,9%	1500	17400	9,8%	1700
B18D	B8	Ost	Basisstraße	16800	8,9%	1500	17400	9,8%	1700
B18E	B8	Ost	Basisstraße	17400	9,8%	1700	18000	10,0%	1800
B18F	B8	Ost	Basisstraße	9800	7,1%	700	10100	7,9%	800
B18G	B8	Ost	Basisstraße	6800	7,4%	500	7000	7,1%	500
B18H	B8	Ost	Basisstraße	6800	7,4%	500	7000	7,1%	500
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	19600	7,1%	1400	20200	7,9%	1600
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	13600	7,4%	1000	14000	7,1%	1000
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	25900	9,3%	2400	26800	9,7%	2600
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	33600	8,9%	3000	34800	9,8%	3400

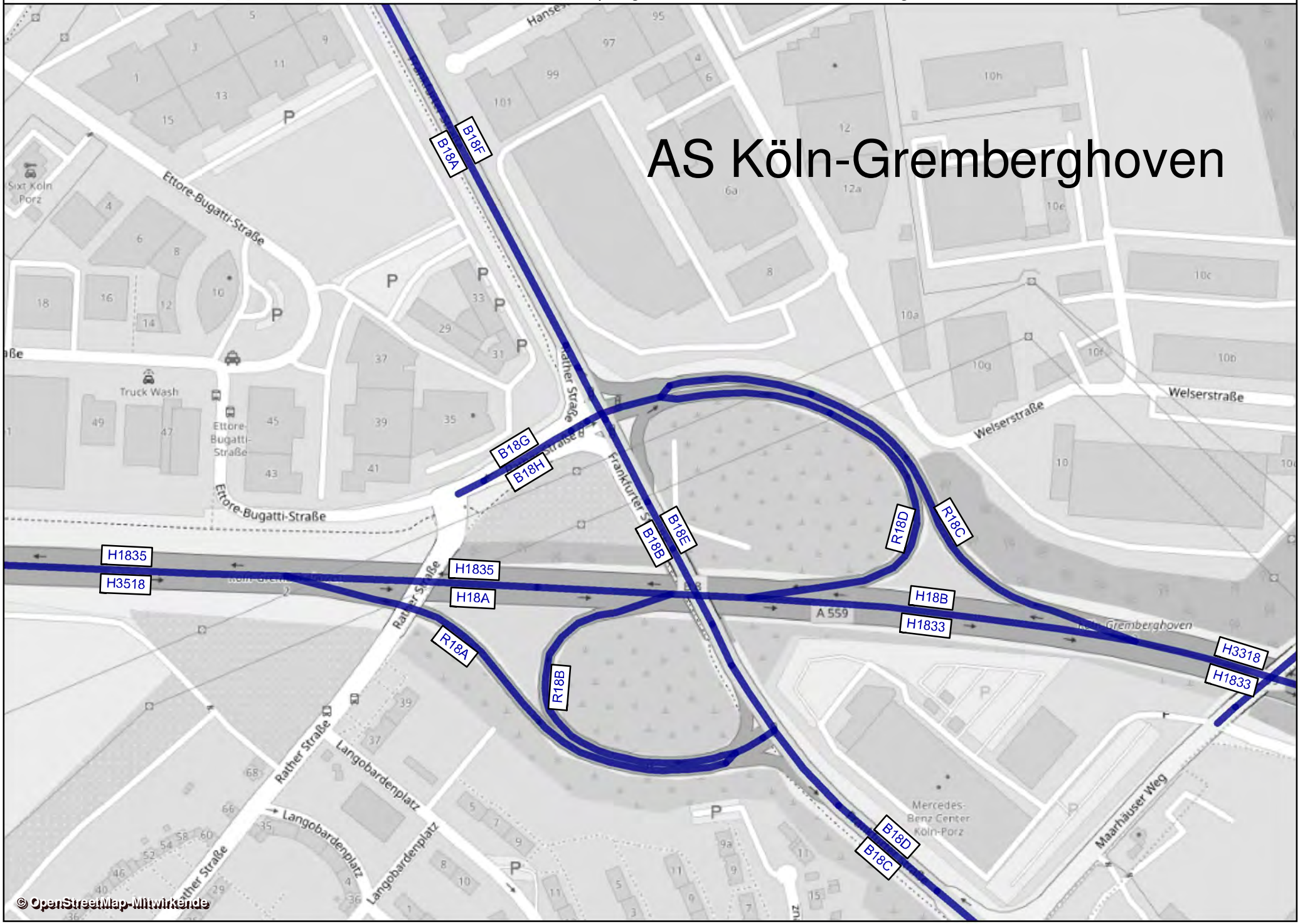


A 559 - AS Gremberghoven - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3518	A559	Süd	HFB	41400	7,5%	13,9%	2375	419	0,06	0,010	6,8%	2800
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	14200	10,5%	19,2%	816	147	0,06	0,010	9,2%	1300
H18A	A559	Süd	HFB	27100	5,9%	11,1%	1559	272	0,06	0,010	5,2%	1400
R18B	A559	Süd	Einfahrt	3900	17,7%	30,5%	220	42	0,06	0,011	15,4%	600
H1833	A559	Süd	HFB	31000	7,3%	13,7%	1779	314	0,06	0,010	6,5%	2000
H3318	A559	Nord	HFB	34000	7,1%	13,2%	1954	344	0,06	0,010	6,2%	2100
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	6700	12,8%	23,0%	381	70	0,06	0,010	11,9%	800
H18B	A559	Nord	HFB	27400	5,7%	10,7%	1573	274	0,06	0,010	5,1%	1400
R18D	A559	Nord	Einfahrt	10500	12,1%	21,7%	604	110	0,06	0,011	10,5%	1100
H1835	A559	Nord	HFB	37900	7,4%	13,9%	2177	384	0,06	0,010	6,6%	2500
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	79300	7,5%	13,9%	4552	804	0,06	0,010	6,7%	5300
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	65000	6,8%	12,7%	3736	656	0,06	0,010	6,0%	3900
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	58400	6,5%	12,3%	3352	588	0,06	0,010	5,8%	3400
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	65000	7,2%	13,4%	3733	658	0,06	0,010	6,3%	4100
B18A	B8	West	Basisstraße	9150	7,6%	14,1%	524	93	0,06	0,010	6,6%	600
B18B	B8	West	Basisstraße	7900	9,0%	16,5%	452	81	0,06	0,010	7,6%	600
B18C	B8	West	Basisstraße	15650	8,8%	16,2%	900	161	0,06	0,010	8,0%	1250
B18D	B8	Ost	Basisstraße	15650	8,8%	16,2%	900	161	0,06	0,010	8,0%	1250
B18E	B8	Ost	Basisstraße	16200	9,9%	18,1%	927	167	0,06	0,010	8,6%	1400
B18F	B8	Ost	Basisstraße	9150	7,6%	14,1%	524	93	0,06	0,010	6,6%	600
B18G	B8	Ost	Basisstraße	6350	6,4%	12,0%	363	64	0,06	0,010	6,3%	400
B18H	B8	Ost	Basisstraße	6350	6,4%	12,0%	363	64	0,06	0,010	6,3%	400
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	18300	7,6%	14,1%	1047	185	0,06	0,010	6,6%	1200
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	12700	6,4%	12,0%	726	127	0,06	0,010	6,3%	800
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	24100	9,6%	17,6%	1379	248	0,06	0,010	8,3%	2000
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	31300	8,8%	16,2%	1800	321	0,06	0,010	8,0%	2500

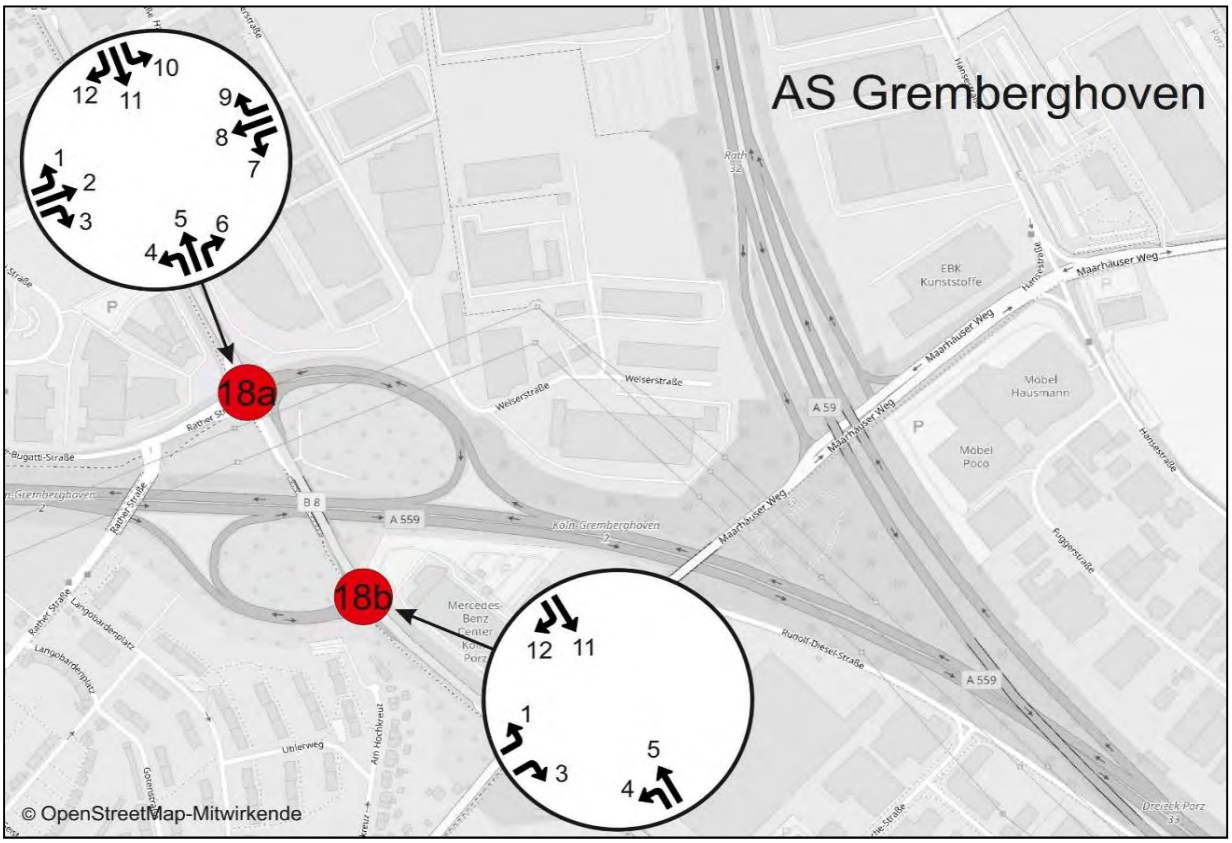


A 559 - AS Gremberghoven - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3518	A559	HFB	**3820**	**6,0%**	-			-			R18A	1438	6,8%	H18A	2381	5,5%	3276	6,9%	3007	6,7%
R18A	A559	Ausfahrt	**1569**	**6,5%**	-			-			H18A	2050	6,8%	H3518	3619	6,7%	1289	6,8%	879	14,2%
H18A	A559	HFB	**2356**	**3,7%**	R18B	397	19,7%	H1833	2753	6,0%	R18A	912	13,3%	H3518	3268	6,4%	1986	6,9%	2128	3,6%
R18B	A559	Einfahrt	**425**	**9,2%**	H18A	2180	3,2%	H1833	2605	4,2%	-			-			229	21,8%	367	11,4%
H1833	A559	HFB	**2764**	**4,9%**	R18B	411	12,4%	H18A	2353	3,6%	-			-			2216	8,5%	2496	4,8%
H3318	A559	HFB	**3479**	**5,7%**	-			-			R18C	724	8,7%	H18B	2754	4,9%	2982	6,5%	2324	5,9%
R18C	A559	Ausfahrt	**755**	**10,0%**	-			-			H18B	2265	6,1%	H3318	3019	7,1%	621	10,5%	419	13,1%
H18B	A559	HFB	**2759**	**4,8%**	R18D	729	14,9%	H1835	3489	6,9%	R18C	639	11,3%	H3318	3398	6,0%	2362	5,5%	1905	4,3%
R18D	A559	Einfahrt	**1122**	**7,2%**	H18B	1992	4,2%	H1835	3114	5,3%	-			-			643	14,8%	964	8,9%
H1835	A559	HFB	**3501**	**6,5%**	R18D	754	15,5%	H18B	2747	4,1%	-			-			3005	7,5%	2870	5,9%

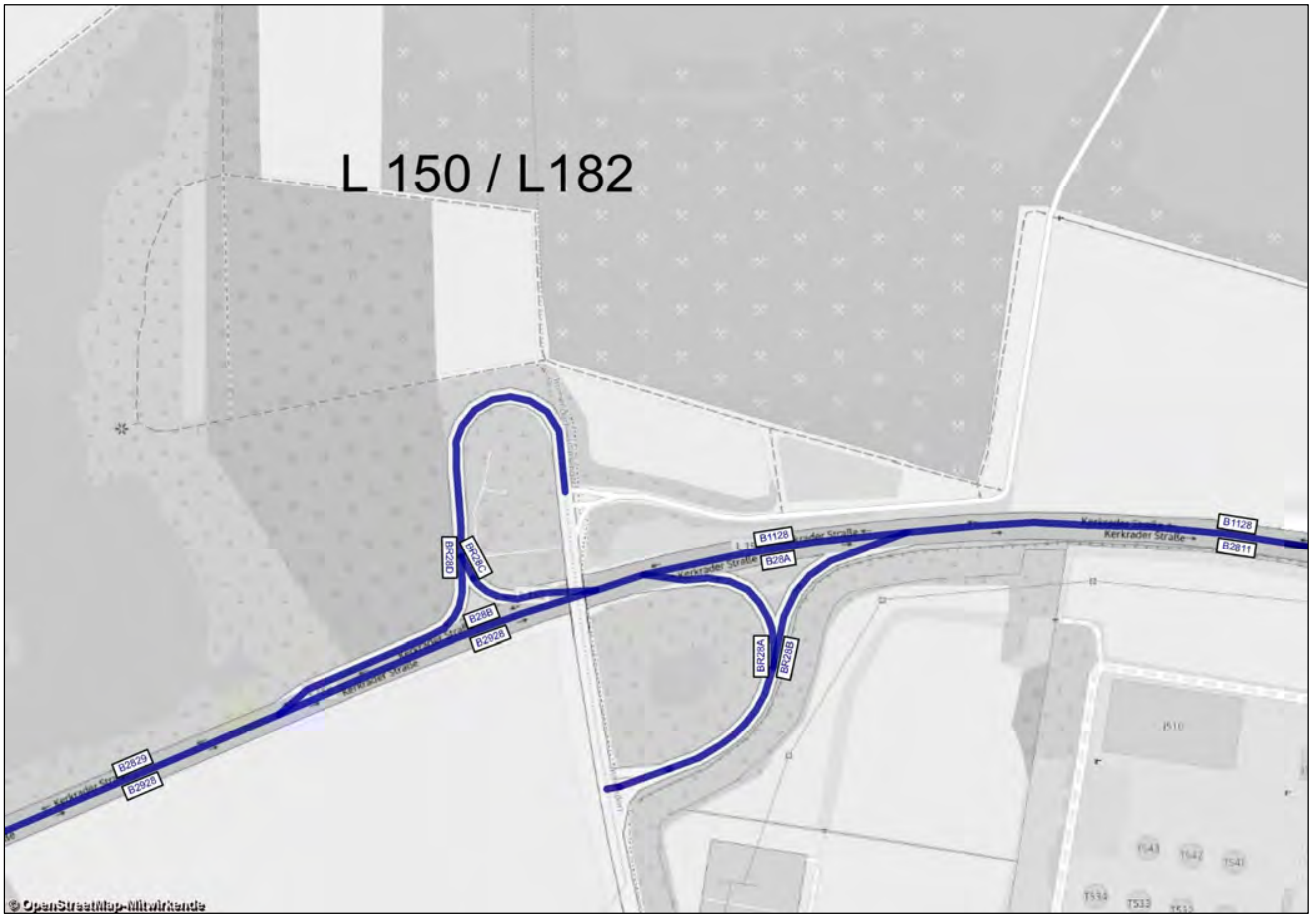



AS Köln-Gremberghoven
B18A
B18F
B18G
B18H
B18E
B18B
R18D
R18C
R18A
R18B
B18D
B18C
H1835
H3518
H1835
H18A
H18B
H1833
H3318
H1833
A 559
Ettore-Bugatti-Straße
Rather Straße
Frankfurter Straße
Welserstraße
Langobardenplatz
Maarhäuser Weg
Mercedes-Benz Center Köln-Porz
Truck Wash
Sixt Köln Porz
© OpenStreetMap-Mitwirkende

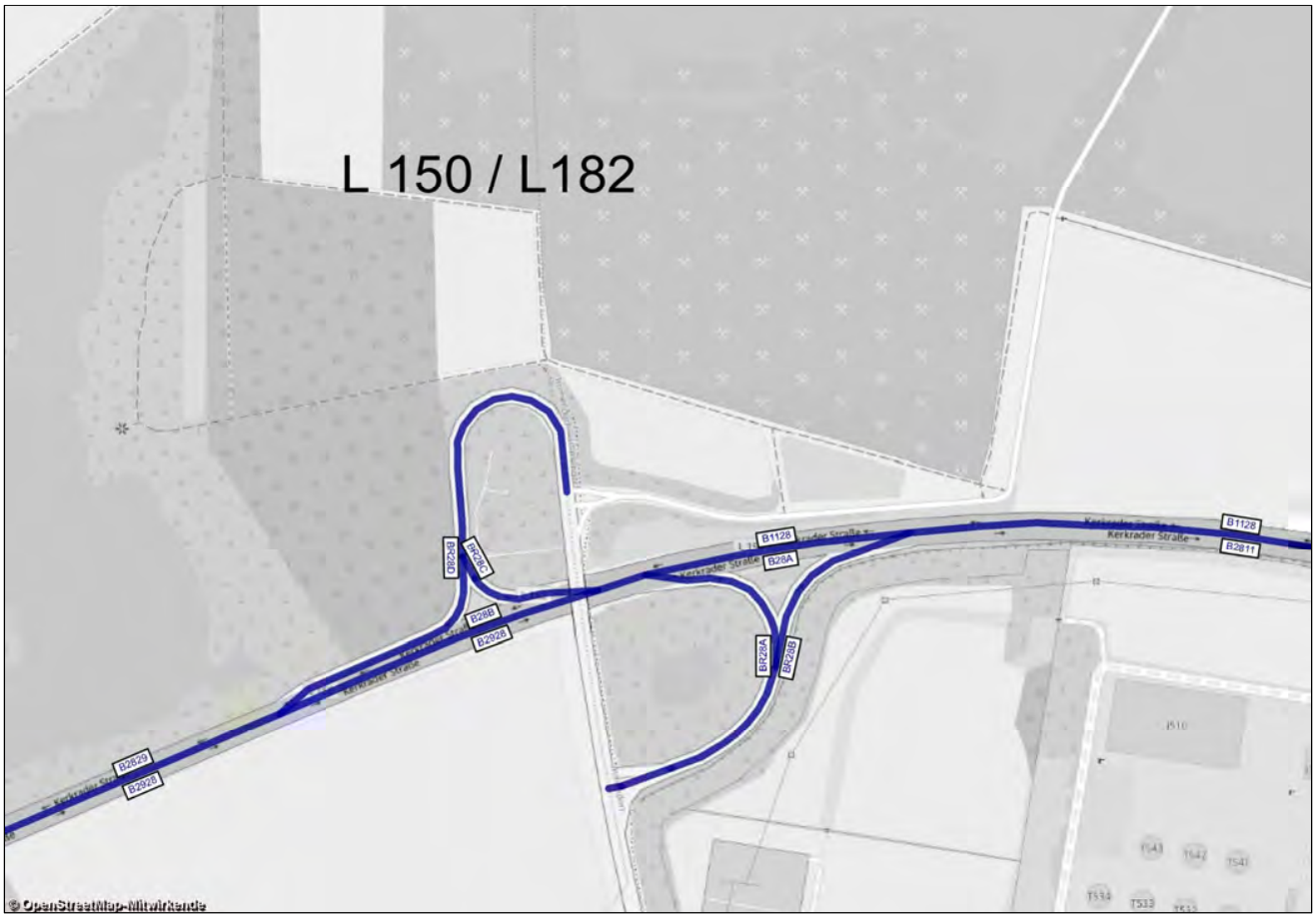
AS Gremberghoven - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
18a	Rather Straße	1	76	4	76	0
		2	120	7	173	2
		3	229	18	434	11
	Frankfurter Straße (B 8)	4	403	19	195	12
		5	629	39	338	22
		6	590	14	671	14
	A 559	7	106	7	71	8
		8	250	4	115	2
		9	346	20	171	17
	Frankfurter Straße (B 8)	10	84	34	162	5
		11	326	45	566	8
		12	59	4	67	0
18b	A 559	1	533	37	143	13
		2	-	-	-	-
		3	970	20	862	17
	Frankfurter Straße (B 8)	4	85	18	111	11
		5	1.089	35	1.061	35
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	439	33	643	15
		12	222	37	428	12



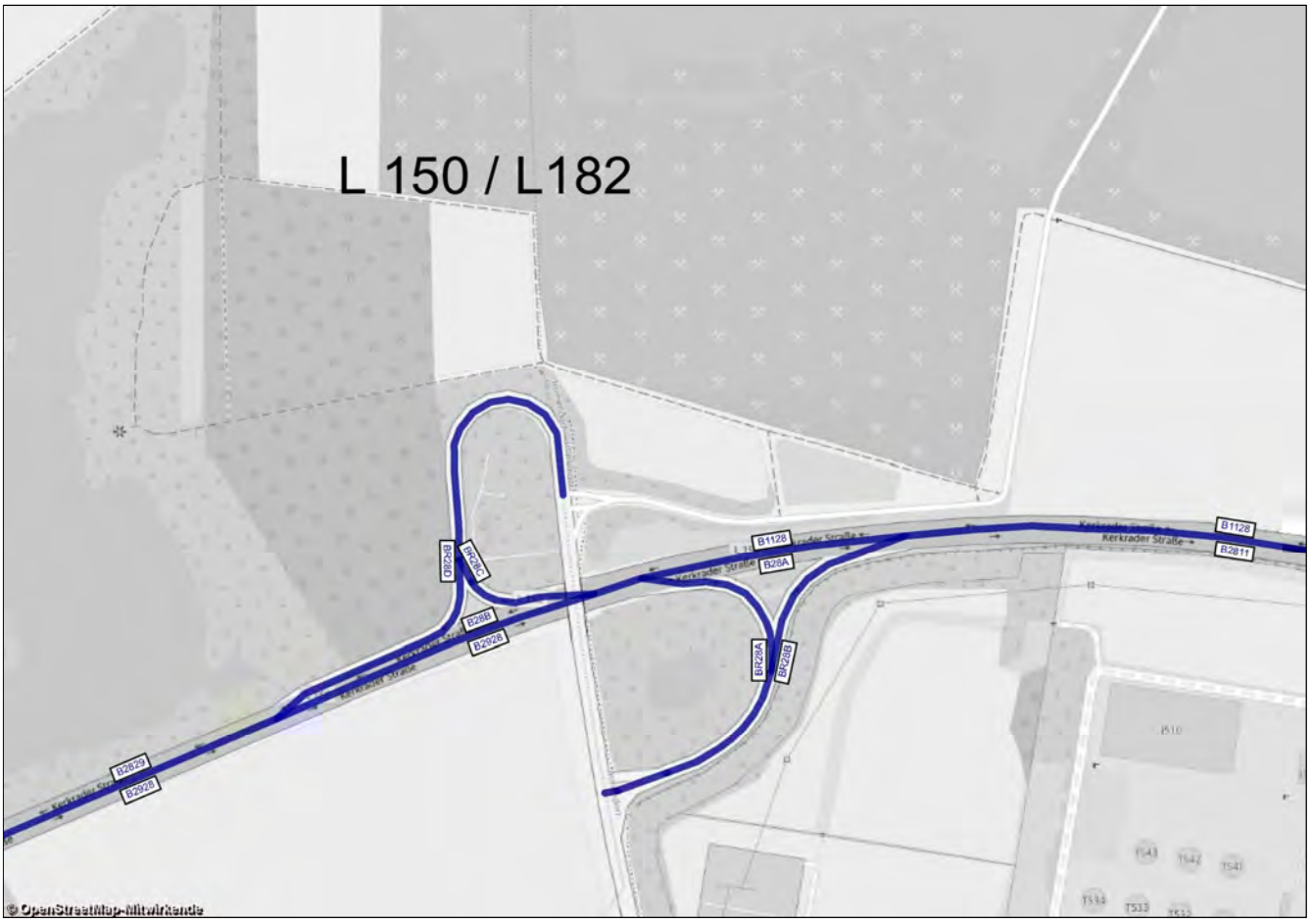
KP L150 / L182 - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	21900	11,0%	2400	22700	11,5%	2600
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	3600	5,6%	200	3800	7,9%	300
B28A	L150	Ost	Basisstraße	18400	12,0%	2200	19100	12,6%	2400
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	2100	28,6%	600	2200	31,8%	700
B2811	L150	Ost	Basisstraße	20400	13,7%	2800	21200	14,2%	3000
B1128	L150	West	Basisstraße	21200	13,7%	2900	22100	14,5%	3200
BR28C	L182	West	Basisstraße	2400	16,7%	400	2500	16,0%	400
B28B	L150	West	Basisstraße	18900	13,2%	2500	19600	14,3%	2800
BR28D	L182	West	Basisstraße	1700	5,9%	100	1800	5,6%	100
B2829	L150	West	Basisstraße	20600	13,6%	2800	21400	14,0%	3000
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	42500	12,2%	5200	44100	12,7%	5600
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	40800	12,0%	4900	42300	12,8%	5400
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	39600	12,9%	5100	41200	13,6%	5600
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	41600	13,7%	5700	43300	14,3%	6200

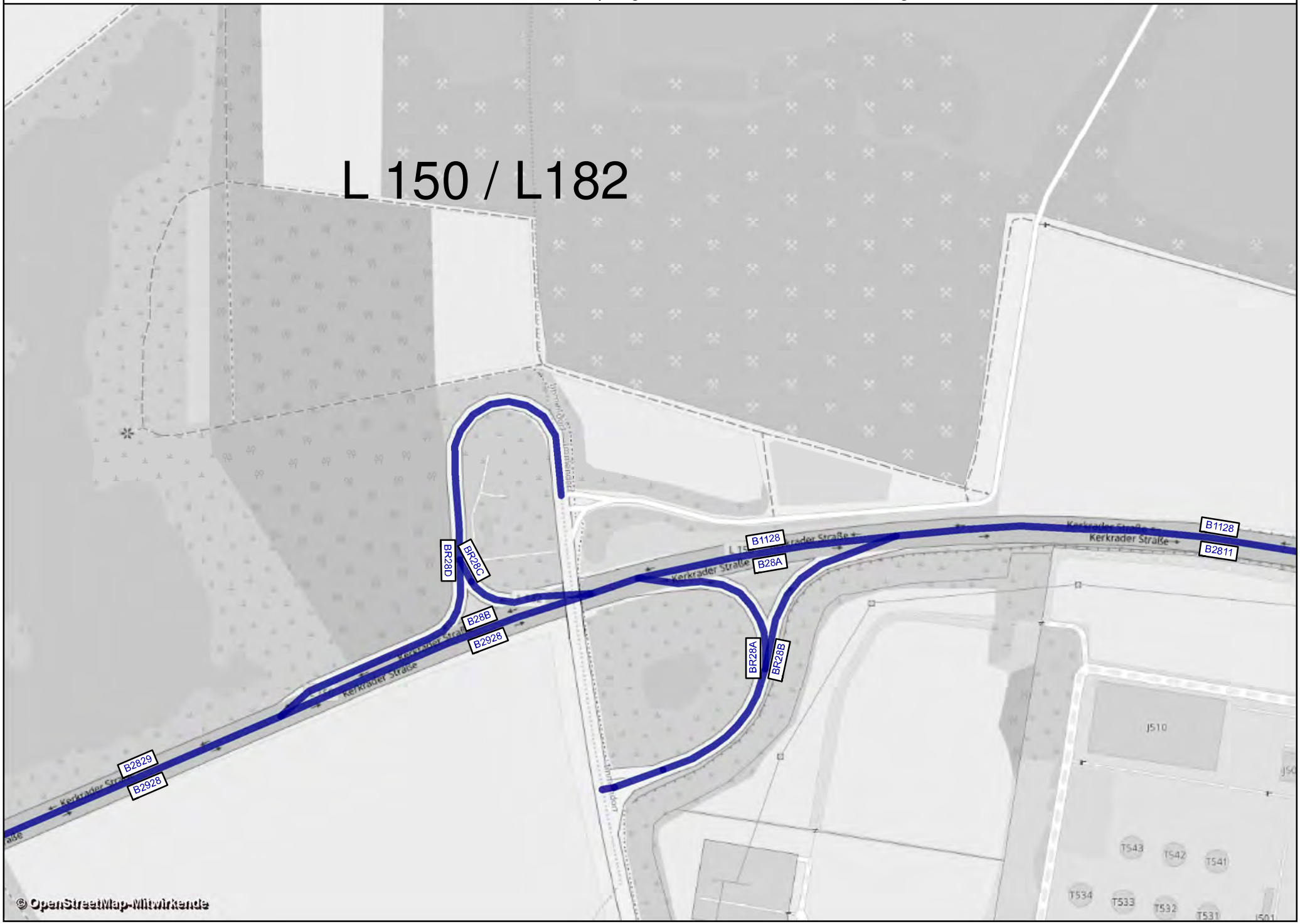


KP L150 / L182 - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	20400	10,8%	19,6%	1171	212	0,06	0,010	9,8%	2000
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	3400	5,2%	9,8%	193	33	0,06	0,010	5,9%	200
B28A	L150	Ost	Basisstraße	17100	11,9%	21,5%	978	179	0,06	0,010	10,5%	1800
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	1900	29,2%	46,6%	106	22	0,06	0,012	26,3%	500
B2811	L150	Ost	Basisstraße	18900	13,6%	24,2%	1084	201	0,06	0,011	12,2%	2300
B1128	L150	West	Basisstraße	19700	13,9%	24,7%	1125	209	0,06	0,011	12,2%	2400
BR28C	L182	West	Basisstraße	2200	16,6%	28,9%	127	24	0,06	0,011	13,6%	300
B28B	L150	West	Basisstraße	17500	13,6%	24,2%	999	185	0,06	0,011	12,0%	2100
BR28D	L182	West	Basisstraße	1600	10,2%	18,7%	94	17	0,06	0,011	6,3%	100
B2829	L150	West	Basisstraße	19100	13,3%	23,7%	1093	202	0,06	0,011	12,0%	2300
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	39500	12,0%	21,6%	2263	414	0,06	0,010	10,9%	4300
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	37900	12,1%	21,8%	2169	397	0,06	0,010	10,8%	4100
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	36800	13,0%	23,2%	2103	387	0,06	0,011	11,4%	4200
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	38600	13,8%	24,5%	2209	409	0,06	0,011	12,2%	4700

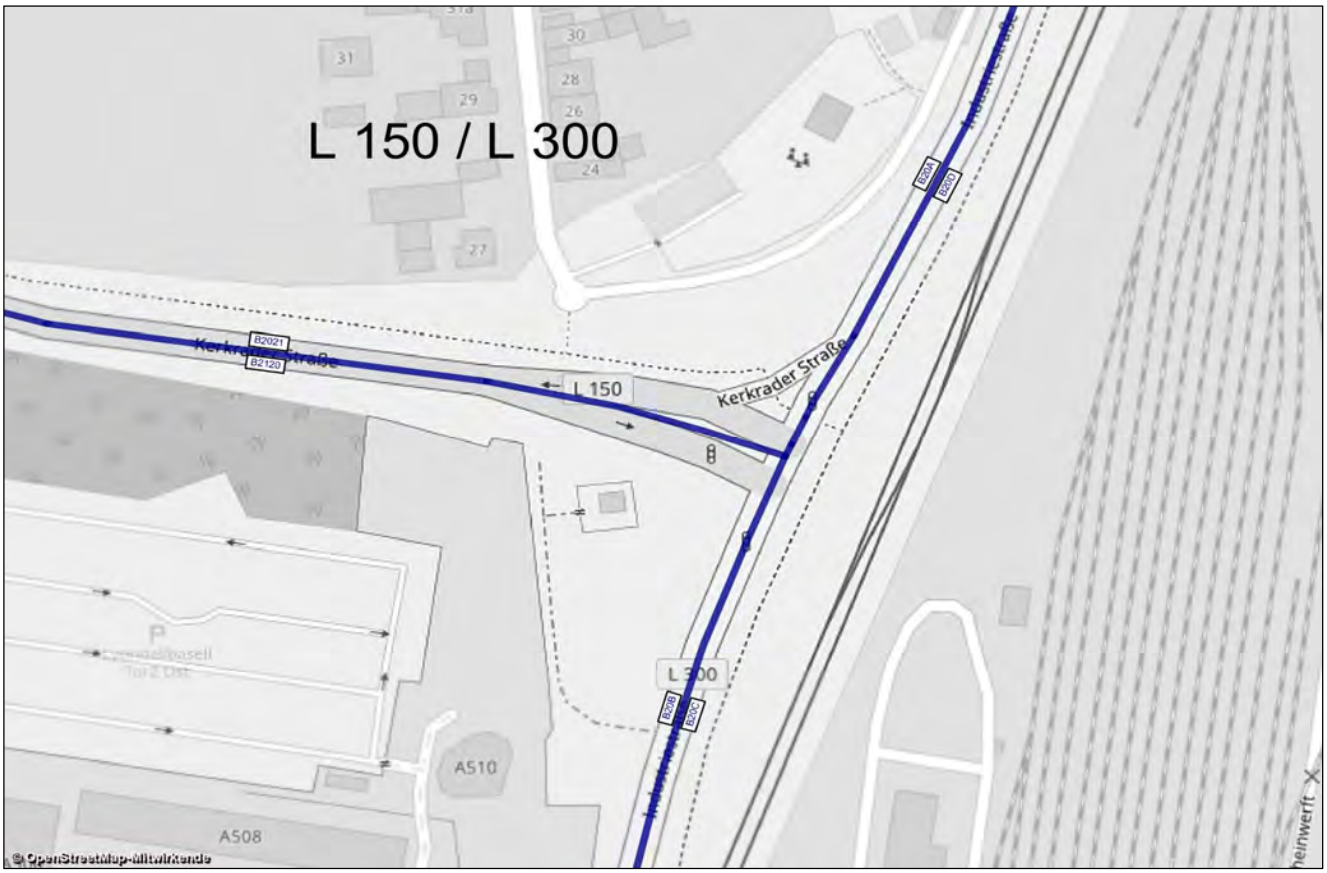


KP L150 / L182 - Analysefall 2018			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
B2928	L150	Basisstraße	**1887**	**9,9%**	-			-			BR28A	379	5,6%	B28A	1507	10,9%	1628	11,2%	1437	7,3%
BR28A	L182	Basisstraße	**414**	**5,3%**	-			-			B28A	1328	12,5%	B2928	1742	10,8%	340	5,6%	150	3,3%
B28A	L150	Basisstraße	**1490**	**11,2%**	BR28B	117	28,1%	B2811	1607	12,4%	BR28A	355	5,2%	B2928	1845	10,0%	1288	12,7%	1287	7,8%
BR28B	L182	Basisstraße	**192**	**18,5%**	B28A	1345	7,6%	B2811	1537	9,0%	-			-			115	31,3%	170	22,4%
B2811	L150	Basisstraße	**1616**	**9,8%**	BR28B	199	21,9%	B28A	1417	8,0%	-			-			1403	14,3%	1457	9,5%
B1128	L150	Basisstraße	**1812**	**9,5%**	-			-			BR28C	206	14,6%	B28B	1605	8,9%	1299	15,8%	1634	9,3%
BR28C	L182	Basisstraße	**210**	**14,9%**	-			-			B28B	1495	8,5%	B1128	1705	9,2%	146	16,4%	185	14,6%
B28B	L150	Basisstraße	**1606**	**8,8%**	BR28D	142	3,2%	B2829	1748	8,4%	BR28C	191,9	13,7%	B1128	1798	9,3%	1154	15,8%	1449	8,6%
BR28D	L182	Basisstraße	**158**	**3,0%**	B28B	1513	8,4%	B2829	1671	7,9%	-			-			106	17,0%	134	3,7%
B2829	L150	Basisstraße	**1755**	**8,4%**	BR28B	199	21,9%	B28D	1556	6,7%	-			-			1260	15,9%	1583	8,2%

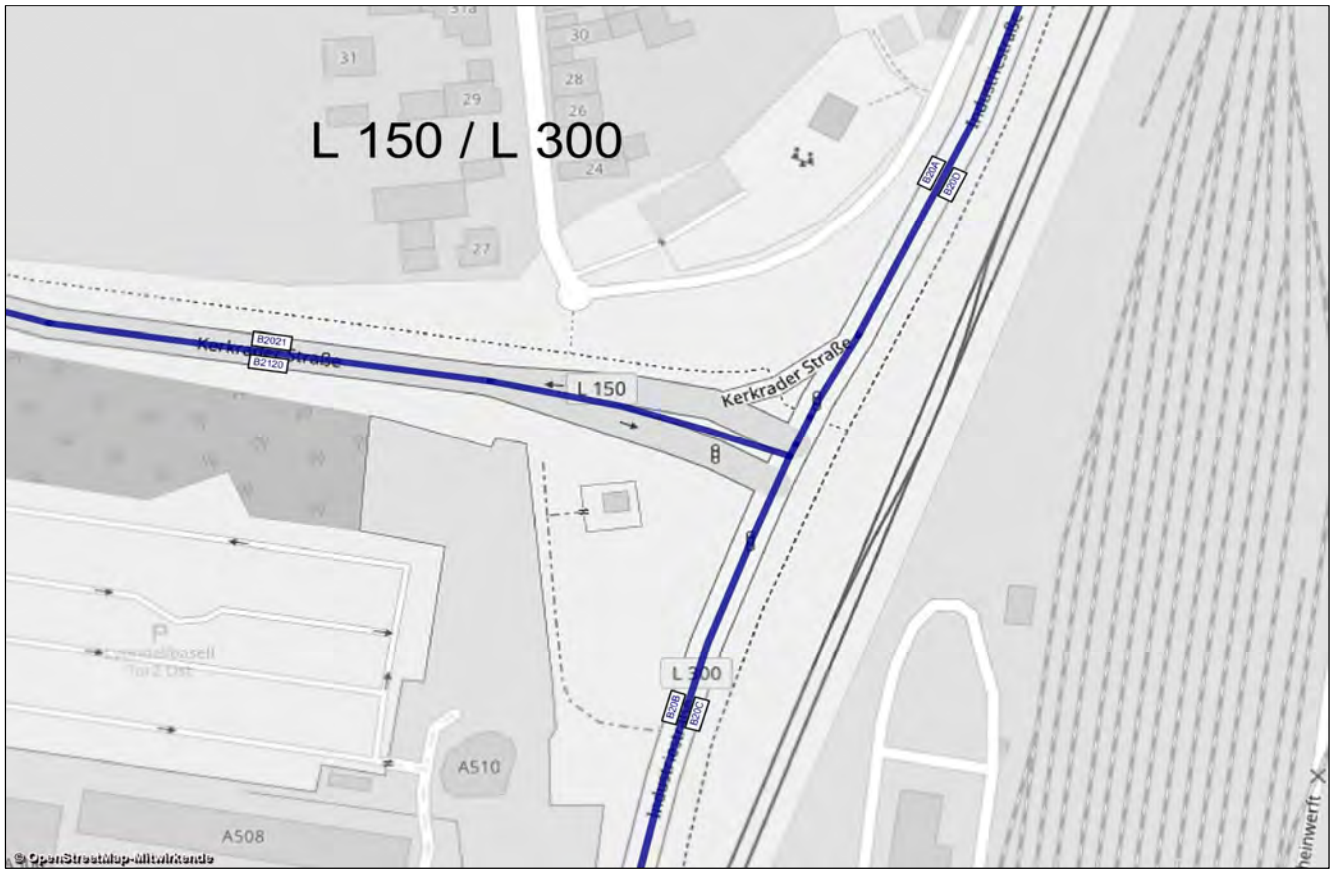


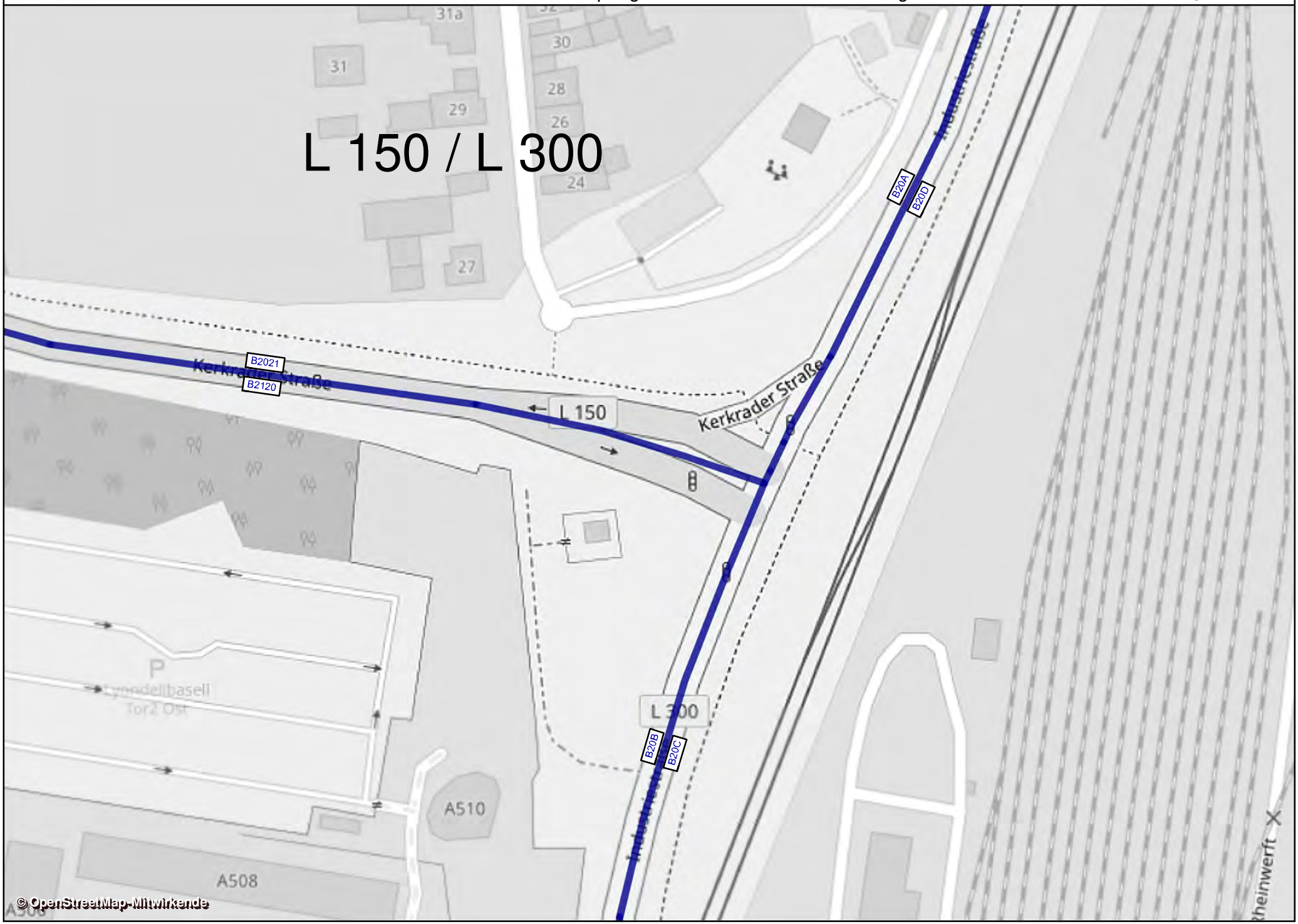

L 150 / L182
B1128
B2811
B28A
BR28D
BR28C
B28B
B2928
BR28A
BR28B
B2829
B2928
Kerkrader Straße
J510
T543
T542
T541
T534
T533
T532
T531
© OpenStreetMap-Mitwirkende

KP L 150 / L300 - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2021	L150	West	Basisstraße	7200	9,7%	700	7500	9,3%	700
B2120	L150	Ost	Basisstraße	7200	9,7%	700	7500	9,3%	700
B20A	L300	Süd	Basisstraße	9200	4,3%	400	9500	5,3%	500
B20B	L300	Süd	Basisstraße	7900	3,8%	300	8100	3,7%	300
B20C	L300	Nord	Basisstraße	7900	3,8%	300	8100	3,7%	300
B20D	L300	Süd	Basisstraße	9200	4,3%	400	9500	5,3%	500
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	14400	9,7%	1400	15000	9,3%	1400
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	15800	3,8%	600	16200	3,7%	600
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	18400	4,3%	800	19000	5,3%	1000

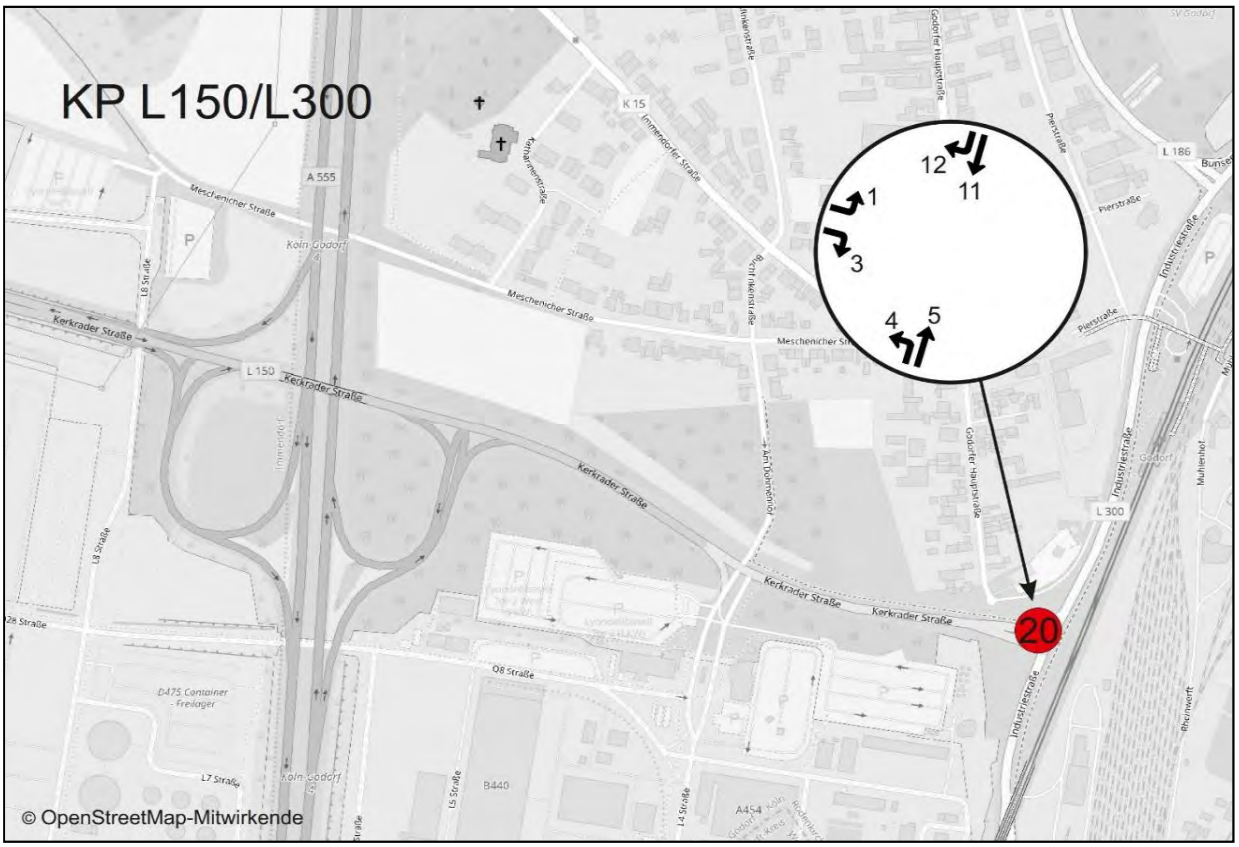


KP L 150 / L300 - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2021	L150	West	Basisstraße	6750	9,0%	16,6%	386	69	0,06	0,010	8,1%	550
B2120	L150	Ost	Basisstraße	6750	9,0%	16,6%	386	69	0,06	0,010	8,1%	550
B20A	L300	Süd	Basisstraße	8650	4,2%	8,0%	498	86	0,06	0,010	4,0%	350
B20B	L300	Süd	Basisstraße	7400	4,0%	7,7%	425	73	0,06	0,010	3,4%	250
B20C	L300	Nord	Basisstraße	7400	4,0%	7,7%	425	73	0,06	0,010	3,4%	250
B20D	L300	Süd	Basisstraße	8650	4,2%	8,0%	498	86	0,06	0,010	4,0%	350
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	13500	9,0%	16,6%	773	138	0,06	0,010	8,1%	1100
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	14800	4,0%	7,7%	851	146	0,06	0,010	3,4%	500
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	17300	4,2%	8,0%	996	171	0,06	0,010	4,0%	700

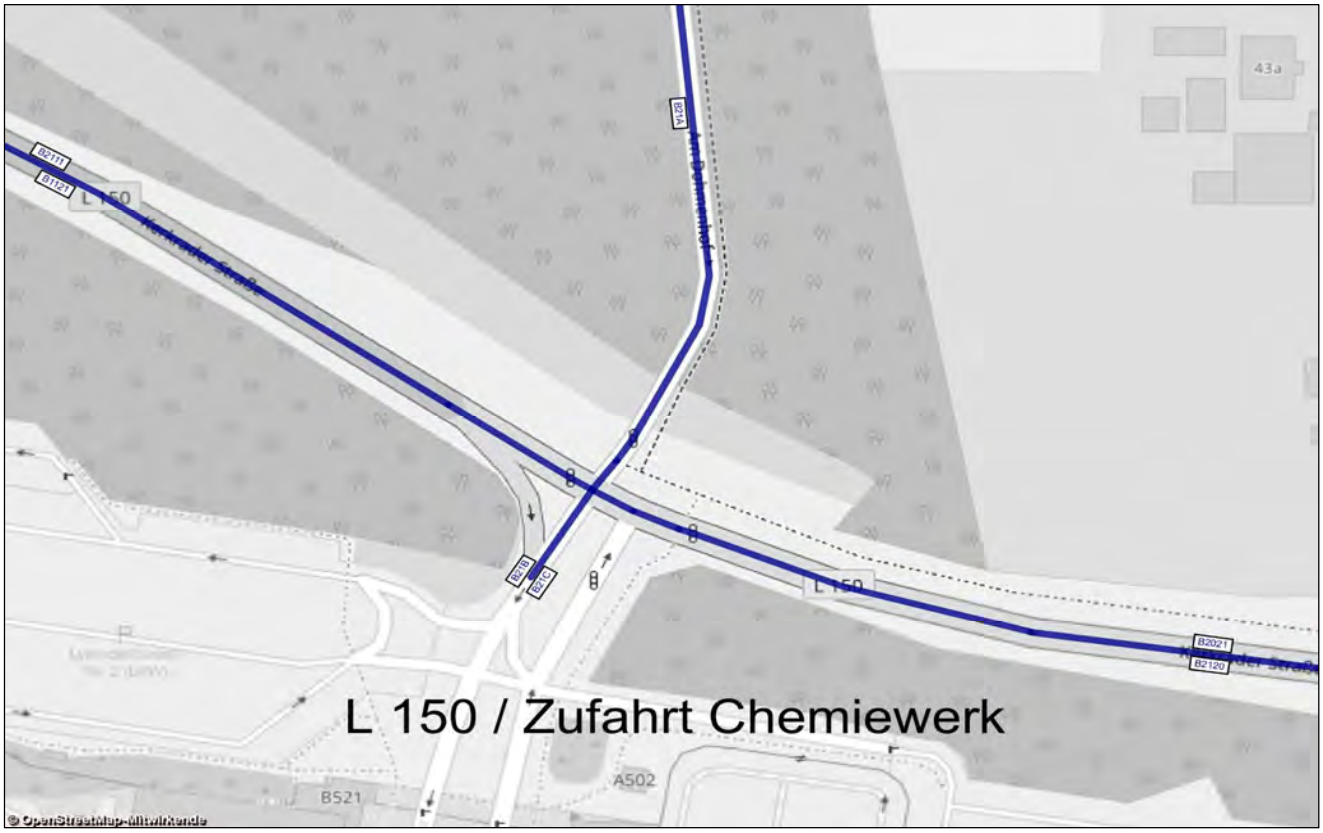



L 150 / L 300
B2021
B2120
Kerkrader Straße
L 150
Kerkrader Straße
B20A
B20D
L 300
B20B
B20C
A510
A508
Tor 2 Ost
Rheinwerft
© OpenStreetMap-Mitwirkende

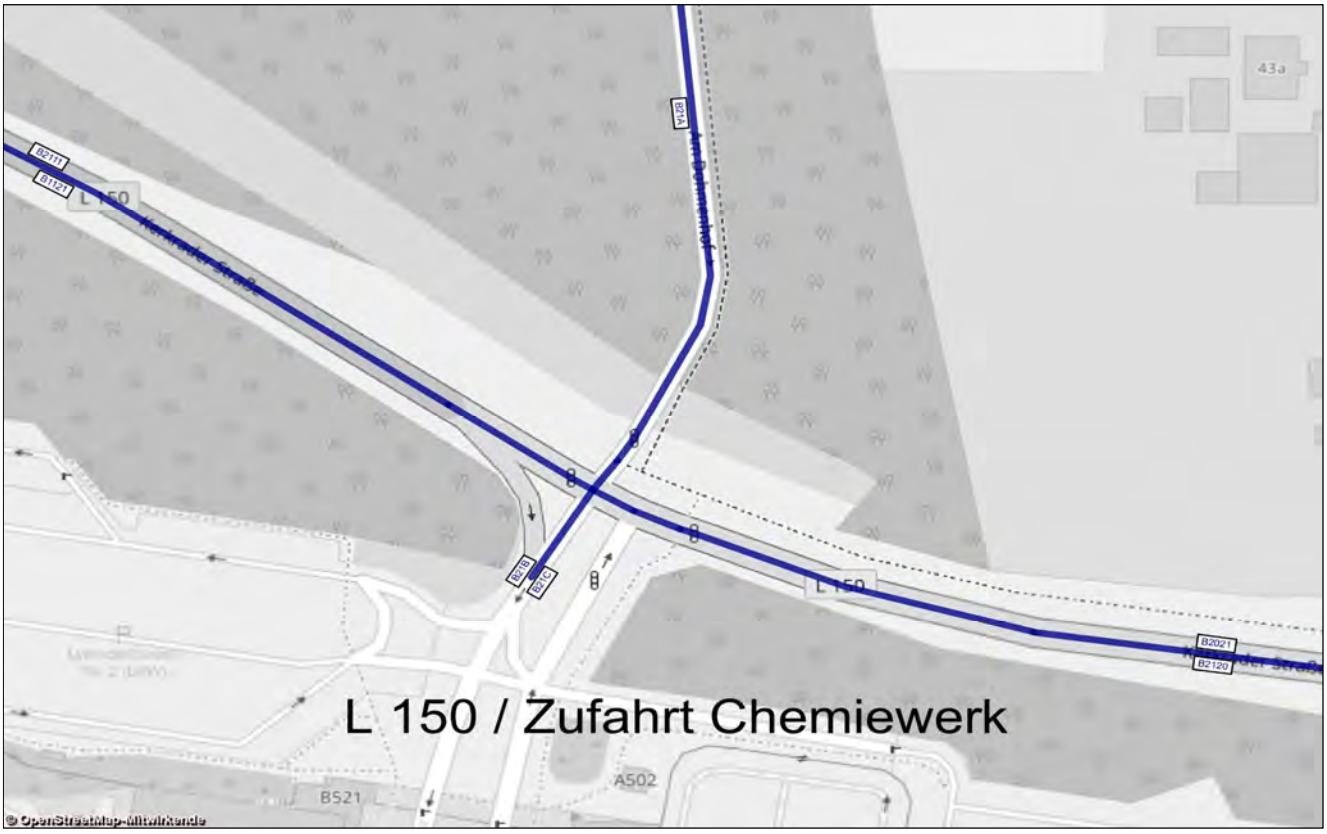
L150 / L300 - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
20	Kerkrader Straße (L 150)	1	682	19	371	5
		2	-	-	-	-
		3	199	11	264	6
	Industriestraße (L 300)	4	150	9	241	7
		5	825	10	414	2
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Industriestraße (L 300)	10	-	-	-	-
		11	180	5	488	5
		12	213	16	345	16

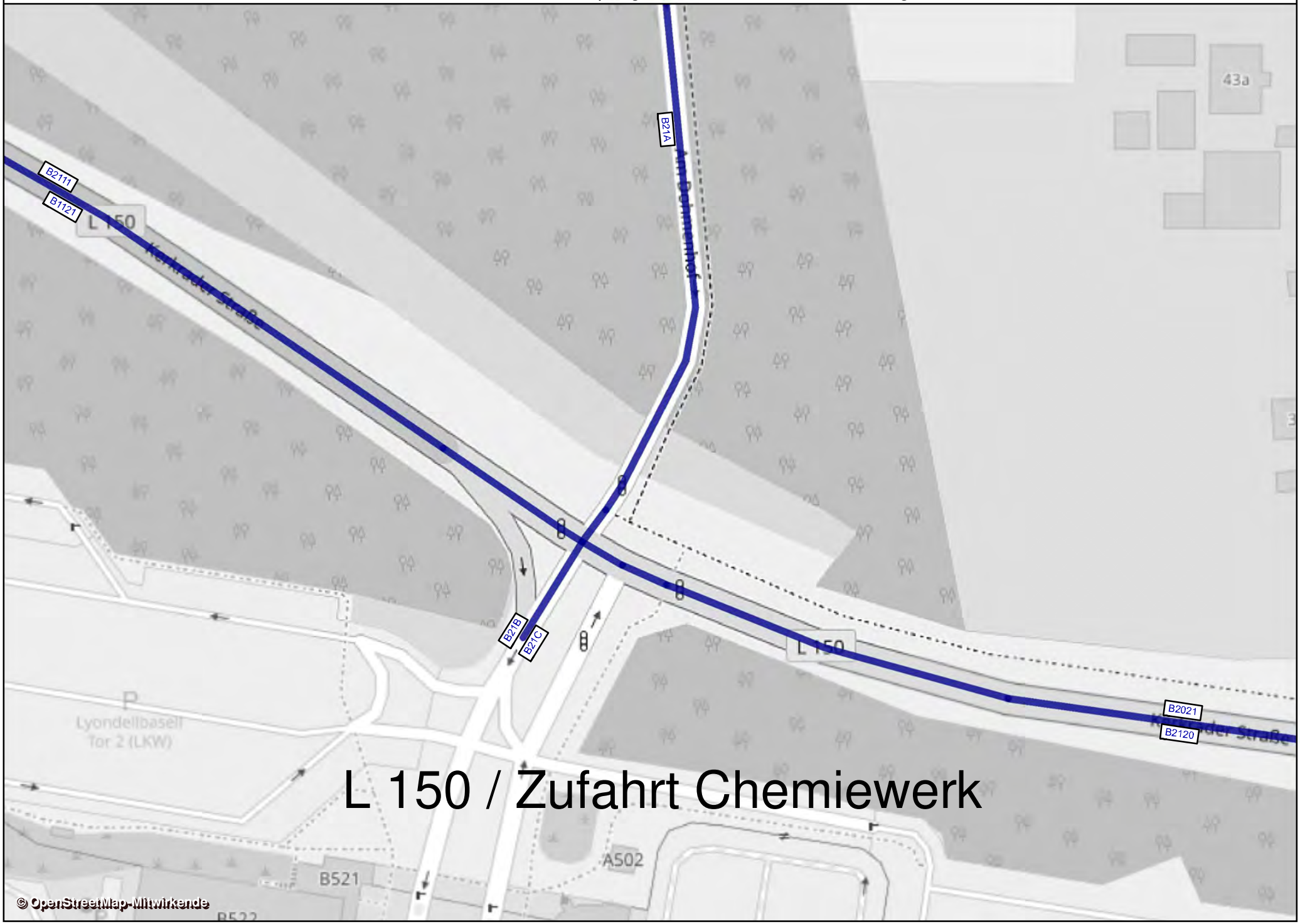


KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2111	L150	West	Basisstraße	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
B1121	L150	Ost	Basisstraße	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
B2021	L150	West	Basisstraße	7200	9,7%	700	7500	9,3%	700
B2120	L150	Ost	Basisstraße	7200	9,7%	700	7500	9,3%	700
B21A	-	Süd	Basisstraße	2800	0,0%	0	2800	0,0%	0
B21B	-	Süd	Basisstraße	1500	13,3%	200	1500	13,3%	200
B21C	-	Nord	Basisstraße	1500	13,3%	200	1500	13,3%	200
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	16800	9,5%	1600	17400	10,3%	1800
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	3000	13,3%	400	3000	13,3%	400
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	14400	9,7%	1400	15000	9,3%	1400



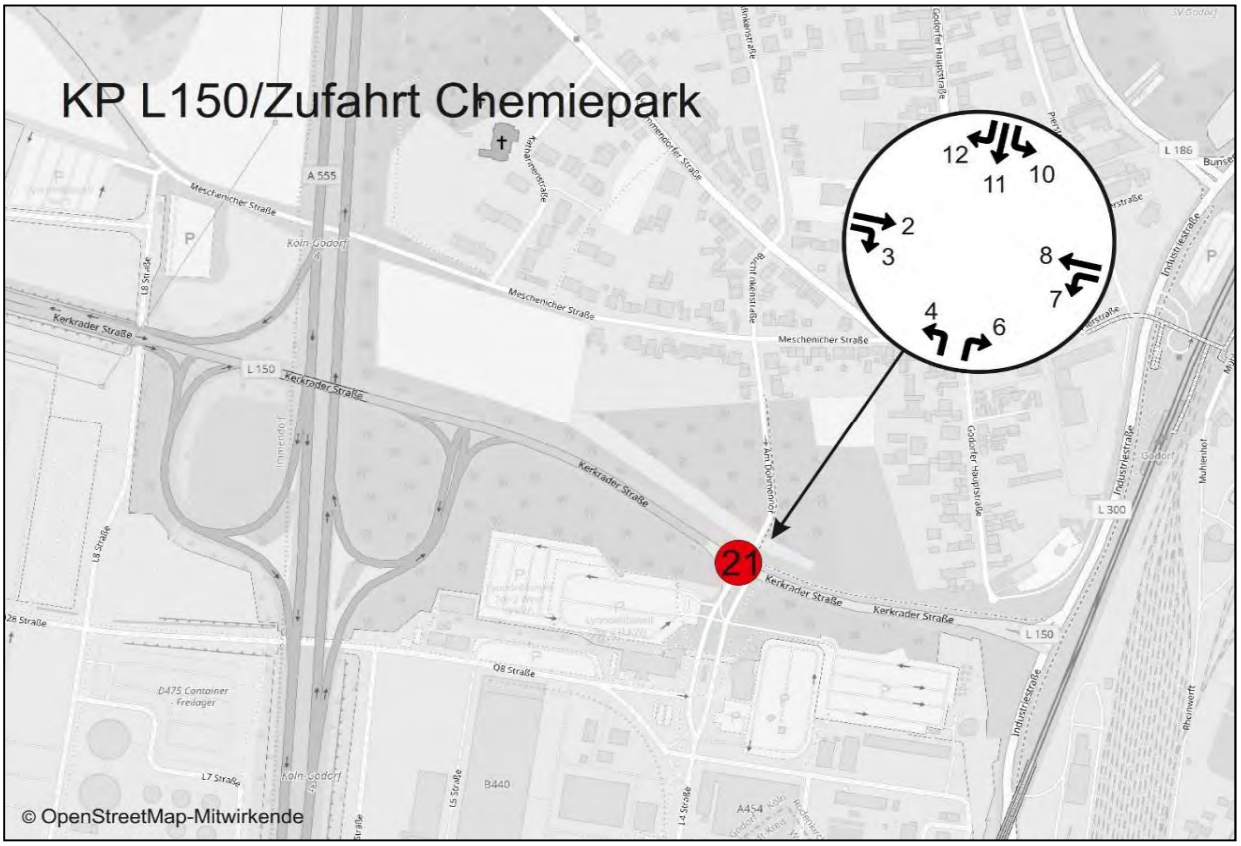
KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2111	L150	West	Basisstraße	7850	10,3%	18,8%	449	81	0,06	0,010	8,9%	700
B1121	L150	Ost	Basisstraße	7850	10,3%	18,8%	449	81	0,06	0,010	8,9%	700
B2021	L150	West	Basisstraße	6750	9,0%	16,6%	386	69	0,06	0,010	8,1%	550
B2120	L150	Ost	Basisstraße	6750	9,0%	16,6%	386	69	0,06	0,010	8,1%	550
B21A	-	Süd	Basisstraße	2600	2,1%	4,0%	152	26	0,06	0,010	0,0%	0
B21B	-	Süd	Basisstraße	1350	13,7%	24,3%	77	14	0,06	0,010	11,1%	150
B21C	-	Nord	Basisstraße	1350	13,7%	24,3%	77	14	0,06	0,010	11,1%	150
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	15700	10,3%	18,8%	897	162	0,06	0,010	8,9%	1400
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	2700	13,7%	24,3%	153	28	0,06	0,010	11,1%	300
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	13500	9,0%	16,6%	773	138	0,06	0,010	8,1%	1100



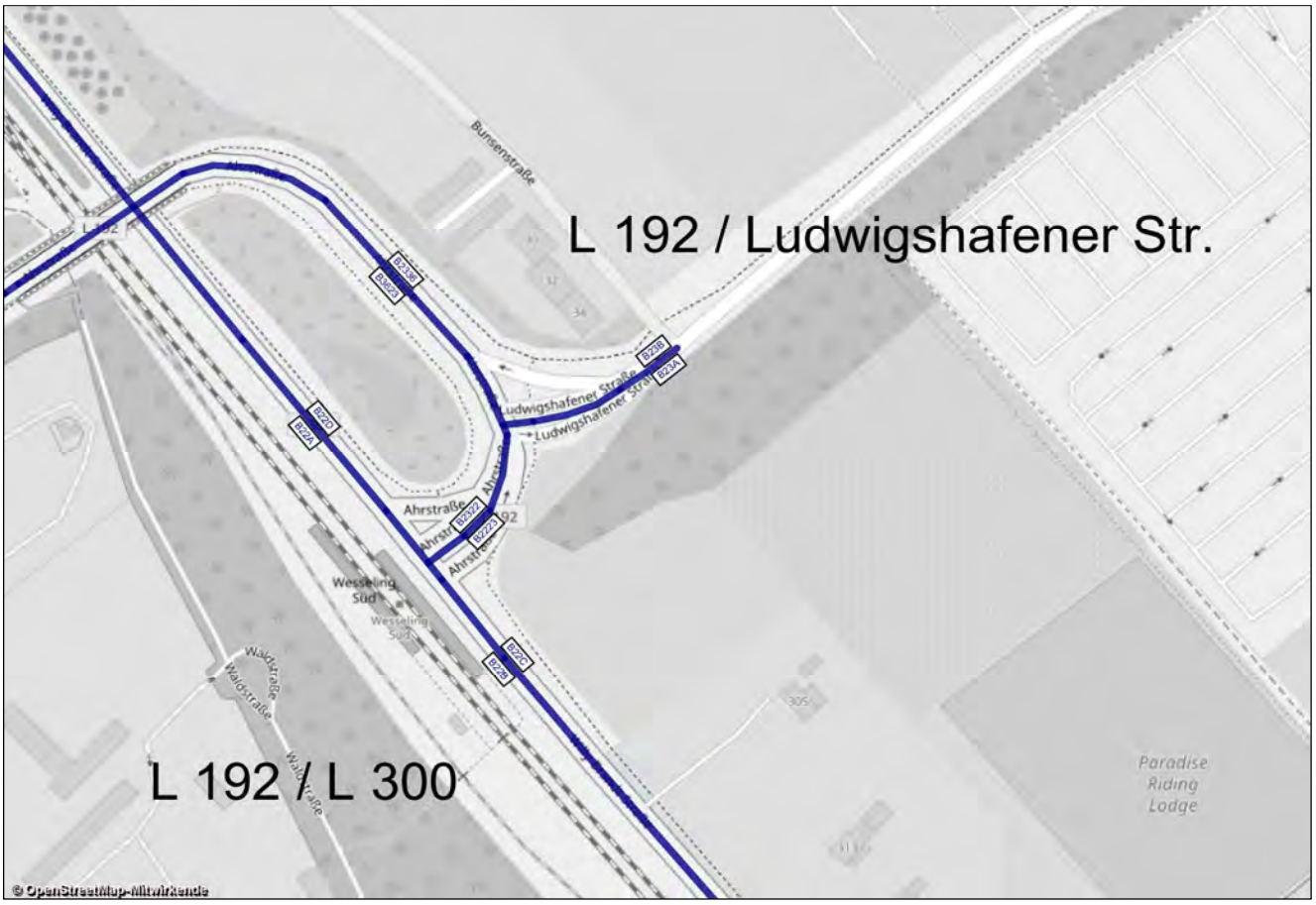


L 150 / Zufahrt Chemiewerk

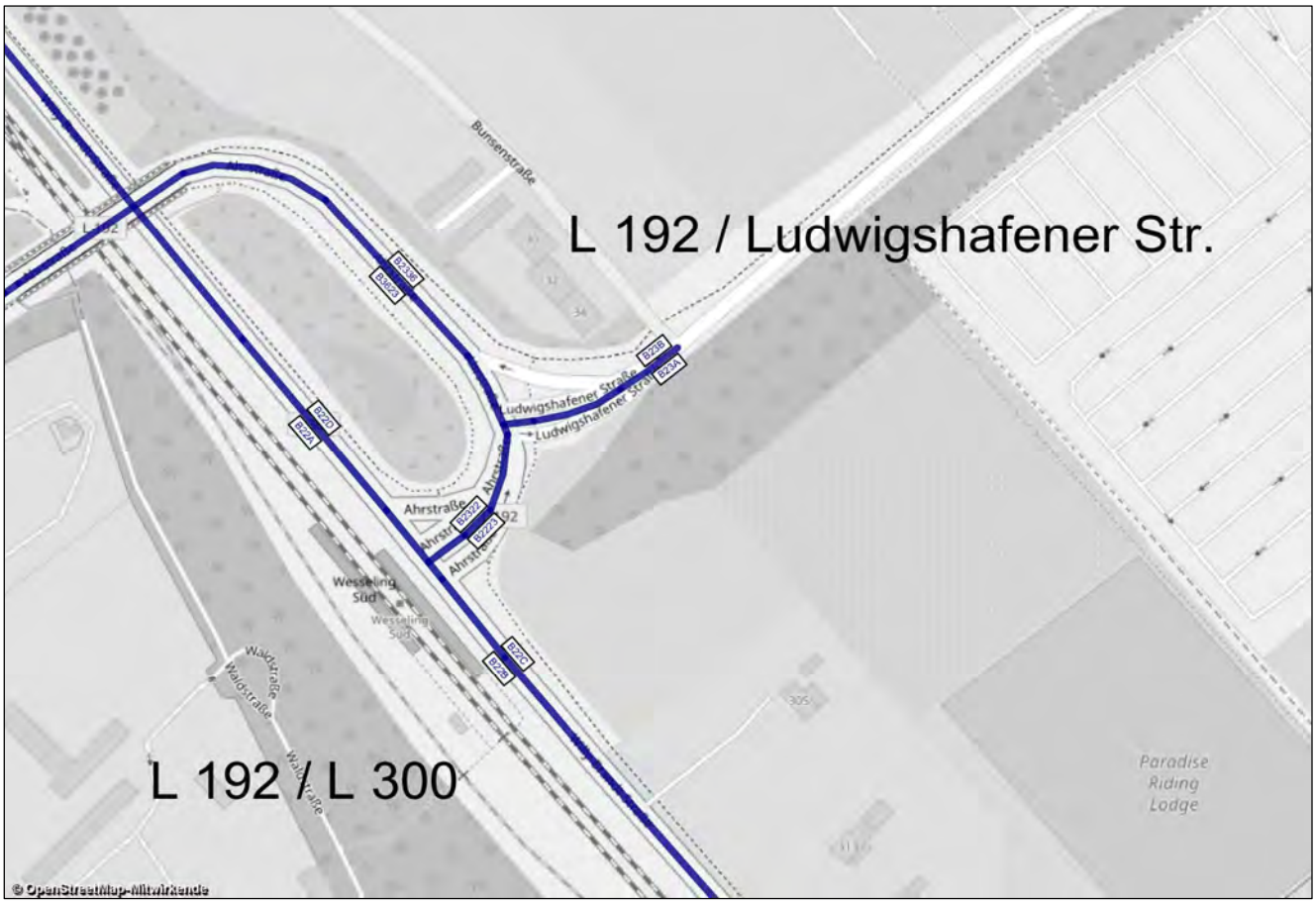
L150 / Zufahrt Chemiepark - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
21	Kerkrader Straße (L 150)	1	-	-	-	-
		2	835	37	503	12
		3	132	27	11	4
	Zufahrt Chemiepark	4	44	17	341	32
		5	-	-	-	-
		6	57	2	77	2
	Kerkrader Straße (L 150)	7	34	1	12	0
		8	324	25	559	24
		9	-	-	-	-
	Am Domenhof	10	21	0	44	1
		11	9	0	2	0
		12	39	0	90	0

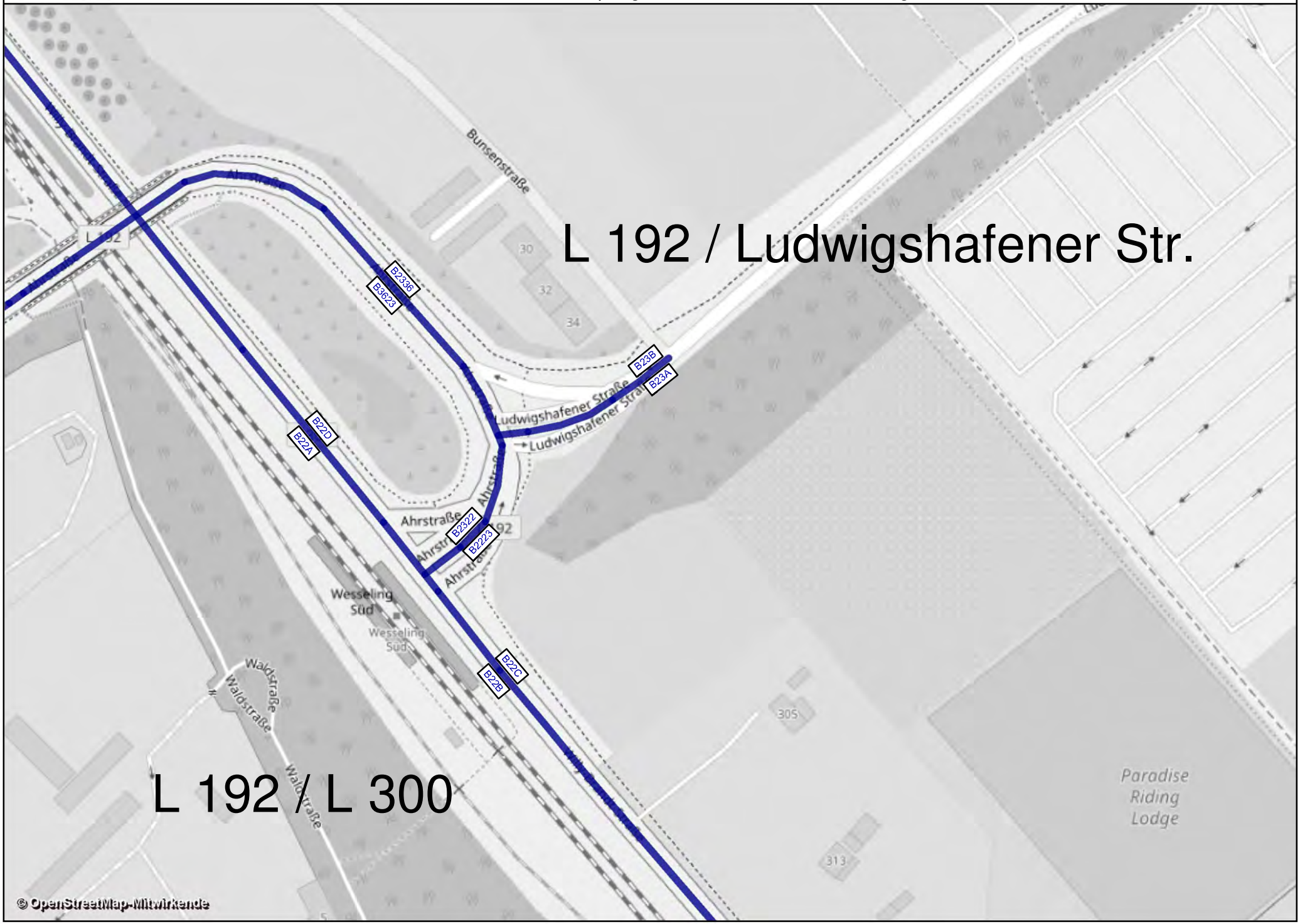


KP L192 / L300 - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4600	0,0%	0	4700	0,0%	0
B22B	L300	Süd	Basisstraße	6100	1,6%	100	6300	1,6%	100
B22C	L300	Nord	Basisstraße	6100	1,6%	100	6300	1,6%	100
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4600	0,0%	0	4700	0,0%	0
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	9200	0,0%	0	9400	0,0%	0
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	12200	1,6%	200	12600	1,6%	200
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200

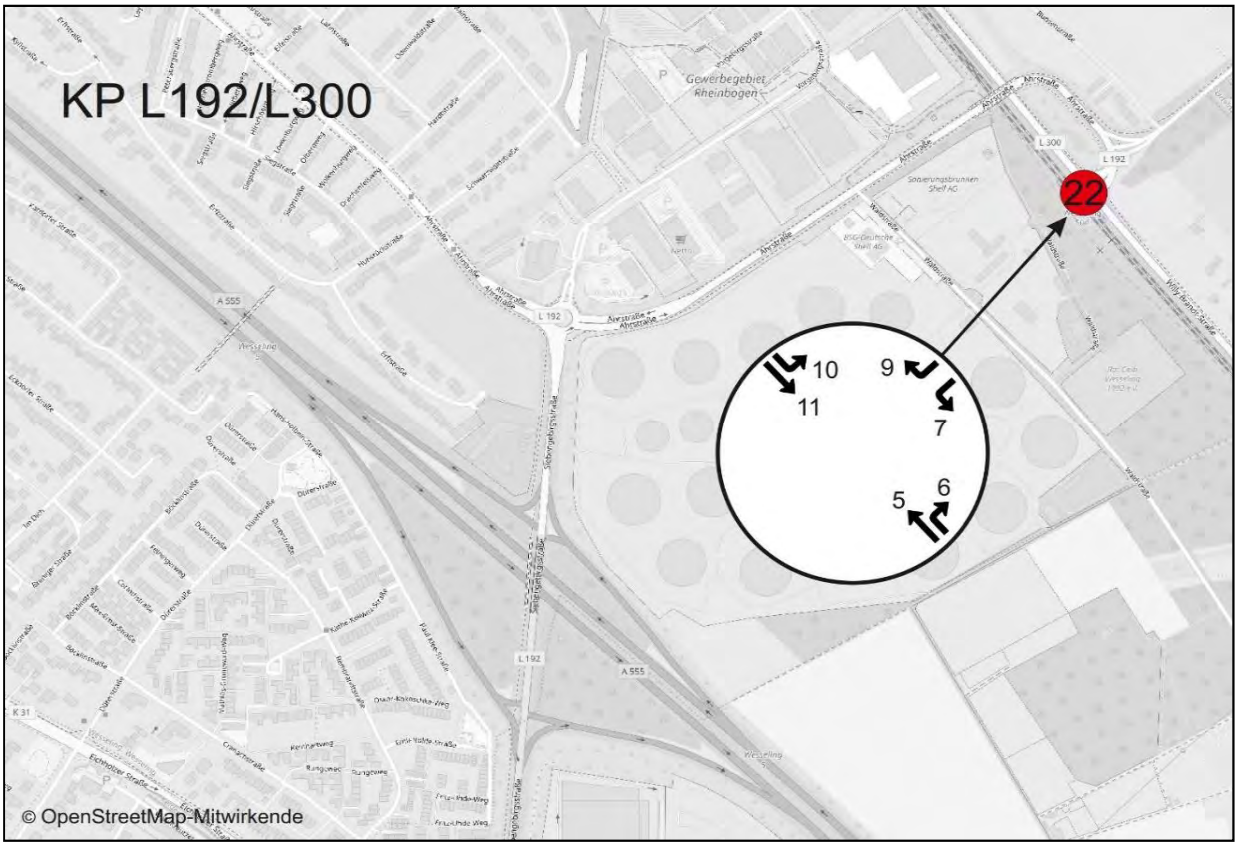


KP L192 / L300 - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4300	0,9%	1,8%	248	42	0,06	0,010	0,0%	0
B22B	L300	Süd	Basisstraße	5750	2,5%	4,8%	332	56	0,06	0,010	1,7%	100
B22C	L300	Nord	Basisstraße	5750	2,5%	4,8%	332	56	0,06	0,010	1,7%	100
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4300	0,9%	1,8%	248	42	0,06	0,010	0,0%	0
B2322	L192	West	Basisstraße	2550	4,2%	8,0%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2550	4,2%	8,0%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	8600	0,9%	1,8%	496	83	0,06	0,010	0,0%	0
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	11500	2,5%	4,8%	664	113	0,06	0,010	1,7%	200
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5100	4,2%	8,0%	297	51	0,06	0,010	3,9%	200

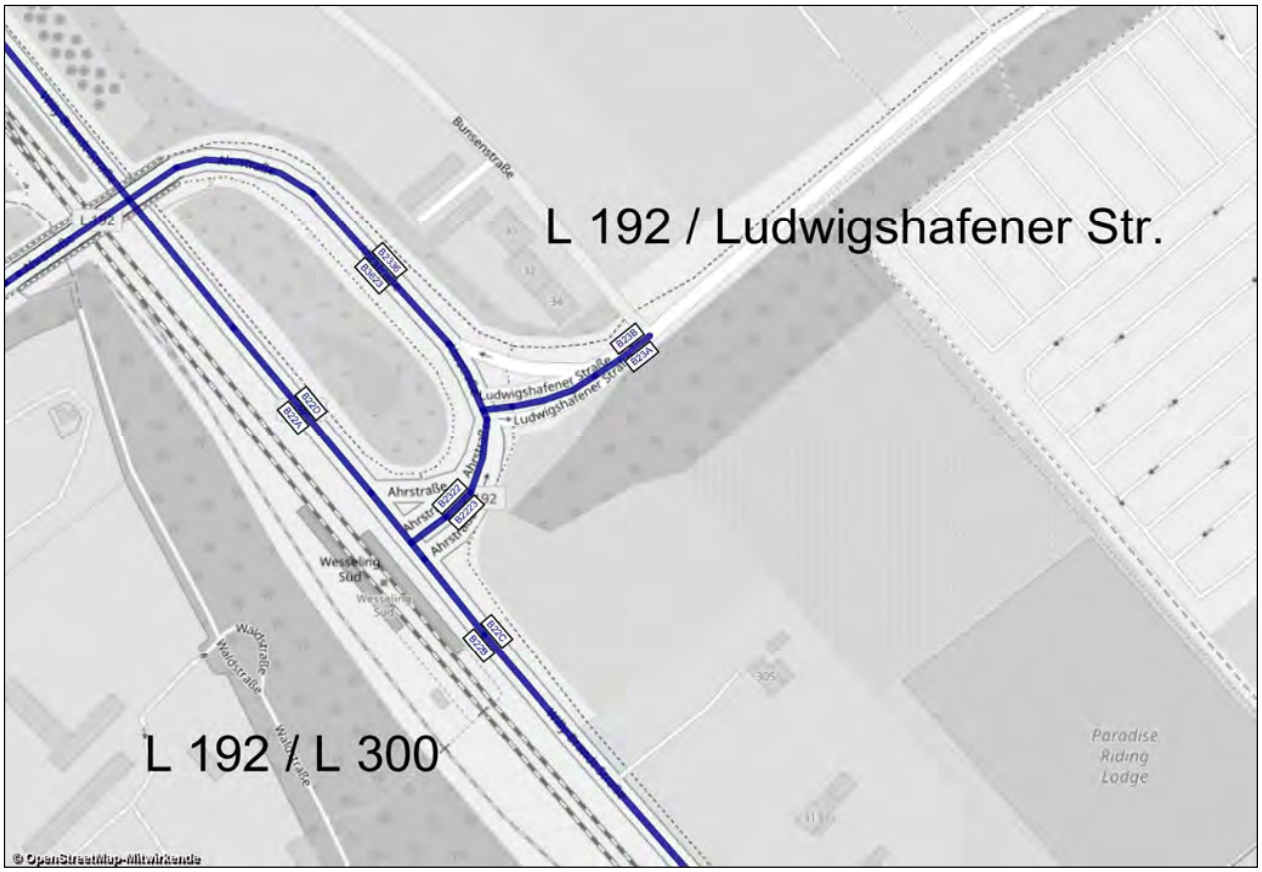



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

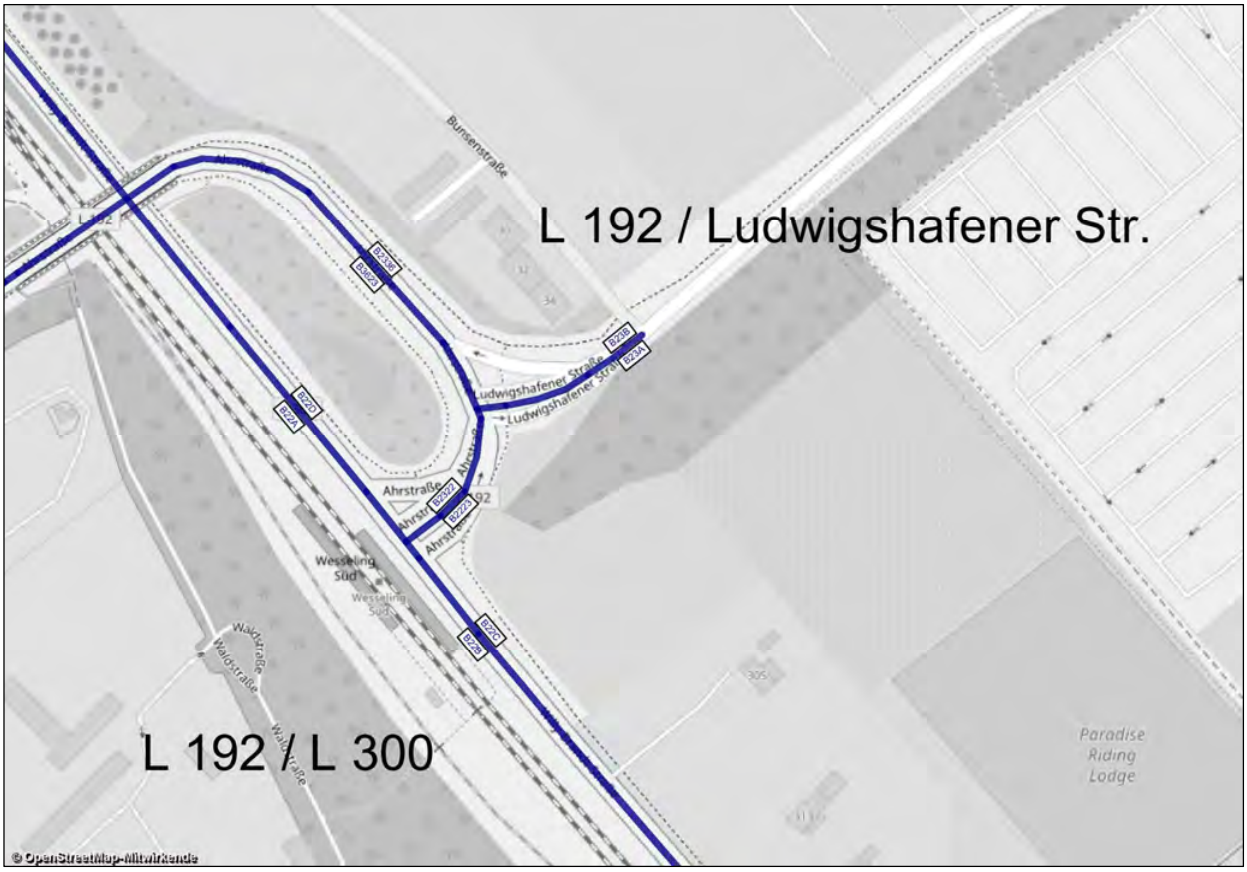
L192 / L300 - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
22	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	4	-	-	-	-
		5	240	3	159	2
		6	220	2	89	1
	Ludwigshafener Straße	7	90	1	155	2
		8	-	-	-	-
		9	85	10	123	11
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	10	70	17	108	22
		11	131	2	276	0
		12	-	-	-	-

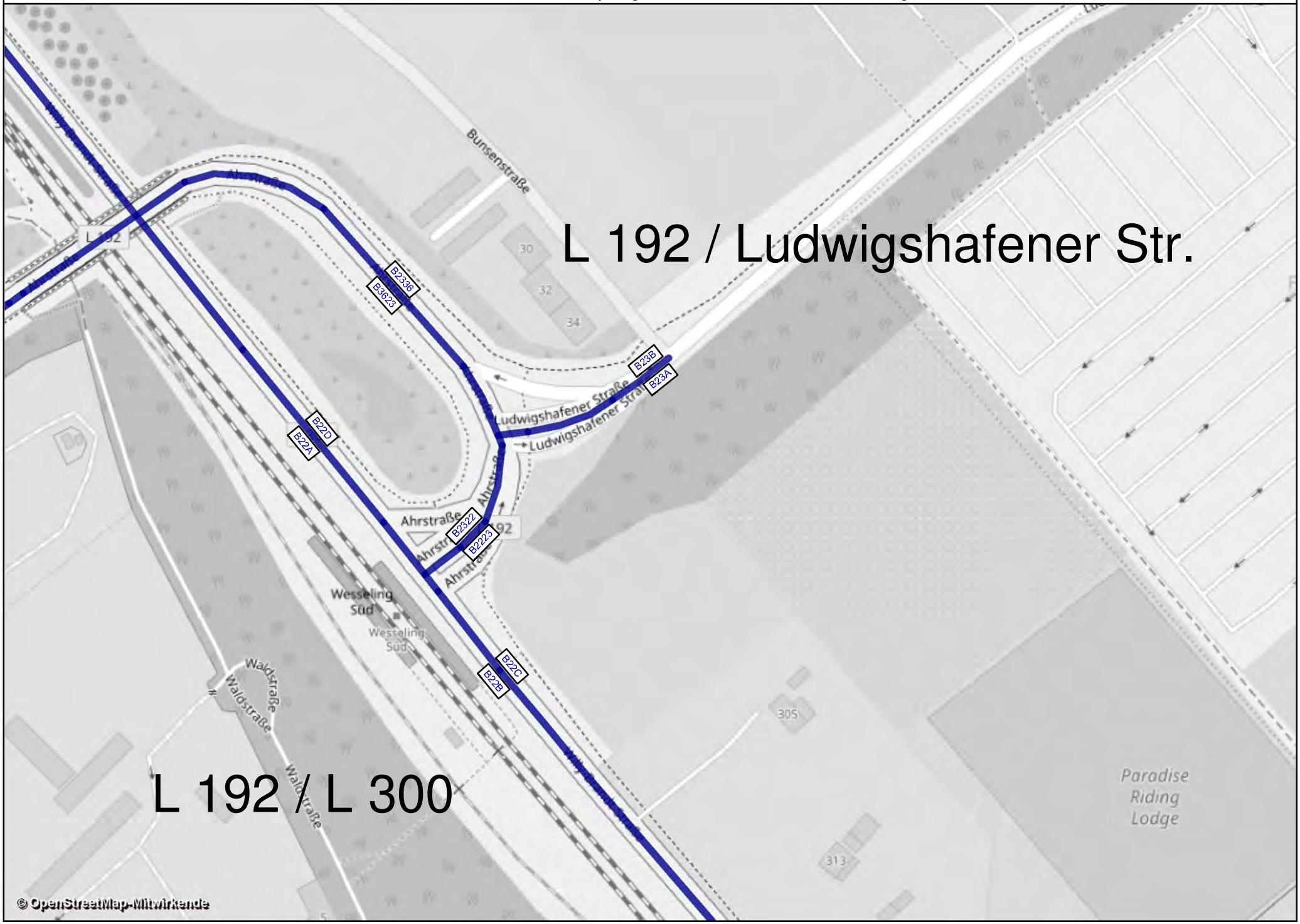


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4700	4,3%	200	4900	4,1%	200
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4700	4,3%	200	4900	4,1%	200
B23A	-	Ost	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
B23B	-	West	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9400	4,3%	400	9800	4,1%	400
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4200	4,8%	200	4400	4,5%	200

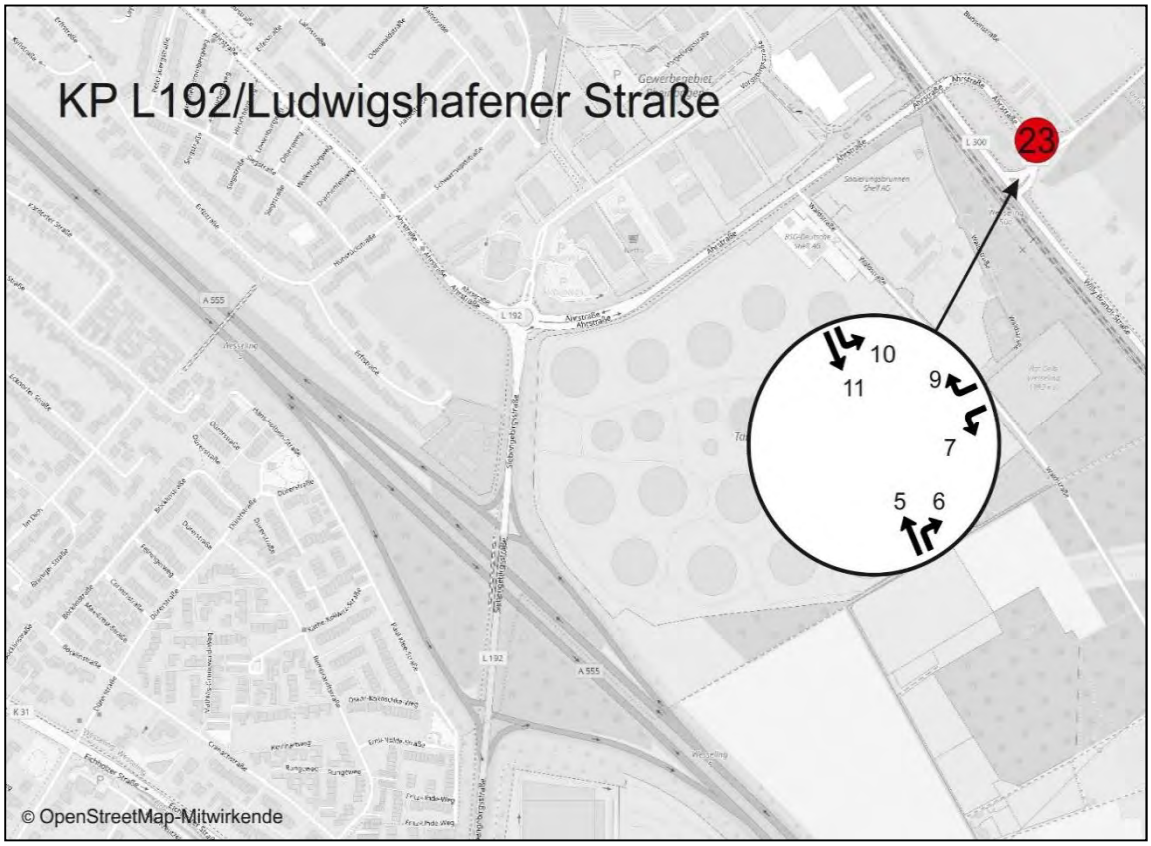


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4450	3,7%	7,1%	258	44	0,06	0,010	3,4%	150
B2322	L192	West	Basisstraße	2550	4,2%	8,0%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2550	4,2%	8,0%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4450	3,7%	7,1%	258	44	0,06	0,010	3,4%	150
B23A	-	Ost	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
B23B	-	West	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	8900	3,7%	7,1%	516	88	0,06	0,010	3,4%	300
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5100	4,2%	8,0%	297	51	0,06	0,010	3,9%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4000	2,2%	4,3%	226	38	0,06	0,010	2,5%	100

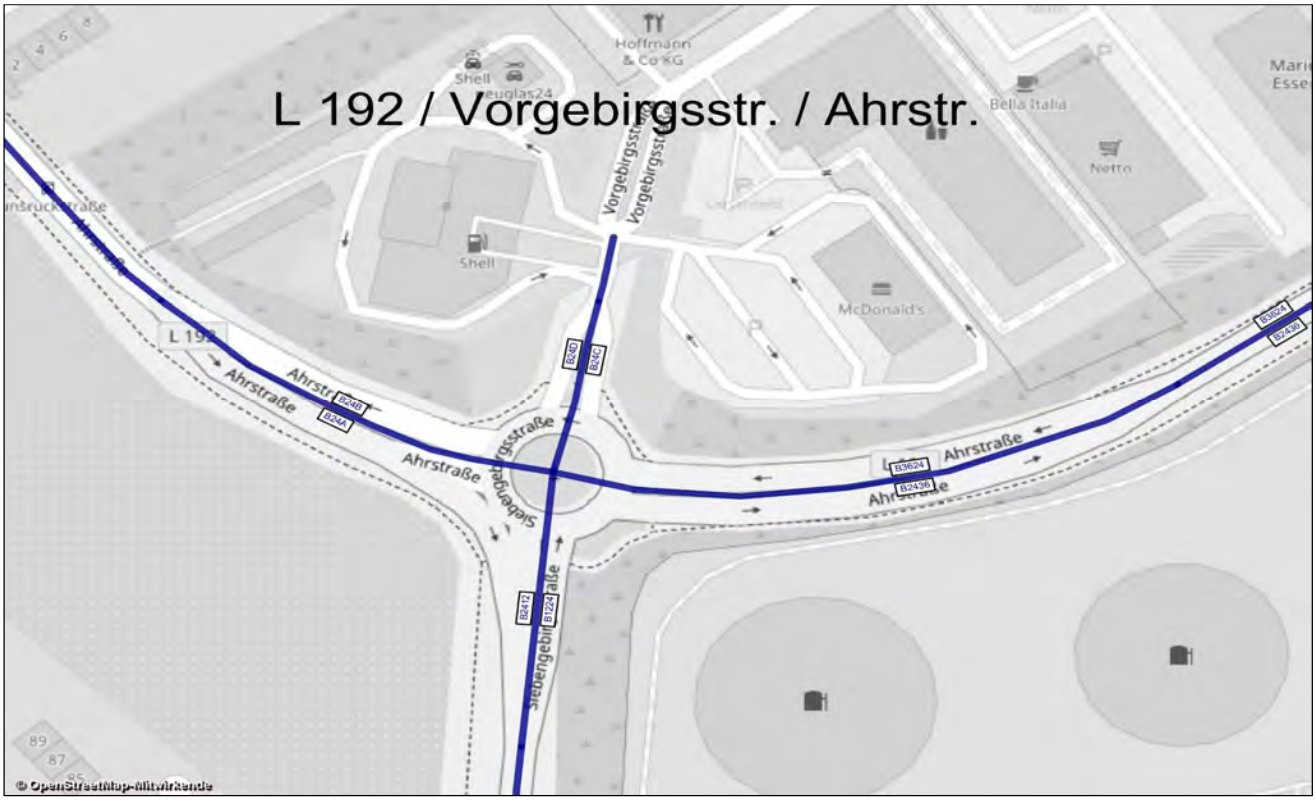



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

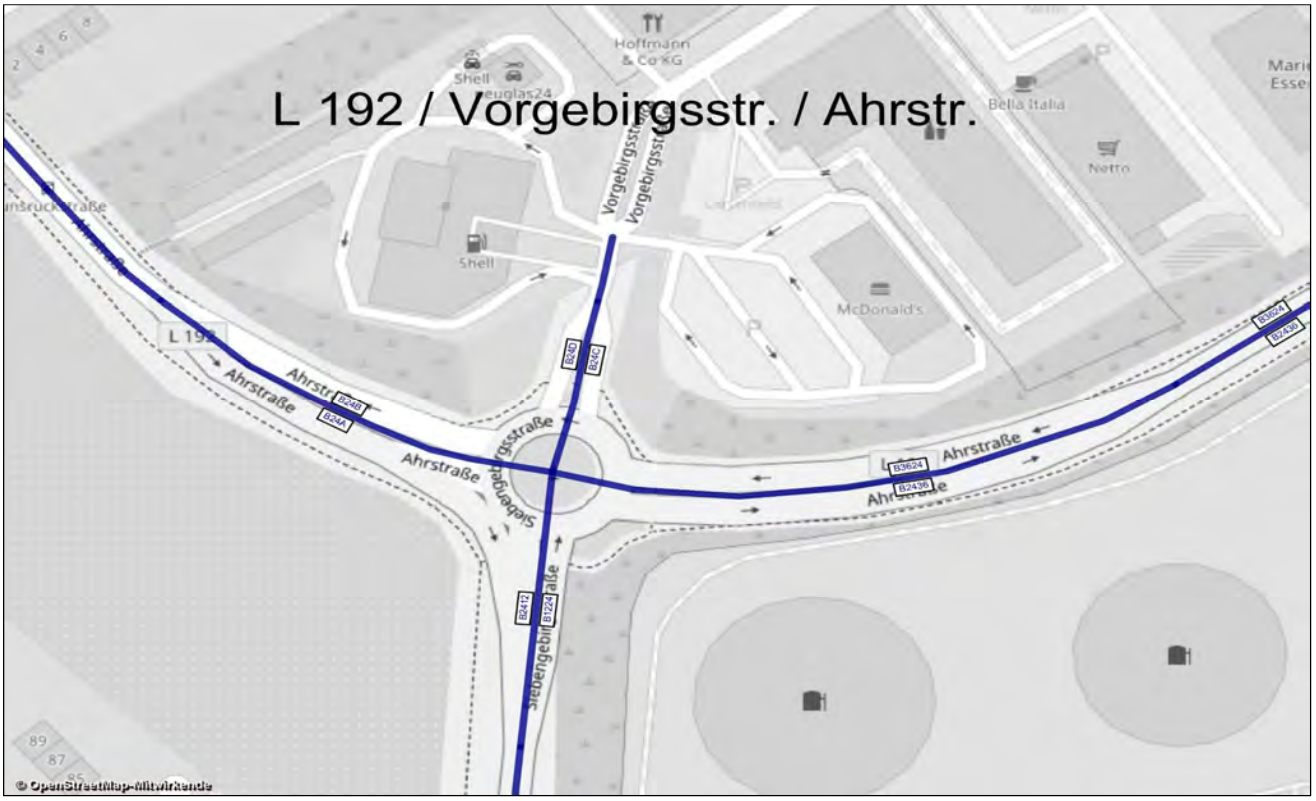
L192 / Ludwigshafener Str. - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
23	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Ludwigshafener Straße	4	-	-	-	-
		5	224	17	182	17
		6	93	1	22	2
	Ludwigshafener Straße	7	11	0	94	0
		8	-	-	-	-
		9	30	1	305	3
	Ahrstraße (L 192)	10	344	2	37	7
		11	129	13	176	13
		12	-	-	-	-



KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	7400	1,4%	100	7700	1,3%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B3624	L192	West	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B24B	L192	West	Basisstraße	7400	1,4%	100	7700	1,3%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
B2412	-	Süd	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
B1224	-	Nord	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
B24C	-	Nord	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	14800	1,4%	200	15400	1,3%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	16200	3,7%	600	16800	3,6%	600
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8000	5,0%	400	8200	7,3%	600
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7400	5,4%	400	7800	7,7%	600

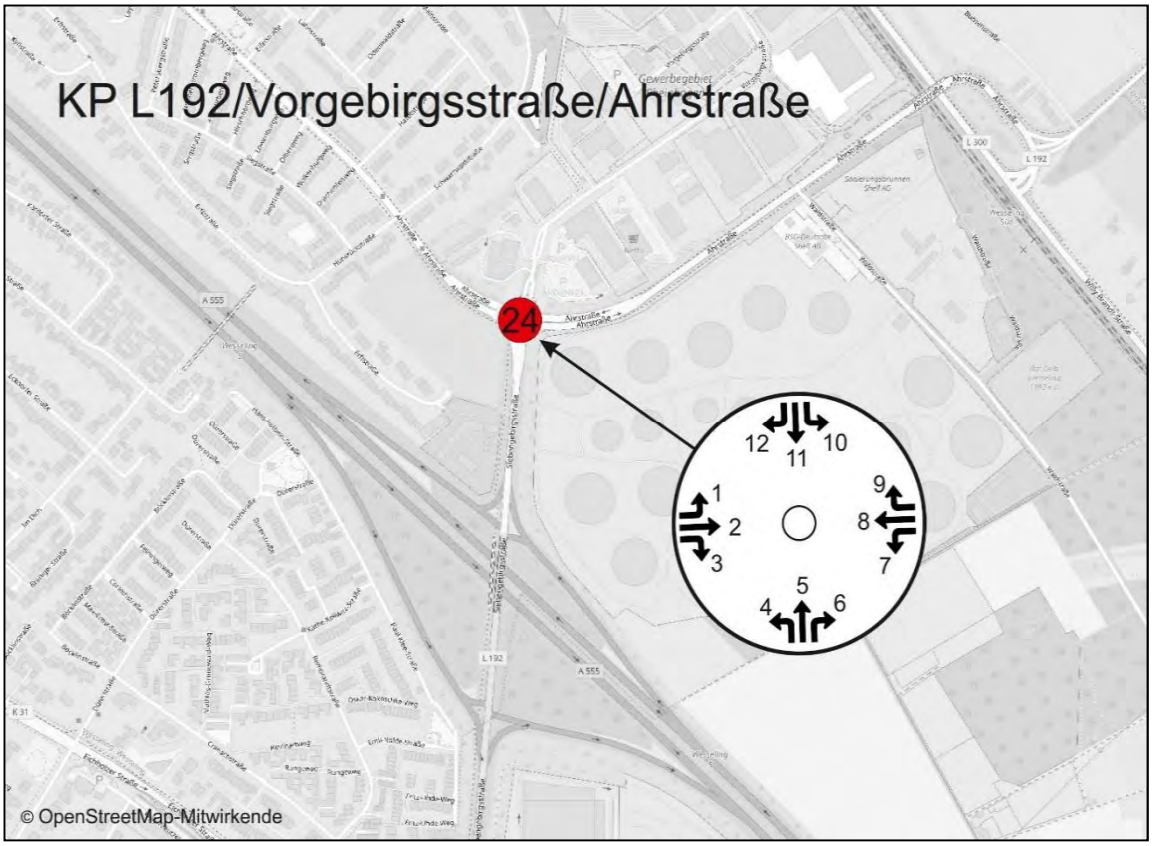


KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	7000	1,5%	2,9%	401	68	0,06	0,010	1,4%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3750	5,3%	10,1%	216	37	0,06	0,010	5,3%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	3750	5,3%	10,1%	216	37	0,06	0,010	5,3%	200
B24B	L192	West	Basisstraße	7000	1,5%	2,9%	401	68	0,06	0,010	1,4%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
B2412	-	Süd	Basisstraße	7600	3,6%	6,8%	439	75	0,06	0,010	3,3%	250
B1224	-	Nord	Basisstraße	7600	3,6%	6,8%	439	75	0,06	0,010	3,3%	250
B24C	-	Nord	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	14000	1,5%	2,9%	802	135	0,06	0,010	1,4%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	15200	3,6%	6,8%	878	150	0,06	0,010	3,3%	500
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7500	5,3%	10,1%	431	75	0,06	0,010	5,3%	400
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7000	4,7%	8,9%	429	75	0,06	0,011	5,7%	400

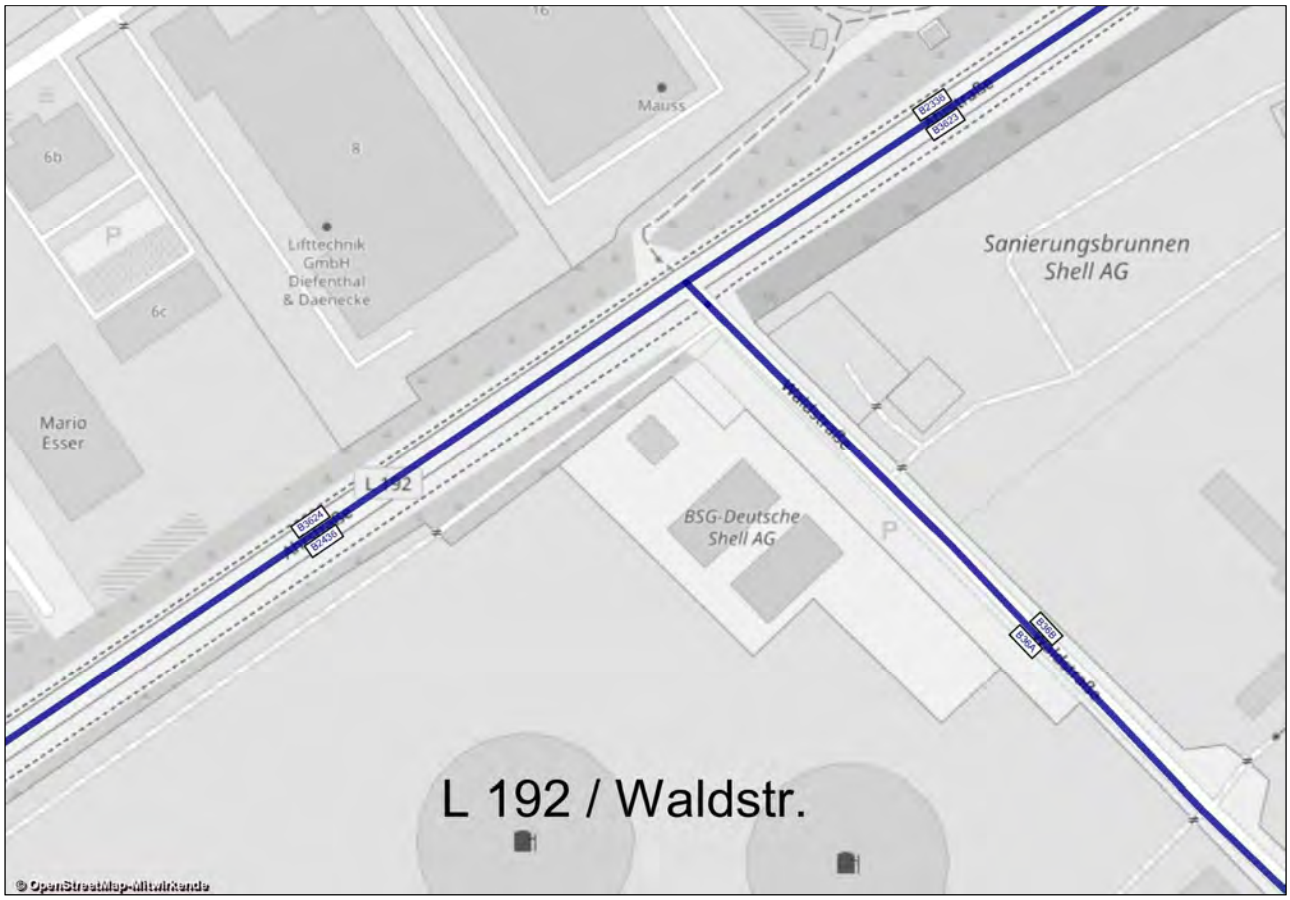



L 192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr.
Hoffmann & Co KG
Shell
Bella Italia
Netto
Mario Esser
Vorgebirgsstraße
Shell
McDonald's
L 192
Ahrstraße
B24B
B24A
B24D
B24C
B3624
B2436
B2412
B1224
Siebengebirgsstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

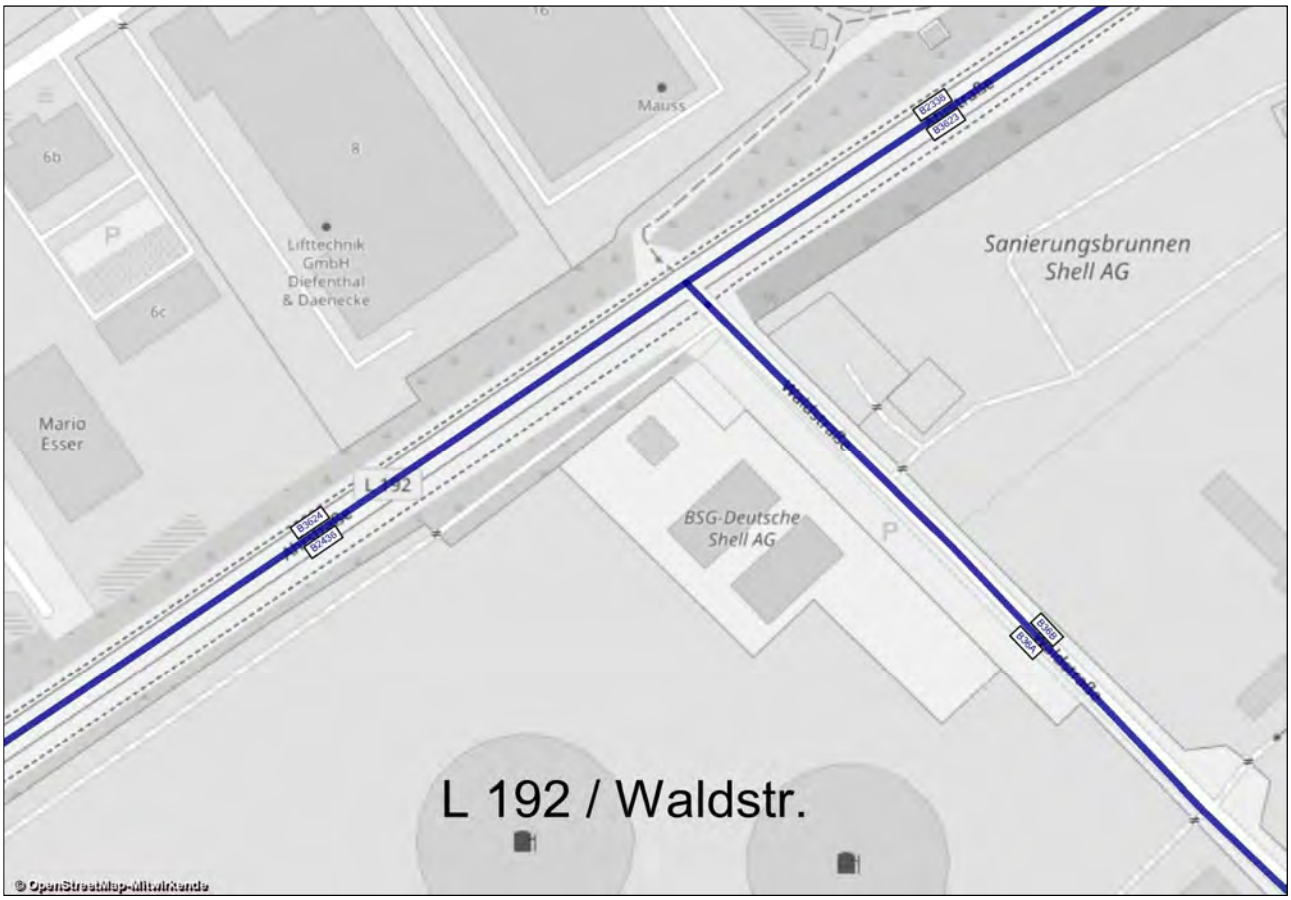
L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
24	Ahrstraße (L 192)	1	87	4	147	4
		2	57	0	68	1
		3	539	7	361	2
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	323	5	486	5
		5	118	2	132	4
		6	347	12	103	12
	Ahrstraße (L 192)	7	256	22	293	20
		8	23	2	134	1
		9	27	0	67	1
	Vorgebirgsstraße	10	19	3	59	1
		11	82	5	190	4
		12	32	2	151	2

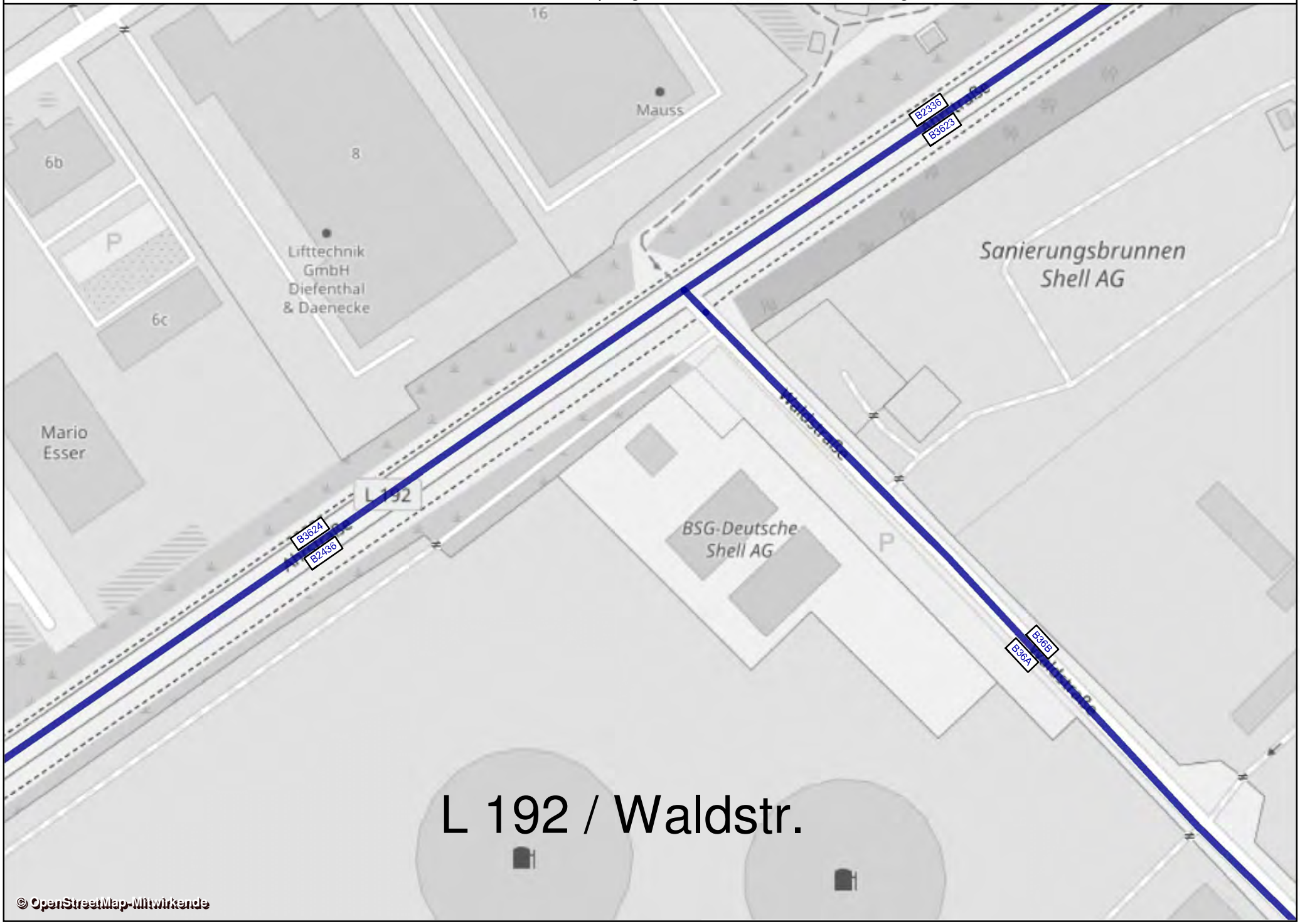


KP L192 / Waldstraße - Analysefall 2018				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4700	4,3%	200	4900	4,1%	200
B2336	L192	West	Basisstraße	4700	4,3%	200	4900	4,1%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B36A	-	Süd	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8000	5,0%	400	8200	7,3%	600
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	2000	0,0%	0	2000	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9400	4,3%	400	9800	4,1%	400

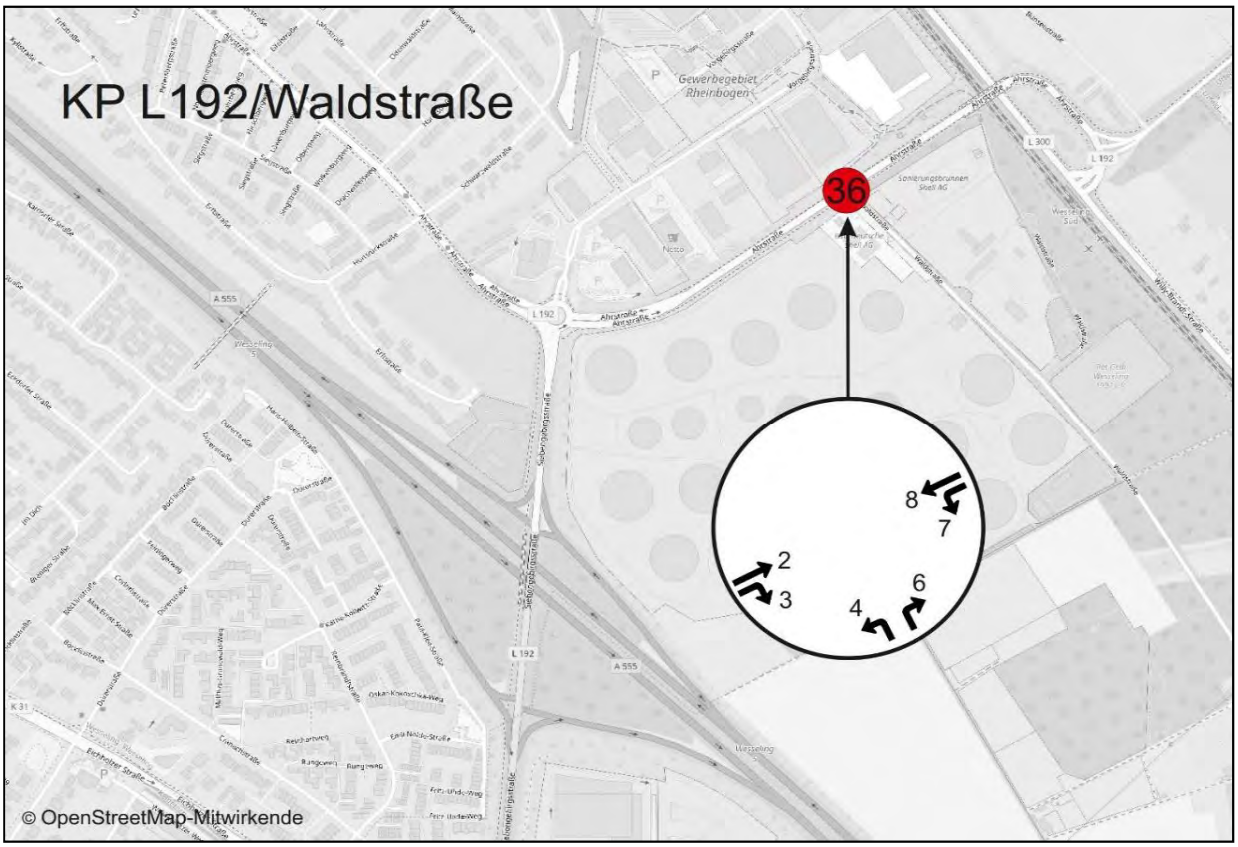


KP L192 / Waldstraße - Analysefall 2018				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3750	5,3%	10,1%	216	37	0,06	0,010	5,3%	200
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4450	3,7%	7,1%	258	44	0,06	0,010	3,4%	150
B2336	L192	West	Basisstraße	4450	3,7%	7,1%	258	44	0,06	0,010	3,4%	150
B3624	L192	West	Basisstraße	3750	5,3%	10,1%	216	37	0,06	0,010	5,3%	200
B36A	-	Süd	Basisstraße	950	2,9%	5,7%	56	10	0,06	0,010	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	950	2,9%	5,7%	56	10	0,06	0,010	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7500	5,3%	10,1%	431	75	0,06	0,010	5,3%	400
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	1900	2,9%	5,7%	111	19	0,06	0,010	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	8900	3,7%	7,1%	516	88	0,06	0,010	3,4%	300




16
Mauss
8
6b
P
6c
Lifttechnik
GmbH
Diefenthal
& Daenecke
Sanierungsbrunnen
Shell AG
B2336
B3623
Mario
Esser
L 192
B3624
B2436
BSG-Deutsche
Shell AG
P
B36B
B36A
L 192 / Waldstr.
© OpenStreetMap-Mitwirkende

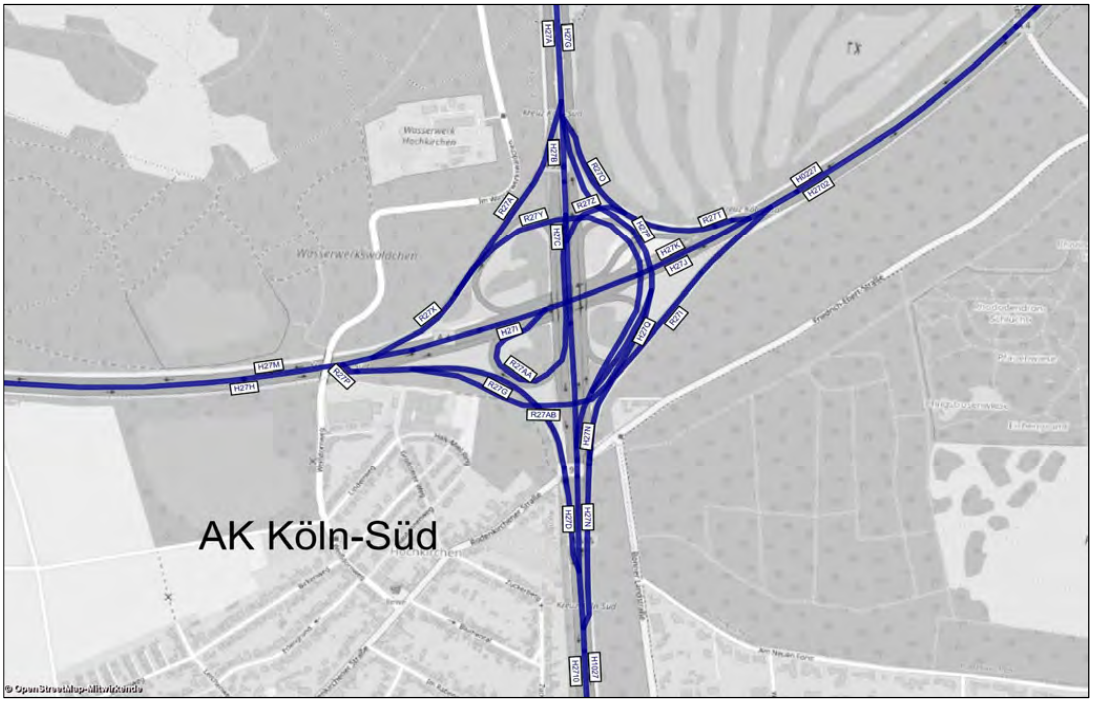
L192 / Waldstraße - Analysefall 2018			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
36	Ahrstraße (L 192)	1	-	-	-	-
		2	390	10	184	12
		3	33	6	46	3
	Waldstraße	4	33	4	75	4
		5	-	-	-	-
		6	93	3	156	2
	Ahrstraße (L 192)	7	79	3	114	0
		8	175	14	373	21
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



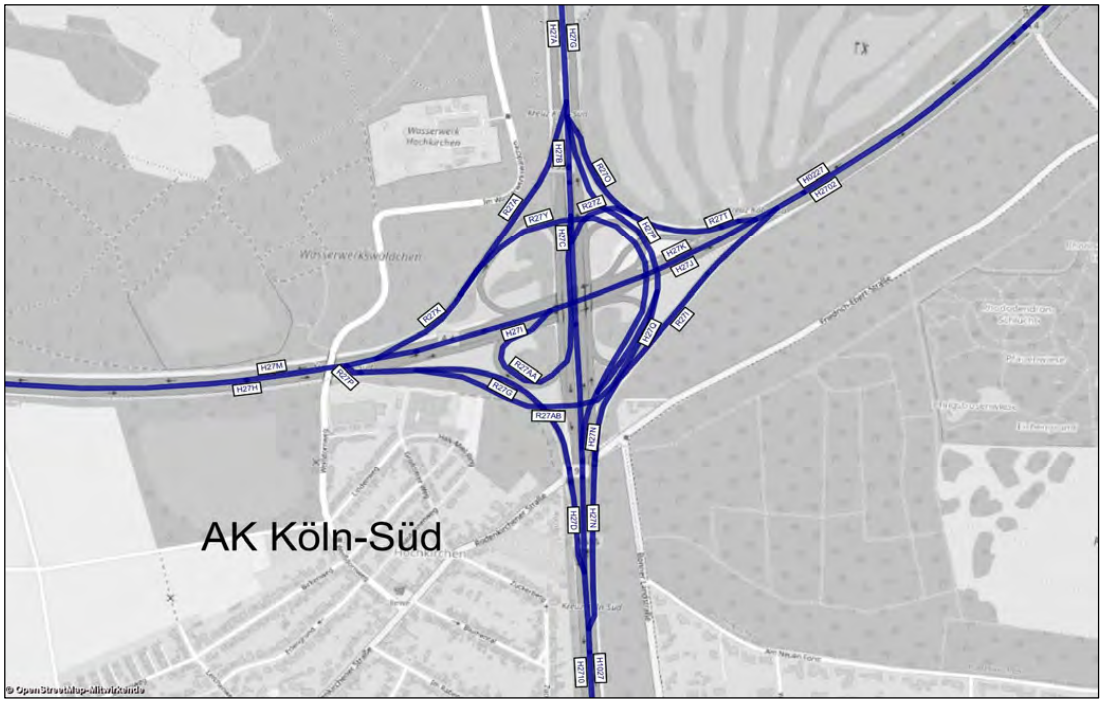
Anlage U-BF-1 bis U-BF-160

Prognose-Bezugsfall 2030

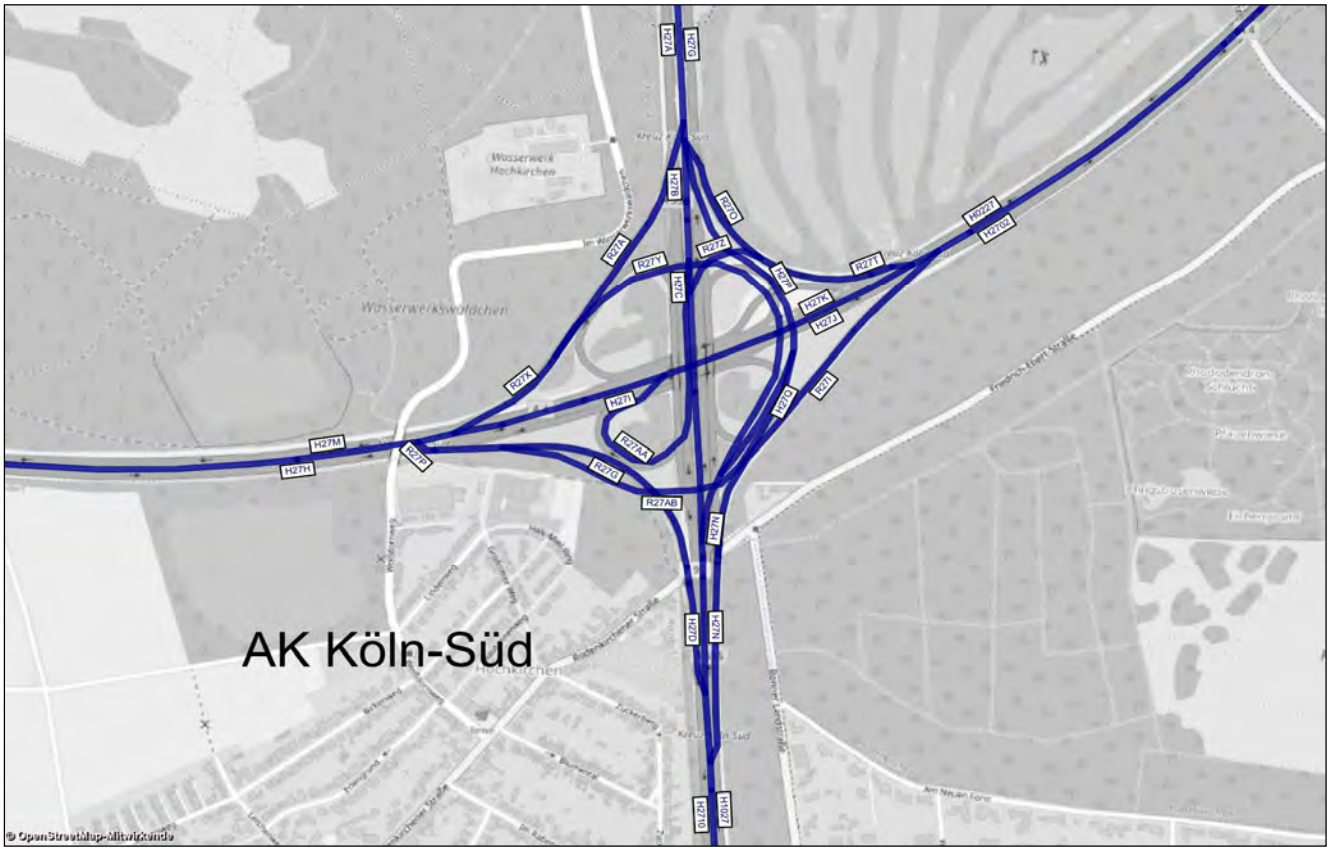
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H27A	A555	Süd	HFB	26800	8,2%	2200	27700	8,7%	2400
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5200	7,7%	400	5400	7,4%	400
H27B	A555	Süd	HFB	21400	7,9%	1700	22200	8,1%	1800
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	12400	9,7%	1200	12900	10,1%	1300
H27C	A555	Süd	HFB	21400	7,9%	1700	22200	8,1%	1800
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	26600	5,3%	1400	27500	5,8%	1600
H27D	A555	Süd	HFB	35600	5,3%	1900	36700	5,7%	2100
R27G	A555	Süd	Einfahrt	21200	16,0%	3400	22000	16,8%	3700
H2710	A555	Süd	HFB	56700	9,3%	5300	58700	9,9%	5800
H1027	A555	Nord	HFB	57500	11,5%	6600	59700	12,2%	7300
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	29400	9,9%	2900	30500	10,5%	3200
H27N	A555	Nord	HFB	28100	13,2%	3700	29200	14,0%	4100
H27Q	A555	Nord	HFB	7600	7,9%	600	7900	8,9%	700
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	20400	15,2%	3100	21200	16,0%	3400
H27P	A555	Nord	HFB	13800	8,0%	1100	14300	8,4%	1200
R27O	A555	Nord	Einfahrt	14100	13,5%	1900	14700	14,3%	2100
H27G	A555	Nord	HFB	28100	11,0%	3100	29100	11,7%	3400
H27H	A4	Ost	HFB	70000	18,4%	12900	73000	19,6%	14300
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	27400	14,6%	4000	28500	15,4%	4400
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	6200	8,1%	500	6400	7,8%	500
H27I	A4	Ost	HFB	42700	21,1%	9000	44600	22,2%	9900
H27J	A4	Ost	HFB	55100	18,5%	10200	57400	19,5%	11200
H2702	A4	Ost	HFB	84600	15,4%	13000	88000	16,4%	14400
H0227	A4	West	HFB	86700	14,1%	12200	90100	15,0%	13500
R27T	A4	West	Ausfahrt	40700	8,4%	3400	42100	8,8%	3700
H27K	A4	West	HFB	46000	18,9%	8700	48000	20,0%	9600
R27X	A4	West	Einfahrt	25800	14,0%	3600	26800	14,9%	4000
H27M	A4	West	HFB	71800	17,1%	12300	74700	18,2%	13600
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	54900	9,7%	5300	56800	10,2%	5800
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	114200	10,4%	11900	118400	11,1%	13100
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	141800	17,8%	25200	147700	18,9%	27900
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	88700	20,0%	17700	92600	21,1%	19500
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	101100	18,7%	18900	105400	19,7%	20800
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	171300	14,7%	25200	178100	15,7%	27900



A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H27A	A555	Süd	HFB	25000	8,0%	14,8%	1433	254	0,06	0,010	7,2%	1800
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	4900	7,8%	14,6%	283	50	0,06	0,010	6,1%	300
H27B	A555	Süd	HFB	20000	8,0%	14,9%	1149	204	0,06	0,010	7,0%	1400
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	11600	9,9%	18,0%	663	119	0,06	0,010	8,6%	1000
H27C	A555	Süd	HFB	20000	8,0%	14,9%	1149	204	0,06	0,010	7,0%	1400
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	24900	5,3%	10,0%	1429	248	0,06	0,010	4,8%	1200
H27D	A555	Süd	HFB	33300	5,4%	10,2%	1915	333	0,06	0,010	4,8%	1600
R27G	A555	Süd	Einfahrt	19600	16,4%	28,5%	1119	211	0,06	0,011	14,3%	2800
H2710	A555	Süd	HFB	52900	9,4%	17,3%	3034	544	0,06	0,010	8,3%	4400
H1027	A555	Nord	HFB	53500	11,6%	20,9%	3065	559	0,06	0,010	10,3%	5500
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	27400	9,7%	17,8%	1573	283	0,06	0,010	8,8%	2400
H27N	A555	Nord	HFB	26100	13,5%	24,1%	1492	276	0,06	0,011	11,9%	3100
H27Q	A555	Nord	HFB	7100	7,9%	14,7%	410	73	0,06	0,010	7,0%	500
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	18900	15,7%	27,4%	1082	203	0,06	0,011	13,8%	2600
H27P	A555	Nord	HFB	12900	8,1%	14,9%	742	132	0,06	0,010	7,0%	900
R27O	A555	Nord	Einfahrt	13100	14,1%	25,1%	751	139	0,06	0,011	12,2%	1600
H27G	A555	Nord	HFB	26100	11,1%	20,1%	1493	271	0,06	0,010	10,0%	2600
H27H	A4	Ost	HFB	64600	18,8%	32,3%	3686	708	0,06	0,011	16,7%	10800
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	25400	14,5%	25,6%	1451	270	0,06	0,011	13,0%	3300
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	5800	8,2%	15,2%	332	59	0,06	0,010	6,9%	400
H27I	A4	Ost	HFB	39300	21,7%	36,4%	2235	438	0,06	0,011	19,1%	7500
H27J	A4	Ost	HFB	50800	19,0%	32,5%	2898	557	0,06	0,011	16,7%	8500
H2702	A4	Ost	HFB	78300	15,7%	27,5%	4471	840	0,06	0,011	13,9%	10900
H0227	A4	West	HFB	80400	14,2%	25,2%	4599	855	0,06	0,011	12,7%	10200
R27T	A4	West	Ausfahrt	38000	8,3%	15,4%	2180	388	0,06	0,010	7,4%	2800
H27K	A4	West	HFB	42400	19,6%	33,3%	2419	467	0,06	0,011	17,2%	7300
R27X	A4	West	Einfahrt	23900	14,0%	24,9%	1365	253	0,06	0,011	12,6%	3000
H27M	A4	West	HFB	66300	17,6%	30,4%	3785	720	0,06	0,011	15,5%	10300
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	51100	9,6%	17,6%	2925	525	0,06	0,010	8,6%	4400
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	106400	10,5%	19,1%	6100	1103	0,06	0,010	9,3%	9900
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	130900	18,2%	31,3%	7470	1428	0,06	0,011	16,1%	21100
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	81700	20,6%	34,8%	4654	905	0,06	0,011	18,1%	14800
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	93200	19,2%	32,9%	5317	1024	0,06	0,011	17,0%	15800
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	158700	15,0%	26,4%	9070	1694	0,06	0,011	13,3%	21100



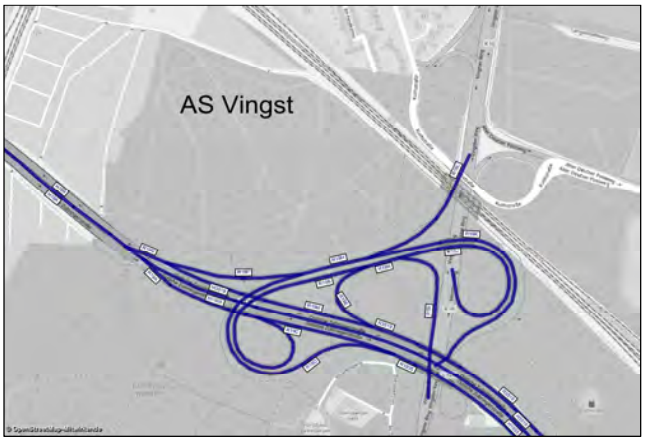
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H27A	A555	HFB	**2222**	**6,2%**	-			-			R27A	467	6,7%	H27B	1755	6,1%	1718	8,4%	2006	6,1%
R27A	A555	Ausfahrt	**518**	**5,8%**	R27Y	1648	11,1%	R27X	2166	9,9%	H27B	1573	4,0%	H27A	2091	4,4%	261	9,6%	457	5,7%
H27B	A555	HFB	**1716**	**6,3%**	R27AA	1008	7,5%	H27C	709	4,7%	R27A	276	5,7%	H27A	1992	6,2%	1457	8,2%	1549	6,2%
R27AA	A555	Ausfahrt	**1025**	**7,7%**	H27I	3335	18,6%	H27J	4360	16,1%	H27C	1599	6,1%	H27B	2624	6,7%	799	10,3%	903	7,5%
H27C	A555	HFB	**1716**	**6,3%**	R27Z	2084	4,7%	H27D	3800	5,5%	R27AA	942	7,0%	H27B	2658	6,6%	1457	8,2%	1549	6,2%
R27Z	A555	Einfahrt	**2310**	**4,4%**	H27C	1619	6,0%	H27D	3929	5,0%	R27O	1058	10,6%	R27T	3368	6,3%	1828	3,9%	1970	5,5%
H27D	A555	HFB	**2898**	**5,3%**	R27G	1488	11,2%	H2710	4385	7,3%	R27Z	2313	5,3%	H27C	585	5,2%	2486	4,4%	2616	5,2%
R27G	A555	Einfahrt	**2061**	**14,9%**	H27D	2379	3,5%	H2710	4440	8,8%	R27AB	495	7,3%	R27P	2557	13,4%	1644	16,7%	1338	11,6%
H2710	A555	HFB	**4800**	**8,1%**	R27G	1870	11,3%	H27D	2930	6,1%	-			-			4130	9,3%	3954	7,4%
H1027	A555	HFB	**4549**	**9,1%**	-			-			R27I	2099	7,7%	H27N	2450	10,3%	4048	11,5%	4103	8,9%
R27I	A555	Ausfahrt	**2701**	**8,2%**	H27J	3943	19,0%	H2702	6644	14,6%	H27N	1820	13,8%	H1027	4521	10,5%	2282	9,5%	1881	7,8%
H27N	A555	HFB	**2464**	**10,2%**	R27Y	1762	11,4%	H27Q	702	7,0%	R27I	1961	7,2%	H1027	4425	8,9%	1766	14,0%	2222	9,9%
H27Q	A555	HFB	**711**	**6,2%**	R27AB	382	6,5%	H27P	1093	6,3%	R27Y	1642	10,7%	H27N	2353	9,4%	466	7,7%	642	6,1%
R27Y	A555	Ausfahrt	**1793**	**11,7%**	R27A	483	4,9%	R27X	2276	10,2%	H27Q	663	5,9%	H27N	2456	10,1%	1300	16,3%	1579	11,5%
H27P	A555	HFB	**1114**	**6,7%**	R27O	1068	9,9%	H27G	2181	8,3%	R27AB	425	7,3%	H27Q	689	6,4%	946	7,6%	1005	6,6%
R27O	A555	Einfahrt	**1179**	**9,2%**	H27P	1050	6,4%	H27G	2229	7,9%	R27Z	2034	5,4%	R27T	3213	6,8%	915	13,0%	1018	11,4%
H27G	A555	HFB	**2243**	**9,2%**	R27O	1072	17,8%	H27P	1171	1,4%	-			-			1861	10,3%	2023	9,0%
H27H	A4	HFB	**6453**	**15,4%**	-			-			R27P	2514	14,2%	H27I	3939	16,2%	5615	17,4%	4905	16,2%
R27P	A4	Ausfahrt	**2576**	**14,0%**	H27I	3846	19,0%	H27H	6422	17,0%	R27G	1814	17,9%	R27AB	762	4,7%	2124	14,6%	1701	10,7%
R27AB	A4	Rampe von A4	**570**	**6,5%**	H27Q	487	7,5%	H27P	1057	7,0%	R27G	1703	15,6%	R27P	2272	13,3%	480	7,5%	362	7,5%
H27I	A4	HFB	**4001**	**17,0%**	R27AA	839	8,9%	H27J	4841	15,6%	R27P	2433	15,1%	H27H	6434	16,3%	3490	19,1%	3204	19,1%
H27J	A4	HFB	**4930**	**15,5%**	R27I	2600	8,6%	H2702	7530	13,1%	R27AA	937	10,0%	H27I	3993	16,7%	4290	17,5%	4108	16,6%
H2702	A4	HFB	**7580**	**13,0%**	R27I	2716	9,1%	H27J	4864	15,1%	-			-			6571	14,7%	5988	13,8%
H0227	A4	HFB	**6317**	**10,6%**	-			-			R27T	3335	7,5%	H27K	2982	14,0%	5508	11,8%	5696	10,3%
R27T	A4	Ausfahrt	**3391**	**7,7%**	H27K	3124	12,0%	H0227	6515	9,7%	R27O	1354	2,9%	R27Z	2038	10,9%	2742	6,9%	2989	7,5%
H27K	A4	HFB	**3182**	**14,8%**	R27X	1628	13,3%	H27M	4810	14,3%	R27T	2981	7,7%	H0227	6163	11,4%	2766	16,7%	2707	13,4%
R27X	A4	Einfahrt	**2363**	**8,2%**	H27K	2823	13,1%	H27M	5186	10,8%	R27A	537	5,5%	R27Y	1827	9,0%	1561	15,2%	2036	10,2%
H27M	A4	HFB	**5262**	**12,3%**	R27X	2387	9,9%	H27K	2875	14,3%	-			-			4326	16,1%	4743	12,0%




H27A
H27G
H27B
R27O
H0227
H2702
R27A
R27Z
R27Y
R27T
H27C
H27P
H27K
H27J
R27X
H27I
R27Q
R27I
H27M
H27H
R27P
R27AA
R27G
R27AB
H27N
H27D
H27N
H27O
H1027
AK Köln-Süd
Wasserwerk Hochkirchen
Wasserwerkswäldchen
Friedrich-Ebert-Straße
Rhododendron-Schlucht
Pfingstrosenwiese
Erlengrund
Rodenkirchener Straße
Bonner Landstraße
Am Neuen Forst
Hochkirchen
Kreuz Köln-Süd
REWE
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H19A	L124	Ost	HFB	40800	6,4%	2600	42200	6,9%	2900
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	11800	10,2%	1200	12200	10,7%	1300
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	1100	9,1%	100	1100	9,1%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	10700	10,3%	1100	11100	10,8%	1200
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	9500	12,6%	1200	9800	13,3%	1300
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	20200	11,4%	2300	21000	11,9%	2500
H1935	L124	Ost	HFB	29000	5,5%	1600	30000	5,7%	1700
H3519	L124	West	HFB	27200	2,9%	800	28000	3,2%	900
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	28000	13,6%	3800	29100	14,4%	4200
R19E	L124	West	Rampe von L124	12200	23,8%	2900	12800	25,0%	3200
R19F	L124	West	Rampe zur L124	700	14,3%	100	700	14,3%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	16400	6,7%	1100	16900	7,1%	1200
H19B	L124	West	HFB	43500	4,4%	1900	44900	4,7%	2100
R19H	L124	West	Verflechtung	10100	12,9%	1300	10500	14,3%	1500
R19I	L124	West	Rampe zur K16	100	0,0%	0	100	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	13300	22,6%	3000	13900	23,7%	3300
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	0,0%	0	400	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	9700	12,4%	1200	10100	12,9%	1300
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	15800	6,3%	1000	16300	6,7%	1100
R19N	L124	West	Verflechtung	13400	22,4%	3000	14000	23,6%	3300
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	84300	5,3%	4500	87100	5,7%	5000
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	56200	4,3%	2400	58000	4,5%	2600
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	11300	10,6%	1200	11700	11,1%	1300
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	8800	12,5%	1100	9200	13,0%	1200
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1200	8,3%	100	1200	8,3%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	10100	11,9%	1200	10500	12,4%	1300
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	8800	12,5%	1100	9200	13,0%	1200
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1200	8,3%	100	1200	8,3%	100
H35A	A559	Ost	HFB	30300	5,6%	1700	31300	5,8%	1800
H3518	A559	Ost	HFB	51700	9,3%	4800	53500	9,9%	5300
H1835	A559	West	HFB	46700	7,5%	3500	48300	7,9%	3800
R35G	A559	West	Ausfahrt	19500	13,3%	2600	20300	14,3%	2900
R35H	A559	West	Rampe zur A559	14700	19,7%	2900	15300	20,9%	3200
R35I	A559	West	Verflechtung	34200	16,4%	5600	35600	17,4%	6200
R35J	A559	West	Rampe von A559	19500	13,3%	2600	20300	14,3%	2900
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	14700	19,7%	2900	15300	20,9%	3200
R35L	A559	West	Rampe zur A559	13400	7,5%	1000	13800	8,0%	1100
H0235	A4	Nord	HFB	76300	16,8%	12800	79400	17,8%	14100
H35B	A4	Nord	HFB	54900	17,7%	9700	57200	18,7%	10700
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	21400	14,5%	3100	22200	15,3%	3400
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	14700	19,7%	2900	15300	20,9%	3200
H35C	A4	Nord	HFB	40100	17,0%	6800	41800	17,9%	7500
R35O	A4	Nord	Verflechtung	23600	16,9%	4000	24600	17,9%	4400
R35P	A4	Nord	Einfahrt	8800	12,5%	1100	9200	13,0%	1200
H3534	A4	Nord	HFB	49100	16,1%	7900	51100	17,0%	8700
H3435	A4	Süd	HFB	60300	14,1%	8500	62600	15,0%	9400
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	14600	7,5%	1100	15100	7,9%	1200
H35D	A4	Süd	HFB	45700	16,2%	7400	47600	17,2%	8200
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1200	8,3%	100	1200	8,3%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	20700	14,0%	2900	21500	14,9%	3200
R35T	A4	Süd	Einfahrt	19500	13,3%	2600	20300	14,3%	2900
H35E	A4	Süd	HFB	65300	15,6%	10200	67900	16,5%	11200
H3502	A4	Süd	HFB	76500	14,8%	11300	79500	15,6%	12400
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	57500	4,3%	2500	59300	4,6%	2700
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	98400	8,4%	8300	101800	8,9%	9100
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	152800	15,8%	24100	158900	16,7%	26500

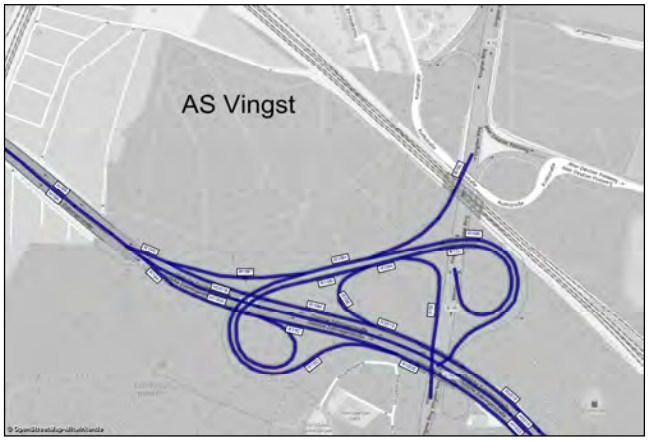
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	120200	16,6%	19900	125100	17,5%	21900
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	85800	16,6%	14200	89400	17,6%	15700
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	109400	15,0%	16400	113700	15,9%	18100





L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H19A	L124	Ost	HFB	38200	6,5%	12,2%	2197	385	0,06	0,010	5,8%	2200
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	11000	9,9%	18,1%	631	113	0,06	0,010	9,1%	1000
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	1000	11,1%	20,1%	60	11	0,06	0,011	10,0%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	10000	9,8%	17,9%	571	103	0,06	0,010	9,0%	900
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	8800	12,7%	22,8%	505	93	0,06	0,011	11,4%	1000
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	18800	11,2%	20,2%	1076	195	0,06	0,010	10,1%	1900
H1935	L124	Ost	HFB	27200	5,2%	9,8%	1567	272	0,06	0,010	4,8%	1300
H3519	L124	West	HFB	25500	3,0%	5,8%	1467	250	0,06	0,010	2,7%	700
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	26000	13,9%	24,7%	1486	276	0,06	0,011	12,3%	3200
R19E	L124	West	Rampe von L124	11200	24,1%	39,8%	638	127	0,06	0,011	21,4%	2400
R19F	L124	West	Rampe zur L124	600	10,6%	19,4%	32	6	0,05	0,010	16,7%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	15300	6,4%	12,1%	881	154	0,06	0,010	5,9%	900
H19B	L124	West	HFB	40800	4,3%	8,2%	2348	405	0,06	0,010	3,9%	1600
R19H	L124	West	Verflechtung	9400	12,6%	22,6%	537	99	0,06	0,010	11,7%	1100
R19I	L124	West	Rampe zur K16	100	3,2%	6,1%	6	1	0,06	0,010	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	12200	23,2%	38,5%	691	137	0,06	0,011	20,5%	2500
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	8,3%	15,4%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	9000	12,8%	22,9%	517	95	0,06	0,011	11,1%	1000
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	14800	6,3%	11,8%	849	149	0,06	0,010	5,4%	800
R19N	L124	West	Verflechtung	12300	23,0%	38,3%	697	138	0,06	0,011	20,3%	2500
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	79000	5,4%	10,2%	4546	790	0,06	0,010	4,8%	3800
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	52700	4,1%	7,9%	3034	522	0,06	0,010	3,8%	2000
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	10500	10,2%	18,6%	604	109	0,06	0,010	9,5%	1000
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	8200	12,4%	22,3%	472	87	0,06	0,011	11,0%	900
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1100	10,7%	19,4%	64	12	0,06	0,011	9,1%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	9400	12,2%	22,0%	536	98	0,06	0,010	10,6%	1000
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	8200	12,4%	22,3%	472	87	0,06	0,011	11,0%	900
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1100	10,7%	19,4%	64	12	0,06	0,011	9,1%	100
H35A	A559	Ost	HFB	28400	5,4%	10,2%	1631	283	0,06	0,010	4,9%	1400
H3518	A559	Ost	HFB	48200	9,3%	17,1%	2764	495	0,06	0,010	8,3%	4000
H1835	A559	West	HFB	43600	7,5%	14,0%	2503	442	0,06	0,010	6,7%	2900
R35G	A559	West	Ausfahrt	18100	14,0%	24,8%	1036	192	0,06	0,011	12,2%	2200
R35H	A559	West	Rampe zur A559	13500	20,3%	34,5%	771	150	0,06	0,011	17,8%	2400
R35I	A559	West	Verflechtung	31600	16,7%	29,0%	1807	342	0,06	0,011	14,9%	4700
R35J	A559	West	Rampe von A559	18100	14,0%	24,8%	1036	192	0,06	0,011	12,2%	2200
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	13500	20,3%	34,5%	771	150	0,06	0,011	17,8%	2400
R35L	A559	West	Rampe zur A559	12500	7,0%	13,1%	716	126	0,06	0,010	6,4%	800
H0235	A4	Nord	HFB	70500	17,2%	29,8%	4024	764	0,06	0,011	15,2%	10700
H35B	A4	Nord	HFB	50700	18,1%	31,1%	2891	552	0,06	0,011	16,0%	8100
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	19800	15,0%	26,4%	1134	212	0,06	0,011	13,1%	2600
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	13500	20,3%	34,5%	771	150	0,06	0,011	17,8%	2400
H35C	A4	Nord	HFB	37100	17,2%	29,9%	2120	402	0,06	0,011	15,4%	5700
R35O	A4	Nord	Verflechtung	21800	17,3%	30,0%	1243	236	0,06	0,011	15,1%	3300
R35P	A4	Nord	Einfahrt	8200	12,4%	22,3%	472	87	0,06	0,011	11,0%	900
H3534	A4	Nord	HFB	45400	16,4%	28,5%	2592	489	0,06	0,011	14,5%	6600
H3435	A4	Süd	HFB	55900	14,3%	25,3%	3195	594	0,06	0,011	12,7%	7100
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	13600	7,3%	13,6%	780	138	0,06	0,010	6,6%	900
H35D	A4	Süd	HFB	42300	16,6%	28,9%	2415	456	0,06	0,011	14,7%	6200
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1100	10,7%	19,4%	64	12	0,06	0,011	9,1%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	19200	13,8%	24,5%	1100	204	0,06	0,011	12,5%	2400
R35T	A4	Süd	Einfahrt	18100	14,0%	24,8%	1036	192	0,06	0,011	12,2%	2200
H35E	A4	Süd	HFB	60400	15,8%	27,6%	3451	648	0,06	0,011	14,1%	8500
H3502	A4	Süd	HFB	70900	15,0%	26,3%	4055	757	0,06	0,011	13,3%	9400
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	53900	4,3%	8,1%	3098	534	0,06	0,010	3,9%	2100
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	91800	8,5%	15,7%	5268	938	0,06	0,010	7,5%	6900
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	141400	16,1%	28,1%	8079	1521	0,06	0,011	14,2%	20100

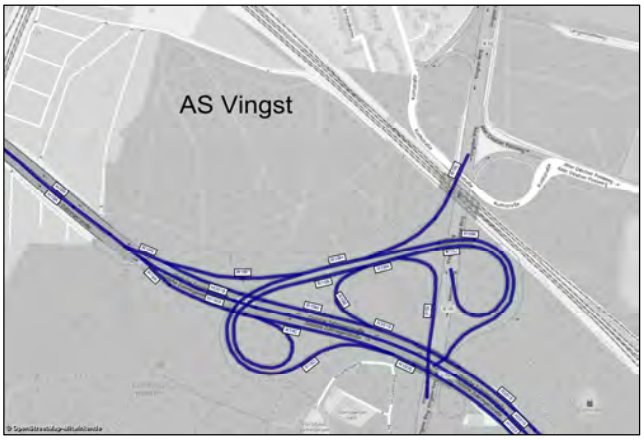
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	111100	16,8%	29,2%	6342	1200	0,06	0,011	14,9%	16600
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	79400	16,9%	29,3%	4535	859	0,06	0,011	15,0%	11900
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	101300	15,2%	26,8%	5787	1083	0,06	0,011	13,5%	13700



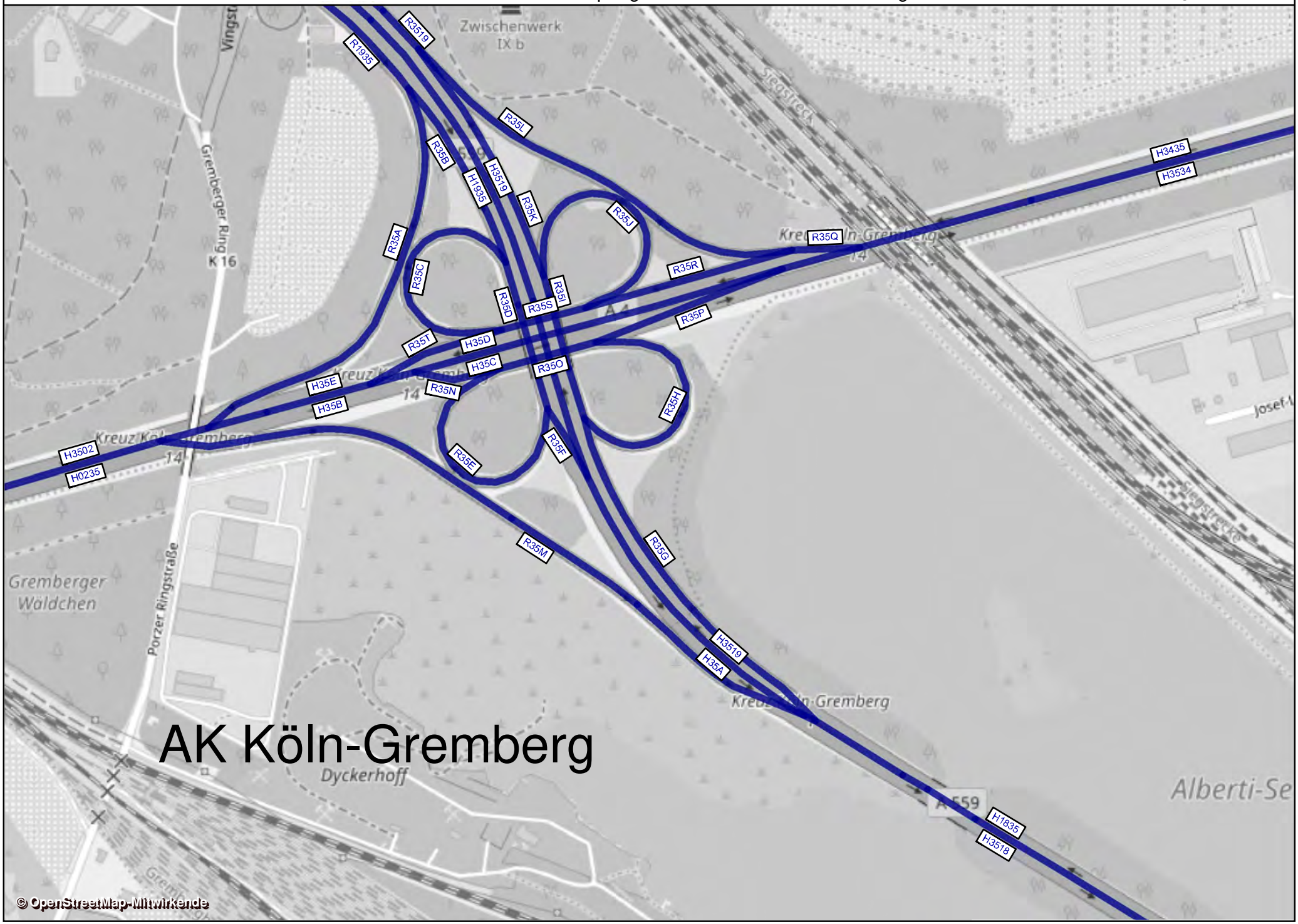


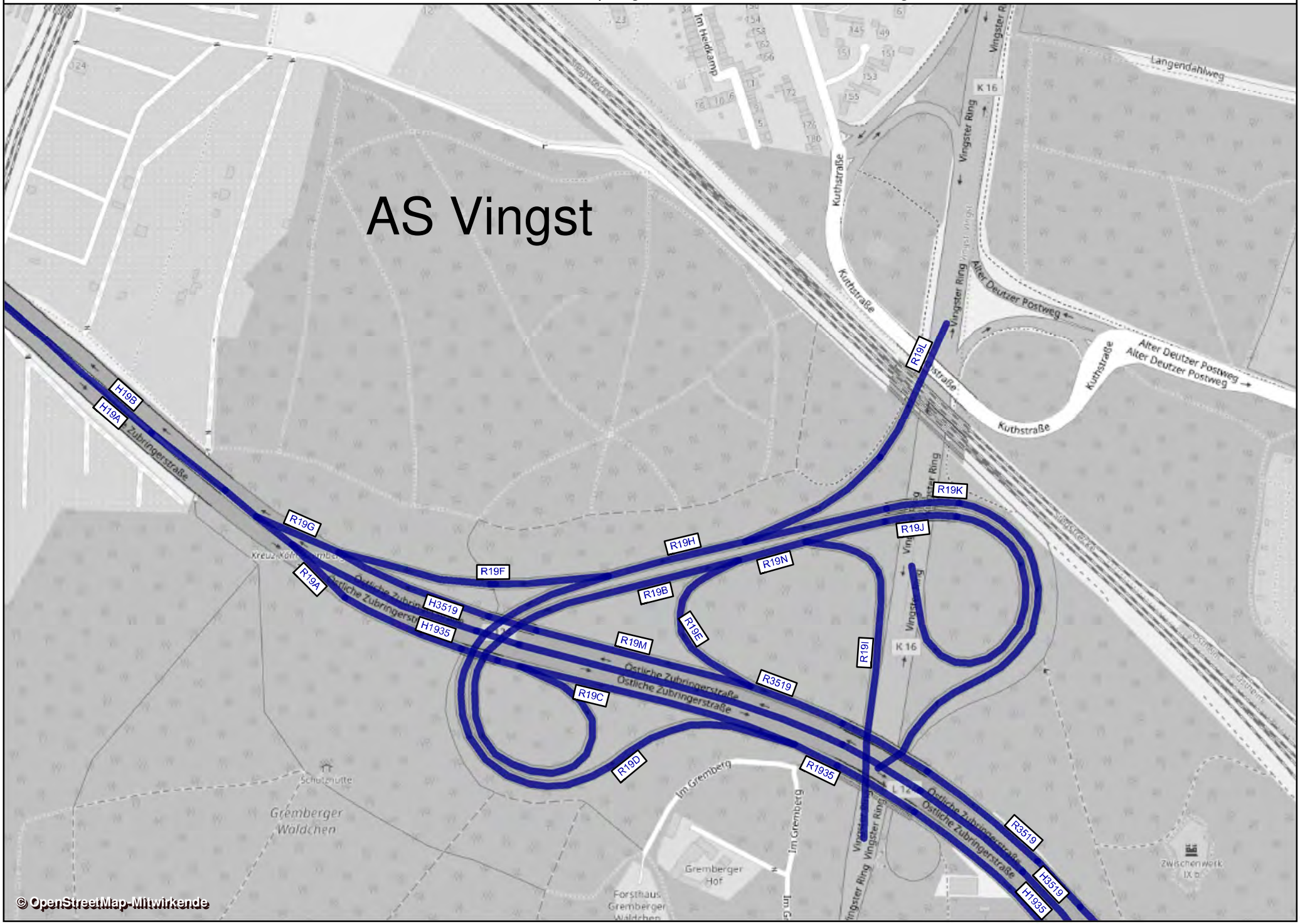
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H19A	L124	HFB	**3646**	**4,9%**	-			-			R19A	1477	7,0%	H1935	2169	3,4%	2536	6,3%	3292	4,8%
R19A	L124	Ausfahrt	**1502**	**7,2%**	H1935	2033	3,2%	H19A	3535	4,9%	R19B	50	22,2%	R19C	1452	6,6%	351	11,7%	1324	7,0%
R19B	L124	Rampe von L124	**134**	**5,2%**	R19E	989	18,0%	R19N	1123	16,5%	R19C	248	14,2%	R19A	382	11,1%	110	5,5%	45	22,2%
					R19J	468	19,8%	R19I	5	1,1%	-			-						
R19C	L124	Parallelfahrbahn	**1568**	**7,9%**	R19D	686	8,1%	R1935	2254	8,0%	R19B	46	20,9%	R19A	1615	8,3%	241	14,5%	1279	6,5%
R19D	L124	Rampe zur L124	**761**	**10,7%**	R19C	251	14,1%	R1935	1012	11,5%	R19F	36	10,7%	R19H	798	10,7%	660	13,2%	652	9,4%
					R19L	387	14,5%	R19K	1102	2,1%	-			-						
R1935	L124	Parallelfahrbahn	**2371**	**9,1%**	R19D	765	9,1%	R19C	1607	9,0%	R35A	978	6,3%	R35B	1394	11,0%	901	13,5%	1930	7,4%
H1935	L124	HFB	**2552**	**4,8%**	R35F	162	9,6%	H35A	2714	5,1%	R19A	365	10,9%	H19A	2917	5,6%	2185	5,5%	1968	3,3%
H3519	L124	HFB	**2542**	**2,3%**	R19G	978	5,5%	H19B	3521	3,2%	R35G	1155	12,6%	H1835	3698	5,5%	1665	3,2%	2297	2,3%
R3519	L124	Parallelfahrbahn	**2738**	**9,2%**	R35L	1336	4,5%	R35K	1402	13,6%	R19E	1065	20,4%	R19M	1673	2,0%	2317	10,5%	1690	11,8%
R19E	L124	Rampe von L124	**1155**	**19,7%**	R19B	115	5,3%	R19N	1270	18,4%	R19M	1406	3,5%	R3519	2561	10,8%	955	20,4%	815	17,9%
					R19J	524	2,6%	R19I	5	1,0%	-			-						
R19F	L124	Rampe zur L124	**63**	**7,3%**	R19M	915	6,0%	R19G	978	6,1%	R19D	673	9,2%	R19H	736	9,0%	35	11,4%	50	8,0%
					R19L	291	8,1%	R19K	428	1,1%	-			-						
R19G	L124	Einfahrt	**1780**	**3,3%**	H3519	1742	3,1%	H19B	3522	3,2%	R19F	41	11,2%	R19M	1739	3,1%	1396	3,8%	926	6,4%
H19B	L124	HFB	**3567**	**3,5%**	R19G	1087	6,2%	H3519	2480	2,3%	-			-			3061	3,5%	3222	3,4%
R19H	L124	Verflechtung	**866**	**11,3%**	R19L	766	9,5%	R19K	100	24,8%	R19F	60	8,0%	R19D	806	11,5%	695	13,1%	702	9,3%
R19I	L124	Rampe zur K16	**5**	**0,4%**	-			-			R19J	424	11,8%	R19N	429	11,7%	5	0,5%	5	0,6%
					R19B	7	75,2%	R19E	62	45,2%	-			-						
R19J	L124	Rampe zur K16	**1284**	**17,8%**	-			-			R19I	5	0,4%	R19N	1289	17,8%	1060	18,5%	855	17,7%
					R19B	252	4,9%	R19E	1421	23,2%	-			-						
R19K	L124	Rampe von K16	**42**	**8,0%**	R19L	692	11,6%	R19H	734	11,4%	-			-			33	9,1%	22	4,5%
					R19F	2	39,9%	R19D	27	41,8%	-			-						
R19L	L124	Rampe von K16	**861**	**8,3%**	R19K	23	4,4%	R19H	884	8,2%	-			-			662	13,3%	680	9,4%
					R19F	117	4,8%	R19D	1091	7,9%	-			-						
R19M	L124	Parallelfahrbahn	**1624**	**3,1%**	R19F	37	10,0%	R19G	1661	3,3%	R19E	986	19,2%	R3519	2611	9,2%	1361	3,6%	875	6,2%
R19N	L124	Verflechtung	**1243**	**16,6%**	R19E	1077	17,9%	R19B	167	8,6%	R19I	5	0,4%	R19J	1238	16,7%	1065	18,9%	860	18,1%
R35A	A559	Rampe von A559	**1073**	**7,7%**	H35E	3952	12,3%	H3502	5026	11,3%	R35B	1088	8,3%	R1935	2161	8,0%	696	12,5%	876	6,3%
R35B	A559	Parallelfahrbahn	**1168**	**8,6%**	R35C	214	0,0%	R35D	949	4,2%	R35A	914	5,8%	R1935	2083	7,4%	205	17,1%	1054	8,4%
					R35E	5417	7,2%	R35F	18	0,0%	-			-						
R35C	A559	Rampe zur A559	**182**	**9,6%**	R35E	205	16,8%	R35D	386	13,4%	R35B	205	16,8%	R35F	182	9,6%	154	11,0%	16	0,0%
					R35J	1765	15,4%	R35S	1947	14,8%	R35R	182	9,6%	R35T	1765	15,4%				
R35D	A559	Verflechtung	**1319**	**10,1%**	R35C	18	0,0%	R35B	1301	10,3%	R35E	1275	8,4%	R35F	44	59,7%	359	14,5%	1071	8,3%
R35E	A559	Rampe von A559	**1298**	**10,3%**	R35H	969	15,7%	R35O	2267	12,6%	R35N	969	15,7%	R35P	1298	10,3%	205	17,1%	1054	8,4%
					R35C	17	0,0%	R35D	1315	10,2%	R35B	1298	10,3%	R35F	17	0,0%				
R35F	A559	Einfahrt	**178**	**8,9%**	H1935	2284	5,3%	H35A	2463	5,6%	R35E	2635	7,8%	R35D	346	17,1%	154	11,0%	16	0,0%
					R35C	1888	1,7%	R35B	227	9,4%	-			-						
H35A	A559	HFB	**2731**	**5,1%**	R35M	1753	11,1%	H3518	4484	7,5%	R35F	181	10,8%	H1835	2550	4,7%	2339	5,9%	1985	3,2%
H3518	A559	HFB	**4667**	**7,6%**	R35M	1962	12,4%	H35A	2706	4,2%	-			-			4013	8,7%	3306	8,0%
H1835	A559	HFB	**3778**	**6,1%**	-			-			R35G	1242	13,4%	H3519	2536	2,4%	3295	7,7%	3410	5,9%
R35G	A559	Ausfahrt	**1850**	**12,6%**	R35H	7465	42,1%	R35I	2337	15,8%	H3519	1720	3,1%	H1835	3570	8,0%	1629	12,3%	1113	13,5%
					R35J	1894	2,7%	R35K	4388	4,1%	-			-						
R35H	A559	Rampe zur A559	**1383**	**14,3%**	R35J	1626	12,2%	R35I	3009	13,1%	R35G	1626	12,2%	R35K	1383	14,3%	1180	16,3%	971	16,0%
					R35E	225	21,0%	R35O	1608	15,2%	R35N	1383	14,3%	R35P	225	21,0%				
R35I	A559	Verflechtung	**3303**	**12,3%**	R35H	1330	16,4%	R35G	1973	9,5%	R35J	1971	12,3%	R35K	1332	12,1%	2809	14,0%	2084	14,6%
R35J	A559	Rampe von A559	**1920**	**10,8%**	R35C	154	10,9%	R35S	2074	10,8%	R35R	154	10,9%	R35T	1920	10,8%	1629	12,3%	1113	13,5%
					R35H	1292	20,1%	R35I	3212	14,5%	R35G	1920	10,8%	R35K	1292	20,1%				
R35K	A559	Parallelfahrbahn	**1311**	**16,6%**	R35L	1205	4,0%	R3519	2516	10,6%	R35J	662	3,4%	R35I	787	5,0%	1180	16,3%	971	16,0%
					R35H	1977	16,9%	R35G	564	3,8%	-			-						
R35L	A559	Rampe zur A559	**1356**	**4,0%**	R35K	1229	15,8%	R3519	2586	9,6%	R35R	159	10,8%	R35Q	1515	4,7%	1138	4,7%	718	6,3%
H0235	A4	HFB	**6449**	**14,4%**	-			-			R35M	1475	15,2%	H35B	4975	14,2%	5587	16,8%	5810	14,1%
H35B	A4	HFB	**4982**	**14,1%**	R35N	1083	15,9%	H35C	3898	13,6%	R35M	1371	14,2%	H0235	6352	14,1%	3913	18,6%	4488	13,8%
R35M	A4	Ausfahrt	**2032**	**12,2%**	H35A	2445	5,7%	H3518	4477	8,6%	H35B	4029	18,3%	H0235	6061	16,2%	1674	12,7%	1322	15,2%
R35N	A4	Ausfahrt	**1430**	**15,6%**	R35E	242	10,1%	R35O	1672	14,8%	H35C	2813	19,3%	H35B	4243	18,0%	1180	16,3%	971	16,0%
					R35H	1430	15,6%	R35P	242	10,1%	-			-						

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H35C	A4	HFB	**3903**	**13,5%**	R35P	1110	7,3%	H3534	5014	12,1%	R35N	1006	15,0%	H35B	4909	13,8%	2733	19,6%	3517	13,2%
R35O	A4	Verflechtung	**2517**	**14,6%**	R35E	1187	8,5%	R35N	1330	19,9%	R35H	1330	19,9%	R35P	1187	8,5%	1385	16,4%	2026	12,0%
R35P	A4	Einfahrt	**1228**	**6,8%**	H35C	3668	12,8%	H3534	4896	11,3%	R35H	1006	15,0%	R35O	2234	10,5%	205	17,1%	1054	8,4%
					R35E	1228	6,8%	R35N	1006	15,0%	-			-						
H3534	A4	HFB	**5072**	**12,4%**	R35P	1237	8,2%	H35C	3835	13,7%	-			-			2940	19,5%	4571	12,1%
H3435	A4	HFB	**4705**	**8,0%**	-			-			R35Q	1441	5,3%	H35D	3265	9,2%	4048	9,1%	3412	11,0%
R35Q	A4	Ausfahrt	**1573**	**5,1%**	H35D	2843	10,7%	H3435	4415	8,7%	R35L	1270	4,6%	R35R	303	7,0%	1291	5,3%	735	6,1%
H35D	A4	HFB	**3196**	**9,6%**	R35T	1592	1,2%	H35E	4788	6,8%	R35Q	1348	5,0%	H3435	4544	8,2%	2756	10,9%	2676	12,3%
R35R	A4	Parallelfahrbahn	**182**	**9,6%**	R35J	1706	10,8%	R35S	1888	10,7%	R35L	1189	4,3%	R35Q	1371	5,0%	154	11,0%	16	0,0%
					R35C	182	9,6%	R35T	1706	10,8%	-			-						
R35S	A4	Verflechtung	**2102**	**10,7%**	R35J	1835	10,8%	R35R	266	9,7%	R35C	266	9,7%	R35T	1835	10,8%	1783	12,2%	1129	13,3%
R35T	A4	Einfahrt	**2054**	**10,9%**	H35D	2876	10,6%	H35E	4931	10,7%	R35C	160	10,3%	R35S	2214	10,9%	1629	12,3%	1113	13,5%
					R35J	2054	10,9%	R35R	160	10,3%	-			-						
H35E	A4	HFB	**5082**	**10,1%**	R35A	729	10,9%	H3502	5811	10,2%	R35T	1909	12,0%	H35D	3173	8,9%	4386	11,4%	3789	12,7%
H3502	A4	HFB	**5886**	**10,2%**	R35A	816	12,2%	H35E	5071	9,8%	-			-			5081	11,6%	4665	11,5%





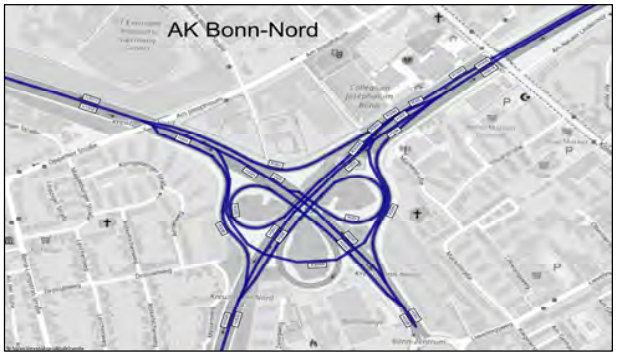

AK Köln-Gremberg
R3519
R1935
R35L
R35B
H1935
H3519
R35K
R35J
R35A
R35C
R35Q
R35R
R35D
R35S
R35I
R35P
R35T
H35D
H35C
R35O
H35E
R35N
H35B
R35H
H3502
H0235
R35E
R35F
R35M
R35G
H3519
H35A
H1835
H3518
H3435
H3534
Zwischenwerk IX b
Gremberger Ring
K 16
Porzer Ringstraße
Gremberger Waldchen
Dyckerhoff
Siegstrecke
Alberti-Se
© OpenStreetMap-Mitwirkende

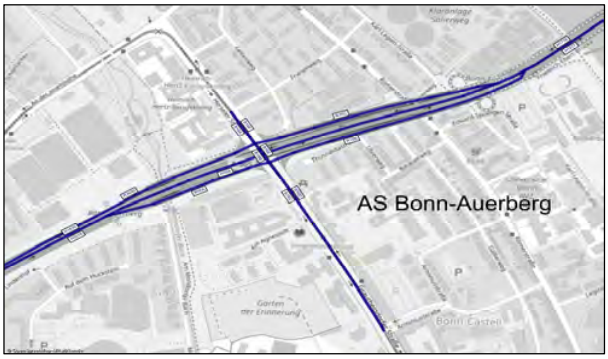

AS Vingst
H19B
H19A
R19G
R19A
R19F
H3519
H1935
R19H
R19B
R19N
R19K
R19J
R19L
R19M
R19E
R19I
R19C
R19D
R3519
R1935
Kuthstraße
Vingster Ring
Alter Deutzer Postweg
Langendahlweg
Im Heidkamp
Östliche Zubringerstraße
Im Gremberg
Gremberger Wäldchen
Gremberger Hof
Forsthaus Gremberger Wäldchen
Schutzhütte
K 16
L 14
Zwischenwerk IX b
© OpenStreetMap-Mitwirkende

A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1330	A555	Süd	HFB	44100	6,8%	3000	45500	7,3%	3300
H30A	A555	Süd	HFB	25000	8,8%	2200	25800	9,3%	2400
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	19100	4,2%	800	19700	4,6%	900
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	11400	11,4%	1300	11800	12,7%	1500
H30H	A555	Süd	HFB	13500	5,2%	700	13900	5,8%	800
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	5500	1,8%	100	5700	1,8%	100
H30B	A555	Süd	HFB	19000	5,3%	1000	19600	5,6%	1100
H30C	A555	Nord	HFB	13200	7,6%	1000	13600	8,1%	1100
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6600	6,1%	400	6800	5,9%	400
H30D	A555	Nord	HFB	6400	9,4%	600	6700	10,4%	700
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	15700	6,4%	1000	16200	6,8%	1100
H30I	A555	Nord	HFB	22100	7,2%	1600	22900	7,4%	1700
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	21200	8,0%	1700	21900	8,2%	1800
H3013	A555	Nord	HFB	43200	7,4%	3200	44700	8,1%	3600
H2630	A565	Ost	HFB	51300	8,4%	4300	53100	9,0%	4800
H30E	A565	Ost	HFB	35600	9,6%	3400	36900	10,0%	3700
H30K	A565	Ost	HFB	47100	10,2%	4800	48800	10,9%	5300
H3016	A565	Ost	HFB	53700	9,3%	5000	55600	9,9%	5500
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7700	1,3%	100	7900	1,3%	100
H1630	A565	West	HFB	51800	9,5%	4900	53700	10,1%	5400
R30L	A565	West	Rampe von A565	15700	6,4%	1000	16200	6,8%	1100
R30M	A565	West	Rampe von A565	15700	6,4%	1000	16200	6,8%	1100
H30F	A565	West	HFB	29200	10,6%	3100	30300	11,2%	3400
R30N	A565	West	Rampe zur A565	9200	2,2%	200	9400	3,2%	300
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3500	2,9%	100	3600	2,8%	100
H30G	A565	West	HFB	32700	9,8%	3200	33900	10,6%	3600
H3026	A565	West	HFB	51800	7,9%	4100	53600	8,4%	4500
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3700	2,7%	100	3800	2,6%	100
H16A	A565	Ost	HFB	50000	10,0%	5000	51800	10,6%	5500
R16B	A565	Ost	Einfahrt	14900	4,7%	700	15400	5,2%	800
H1617	A565	Ost	HFB	65000	8,8%	5700	67200	9,4%	6300
H1716	A565	West	HFB	62500	9,0%	5600	64700	9,6%	6200
R16C	A565	West	Ausfahrt	10700	6,5%	700	11100	7,2%	800
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	101800	9,7%	9900	105500	10,3%	10900
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	127500	8,9%	11300	131900	9,5%	12500
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	87300	7,1%	6200	90200	7,6%	6900
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	47100	8,1%	3800	48700	8,4%	4100
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	32200	6,2%	2000	33200	6,6%	2200
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	103100	8,1%	8400	106700	8,7%	9300
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	68300	9,7%	6600	70800	10,3%	7300
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	76300	10,4%	7900	79100	11,0%	8700
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	105500	9,4%	9900	109300	10,0%	10900
B16A	-	Süd	Basisstraße	9000	7,8%	700	9300	7,5%	700
B16B	-	Süd	Basisstraße	13200	4,5%	600	13600	5,1%	700
B16C	-	Süd	Basisstraße	11000	2,7%	300	11400	2,6%	300
B16D	-	Nord	Basisstraße	11000	2,7%	300	11400	2,6%	300
B16E	-	Nord	Basisstraße	7800	1,3%	100	8000	1,3%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	9000	7,8%	700	9300	7,5%	700
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	18000	7,8%	1400	18600	7,5%	1400
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	21000	3,3%	700	21600	3,7%	800
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	22000	2,7%	600	22800	2,6%	600

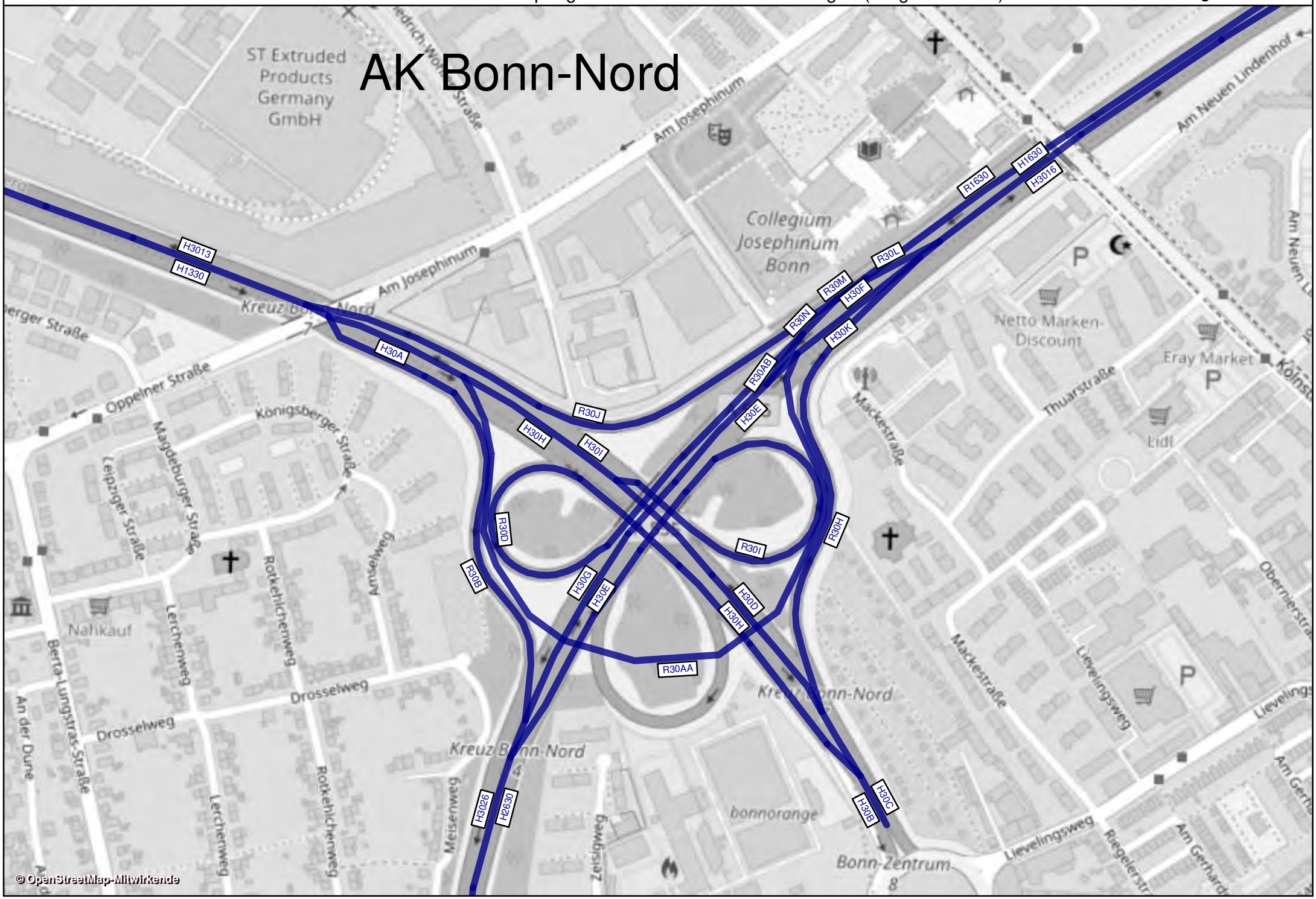
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1330	A555	Süd	HFB	41200	6,8%	12,7%	2366	416	0,06	0,010	6,1%	2500
H30A	A555	Süd	HFB	23300	8,5%	15,8%	1335	238	0,06	0,010	7,7%	1800
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	17900	4,5%	8,5%	1031	178	0,06	0,010	3,9%	700
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	10600	12,1%	21,8%	609	111	0,06	0,011	10,4%	1100
H30H	A555	Süd	HFB	12600	5,5%	10,4%	726	126	0,06	0,010	4,8%	600
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	5200	2,8%	5,3%	300	51	0,06	0,010	1,9%	100
H30B	A555	Süd	HFB	17800	4,7%	9,0%	1027	178	0,06	0,010	4,5%	800
H30C	A555	Nord	HFB	12300	6,9%	12,8%	704	124	0,06	0,010	6,5%	800
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6200	5,0%	9,6%	359	62	0,06	0,010	4,8%	300
H30D	A555	Nord	HFB	6000	8,8%	16,2%	345	62	0,06	0,010	8,3%	500
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	14700	6,3%	11,8%	843	148	0,06	0,010	5,4%	800
H30I	A555	Nord	HFB	20700	7,0%	13,1%	1188	209	0,06	0,010	6,3%	1300
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	19800	8,0%	14,8%	1135	201	0,06	0,010	7,1%	1400
H3013	A555	Nord	HFB	40400	7,5%	13,9%	2322	410	0,06	0,010	6,7%	2700
H2630	A565	Ost	HFB	47900	8,5%	15,8%	2749	490	0,06	0,010	7,5%	3600
H30E	A565	Ost	HFB	33200	9,5%	17,5%	1906	342	0,06	0,010	8,4%	2800
H30K	A565	Ost	HFB	43900	10,2%	18,5%	2515	453	0,06	0,010	9,1%	4000
H3016	A565	Ost	HFB	50100	9,5%	17,5%	2874	516	0,06	0,010	8,4%	4200
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7200	1,8%	3,6%	413	70	0,06	0,010	1,4%	100
H1630	A565	West	HFB	48300	9,6%	17,5%	2771	497	0,06	0,010	8,5%	4100
R30L	A565	West	Rampe von A565	14700	6,3%	11,8%	843	148	0,06	0,010	5,4%	800
R30M	A565	West	Rampe von A565	14700	6,3%	11,8%	843	148	0,06	0,010	5,4%	800
H30F	A565	West	HFB	27200	10,9%	19,8%	1556	282	0,06	0,010	9,6%	2600
R30N	A565	West	Rampe zur A565	8600	2,6%	5,0%	493	84	0,06	0,010	2,3%	200
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3300	2,4%	4,6%	192	33	0,06	0,010	3,0%	100
H30G	A565	West	HFB	30500	10,0%	18,2%	1749	315	0,06	0,010	8,9%	2700
H3026	A565	West	HFB	48400	7,9%	14,7%	2780	493	0,06	0,010	7,0%	3400
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3500	2,4%	4,6%	201	34	0,06	0,010	2,9%	100
H16A	A565	Ost	HFB	46600	10,1%	18,4%	2673	481	0,06	0,010	9,0%	4200
R16B	A565	Ost	Einfahrt	14000	5,1%	9,7%	805	140	0,06	0,010	4,3%	600
H1617	A565	Ost	HFB	60600	8,9%	16,4%	3477	621	0,06	0,010	7,9%	4800
H1716	A565	West	HFB	58300	9,1%	16,7%	3345	598	0,06	0,010	8,1%	4700
R16C	A565	West	Ausfahrt	10000	6,8%	12,7%	574	101	0,06	0,010	6,0%	600
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	94900	9,8%	17,9%	5444	979	0,06	0,010	8,7%	8300
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	118900	9,0%	16,6%	6823	1219	0,06	0,010	8,0%	9500
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	81600	7,1%	13,3%	4688	826	0,06	0,010	6,4%	5200
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	44000	7,8%	14,5%	2523	447	0,06	0,010	7,0%	3100
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	30100	5,6%	10,6%	1731	301	0,06	0,010	5,3%	1600
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	96300	8,2%	15,2%	5529	982	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	63700	9,7%	17,8%	3655	657	0,06	0,010	8,6%	5500
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	71100	10,4%	19,0%	4071	735	0,06	0,010	9,3%	6600
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	98400	9,5%	17,5%	5645	1013	0,06	0,010	8,4%	8300
B16A	-	Süd	Basisstraße	8400	7,1%	13,2%	484	85	0,06	0,010	6,5%	550
B16B	-	Süd	Basisstraße	12400	4,8%	9,1%	710	123	0,06	0,010	4,0%	500
B16C	-	Süd	Basisstraße	10350	2,5%	4,8%	595	101	0,06	0,010	2,4%	250
B16D	-	Nord	Basisstraße	10350	2,5%	4,8%	595	101	0,06	0,010	2,4%	250
B16E	-	Nord	Basisstraße	7300	2,3%	4,5%	345	59	0,05	0,008	1,4%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	8400	7,1%	13,2%	484	85	0,06	0,010	6,5%	550
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	16800	7,1%	13,2%	967	170	0,06	0,010	6,5%	1100
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	19700	4,0%	7,7%	1055	181	0,05	0,009	3,0%	600
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	20700	2,5%	4,8%	1189	202	0,06	0,010	2,4%	500

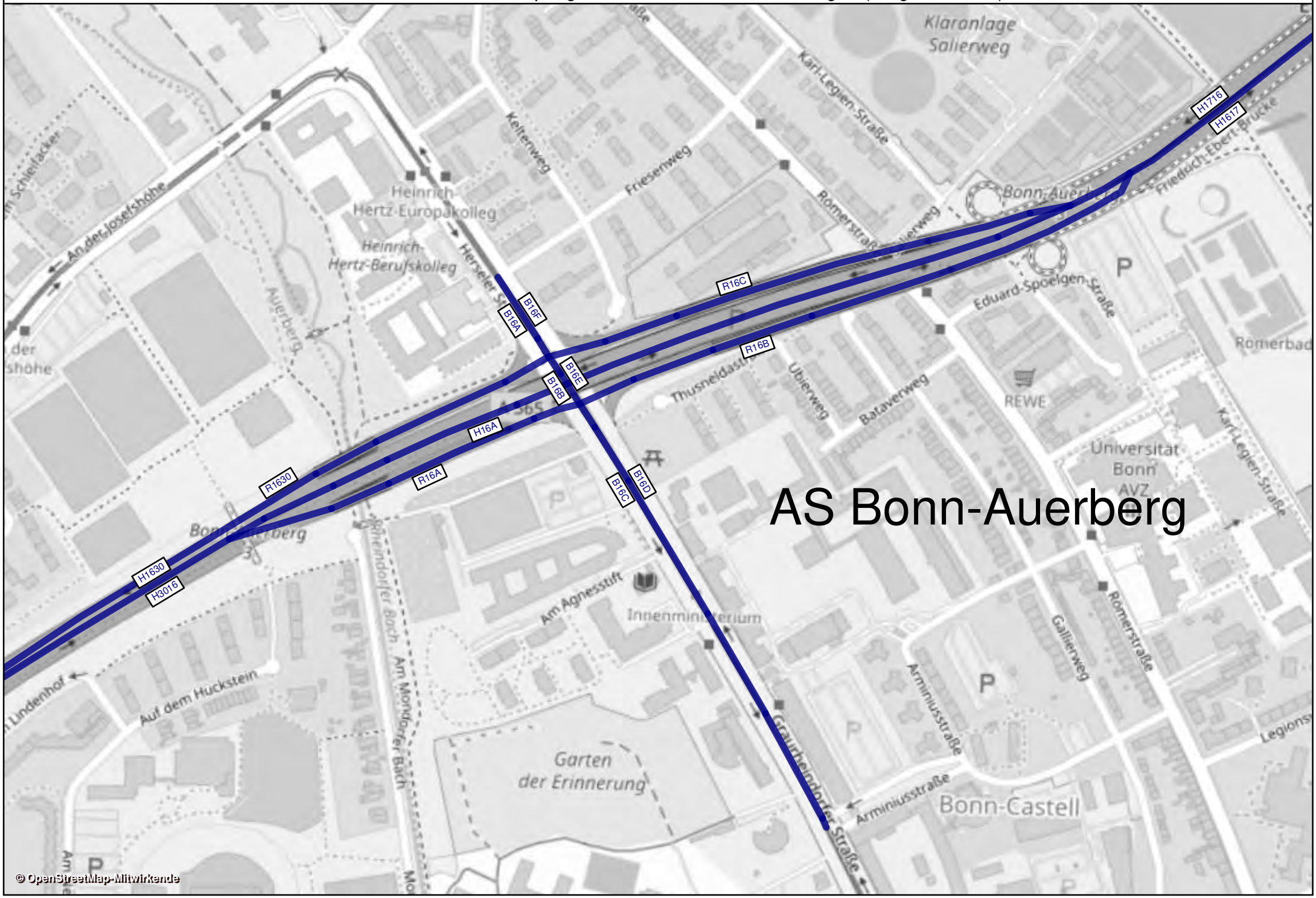
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1330	A555	HFB	**4145**	**5,3%**	-			-			R30B	1731	3,5%	H30A	2414	6,6%	3551	6,1%	2976	4,9%
H30A	A555	HFB	**2329**	**7,1%**	R30AA	1039	8,9%	H30H	1290	5,6%	R30B	1622	3,2%	H1330	3951	5,5%	2001	8,1%	1678	5,6%
R30B	A555	Rampe von A555	**1851**	**3,0%**	H30G	2800	7,3%	H3026	4652	5,6%	H30A	2065	7,9%	H1330	3917	5,6%	1551	3,5%	1298	3,9%
R30AA	A555	Rampe von A555	**1103**	**7,8%**	H30E	2780	6,5%	H30K	3883	6,8%	H30H	1103	7,2%	H30A	2206	7,5%	931	8,9%	766	10,6%
H30H	A555	HFB	**1246**	**6,5%**	R30D	530	2,8%	H30B	1775	5,4%	R30AA	970	8,3%	H30A	2215	7,3%	1069	7,4%	912	1,4%
R30D	A555	Rampe zur A555	**596**	**2,8%**	H30H	1117	7,2%	H30B	1713	5,6%	R30AB	261	0,7%	R30N	857	2,2%	499	3,2%	366	0,8%
H30B	A555	HFB	**1830**	**5,3%**	R30D	586	3,1%	H30H	1244	6,3%	-			-			1568	6,1%	1278	1,2%
H30C	A555	HFB	**1271**	**2,2%**	-			-			R30H	665	1,5%	H30D	606	3,0%	838	10,4%	1148	2,2%
R30H	A555	Rampe von A555	**675**	**1,5%**	H30K	3720	8,4%	H3016	4396	7,4%	H30D	569	2,7%	H30C	1245	2,1%	440	7,5%	596	1,5%
H30D	A555	HFB	**610**	**2,8%**	R30I	1188	3,5%	H30I	1798	3,3%	R30H	624	1,4%	H30C	1234	2,1%	398	13,6%	551	2,7%
R30I	A555	Rampe zur A555	**1456**	**5,2%**	H30D	415	13,2%	H30I	1871	7,0%	H30E	2746	6,5%	H2630	4202	6,1%	1224	6,0%	1121	4,1%
H30I	A555	HFB	**1851**	**3,7%**	R30J	1980	4,0%	H3013	3831	3,9%	R30I	1317	4,0%	H30D	535	3,1%	1621	7,9%	1672	3,6%
R30J	A555	Rampe zur A555	**2281**	**5,7%**	H30I	1749	3,5%	H3013	4030	4,8%	R30N	706	1,6%	R30M	2987	4,7%	1257	9,2%	1869	4,7%
H3013	A555	HFB	**3921**	**4,3%**	R30J	2195	4,5%	H30I	1726	3,9%	-			-			2879	8,5%	3541	4,2%
H2630	A565	HFB	**4341**	**7,2%**	-			-			R30I	1251	4,1%	H30E	3090	8,4%	3883	6,5%	3917	7,0%
H30E	A565	HFB	**3099**	**8,4%**	R30AA	804	9,2%	H30K	3904	8,5%	R30I	1172	3,8%	H2630	4271	7,1%	2660	6,7%	2796	8,2%
H30K	A565	HFB	**4186**	**6,3%**	R30AA	980	7,7%	H30E	5166	6,6%	R30H	516	7,3%	H3016	3670	6,2%	3592	7,3%	3562	8,7%
H3016	A565	HFB	**4610**	**7,9%**	R30H	701	1,5%	H30K	3909	9,0%	R16A	297	2,3%	H16A	4313	8,3%	4031	7,3%	4159	7,7%
R1630	A565	Parallelfahrbahn	**939**	**1,8%**	R30L	1188	3,5%	R30M	2127	2,8%	-			-			400	1,5%	775	1,4%
H1630	A565	HFB	**4699**	**7,1%**	R16C			H1716			R30L	1366	6,0%	H30F	3333	7,6%	4037	8,1%	3817	6,8%
R30L	A565	Rampe von A565	**1490**	**5,8%**	R1630	419	1,5%	R30M	1909	4,8%	H30F	2510	8,1%	H1630	4000	7,2%	1224	6,0%	1121	4,1%
R30M	A565	Rampe von A565	**1456**	**5,2%**	R30L	1437	5,1%	R1630	19	13,5%	R30J	1403	5,1%	R30N	53	9,7%	1224	6,0%	1121	4,1%
H30F	A565	HFB	**2883**	**7,1%**	R30AB	265	0,7%	H30G	3149	6,6%	R30L	1278	5,6%	H1630	4161	6,7%	2432	8,2%	2043	8,5%
R30N	A565	Rampe zur A565	**894**	**2,2%**	R30AB	278	0,8%	R30D	616	2,8%	R30J	1309	8,6%	R30M	2203	6,0%	748	2,5%	683	1,6%
R30AB	A565	Rampe zur A565	**385**	**3,1%**	H30F	2134	8,3%	H30G	2519	7,5%	R30D	384	0,8%	R30N	768	1,9%	249	0,8%	317	2,5%
H30G	A565	HFB	**3181**	**6,5%**	R30B	1646	3,0%	H3026	4826	5,3%	R30AB	293	0,8%	H30F	2888	7,1%	2680	7,5%	2360	7,7%
H3026	A565	HFB	**4939**	**5,3%**	R30B	1822	3,4%	H30G	3117	6,4%	-			-			4231	6,1%	3657	6,3%
R16A	A565	Ausfahrt	**397**	**1,5%**	R16C	951	7,7%	H1716	1348	5,8%	H16A	3826	7,6%	H3016	4223	7,1%	325	1,5%	266	2,3%
H16A	A565	HFB	**4314**	**8,2%**	R16B	1525	1,1%	H1617	5839	6,4%	R16A	278	2,1%	H3016	4592	7,9%	3707	7,8%	3892	8,0%
R16B	A565	Einfahrt	**1695**	**1,0%**	H16A	4066	7,8%	H1617	5761	5,8%	-			-			886	8,5%	1433	1,3%
H1617	A565	HFB	**5902**	**6,4%**	R16B	1684	1,2%	H16A	4218	8,4%	-			-			4593	7,9%	5327	6,2%
H1716	A565	HFB	**5760**	**7,1%**	-			-			R16C	1019	8,2%	H1630	4741	6,9%	4949	8,2%	4533	6,0%
R16C	A565	Ausfahrt	**1111**	**7,9%**	-			-			H1630	4166	8,0%	H1716	5277	8,0%	913	8,2%	716	1,8%



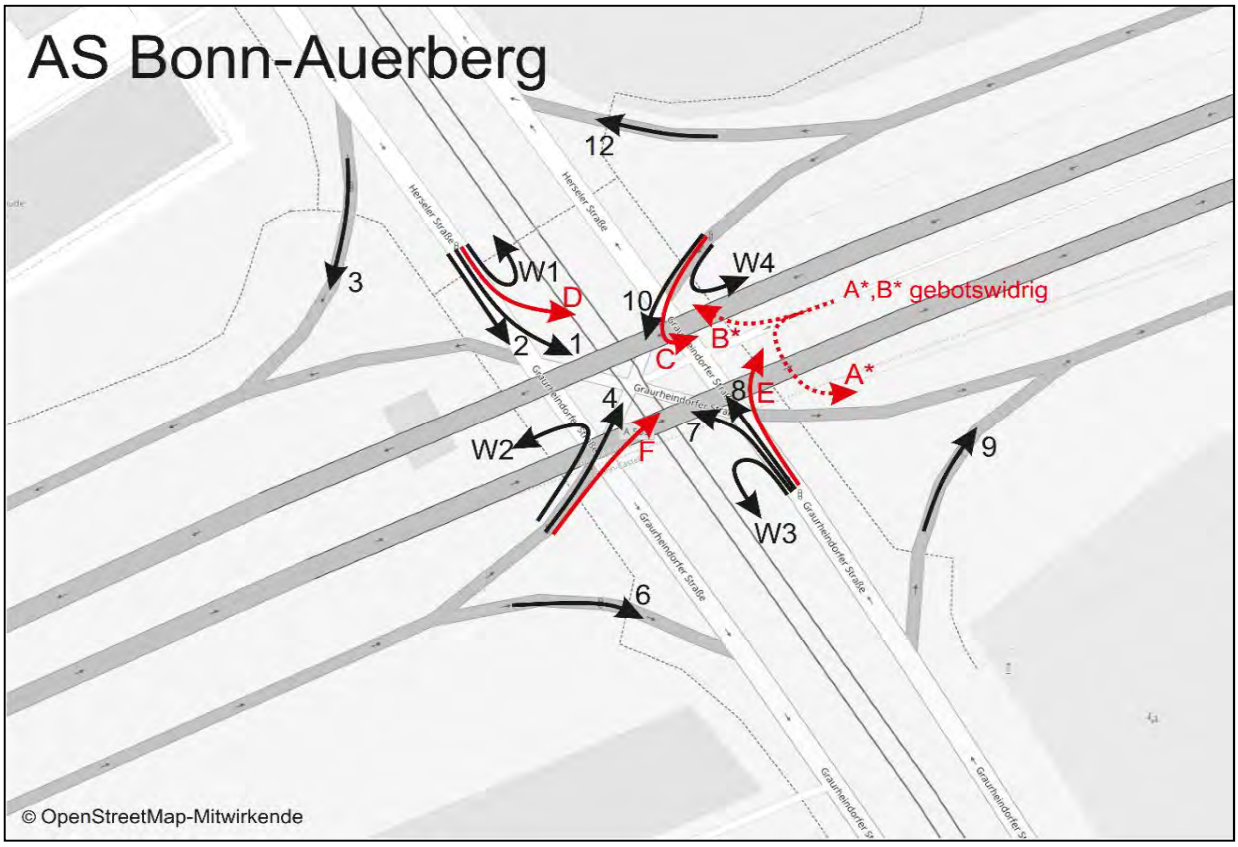


AK Bonn-Nord

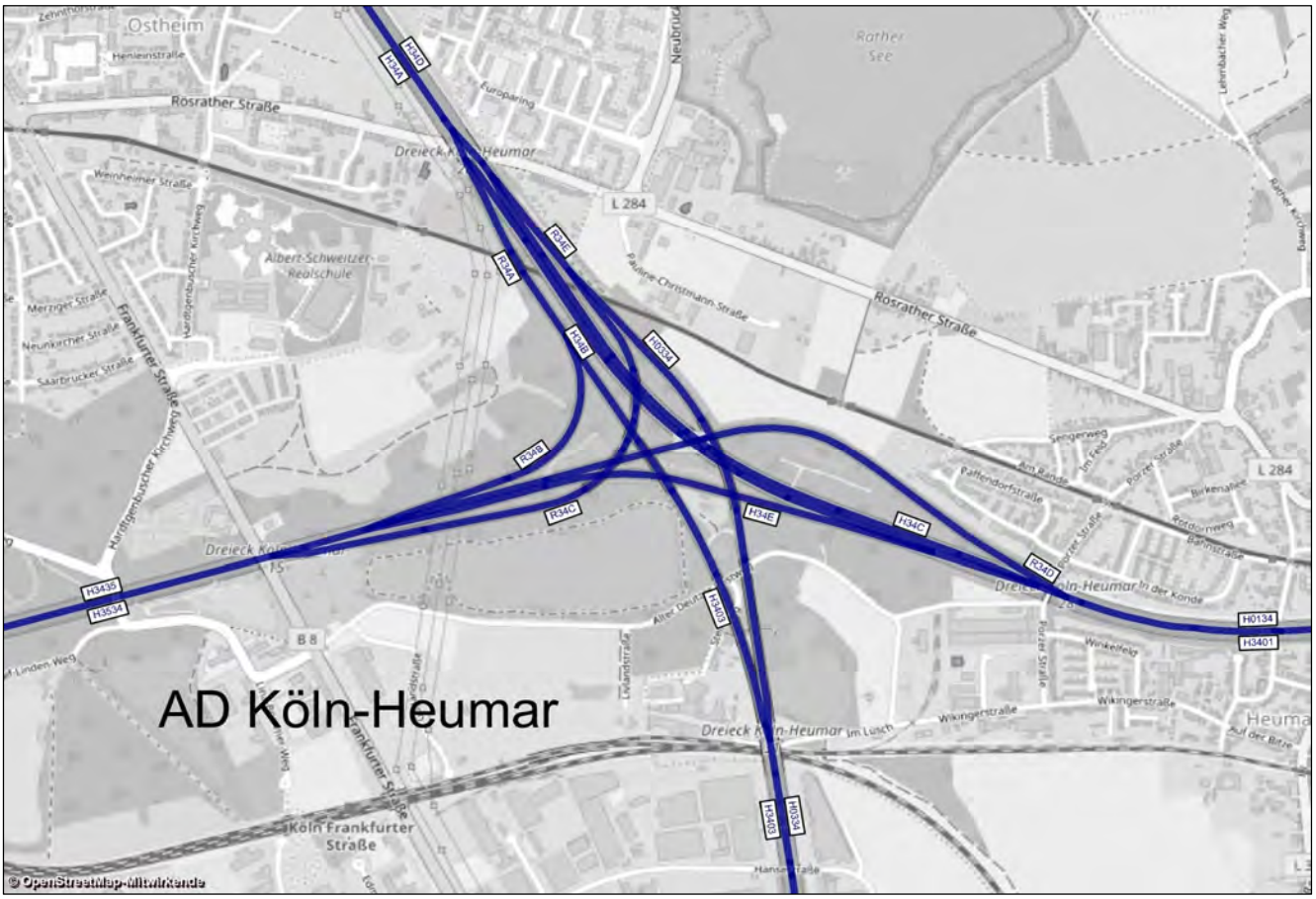

ST Extruded Products Germany GmbH
Am Josephinum
Collegium Josephinum Bonn
Am Neuen Lindenhof
H3013
H1330
H30A
R30J
H30H
H30I
R30D
R30B
H30G
H30E
R30I
R30H
H30D
H30H
R30AA
R30AB
H30E
R30M
R30N
H30K
R30L
H30F
R1630
H1630
H3016
H3026
H2630
H30B
H30C
Kreuz Bonn-Nord
Oppelner Straße
Königsberger Straße
Magdeburger Straße
Leipziger Straße
Rotkehlchenweg
Lerchenweg
Drosselweg
Amselweg
Meisenweg
Zeisigweg
Berta-Lungstras-Straße
An der Dune
Nahkauf
Netto Marken-Discount
Eray Market
Lidl
Mackestraße
Thuarstraße
Lievelingsweg
Bonn-Zentrum
bonnorange
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Auerberg
R16C
R16B
R16A
R1630
B16F
B16A
B16E
B16B
B16C
B16D
H16A
H1630
H3016
H1716
H1617
Klaranlage Salierweg
Karl-Legien-Straße
Keltenweg
Friesenweg
Römerstraße
Heinrich-Hertz-Europakolleg
Heinrich-Hertz-Berufskolleg
An der Josefshöhe
Auerberg
Herseler Straße
Bonn-Auerberg
Friedrich-Ebert-Brücke
Eduard-Spoelgen-Straße
Römerbad
Thusneldastraße
Ubierweg
Batavierweg
REWE
Universität Bonn AVZ
Am Agnesstift
Innenministerium
Rheindorfer Bach
Am Mondorfer Bach
Auf dem Huckstein
Garten der Erinnerung
Graurheindorfer Straße
Arminiusstraße
Gallierweg
Römerstraße
Bonn-Castell
© OpenStreetMap-Mitwirkende

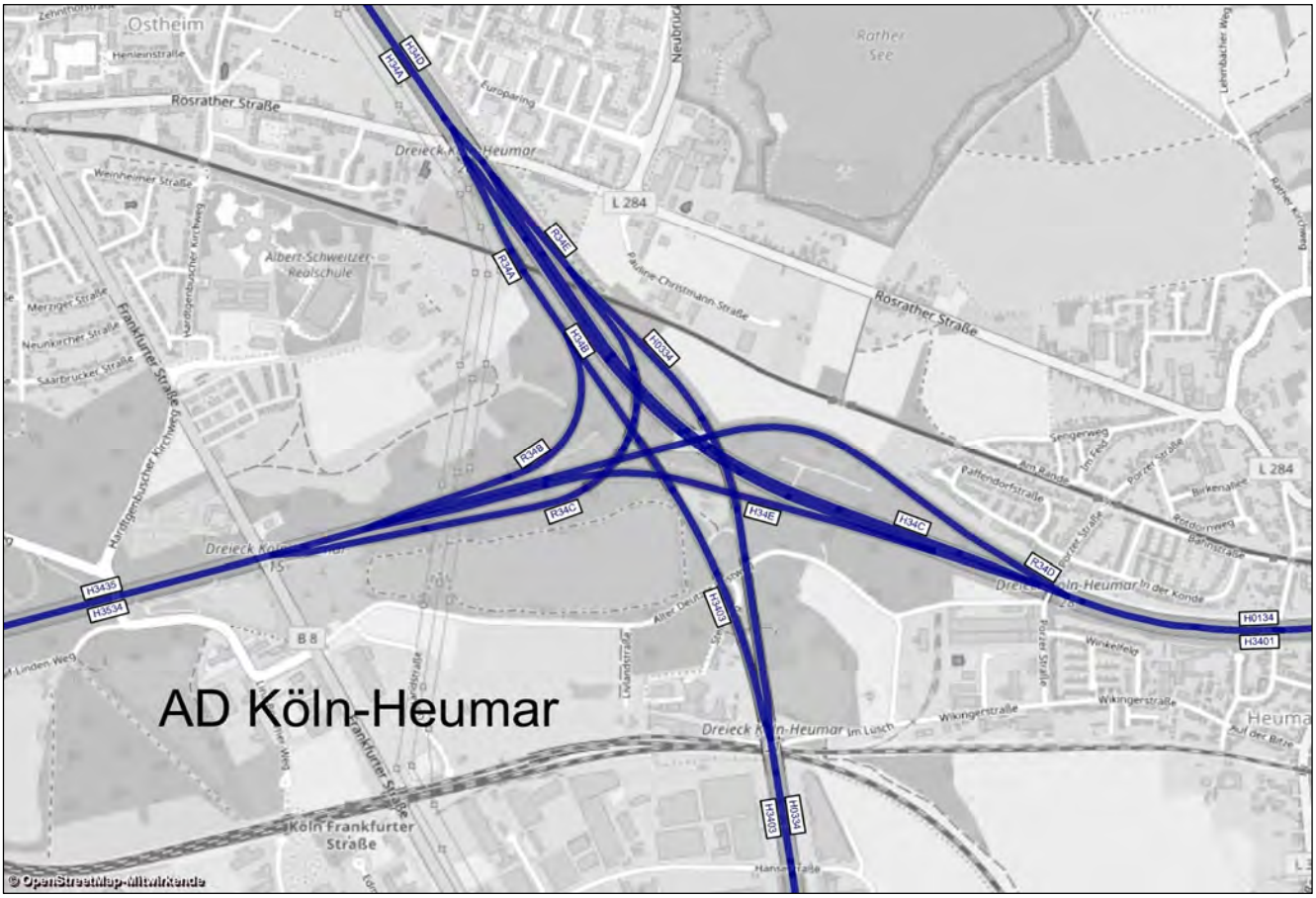
AS Bonn-Auerberg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
16	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	502	7	713	83
		2	91	4	59	0
		3	184	22	155	6
	Larstraße	4	157	24	79	4
		5	-	-	-	-
		6	265	3	91	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	220	8	567	2
		8	43	12	116	0
		9	398	1	1.009	19
	A 59	10	524	1	308	16
		11	-	-	-	-
		12	480	6	521	86
	Wender	W1	2	0	1	0
		W2	5	2	3	0
		W3	30	1	22	0
		W4	0	0	10	0
	Parkplatz	A	4	0	2	0
		B	0	0	0	0
		C	181	0	58	0
		D	13	0	2	0
		E	14	0	1	0
		F	7	0	3	0



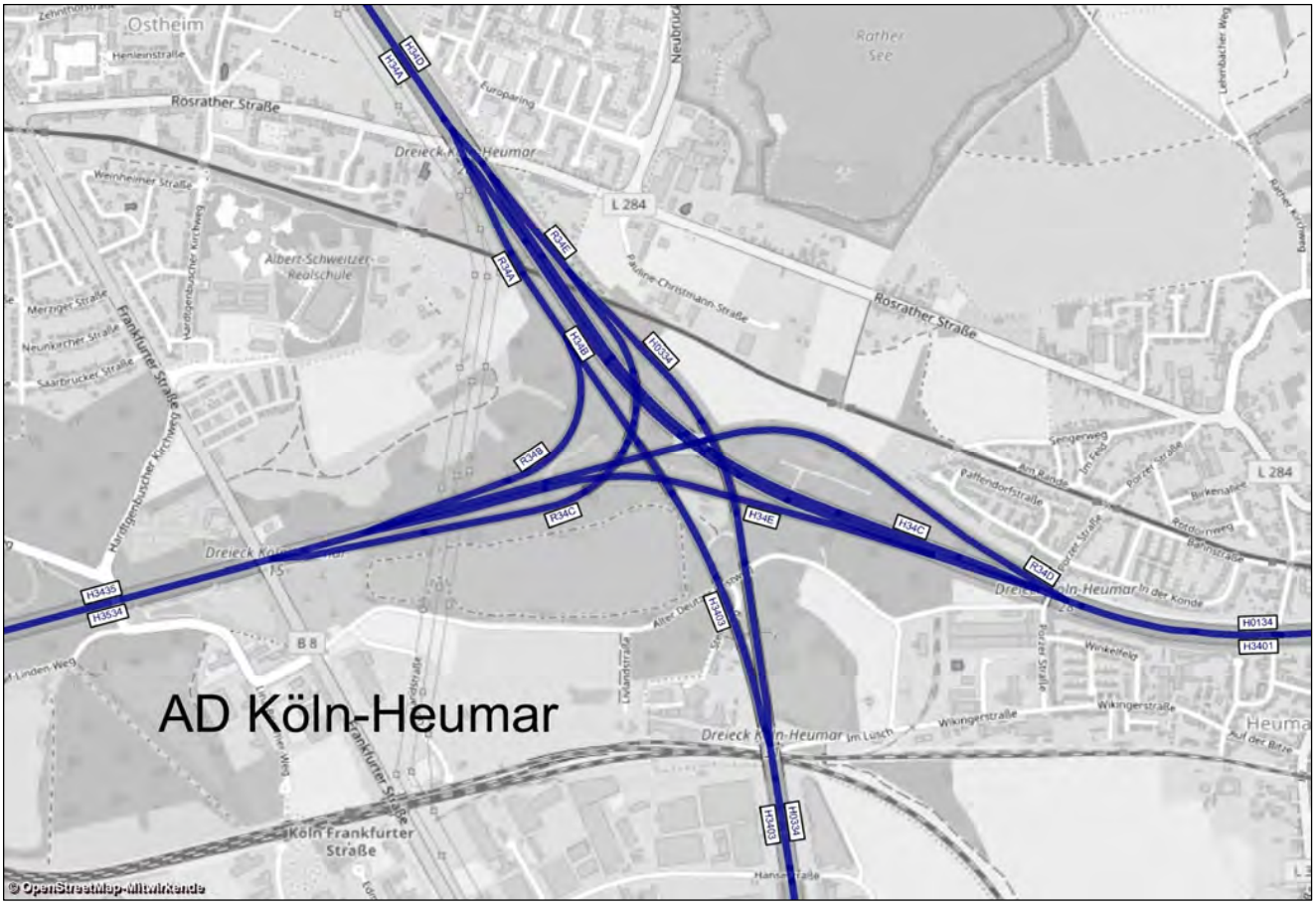
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H34A	A3	Süd	HFB	98400	13,1%	12900	102100	14,0%	14300
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	68800	12,1%	8300	71300	12,8%	9100
H34B	A3	Süd	HFB	29600	15,9%	4700	30800	16,9%	5200
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	34000	12,1%	4100	35300	12,7%	4500
H3435	A4	Süd	HFB	60300	14,1%	8500	62600	15,0%	9400
H3534	A4	Nord	HFB	49100	16,1%	7900	51100	17,0%	8700
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	27300	13,6%	3700	28300	14,5%	4100
H34E	A4	Süd	HFB	21800	19,3%	4200	22700	20,3%	4600
H3403	A59	Süd	HFB	34700	11,8%	4100	36000	12,5%	4500
H0334	A59	Nord	HFB	33300	14,4%	4800	34600	15,3%	5300
H3401	A3	Süd	HFB	51400	17,3%	8900	53500	18,3%	9800
H0134	A3	Nord	HFB	52200	19,9%	10400	54500	21,1%	11500
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	26300	16,7%	4400	27400	17,9%	4900
H34C	A3	Nord	HFB	26000	23,5%	6100	27100	24,7%	6700
R34E	A59	Nord	Einfahrt	60600	14,0%	8500	63000	14,9%	9400
H34D	A3	Nord	HFB	86600	16,9%	14600	90100	17,9%	16100
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	109400	15,0%	16400	113700	15,9%	18100
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	82100	15,5%	12700	85300	16,4%	14000
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	55600	19,4%	10800	57900	20,6%	11900
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	103600	18,6%	19300	108000	19,7%	21300
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	68000	13,1%	8900	70600	13,9%	9800

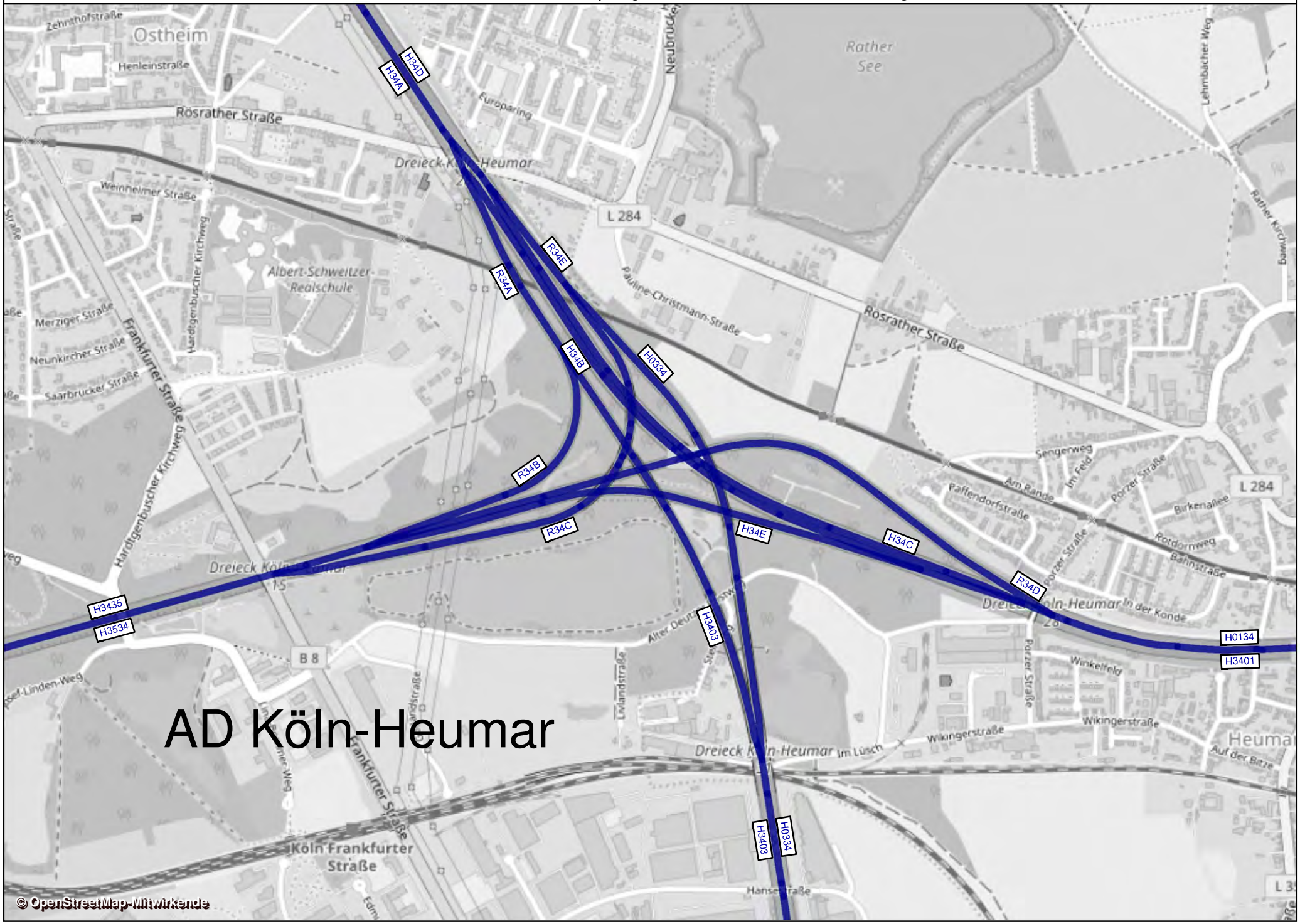


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H34A	A3	Süd	HFB	91300	13,3%	23,7%	5223	964	0,06	0,011	11,8%	10800
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	63900	12,1%	21,8%	3657	669	0,06	0,010	10,8%	6900
H34B	A3	Süd	HFB	27400	16,0%	28,0%	1566	295	0,06	0,011	14,2%	3900
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	31600	12,3%	22,0%	1809	331	0,06	0,010	10,8%	3400
H3435	A4	Süd	HFB	55900	14,3%	25,3%	3195	594	0,06	0,011	12,7%	7100
H3534	A4	Nord	HFB	45400	16,4%	28,5%	2592	489	0,06	0,011	14,5%	6600
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	25300	13,9%	24,7%	1446	268	0,06	0,011	12,3%	3100
H34E	A4	Süd	HFB	20100	19,4%	33,1%	1145	221	0,06	0,011	17,4%	3500
H3403	A59	Süd	HFB	32300	11,9%	21,5%	1848	338	0,06	0,010	10,5%	3400
H0334	A59	Nord	HFB	30900	14,5%	25,6%	1768	329	0,06	0,011	12,9%	4000
H3401	A3	Süd	HFB	47500	17,5%	30,2%	2711	516	0,06	0,011	15,6%	7400
H0134	A3	Nord	HFB	48100	20,5%	34,7%	2738	532	0,06	0,011	18,1%	8700
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	24300	17,0%	29,5%	1386	263	0,06	0,011	15,2%	3700
H34C	A3	Nord	HFB	23800	24,1%	39,9%	1352	269	0,06	0,011	21,4%	5100
R34E	A59	Nord	Einfahrt	56200	14,2%	25,2%	3214	597	0,06	0,011	12,6%	7100
H34D	A3	Nord	HFB	80000	17,2%	29,8%	4567	867	0,06	0,011	15,3%	12200
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	101300	15,2%	26,8%	5787	1083	0,06	0,011	13,5%	13700
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	76000	15,7%	27,4%	4340	815	0,06	0,011	13,9%	10600
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	51200	19,8%	33,7%	2919	564	0,06	0,011	17,6%	9000
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	95600	19,0%	32,5%	5450	1048	0,06	0,011	16,8%	16100
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	63200	13,2%	23,5%	3616	667	0,06	0,011	11,7%	7400



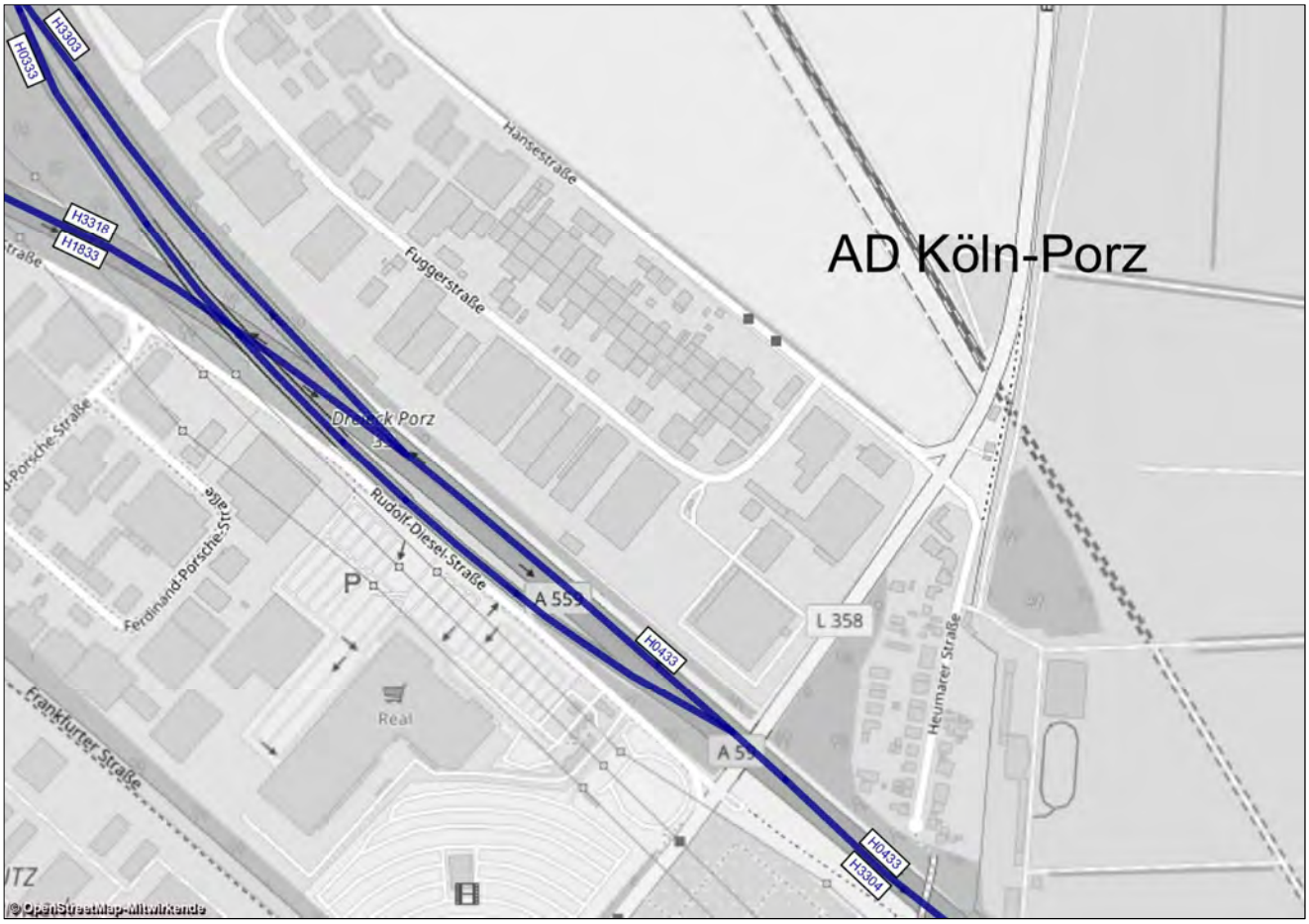
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H34A	A3	HFB	**7443**	**9,8%**	-			-			R34A	5287	1,3%	H34B	2156	30,6%	6453	10,4%	6712	9,6%
R34A	A3	Ausfahrt	**5744**	**8,8%**	H34B	1485	12,7%	H34A	7229	9,6%	R34B	2596	7,7%	H3403	3148	9,8%	4724	9,2%	4302	8,4%
H34B	A3	HFB	**2674**	**12,1%**	H34E	2492	10,2%	H3401	5166	11,2%	R34A	4483	7,8%	H34A	7157	9,4%	1729	13,5%	2410	11,8%
R34B	A3	Rampe zur A4	**2520**	**7,1%**	R34D	1793	12,8%	H3435	4313	9,4%	H3403	2736	10,1%	R34A	5256	8,6%	2125	8,1%	2087	9,9%
H3435	A4	HFB	**4705**	**8,0%**	R34B	2514	7,3%	R34D	2192	8,8%	-			-			4048	9,1%	3412	11,0%
H3534	A4	HFB	**5072**	**12,4%**	-			-			R34C	2636	8,9%	H34E	2435	16,1%	2940	19,5%	4571	12,1%
R34C	A4	Rampe von A4	**2729**	**15,2%**	H0334	3122	9,9%	R34E	5851	12,4%	H34E	2377	14,5%	H3534	5107	14,9%	2179	17,3%	2194	12,6%
H34E	A4	HFB	**2637**	**11,9%**	H35B	4680	13,4%	H3401	7317	12,9%	R34C	1361	13,8%	H3534	3998	12,5%	760	25,8%	2377	11,7%
H3403	A59	HFB	**3018**	**8,9%**	-			-			R34B	2430	7,6%	R34A	5448	8,3%	2600	10,2%	2215	7,0%
H0334	A59	HFB	**2802**	**9,3%**	R34C	2606	12,8%	R34E	5408	11,0%	-			-			2122	13,2%	2527	9,1%
H3401	A3	HFB	**5310**	**12,0%**	H34E	2588	11,7%	H34B	2721	12,3%	-			-			2489	17,3%	4786	11,7%
H0134	A3	HFB	**4377**	**13,7%**	-			-			R34D	2145	10,2%	H34C	2232	17,1%	3799	15,6%	3005	15,2%
R34D	A3	Rampe von A3	**2272**	**8,9%**	R34B	1882	8,3%	H3435	4154	8,6%	H34C	1514	22,7%	H0134	3786	14,4%	1922	10,2%	1325	12,8%
H34C	A3	HFB	**2145**	**18,7%**	R34E	4297	10,3%	H34D	6442	13,1%	R34D	1649	7,3%	H0134	3794	13,8%	1876	21,0%	1680	17,1%
R34E	A59	Einfahrt	**5474**	**8,6%**	H34C	1584	18,9%	H34D	7057	11,0%	R34C	2752	11,0%	H0334	2721	6,2%	4302	15,2%	4721	10,7%
H34D	A3	HFB	**7104**	**12,7%**	R34E	5961	9,7%	H34C	1142	28,2%	-			-			6178	17,0%	6402	12,4%



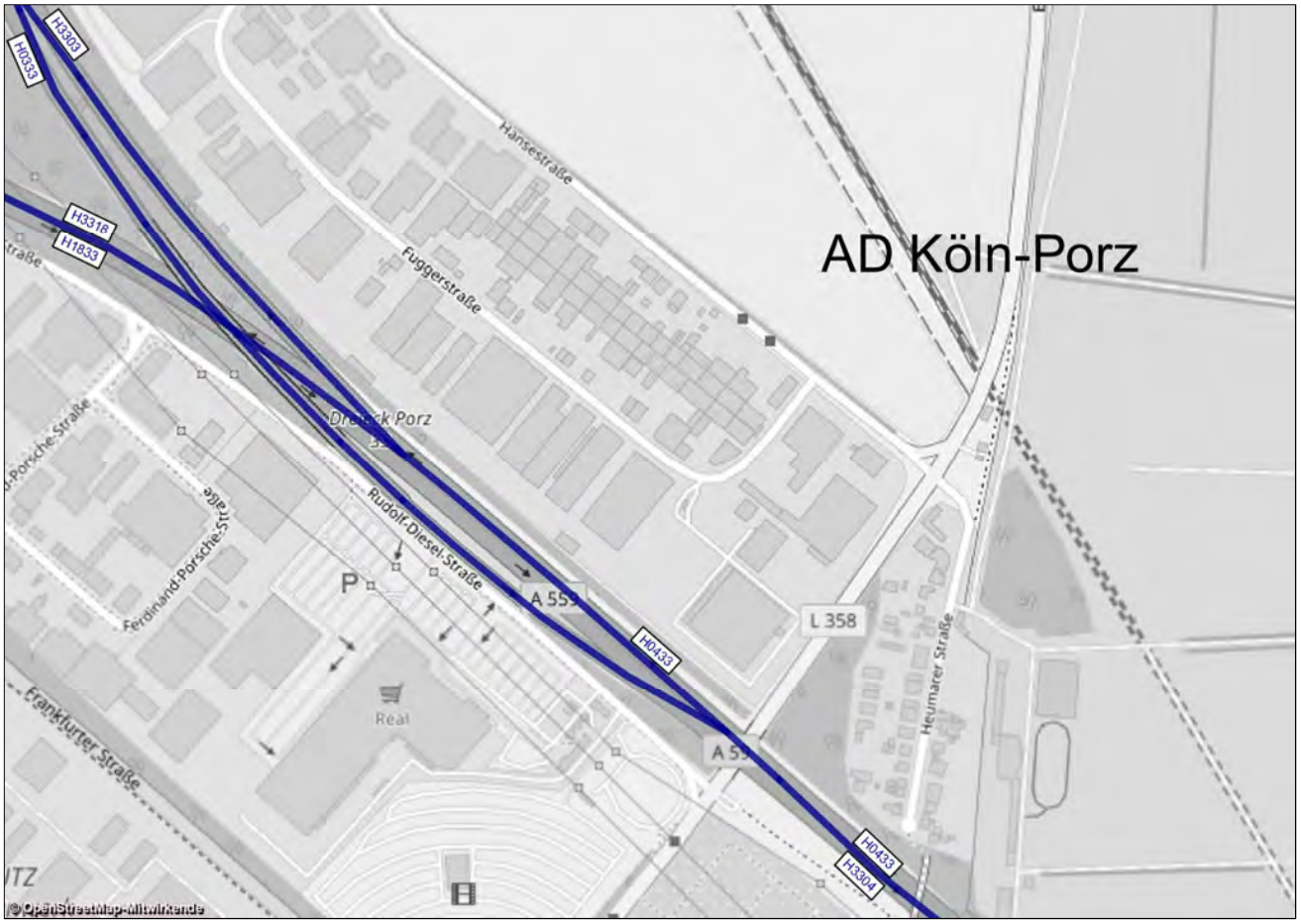


© OpenStreetMap-Mitwirkende

A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1833	A559	Süd	HFB	48200	9,3%	4500	49900	10,0%	5000
H3304	A59	Süd	HFB	73900	11,4%	8400	76600	12,0%	9200
H0433	A59	Nord	HFB	74200	10,5%	7800	76900	11,2%	8600
H3303	A59	Nord	HFB	27600	14,9%	4100	28700	15,7%	4500
H0333	A59	Süd	HFB	25700	14,8%	3800	26700	15,7%	4200
H3318	A559	Nord	HFB	46600	7,9%	3700	48200	8,5%	4100
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	94800	8,6%	8200	98100	9,3%	9100
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53300	14,8%	7900	55400	15,7%	8700
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	122400	10,0%	12300	126800	10,7%	13600
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	148100	10,9%	16200	153500	11,6%	17800

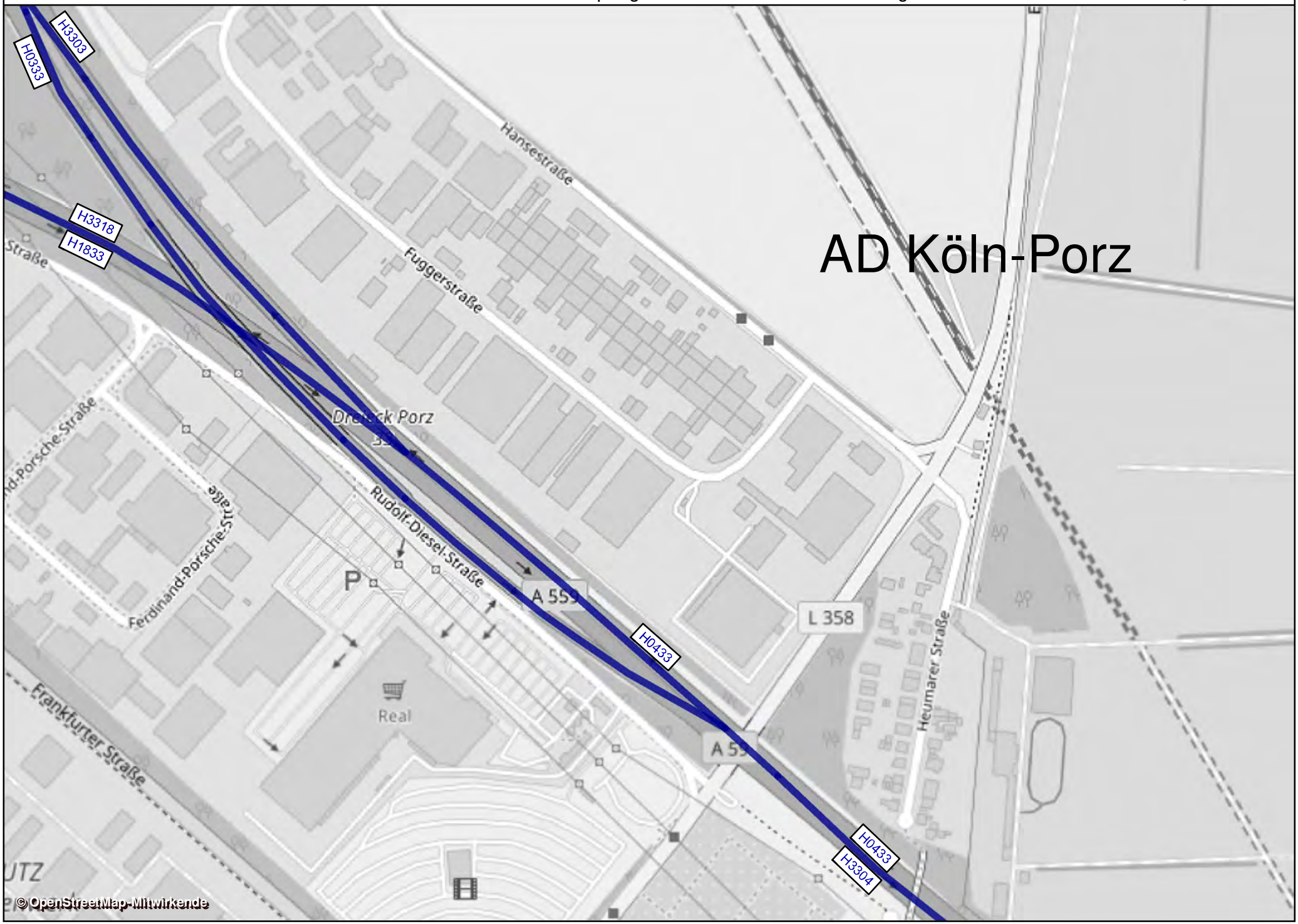


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1833	A559	Süd	HFB	44900	9,5%	17,4%	2573	461	0,06	0,010	8,5%	3800
H3304	A59	Süd	HFB	68700	11,4%	20,6%	3935	716	0,06	0,010	10,2%	7000
H0433	A59	Nord	HFB	69100	10,6%	19,3%	3962	717	0,06	0,010	9,4%	6500
H3303	A59	Nord	HFB	25600	15,1%	26,6%	1466	274	0,06	0,011	13,3%	3400
H0333	A59	Süd	HFB	23800	15,1%	26,6%	1361	255	0,06	0,011	13,4%	3200
H3318	A559	Nord	HFB	43500	8,0%	14,8%	2496	443	0,06	0,010	7,1%	3100
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	88400	8,7%	16,1%	5070	904	0,06	0,010	7,8%	6900
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49400	15,1%	26,6%	2827	529	0,06	0,011	13,4%	6600
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	114000	10,2%	18,5%	6535	1178	0,06	0,010	9,0%	10300
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	137800	11,0%	20,0%	7897	1433	0,06	0,010	9,8%	13500

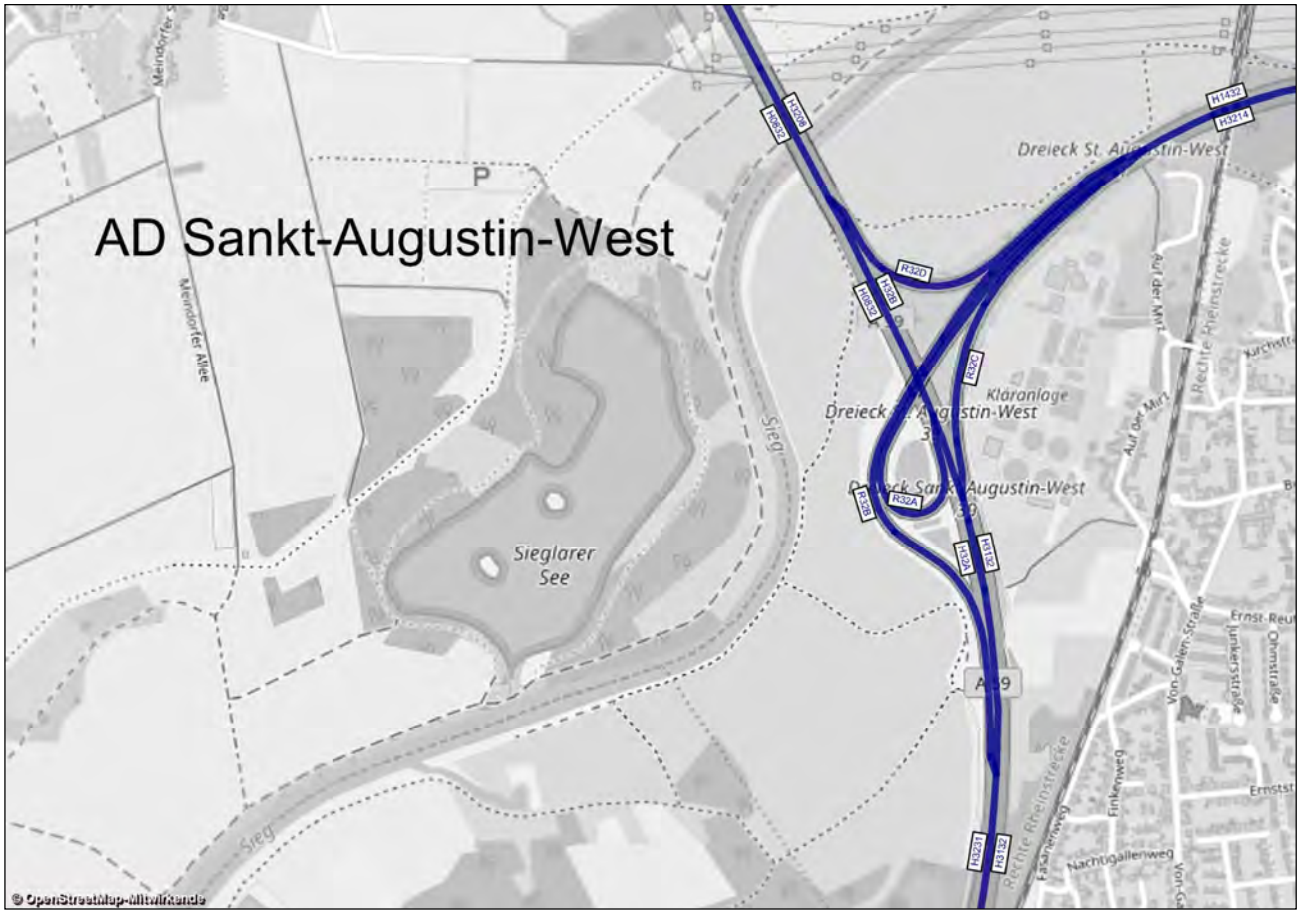


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1833	A559	HFB	**4029**	**9,6%**	H0333	2226	10,6%	H3304	6255	10,0%	-			-			3475	11,0%	3354	5,8%
H3304	A59	HFB	**6281**	**10,1%**	H0333	2118	9,2%	H1833	4163	10,5%	-			-			5421	11,5%	4967	6,9%
H0433	A59	HFB	**6432**	**8,4%**	-			-			H3318	4056	7,8%	H3303	2376	9,3%	5537	9,6%	5040	7,5%
H3303	A59	HFB	**2164**	**9,7%**	-			-			H3318	3155	7,0%	H0433	5319	8,1%	1901	12,8%	1952	9,5%
H0333	A59	HFB	**2252**	**10,8%**	H1833	2730	10,2%	H3304	4982	10,5%	-			-			1946	12,3%	1613	9,1%
H3318	A559	HFB	**4233**	**6,9%**	-			-			H3303	1995	9,0%	H0433	6227	7,5%	3635	7,8%	3089	6,3%

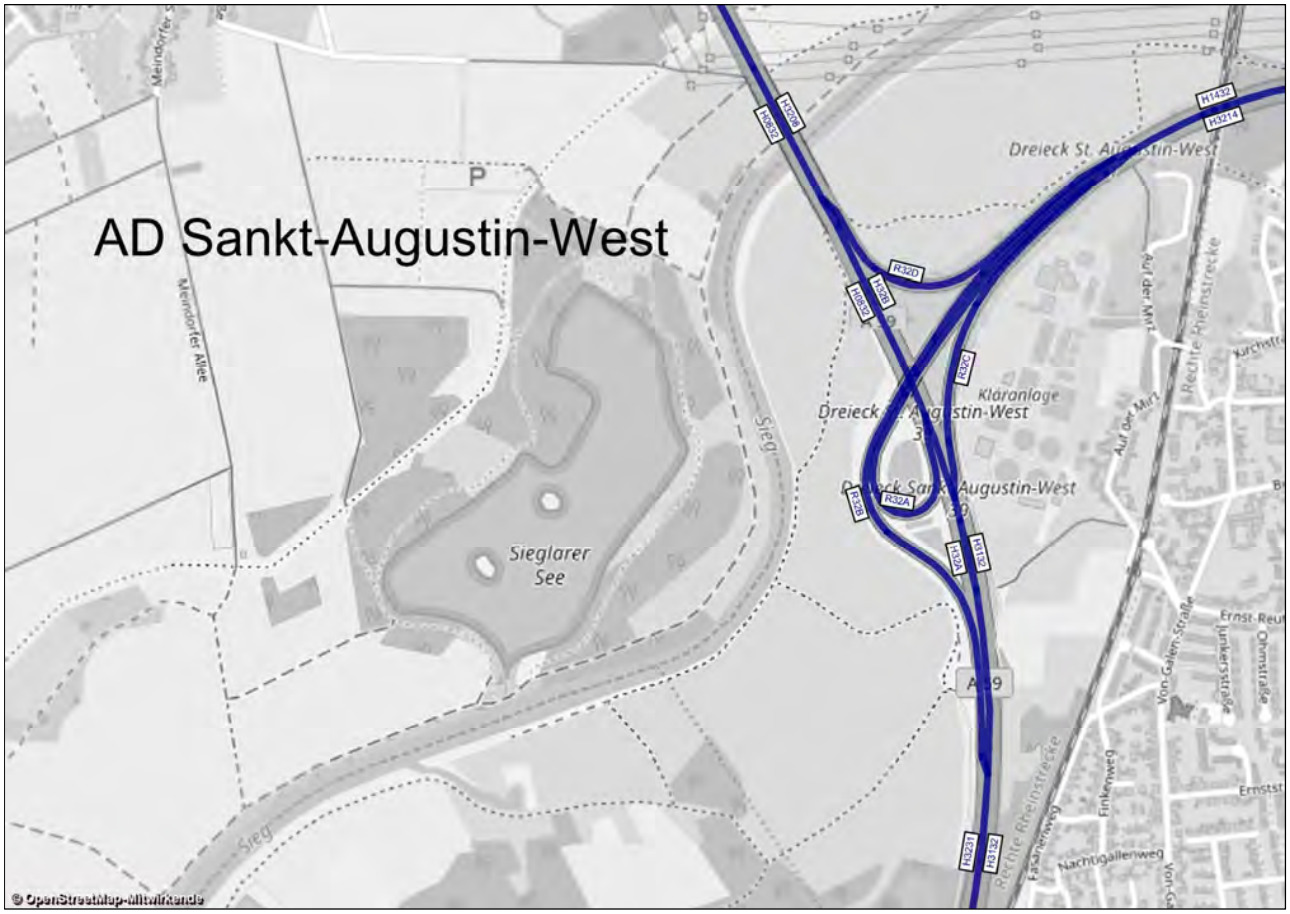



AD Köln-Porz
H0333
H3303
H3318
H1833
H0433
H0433
H3304
Hansestraße
Fuggerstraße
Rudolf-Diesel-Straße
Ferdinand-Porsche-Straße
Frankfurter Straße
Heumarer Straße
L 358
A 559
Real
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

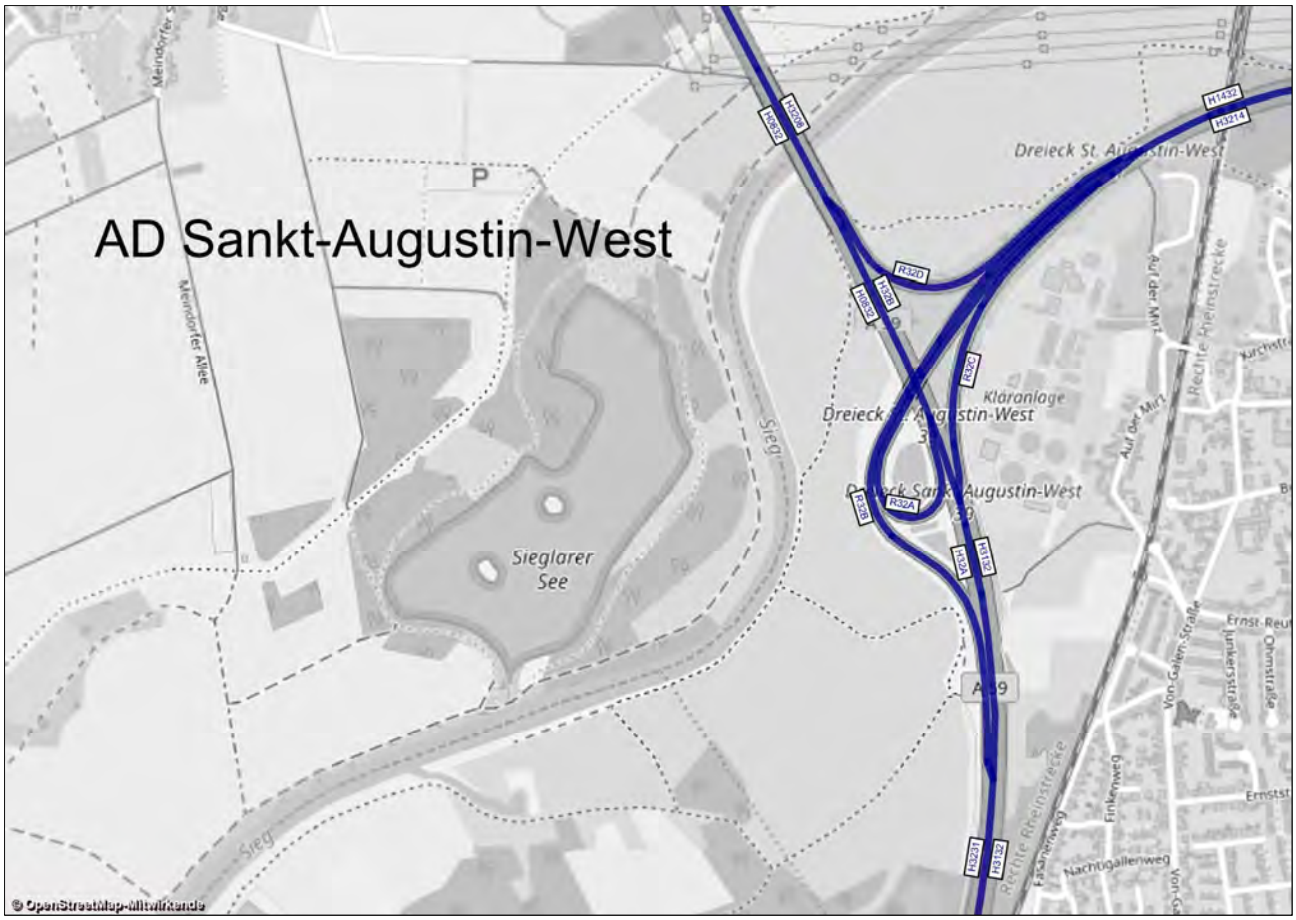
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0832	A59	Süd	HFB	55800	11,1%	6200	57800	11,9%	6900
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	15900	11,9%	1900	16500	12,7%	2100
H32A	A59	Süd	HFB	39900	10,8%	4300	41300	11,6%	4800
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	31500	7,3%	2300	32500	7,7%	2500
H3231	A59	Süd	HFB	71300	9,3%	6600	73800	9,9%	7300
H3132	A59	Nord	HFB	71700	9,3%	6700	74200	10,0%	7400
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	29100	8,2%	2400	30100	8,6%	2600
H32B	A59	Nord	HFB	42500	10,4%	4400	44100	11,1%	4900
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	24600	8,1%	2000	25500	8,6%	2200
H3208	A59	Nord	HFB	67200	9,7%	6500	69600	10,2%	7100
H3214	A560	Ost	HFB	45100	9,5%	4300	46700	10,3%	4800
H1432	A560	West	HFB	56100	7,8%	4400	58000	8,4%	4900
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	123000	10,3%	12700	127400	11,0%	14000
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	98300	10,8%	10600	101900	11,6%	11800
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	111600	9,9%	11000	115500	10,6%	12200
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	143000	9,3%	13300	148000	9,9%	14700
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	101200	8,6%	8700	104700	9,3%	9700

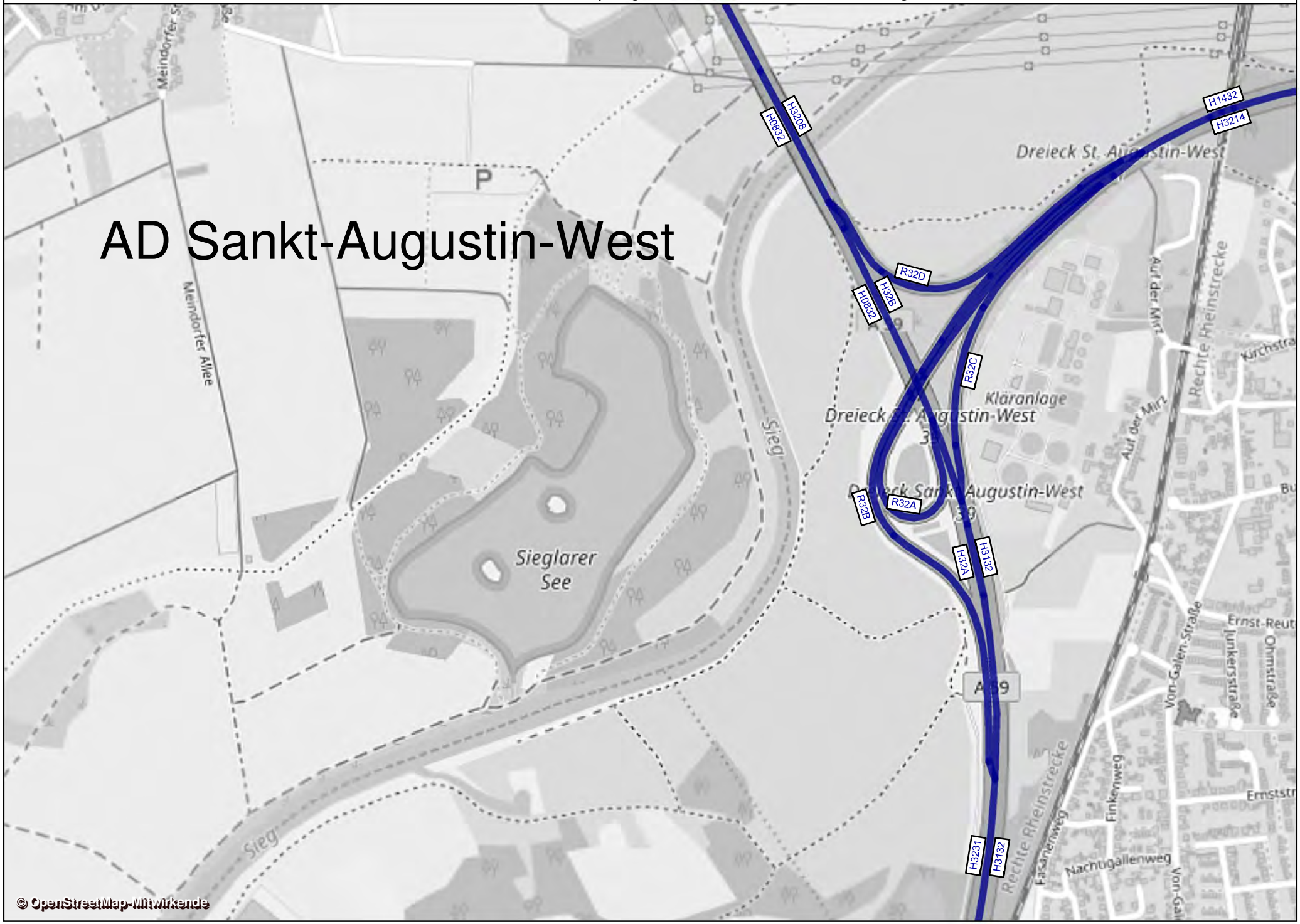


A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0832	A59	Süd	HFB	51900	11,3%	20,4%	2974	541	0,06	0,010	10,0%	5200
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	14800	12,4%	22,2%	845	155	0,06	0,010	10,8%	1600
H32A	A59	Süd	HFB	37100	10,9%	19,7%	2128	386	0,06	0,010	9,7%	3600
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	29400	7,4%	13,8%	1686	298	0,06	0,010	6,5%	1900
H3231	A59	Süd	HFB	66500	9,3%	17,2%	3814	683	0,06	0,010	8,3%	5500
H3132	A59	Nord	HFB	66800	9,5%	17,4%	3833	687	0,06	0,010	8,4%	5600
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	27200	8,1%	14,9%	1563	277	0,06	0,010	7,4%	2000
H32B	A59	Nord	HFB	39600	10,4%	19,0%	2270	410	0,06	0,010	9,3%	3700
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	23000	8,3%	15,4%	1322	235	0,06	0,010	7,4%	1700
H3208	A59	Nord	HFB	62600	9,7%	17,7%	3592	645	0,06	0,010	8,6%	5400
H3214	A560	Ost	HFB	42000	9,6%	17,6%	2408	432	0,06	0,010	8,6%	3600
H1432	A560	West	HFB	52400	7,8%	14,5%	3008	533	0,06	0,010	7,1%	3700
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	114500	10,4%	18,9%	6566	1186	0,06	0,010	9,3%	10600
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	91500	10,9%	19,8%	5243	951	0,06	0,010	9,7%	8900
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	103900	10,0%	18,2%	5961	1073	0,06	0,010	8,9%	9200
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	133300	9,4%	17,3%	7647	1371	0,06	0,010	8,3%	11100
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	94400	8,6%	15,9%	5416	965	0,06	0,010	7,7%	7300

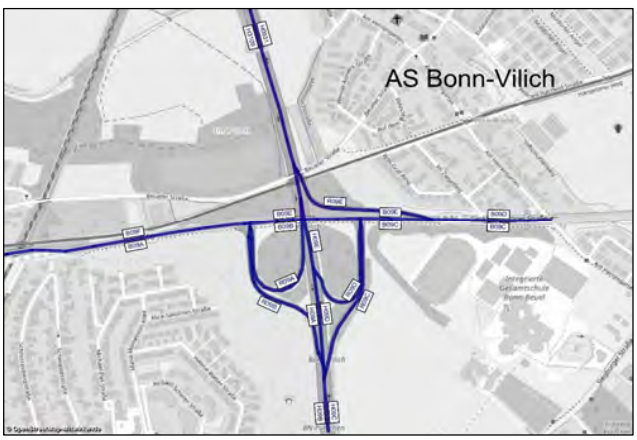


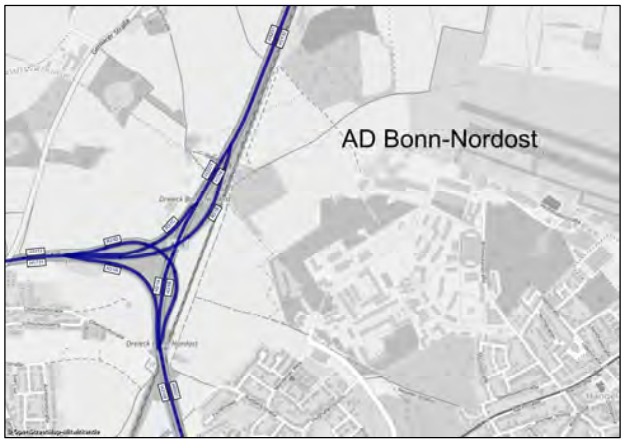
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0832	A59	HFB	**4759**	**6,5%**	-			-			R32A	1753	4,7%	H32A	3005	7,6%	3773	10,7%	4295	6,4%
R32A	A59	Rampe von A59	**1786**	**7,4%**	R32C	2808	5,0%	H3214	4593	5,9%	H32A	2970	8,2%	H0832	4755	7,9%	859	16,4%	1458	6,0%
H32A	A59	HFB	**3387**	**7,9%**	R32B	2862	6,1%	H3231	6249	7,1%	R32A	1023	15,0%	H0832	4410	9,6%	2914	9,1%	2836	6,5%
R32B	A59	Rampe zur A59	**3220**	**6,1%**	H32A	3043	8,8%	H3231	6263	7,4%	R32D	1836	7,3%	H1432	5055	6,5%	2711	7,0%	2141	3,8%
H3231	A59	HFB	**6548**	**7,1%**	R32B	3182	6,9%	H32A	3366	7,3%	-			-			5625	8,1%	4977	5,4%
H3132	A59	HFB	**6575**	**5,9%**	-			-			R32C	2911	6,0%	H32B	3664	5,9%	4776	8,4%	5935	5,8%
R32C	A59	Rampe von A59	**3192**	**5,9%**	R32A	1497	6,4%	H3214	4688	6,0%	H32B	3582	7,2%	H3132	6773	6,6%	1880	7,9%	2614	4,8%
H32B	A59	HFB	**3680**	**6,7%**	R32D	1968	4,9%	H3208	5648	6,1%	R32C	2942	2,9%	H3132	6622	5,1%	2896	8,8%	3321	6,6%
R32D	A59	Rampe zur A59	**2277**	**7,0%**	H32B	3471	6,4%	H3208	5748	6,6%	R32B	2212	3,7%	H1432	4489	5,4%	1761	7,8%	1861	5,7%
H3208	A59	HFB	**5741**	**6,4%**	R32D	2185	5,6%	H32B	3557	6,9%	-			-			4657	8,4%	5182	6,3%
H3214	A560	HFB	**4512**	**5,4%**	R32A	1669	8,2%	R32C	2842	3,7%	-			-			2739	10,6%	4073	5,3%
H1432	A560	HFB	**5212**	**6,4%**	-			-			R32D	1965	7,8%	R32B	3247	5,6%	4473	7,4%	4002	4,7%



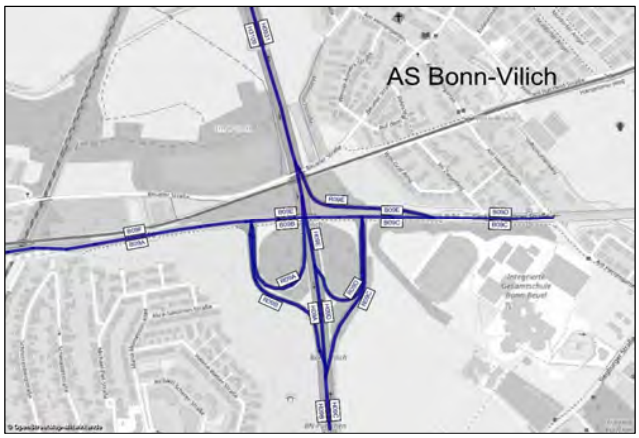

AD Sankt-Augustin-West
Meindorfer Allee
Sieglarer See
Sieg
Kläranlage
Dreieck St. Augustin-West
Rechte Rheinstrecke
Auf der Mirr
Ernst-Reuter-Straße
Junkersstraße
Ohmstraße
Finkenweg
Nachtigallenweg
Fasanenweg
H0832
H3208
H1432
H3214
R32D
H32B
R32C
R32A
H32A
H3132
H3231
© OpenStreetMap-Mitwirkende

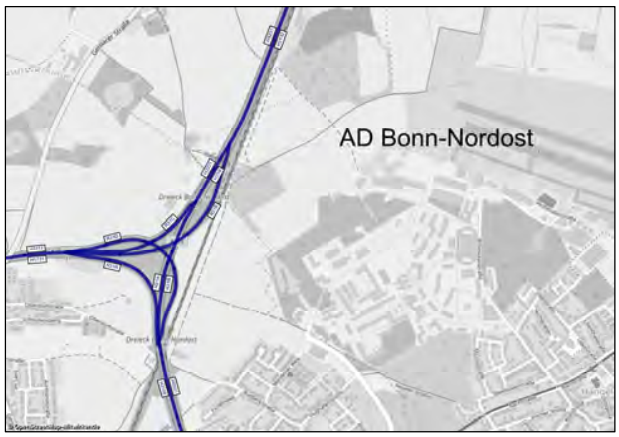
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1731	A565	Ost	HFB	59400	9,6%	5700	61600	10,2%	6300
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	21300	6,6%	1400	22000	7,3%	1600
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	38200	11,3%	4300	39600	12,1%	4800
H3109	A59	Süd	HFB	55400	6,9%	3800	57300	7,3%	4200
H0931	A59	Nord	HFB	48300	7,5%	3600	49900	8,0%	4000
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	14800	7,4%	1100	15300	7,8%	1200
H31B	A59	Nord	HFB	33600	7,1%	2400	34700	7,5%	2600
H3132	A59	Nord	HFB	71700	9,3%	6700	74200	10,0%	7400
H3231	A59	Süd	HFB	71300	9,3%	6600	73800	9,9%	7300
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	37200	11,3%	4200	38600	11,9%	4600
H31A	A59	Süd	HFB	34100	7,0%	2400	35300	7,4%	2600
H3117	A565	West	HFB	52000	10,2%	5300	53800	10,8%	5800
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	12900	7,8%	1000	13400	8,2%	1100
H09A	A59	Süd	HFB	42500	6,8%	2900	43900	7,3%	3200
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4800	2,1%	100	4900	2,0%	100
H09B	A59	Süd	HFB	47200	6,4%	3000	48800	6,8%	3300
H09C	A59	Nord	HFB	37300	6,2%	2300	38500	6,5%	2500
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	4900	2,0%	100	5000	2,0%	100
H09D	A59	Nord	HFB	32400	6,8%	2200	33500	7,2%	2400
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1700	5,9%	100	1800	5,6%	100
H09E	A59	Nord	HFB	34000	6,8%	2300	35100	7,1%	2500
R09E	A59	Nord	Einfahrt	14300	9,1%	1300	14800	10,1%	1500
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	76500	6,8%	5200	79000	7,2%	5700
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	74900	6,8%	5100	77400	7,2%	5600
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	84500	6,3%	5300	87300	6,6%	5800
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	111400	9,9%	11000	115400	10,5%	12100
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	103700	7,1%	7400	107200	7,6%	8200
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	67700	7,1%	4800	70000	7,4%	5200
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	104900	8,6%	9000	108500	9,1%	9900
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	143000	9,3%	13300	148000	9,9%	14700
B09A	B56	Ost	Basisstraße	7100	2,8%	200	7300	4,1%	300
B09B	B56	Ost	Basisstraße	13600	7,4%	1000	14000	7,9%	1100
B09C	B56	Ost	Basisstraße	17400	6,9%	1200	18000	7,2%	1300
B09D	B56	West	Basisstraße	17400	6,9%	1200	18000	7,2%	1300
B09E	B56	West	Basisstraße	5000	2,0%	100	5200	1,9%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	7100	2,8%	200	7300	4,1%	300
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	14200	2,8%	400	14600	4,1%	600
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	18600	5,9%	1100	19200	6,3%	1200
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	22400	5,8%	1300	23200	6,0%	1400
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	34800	6,9%	2400	36000	7,2%	2600



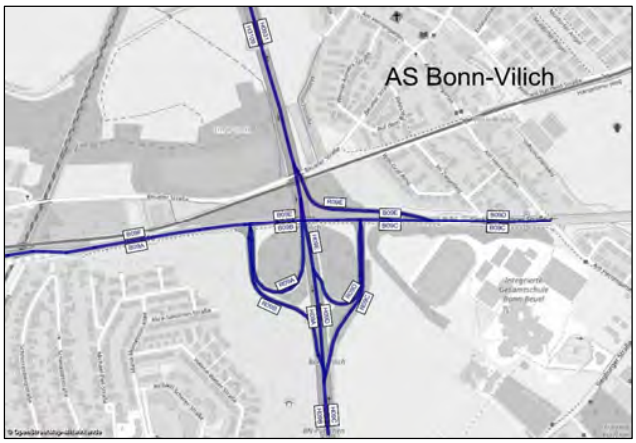


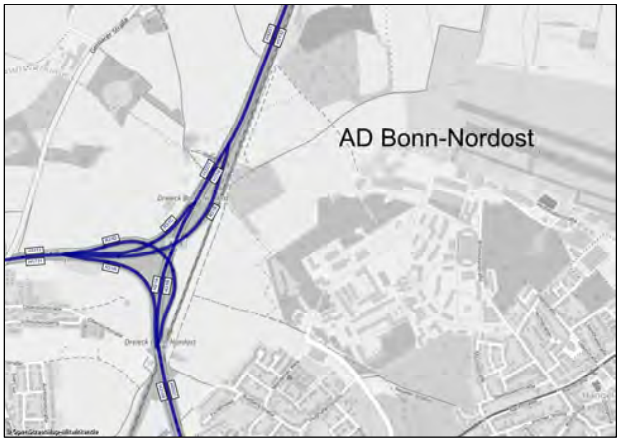
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1731	A565	Ost	HFB	55400	9,7%	17,7%	3175	570	0,06	0,010	8,7%	4800
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	19900	6,5%	12,3%	1142	200	0,06	0,010	6,0%	1200
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	35500	11,4%	20,7%	2032	370	0,06	0,010	10,1%	3600
H3109	A59	Süd	HFB	51800	6,9%	12,9%	2976	523	0,06	0,010	6,2%	3200
H0931	A59	Nord	HFB	45100	7,4%	13,7%	2592	458	0,06	0,010	6,7%	3000
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	13800	7,6%	14,2%	792	140	0,06	0,010	6,5%	900
H31B	A59	Nord	HFB	31400	7,3%	13,5%	1801	318	0,06	0,010	6,4%	2000
H3132	A59	Nord	HFB	66800	9,5%	17,4%	3833	687	0,06	0,010	8,4%	5600
H3231	A59	Süd	HFB	66500	9,3%	17,2%	3814	683	0,06	0,010	8,3%	5500
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	34600	11,4%	20,5%	1981	360	0,06	0,010	10,1%	3500
H31A	A59	Süd	HFB	31900	7,2%	13,4%	1833	323	0,06	0,010	6,3%	2000
H3117	A565	West	HFB	48400	10,3%	18,8%	2772	500	0,06	0,010	9,1%	4400
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	12100	7,3%	13,6%	693	122	0,06	0,010	6,6%	800
H09A	A59	Süd	HFB	39700	6,8%	12,7%	2283	401	0,06	0,010	6,0%	2400
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4500	2,3%	4,5%	257	44	0,06	0,010	2,2%	100
H09B	A59	Süd	HFB	44200	6,4%	11,9%	2540	445	0,06	0,010	5,7%	2500
H09C	A59	Nord	HFB	34900	6,0%	11,4%	2006	350	0,06	0,010	5,4%	1900
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	4600	1,9%	3,8%	267	45	0,06	0,010	2,2%	100
H09D	A59	Nord	HFB	30300	6,7%	12,5%	1739	305	0,06	0,010	5,9%	1800
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1600	6,2%	11,7%	90	16	0,06	0,010	6,3%	100
H09E	A59	Nord	HFB	31800	6,6%	12,4%	1829	321	0,06	0,010	6,0%	1900
R09E	A59	Nord	Einfahrt	13300	9,1%	16,7%	763	137	0,06	0,010	8,3%	1100
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	71500	6,7%	12,6%	4112	722	0,06	0,010	6,0%	4300
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	70000	6,7%	12,6%	4022	706	0,06	0,010	6,0%	4200
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	79100	6,2%	11,7%	4546	795	0,06	0,010	5,6%	4400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	103800	10,0%	18,2%	5947	1070	0,06	0,010	8,9%	9200
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	96900	7,1%	13,3%	5568	981	0,06	0,010	6,4%	6200
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	63300	7,2%	13,5%	3634	641	0,06	0,010	6,3%	4000
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	97900	8,7%	16,0%	5615	1001	0,06	0,010	7,7%	7500
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	133300	9,4%	17,3%	7647	1371	0,06	0,010	8,3%	11100
B09A	B56	Ost	Basisstraße	6650	4,0%	7,6%	383	66	0,06	0,010	3,0%	200
B09B	B56	Ost	Basisstraße	12700	7,2%	13,5%	728	128	0,06	0,010	6,3%	800
B09C	B56	Ost	Basisstraße	16300	6,7%	12,6%	936	164	0,06	0,010	6,1%	1000
B09D	B56	West	Basisstraße	16300	6,7%	12,6%	936	164	0,06	0,010	6,1%	1000
B09E	B56	West	Basisstraße	4700	1,9%	3,7%	271	46	0,06	0,010	2,1%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	6650	4,0%	7,6%	383	66	0,06	0,010	3,0%	200
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	13300	4,0%	7,6%	765	132	0,06	0,010	3,0%	400
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	17400	5,8%	10,9%	1000	174	0,06	0,010	5,2%	900
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	21000	5,6%	10,7%	1207	210	0,06	0,010	5,2%	1100
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	32600	6,7%	12,6%	1872	329	0,06	0,010	6,1%	2000

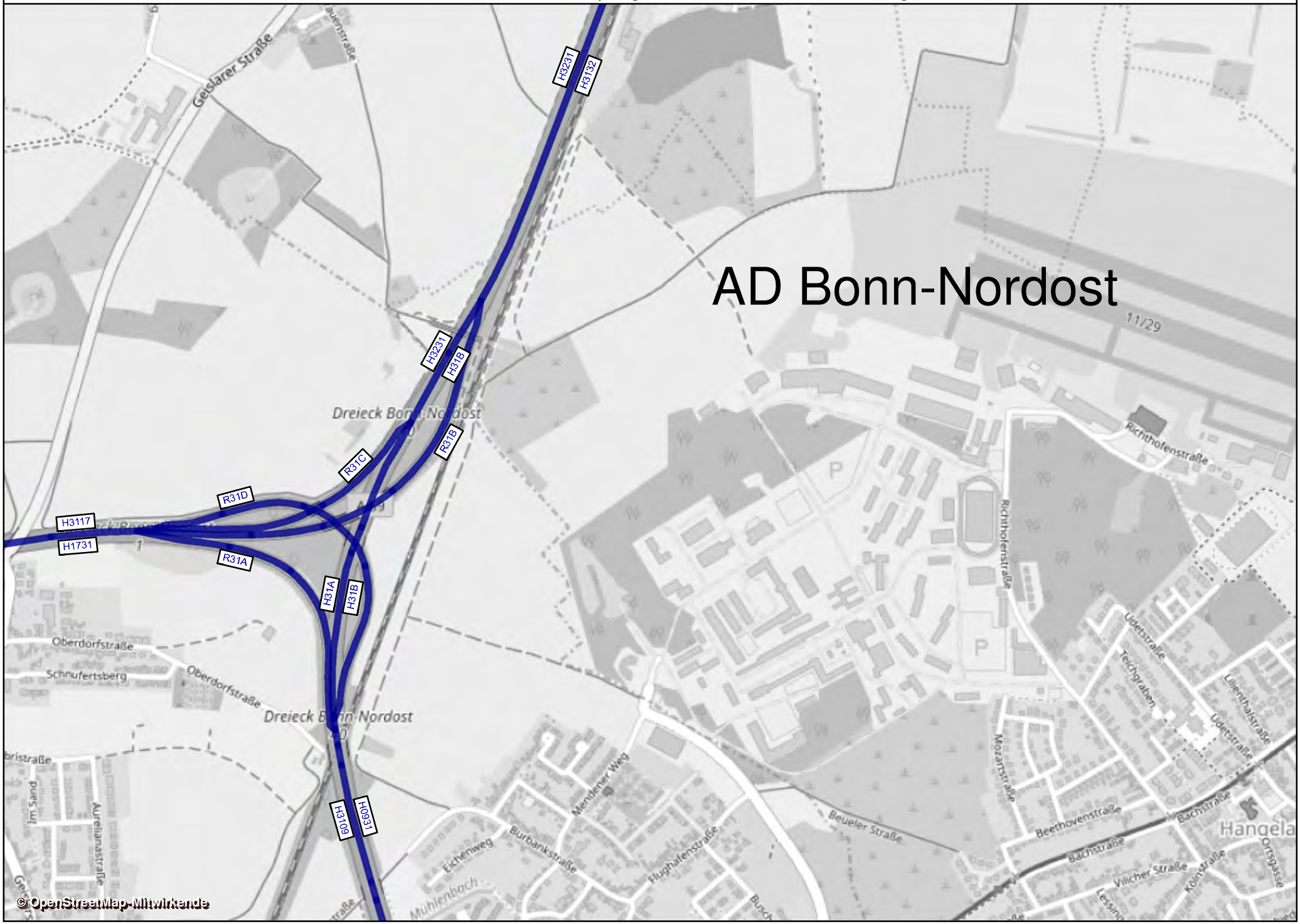


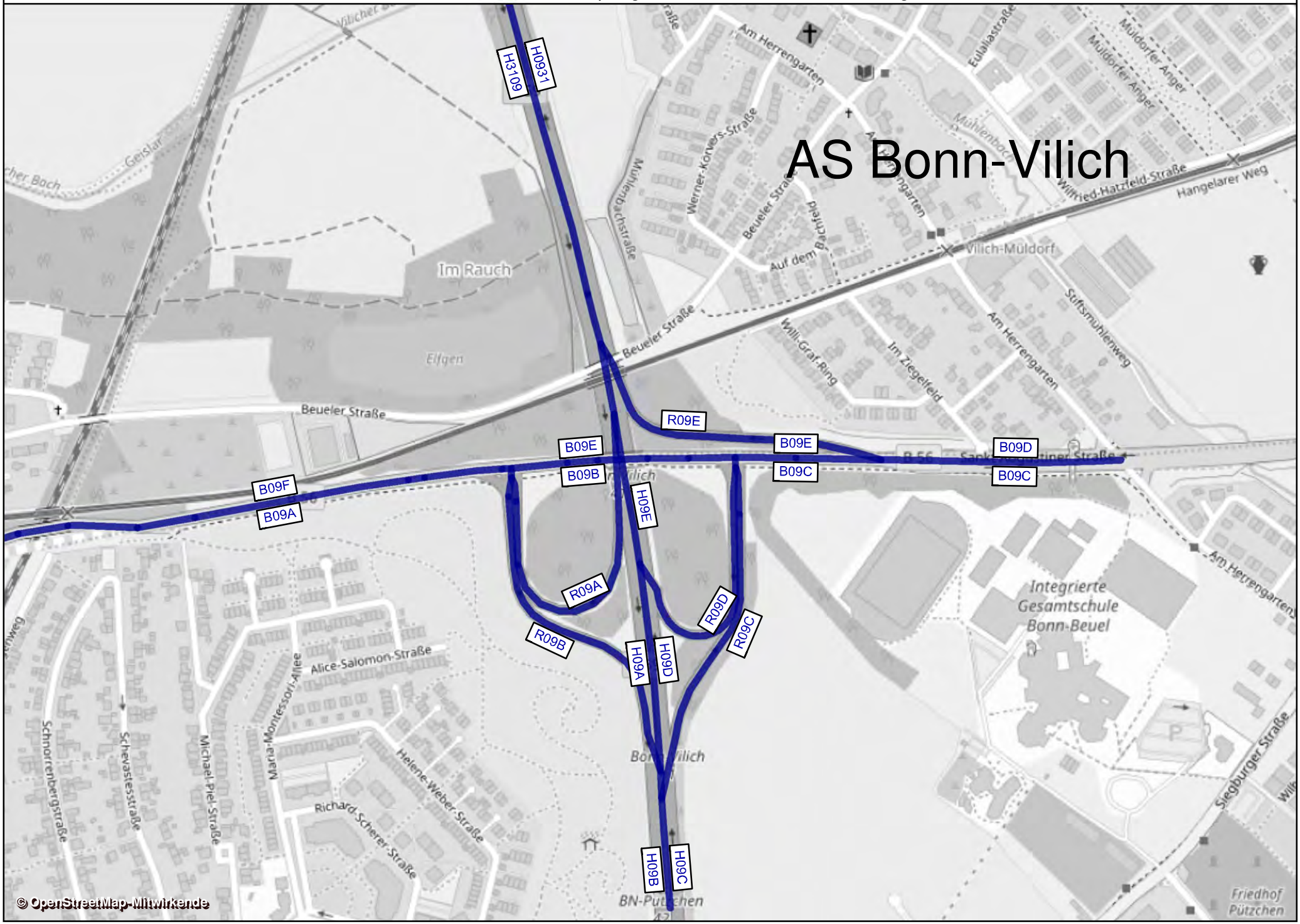


A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1731	A565	HFB	**5086**	**7,2%**	-			-			R31A	1801	5,2%	R31B	3285	8,3%	4468	8,2%	4590	7,0%
R31A	A565	Rampe von A565	**2067**	**4,3%**	H31A	3044	4,3%	H3109	5111	4,3%	R31B	2955	6,8%	H1731	5022	5,8%	1735	5,0%	1614	5,2%
R31B	A565	Rampe von A565	**3662**	**9,8%**	H31B	3096	3,4%	H3132	6758	6,9%	R31A	1686	4,8%	H1731	5348	8,2%	2735	10,3%	2976	8,0%
H3109	A59	HFB	**5166**	**4,5%**	R31A	2055	3,5%	H31A	3111	5,2%	R09A	840	10,8%	H09A	4326	3,3%	4420	5,2%	3968	4,2%
H0931	A59	HFB	**4711**	**4,0%**	R09E	1372	7,7%	H09E	3338	2,5%	R31D	1567	4,5%	H31B	3144	3,7%	3048	6,4%	4254	3,9%
R31D	A59	Rampe nach A565	**1581**	**5,8%**	R31C	2742	6,8%	H3117	4323	6,5%	H31B	3057	3,5%	H0931	4638	4,3%	1007	7,4%	1295	4,7%
H31B	A59	HFB	**3276**	**3,6%**	R31B	2902	8,0%	H3132	6179	5,7%	R31D	1625	4,8%	H0931	4902	4,0%	2041	5,9%	2959	3,5%
H3132	A59	HFB	**6575**	**5,9%**	R31B	3492	7,8%	H31B	3083	3,8%	-			-			4776	8,4%	5935	5,8%
H3231	A59	HFB	**6548**	**7,1%**	-			-			R31C	3280	10,6%	H31A	3267	3,5%	5625	8,1%	4977	5,4%
R31C	A59	Rampe nach A565	**3474**	**9,3%**	R31D	925	4,1%	H3117	4399	8,2%	H31A	2467	5,0%	H3231	5941	7,5%	2940	10,6%	2624	7,1%
H31A	A59	HFB	**3137**	**4,6%**	R31A	2186	4,3%	H3109	5323	4,5%	R31C	3237	10,1%	H3231	6374	7,4%	2685	5,3%	2354	3,5%
H3117	A565	HFB	**4583**	**8,6%**	R31D	1050	7,7%	R31C	3534	8,9%	-			-			3947	9,8%	3918	6,3%
R09A	A59	Ausfahrt	**1236**	**6,4%**	-			-			H09A	2676	5,8%	H3109	3912	6,0%	1015	6,7%	945	4,9%
H09A	A59	HFB	**3981**	**4,1%**	R09B	428	4,4%	H09B	4409	4,1%	R09A	978	9,3%	H3109	4959	5,1%	3404	4,7%	3024	4,0%
R09B	A59	Einfahrt	**498**	**2,5%**	H09A	3662	3,6%	H09B	4159	3,4%	-			-			390	2,8%	357	0,8%
H09B	A59	HFB	**4439**	**3,9%**	R09B	562	1,2%	H09A	3877	4,3%	-			-			3795	4,5%	3381	3,7%
H09C	A59	HFB	**3836**	**2,8%**	-			-			R09C	583	0,8%	H09D	3253	3,2%	2183	4,9%	3465	2,8%
R09C	A59	Ausfahrt	**573**	**1,4%**	-			-			H09D	3440	3,1%	H09C	4014	2,8%	272	1,8%	506	1,4%
H09D	A59	HFB	**3276**	**3,1%**	R09D	131	3,6%	H09E	3407	3,1%	R09C	492	1,7%	H09C	3768	2,9%	1912	5,4%	2959	3,0%
R09D	A59	Einfahrt	**170**	**1,6%**	H09D	3096	2,9%	H09E	3266	2,9%	-			-			104	9,6%	144	2,1%
H09E	A59	HFB	**3435**	**3,1%**	R09E	1282	6,5%	H0931	4718	4,0%	R09D	171	2,5%	H09D	3264	3,1%	2016	5,7%	3103	3,0%
R09E	A59	Einfahrt	**1347**	**5,1%**	H09E	2677	2,6%	H0931	4025	3,4%	-			-			1032	7,9%	1151	6,3%

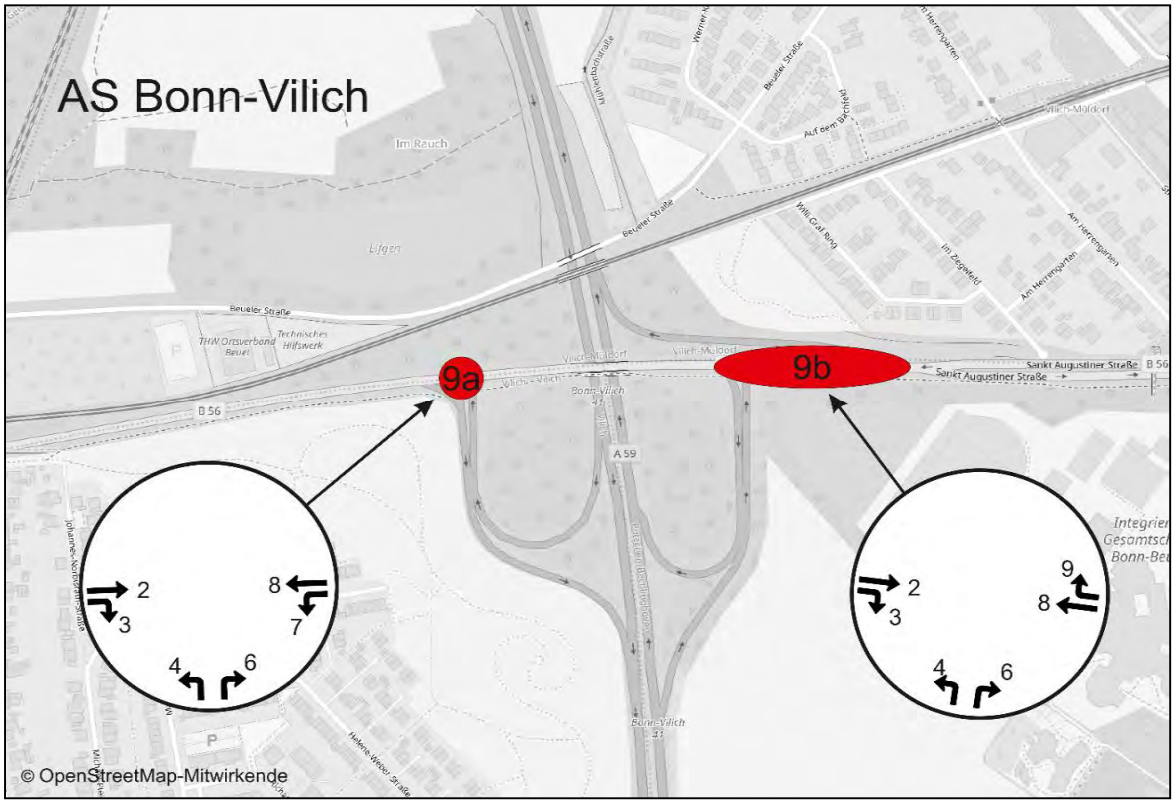




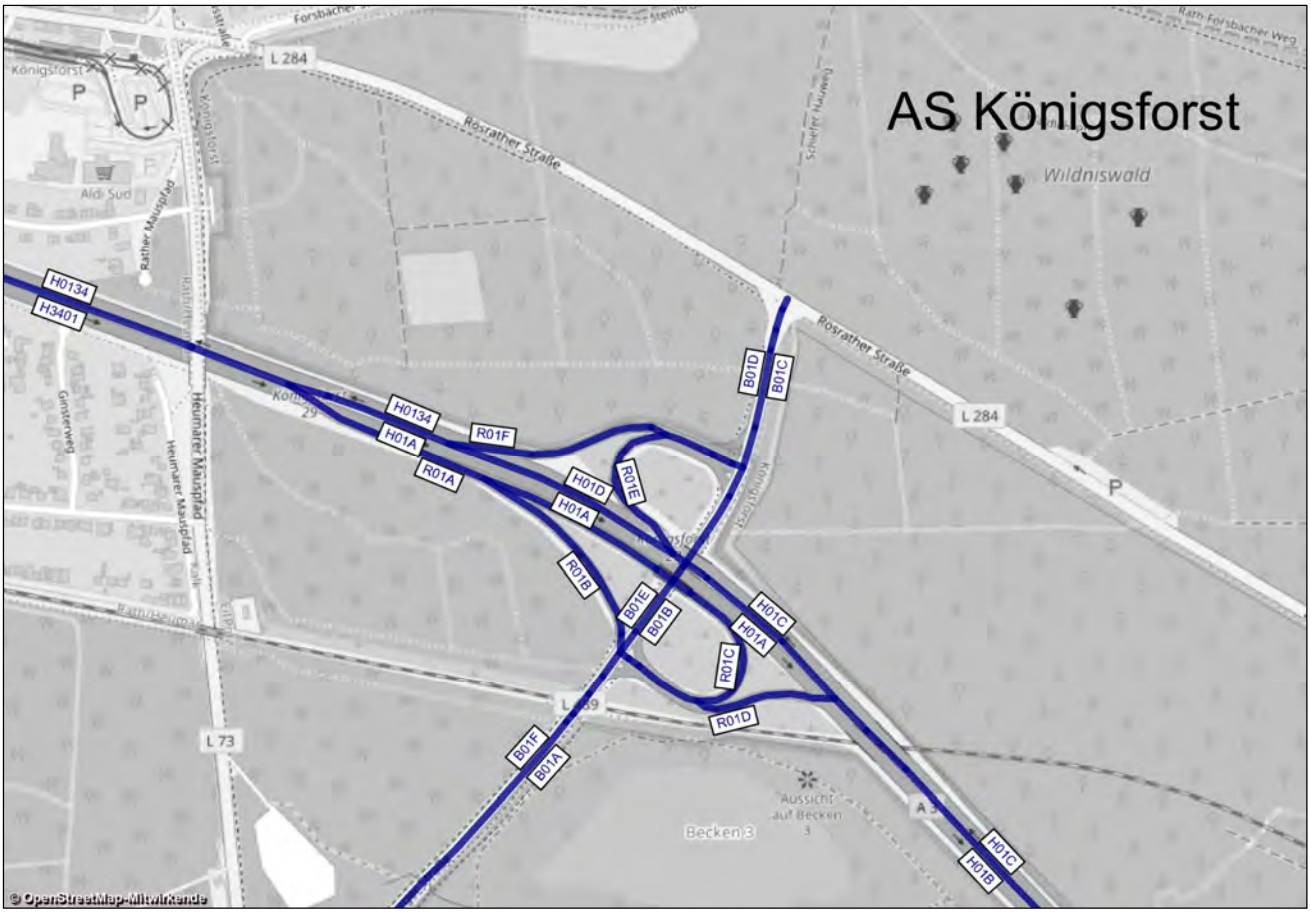

AD Bonn-Nordost
H3231
H3132
H3231
H31B
R31B
R31C
R31D
H3117
H1731
R31A
H31A
H31B
H3109
H0931
Geislarer Straße
Dreieck Bonn-Nordost
Oberdorfstraße
Schnufertsberg
Oberdorfstraße
Dreieck Bonn-Nordost
Richthofenstraße
Richthofenstraße
Udetstraße
Teichgraben
Lilienthalstraße
Udetstraße
Mozartstraße
Beethovenstraße
Bachstraße
Bachstraße
Hangela
Villicher Straße
Kölnstraße
Ortsgasse
Beueler Straße
Mendener Weg
Burbankstraße
Eichenweg
Flughafenstraße
Mühlenbach
Im Sand
Aurelianastraße
11/29
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Vilich
H3109
H0931
R09E
B09E
B09E
B09D
B09B
B09C
B09C
B09F
B09A
H09E
R09A
R09D
R09C
R09B
H09A
H09D
H09B
H09C
Im Rauch
Elfgen
Beueler Straße
Beueler Straße
Am Herrengarten
Mühlenbachstraße
Werner-Körvers-Straße
Beueler Straße
Auf dem Bachfeld
Willi-Graf-Ring
Im Ziegelfeld
Am Herrengarten
Stiftsmühlenweg
Vilich-Müldorf
Wilfried-Hatzfeld-Straße
Hangelarer Weg
Eulaliastraße
Müldorfer Anger
Mühlenbach
Integrierte Gesamtschule Bonn-Beuel
Am Herrengarten
Siegburger Straße
Friedhof Pützchen
Alice-Salomon-Straße
Maria-Montessori-Allee
Helene-Weber-Straße
Richard-Scherer-Straße
Michael-Piel-Straße
Schevastesstraße
Schnorrenbergstraße
Bonn-Vilich
BN-Pützchen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bonn-Vilich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
9a	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	519	36	522	9
		3	143	1	163	1
	A 59	4	378	12	332	6
		5	-	-	-	-
		6	548	11	756	6
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	243	1	211	0
		8	56	8	215	1
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
9b	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	720	12	1.041	7
		3	346	35	237	7
	A 59	4	191	0	121	1
		5	-	-	-	-
		6	298	1	219	2
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	-	-	-	-
		8	108	9	306	0
		9	1.836	30	1.092	9
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



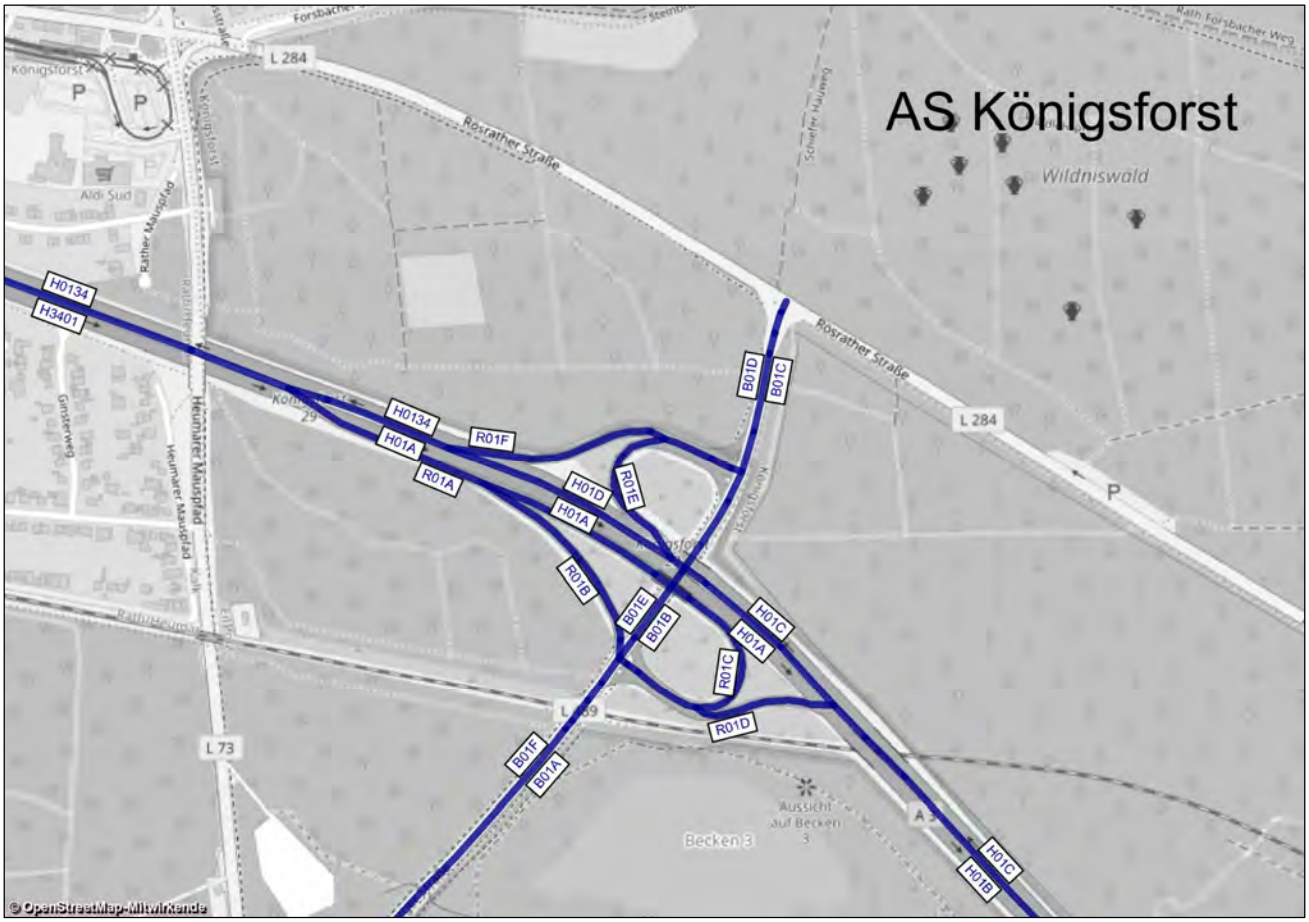
A 3 - AS Königsforst - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3401	A3	Süd	HFB	51400	17,3%	8900	53500	18,3%	9800
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	9700	5,2%	500	10000	5,0%	500
H01A	A3	Süd	HFB	41700	20,1%	8400	43500	21,1%	9200
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	4100	4,9%	200	4200	7,1%	300
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	5700	3,5%	200	5800	5,2%	300
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3600	5,6%	200	3800	7,9%	300
H01B	A3	Süd	HFB	45300	19,0%	8600	47300	20,1%	9500
H01C	A3	Nord	HFB	49700	21,5%	10700	51900	22,7%	11800
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4200	23,8%	1000	4400	25,0%	1100
H01D	A3	Nord	HFB	45500	21,3%	9700	47500	22,5%	10700
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6800	10,3%	700	7000	11,4%	800
H0134	A3	Nord	HFB	52200	19,9%	10400	54500	21,1%	11500
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	103600	18,6%	19300	108000	19,7%	21300
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	93900	20,0%	18800	98000	21,1%	20700
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	87200	20,8%	18100	91000	21,9%	19900
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	91400	20,9%	19100	95400	22,0%	21000
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	95000	20,3%	19300	99200	21,5%	21300
B01A	L489	Ost	Basisstraße	6000	8,3%	500	6200	9,7%	600
B01B	L489	Ost	Basisstraße	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8900	9,0%	800	9300	9,7%	900
B01D	L489	West	Basisstraße	8900	9,0%	800	9300	9,7%	900
B01E	L489	West	Basisstraße	5200	13,5%	700	5400	14,8%	800
B01F	L489	West	Basisstraße	6000	8,3%	500	6200	9,7%	600
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	12000	8,3%	1000	12400	9,7%	1200
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	13700	8,8%	1200	14200	9,2%	1300
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	17800	9,0%	1600	18600	9,7%	1800

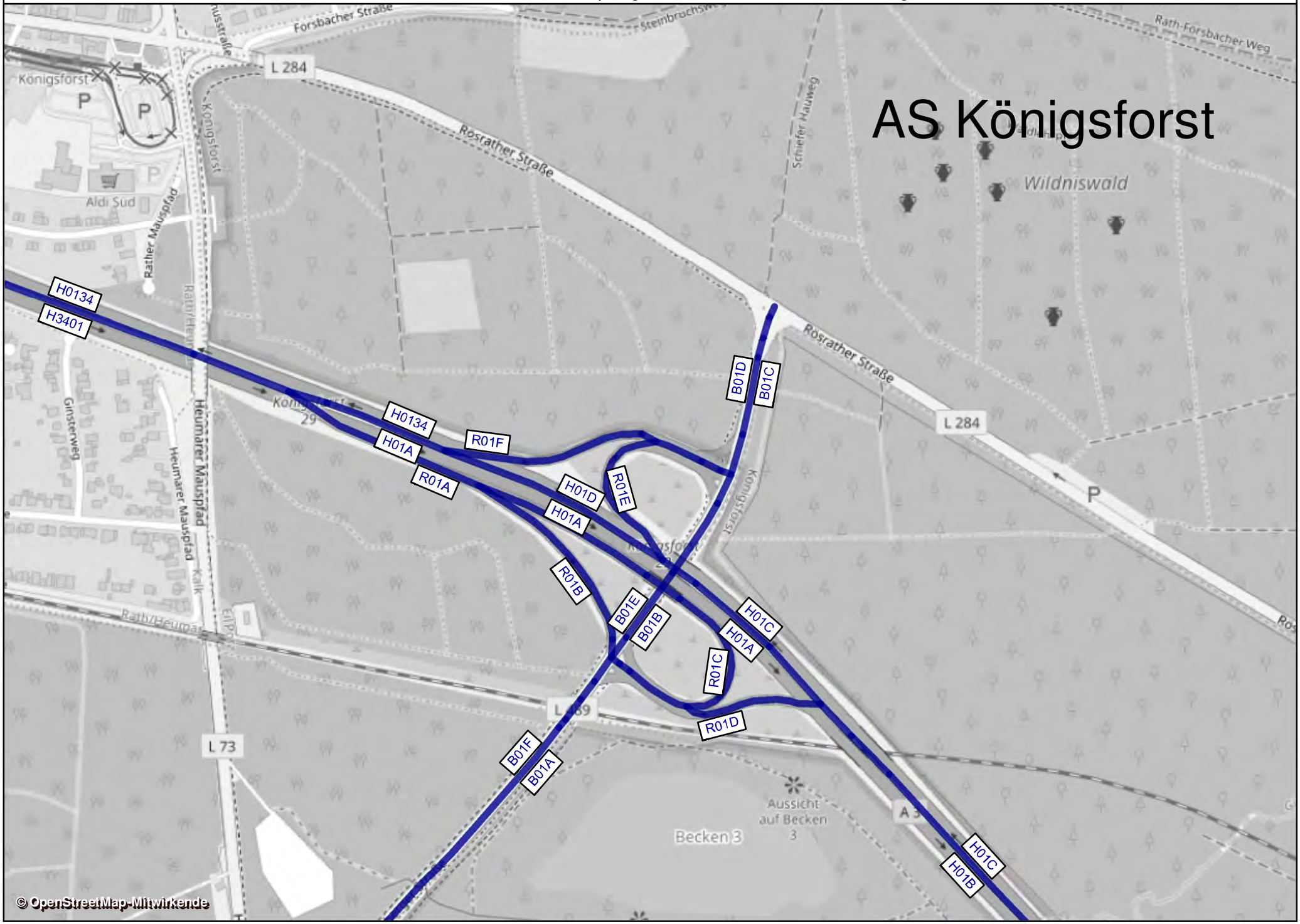


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3401	A3	Süd	HFB	47500	17,5%	30,2%	2711	516	0,06	0,011	15,6%	7400
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	9100	4,5%	8,5%	526	91	0,06	0,010	4,4%	400
H01A	A3	Süd	HFB	38400	20,6%	34,9%	2185	425	0,06	0,011	18,2%	7000
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	3800	4,7%	9,0%	220	38	0,06	0,010	5,3%	200
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	5300	4,3%	8,2%	306	53	0,06	0,010	3,8%	200
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3400	7,3%	13,6%	196	35	0,06	0,010	5,9%	200
H01B	A3	Süd	HFB	41800	19,5%	33,3%	2381	459	0,06	0,011	17,2%	7200
H01C	A3	Nord	HFB	45700	22,1%	37,0%	2599	511	0,06	0,011	19,5%	8900
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	3900	22,9%	38,1%	223	44	0,06	0,011	20,5%	800
H01D	A3	Nord	HFB	41800	22,0%	36,9%	2376	467	0,06	0,011	19,4%	8100
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6300	10,5%	19,2%	362	65	0,06	0,010	9,5%	600
H0134	A3	Nord	HFB	48100	20,5%	34,7%	2738	532	0,06	0,011	18,1%	8700
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	95600	19,0%	32,5%	5450	1048	0,06	0,011	16,8%	16100
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	86500	20,6%	34,8%	4924	957	0,06	0,011	18,2%	15700
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	80200	21,3%	35,9%	4562	891	0,06	0,011	18,8%	15100
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	84100	21,4%	36,0%	4784	935	0,06	0,011	18,9%	15900
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	87500	20,9%	35,2%	4980	970	0,06	0,011	18,4%	16100
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5600	9,1%	16,7%	323	58	0,06	0,010	8,0%	450
B01B	L489	Ost	Basisstraße	8000	6,3%	11,8%	459	80	0,06	0,010	5,0%	400
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8350	9,0%	16,6%	478	85	0,06	0,010	7,8%	650
B01D	L489	West	Basisstraße	8350	9,0%	16,6%	478	85	0,06	0,010	7,8%	650
B01E	L489	West	Basisstraße	4800	13,9%	24,6%	277	51	0,06	0,011	12,5%	600
B01F	L489	West	Basisstraße	5600	9,1%	16,7%	323	58	0,06	0,010	8,0%	450
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	11200	9,1%	16,7%	647	116	0,06	0,010	8,0%	900
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	12800	9,1%	16,8%	737	132	0,06	0,010	7,8%	1000
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	16700	9,0%	16,6%	955	171	0,06	0,010	7,8%	1300

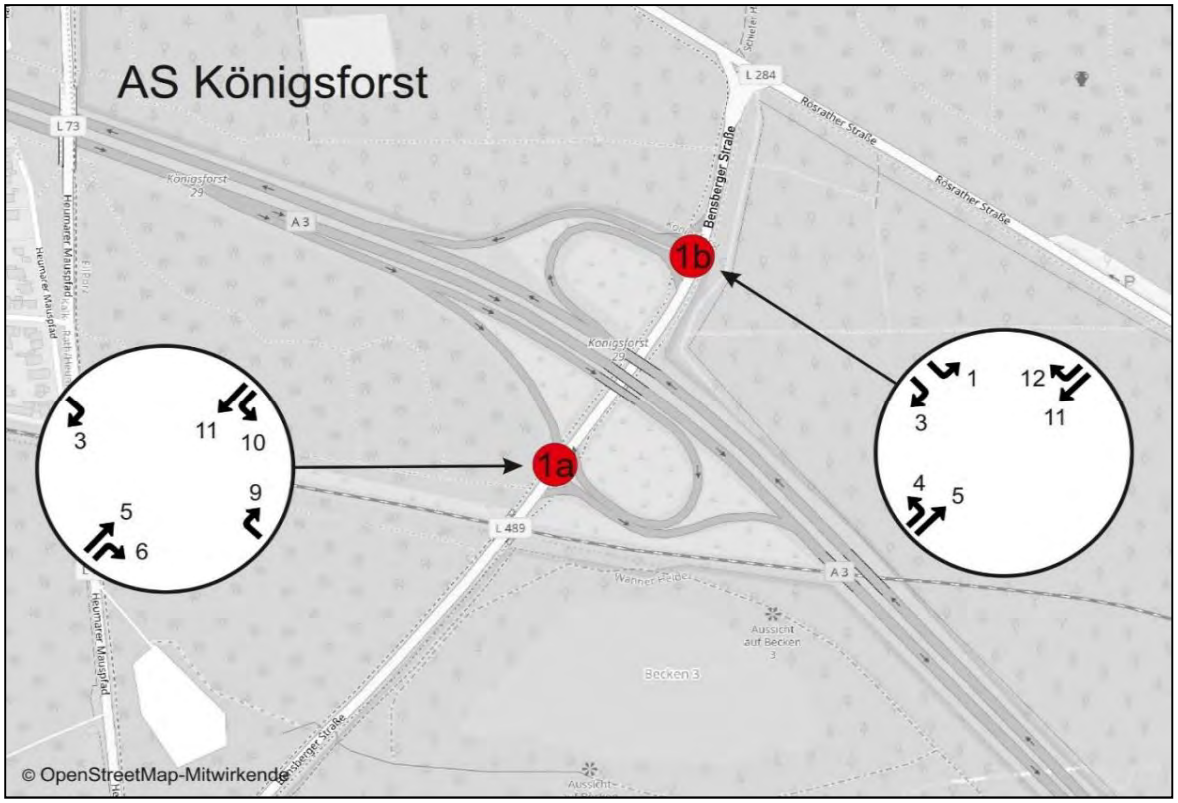


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3401	A3	HFB	**5310**	**12,0%**	-			-			R01A	958	2,2%	H01A	4352	14,2%	2489	17,3%	4786	11,7%
R01A	A3	Ausfahrt	**998**	**2,3%**	H01A	4026	13,6%	H3401	5024	11,4%	R01B	150	0,0%	R01C	849	2,7%	479	6,7%	881	2,3%
H01A	A3	HFB	**4336**	**14,2%**	R01D	287	8,2%	H01B	4623	13,8%	R01A	819	2,3%	H3401	5155	12,3%	2010	19,8%	3906	13,9%
R01B	A3	Ausfahrt	**515**	**5,0%**	-			-			R01C	58	17,5%	R01A	573	6,2%	423	5,2%	134	0,0%
R01C	A3	Ausfahrt	**846**	**2,7%**	-			-			R01B	207	0,0%	R01A	1053	2,2%	56	17,9%	746	2,7%
R01D	A3	Einfahrt	**357**	**5,5%**	H01A	4073	13,5%	H01B	4429	12,9%	-			-			224	5,4%	305	6,9%
H01B	A3	HFB	**4673**	**13,7%**	R01D	329	7,4%	H01A	4343	14,1%	-			-			2234	18,3%	4210	13,4%
H01C	A3	HFB	**4194**	**15,2%**	-			-			R01E	484	19,8%	H01D	3710	14,6%	3648	17,1%	2858	16,5%
R01E	A3	Ausfahrt	**525**	**19,1%**	-			-			H01D	3799	14,7%	H01C	4324	15,2%	434	19,8%	168	20,2%
H01D	A3	HFB	**3698**	**14,8%**	R01F	615	7,7%	H0134	4313	13,8%	R01E	448	18,6%	H01C	4146	15,2%	3215	16,8%	2689	16,2%
R01F	A3	Einfahrt	**740**	**7,9%**	H01D	3349	16,3%	H0134	4089	14,8%	-			-			584	8,9%	316	6,6%
H0134	A3	HFB	**4377**	**13,7%**	R01F	685	8,7%	H01D	3692	14,7%	-			-			3799	15,6%	3005	15,2%



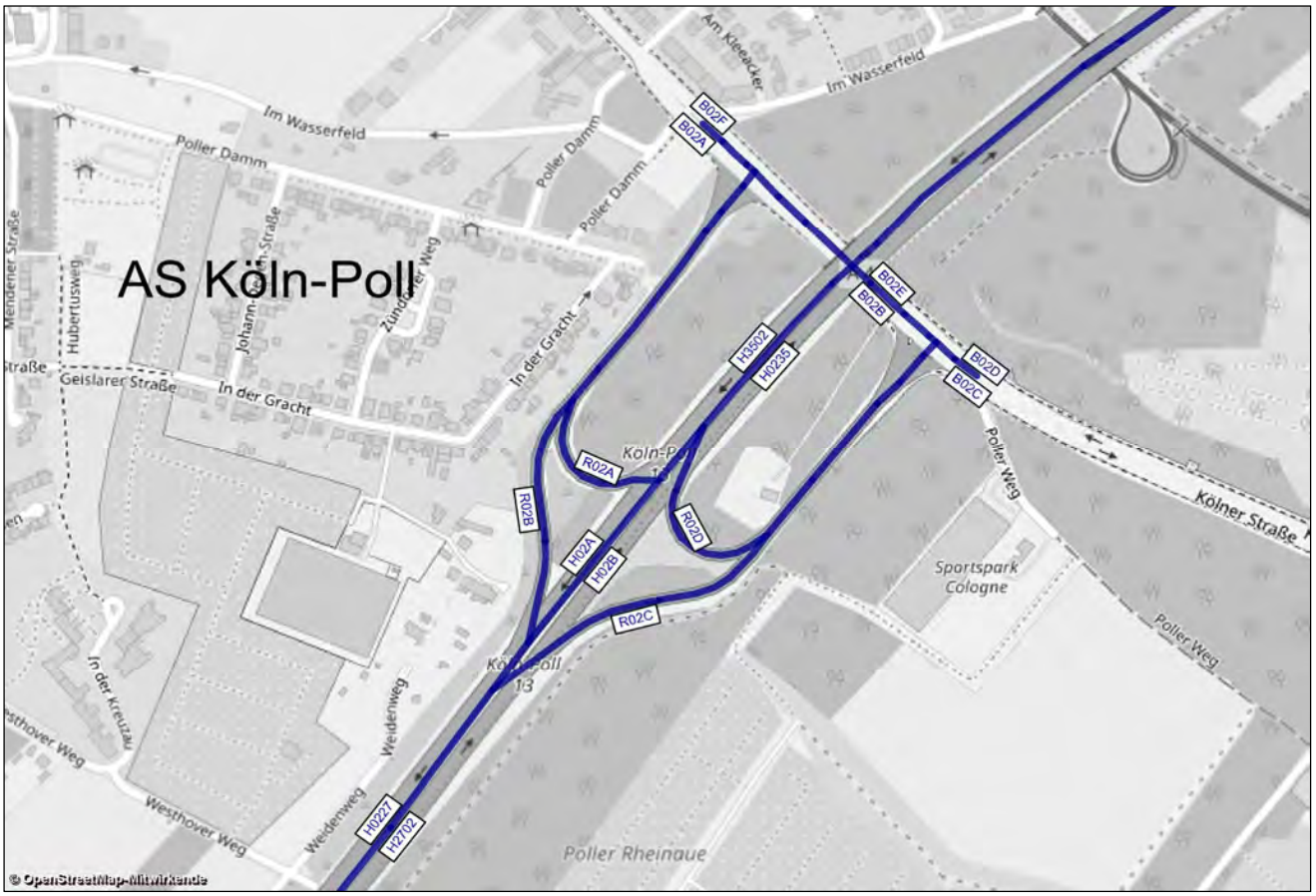

AS Königsforst
Königsforst
Forsbacher Straße
L 284
Rösrather Straße
Rath-Forsbacher Weg
Schiefer Hauweg
Wildniswald
Aldi Süd
Rather Mauspfad
Heumarer Mauspfad
Ginsterweg
Kalk
Rath/Heumar
L 73
Aussicht auf Becken 3
Becken 3
H0134
H3401
H01A
R01A
R01F
H01D
R01E
B01D
B01C
B01E
B01B
R01B
H01C
R01C
R01D
B01F
B01A
H01B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Königsforst - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
1a	A 3	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	246	8	206	0
	Bensberger Straße (L 489)	4	-	-	-	-
		5	156	5	334	4
		6	100	8	133	0
	A 3	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	159	30	699	9
	Bensberger Straße (L 489)	10	230	3	184	0
		11	869	9	215	10
		12	-	-	-	-
1b	A 3	1	198	9	100	6
		2	-	-	-	-
		3	417	4	74	4
	Bensberger Straße (L 489)	4	30	3	64	2
		5	284	32	969	12
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bensberger Straße (L 489)	10	-	-	-	-
		11	682	8	324	6
		12	694	17	265	5

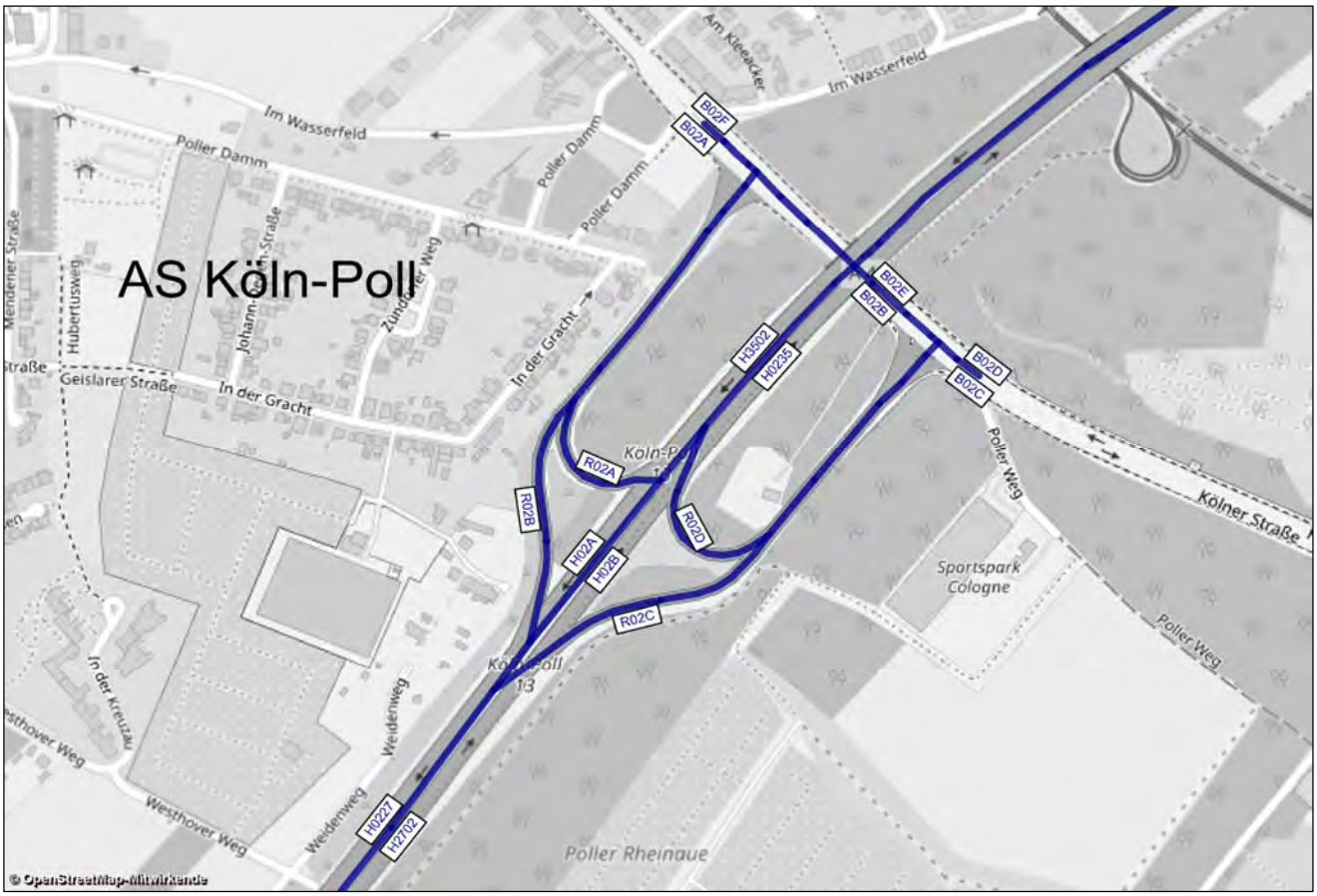


Anlage U-BF-41

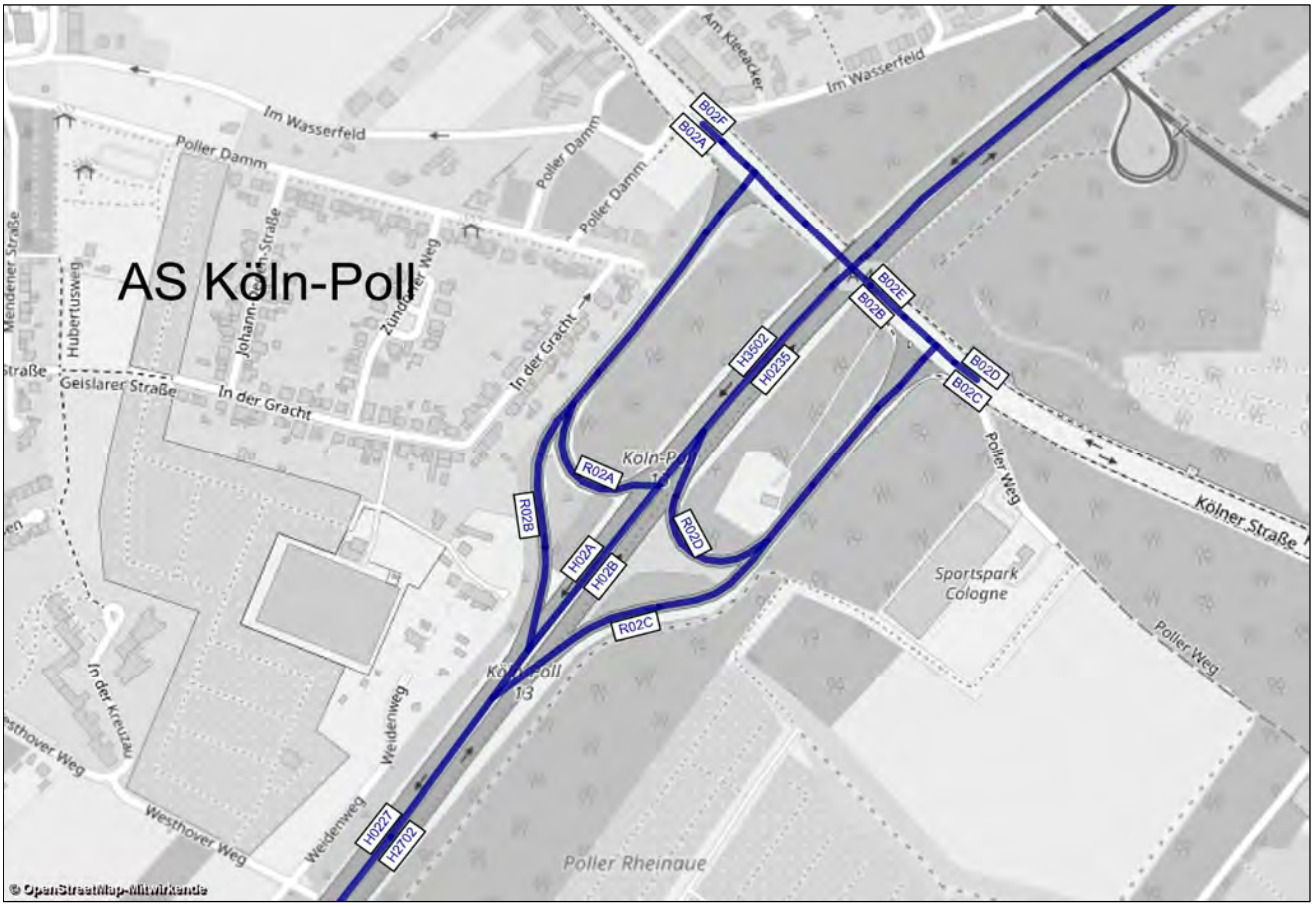
A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3502	A4	West	HFB	76500	14,8%	11300	79500	15,6%	12400
R02A	A4	West	Ausfahrt	4800	2,1%	100	4900	2,0%	100
H02A	A4	West	HFB	71800	15,5%	11100	74700	16,5%	12300
R02B	A4	West	Einfahrt	15000	6,7%	1000	15500	7,1%	1100
H0227	A4	West	HFB	86700	14,1%	12200	90100	15,0%	13500
H2702	A4	Ost	HFB	84600	15,4%	13000	88000	16,4%	14400
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	12900	5,4%	700	13300	6,0%	800
H02B	A4	Ost	HFB	71500	17,2%	12300	74500	18,3%	13600
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4700	10,6%	500	4900	10,2%	500
H0235	A4	Ost	HFB	76300	16,8%	12800	79400	17,8%	14100
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	171300	14,7%	25200	178100	15,7%	27900
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	143300	16,3%	23400	149200	17,4%	25900
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	152800	15,8%	24100	158900	16,7%	26500
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12600	3,2%	400	12900	3,1%	400
B02B	L82	Süd	Basisstraße	9700	4,1%	400	10000	4,0%	400
B02C	L82	Süd	Basisstraße	16100	5,6%	900	16700	6,0%	1000
B02D	L82	Nord	Basisstraße	16100	5,6%	900	16700	6,0%	1000
B02E	L82	Nord	Basisstraße	20800	4,8%	1000	21500	5,1%	1100
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12600	3,2%	400	12900	3,1%	400
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	25200	3,2%	800	25800	3,1%	800
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	30500	4,6%	1400	31500	4,8%	1500
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	32200	5,6%	1800	33400	6,0%	2000

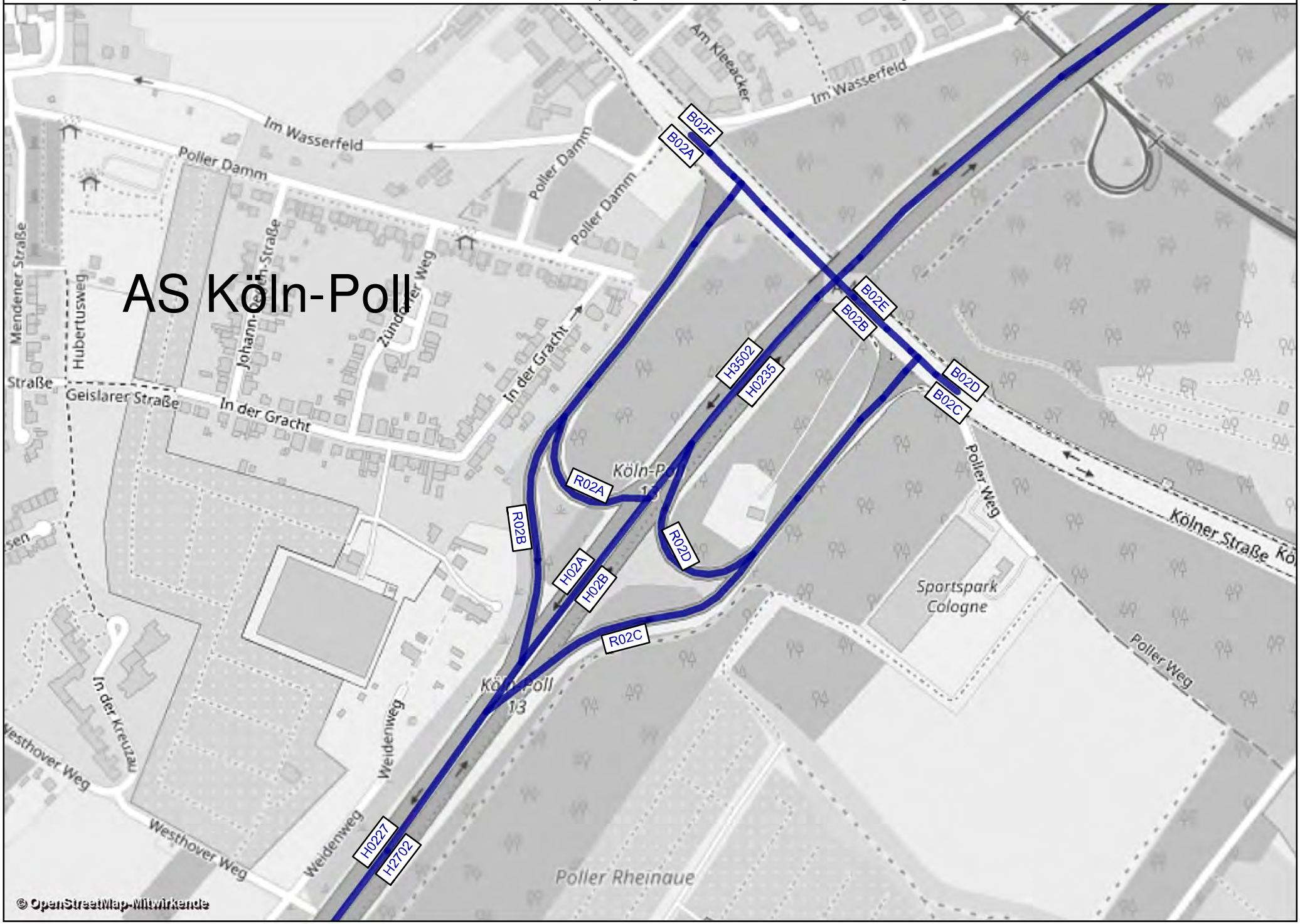


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3502	A4	West	HFB	70900	15,0%	26,3%	4055	757	0,06	0,011	13,3%	9400
R02A	A4	West	Ausfahrt	4500	2,2%	4,3%	258	44	0,06	0,010	2,2%	100
H02A	A4	West	HFB	66500	15,8%	27,7%	3797	714	0,06	0,011	14,0%	9300
R02B	A4	West	Einfahrt	14000	6,8%	12,7%	802	141	0,06	0,010	5,7%	800
H0227	A4	West	HFB	80400	14,2%	25,2%	4599	855	0,06	0,011	12,7%	10200
H2702	A4	Ost	HFB	78300	15,7%	27,5%	4471	840	0,06	0,011	13,9%	10900
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	12100	5,5%	10,4%	697	121	0,06	0,010	5,0%	600
H02B	A4	Ost	HFB	66100	17,6%	30,4%	3775	719	0,06	0,011	15,6%	10300
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4400	11,1%	20,1%	250	45	0,06	0,010	9,1%	400
H0235	A4	Ost	HFB	70500	17,2%	29,8%	4024	764	0,06	0,011	15,2%	10700
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	158700	15,0%	26,4%	9070	1694	0,06	0,011	13,3%	21100
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	132600	16,7%	29,1%	7572	1432	0,06	0,011	14,8%	19600
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	141400	16,1%	28,1%	8079	1521	0,06	0,011	14,2%	20100
B02A	L82	Süd	Basisstraße	11800	3,1%	5,9%	679	116	0,06	0,010	2,5%	300
B02B	L82	Süd	Basisstraße	9100	3,4%	6,5%	523	89	0,06	0,010	3,3%	300
B02C	L82	Süd	Basisstraße	15100	5,7%	10,7%	869	151	0,06	0,010	5,0%	750
B02D	L82	Nord	Basisstraße	15100	5,7%	10,7%	869	151	0,06	0,010	5,0%	750
B02E	L82	Nord	Basisstraße	19500	4,5%	8,5%	1122	194	0,06	0,010	4,1%	800
B02F	L82	Nord	Basisstraße	11800	3,1%	5,9%	679	116	0,06	0,010	2,5%	300
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	23600	3,1%	5,9%	1358	232	0,06	0,010	2,5%	600
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	28600	4,1%	7,9%	1645	283	0,06	0,010	3,8%	1100
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	30200	5,7%	10,7%	1738	303	0,06	0,010	5,0%	1500

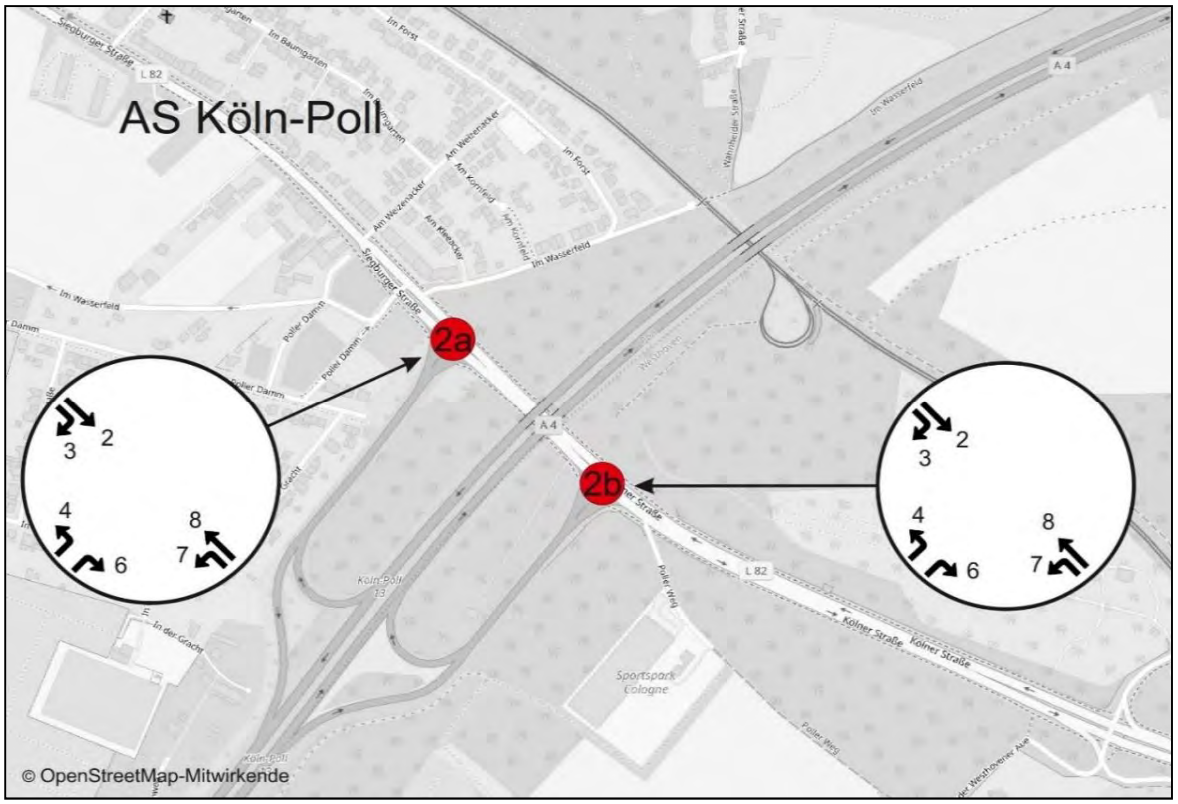


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3502	A4	HFB	**5886**	**10,2%**	-			-			R02A	446	2,8%	H02A	5440	10,8%	5081	11,6%	4665	11,5%
R02A	A4	Ausfahrt	**512**	**1,8%**	-			-			H02A	4806	12,2%	H3502	5318	11,2%	420	1,9%	245	2,0%
H02A	A4	HFB	**5393**	**10,9%**	R02B	892	7,4%	H0227	6285	10,4%	R02A	440	1,8%	H3502	5833	10,3%	4661	12,4%	4420	12,0%
R02B	A4	Einfahrt	**1499**	**3,7%**	H02A	4572	12,3%	H0227	6070	10,2%	-			-			847	8,5%	1276	4,6%
H0227	A4	HFB	**6317**	**10,6%**	R02B	1498	4,5%	H02A	4819	12,5%	-			-			5508	11,8%	5696	10,3%
H2702	A4	HFB	**7580**	**13,0%**	-			-			R02C	1295	5,9%	H02B	6284	14,4%	6571	14,7%	5988	13,8%
R02C	A4	Ausfahrt	**1507**	**4,6%**	-			-			H02B	5938	14,9%	H2702	7445	12,8%	1237	4,8%	580	5,9%
H02B	A4	HFB	**6005**	**15,0%**	R02D	423	5,8%	H0235	6429	14,4%	R02C	606	5,5%	H2702	6611	14,1%	5333	17,0%	5409	14,7%
R02D	A4	Einfahrt	**469**	**5,4%**	H02B	5639	14,3%	H0235	6108	13,6%	-			-			253	14,2%	401	6,7%
H0235	A4	HFB	**6449**	**14,4%**	R02D	410	6,9%	H02B	6040	14,9%	-			-			5587	16,8%	5810	14,1%



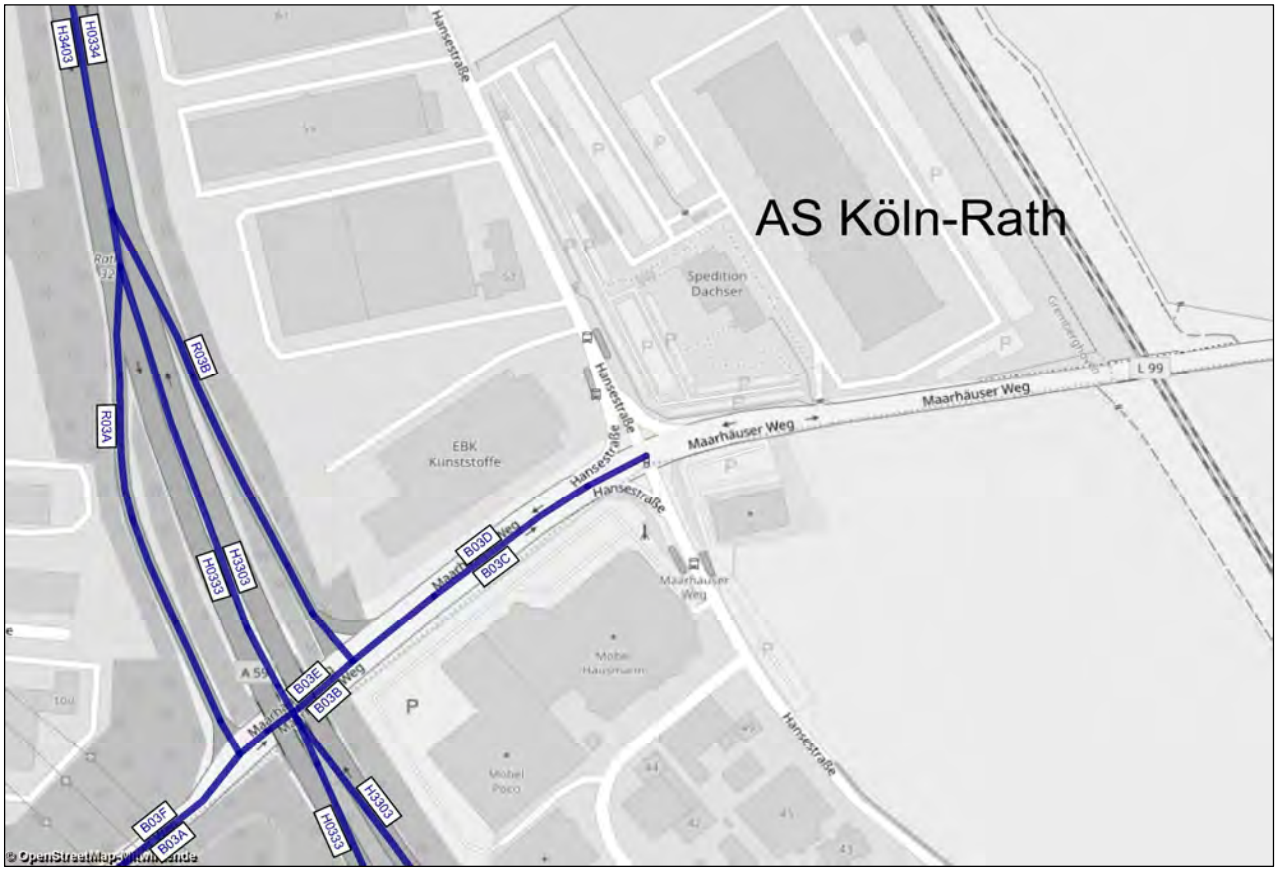

AS Köln-Poll
B02F
B02A
B02E
B02B
B02D
B02C
H3502
H0235
R02A
R02B
R02D
H02A
H02B
R02C
H0227
H2702
Im Wasserfeld
Poller Damm
Am Kleeacker
Mendener Straße
Hubertusweg
Geislarer Straße
In der Gracht
Zündorfer Weg
Poller Weg
Kölner Straße
Sportspark Cologne
Poller Rheinaue
Weidenweg
Westhover Weg
In der Kreuzau
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Köln-Poll - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
2a	Siegburger Straße (L 82)	1	-	-	-	-
		2	534	18	869	5
		3	365	11	635	7
	A 4	4	92	1	84	1
		5	-	-	-	-
		6	273	11	158	9
	Siegburger Straße (L 82)	7	679	18	859	19
		8	1.328	30	877	6
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
2b	Kölner Straße (L82)	1	-	-	-	-
		2	602	16	847	14
		3	204	13	180	0
	A 4	4	781	13	252	5
		5	-	-	-	-
		6	717	25	459	7
	Kölner Straße (L82)	7	194	11	338	6
		8	1.226	35	1.485	20
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

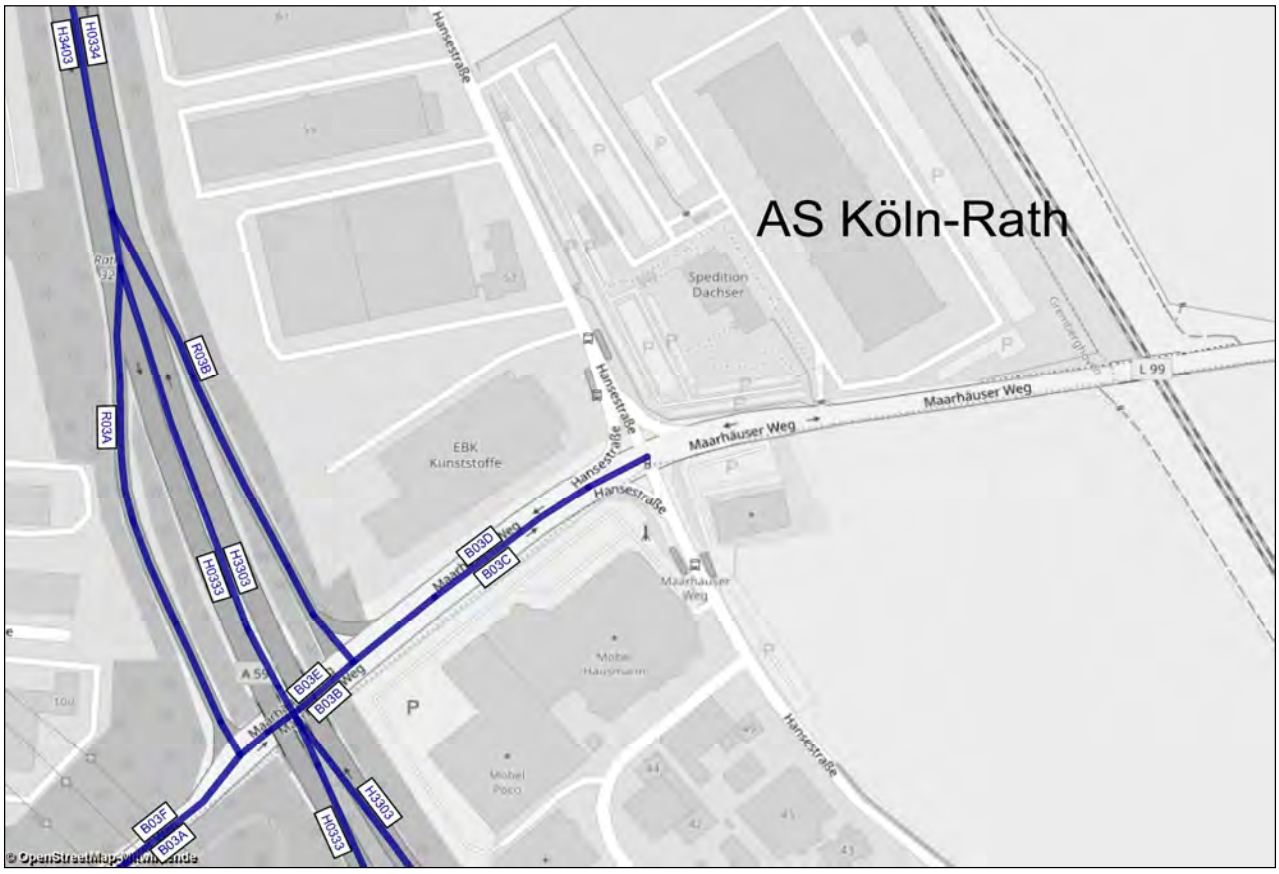


Anlage U-BF-46

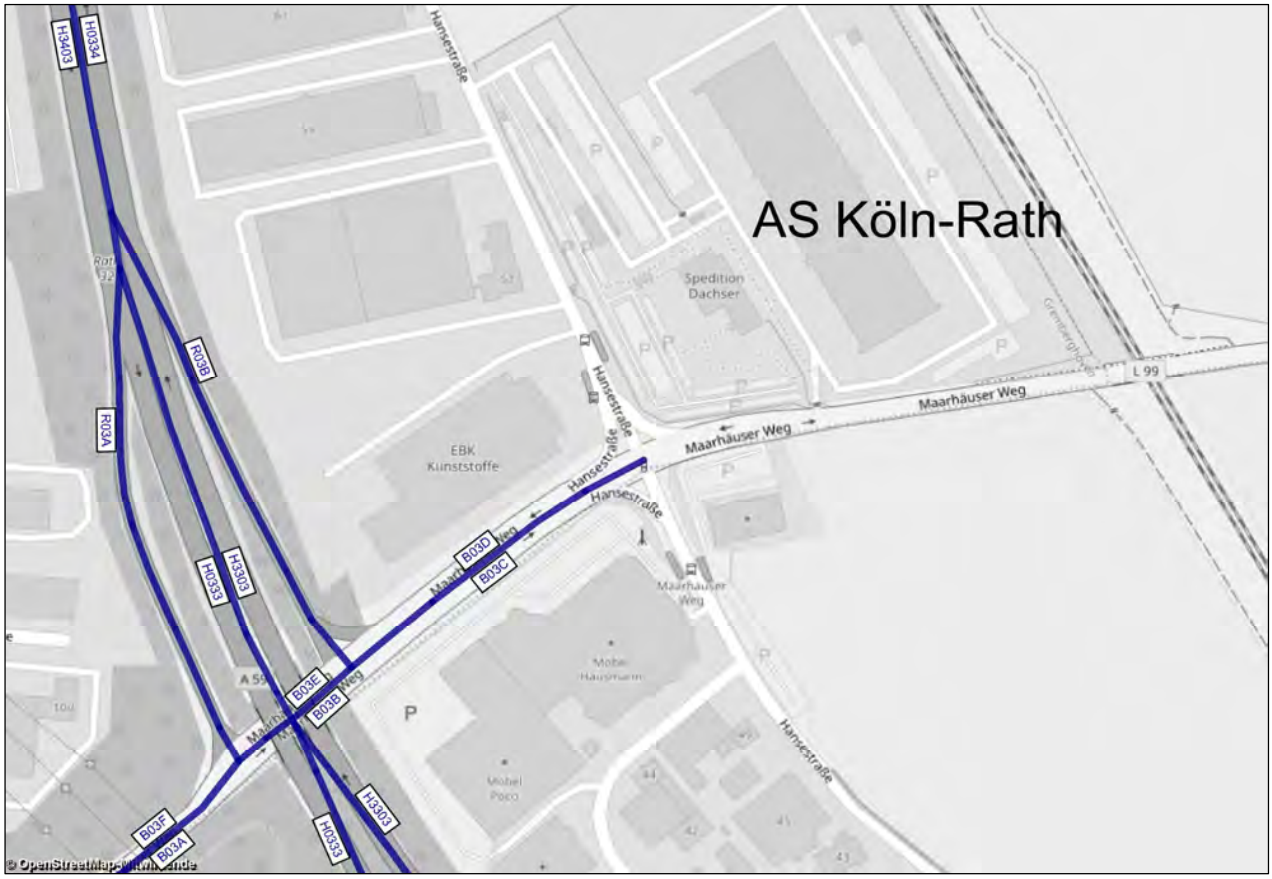
A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3403	A59	Süd	HFB	34700	11,8%	4100	36000	12,5%	4500
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	8900	2,2%	200	9200	3,3%	300
H0333	A59	Süd	HFB	25700	14,8%	3800	26700	15,7%	4200
H3303	A59	Nord	HFB	27600	14,9%	4100	28700	15,7%	4500
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5700	10,5%	600	5900	11,9%	700
H0334	A59	Nord	HFB	33300	14,4%	4800	34600	15,3%	5300
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	68000	13,1%	8900	70600	13,9%	9800
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53300	14,8%	7900	55400	15,7%	8700
B03A	L99	Ost	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B03B	L99	Ost	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4700	12,8%	600	4900	14,3%	700
B03D	L99	West	Basisstraße	4700	12,8%	600	4900	14,3%	700
B03E	L99	West	Basisstraße	3900	12,8%	500	4000	12,5%	500
B03F	L99	West	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	16800	8,3%	1400	17400	9,2%	1600
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	14700	10,2%	1500	15200	10,5%	1600
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	9400	12,8%	1200	9800	14,3%	1400

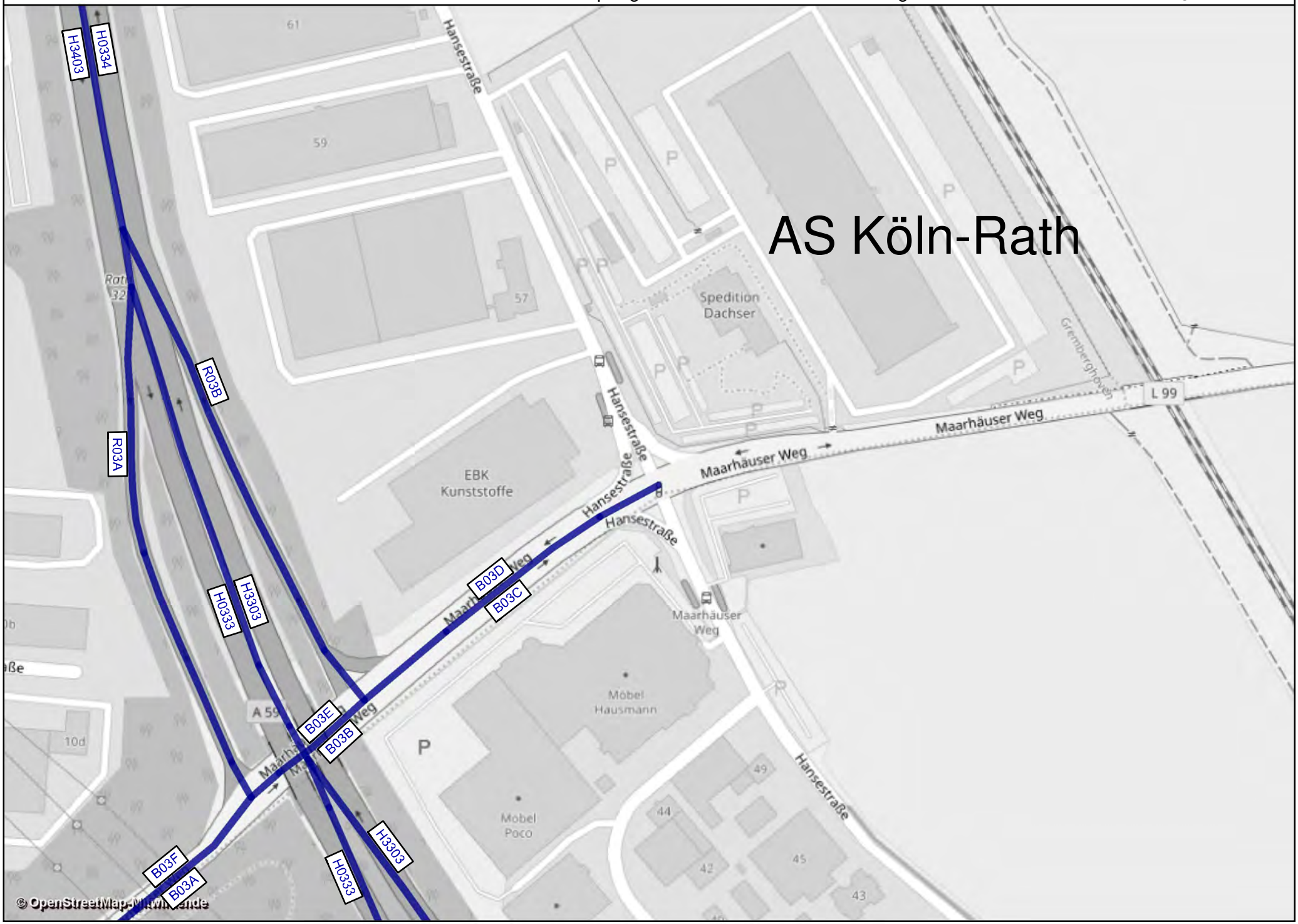


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3403	A59	Süd	HFB	32300	11,9%	21,5%	1848	338	0,06	0,010	10,5%	3400
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	8400	2,9%	5,7%	487	83	0,06	0,010	2,4%	200
H0333	A59	Süd	HFB	23800	15,1%	26,6%	1361	255	0,06	0,011	13,4%	3200
H3303	A59	Nord	HFB	25600	15,1%	26,6%	1466	274	0,06	0,011	13,3%	3400
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5300	11,5%	20,8%	302	55	0,06	0,010	9,4%	500
H0334	A59	Nord	HFB	30900	14,5%	25,6%	1768	329	0,06	0,011	12,9%	4000
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	63200	13,2%	23,5%	3616	667	0,06	0,011	11,7%	7400
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49400	15,1%	26,6%	2827	529	0,06	0,011	13,4%	6600
B03A	L99	Ost	Basisstraße	7850	8,8%	16,3%	451	80	0,06	0,010	7,6%	600
B03B	L99	Ost	Basisstraße	10100	8,5%	15,7%	578	103	0,06	0,010	7,9%	800
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4350	12,1%	21,7%	249	46	0,06	0,010	11,5%	500
B03D	L99	West	Basisstraße	4350	12,1%	21,7%	249	46	0,06	0,010	11,5%	500
B03E	L99	West	Basisstraße	3600	12,4%	22,3%	205	38	0,06	0,010	11,1%	400
B03F	L99	West	Basisstraße	7850	8,8%	16,3%	451	80	0,06	0,010	7,6%	600
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	15700	8,8%	16,3%	901	161	0,06	0,010	7,6%	1200
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	13700	9,5%	17,5%	784	141	0,06	0,010	8,8%	1200
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	8700	12,1%	21,7%	498	91	0,06	0,010	11,5%	1000

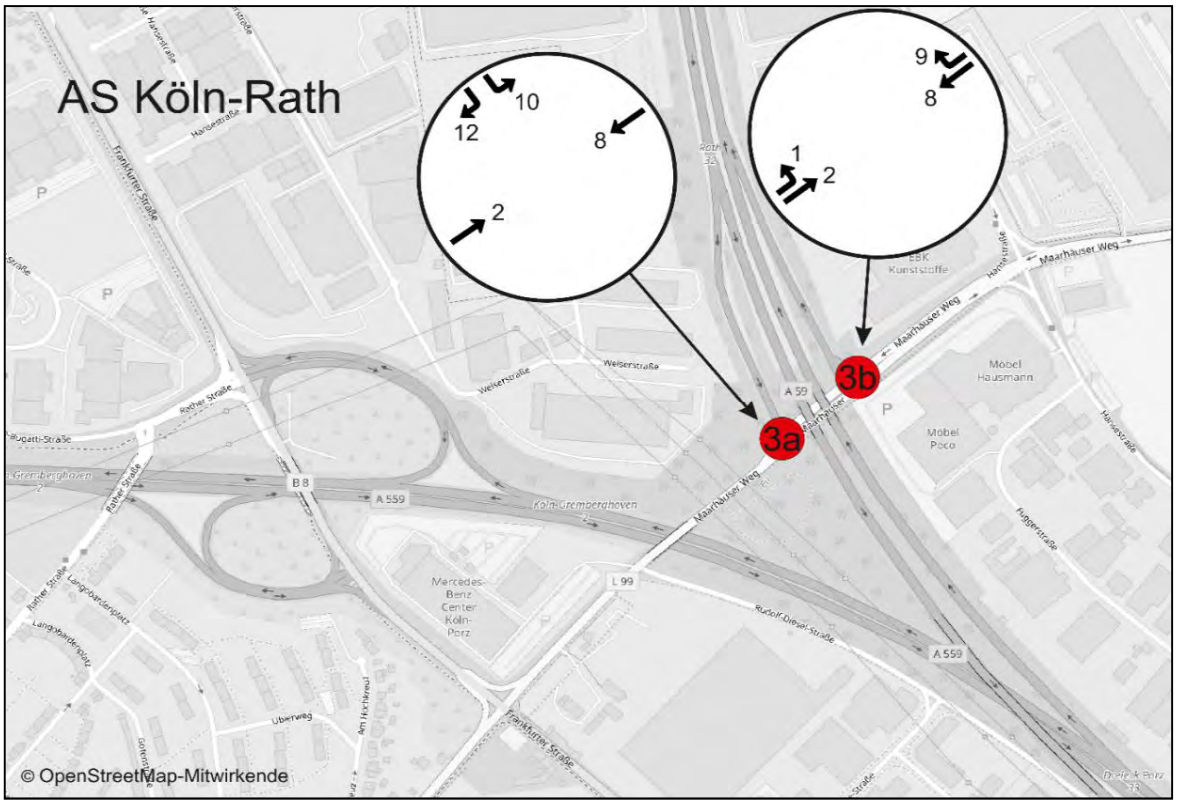


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3403	A59	HFB	**3018**	**8,9%**	-			-			R03A	554	5,9%	H0333	2464	9,6%	2600	10,2%	2215	7,0%
R03A	A59	Ausfahrt	**797**	**3,7%**	-			-			H0333	1612	13,3%	H3403	2409	10,1%	654	3,8%	603	1,3%
H0333	A59	HFB	**2252**	**10,8%**	-			-			R03A	495	6,2%	H3403	2747	10,0%	1946	12,3%	1613	9,1%
H3303	A59	HFB	**2164**	**9,7%**	R03B	616	10,0%	H0334	2781	9,8%	-			-			1901	12,8%	1952	9,5%
R03B	A59	Einfahrt	**672**	**6,3%**	H3303	2038	9,3%	H0334	2710	8,5%	-			-			221	16,3%	576	7,8%
H0334	A59	HFB	**2802**	**9,3%**	R03B	724	6,7%	H3303	2077	10,2%	-			-			2122	13,2%	2527	9,1%




AS Köln-Rath
H3403
H0334
R03B
R03A
H0333
H3303
B03D
B03C
B03E
B03B
B03F
B03A
H3303
H0333
Hansestraße
Maarhäuser Weg
L 99
Spedition Dachser
EBK Kunststoffe
Möbel Hausmann
Möbel Poco
A 59
© OpenStreetMap-Mitwirkende

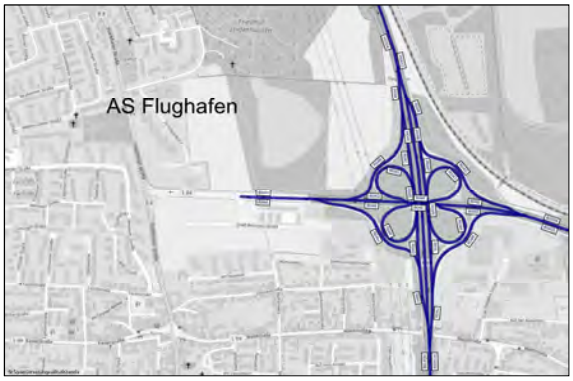
AS Köln-Rath - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
3a	Maarhäuser Weg (L 99)	1	-	-	-	-
		2	460	39	786	41
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	268	43	331	20
		9	-	-	-	-
	A 59	10	265	15	123	9
		11	-	-	-	-
		12	910	21	695	12
3b	Maarhäuser Weg (L 99)	1	215	15	609	12
		2	510	40	300	37
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	268	43	331	20
		9	67	27	245	17
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

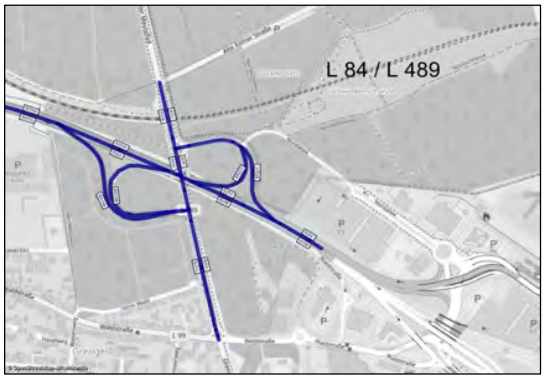


Anlage U-BF-51

A 59 - AS Flughafen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3304	A59	Süd	HFB	73900	11,4%	8400	76600	12,0%	9200
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	21300	7,5%	1600	22000	7,7%	1700
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	5500	14,5%	800	5700	15,8%	900
H04A	A59	Süd	HFB	52600	12,9%	6800	54600	13,7%	7500
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	15800	4,4%	700	16300	4,9%	800
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	10100	9,9%	1000	10400	10,6%	1100
R04E	A59	Süd	Verflechtung	25900	6,6%	1700	26700	6,7%	1800
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	15800	4,4%	700	16300	4,9%	800
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	10100	9,9%	1000	10400	10,6%	1100
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	4200	11,9%	500	4300	11,6%	500
R04I	A59	Süd	Einfahrt	14300	9,8%	1400	14800	10,8%	1600
H04146	A59	Süd	HFB	66800	12,4%	8300	69400	13,1%	9100
H14604	A59	Nord	HFB	69200	10,7%	7400	71700	11,4%	8200
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	12600	14,3%	1800	13100	15,3%	2000
H04B	A59	Nord	HFB	56600	9,9%	5600	58600	10,6%	6200
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	8500	20,0%	1700	8800	20,5%	1800
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	4200	2,4%	100	4300	2,3%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
R04N	A59	Nord	Verflechtung	13200	8,3%	1100	13600	8,8%	1200
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	4200	2,4%	100	4300	2,3%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8700	13,8%	1200	9100	14,3%	1300
R04R	A59	Nord	Einfahrt	17800	12,4%	2200	18400	13,0%	2400
H0433	A59	Nord	HFB	74200	10,5%	7800	76900	11,2%	8600
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	148100	10,9%	16200	153500	11,6%	17800
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	109200	11,4%	12400	113200	12,1%	13700
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	136000	11,5%	15700	141100	12,3%	17300
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	8700	13,8%	1200	9100	14,3%	1300
B25A	L84	Ost	Basisstraße	16400	7,3%	1200	16900	7,7%	1300
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2200	0,0%	0	2300	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	18600	6,5%	1200	19200	6,8%	1300
B25C	L84	West	Basisstraße	12400	8,1%	1000	12800	8,6%	1100
BR25C	L84	West	Basisstraße	1800	5,6%	100	1900	5,3%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	10500	7,6%	800	10900	8,3%	900
BR25D	L84	West	Basisstraße	10100	13,9%	1400	10500	15,2%	1600
B25E	L489	Süd	Basisstraße	10600	8,5%	900	10900	9,2%	1000
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B25G	L489	Süd	Basisstraße	7200	15,3%	1100	7500	16,0%	1200
B25H	L489	Nord	Basisstraße	7200	15,3%	1100	7500	16,0%	1200
B25I	L489	Nord	Basisstraße	11700	13,7%	1600	12200	13,9%	1700
B25J	L489	Nord	Basisstraße	10600	8,5%	900	10900	9,2%	1000
B04A	L84	Ost	Basisstraße	13900	1,4%	200	14300	2,1%	300
B04B	L84	Ost	Basisstraße	9800	10,2%	1000	10100	10,9%	1100
B04C	L84	Ost	Basisstraße	25700	6,6%	1700	26500	6,8%	1800
B04D	L84	Ost	Basisstraße	16600	4,2%	700	17200	4,7%	800
B04E	L84	West	Basisstraße	11900	8,4%	1000	12300	8,9%	1100
B04F	L84	West	Basisstraße	16100	6,8%	1100	16700	7,2%	1200
B04G	L84	West	Basisstraße	6100	1,6%	100	6200	1,6%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	11600	8,6%	1000	12000	9,2%	1100
B0425	L84	Ost	Basisstraße	25000	9,6%	2400	25900	10,0%	2600
B2504	L84	West	Basisstraße	20600	11,2%	2300	21400	11,7%	2500
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	25500	4,7%	1200	26300	5,3%	1400
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	15900	6,9%	1100	16300	7,4%	1200
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	41800	6,7%	2800	43200	6,9%	3000
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	28500	6,0%	1700	29500	6,4%	1900
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	45600	10,3%	4700	47300	10,8%	5100
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	37000	9,5%	3500	38300	9,9%	3800

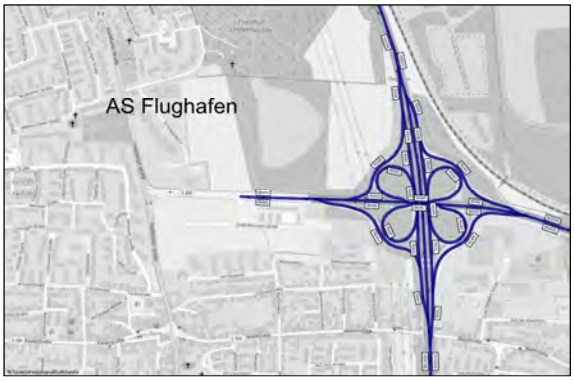
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	29100	6,9%	2000	30100	7,3%	2200
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	31000	7,1%	2200	32000	7,5%	2400
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	21200	8,5%	1800	21800	9,2%	2000
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	16500	10,9%	1800	17200	11,6%	2000
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	14400	15,3%	2200	15000	16,0%	2400

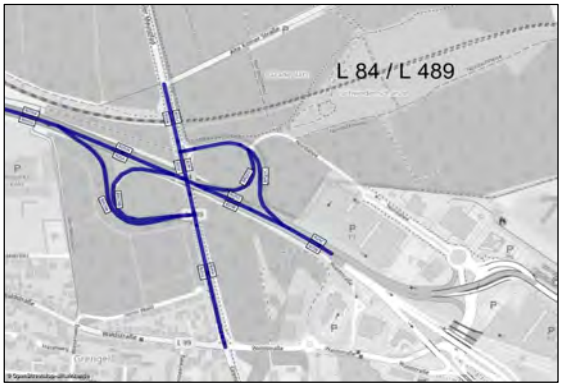




A 59 - AS Flughafen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3304	A59	Süd	HFB	68700	11,4%	20,6%	3935	716	0,06	0,010	10,2%	7000
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	19900	7,1%	13,3%	1144	201	0,06	0,010	6,5%	1300
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	5100	15,7%	27,5%	291	55	0,06	0,011	13,7%	700
H04A	A59	Süd	HFB	48800	13,2%	23,5%	2791	515	0,06	0,011	11,7%	5700
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	14800	4,2%	8,0%	853	147	0,06	0,010	4,1%	600
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	9400	9,8%	17,9%	539	97	0,06	0,010	8,5%	800
R04E	A59	Süd	Verflechtung	24200	6,4%	11,9%	1391	244	0,06	0,010	5,8%	1400
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	14800	4,2%	8,0%	853	147	0,06	0,010	4,1%	600
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	9400	9,8%	17,9%	539	97	0,06	0,010	8,5%	800
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	3900	10,3%	18,7%	225	41	0,06	0,010	10,3%	400
R04I	A59	Süd	Einfahrt	13300	9,9%	18,1%	764	137	0,06	0,010	9,0%	1200
H04146	A59	Süd	HFB	62100	12,5%	22,4%	3555	652	0,06	0,010	11,1%	6900
H14604	A59	Nord	HFB	64400	10,8%	19,6%	3689	668	0,06	0,010	9,6%	6200
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	11700	14,2%	25,1%	669	124	0,06	0,011	12,8%	1500
H04B	A59	Nord	HFB	52700	10,0%	18,3%	3020	544	0,06	0,010	8,9%	4700
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	7800	19,9%	33,9%	443	86	0,06	0,011	17,9%	1400
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	3900	2,9%	5,7%	227	39	0,06	0,010	2,6%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	8400	10,7%	19,4%	481	87	0,06	0,010	9,5%	800
R04N	A59	Nord	Verflechtung	12300	8,2%	15,2%	708	126	0,06	0,010	7,3%	900
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	3900	2,9%	5,7%	227	39	0,06	0,010	2,6%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	8400	10,7%	19,4%	481	87	0,06	0,010	9,5%	800
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8100	14,5%	25,7%	461	86	0,06	0,011	12,3%	1000
R04R	A59	Nord	Einfahrt	16500	12,6%	22,5%	942	173	0,06	0,010	10,9%	1800
H0433	A59	Nord	HFB	69100	10,6%	19,3%	3962	717	0,06	0,010	9,4%	6500
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	137800	11,0%	20,0%	7897	1433	0,06	0,010	9,8%	13500
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	101500	11,5%	20,8%	5811	1058	0,06	0,010	10,2%	10400
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	126500	11,6%	21,0%	7244	1320	0,06	0,010	10,4%	13100
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	8100	13,5%	24,0%	461	85	0,06	0,011	12,3%	1000
B25A	L84	Ost	Basisstraße	15300	7,4%	13,8%	877	155	0,06	0,010	6,5%	1000
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2100	1,6%	3,1%	123	21	0,06	0,010	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	17400	6,7%	12,5%	1000	176	0,06	0,010	5,7%	1000
B25C	L84	West	Basisstraße	11600	7,6%	14,2%	663	117	0,06	0,010	6,9%	800
BR25C	L84	West	Basisstraße	1700	4,7%	8,9%	99	17	0,06	0,010	5,9%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	9800	8,1%	15,1%	564	100	0,06	0,010	7,1%	700
BR25D	L84	West	Basisstraße	9400	14,1%	25,0%	536	99	0,06	0,011	12,8%	1200
B25E	L489	Süd	Basisstraße	9850	8,2%	30,3%	566	101	0,06	0,010	7,6%	750
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4500	3,8%	7,3%	257	44	0,06	0,010	4,4%	200
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6650	15,1%	26,5%	380	71	0,06	0,011	13,5%	900
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6650	15,1%	26,5%	380	71	0,06	0,011	13,5%	900
B25I	L489	Nord	Basisstraße	10900	13,6%	24,3%	621	115	0,06	0,011	11,9%	1300
B25J	L489	Nord	Basisstraße	9850	8,2%	30,3%	566	101	0,06	0,010	7,6%	750
B04A	L84	Ost	Basisstraße	13100	10,4%	18,9%	749	135	0,06	0,010	1,5%	200
B04B	L84	Ost	Basisstraße	9100	10,4%	18,9%	524	95	0,06	0,010	8,8%	800
B04C	L84	Ost	Basisstraße	24000	6,5%	12,3%	1376	241	0,06	0,010	5,8%	1400
B04D	L84	Ost	Basisstraße	15600	4,3%	8,3%	895	154	0,06	0,010	3,8%	600
B04E	L84	West	Basisstraße	11100	8,5%	15,7%	639	114	0,06	0,010	7,2%	800
B04F	L84	West	Basisstraße	15100	7,0%	13,2%	865	152	0,06	0,010	6,0%	900
B04G	L84	West	Basisstraße	5700	2,5%	4,9%	327	56	0,06	0,010	1,8%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	10800	8,7%	16,1%	618	110	0,06	0,010	7,4%	800
B0425	L84	Ost	Basisstraße	23300	9,5%	17,4%	1338	240	0,06	0,010	8,6%	2000
B2504	L84	West	Basisstraße	19200	11,0%	20,0%	1100	200	0,06	0,010	9,9%	1900
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	23900	9,6%	17,6%	1366	245	0,06	0,010	4,2%	1000
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	14800	7,4%	13,7%	850	150	0,06	0,010	6,1%	900
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	39100	6,7%	12,6%	2242	394	0,06	0,010	5,9%	2300
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	26700	6,1%	11,4%	1534	268	0,06	0,010	5,2%	1400
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	42500	10,2%	18,6%	2438	440	0,06	0,010	9,2%	3900
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	34500	9,4%	17,3%	1977	354	0,06	0,010	8,4%	2900

A 59 - AS Flughafen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	27200	7,2%	13,5%	1565	276	0,06	0,010	6,3%	1700
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	29000	7,1%	13,2%	1664	293	0,06	0,010	6,2%	1800
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	19700	8,2%	30,3%	1132	201	0,06	0,010	7,6%	1500
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	15400	10,8%	19,6%	878	159	0,06	0,010	9,7%	1500
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	13300	15,1%	26,5%	760	142	0,06	0,011	13,5%	1800

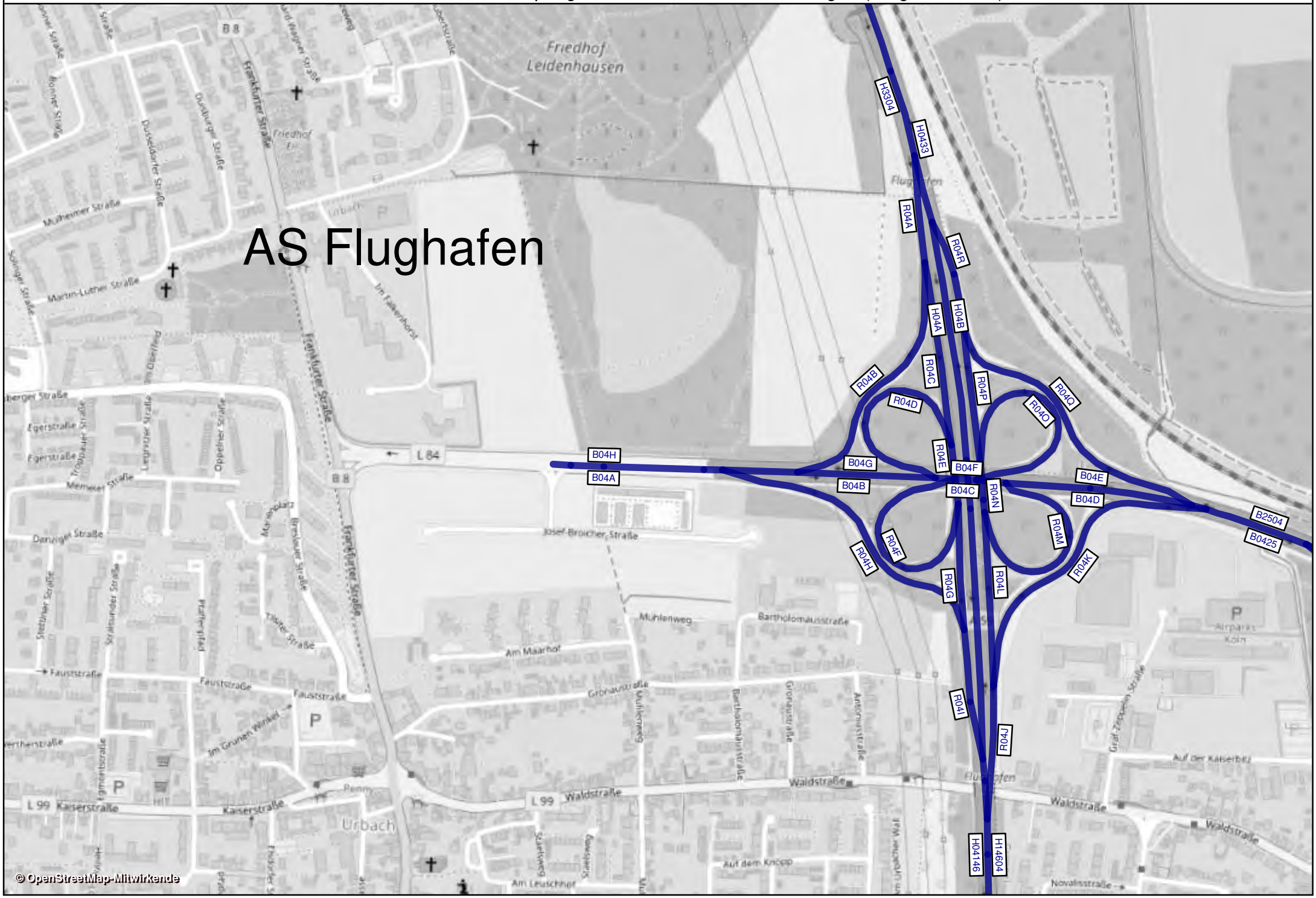


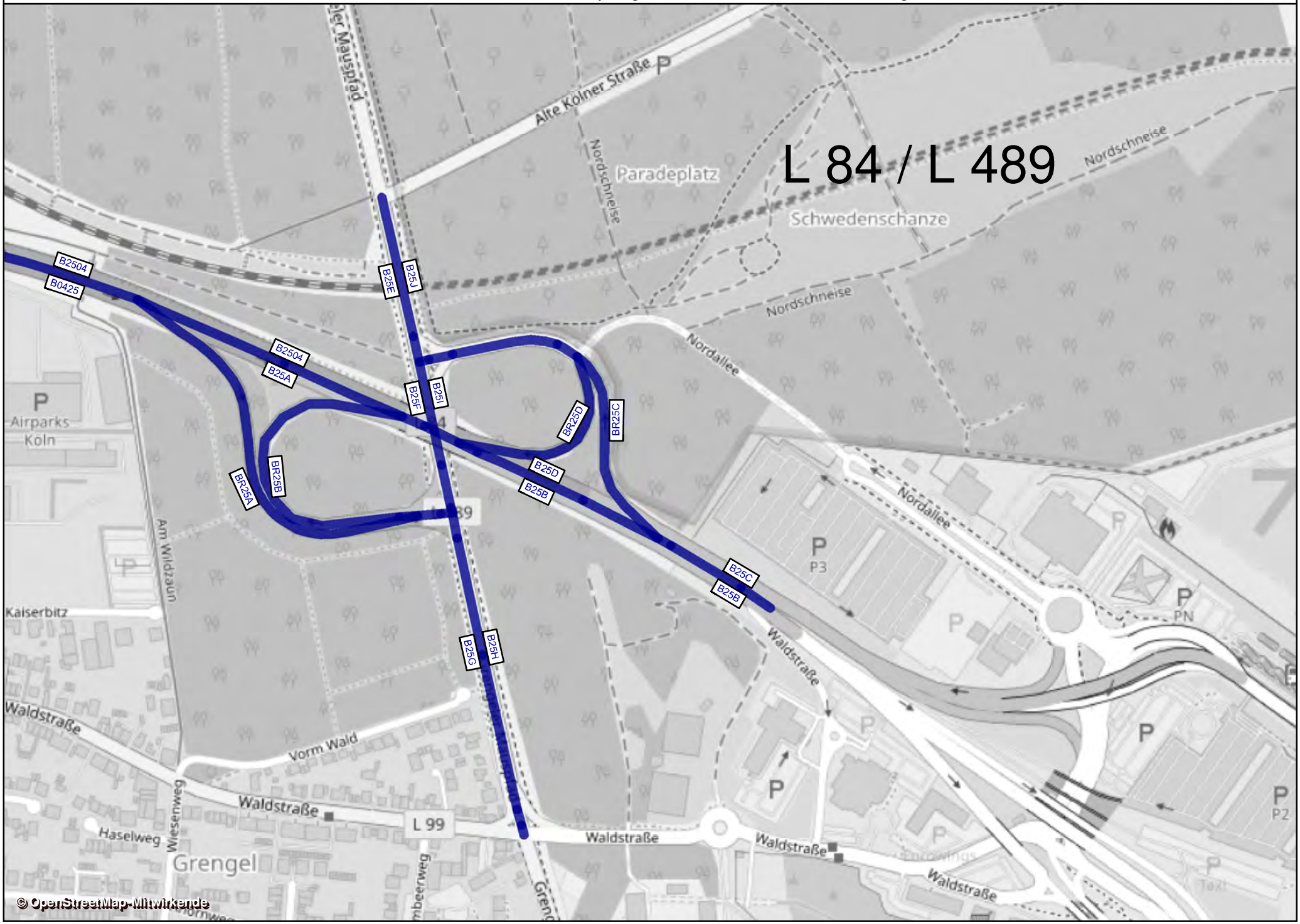


A 59 - AS Flughafen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3304	A59	HFB	**6281**	**10,1%**	-			-			R04A	1793	6,5%	H04A	4489	11,5%	5421	11,5%	4967	6,9%
R04A	A59	Ausfahrt	**2100**	**6,5%**	H04A	3810	13,4%	H3304	5909	10,9%	R04B	457	13,4%	R04C	1642	4,6%	1725	6,8%	1280	6,3%
R04B	A59	Rampe von A59	**483**	**11,7%**	B04G	513	1,2%	B04H	995	6,3%	R04C	1358	4,6%	R04A	1841	6,5%	410	13,4%	363	15,2%
H04A	A59	HFB	**4270**	**12,0%**	R04A	1810	6,3%	H3304	6080	10,3%	R04I	833	10,1%	H04146	5102	11,7%	3696	13,6%	3687	7,1%
R04C	A59	Parallelfahrbahn	**1567**	**4,1%**	R04D	618	9,6%	R04E	2185	5,6%	R04B	426	12,6%	R04A	1993	5,9%	1315	4,7%	918	2,8%
					R04F	1567	4,1%	R04G	618	9,6%	-			-						
R04D	A59	Rampe zur A59	**1069**	**8,6%**	R04F	918	2,8%	R04E	1987	5,9%	R04C	918	2,8%	R04G	1069	8,6%	589	11,0%	871	7,0%
					R04O	361	4,5%	B04F	1430	7,5%	B04E	1069	8,6%	B04G	361	4,5%				
R04E	A59	Verflechtung	**2262**	**5,8%**	R04D	698	14,8%	R04C	1564	1,8%	R04F	1564	1,8%	R04G	698	14,8%	1904	6,7%	1788	4,8%
R04F	A59	Rampe von A59	**1567**	**4,1%**	R04M	756	9,0%	B04C	2323	5,7%	B04B	756	9,0%	B04D	1567	4,1%	1315	4,7%	918	2,8%
					R04D	636	13,8%	R04E	2203	6,9%	R04C	1567	4,1%	R04G	636	13,8%				
R04G	A59	Parallelfahrbahn	**1069**	**8,6%**	R04H	425	5,8%	R04I	1494	7,8%	R04F	867	2,6%	R04E	1937	5,9%	589	11,0%	871	7,0%
					R04D	1069	8,6%	R04C	867	2,6%	-			-						
R04H	A59	Rampe zur A59	**493**	**8,2%**	R04G	910	6,8%	R04I	1403	7,3%	B04B	591	9,7%	B04A	1084	9,1%	207	13,5%	402	6,7%
R04I	A59	Einfahrt	**1489**	**5,5%**	H04A	3853	6,9%	H04146	5342	6,5%	R04H	472	6,5%	R04G	1017	5,1%	794	11,6%	1274	6,9%
H04146	A59	HFB	**5496**	**7,2%**	R04I	1495	6,7%	H04A	4001	7,4%	-			-			4490	13,3%	4960	7,1%
H14604	A59	HFB	**5946**	**7,9%**	-			-			R04J	887	12,4%	H04B	5059	7,1%	5115	9,0%	4801	8,2%
R04J	A59	Ausfahrt	**1176**	**13,3%**	H04B	4942	4,9%	H14604	6118	6,5%	R04K	746	19,1%	R04L	430	3,3%	795	12,5%	1035	13,0%
H04B	A59	HFB	**5027**	**7,3%**	R04J	1002	12,8%	H14604	6029	8,2%	R04R	1271	12,0%	H0433	6298	8,3%	4320	8,4%	3766	6,9%
R04K	A59	Rampe von A59	**873**	**21,2%**	B04D	1029	2,9%	B0425	1901	11,3%	R04L	345	3,3%	R04J	1217	16,1%	520	18,3%	693	17,7%
R04L	A59	Parallelfahrbahn	**416**	**4,3%**	R04M	522	10,9%	R04N	938	8,0%	R04K	716	16,7%	R04J	1132	12,2%	275	1,5%	342	3,5%
					R04O	416	4,3%	R04P	522	10,9%	-			-						
R04M	A59	Rampe zur A59	**896**	**7,9%**	R04O	275	1,4%	R04N	1171	6,4%	R04L	275	1,4%	R04P	896	7,9%	757	9,1%	508	10,4%
					R04F	1394	6,0%	B04C	2290	6,8%	B04B	896	7,9%	B04D	1394	6,0%				
R04N	A59	Verflechtung	**1226**	**6,1%**	R04M	939	6,5%	R04L	287	4,9%	R04O	287	4,9%	R04P	939	6,5%	1032	7,1%	849	7,7%
R04O	A59	Rampe von A59	**416**	**4,3%**	R04D	870	6,9%	B04F	1287	6,1%	B04E	870	6,9%	B04G	416	4,3%	275	1,5%	342	3,5%
					R04M	547	13,1%	R04N	964	9,3%	R04L	416	4,3%	R04P	547	13,1%				
R04P	A59	Parallelfahrbahn	**896**	**7,9%**	R04Q	475	18,9%	R04R	1371	11,7%	R04O	312	1,1%	R04N	1208	6,2%	757	9,1%	508	10,4%
					R04M	896	7,9%	R04L	312	1,1%	-			-						
R04Q	A59	Rampe zur A59	**944**	**10,7%**	R04P	530	10,1%	R04R	1475	10,5%	B04E	948	6,6%	B2504	1892	8,6%	459	21,4%	766	8,7%
R04R	A59	Einfahrt	**1481**	**7,6%**	H04B	3936	6,7%	H0433	5417	6,9%	R04Q	899	8,5%	R04P	583	6,1%	1216	13,7%	1274	9,4%
H0433	A59	HFB	**6432**	**8,4%**	R04R	1425	13,4%	H04B	5008	6,9%	-			-			5537	9,6%	5040	7,5%
B04A	L84	Basisstraße	**1176**	**8,7%**	-			-			R04H	231	13,5%	B04B	945	7,6%	1013	10,0%	975	8,6%
B04B	L84	Basisstraße	**937**	**7,9%**	R04F	1047	2,4%	B04C	931	4,2%	R04H	215	12,7%	B04A	1152	8,8%	806	9,1%	573	9,9%
					R04M	1013	5,9%	B04D	930	3,1%	-			-						
B04C	L84	Basisstraße	**2476**	**5,6%**	R04F	1481	4,8%	B04B	995	6,8%	R04M	916	9,1%	B04D	1560	3,5%	2122	6,4%	1491	5,6%
B04D	L84	Basisstraße	**1596**	**4,3%**	R04K	540	16,1%	B0425	2136	7,3%	R04M	1512	9,1%	B04C	1376	6,6%	1365	4,9%	983	3,0%
					B04F	1251	5,3%	B04B	1225	13,8%	-			-						
B0425	L84	Basisstraße	**2193**	**7,5%**	R04K	608	17,9%	B04D	1584	3,5%	BR25A	545	21,4%	B25A	1647	17,1%	1885	8,6%	1677	9,1%
B2504	L84	Basisstraße	**1866**	**7,8%**	BR25D	769	9,5%	B25D	2636	8,3%	R04Q	855	8,7%	B04E	1012	7,1%	1263	13,1%	1684	7,7%
B04E	L84	Basisstraße	**1071**	**5,9%**	R04O	752	4,5%	B04F	867	7,3%	R04Q	798	8,2%	B2504	1869	6,9%	804	8,3%	918	6,8%
					R04D	982	5,7%	R04G	1623	14,7%	-			-						
B04F	L84	Basisstraße	**1396**	**6,0%**	R04O	385	3,5%	B04E	1011	6,9%	R04D	1054	7,0%	B04G	342	3,0%	1079	6,6%	1260	5,9%
B04G	L84	Basisstraße	**576**	**1,1%**	R04B	429	11,7%	B04H	1005	5,6%	R04D	551	7,7%	B04F	631	4,5%	490	1,2%	390	3,6%
					R04O	543	1,0%	B04E	669	5,7%	-			-						
B04H	L84	Basisstraße	**1050**	**5,9%**	R04B	480	11,8%	B04G	569	1,0%	-			-			900	6,8%	752	9,0%
BR25A	L84	Basisstraße	**840**	**6,2%**	-			-			B25A	964	11,2%	B0425	1805	8,9%	489	21,5%	741	6,1%
B25A	L84	Basisstraße	**1633**	**3,6%**	BR25B	126	1,5%	B25B	1758	3,4%	BR25A	505	20,2%	B0425	2137	7,5%	1395	4,1%	935	11,4%
BR25B	L84	Basisstraße	**241**	**1,2%**	B25A	976	11,1%	B25B	1217	9,1%	-			-			118	1,7%	204	1,5%
B25B	L84	Basisstraße	**1771**	**3,4%**	BR25B	139	1,6%	B25A	1633	3,5%	-			-			1513	3,9%	1139	9,7%
B25C	L84	Basisstraße	**1390**	**6,1%**	-			-			BR25C	252	4,4%	B25D	1138	6,5%	536	9,3%	1255	6,0%
BR25C	L84	Basisstraße	**256**	**4,5%**	-			-			B25D	1063	6,3%	B25C	1320	5,9%	34	2,9%	226	4,4%
B25D	L84	Basisstraße	**1141**	**6,6%**	BR25D	690	8,5%	B2504	1831	7,3%	BR25C	236	4,1%	B25C	1377	6,1%	502	9,8%	1030	6,4%
BR25D	L84	Basisstraße	**957**	**13,7%**	B25D	524	9,5%	B2504	1481	12,2%	-			-			762	15,4%	656	9,8%

VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Prognose 2030)

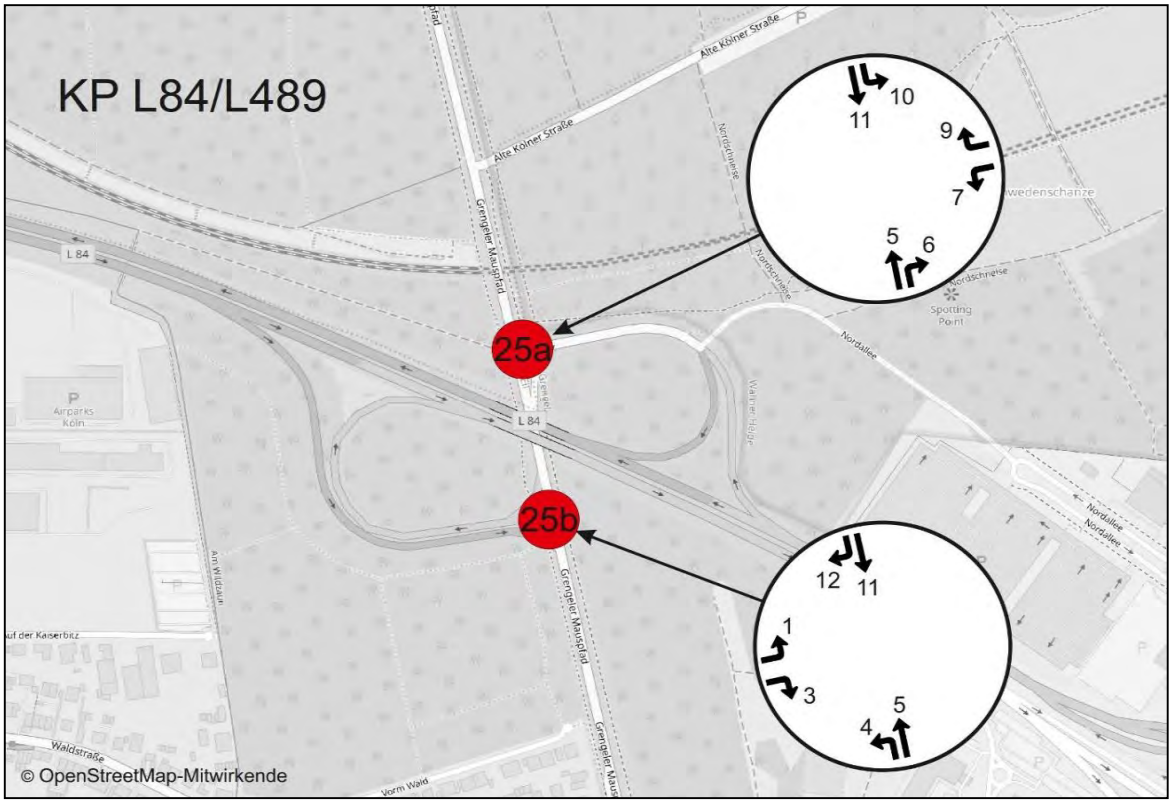
Anlage U-BF-57





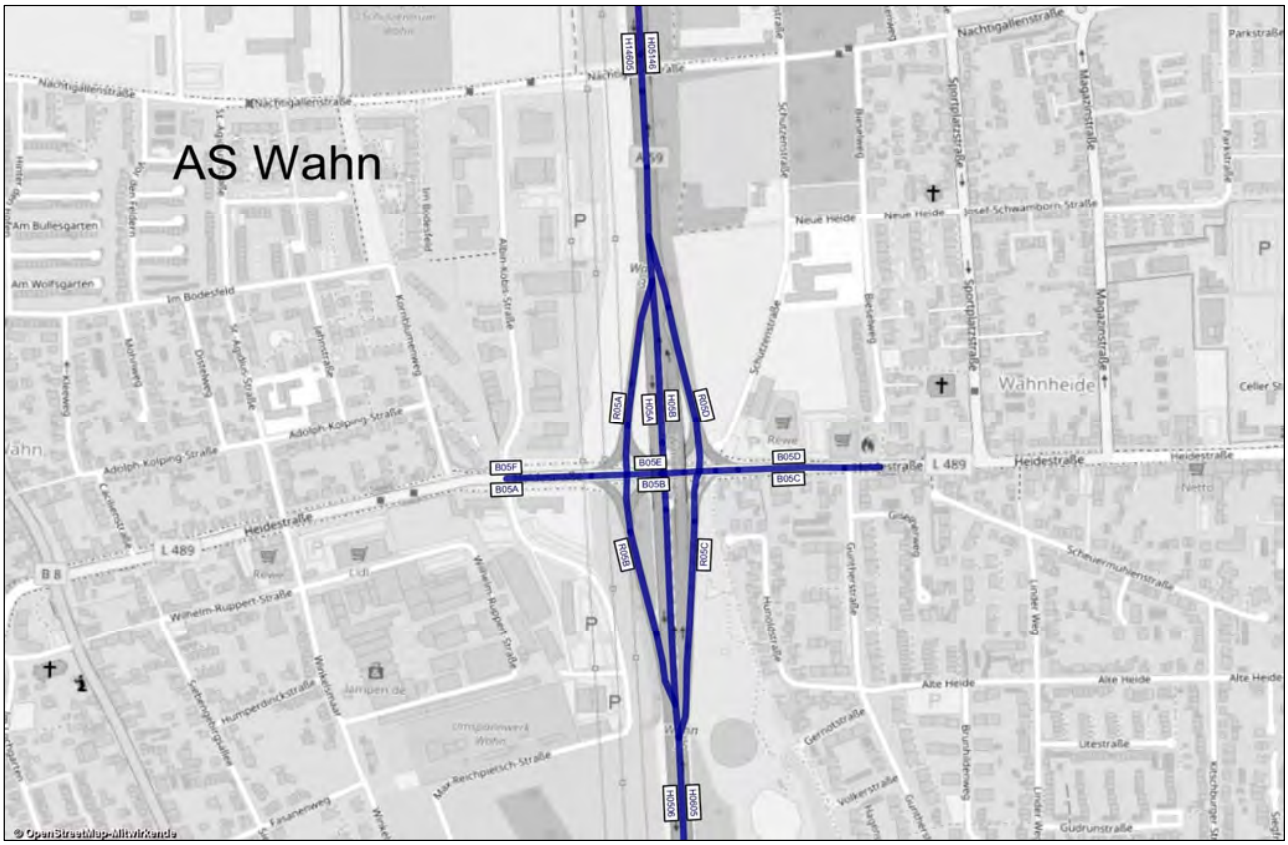
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L84 / L489 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
25a	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	-	-	-	-
		5	465	14	862	9
		6	373	17	226	8
	L 84	7	34	0	54	0
		8	-	-	-	-
		9	62	0	218	3
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	985	17	407	10
		11	534	5	432	2
		12	-	-	-	-
25b	L 84	1	255	11	509	5
		2	-	-	-	-
		3	142	12	309	4
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	8	0	3	0
		5	583	20	579	12
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	-	-	-	-
		11	330	4	338	0
		12	239	1	148	2

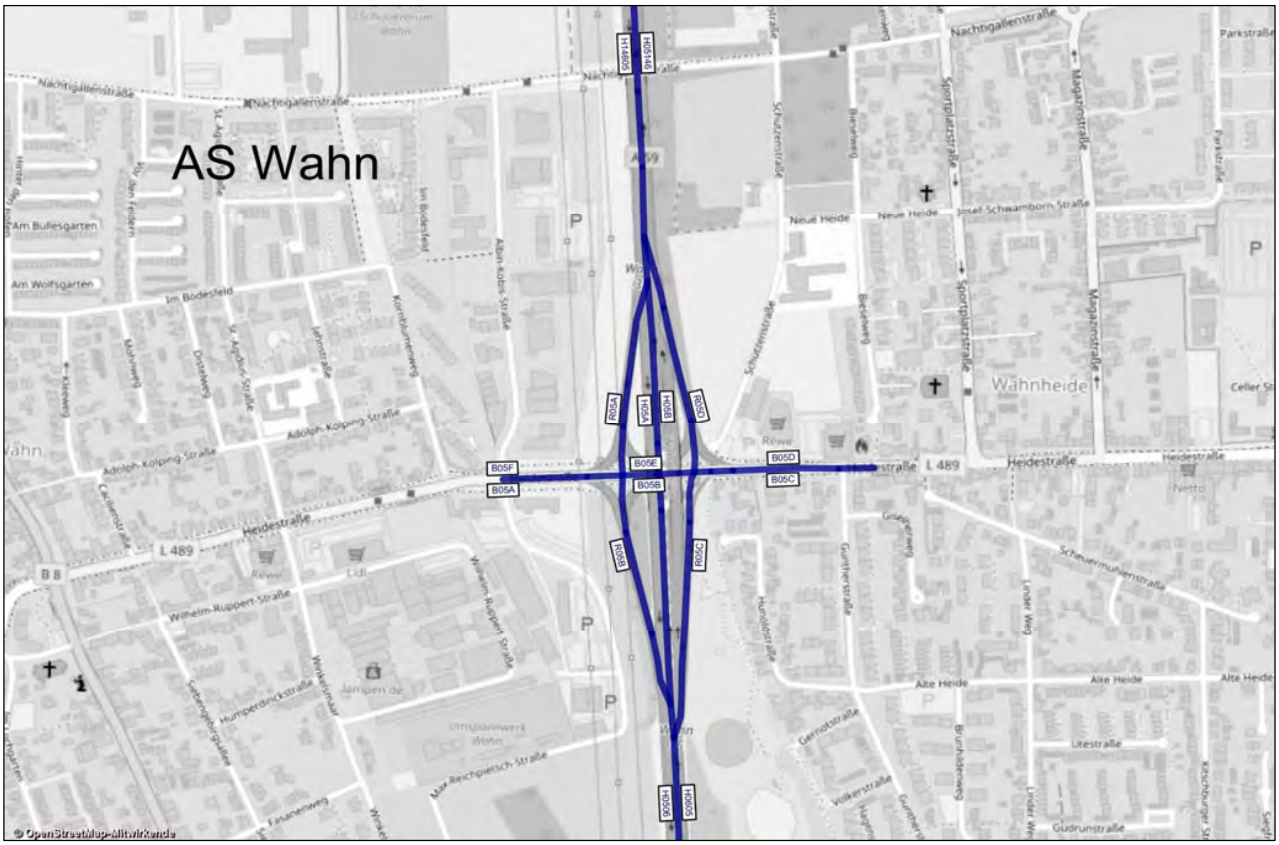


Anlage U-BF-59

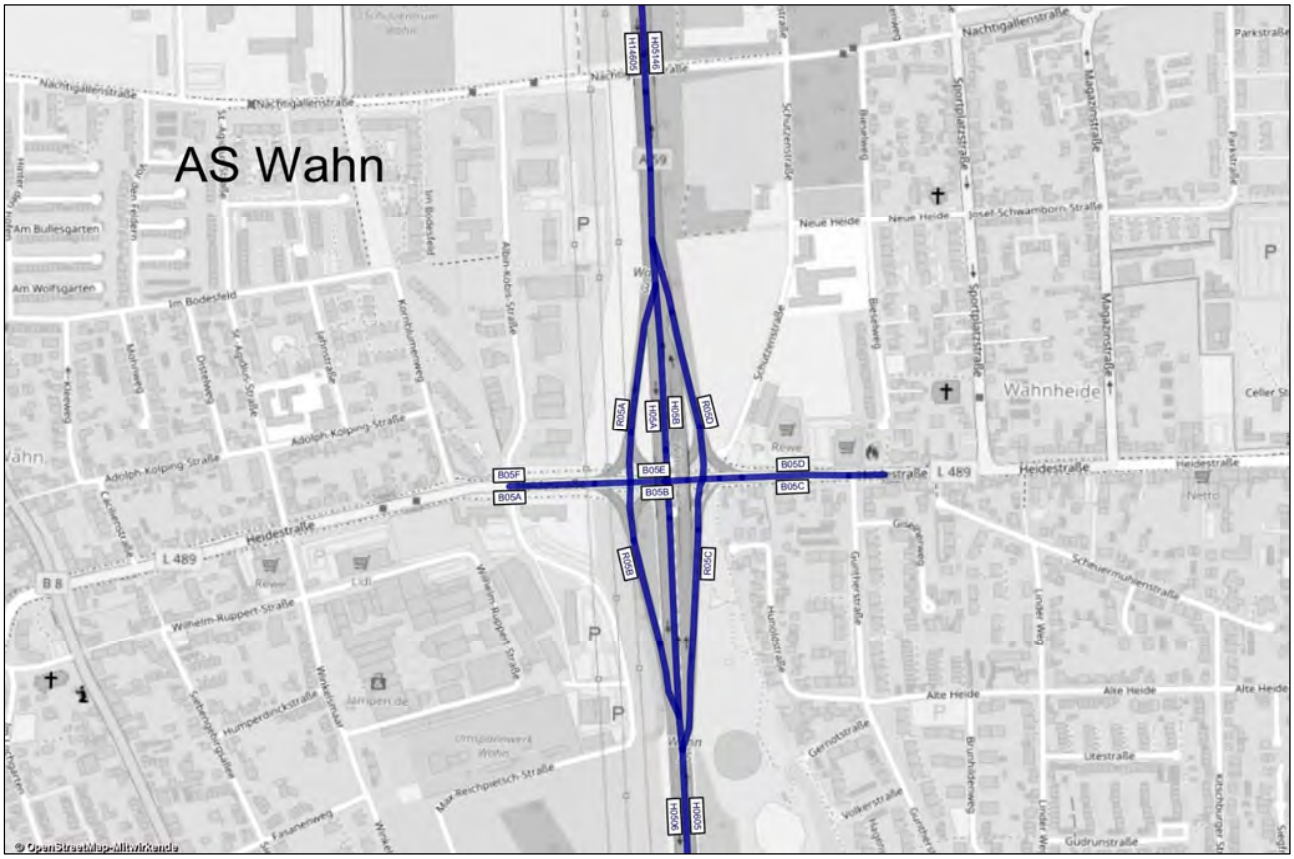
A 59 - AS Wahn - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H14605	A59	Süd	HFB	65800	12,3%	8100	68200	13,2%	9000
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	10400	12,5%	1300	10800	13,9%	1500
H05A	A59	Süd	HFB	55300	12,3%	6800	57400	13,1%	7500
R05B	A59	Süd	Einfahrt	2800	7,1%	200	2900	10,3%	300
H0506	A59	Süd	HFB	58100	12,2%	7100	60300	12,9%	7800
H0605	A59	Nord	HFB	59200	11,7%	6900	61400	12,5%	7700
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	4800	14,6%	700	4900	16,3%	800
H05B	A59	Nord	HFB	54400	11,2%	6100	56400	11,9%	6700
R05D	A59	Nord	Einfahrt	12300	8,1%	1000	12700	8,7%	1100
H05146	A59	Nord	HFB	66700	10,8%	7200	69200	11,4%	7900
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	132500	11,5%	15300	137400	12,3%	16900
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	109700	11,8%	12900	113800	12,5%	14200
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	117300	11,9%	14000	121700	12,7%	15500
B05A	B489	Ost	Basisstraße	14600	6,2%	900	15100	6,6%	1000
B05B	B489	Ost	Basisstraße	21700	7,4%	1600	22500	7,6%	1700
B05C	B489	Ost	Basisstraße	14000	5,7%	800	14400	6,3%	900
B05D	B489	West	Basisstraße	14000	5,7%	800	14400	6,3%	900
B05E	B489	West	Basisstraße	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
B05F	B489	West	Basisstraße	14600	6,2%	900	15100	6,6%	1000
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	29200	6,2%	1800	30200	6,6%	2000
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	30200	7,0%	2100	31300	7,0%	2200
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	28000	5,7%	1600	28800	6,3%	1800



A 59 - AS Wahn - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H14605	A59	Süd	HFB	61100	12,6%	22,5%	3498	642	0,06	0,011	11,1%	6800
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	9700	12,9%	23,0%	556	102	0,06	0,011	11,3%	1100
H05A	A59	Süd	HFB	51400	12,5%	22,4%	2942	540	0,06	0,010	11,1%	5700
R05B	A59	Süd	Einfahrt	2600	7,1%	13,3%	148	26	0,06	0,010	7,7%	200
H0506	A59	Süd	HFB	54000	12,2%	22,0%	3090	566	0,06	0,010	10,9%	5900
H0605	A59	Nord	HFB	55000	11,8%	21,3%	3148	575	0,06	0,010	10,5%	5800
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	4400	16,4%	28,7%	249	47	0,06	0,011	13,6%	600
H05B	A59	Nord	HFB	50600	11,4%	20,6%	2900	528	0,06	0,010	10,1%	5100
R05D	A59	Nord	Einfahrt	11500	8,2%	15,3%	660	117	0,06	0,010	7,0%	800
H05146	A59	Nord	HFB	62100	10,8%	19,6%	3559	645	0,06	0,010	9,7%	6000
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	123200	11,7%	21,1%	7057	1287	0,06	0,010	10,4%	12800
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	102000	12,0%	21,5%	5841	1067	0,06	0,010	10,6%	10800
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	109000	12,0%	21,6%	6238	1140	0,06	0,010	10,7%	11700
B05A	B489	Ost	Basisstraße	13700	6,2%	11,7%	786	137	0,06	0,010	5,5%	750
B05B	B489	Ost	Basisstraße	20300	7,2%	13,4%	1168	206	0,06	0,010	6,4%	1300
B05C	B489	Ost	Basisstraße	13100	5,6%	10,5%	751	131	0,06	0,010	5,0%	650
B05D	B489	West	Basisstraße	13100	5,6%	10,5%	751	131	0,06	0,010	5,0%	650
B05E	B489	West	Basisstraße	8000	6,0%	11,4%	464	81	0,06	0,010	5,0%	400
B05F	B489	West	Basisstraße	13700	6,2%	11,7%	786	137	0,06	0,010	5,5%	750
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	27400	6,2%	11,7%	1571	275	0,06	0,010	5,5%	1500
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	28300	6,9%	12,8%	1632	287	0,06	0,010	6,0%	1700
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	26200	5,6%	10,5%	1503	262	0,06	0,010	5,0%	1300

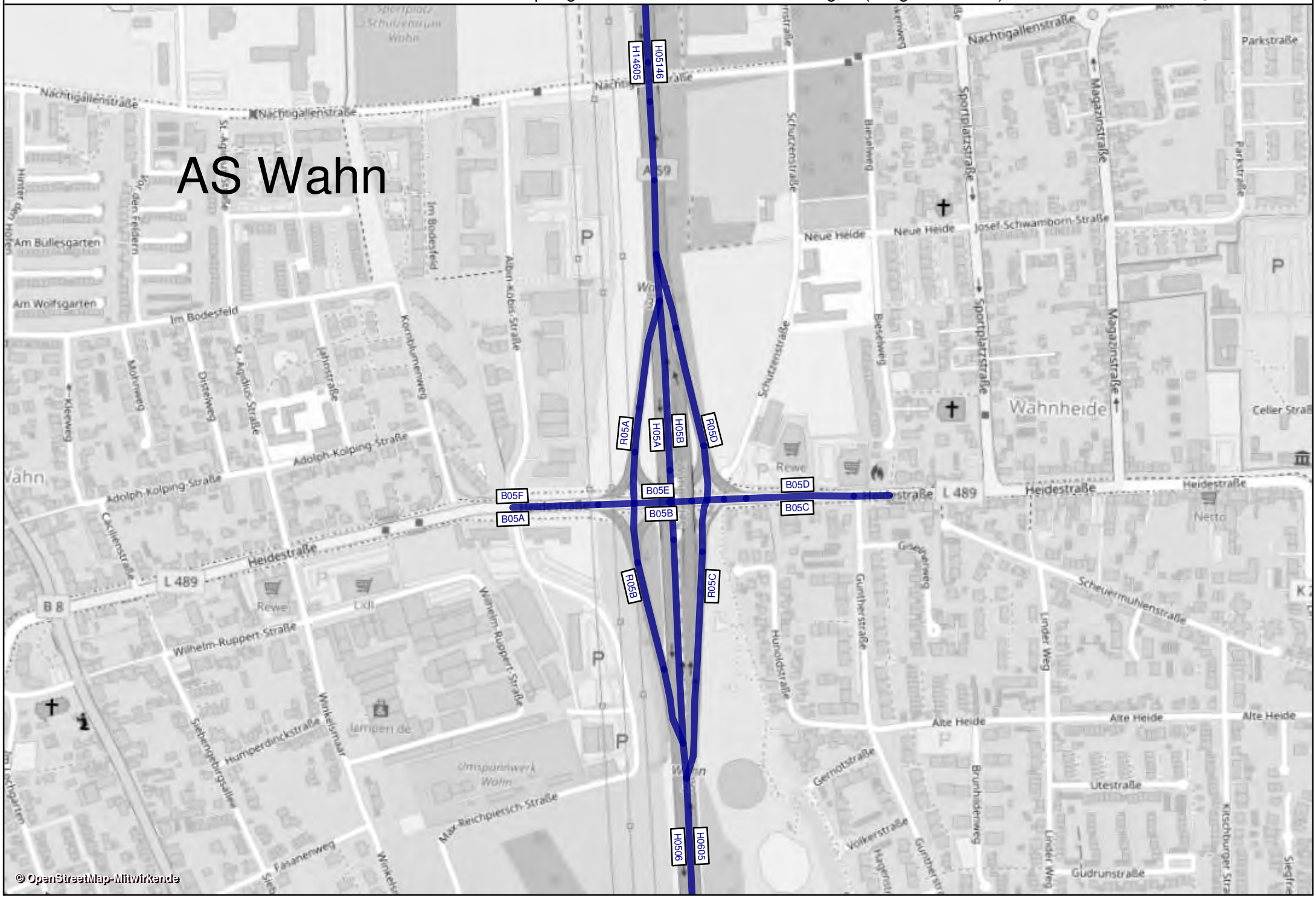


A 59 - AS Wahn - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H14605	A59	HFB	**5429**	**7,3%**	-			-			R05A	996	6,4%	H05A	4433	7,5%	4399	13,3%	4899	7,1%
R05A	A59	Ausfahrt	**1013**	**6,5%**	-			-			H05A	4136	7,1%	H14605	5149	7,0%	615	19,2%	893	6,4%
H05A	A59	HFB	**4441**	**7,5%**	R05B	303	8,6%	H0506	4744	7,5%	R05A	932	5,9%	H14605	5373	7,2%	3785	12,3%	4007	7,3%
R05B	A59	Einfahrt	**294**	**6,0%**	H05A	4187	7,1%	H0506	4481	7,0%	-			-			155	4,5%	252	7,5%
H0506	A59	HFB	**4719**	**7,5%**	R05B	291	9,3%	H05A	4428	7,3%	-			-			3940	12,0%	4258	7,3%
H0605	A59	HFB	**5035**	**8,7%**	-			-			R05C	472	16,8%	H05B	4563	7,8%	4336	9,9%	4141	8,7%
R05C	A59	Ausfahrt	**460**	**18,2%**	-			-			H05B	4011	9,7%	H0605	4471	10,6%	380	18,9%	305	8,9%
H05B	A59	HFB	**4599**	**7,9%**	R05D	1081	9,0%	H05146	5680	8,1%	R04C	1374	4,4%	H0605	5973	7,1%	3956	9,0%	3836	8,7%
R05D	A59	Einfahrt	**1193**	**7,8%**	H05B	4361	8,0%	H05146	5555	8,0%	-			-			942	8,8%	840	6,3%
H05146	A59	HFB	**5696**	**7,9%**	R05D	1105	8,6%	H05B	4591	7,7%	-			-			4899	9,0%	4676	8,2%

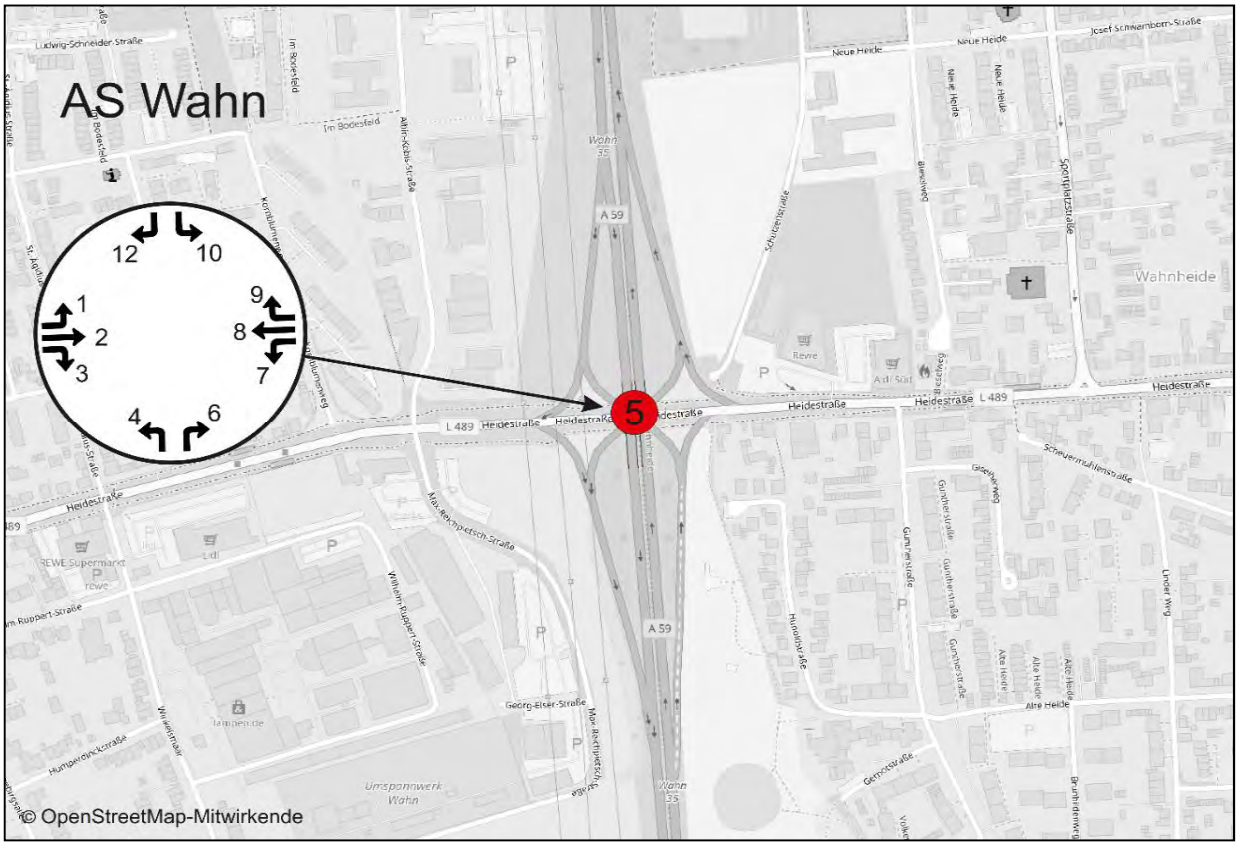


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Prognose 2030)

Anlage U-BF-63



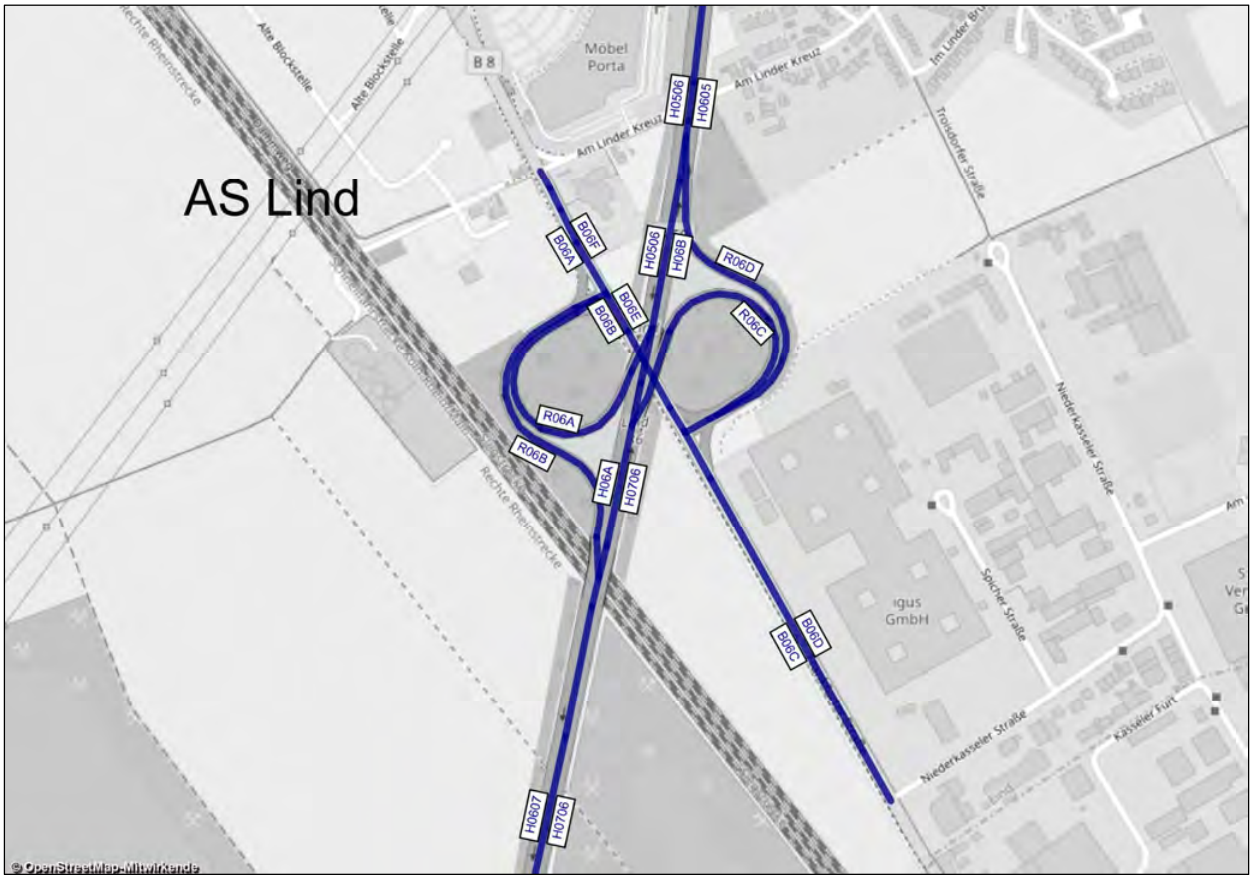
AS Wahn - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
5a	Heidestraße (L489)	1	913	20	400	37
		2	1.153	33	656	50
		3	98	6	85	1
	A 59	4	168	4	175	15
		5	-	-	-	-
		6	243	6	162	4
	Heidestraße (L489)	7	79	0	127	1
		8	231	8	511	8
		9	428	7	515	14
	A 59	10	401	8	345	10
		11	-	-	-	-
		12	415	11	1.009	61



A 59 - AS Lind - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0506	A59	Süd	HFB	58100	12,2%	7100	60300	12,9%	7800
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	11100	15,3%	1700	11600	15,5%	1800
H06A	A59	Süd	HFB	47000	11,5%	5400	48700	12,1%	5900
R06B	A59	Süd	Einfahrt	4500	8,9%	400	4700	8,5%	400
H0607	A59	Süd	HFB	51500	11,1%	5700	53400	11,8%	6300
H0706	A59	Nord	HFB	54500	11,4%	6200	56500	12,2%	6900
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	4000	20,0%	800	4200	21,4%	900
H06B	A59	Nord	HFB	50600	10,9%	5500	52500	11,6%	6100
R06D	A59	Nord	Einfahrt	8500	16,5%	1400	8900	18,0%	1600
H0605	A59	Nord	HFB	59200	11,7%	6900	61400	12,5%	7700
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	117300	11,9%	14000	121700	12,7%	15500
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	108700	11,6%	12600	112800	12,3%	13900
QS H06A+H0706	A59	-	HFB	101500	11,4%	11600	105200	12,2%	12800
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	106000	11,2%	11900	109900	12,0%	13200
B06A	B8	Ost	Basisstraße	6600	7,6%	500	6900	8,7%	600
B06B	B8	Ost	Basisstraße	11000	15,5%	1700	11500	15,7%	1800
B06C	B8	Ost	Basisstraße	10300	16,5%	1700	10700	16,8%	1800
B06D	B8	West	Basisstraße	10300	16,5%	1700	10700	16,8%	1800
B06E	B8	West	Basisstraße	6700	16,4%	1100	7000	17,1%	1200
B06F	B8	West	Basisstraße	6600	7,6%	500	6900	8,7%	600
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	13200	7,6%	1000	13800	8,7%	1200
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	17700	15,8%	2800	18500	16,2%	3000
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	20600	16,5%	3400	21400	16,8%	3600

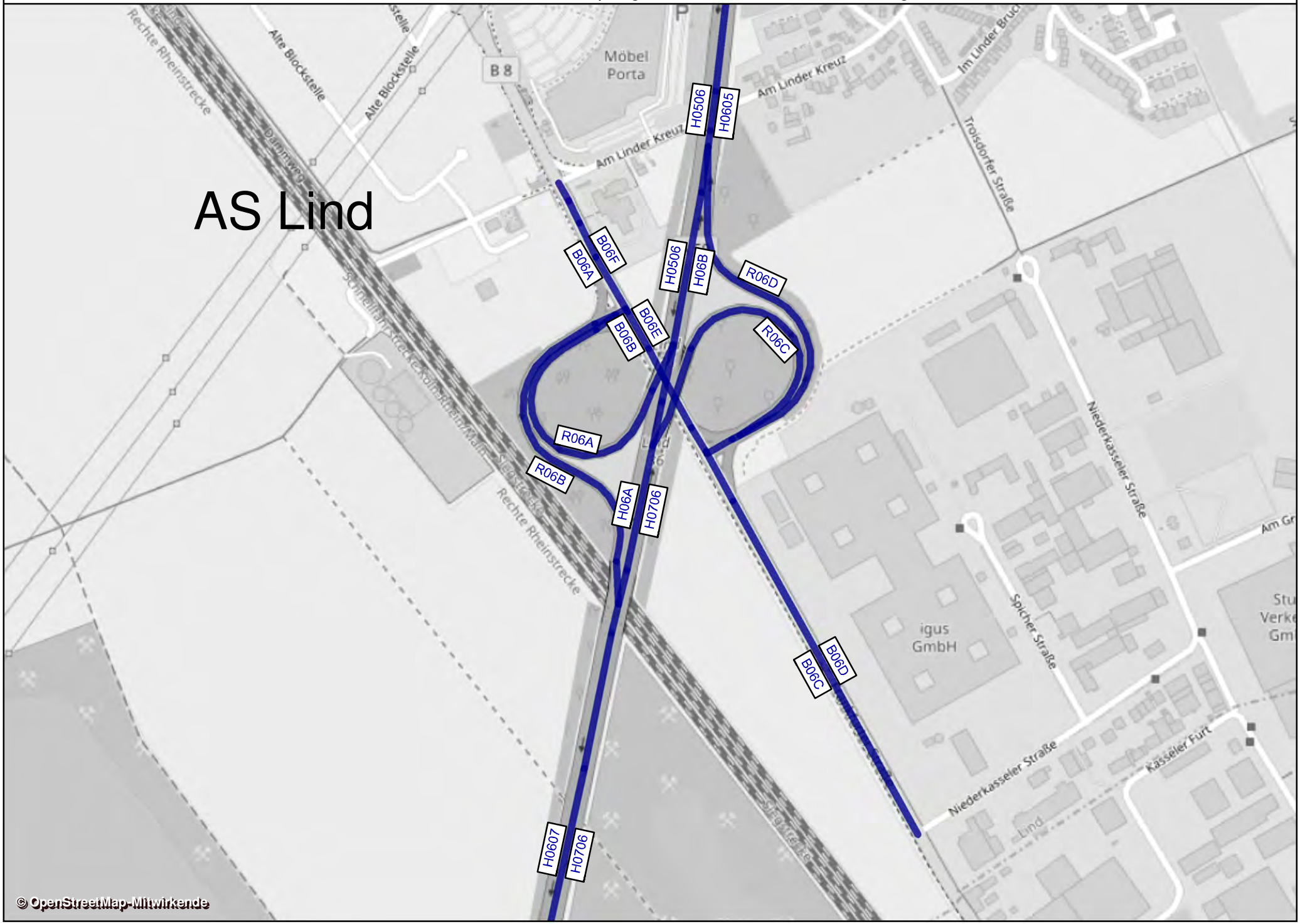


A 59 - AS Lind - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0506	A59	Süd	HFB	54000	12,2%	22,0%	3090	566	0,06	0,010	10,9%	5900
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	10300	14,9%	26,3%	588	110	0,06	0,011	13,6%	1400
H06A	A59	Süd	HFB	43700	11,6%	20,9%	2502	456	0,06	0,010	10,3%	4500
R06B	A59	Süd	Einfahrt	4200	9,0%	16,6%	241	43	0,06	0,010	7,1%	300
H0607	A59	Süd	HFB	47900	11,4%	20,6%	2743	499	0,06	0,010	10,0%	4800
H0706	A59	Nord	HFB	50700	11,6%	21,0%	2906	530	0,06	0,010	10,3%	5200
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	3700	20,1%	34,1%	209	40	0,06	0,011	18,9%	700
H06B	A59	Nord	HFB	47100	11,0%	19,9%	2697	489	0,06	0,010	9,8%	4600
R06D	A59	Nord	Einfahrt	7900	16,9%	29,3%	451	85	0,06	0,011	15,2%	1200
H0605	A59	Nord	HFB	55000	11,8%	21,3%	3148	575	0,06	0,010	10,5%	5800
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	109000	12,0%	21,6%	6238	1140	0,06	0,010	10,7%	11700
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	101100	11,6%	21,0%	5787	1055	0,06	0,010	10,4%	10500
QS H06A+H0706	A59	-	HFB	94400	11,6%	21,0%	5408	986	0,06	0,010	10,3%	9700
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	98600	11,5%	20,8%	5649	1029	0,06	0,010	10,1%	10000
B06A	B8	Ost	Basisstraße	6200	9,0%	16,5%	355	63	0,06	0,010	7,3%	450
B06B	B8	Ost	Basisstraße	10200	15,6%	27,4%	585	110	0,06	0,011	13,7%	1400
B06C	B8	Ost	Basisstraße	9500	16,4%	28,6%	542	102	0,06	0,011	14,7%	1400
B06D	B8	West	Basisstraße	9500	16,4%	28,6%	542	102	0,06	0,011	14,7%	1400
B06E	B8	West	Basisstraße	6200	16,3%	28,5%	352	66	0,06	0,011	14,5%	900
B06F	B8	West	Basisstraße	6200	9,0%	16,5%	355	63	0,06	0,010	7,3%	450
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	12400	9,0%	16,5%	709	127	0,06	0,010	7,3%	900
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	16400	15,9%	27,8%	937	176	0,06	0,011	14,0%	2300
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	19000	16,4%	28,6%	1085	205	0,06	0,011	14,7%	2800

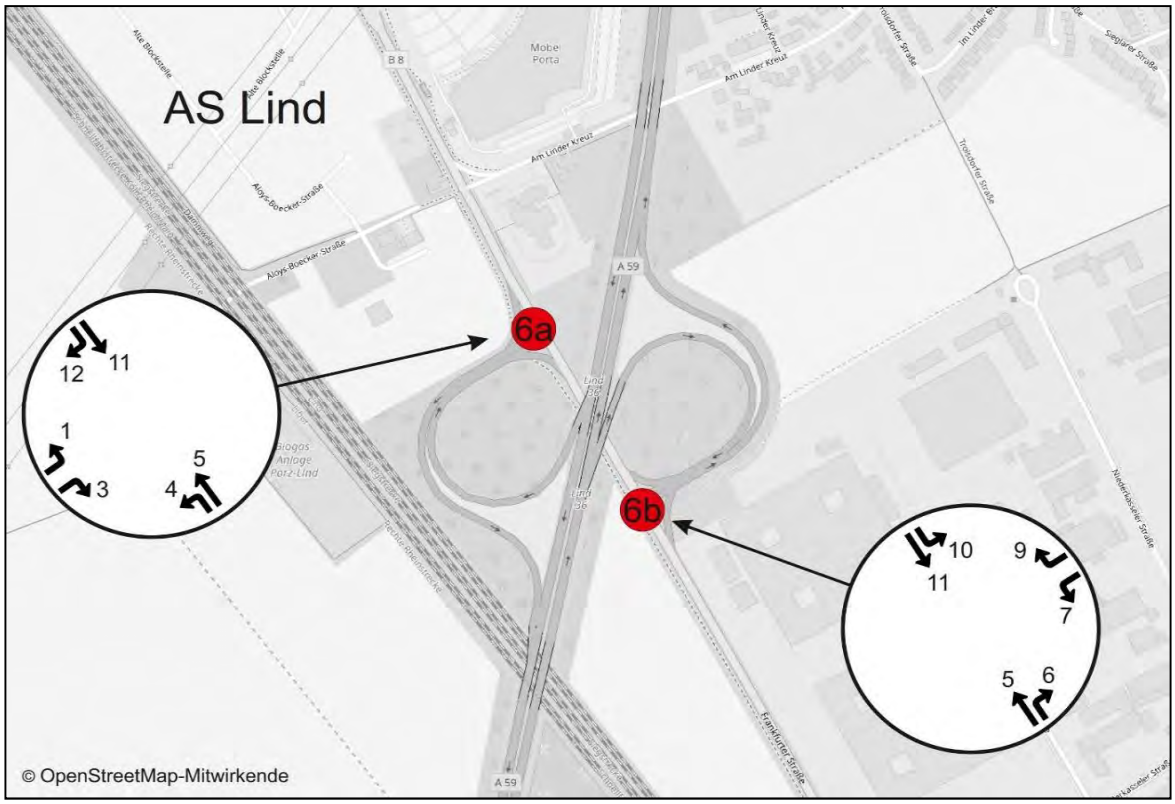


A 59 - AS Lind - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0506	A59	HFB	**4719**	**7,5%**	-			-			R06A	607	15,4%	H06A	4112	6,3%	3940	12,0%	4258	7,3%
R06A	A59	Ausfahrt	**1194**	**12,3%**	-			-			H06A	3316	12,4%	H0506	4511	12,4%	984	12,8%	544	15,4%
H06A	A59	HFB	**4116**	**6,3%**	R06B	506	7,8%	H0607	4622	6,4%	R06A	560	18,1%	H0506	4676	7,7%	2957	11,8%	3715	6,1%
R06B	A59	Einfahrt	**608**	**4,5%**	H06A	3781	5,9%	H0607	4390	5,7%	-			-			140	17,1%	519	5,6%
H0607	A59	HFB	**4691**	**6,2%**	R06B	609	5,4%	H06A	4081	6,3%	-			-			3096	12,0%	4234	6,0%
H0706	A59	HFB	**4898**	**7,6%**	-			-			R06C	397	13,7%	H06B	4500	7,1%	4211	8,7%	3664	9,2%
R06C	A59	Ausfahrt	**432**	**13,2%**	-			-			H06B	3893	8,2%	H0706	4325	8,7%	356	13,8%	220	23,2%
H06B	A59	HFB	**4488**	**7,2%**	R06D	427	23,2%	H0605	4915	8,6%	R06C	393	12,7%	H0706	4881	7,7%	3856	8,2%	3444	8,3%
R06D	A59	Einfahrt	**808**	**8,6%**	H06B	3554	8,0%	H0605	4362	8,1%	-			-			480	23,1%	697	10,6%
H0605	A59	HFB	**5035**	**8,7%**	R06D	561	22,6%	H06B	4474	6,9%	-			-			4336	9,9%	4141	8,7%



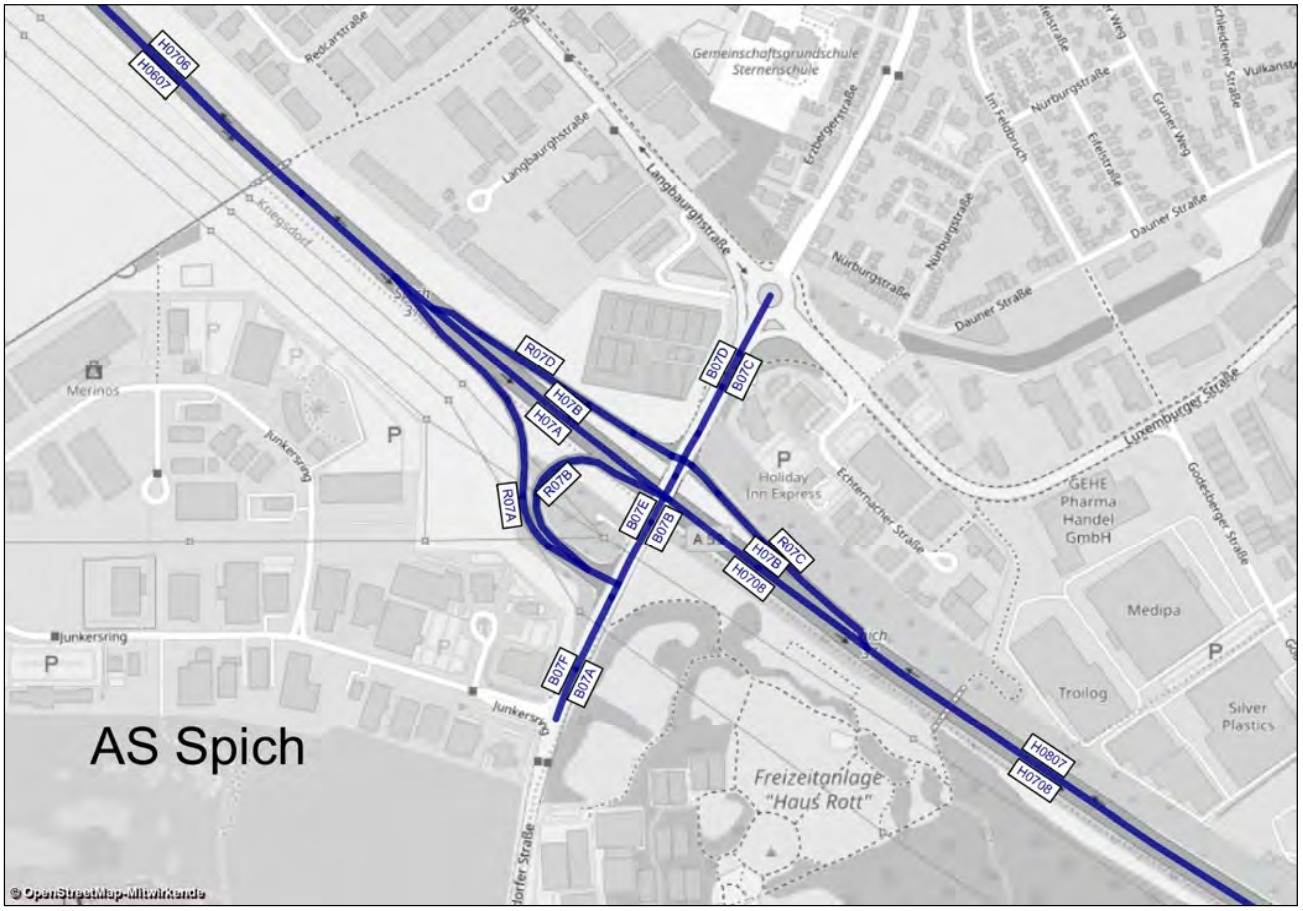

AS Lind
B06A
B06F
B06E
B06B
H0506
H06B
H0605
R06D
R06C
R06A
R06B
H06A
H0706
B06C
B06D
H0607
H0706
B 8
Möbel Porta
Am Linder Kreuz
Troisdorfer Straße
Niederkasseler Straße
Spicher Straße
Kasseler Furt
igus GmbH
Alte Blockstelle
Rechte Rheinstrecke
Dammweg
Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main
Lind
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Lind - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
6a	A 59	1	69	3	92	3
		2	-	-	-	-
		3	1.256	78	534	56
	Frankfurter Straße (B 8)	4	71	17	478	9
		5	195	2	390	0
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	280	1	225	7
		12	136	2	327	1
6b	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	4	-	-	-	-
		5	116	17	689	9
		6	552	89	927	50
	A 59	7	263	10	76	10
		8	-	-	-	-
		9	151	2	179	0
	Frankfurter Straße (B 8)	10	89	0	109	4
		11	1.447	79	650	60
		12	-	-	-	-

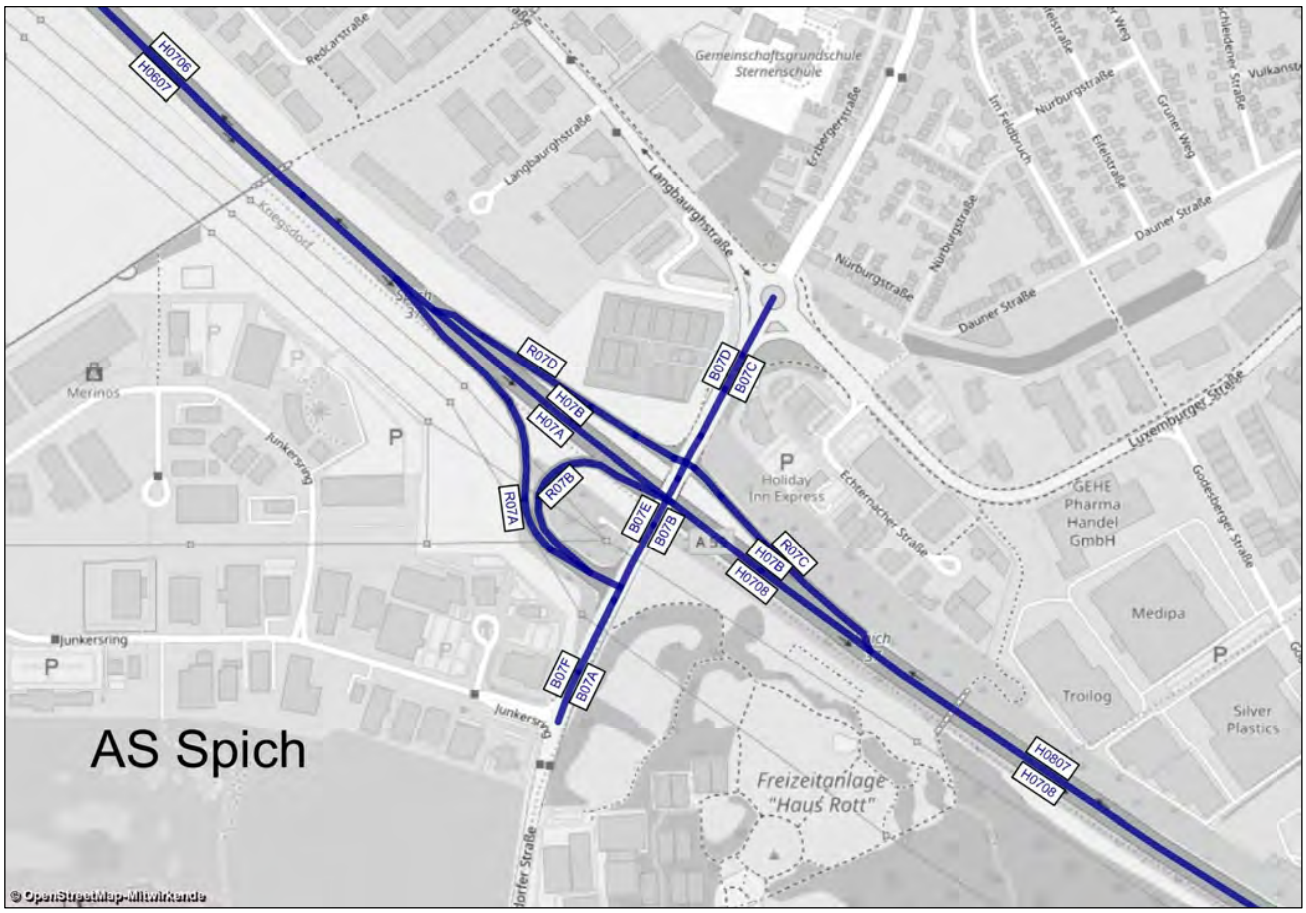


Anlage U-BF-69

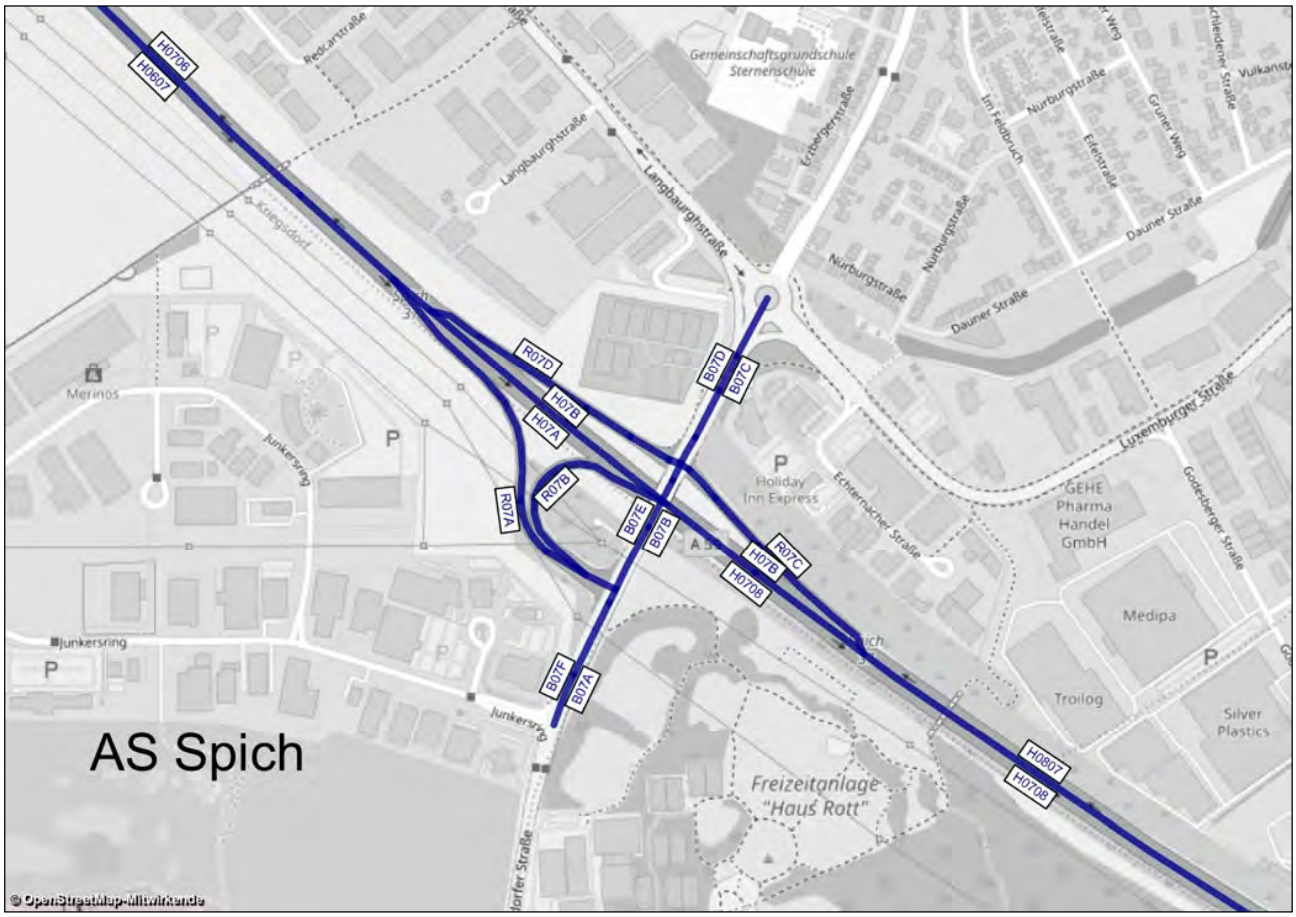
A 59 - AS Spich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0607	A59	Süd	HFB	51500	11,1%	5700	53400	11,8%	6300
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	6700	10,4%	700	6900	11,6%	800
H07A	A59	Süd	HFB	44800	11,4%	5100	46500	12,3%	5700
R07B	A59	Süd	Einfahrt	9600	8,3%	800	10000	9,0%	900
H0708	A59	Süd	HFB	54500	11,0%	6000	56500	11,7%	6600
H0807	A59	Nord	HFB	61400	10,1%	6200	63600	10,8%	6900
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	12800	7,8%	1000	13300	8,3%	1100
H07B	A59	Nord	HFB	48600	10,9%	5300	50300	11,5%	5800
R07D	A59	Nord	Einfahrt	6000	18,3%	1100	6200	19,4%	1200
H0706	A59	Nord	HFB	54500	11,4%	6200	56500	12,2%	6900
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	106000	11,2%	11900	109900	12,0%	13200
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	103100	11,0%	11300	106800	11,6%	12400
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	93400	11,1%	10400	96800	11,9%	11500
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	115900	10,5%	12200	120100	11,2%	13500
B07A	K29	Ost	Basisstraße	8100	4,9%	400	8300	6,0%	500
B07B	K29	Ost	Basisstraße	9600	7,3%	700	10000	8,0%	800
B07C	K29	Ost	Basisstraße	15200	9,9%	1500	15800	10,8%	1700
B07D	K29	West	Basisstraße	15200	9,9%	1500	15800	10,8%	1700
B07E	K29	West	Basisstraße	12200	8,2%	1000	12600	8,7%	1100
B07F	K29	West	Basisstraße	8100	4,9%	400	8300	6,0%	500
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	16200	4,9%	800	16600	6,0%	1000
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	21800	7,8%	1700	22600	8,4%	1900
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	30400	9,9%	3000	31600	10,8%	3400

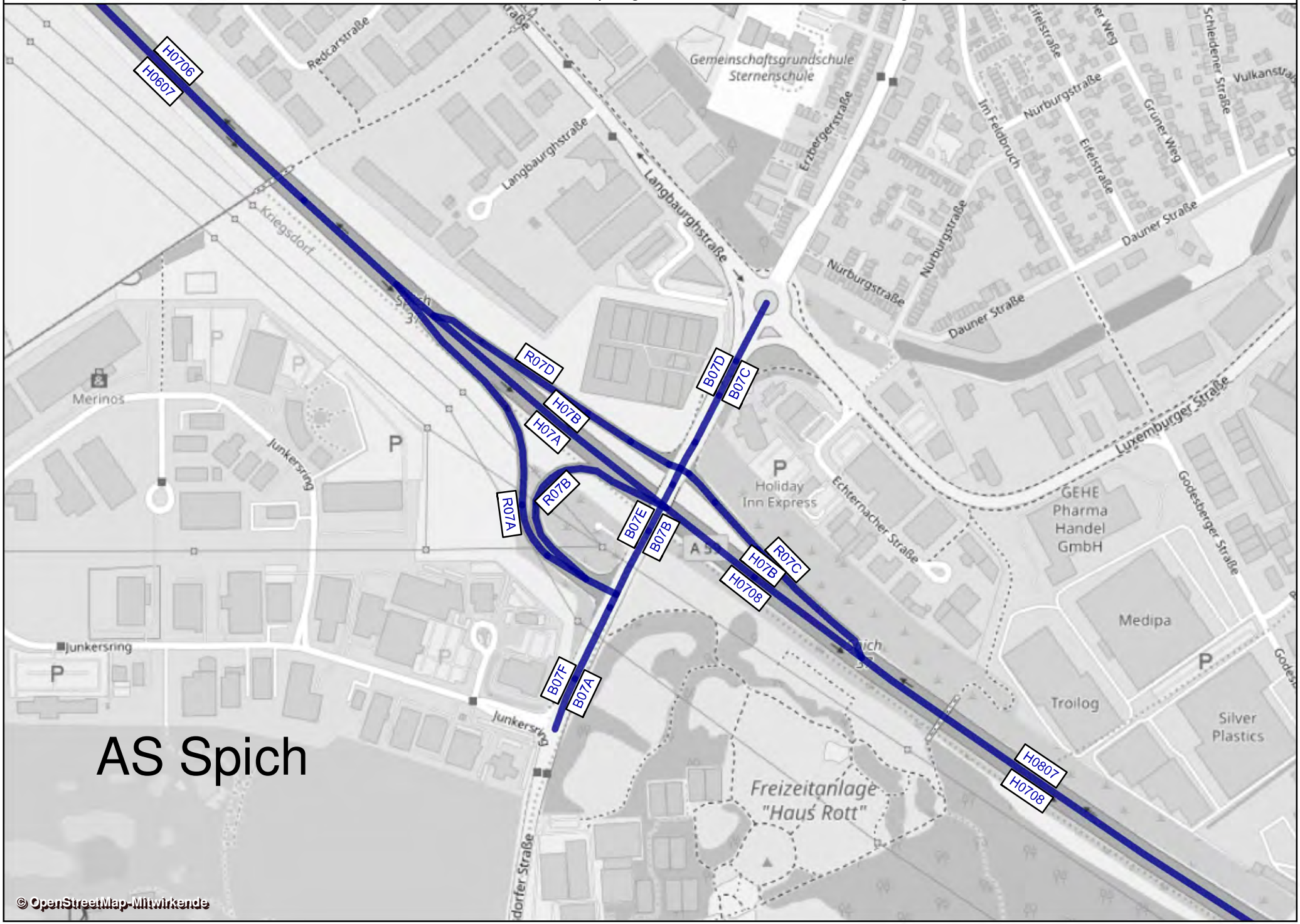


A 59 - AS Spich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0607	A59	Süd	HFB	47900	11,4%	20,6%	2743	499	0,06	0,010	10,0%	4800
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	6200	10,0%	18,3%	355	64	0,06	0,010	9,7%	600
H07A	A59	Süd	HFB	41700	11,6%	20,9%	2389	435	0,06	0,010	10,3%	4300
R07B	A59	Süd	Einfahrt	9000	9,2%	16,9%	517	93	0,06	0,010	7,8%	700
H0708	A59	Süd	HFB	50700	11,2%	20,2%	2906	528	0,06	0,010	9,9%	5000
H0807	A59	Nord	HFB	57200	10,2%	18,7%	3277	591	0,06	0,010	9,1%	5200
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	12000	7,7%	14,4%	686	121	0,06	0,010	6,7%	800
H07B	A59	Nord	HFB	45200	10,9%	19,8%	2590	470	0,06	0,010	9,7%	4400
R07D	A59	Nord	Einfahrt	5500	17,4%	30,1%	315	60	0,06	0,011	16,4%	900
H0706	A59	Nord	HFB	50700	11,6%	21,0%	2906	530	0,06	0,010	10,3%	5200
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	98600	11,5%	20,8%	5649	1029	0,06	0,010	10,1%	10000
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	95900	11,0%	20,0%	5496	997	0,06	0,010	9,8%	9400
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	86900	11,2%	20,3%	4979	905	0,06	0,010	10,0%	8700
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	107900	10,7%	19,4%	6183	1119	0,06	0,010	9,5%	10200
B07A	K29	Ost	Basisstraße	7550	4,8%	9,2%	434	75	0,06	0,010	4,6%	350
B07B	K29	Ost	Basisstraße	9000	6,9%	12,9%	515	91	0,06	0,010	6,7%	600
B07C	K29	Ost	Basisstraße	14200	10,1%	18,4%	812	146	0,06	0,010	8,8%	1250
B07D	K29	West	Basisstraße	14200	10,1%	18,4%	812	146	0,06	0,010	8,8%	1250
B07E	K29	West	Basisstraße	11400	8,2%	15,2%	655	116	0,06	0,010	7,0%	800
B07F	K29	West	Basisstraße	7550	4,8%	9,2%	434	75	0,06	0,010	4,6%	350
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	15100	4,8%	9,2%	869	150	0,06	0,010	4,6%	700
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	20400	7,6%	14,2%	1170	207	0,06	0,010	6,9%	1400
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	28400	10,1%	18,4%	1625	293	0,06	0,010	8,8%	2500

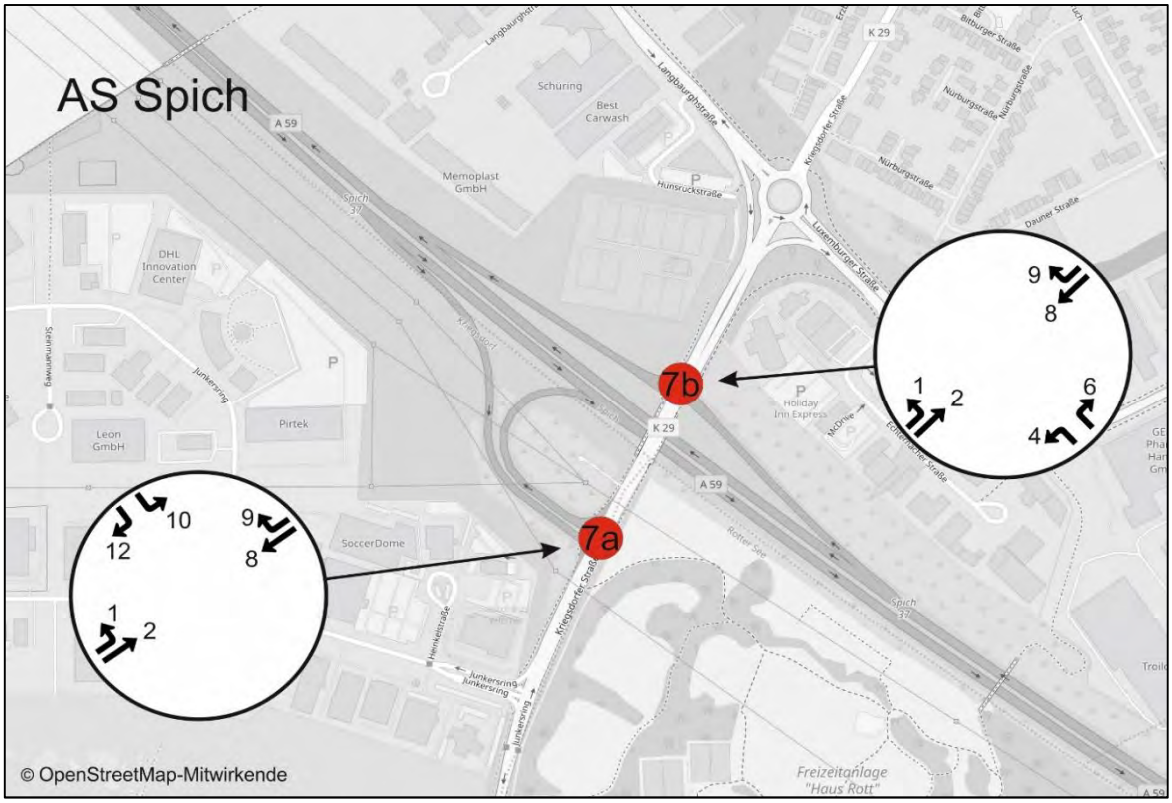


A 59 - AS Spich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0607	A59	HFB	**4691**	**6,2%**	-			-			R07A	581	5,9%	H07A	4109	6,2%	3096	12,0%	4234	6,0%
R07A	A59	Ausfahrt	**591**	**6,1%**	-			-			H07A	3544	5,7%	H0607	4134	5,7%	410	13,7%	521	6,0%
H07A	A59	HFB	**4114**	**6,2%**	R07B	762	5,3%	H0708	4876	6,1%	R07A	544	5,5%	H0607	4657	6,1%	2686	11,8%	3713	6,1%
R07B	A59	Einfahrt	**844**	**4,9%**	H07A	3881	5,9%	H0708	4726	5,7%	-			-			719	9,6%	721	6,1%
H0708	A59	HFB	**4912**	**6,2%**	R07B	769	5,7%	H07A	4143	6,3%	-			-			3406	11,3%	4434	6,1%
H0807	A59	HFB	**5383**	**7,0%**	-			-			R07C	864	8,4%	H07B	4519	6,8%	4624	8,0%	4304	7,5%
R07C	A59	Ausfahrt	**1143**	**4,9%**	-			-			H07B	3271	7,8%	H0807	4414	7,1%	881	8,7%	1008	4,8%
H07B	A59	HFB	**4357**	**6,9%**	R07D	501	14,6%	H0706	4858	7,7%	R07C	840	7,9%	H0807	5197	7,0%	3742	7,9%	3297	8,3%
R07D	A59	Einfahrt	**589**	**13,9%**	H07B	3909	7,6%	H0706	4498	8,4%	-			-			469	15,6%	368	17,1%
H0706	A59	HFB	**4898**	**7,6%**	R07D	549	15,2%	H07B	4348	6,7%	-			-			4211	8,7%	3664	9,2%



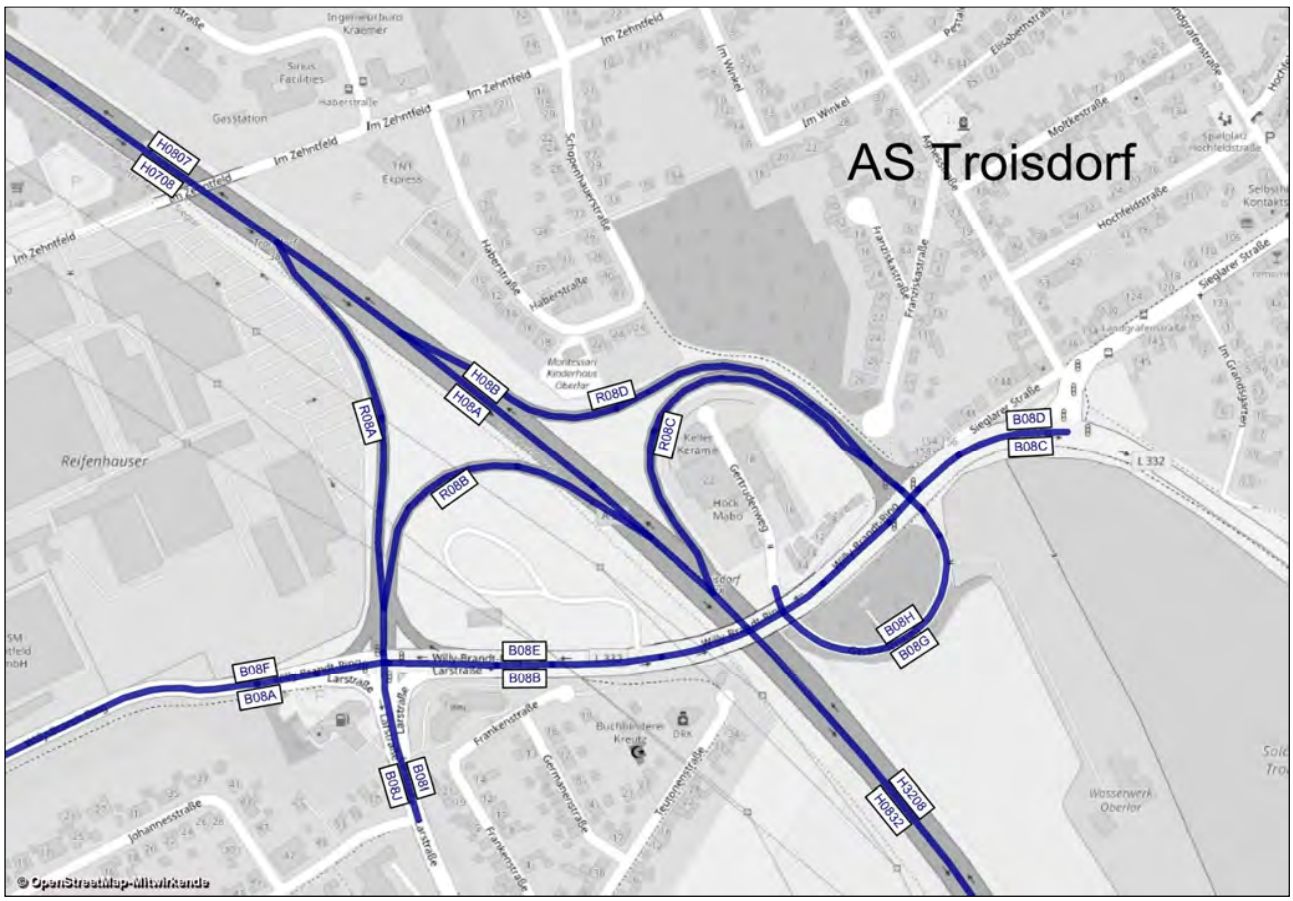

AS Spich
H0706
H0607
R07D
H07B
H07A
R07A
R07B
B07D
B07C
B07E
B07B
R07C
H07B
H0708
B07F
B07A
H0807
H0708
Redcarstraße
Gemeinschaftsgrundschule Sternenschule
Langburghstraße
Erzbergerstraße
Im Feldbruch
Nürburgstraße
Eifelstraße
Grüner Weg
Schleidener Straße
Vulkanstraße
Dauner Straße
Kriegsdorf
Merinos
Junkersring
Holiday Inn Express
Echternacher Straße
Luxemburger Straße
GEHE Pharma Handel GmbH
Godesberger Straße
Medipa
Troilog
Silver Plastics
Freizeitanlage "Haus Rott"
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Spich - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
7a	Kriegsdorfer Straße (K 29)	1	160	3	236	2
		2	600	7	372	6
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	7	-	-	-	-
		8	853	34	916	20
		9	680	32	561	13
	A 59	10	208	22	261	24
		11	-	-	-	-
		12	240	9	629	3
7b	A 59	1	483	5	237	3
		2	325	23	397	26
		3	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	4	249	8	261	0
		5	-	-	-	-
		6	970	40	965	22
	A 59	7	-	-	-	-
		8	1.285	58	1.217	33
		9	240	22	212	8
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

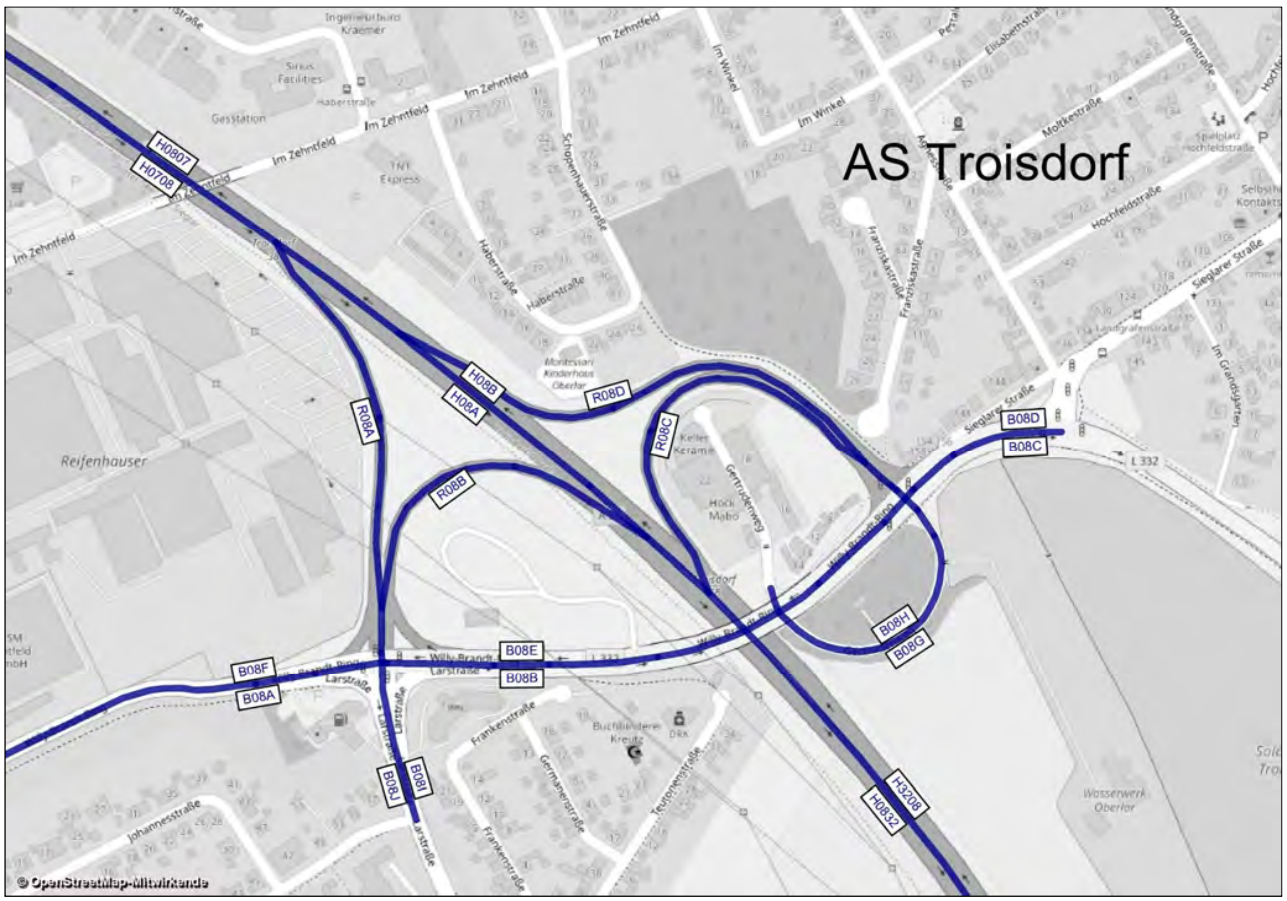


Anlage U-BF-74

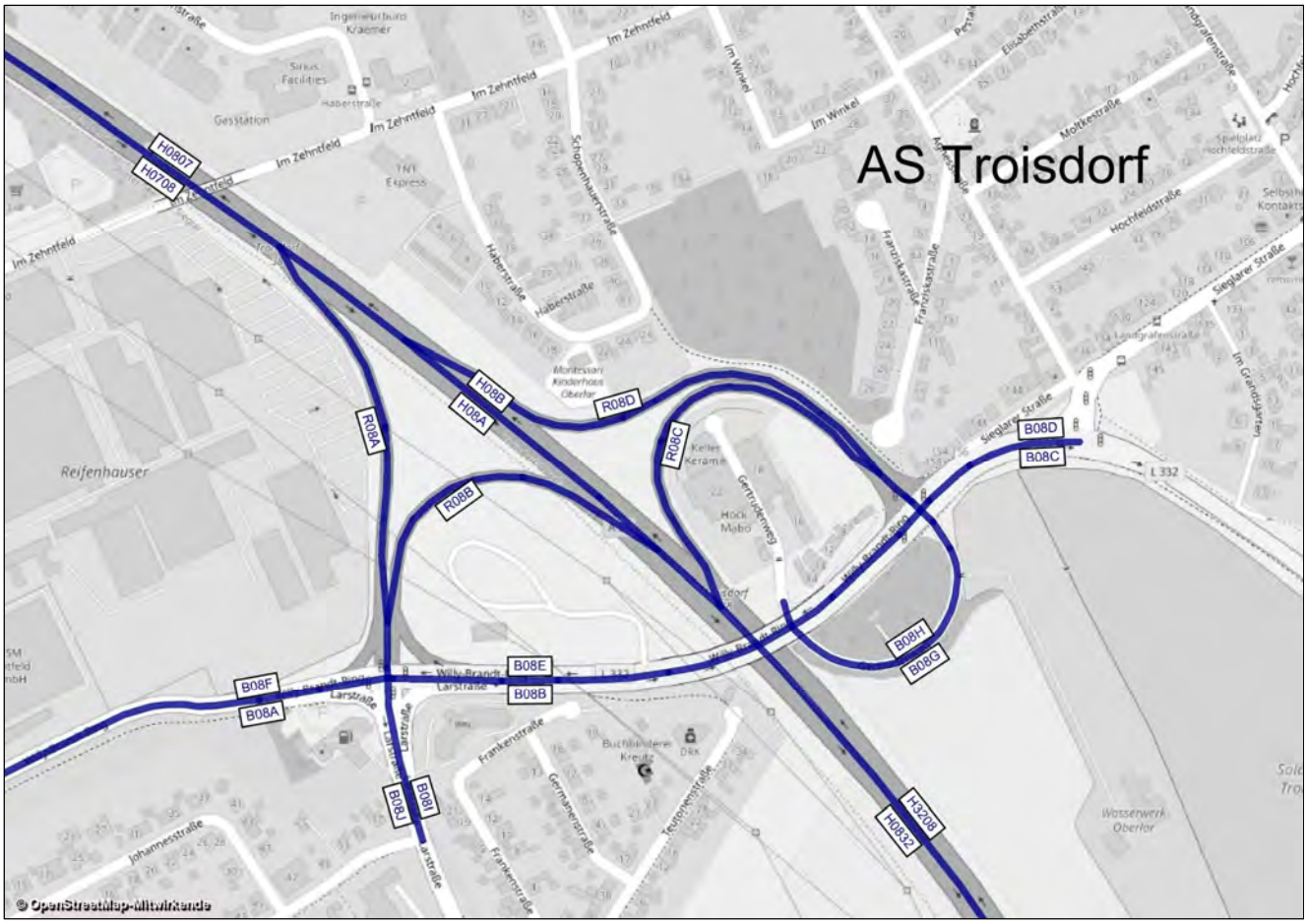
A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0708	A59	Süd	HFB	54500	11,0%	6000	56500	11,7%	6600
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	8700	9,2%	800	9000	10,0%	900
H08A	A59	Süd	HFB	45900	11,5%	5300	47600	12,2%	5800
R08B	A59	Süd	Einfahrt	9900	10,1%	1000	10200	10,8%	1100
H0832	A59	Süd	HFB	55800	11,1%	6200	57800	11,9%	6900
H3208	A59	Nord	HFB	67200	9,7%	6500	69600	10,2%	7100
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	14900	3,4%	500	15400	3,2%	500
H08B	A59	Nord	HFB	52300	11,3%	5900	54300	12,0%	6500
R08D	A59	Nord	Einfahrt	9100	4,4%	400	9300	4,3%	400
H0807	A59	Nord	HFB	61400	10,1%	6200	63600	10,8%	6900
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	115900	10,5%	12200	120100	11,2%	13500
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	98200	11,4%	11200	101900	12,1%	12300
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	123000	10,3%	12700	127400	11,0%	14000
B08A	L332	Ost	Basisstraße	7700	5,2%	400	8000	6,3%	500
B08B	L332	Ost	Basisstraße	12600	3,2%	400	12900	3,1%	400
B08C	L332	Ost	Basisstraße	14800	3,4%	500	15200	3,3%	500
B08D	L332	West	Basisstraße	14800	3,4%	500	15200	3,3%	500
B08E	L332	West	Basisstraße	14400	3,5%	500	14800	3,4%	500
B08F	L332	West	Basisstraße	7700	5,2%	400	8000	6,3%	500
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	6300	7,9%	500	6500	7,7%	500
B08J	L332	Süd	Basisstraße	6300	7,9%	500	6500	7,7%	500
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	15400	5,2%	800	16000	6,3%	1000
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	12600	7,9%	1000	13000	7,7%	1000
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	27000	3,3%	900	27700	3,2%	900
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	0,0%	0	400	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	29600	3,4%	1000	30400	3,3%	1000

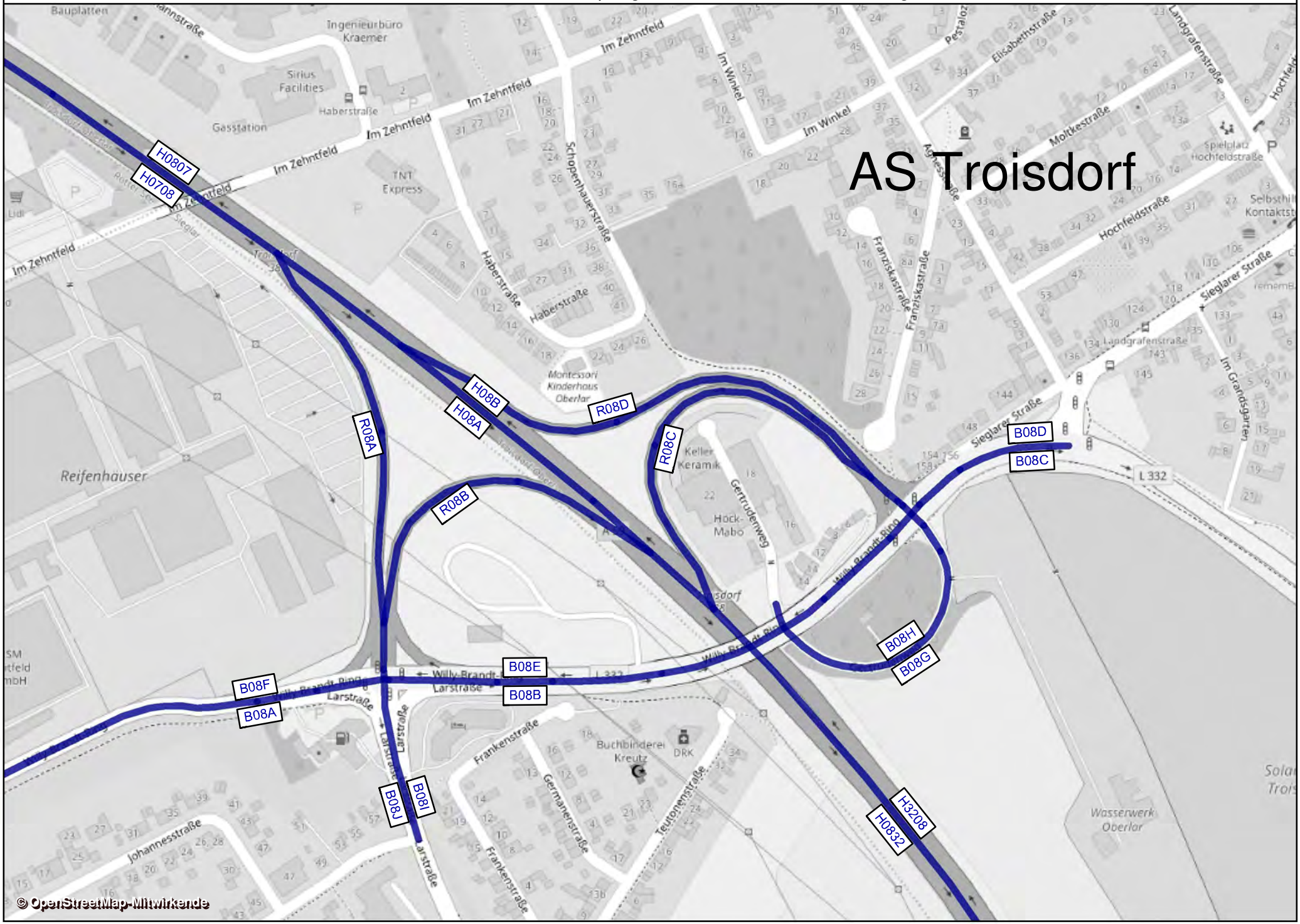


A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0708	A59	Süd	HFB	50700	11,2%	20,2%	2906	528	0,06	0,010	9,9%	5000
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	8100	9,2%	17,0%	462	83	0,06	0,010	8,6%	700
H08A	A59	Süd	HFB	42700	11,5%	20,8%	2444	445	0,06	0,010	10,3%	4400
R08B	A59	Süd	Einfahrt	9200	10,3%	18,7%	529	96	0,06	0,010	8,7%	800
H0832	A59	Süd	HFB	51900	11,3%	20,4%	2974	541	0,06	0,010	10,0%	5200
H3208	A59	Nord	HFB	62600	9,7%	17,7%	3592	645	0,06	0,010	8,6%	5400
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	14000	3,6%	6,9%	803	138	0,06	0,010	2,9%	400
H08B	A59	Nord	HFB	48700	11,4%	20,6%	2789	507	0,06	0,010	10,1%	4900
R08D	A59	Nord	Einfahrt	8500	3,6%	6,8%	488	84	0,06	0,010	3,5%	300
H0807	A59	Nord	HFB	57200	10,2%	18,7%	3277	591	0,06	0,010	9,1%	5200
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	107900	10,7%	19,4%	6183	1119	0,06	0,010	9,5%	10200
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	91400	11,5%	20,7%	5233	953	0,06	0,010	10,2%	9300
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	114500	10,4%	18,9%	6566	1186	0,06	0,010	9,3%	10600
B08A	L332	Ost	Basisstraße	7250	5,5%	10,5%	415	72	0,06	0,010	4,8%	350
B08B	L332	Ost	Basisstraße	11800	3,3%	6,3%	678	116	0,06	0,010	2,5%	300
B08C	L332	Ost	Basisstraße	13850	3,4%	6,5%	797	136	0,06	0,010	2,9%	400
B08D	L332	West	Basisstraße	13850	3,4%	6,5%	797	136	0,06	0,010	2,9%	400
B08E	L332	West	Basisstraße	13500	3,2%	6,1%	777	133	0,06	0,010	3,0%	400
B08F	L332	West	Basisstraße	7250	5,5%	10,5%	415	72	0,06	0,010	4,8%	350
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	5850	7,3%	13,6%	336	59	0,06	0,010	6,8%	400
B08J	L332	Süd	Basisstraße	5850	7,3%	13,6%	336	59	0,06	0,010	6,8%	400
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	14500	5,5%	10,5%	830	144	0,06	0,010	4,8%	700
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	11700	7,3%	13,6%	672	118	0,06	0,010	6,8%	800
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	25300	3,2%	6,2%	1455	249	0,06	0,010	2,8%	700
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	9,4%	16,9%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	27700	3,4%	6,5%	1594	273	0,06	0,010	2,9%	800

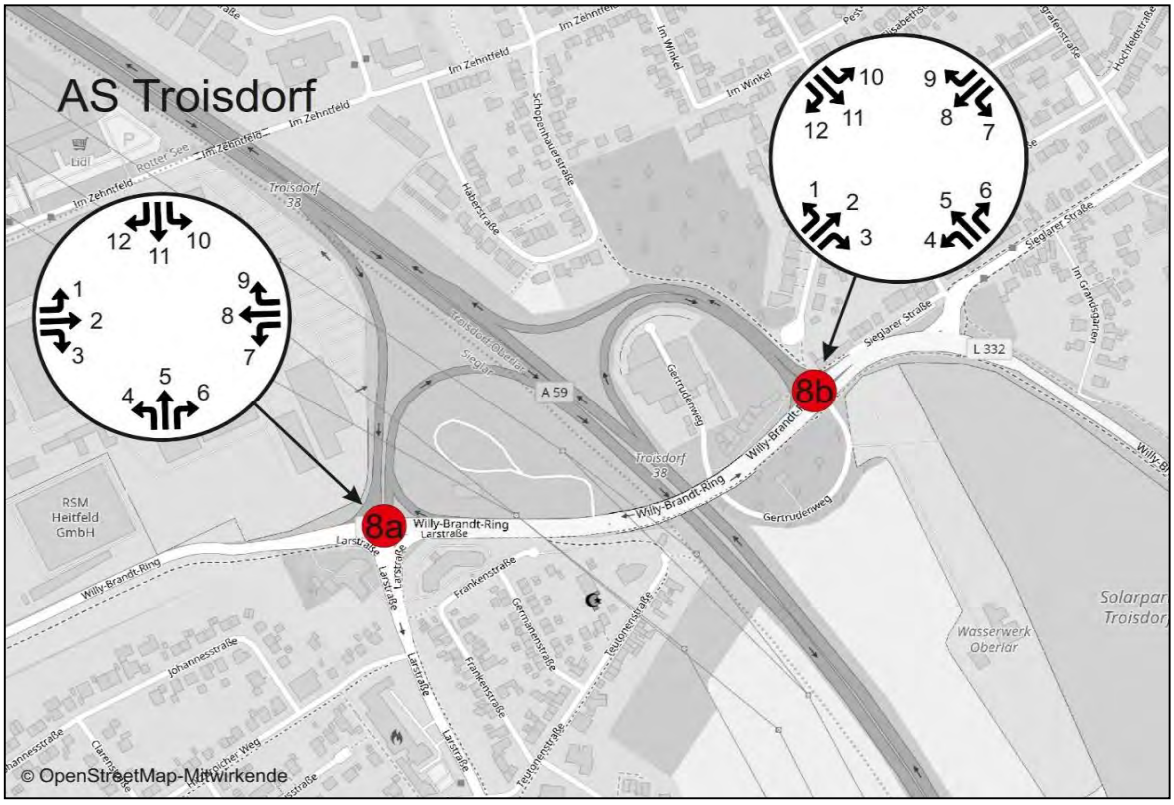


A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0708	A59	HFB	**4912**	**6,2%**	-			-			R08A	898	5,9%	H08A	4014	6,3%	3406	11,3%	4434	6,1%
R08A	A59	Ausfahrt	**913**	**6,1%**	-			-			H08A	3672	4,3%	H0708	4585	4,6%	395	13,9%	805	6,0%
H08A	A59	HFB	**4022**	**6,2%**	R08B	700	6,8%	H0832	4722	6,3%	R08A	840	5,6%	H0708	4862	6,1%	3010	11,0%	3630	6,1%
R08B	A59	Einfahrt	**963**	**8,6%**	H08A	3443	8,7%	H0832	4406	8,7%	-			-			761	9,7%	664	7,8%
H0832	A59	HFB	**4759**	**6,5%**	R08B	779	7,6%	H08A	3980	6,3%	-			-			3773	10,7%	4295	6,4%
H3208	A59	HFB	**5741**	**6,4%**	-			-			R08C	1511	1,6%	H08B	4230	8,1%	4657	8,4%	5182	6,3%
R08C	A59	Ausfahrt	**1534**	**1,7%**	-			-			H08B	3950	7,7%	H3208	5484	6,0%	824	5,5%	1354	1,6%
H08B	A59	HFB	**4457**	**7,9%**	R08D	839	2,6%	H0807	5296	7,1%	R08C	860	5,1%	H3208	5317	7,5%	3834	9,1%	3827	7,9%
R08D	A59	Einfahrt	**1008**	**2,7%**	H08B	4004	8,8%	H0807	5012	7,6%	-			-			790	3,0%	478	4,0%
H0807	A59	HFB	**5383**	**7,0%**	R08D	928	3,0%	H08B	4455	7,9%	-			-			4624	8,0%	4304	7,5%



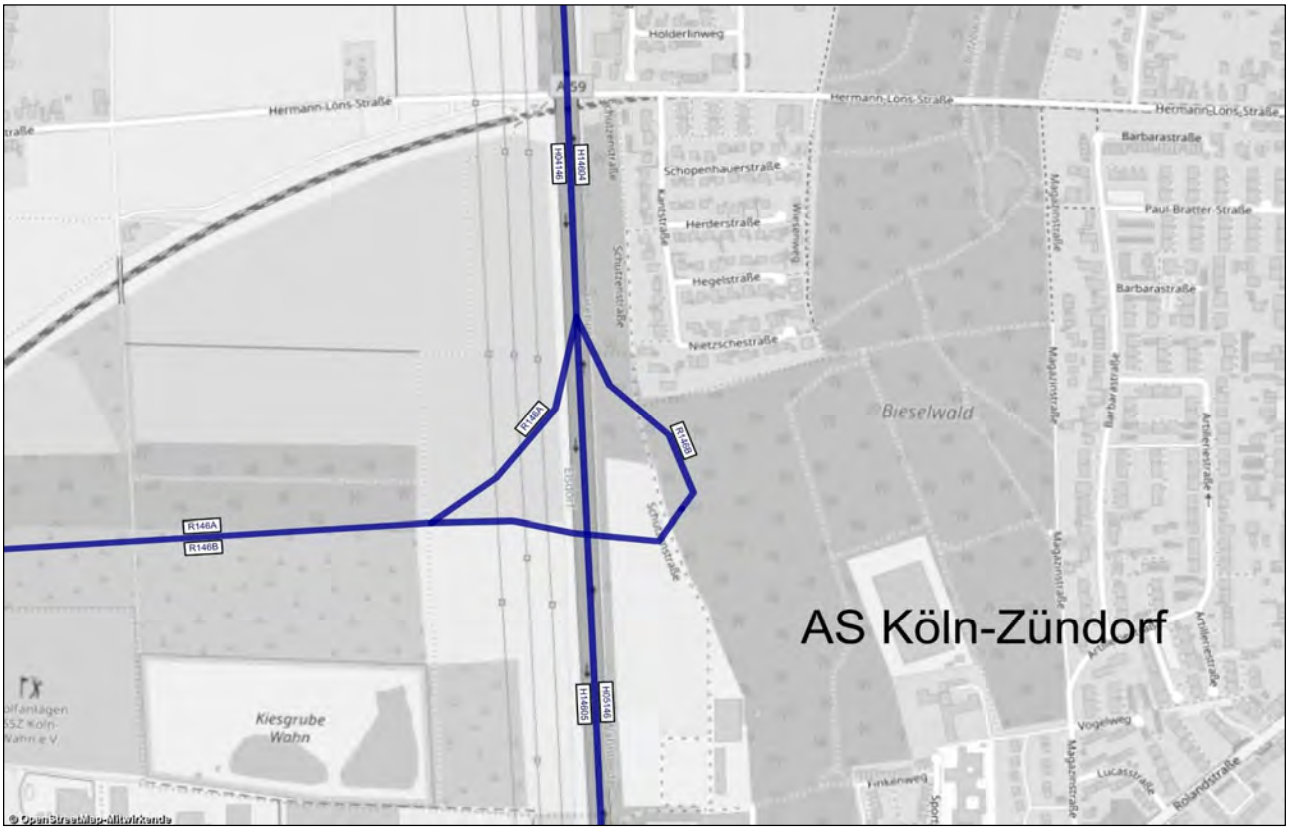

AS Troisdorf
H0807
H0708
H08B
H08A
R08D
R08A
R08C
R08B
B08D
B08C
B08H
B08G
B08E
B08B
B08F
B08A
B08J
B08I
H3208
H0832
L 332
Im Zehntfeld
Haberstraße
Schopenhauerstraße
Im Winkel
Moltkestraße
Hochfeldstraße
Sieglarer Straße
Landgrafenstraße
Franziskastraße
Agnesstraße
Elisabethstraße
Pestalozzistraße
Im Grandsgarten
Gertrudenweg
Willy-Brandt-Ring
Larstraße
Frankenstraße
Germanenstraße
Teutonenstraße
Johannesstraße
Reifenhauser
Keller Keramik
Höck-Mabo
Buchbinderei Kreutz
DRK
Montessori Kinderhaus Oberlar
Wasserwerk Oberlar
Sirius Facilities
Ingenieurbüro Kraemer
Gasstation
TNT Express
Lidl
Spielplatz Hochfeldstraße
Bauplatten
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Troisdorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
8a	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	330	12	293	5
		2	266	4	273	1
		3	31	0	76	0
	Larstraße	4	32	0	44	0
		5	256	1	219	2
		6	526	10	207	2
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	306	17	413	9
		8	572	10	378	5
		9	426	3	350	2
	A 59	10	236	8	586	6
		11	99	5	244	0
		12	96	3	42	1
8b	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	253	5	99	1
		2	767	17	955	6
		3	9	1	11	2
	Gertrudenweg	4	7	2	6	0
		5	4	0	6	0
		6	2	0	4	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	8	0	2	0
		8	681	13	590	6
		9	591	19	269	1
	A 59	10	292	2	665	6
		11	5	0	1	1
		12	615	15	545	10

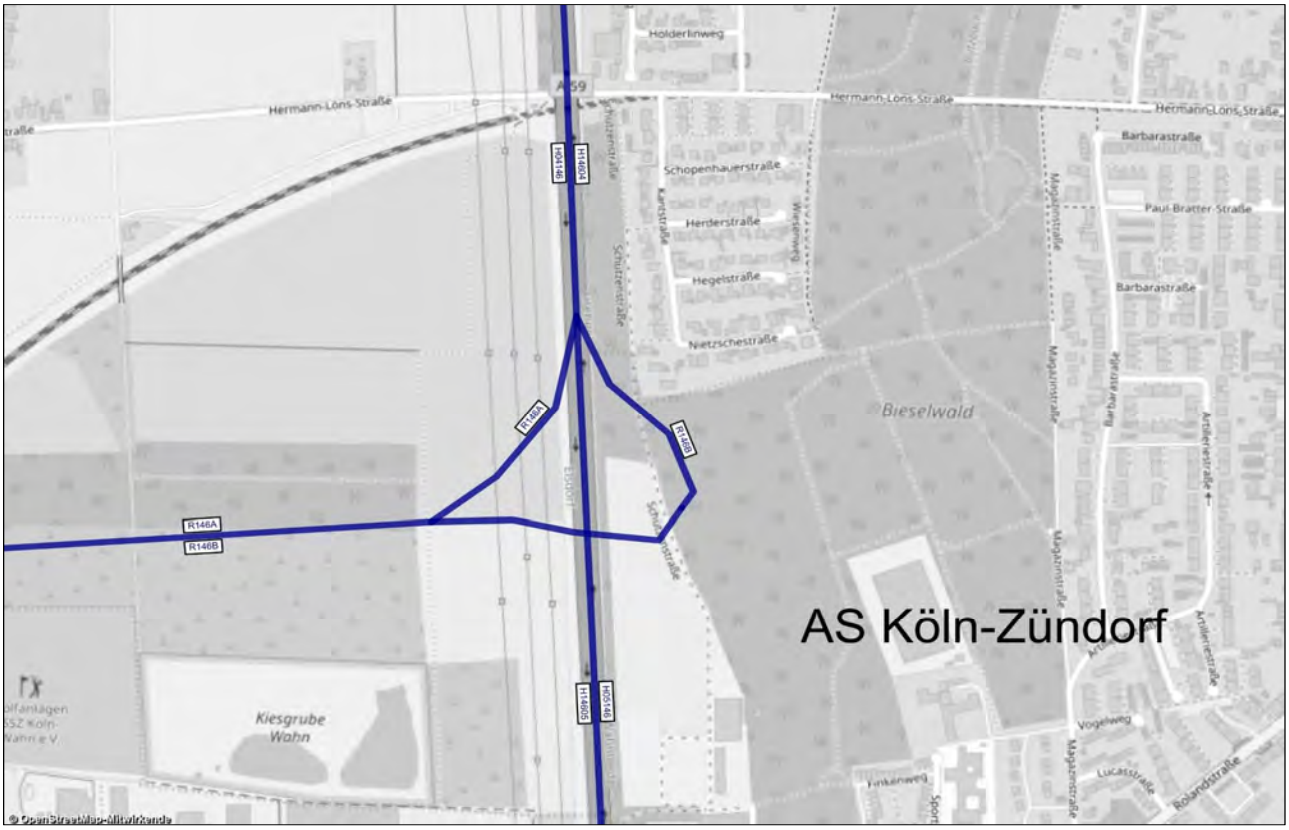


Anlage U-BF-79

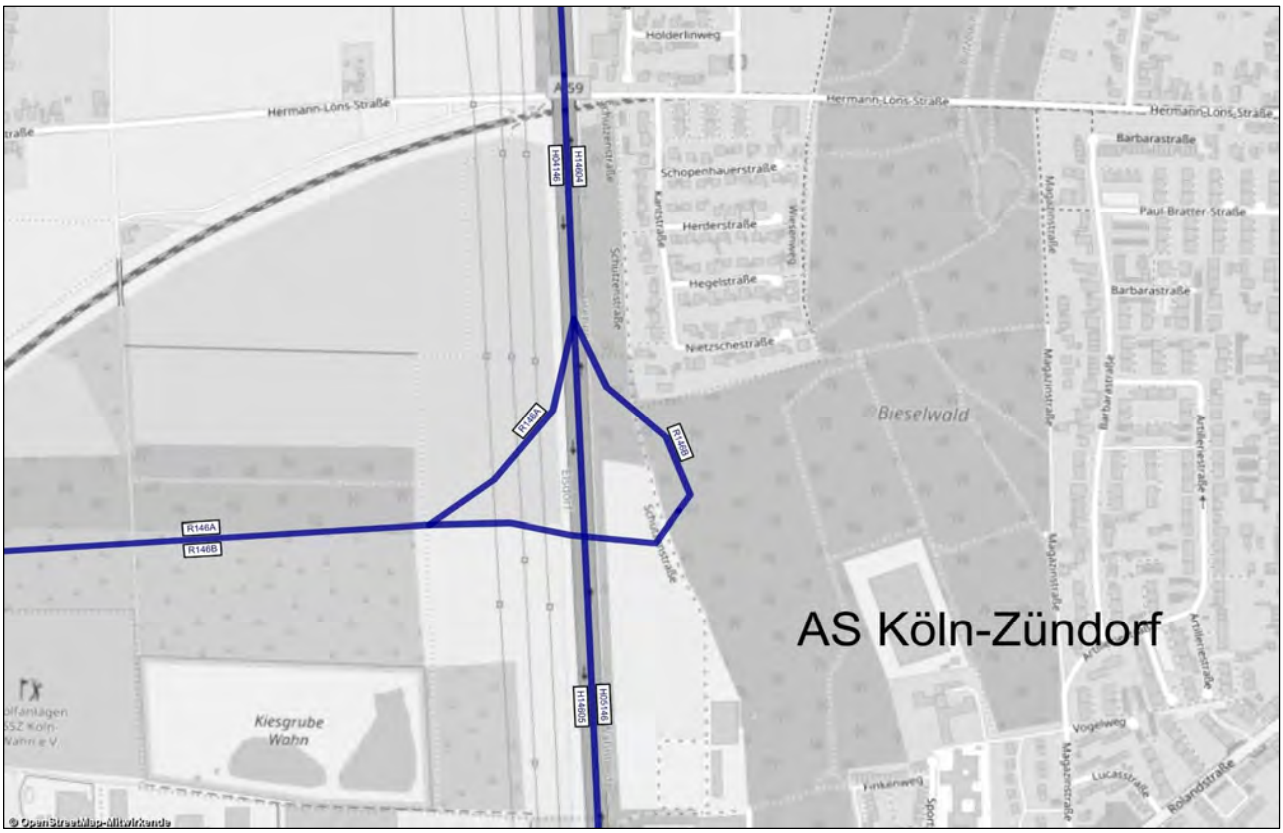
A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H04146	A59	Süd	HFB	66800	12,4%	8300	69400	13,1%	9100
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	1100	9,1%	100	1100	9,1%	100
H14605	A59	Süd	HFB	65800	12,3%	8100	68200	13,2%	9000
H05146	A59	Nord	HFB	66700	10,8%	7200	69200	11,4%	7900
R146B	A59	Nord	Einfahrt	2500	8,0%	200	2600	11,5%	300
H14604	A59	Nord	HFB	69200	10,7%	7400	71700	11,4%	8200
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	136000	11,5%	15700	141100	12,3%	17300
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	132500	11,5%	15300	137400	12,3%	16900

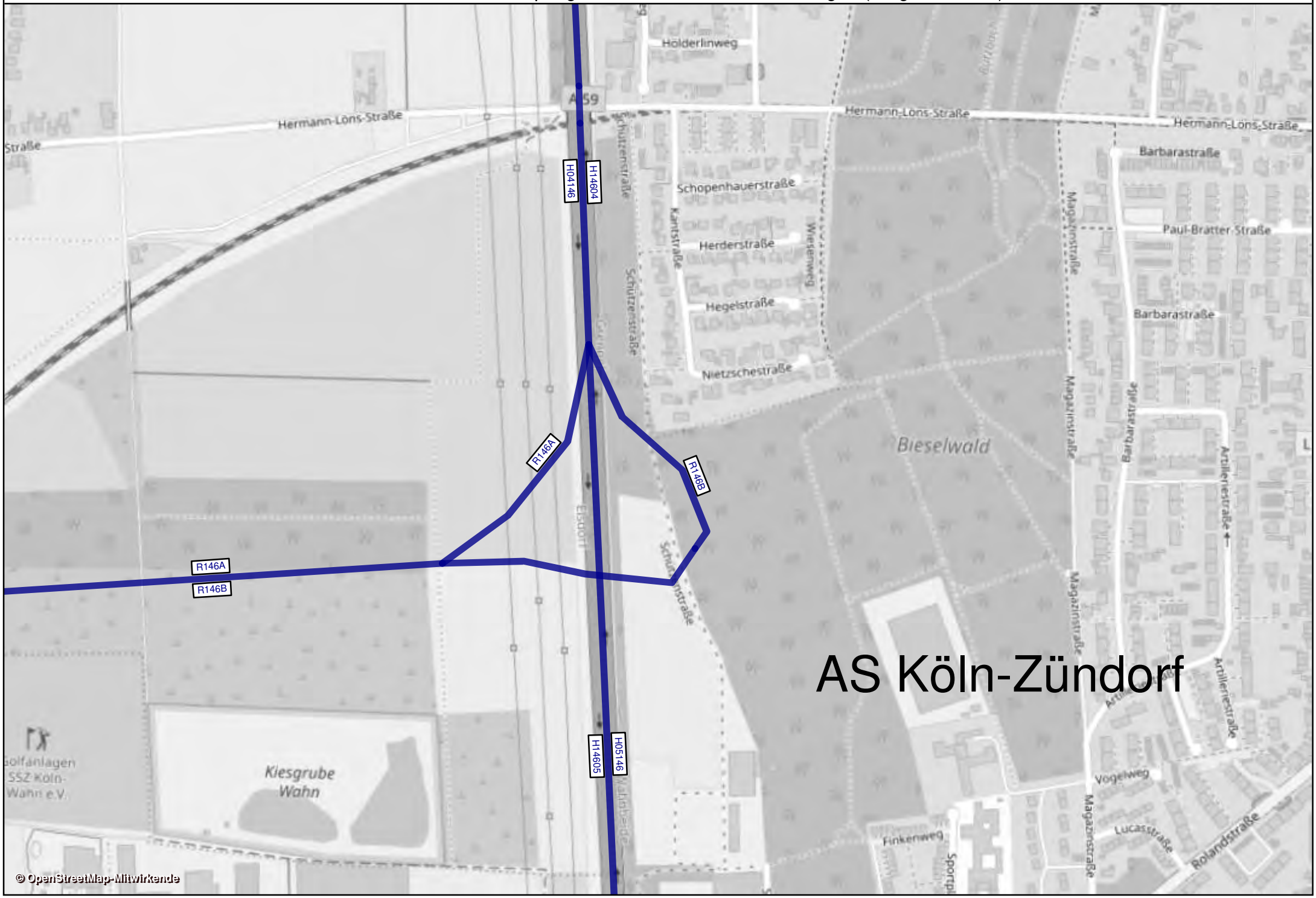


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H04146	A59	Süd	HFB	62100	12,5%	22,4%	3555	652	0,06	0,010	11,1%	6900
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	1000	8,0%	14,9%	57	10	0,06	0,010	10,0%	100
H14605	A59	Süd	HFB	61100	12,6%	22,5%	3498	642	0,06	0,011	11,1%	6800
H05146	A59	Nord	HFB	62100	10,8%	19,6%	3559	645	0,06	0,010	9,7%	6000
R146B	A59	Nord	Einfahrt	2300	9,4%	17,3%	130	23	0,06	0,010	8,7%	200
H14604	A59	Nord	HFB	64400	10,8%	19,6%	3689	668	0,06	0,010	9,6%	6200
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	126500	11,6%	21,0%	7244	1320	0,06	0,010	10,4%	13100
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	123200	11,7%	21,1%	7057	1287	0,06	0,010	10,4%	12800

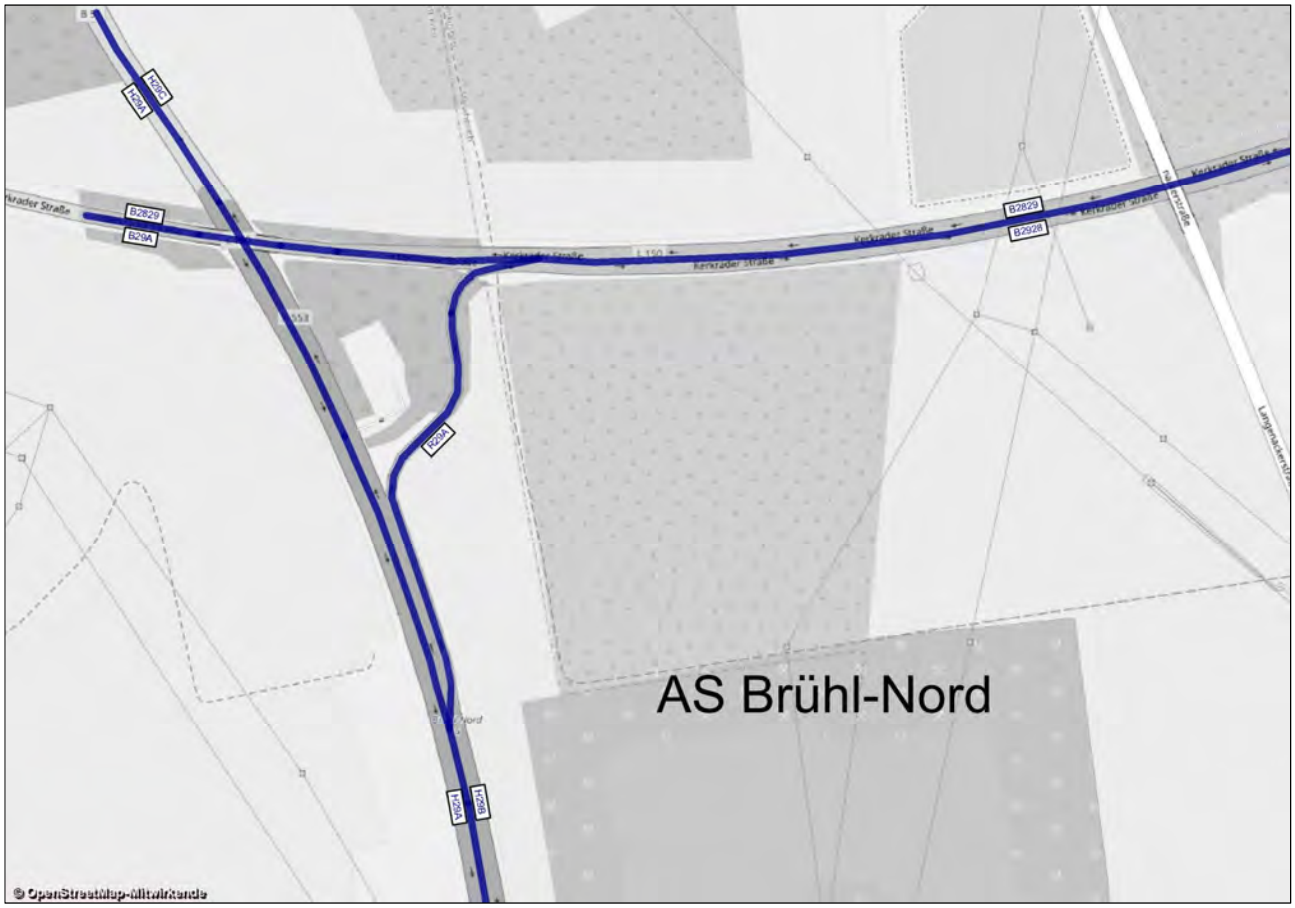


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H04146	A59	HFB	**5496**	**7,2%**	-			-			R146A	67	1,7%	H14605	5430	7,3%	4490	13,3%	4960	7,1%
R146A	A59	Ausfahrt	**109**	**10,6%**	-			-			H14605	4535	13,0%	H04146	4644	13,0%	90	11,1%	60	1,7%
H14605	A59	HFB	**5429**	**7,3%**	-			-			R146A	63	1,5%	H04146	5492	7,2%	4399	13,3%	4899	7,1%
H05146	A59	HFB	**5696**	**7,9%**	R146B	227	8,5%	H14604	5923	7,9%	-			-			4899	9,0%	4676	8,2%
R146B	A59	Einfahrt	**273**	**8,6%**	H05146	5116	8,7%	H14604	5390	8,7%	-			-			216	9,7%	127	7,9%
H14604	A59	HFB	**5946**	**7,9%**	R146B	253	9,5%	H05146	5693	7,8%	-			-			5115	9,0%	4801	8,2%

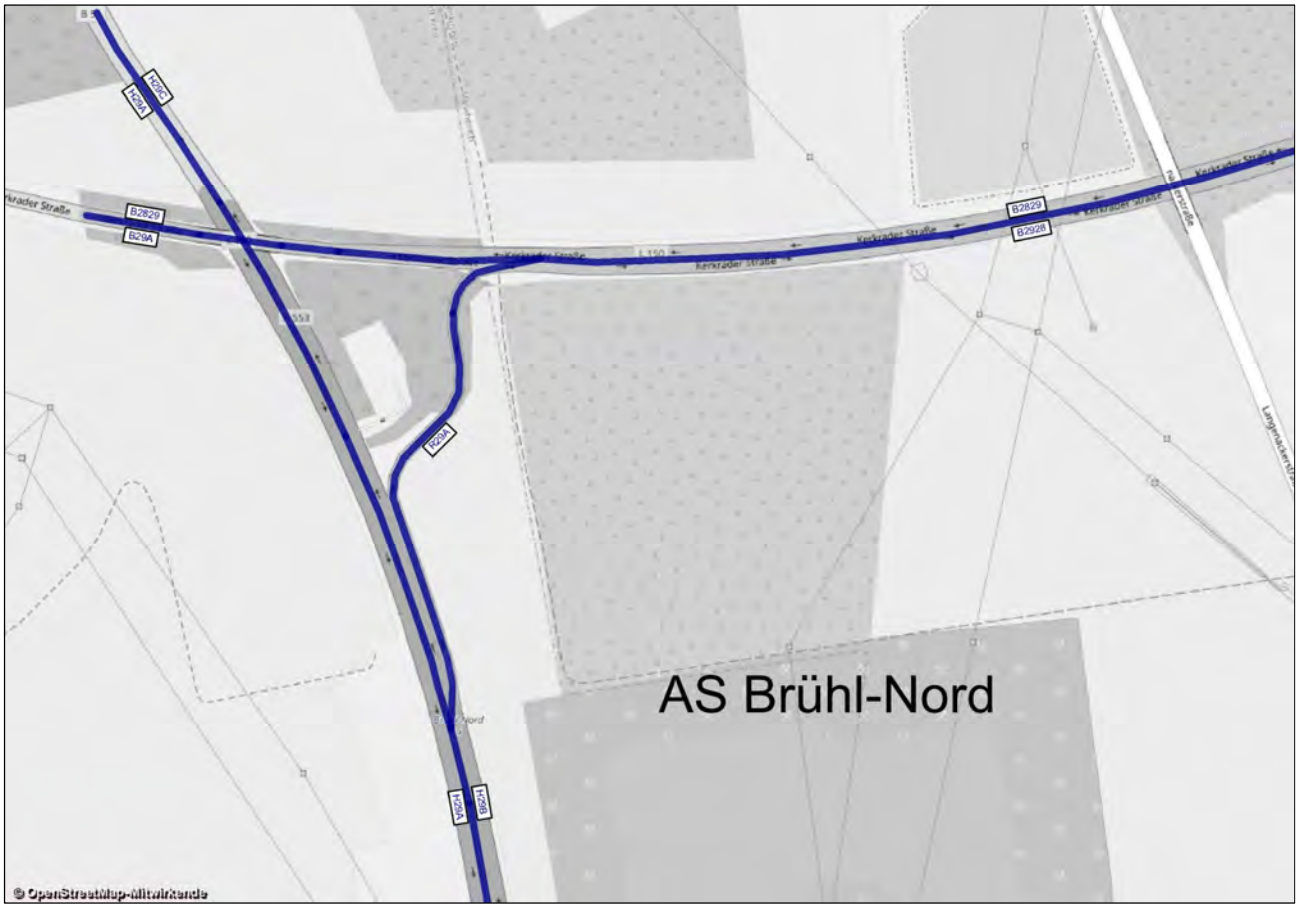



Holderlinweg
A 59
Hermann-Löns-Straße
Hermann-Löns-Straße
Hermann-Löns-Straße
Barbarastraße
Schopenhauerstraße
Herderstraße
Hegelstraße
Nietzschestraße
Paul-Bratter-Straße
Barbarastraße
Bieselwald
H04146
H14604
R146A
R146B
R146A
R146B
H14605
H05146
Kiesgrube
Wahn
Vogelweg
Finkenweg
Lucasstraße
Rolandstraße
AS Köln-Zündorf
© OpenStreetMap-Mitwirkende

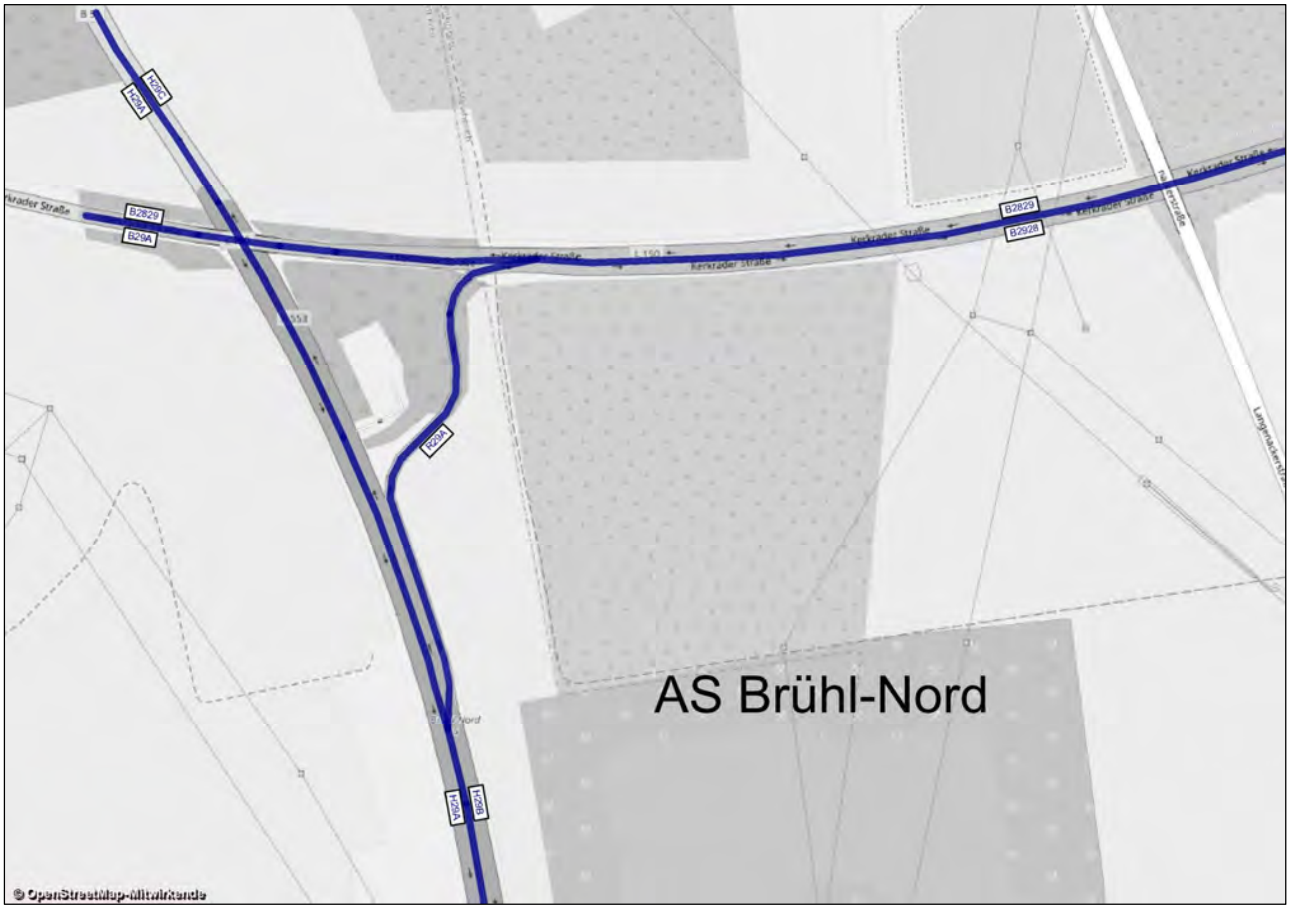
A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H29A	A553	Süd	HFB	12300	6,5%	800	12700	7,1%	900
H29B	A553	Nord	HFB	19100	8,9%	1700	19700	9,1%	1800
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	12900	8,5%	1100	13300	9,0%	1200
H29C	A553	Nord	HFB	6200	9,7%	600	6400	10,9%	700
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	18500	7,6%	1400	19100	8,4%	1600
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	31400	8,0%	2500	32400	8,3%	2700
B29A	L150	Ost	Basisstraße	14700	12,9%	1900	15200	13,8%	2100
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27400	10,6%	2900	28400	11,3%	3200
B2829	L150	West	Basisstraße	19200	11,5%	2200	20000	12,0%	2400
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	33900	12,1%	4100	35200	12,8%	4500
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	46600	10,9%	5100	48400	11,6%	5600

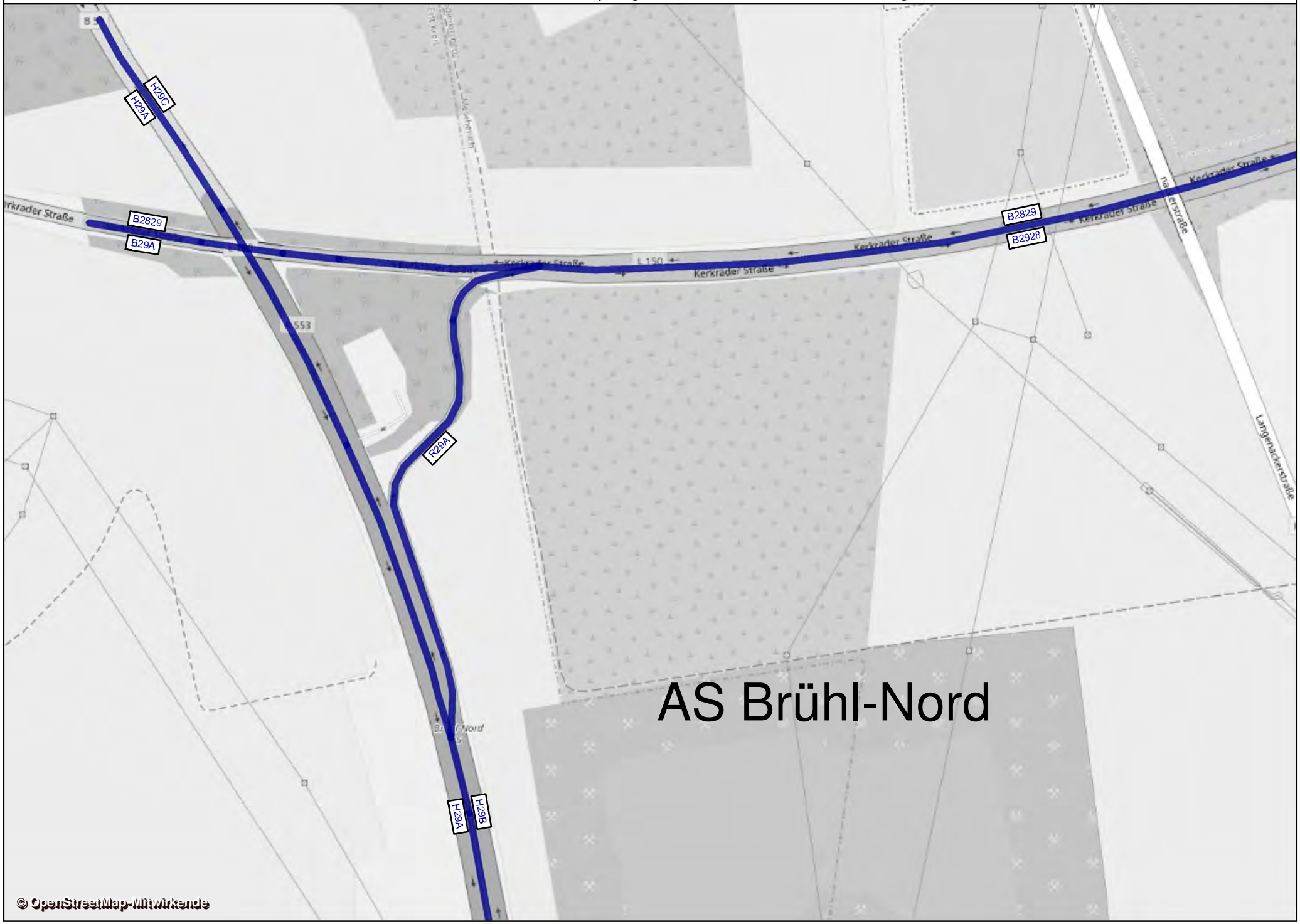


A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H29A	A553	Süd	HFB	11500	6,8%	12,7%	663	117	0,06	0,010	6,1%	700
H29B	A553	Nord	HFB	17800	8,6%	15,9%	1022	182	0,06	0,010	7,9%	1400
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	12000	8,2%	15,2%	687	122	0,06	0,010	7,5%	900
H29C	A553	Nord	HFB	5800	9,5%	17,4%	335	60	0,06	0,010	8,6%	500
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	17300	7,7%	14,3%	998	177	0,06	0,010	6,9%	1200
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	29300	7,9%	14,7%	1685	299	0,06	0,010	7,2%	2100
B29A	L150	Ost	Basisstraße	13600	13,0%	23,2%	776	143	0,06	0,011	11,8%	1600
B2928	L150	Ost	Basisstraße	25500	10,7%	19,5%	1463	265	0,06	0,010	9,4%	2400
B2829	L150	West	Basisstraße	17900	11,3%	20,4%	1027	187	0,06	0,010	10,1%	1800
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	31500	12,0%	21,6%	1804	330	0,06	0,010	10,8%	3400
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	43400	11,0%	19,9%	2490	452	0,06	0,010	9,7%	4200

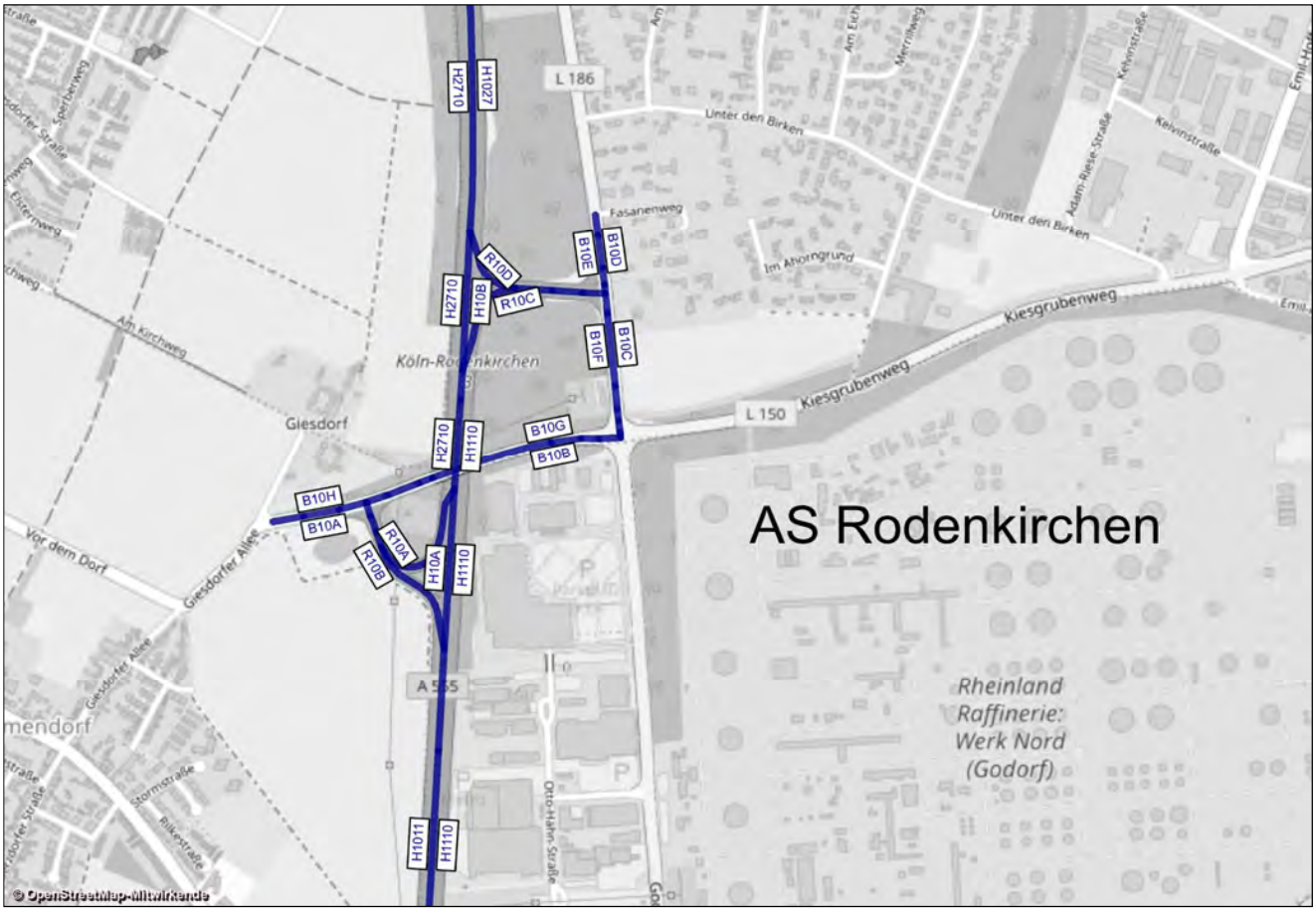


A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H29A	A553	HFB	**1160**	**4,9%**	-			-			-			-			669	7,8%	1047	4,8%
H29B	A553	HFB	**1964**	**7,0%**	-			-			R29A	1357	7,1%	H29C	607	6,7%	1687	8,0%	996	6,9%
R29A	A553	Ausfahrt	**1480**	**6,8%**	-			-			H29C	485	9,8%	H29B	2449	6,1%	1216	7,2%	593	7,1%
H29C	A553	HFB	**546**	**8,8%**	-			-			R29A	1268	6,7%	H29B	1814	7,3%	470	10,0%	403	6,7%
B29A	L150	Basisstraße	**1129**	**9,7%**	R29A	626	6,1%	B2928	1755	8,5%	-			-			991	14,1%	1018	9,5%
B2928	L150	Basisstraße	**2561**	**9,0%**	R29A	1427	7,0%	B29A	1134	11,6%	-			-			2207	10,3%	1611	8,6%
B2829	L150	Basisstraße	**1725**	**6,7%**	-			-			-			-			1118	15,5%	1557	6,6%

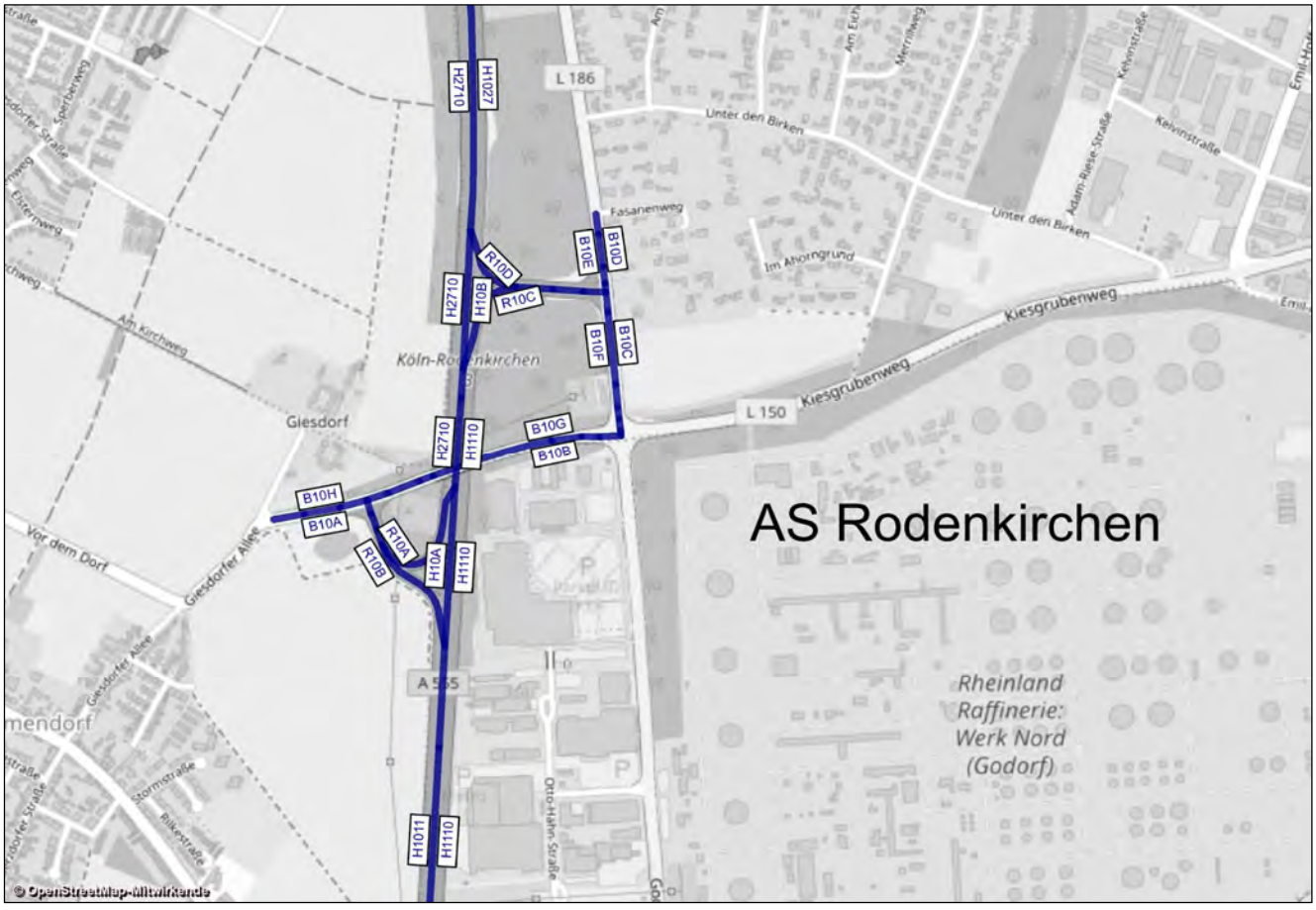



H29C
H29A
B2829
B29A
Kerkrader Straße
L 150
B2829
B2928
553
R29A
AS Brühl-Nord
H29A
H29B
Langenackerstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

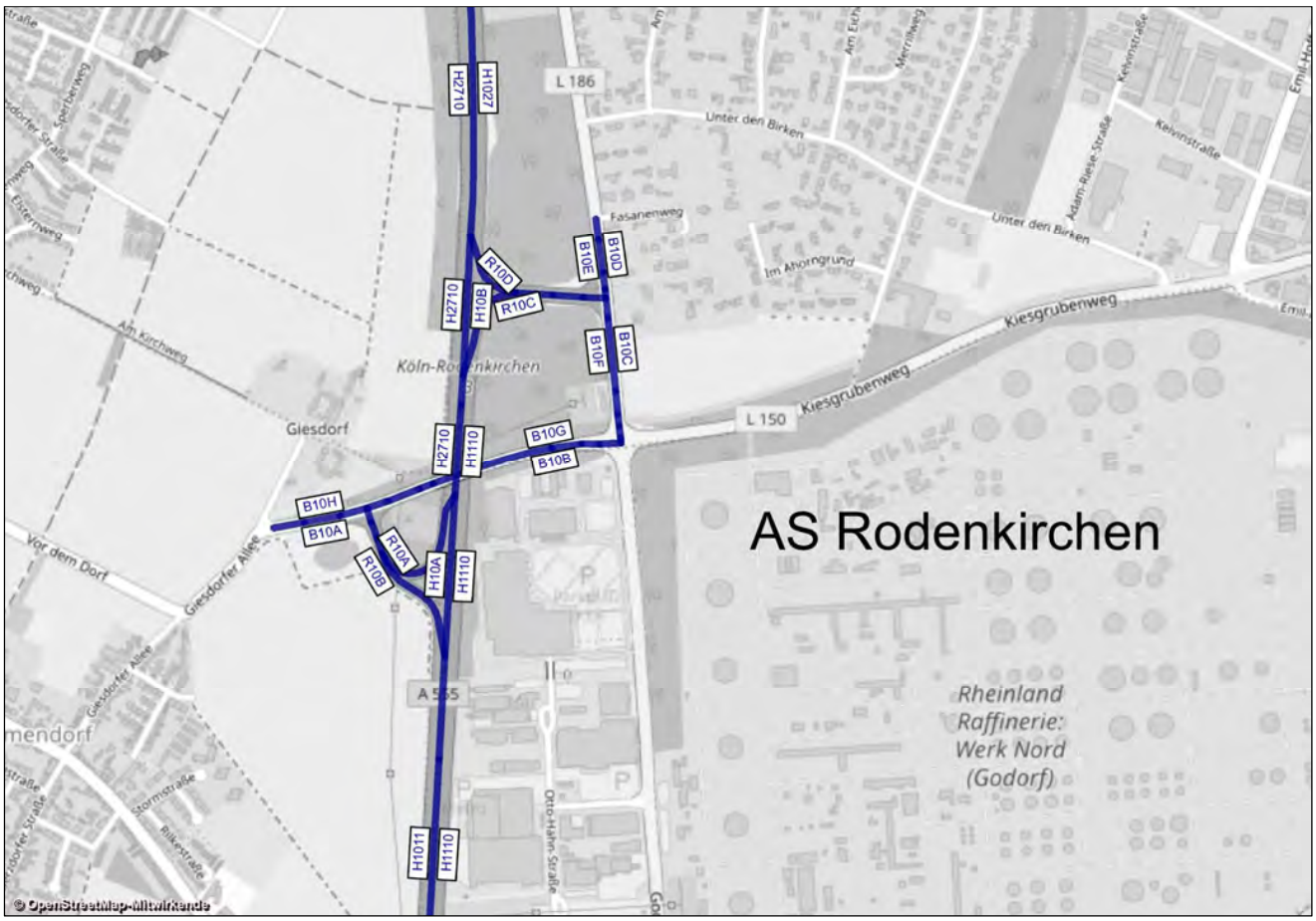
A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H2710	A555	Süd	HFB	56700	9,3%	5300	58700	9,9%	5800
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	12700	15,0%	1900	13200	15,9%	2100
H10A	A555	Süd	HFB	43900	8,0%	3500	45400	8,4%	3800
R10B	A555	Süd	Einfahrt	5900	13,6%	800	6200	14,5%	900
H1011	A555	Süd	HFB	49900	8,6%	4300	51700	9,3%	4800
H1110	A555	Nord	HFB	50200	10,0%	5000	52000	10,6%	5500
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	7500	9,3%	700	7800	10,3%	800
H10B	A555	Nord	HFB	42700	9,8%	4200	44200	10,4%	4600
R10D	A555	Nord	Einfahrt	14800	16,2%	2400	15400	16,9%	2600
H1027	A555	Nord	HFB	57500	11,5%	6600	59700	12,2%	7300
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	114200	10,4%	11900	118400	11,1%	13100
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	99400	9,6%	9500	102900	10,1%	10400
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	106900	9,6%	10300	110700	10,2%	11300
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	94100	9,0%	8500	97400	9,5%	9300
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	100100	9,3%	9300	103700	9,9%	10300
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4200	19,0%	800	4400	20,5%	900
B10B	L186	Ost	Basisstraße	10500	12,4%	1300	10900	13,8%	1500
B10C	L186	Nord	Basisstraße	11600	12,1%	1400	12100	13,2%	1600
B10D	L186	Nord	Basisstraße	5200	7,7%	400	5400	9,3%	500
B10E	L186	Süd	Basisstraße	5200	7,7%	400	5400	9,3%	500
B10F	L186	Süd	Basisstraße	11600	12,1%	1400	12100	13,2%	1600
B10G	L186	West	Basisstraße	10500	12,4%	1300	10900	13,8%	1500
B10H	L186	West	Basisstraße	4200	19,0%	800	4400	20,5%	900
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8400	19,0%	1600	8800	20,5%	1800
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	21000	12,4%	2600	21800	13,8%	3000
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	23200	12,1%	2800	24200	13,2%	3200
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	10400	7,7%	800	10800	9,3%	1000

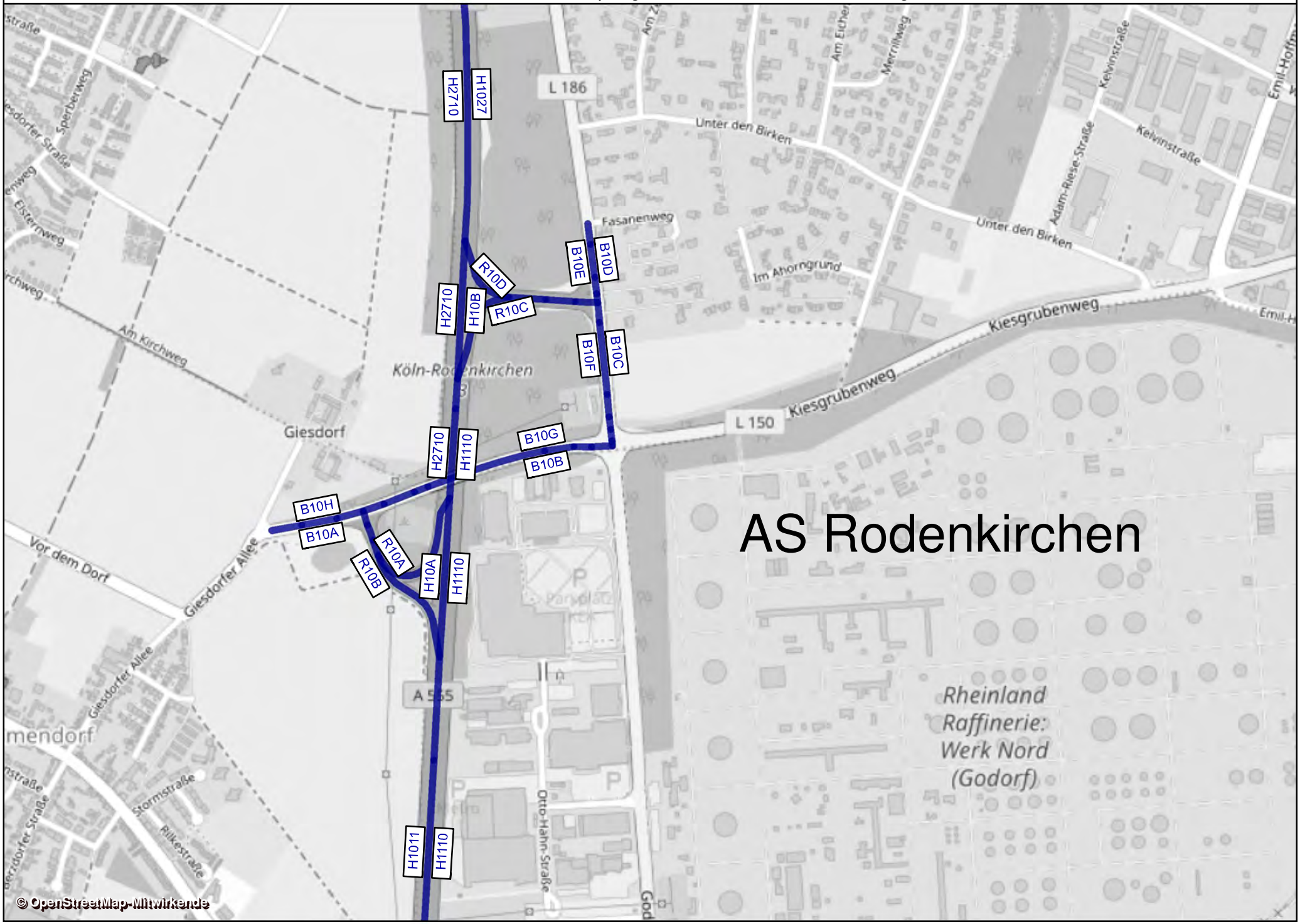


A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H2710	A555	Süd	HFB	52900	9,4%	17,3%	3034	544	0,06	0,010	8,3%	4400
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	11800	14,7%	26,0%	677	126	0,06	0,011	13,6%	1600
H10A	A555	Süd	HFB	41000	7,9%	14,6%	2357	418	0,06	0,010	7,1%	2900
R10B	A555	Süd	Einfahrt	5500	13,9%	24,7%	315	58	0,06	0,011	12,7%	700
H1011	A555	Süd	HFB	46600	8,6%	15,9%	2672	476	0,06	0,010	7,7%	3600
H1110	A555	Nord	HFB	46800	10,0%	18,3%	2683	483	0,06	0,010	9,0%	4200
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	7000	10,3%	18,7%	402	72	0,06	0,010	8,6%	600
H10B	A555	Nord	HFB	39800	10,0%	18,3%	2282	411	0,06	0,010	8,8%	3500
R10D	A555	Nord	Einfahrt	13700	16,2%	28,3%	784	148	0,06	0,011	14,6%	2000
H1027	A555	Nord	HFB	53500	11,6%	20,9%	3065	559	0,06	0,010	10,3%	5500
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	106400	10,5%	19,1%	6100	1103	0,06	0,010	9,3%	9900
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	92700	9,7%	17,7%	5316	955	0,06	0,010	8,5%	7900
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	99700	9,7%	17,8%	5717	1027	0,06	0,010	8,6%	8600
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	87800	9,0%	16,6%	5040	901	0,06	0,010	8,1%	7100
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	93400	9,3%	17,1%	5355	959	0,06	0,010	8,4%	7800
B10A	L186	Ost	Basisstraße	3900	19,6%	33,4%	223	43	0,06	0,011	17,9%	700
B10B	L186	Ost	Basisstraße	9750	13,0%	23,2%	555	102	0,06	0,010	11,3%	1100
B10C	L186	Nord	Basisstraße	10800	12,1%	21,7%	618	113	0,06	0,010	11,1%	1200
B10D	L186	Nord	Basisstraße	4900	8,3%	15,3%	282	50	0,06	0,010	7,1%	350
B10E	L186	Süd	Basisstraße	4900	8,3%	15,3%	282	50	0,06	0,010	7,1%	350
B10F	L186	Süd	Basisstraße	10800	12,1%	21,7%	618	113	0,06	0,010	11,1%	1200
B10G	L186	West	Basisstraße	9750	13,0%	23,2%	555	102	0,06	0,010	11,3%	1100
B10H	L186	West	Basisstraße	3900	19,6%	33,4%	223	43	0,06	0,011	17,9%	700
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	7800	19,6%	33,4%	446	86	0,06	0,011	17,9%	1400
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	19500	13,0%	23,2%	1111	205	0,06	0,010	11,3%	2200
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	21600	12,1%	21,7%	1235	226	0,06	0,010	11,1%	2400
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	9800	8,3%	15,3%	563	100	0,06	0,010	7,1%	700

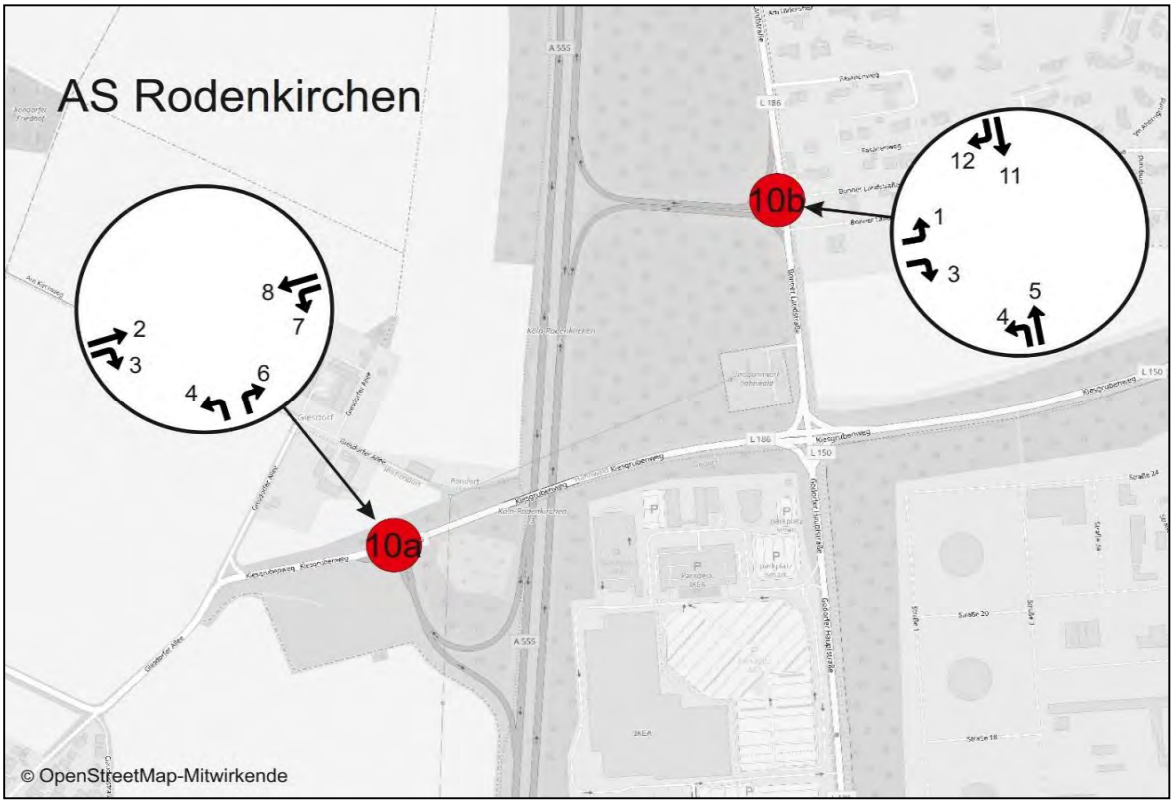


A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H2710	A555	HFB	**4800**	**8,1%**	-			-			R10A	1093	15,7%	H10A	3706	5,9%	4130	9,3%	3954	7,4%
R10A	A555	Ausfahrt	**1188**	**15,1%**	-			-			H10A	3404	6,5%	H2710	4592	8,7%	980	15,7%	765	11,1%
H10A	A555	HFB	**3533**	**6,6%**	R10B	545	5,1%	H1011	4078	6,4%	R10A	837	11,9%	H2710	4371	7,6%	3150	7,3%	3189	6,4%
R10B	A555	Einfahrt	**672**	**4,9%**	H10A	3040	6,4%	H1011	3712	6,1%	-			-			270	26,7%	574	6,1%
H1011	A555	HFB	**4170**	**6,5%**	R10B	674	5,9%	H10A	3497	6,7%	-			-			3420	8,8%	3764	6,4%
H1110	A555	HFB	**4338**	**8,1%**	-			-			R10C	507	15,8%	H10B	3831	7,1%	3733	9,3%	3466	8,1%
R10C	A555	Ausfahrt	**668**	**6,6%**	-			-			H10B	2968	8,3%	H1110	3636	8,0%	476	13,0%	589	6,5%
H10B	A555	HFB	**3789**	**7,7%**	R10D	815	20,1%	H1027	4604	9,9%	R10C	494	12,2%	H1110	4283	8,2%	3258	8,7%	2876	8,4%
R10D	A555	Einfahrt	**1425**	**8,1%**	H10B	3004	8,2%	H1027	4429	8,2%	-			-			790	22,7%	1227	10,0%
H1027	A555	HFB	**4549**	**9,1%**	R10D	1439	9,8%	H10B	3110	8,8%	-			-			4048	11,5%	4103	8,9%

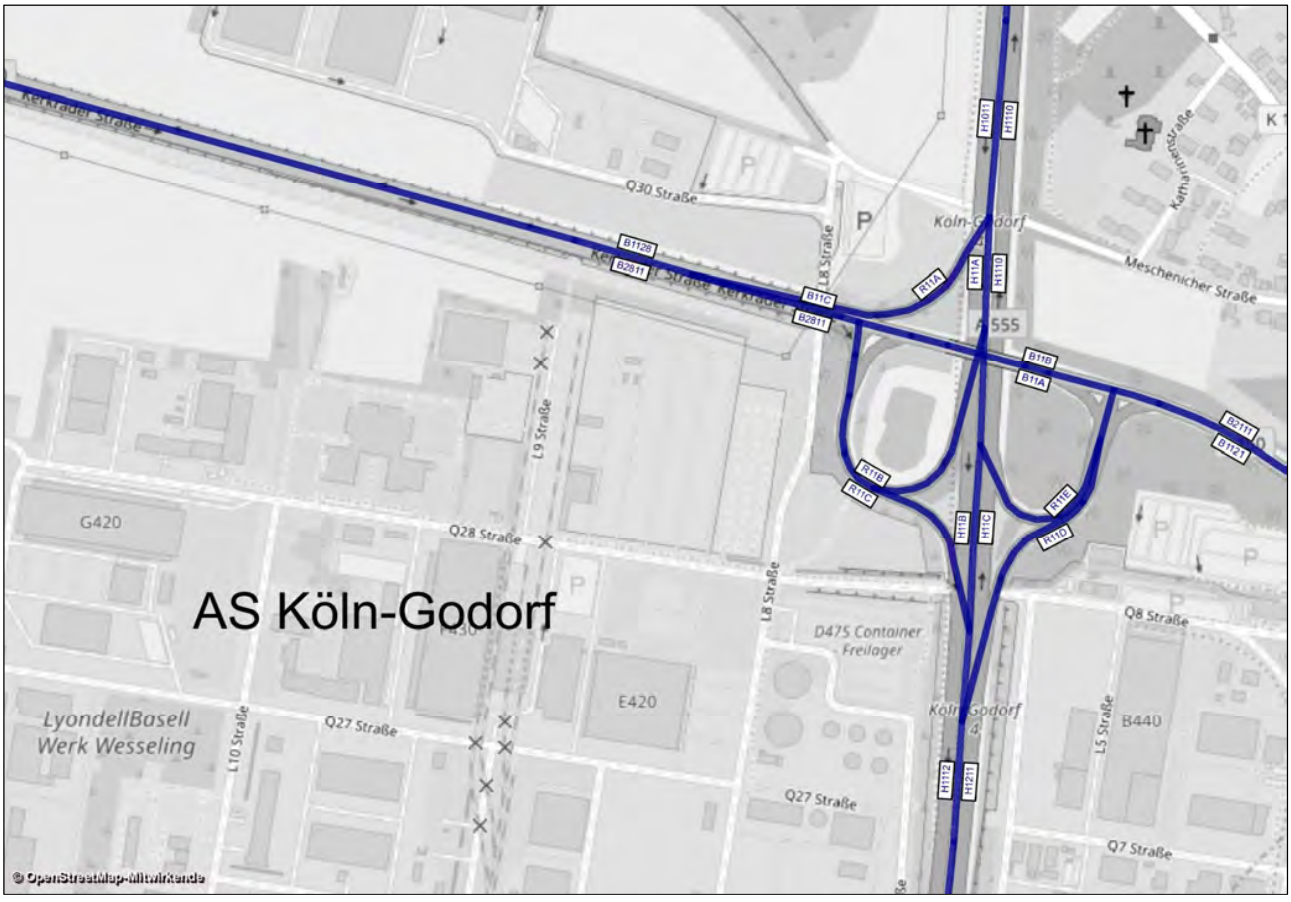



AS Rodenkirchen
H2710
H1027
L 186
Unter den Birken
Fasanenweg
Im Ahorngrund
Kiesgrubenweg
L 150
B10E
B10D
R10D
R10C
H2710
H10B
B10F
B10C
Köln-Rodenkirchen
Giesdorf
B10G
B10B
H2710
H1110
B10H
B10A
R10A
R10B
H10A
H1110
Vor dem Dorf
Giesdorfer Allee
A 565
Rheinland
Raffinerie:
Werk Nord
(Godorf)
Otto-Hahn-Straße
H1011
H1110
Am Kirchweg
Sperberweg
Elsternweg
Am Eichenhain
Merrilweg
Kelvinstraße
Adam-Riese-Straße
Emil-Hoffmann-Straße
Stormstraße
Pilkestraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

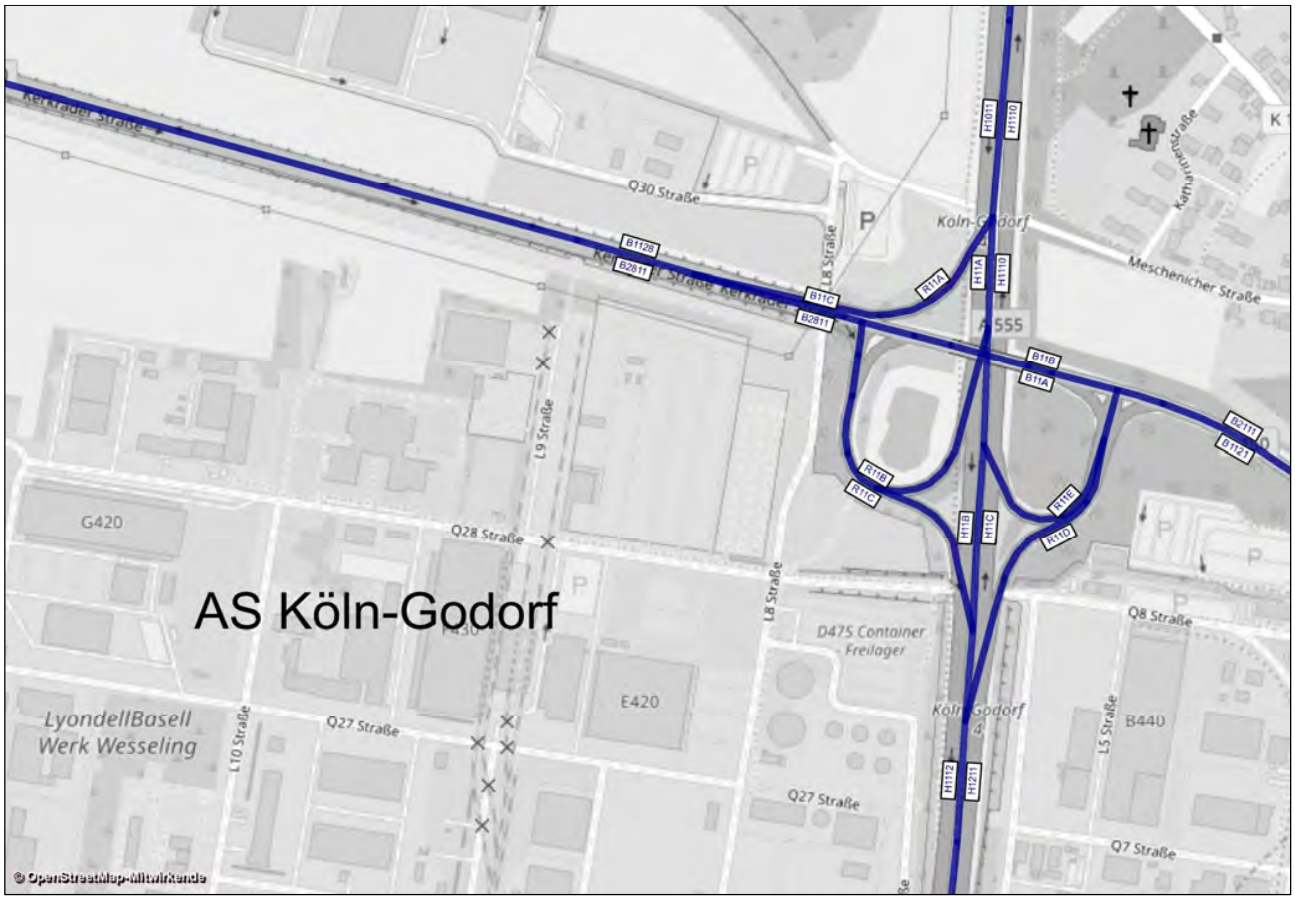
AS Rodenkirchen - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
10a	Kiesgrubenweg (L 186)	1	-	-	-	-
		2	154	8	137	38
		3	81	9	56	0
	A 555	4	71	10	160	4
		5	-	-	-	-
		6	1.115	52	833	44
	Kiesgrubenweg (L 186)	7	326	21	596	18
		8	276	115	246	22
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
10b	A 555	1	149	3	171	7
		2	-	-	-	-
		3	187	6	410	14
	Bonner Landstraße (L186)	4	826	58	1.240	81
		5	286	17	243	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Landstraße (L186)	10	-	-	-	-
		11	299	12	252	10
		12	119	4	83	5



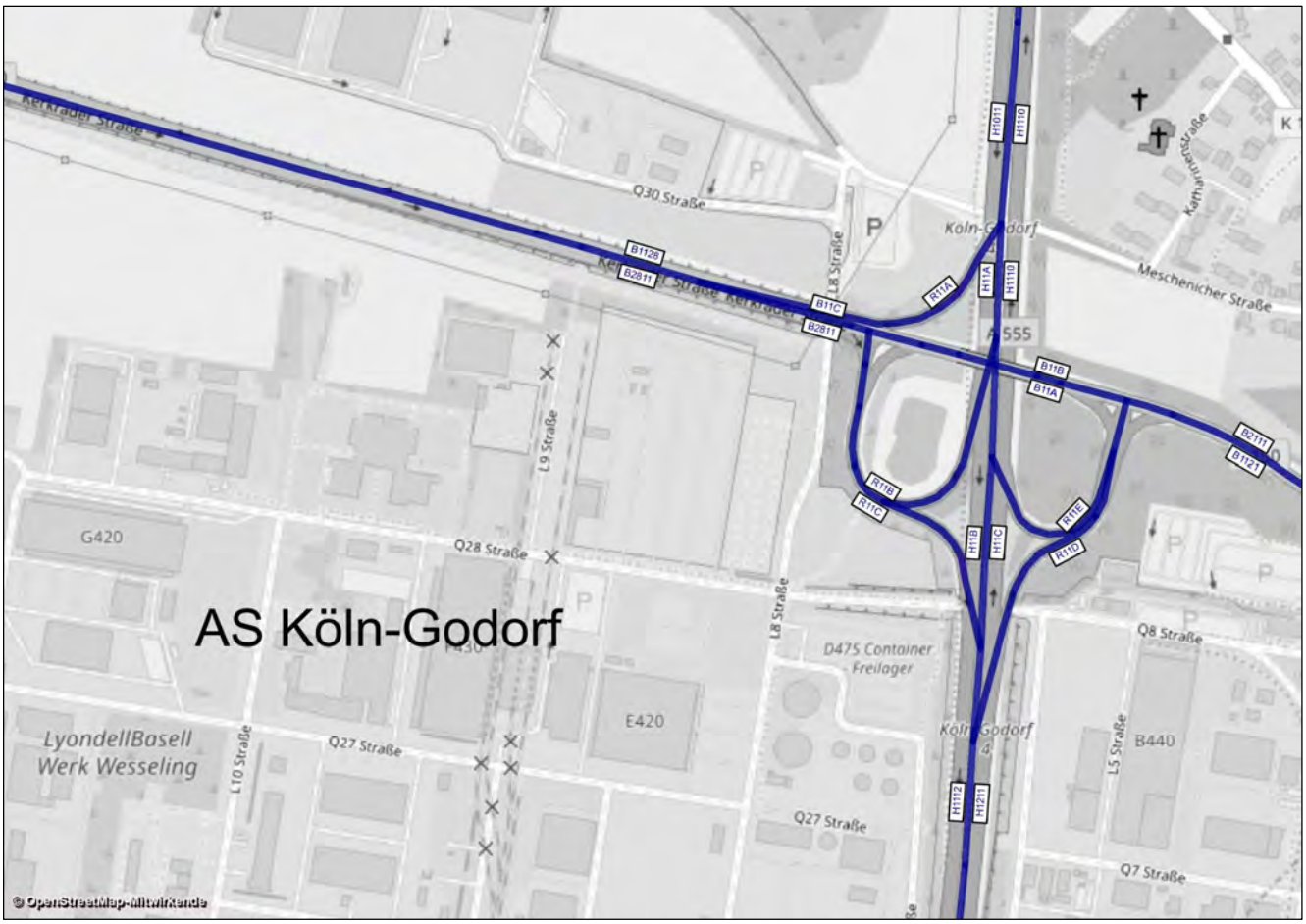
A 555 - AS Godorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1011	A555	Süd	HFB	49900	8,6%	4300	51700	9,3%	4800
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	7900	16,5%	1300	8200	18,3%	1500
H11A	A555	Süd	HFB	42000	6,9%	2900	43400	7,4%	3200
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	3800	13,2%	500	3900	12,8%	500
H11B	A555	Süd	HFB	38300	6,5%	2500	39600	7,1%	2800
R11C	A555	Süd	Einfahrt	10600	15,1%	1600	11000	15,5%	1700
H1112	A555	Süd	HFB	48800	8,2%	4000	50500	8,7%	4400
H1211	A555	Nord	HFB	44300	9,3%	4100	45900	9,8%	4500
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	8700	13,8%	1200	9100	14,3%	1300
H11C	A555	Nord	HFB	35500	7,9%	2800	36800	8,2%	3000
R11E	A555	Nord	Einfahrt	14700	15,6%	2300	15300	16,3%	2500
H1110	A555	Nord	HFB	50200	10,0%	5000	52000	10,6%	5500
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	100100	9,3%	9300	103700	9,9%	10300
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	92200	8,6%	7900	95400	9,1%	8700
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	73800	7,2%	5300	76400	7,6%	5800
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	93100	8,7%	8100	96400	9,2%	8900
B2811	L150	Ost	Basisstraße	22400	13,4%	3000	23200	14,2%	3300
B11A	L150	Nord	Basisstraße	20100	12,9%	2600	20900	13,9%	2900
B1121	L150	Nord	Basisstraße	10500	11,4%	1200	10900	11,9%	1300
B2111	L150	Süd	Basisstraße	10500	11,4%	1200	10900	11,9%	1300
B11B	L150	Süd	Basisstraße	13000	10,0%	1300	13500	11,1%	1500
B11C	L150	Süd	Basisstraße	11400	9,6%	1100	11800	10,2%	1200
B1128	L150	West	Basisstraße	22400	13,4%	3000	23200	14,2%	3300
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	44800	13,4%	6000	46400	14,2%	6600
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	33100	11,8%	3900	34400	12,8%	4400
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	21000	11,4%	2400	21800	11,9%	2600

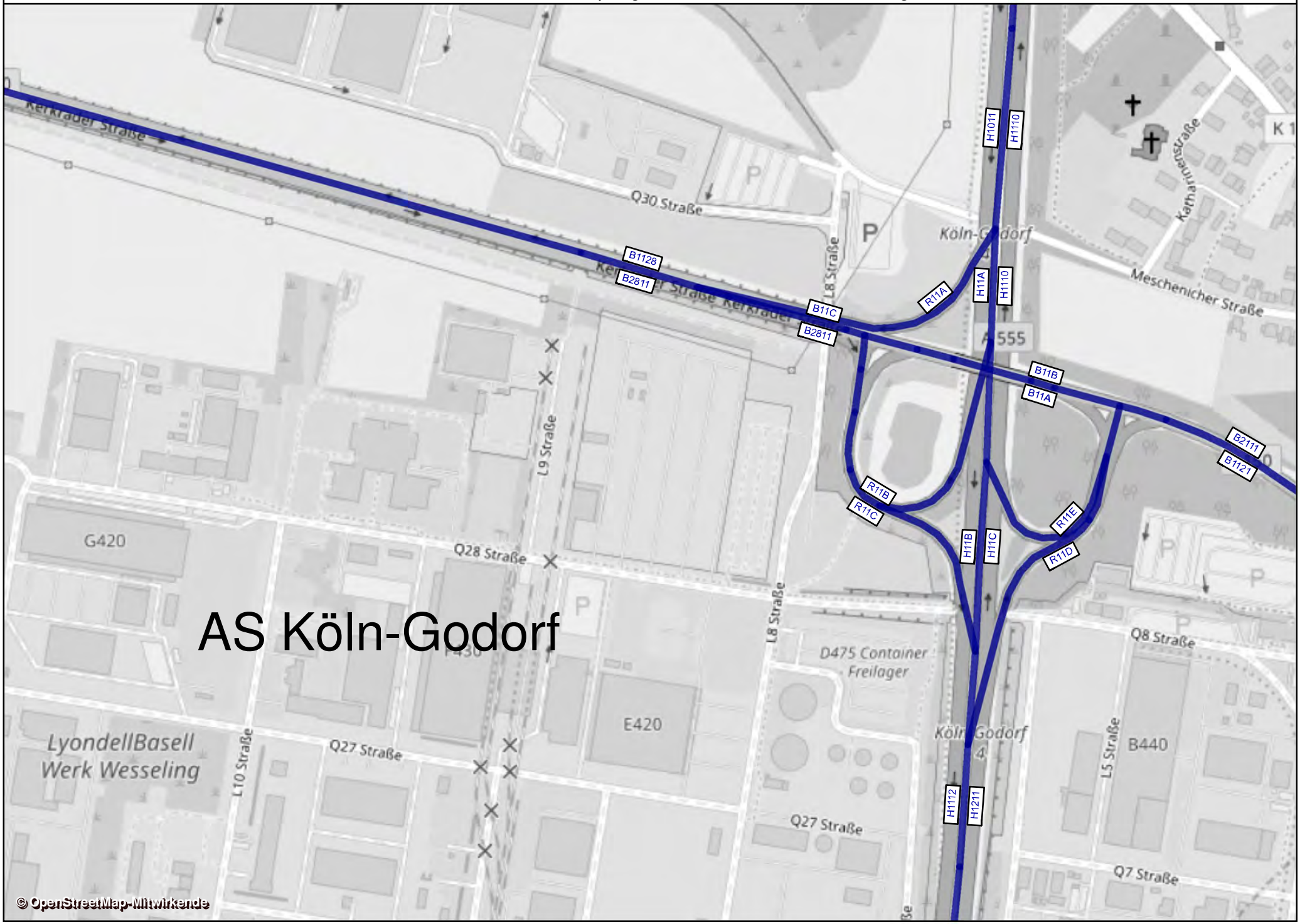


A 555 - AS Godorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1011	A555	Süd	HFB	46600	8,6%	15,9%	2672	476	0,06	0,010	7,7%	3600
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	7300	17,5%	30,2%	417	79	0,06	0,011	15,1%	1100
H11A	A555	Süd	HFB	39300	7,0%	13,0%	2256	397	0,06	0,010	6,1%	2400
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	3500	12,3%	22,0%	201	37	0,06	0,011	11,4%	400
H11B	A555	Süd	HFB	35800	6,4%	12,1%	2055	360	0,06	0,010	5,9%	2100
R11C	A555	Süd	Einfahrt	9800	14,4%	25,5%	563	105	0,06	0,011	13,3%	1300
H1112	A555	Süd	HFB	45600	8,2%	15,1%	2617	465	0,06	0,010	7,2%	3300
H1211	A555	Nord	HFB	41300	9,1%	16,8%	2367	423	0,06	0,010	8,2%	3400
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	8100	14,6%	25,7%	461	86	0,06	0,011	12,3%	1000
H11C	A555	Nord	HFB	33200	7,8%	14,5%	1905	337	0,06	0,010	6,9%	2300
R11E	A555	Nord	Einfahrt	13600	15,5%	27,1%	779	146	0,06	0,011	14,0%	1900
H1110	A555	Nord	HFB	46800	10,0%	18,3%	2683	483	0,06	0,010	9,0%	4200
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	93400	9,3%	17,1%	5355	959	0,06	0,010	8,4%	7800
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	86100	8,6%	15,9%	4939	880	0,06	0,010	7,7%	6600
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	69000	7,1%	13,3%	3960	698	0,06	0,010	6,4%	4400
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	86900	8,6%	15,9%	4984	888	0,06	0,010	7,7%	6700
B2811	L150	Ost	Basisstraße	20750	13,5%	24,0%	1186	219	0,06	0,011	12,0%	2500
B11A	L150	Nord	Basisstraße	18700	13,2%	23,6%	1070	197	0,06	0,011	11,8%	2200
B1121	L150	Nord	Basisstraße	9750	11,4%	20,6%	558	102	0,06	0,010	10,3%	1000
B2111	L150	Süd	Basisstraße	9750	11,4%	20,6%	558	102	0,06	0,010	10,3%	1000
B11B	L150	Süd	Basisstraße	12100	10,7%	19,4%	691	125	0,06	0,010	9,1%	1100
B11C	L150	Süd	Basisstraße	10600	10,0%	18,3%	608	110	0,06	0,010	8,5%	900
B1128	L150	West	Basisstraße	20750	13,5%	24,0%	1186	219	0,06	0,011	12,0%	2500
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	41500	13,5%	24,0%	2373	438	0,06	0,011	12,0%	5000
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	30800	12,2%	22,0%	1761	323	0,06	0,010	10,7%	3300
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	19500	11,4%	20,6%	1117	203	0,06	0,010	10,3%	2000

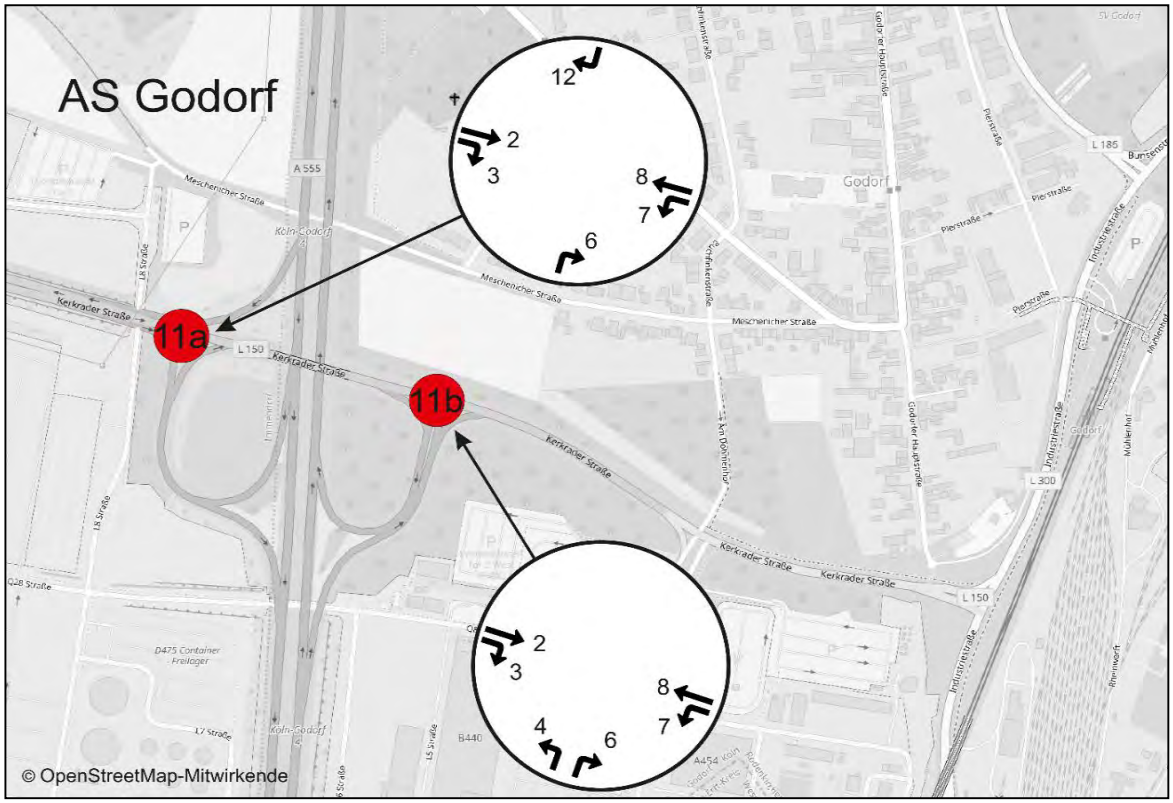


A 555 - AS Godorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1011	A555	HFB	**4170**	**6,5%**	-			-			R11A	628	14,0%	H11A	3542	5,2%	3420	8,8%	3764	6,4%
R11A	A555	Ausfahrt	**640**	**14,3%**	-			-			H11A	3329	6,8%	H1011	3969	8,0%	522	19,0%	563	14,0%
H11A	A555	HFB	**3544**	**5,2%**	R11B	228	10,8%	H11B	3317	4,8%	R11A	584	13,1%	H1011	4129	6,3%	2898	7,0%	3200	5,1%
R11B	A555	Ausfahrt	**385**	**11,5%**	-			-			H11B	2665	6,2%	H11A	3050	6,9%	317	12,0%	204	10,8%
H11B	A555	HFB	**3318**	**4,8%**	R11C	839	8,6%	H1112	4157	5,6%	R11B	212	10,1%	H11A	3530	5,1%	2581	6,4%	2996	4,7%
R11C	A555	Einfahrt	**927**	**8,0%**	H11B	3332	4,2%	H1112	4259	5,0%	-			-			716	14,9%	798	9,9%
H1112	A555	HFB	**4203**	**5,9%**	R11C	863	6,9%	H11B	3340	5,6%	-			-			3298	8,2%	3794	5,8%
H1211	A555	HFB	**3905**	**8,1%**	-			-			R11D	571	17,6%	H11C	3334	6,5%	3360	9,3%	3054	6,1%
R11D	A555	Ausfahrt	**820**	**14,3%**	-			-			H11C	2642	7,2%	H1211	3462	8,9%	676	14,9%	566	9,5%
H11C	A555	HFB	**3127**	**6,8%**	R11E	1097	11,3%	H1110	4223	8,0%	R11D	701	14,0%	H1211	3828	8,1%	2685	7,8%	2488	5,3%
R11E	A555	Einfahrt	**1320**	**11,5%**	H11C	2805	7,6%	H1110	4125	8,8%	-			-			1048	13,0%	977	15,4%
H1110	A555	HFB	**4338**	**8,1%**	R11E	1228	12,7%	H11C	3110	6,3%	-			-			3733	9,3%	3466	8,1%




AS Köln-Godorf
Kerkrader Straße
Q30 Straße
L8 Straße
L9 Straße
Köln-Godorf
Meschenicher Straße
Katharinenstraße
B1128
B2811
B11C
B11B
B11A
B2111
B1121
R11A
R11B
R11C
R11E
R11D
H1011
H1110
H11A
H11B
H11C
H1112
H1211
A 555
G420
Q28 Straße
E420
D475 Container Freilager
Q8 Straße
LyondellBasell Werk Wesseling
L10 Straße
Q27 Straße
B440
L5 Straße
Q7 Straße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Godorf - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
11a	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	1.623	106	1.227	109
		3	797	61	596	37
	A 555	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	412	29	241	8
	Kerkrader Straße (L150)	7	142	8	276	20
		8	656	63	968	62
		9	-	-	-	-
	A 555	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	629	55	835	63
11b	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	840	56	504	19
		3	1.195	79	965	98
	A 555	4	465	50	470	42
		5	-	-	-	-
		6	391	29	121	5
	Kerkrader Straße (L150)	7	220	14	481	42
		8	333	21	774	40
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



Anlage U-BF-97

A 555 - AS Wesseling - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1112	A555	Süd	HFB	48800	8,2%	4000	50500	8,7%	4400
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	12100	5,8%	700	12500	6,4%	800
H12A	A555	Süd	HFB	36700	8,7%	3200	37900	9,5%	3600
R12B	A555	Süd	Einfahrt	7300	1,4%	100	7600	1,3%	100
H1213	A555	Süd	HFB	44000	8,0%	3500	45500	8,4%	3800
H1312	A555	Nord	HFB	40800	8,8%	3600	42300	9,5%	4000
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	9300	4,3%	400	9600	4,2%	400
H12B	A555	Nord	HFB	31600	10,1%	3200	32700	11,0%	3600
R12D	A555	Nord	Einfahrt	12600	6,3%	800	13000	6,9%	900
H1211	A555	Nord	HFB	44300	9,3%	4100	45900	9,8%	4500
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	93100	8,7%	8100	96400	9,2%	8900
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	68300	9,4%	6400	70600	10,2%	7200
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	84800	8,4%	7100	87800	8,9%	7800
B12A	L192	Ost	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
B12B	L192	Ost	Basisstraße	14400	4,9%	700	14900	5,4%	800
B1224	L192	Ost	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B2412	L192	West	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B12C	L192	West	Basisstraße	9800	2,0%	200	10100	3,0%	300
B12D	L192	West	Basisstraße	13900	5,0%	700	14300	5,6%	800
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	27800	5,0%	1400	28600	5,6%	1600
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	24200	3,7%	900	25000	4,4%	1100
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	18000	4,4%	800	18400	4,3%	800



A 555 - AS Wesseling - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1112	A555	Süd	HFB	45600	8,2%	15,1%	2617	465	0,06	0,010	7,2%	3300
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	11300	5,7%	10,8%	652	114	0,06	0,010	5,3%	600
H12A	A555	Süd	HFB	34200	9,0%	16,5%	1965	351	0,06	0,010	7,9%	2700
R12B	A555	Süd	Einfahrt	6900	2,1%	4,0%	396	67	0,06	0,010	1,4%	100
H1213	A555	Süd	HFB	41100	7,8%	14,5%	2361	418	0,06	0,010	7,1%	2900
H1312	A555	Nord	HFB	38100	8,7%	16,1%	2188	390	0,06	0,010	7,9%	3000
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	8700	3,7%	7,0%	501	86	0,06	0,010	3,4%	300
H12B	A555	Nord	HFB	29400	10,2%	18,6%	1687	304	0,06	0,010	9,2%	2700
R12D	A555	Nord	Einfahrt	11800	6,5%	12,2%	680	119	0,06	0,010	5,9%	700
H1211	A555	Nord	HFB	41300	9,1%	16,8%	2367	423	0,06	0,010	8,2%	3400
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	86900	8,6%	15,9%	4984	888	0,06	0,010	7,7%	6700
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	63600	9,6%	17,5%	3652	655	0,06	0,010	8,5%	5400
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	79200	8,2%	15,3%	4549	808	0,06	0,010	7,4%	5900
B12A	L192	Ost	Basisstraße	13000	4,9%	9,4%	746	129	0,06	0,010	4,6%	600
B12B	L192	Ost	Basisstraße	13500	5,3%	10,1%	775	135	0,06	0,010	4,4%	600
B1224	L192	Ost	Basisstraße	8400	4,0%	7,2%	484	83	0,06	0,010	3,6%	300
B2412	L192	West	Basisstraße	8400	4,0%	7,2%	484	83	0,06	0,010	3,6%	300
B12C	L192	West	Basisstraße	9200	2,7%	5,2%	530	90	0,06	0,010	2,2%	200
B12D	L192	West	Basisstraße	13000	4,9%	9,4%	746	129	0,06	0,010	4,6%	600
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	26000	4,9%	9,4%	1493	259	0,06	0,010	4,6%	1200
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	22700	4,3%	8,2%	1304	225	0,06	0,010	3,5%	800
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	16800	4,0%	7,2%	969	167	0,06	0,010	3,6%	600



A 555 - AS Wesseling - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1112	A555	HFB	**4203**	**5,9%**	-			-			R12A	1321	3,9%	H12A	2882	6,8%	3298	8,2%	3794	5,8%
R12A	A555	Ausfahrt	**1342**	**4,0%**	-			-			H12A	2693	6,5%	H1112	4036	5,7%	530	8,1%	1184	3,9%
H12A	A555	HFB	**3221**	**7,2%**	R12B	620	1,3%	H1213	3842	6,3%	R12A	552	7,6%	H1112	3774	7,3%	2768	8,2%	2609	6,6%
R12B	A555	Einfahrt	**745**	**1,4%**	H12A	2891	8,0%	H1213	3637	6,6%	-			-			583	1,5%	489	2,2%
H1213	A555	HFB	**3906**	**6,2%**	R12B	685	1,5%	H12A	3221	7,2%	-			-			3351	7,1%	3099	5,9%
H1312	A555	HFB	**3443**	**5,2%**	-			-			R12C	914	2,8%	H12B	2529	6,1%	2870	9,7%	3108	5,1%
R12C	A555	Ausfahrt	**928**	**2,9%**	-			-			H12B	2363	5,8%	H1312	3292	5,0%	545	3,9%	819	2,8%
H12B	A555	HFB	**2697**	**9,7%**	R12D	1094	4,5%	H1211	3791	8,2%	R12C	570	3,6%	H1312	3266	8,6%	2326	11,0%	2289	5,9%
R12D	A555	Einfahrt	**1316**	**4,6%**	H12B	2428	10,7%	H1211	3743	8,6%	-			-			1034	5,2%	765	6,5%
H1211	A555	HFB	**3905**	**8,1%**	R12D	1214	5,1%	H12B	2691	9,5%	-			-			3360	9,3%	3054	6,1%

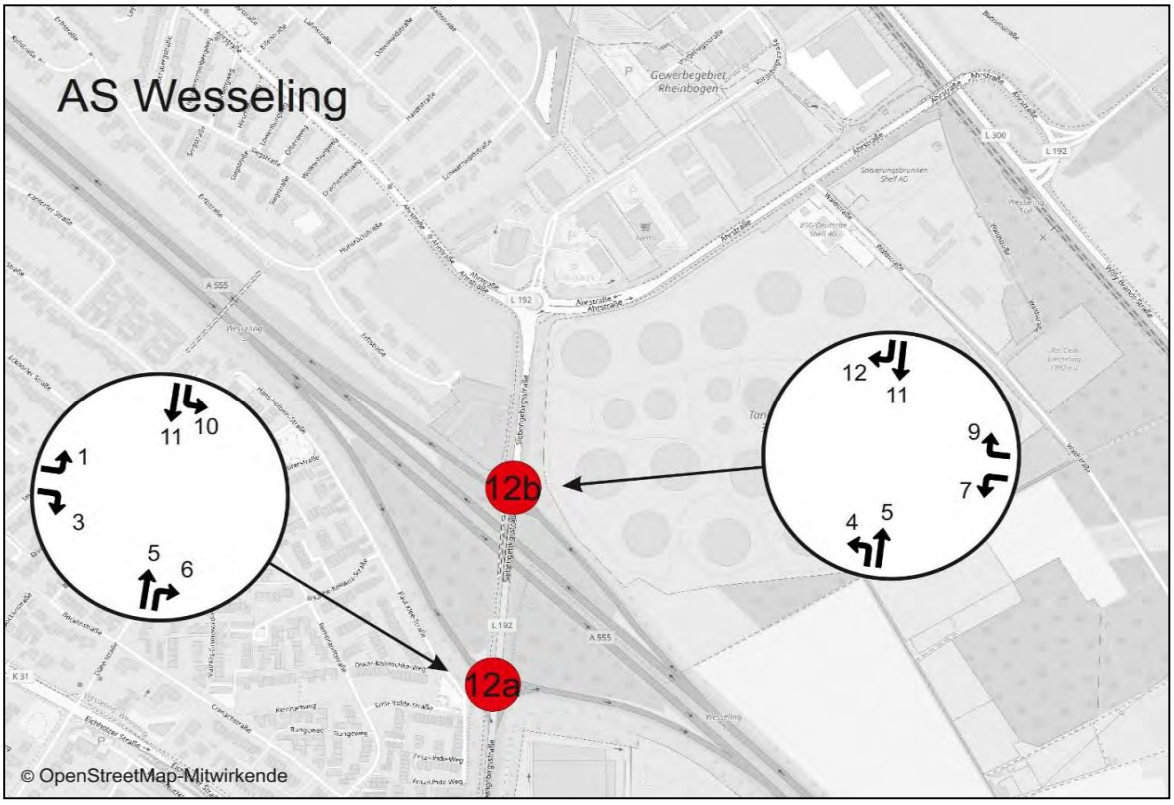


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

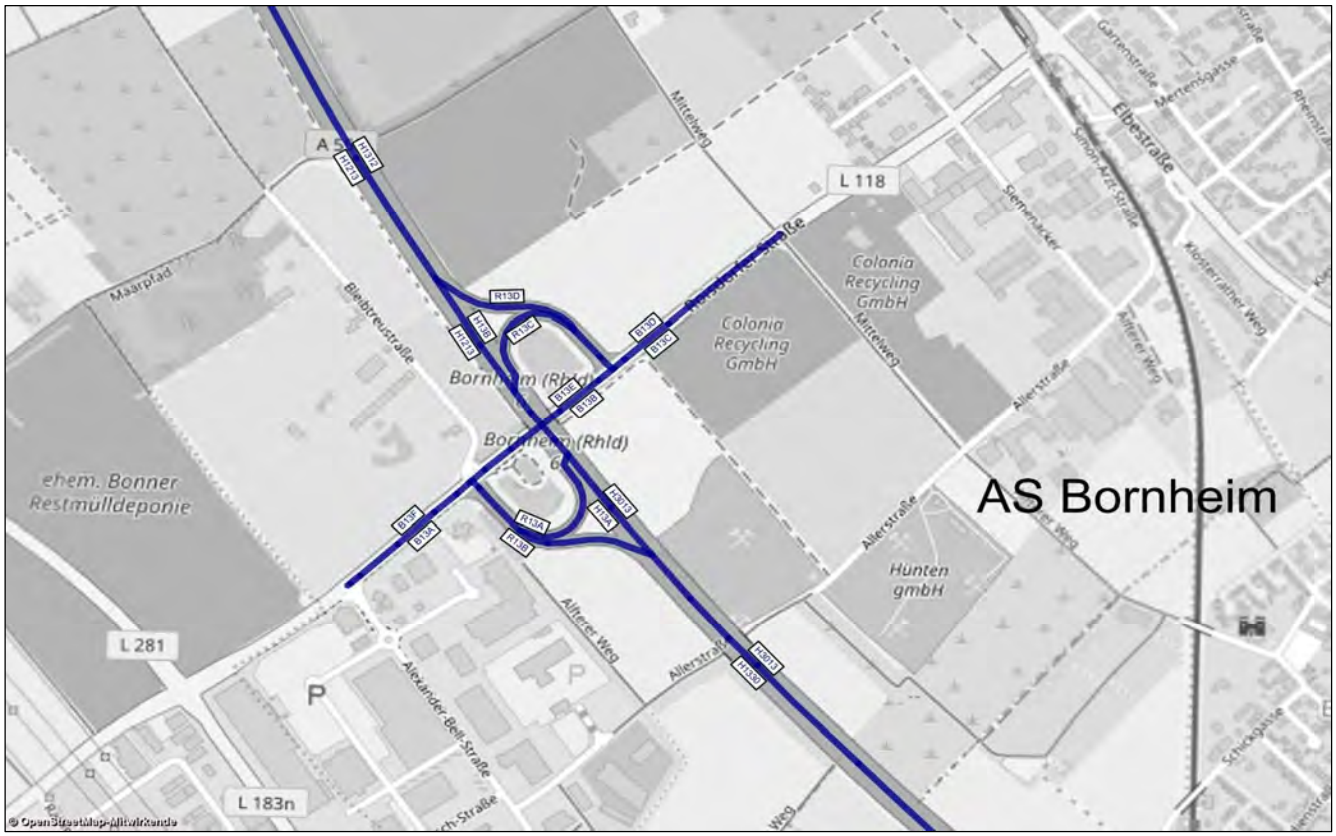
Anlage U-BF-101



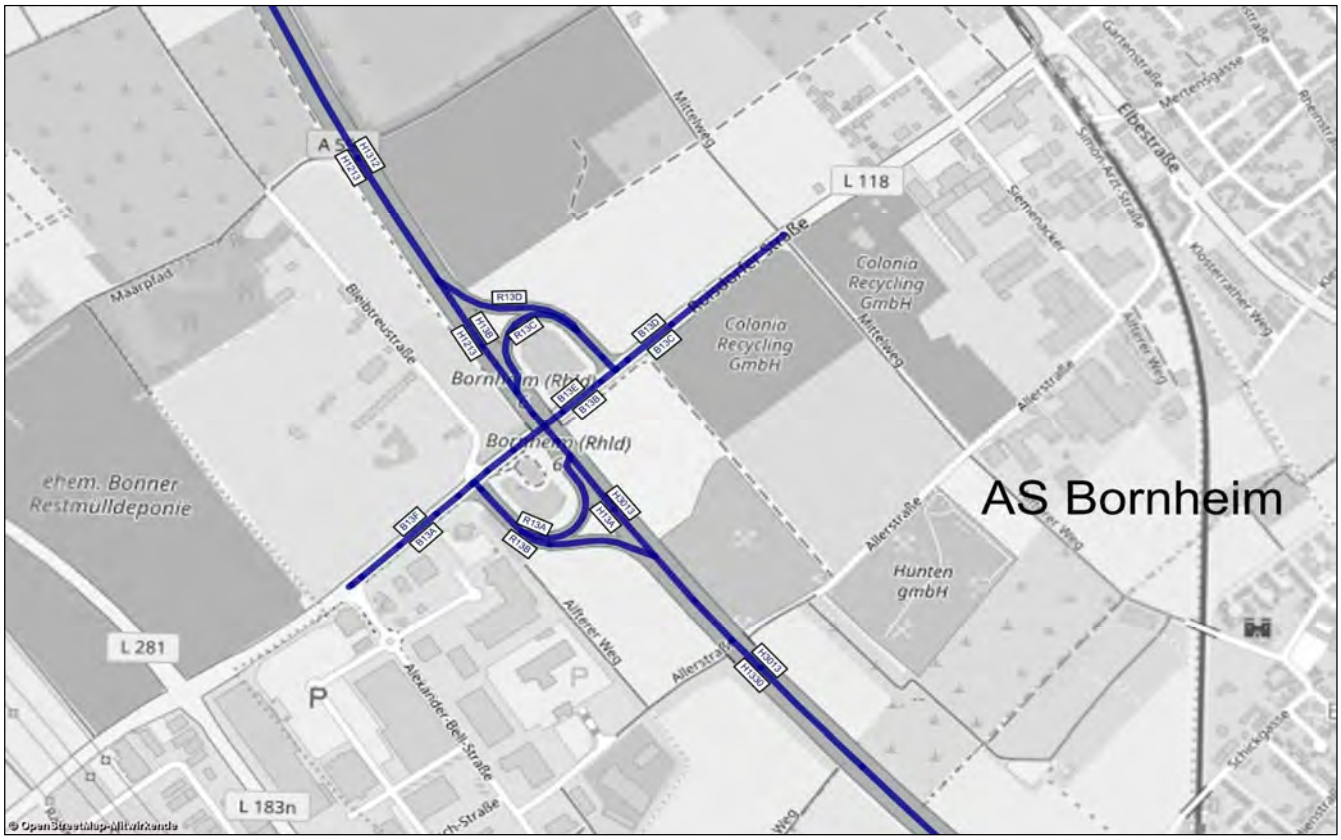
AS Wesseling - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
12a	A 555	1	306	15	266	17
		2	-	-	-	-
		3	306	20	1.091	24
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	-	-	-	-
		5	1.214	28	615	20
		6	507	4	187	4
	A 555	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	310	19	292	8
		11	282	12	659	9
		12	-	-	-	-
12b	A 555	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	1.063	32	480	20
		5	456	11	401	17
		6	-	-	-	-
	A 555	7	167	12	464	2
		8	-	-	-	-
		9	294	10	416	7
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	-	-	-	-
		11	426	19	487	15
		12	502	35	390	12



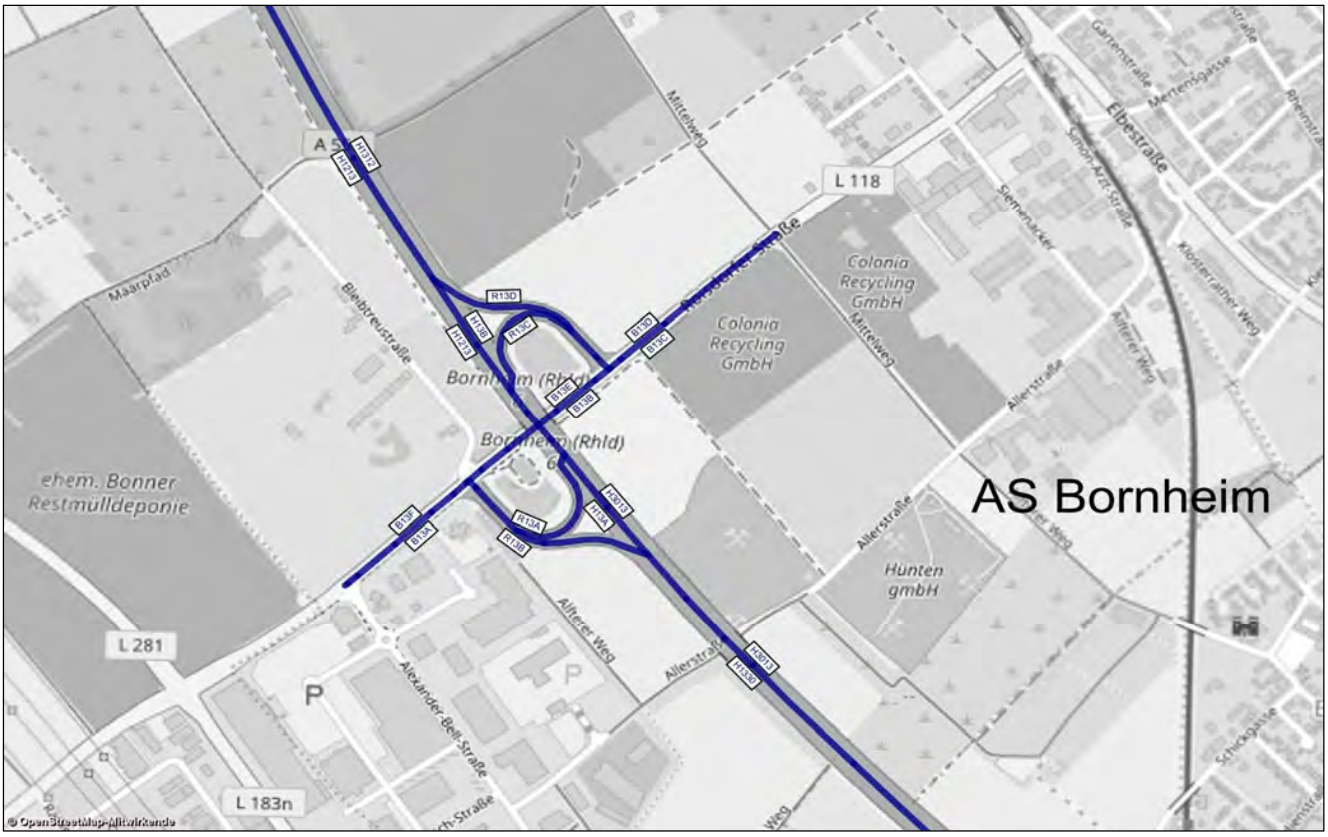
A 555 - AS Bornheim - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1213	A555	Süd	HFB	44000	8,0%	3500	45500	8,4%	3800
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	9100	13,2%	1200	9400	13,8%	1300
H13A	A555	Süd	HFB	34900	6,3%	2200	36100	6,6%	2400
R13B	A555	Süd	Einfahrt	9100	8,8%	800	9400	9,6%	900
H1330	A555	Süd	HFB	44100	6,8%	3000	45500	7,3%	3300
H3013	A555	Nord	HFB	43200	7,4%	3200	44700	8,1%	3600
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	11000	9,1%	1000	11400	9,6%	1100
H13B	A555	Nord	HFB	32200	7,1%	2300	33300	7,5%	2500
R13D	A555	Nord	Einfahrt	8600	14,0%	1200	9000	14,4%	1300
H1312	A555	Nord	HFB	40800	8,8%	3600	42300	9,5%	4000
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	84800	8,4%	7100	87800	8,9%	7800
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	76200	7,6%	5800	78800	8,0%	6300
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	87200	7,7%	6700	90200	8,2%	7400
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	78100	6,9%	5400	80800	7,4%	6000
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	87300	7,1%	6200	90200	7,6%	6900
B13A	L118	Ost	Basisstraße	17600	9,1%	1600	18200	9,3%	1700
B13B	L118	Ost	Basisstraße	11900	10,9%	1300	12400	12,1%	1500
B13C	L118	Ost	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B13D	L118	West	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B13E	L118	West	Basisstraße	13500	5,9%	800	13900	6,5%	900
B13F	L118	West	Basisstraße	17600	9,1%	1600	18200	9,3%	1700
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	35200	9,1%	3200	36400	9,3%	3400
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	25400	8,3%	2100	26300	9,1%	2400
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	16800	8,3%	1400	17400	9,2%	1600

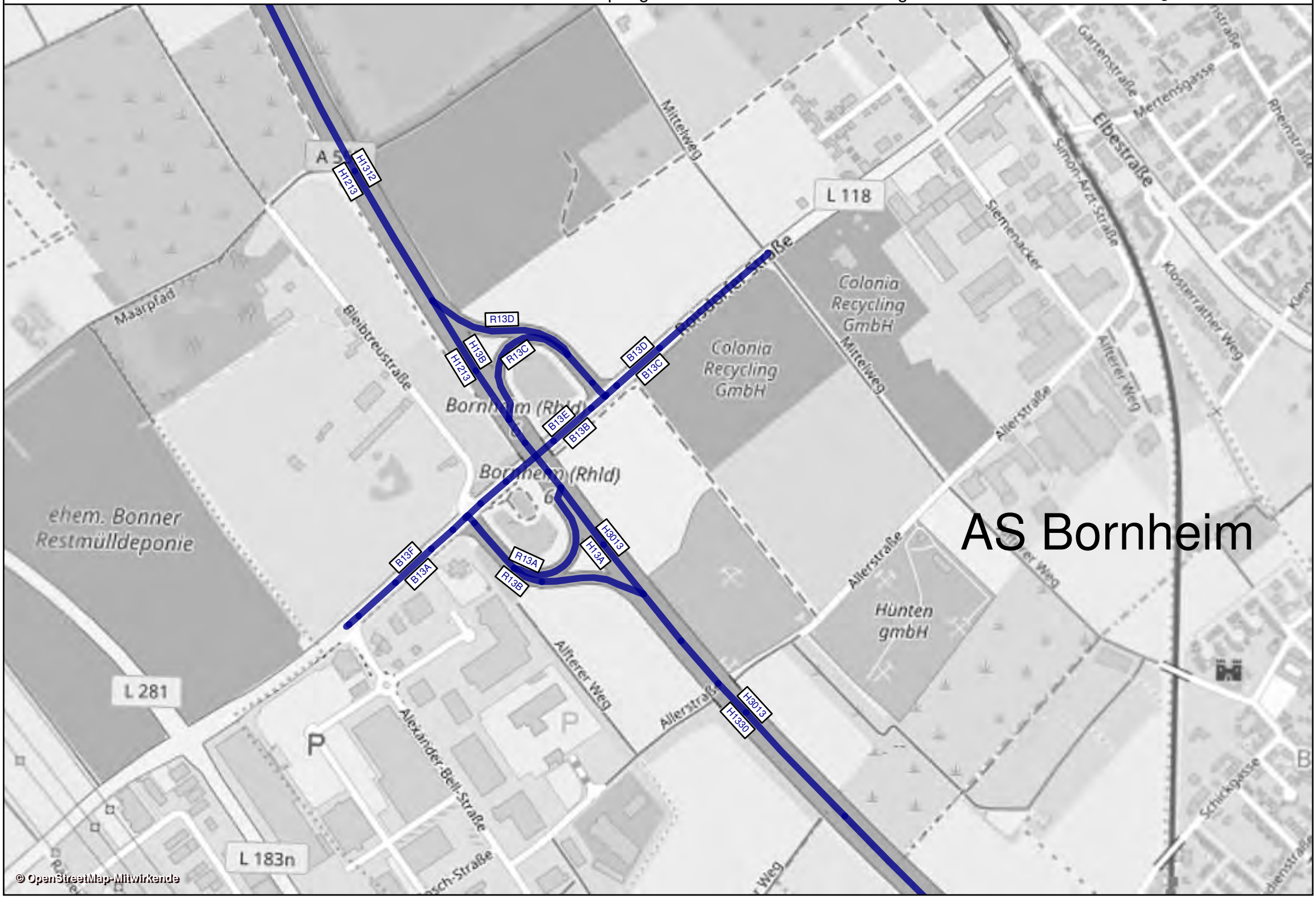


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1213	A555	Süd	HFB	41100	7,8%	14,5%	2361	418	0,06	0,010	7,1%	2900
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	8400	14,0%	24,7%	482	89	0,06	0,011	11,9%	1000
H13A	A555	Süd	HFB	32700	6,3%	11,8%	1879	329	0,06	0,010	5,5%	1800
R13B	A555	Süd	Einfahrt	8500	8,7%	16,1%	488	87	0,06	0,010	8,2%	700
H1330	A555	Süd	HFB	41200	6,8%	12,7%	2366	416	0,06	0,010	6,1%	2500
H3013	A555	Nord	HFB	40400	7,5%	13,9%	2322	410	0,06	0,010	6,7%	2700
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	10300	8,3%	15,4%	591	105	0,06	0,010	7,8%	800
H13B	A555	Nord	HFB	30100	7,2%	13,4%	1731	305	0,06	0,010	6,3%	1900
R13D	A555	Nord	Einfahrt	8000	14,5%	25,6%	457	85	0,06	0,011	12,5%	1000
H1312	A555	Nord	HFB	38100	8,7%	16,1%	2188	390	0,06	0,010	7,9%	3000
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	79200	8,2%	15,3%	4549	808	0,06	0,010	7,4%	5900
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	71200	7,6%	14,1%	4091	723	0,06	0,010	6,7%	4800
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	81500	7,6%	14,2%	4683	828	0,06	0,010	6,9%	5600
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	73100	6,9%	12,9%	4201	739	0,06	0,010	6,2%	4500
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	81600	7,1%	13,3%	4688	826	0,06	0,010	6,4%	5200
B13A	L118	Ost	Basisstraße	16400	8,8%	16,3%	942	168	0,06	0,010	7,9%	1300
B13B	L118	Ost	Basisstraße	11100	10,6%	19,3%	638	115	0,06	0,010	9,9%	1100
B13C	L118	Ost	Basisstraße	7800	8,7%	16,0%	449	80	0,06	0,010	7,7%	600
B13D	L118	West	Basisstraße	7800	8,7%	16,0%	449	80	0,06	0,010	7,7%	600
B13E	L118	West	Basisstraße	12600	6,6%	12,3%	723	127	0,06	0,010	5,6%	700
B13F	L118	West	Basisstraße	16400	8,8%	16,3%	942	168	0,06	0,010	7,9%	1300
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	32800	8,8%	16,3%	1883	336	0,06	0,010	7,9%	2600
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	23700	8,5%	15,7%	1360	242	0,06	0,010	7,6%	1800
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	15600	8,7%	16,0%	898	160	0,06	0,010	7,7%	1200

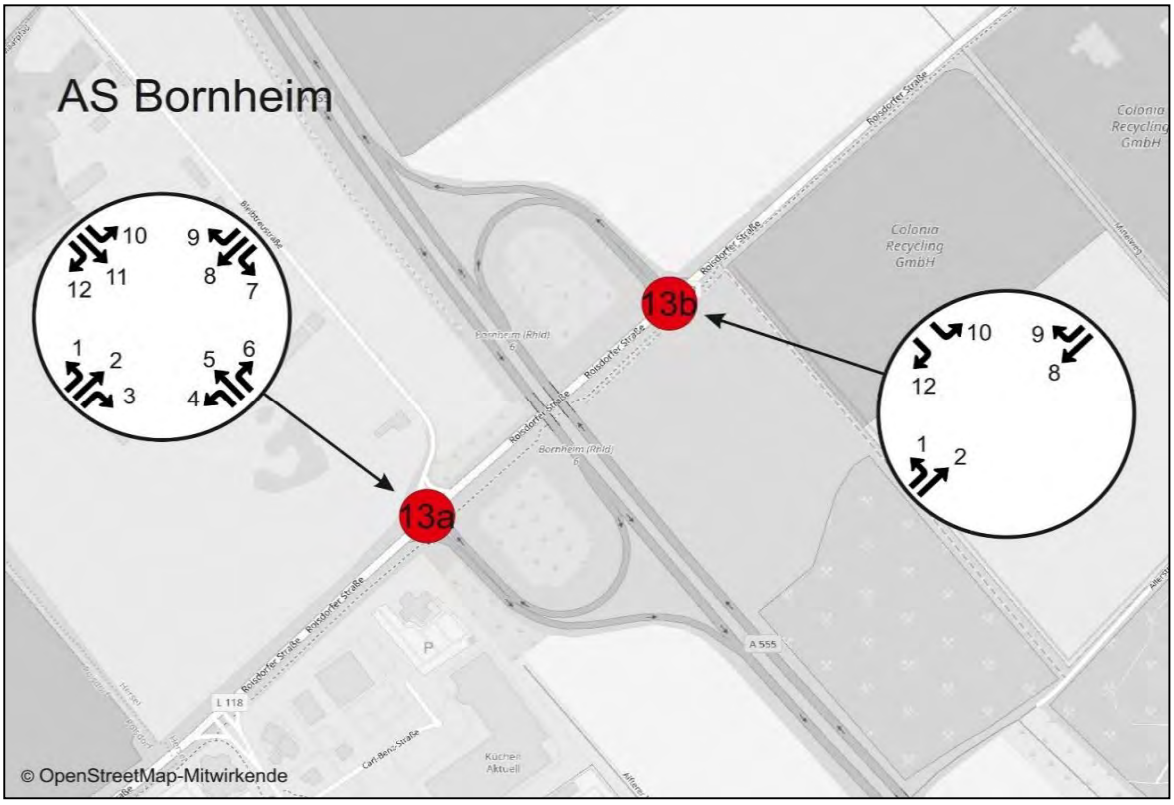


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1213	A555	HFB	**3906**	**6,2%**	-			-			R13A	649	13,5%	H13A	3257	4,7%	3351	7,1%	3099	5,9%
R13A	A555	Ausfahrt	**842**	**10,6%**	-			-			H13A	2322	4,8%	H1213	3165	6,4%	582	13,6%	742	10,4%
H13A	A555	HFB	**3234**	**5,0%**	R13B	825	6,3%	H1330	4059	5,2%	R13A	604	12,7%	H1213	3838	6,2%	2769	5,7%	2357	4,5%
R13B	A555	Einfahrt	**992**	**6,4%**	H13A	2895	5,5%	H1330	3887	5,8%	-			-			782	7,3%	620	6,1%
H1330	A555	HFB	**4145**	**5,3%**	R13B	895	6,7%	H13A	3250	4,9%	-			-			3551	6,1%	2976	4,9%
H3013	A555	HFB	**3921**	**4,3%**	-			-			R13C	1127	4,1%	H13B	2795	4,4%	2879	8,5%	3541	4,2%
R13C	A555	Ausfahrt	**1141**	**4,6%**	-			-			H13B	2555	3,4%	H3013	3696	3,8%	690	9,3%	1006	4,5%
H13B	A555	HFB	**2807**	**4,2%**	R13D	604	8,3%	H1312	3411	4,9%	R13C	1051	4,2%	H3013	3858	4,2%	2189	8,2%	2535	4,1%
R13D	A555	Einfahrt	**859**	**12,8%**	H13B	2469	6,4%	H1312	3328	8,1%	-			-			683	14,3%	574	9,6%
H1312	A555	HFB	**3443**	**5,2%**	R13D	673	9,3%	H13B	2769	4,2%	-			-			2870	9,7%	3108	5,1%



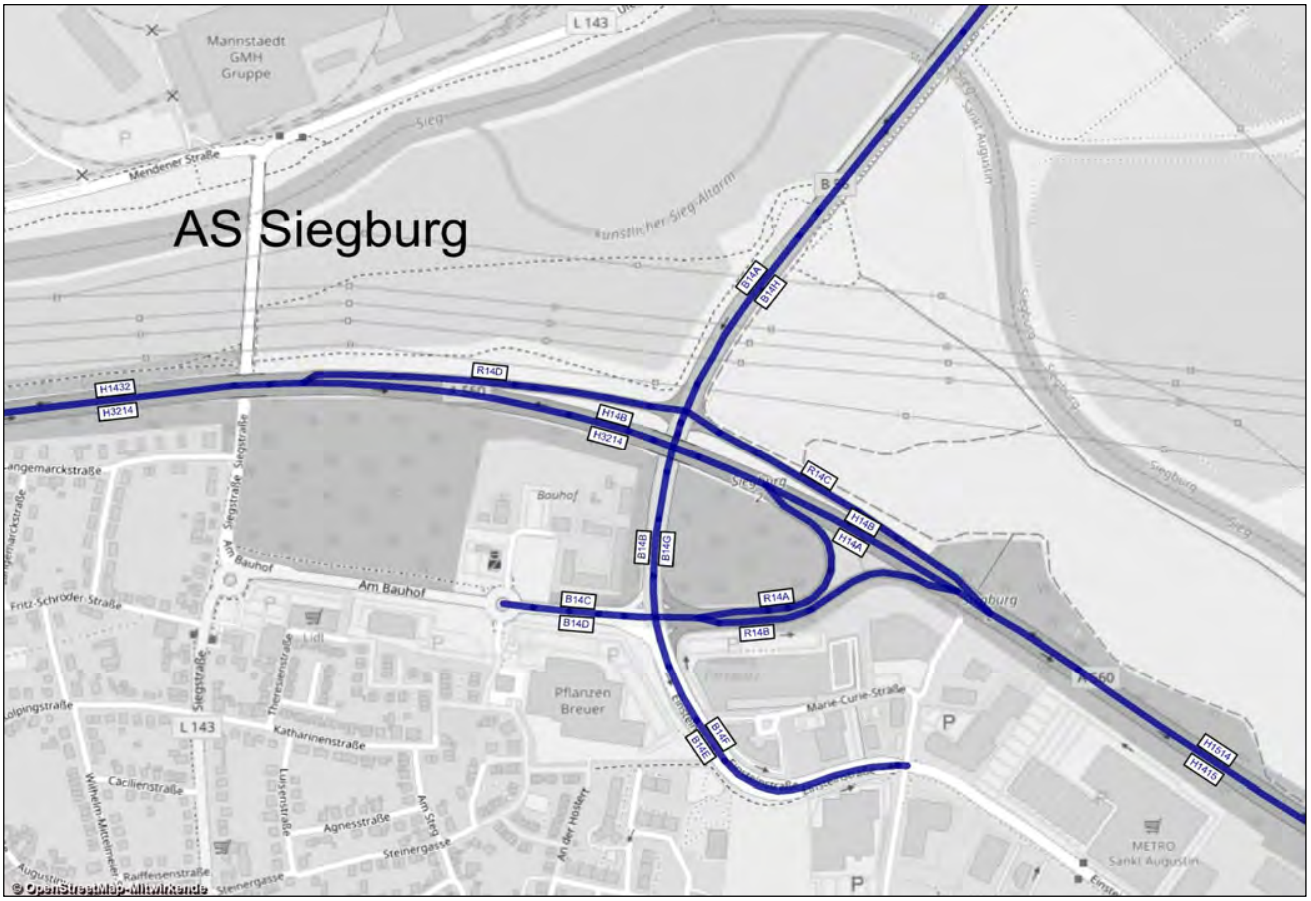

AS Bornheim
A 5
L 118
L 281
L 183n
H1312
H1213
R13D
H13B
R13C
B13D
B13C
B13E
B13B
B13F
B13A
R13A
R13B
H3013
H13A
H1330
Maarpfad
Bleibtreustraße
Mittelweg
Colonia Recycling GmbH
Siemenacker
Elbestraße
Simon-Arzt-Straße
Gartenstraße
Mertensgasse
Klosterrather Weg
Allerstraße
Allerer Weg
Hünten gmbH
ehem. Bonner Restmülldeponie
Alexander-Bell-Straße
Schickgasse
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bornheim - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
13a	Roisdorfer Straße (L 118)	1	10	6	13	5
		2	937	60	796	50
		3	757	22	598	23
	A 555	4	480	35	600	39
		5	24	15	4	2
		6	241	14	249	12
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	122	9	167	4
		8	849	40	1.566	45
		9	17	9	11	7
	Bleibtreustraße	10	16	11	23	5
		11	10	7	9	1
		12	12	9	12	2
13b	Roisdorfer Straße (L 118)	1	600	60	451	31
		2	594	25	617	36
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	-	-	-	-
		8	325	30	618	21
		9	276	22	195	10
	A 555	10	219	7	276	12
		11	-	-	-	-
		12	662	28	1.126	35

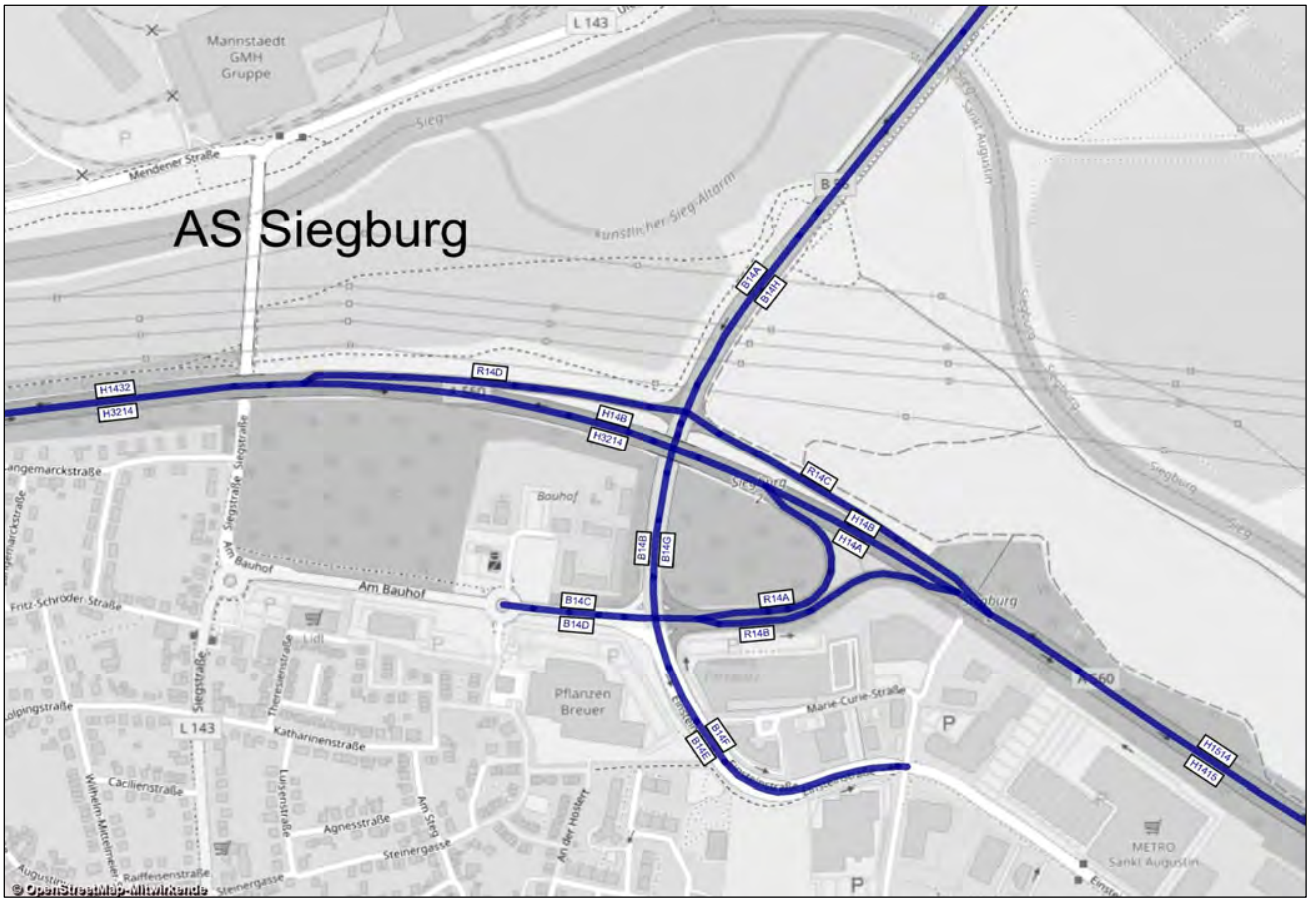


Anlage U-BF-107

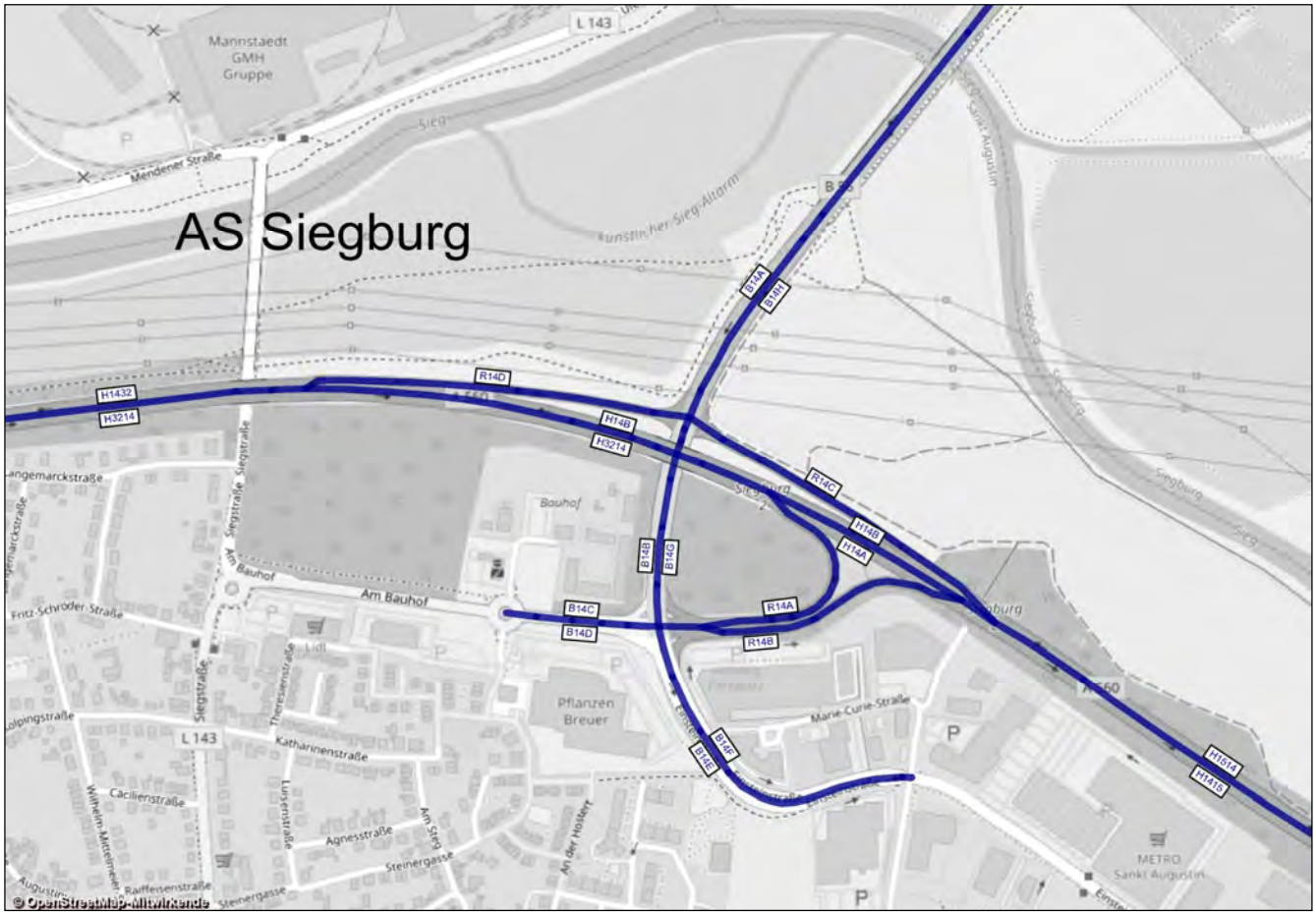
A 560 - AS Siegburg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_w	SVA_w	$DTV_{w,sv}$	DTV_{w5}	SVA_{w5}	$DTV_{w5,sv}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3214	A560	Ost	HFB	45100	9,5%	4300	46700	10,3%	4800
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	15700	6,4%	1000	16200	6,8%	1100
H14A	A560	Ost	HFB	29200	11,0%	3200	30300	11,9%	3600
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6400	9,4%	600	6700	10,4%	700
H1415	A560	Ost	HFB	35800	10,6%	3800	37100	11,3%	4200
H1514	A560	West	HFB	42300	8,5%	3600	43800	9,1%	4000
R14C	A560	West	Ausfahrt	7800	2,6%	200	8000	3,8%	300
H14B	A560	West	HFB	34400	9,9%	3400	35700	10,4%	3700
R14D	A560	West	Einfahrt	21700	4,6%	1000	22300	4,9%	1100
H1432	A560	West	HFB	56100	7,8%	4400	58000	8,4%	4900
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	101200	8,6%	8700	104700	9,3%	9700
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	79500	9,7%	7700	82400	10,3%	8500
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	63600	10,4%	6600	66000	11,1%	7300
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	78100	9,5%	7400	80900	10,1%	8200
B14A	B56	Süd	Basisstraße	14200	7,0%	1000	14600	7,5%	1100
B14B	B56	Süd	Basisstraße	8100	7,4%	600	8400	8,3%	700
B14C	L143	West	Basisstraße	7300	4,1%	300	7500	4,0%	300
B14D	L143	Ost	Basisstraße	7300	4,1%	300	7500	4,0%	300
B14E	B56	Süd	Basisstraße	9300	2,2%	200	9500	3,2%	300
B14F	B56	Nord	Basisstraße	9300	2,2%	200	9500	3,2%	300
B14G	B56	Nord	Basisstraße	25300	4,7%	1200	26100	5,0%	1300
B14H	B56	Nord	Basisstraße	14200	7,0%	1000	14600	7,5%	1100
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	28400	7,0%	2000	29200	7,5%	2200
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	33400	5,4%	1800	34500	5,8%	2000
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	14600	4,1%	600	15000	4,0%	600
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	18600	2,2%	400	19000	3,2%	600

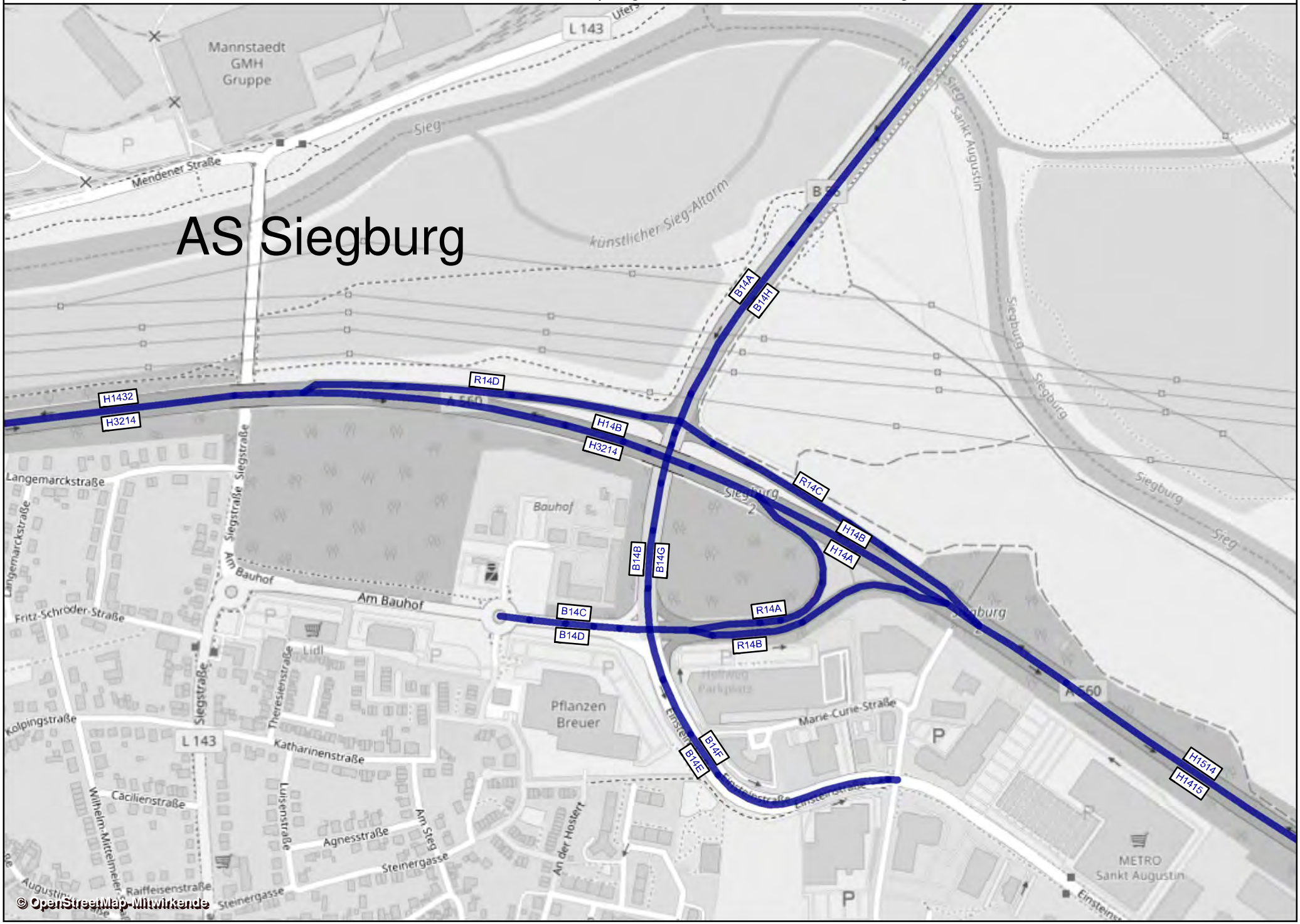


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3214	A560	Ost	HFB	42000	9,6%	17,6%	2408	432	0,06	0,010	8,6%	3600
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	14700	6,3%	11,9%	848	148	0,06	0,010	5,4%	800
H14A	A560	Ost	HFB	27200	11,3%	20,5%	1561	284	0,06	0,010	9,9%	2700
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6000	8,8%	16,2%	345	62	0,06	0,010	8,3%	500
H1415	A560	Ost	HFB	33300	10,9%	19,8%	1906	345	0,06	0,010	9,6%	3200
H1514	A560	West	HFB	39500	8,6%	15,9%	2265	404	0,06	0,010	7,6%	3000
R14C	A560	West	Ausfahrt	7300	3,2%	6,2%	422	72	0,06	0,010	2,7%	200
H14B	A560	West	HFB	32100	9,9%	18,0%	1843	331	0,06	0,010	8,7%	2800
R14D	A560	West	Einfahrt	20300	4,6%	8,8%	1165	201	0,06	0,010	3,9%	800
H1432	A560	West	HFB	52400	7,8%	14,5%	3008	533	0,06	0,010	7,1%	3700
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	94400	8,6%	15,9%	5416	965	0,06	0,010	7,7%	7300
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	74100	9,7%	17,8%	4251	764	0,06	0,010	8,6%	6400
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	59300	10,5%	19,2%	3404	615	0,06	0,010	9,3%	5500
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	72800	9,7%	17,7%	4170	749	0,06	0,010	8,5%	6200
B14A	B56	Süd	Basisstraße	13250	6,7%	12,5%	760	133	0,06	0,010	6,0%	800
B14B	B56	Süd	Basisstraße	7600	7,2%	13,4%	438	77	0,06	0,010	6,6%	500
B14C	L143	West	Basisstraße	6800	4,3%	8,1%	391	67	0,06	0,010	3,7%	250
B14D	L143	Ost	Basisstraße	6800	4,3%	8,1%	391	67	0,06	0,010	3,7%	250
B14E	B56	Süd	Basisstraße	8700	2,6%	5,1%	501	85	0,06	0,010	2,3%	200
B14F	B56	Nord	Basisstraße	8700	2,6%	5,1%	501	85	0,06	0,010	2,3%	200
B14G	B56	Nord	Basisstraße	23700	4,9%	9,3%	1362	236	0,06	0,010	4,2%	1000
B14H	B56	Nord	Basisstraße	13250	6,7%	12,5%	760	133	0,06	0,010	6,0%	800
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	26500	6,7%	12,5%	1520	267	0,06	0,010	6,0%	1600
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	31300	5,4%	10,3%	1800	313	0,06	0,010	4,8%	1500
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	13600	4,3%	8,1%	781	135	0,06	0,010	3,7%	500
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	17400	2,6%	5,1%	1001	170	0,06	0,010	2,3%	400

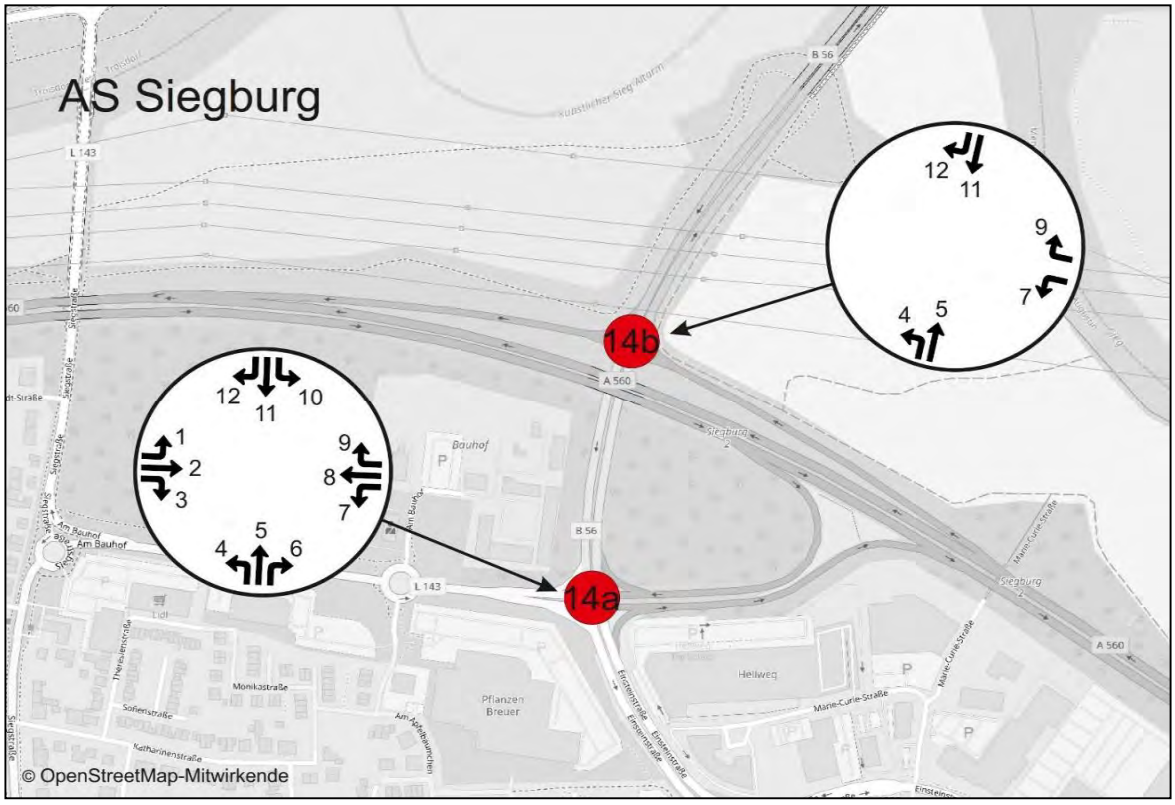


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3214	A560	HFB	**4512**	**5,4%**	-			-			R14A	1409	3,6%	H14A	3103	6,2%	2739	10,6%	4073	5,3%
R14A	A560	Ausfahrt	**1526**	**3,1%**	-			-			H14A	2814	6,2%	H3214	4340	5,1%	1045	7,7%	1346	3,0%
H14A	A560	HFB	**3020**	**6,5%**	R14B	764	4,0%	H1415	3784	5,9%	R14A	1408	2,8%	H3214	4428	5,3%	1694	12,4%	2726	6,3%
R14B	A560	Einfahrt	**847**	**3,6%**	H14A	2849	6,1%	H1415	3696	5,6%	-			-			251	13,5%	721	4,6%
H1415	A560	HFB	**3820**	**6,1%**	R14B	847	4,5%	H14A	2973	6,6%	-			-			1944	12,6%	3448	6,0%
H1514	A560	HFB	**4072**	**6,7%**	-			-			R14C	624	3,6%	H14B	3448	7,3%	3496	7,7%	2873	5,5%
R14C	A560	Ausfahrt	**713**	**1,6%**	-			-			H14B	2317	6,5%	H1415	3029	5,3%	559	3,6%	629	1,6%
H14B	A560	HFB	**3417**	**7,4%**	R14D	1998	4,6%	H1432	5415	6,4%	R14C	460	3,5%	H1514	3877	6,9%	2937	8,4%	2244	6,6%
R14D	A560	Einfahrt	**2076**	**1,8%**	H14B	2345	6,4%	H1432	4421	4,2%	-			-			1536	5,3%	1758	2,3%
H1432	A560	HFB	**5212**	**6,4%**	R14D	2073	4,9%	H14B	3139	7,4%	-			-			4473	7,4%	4002	4,7%



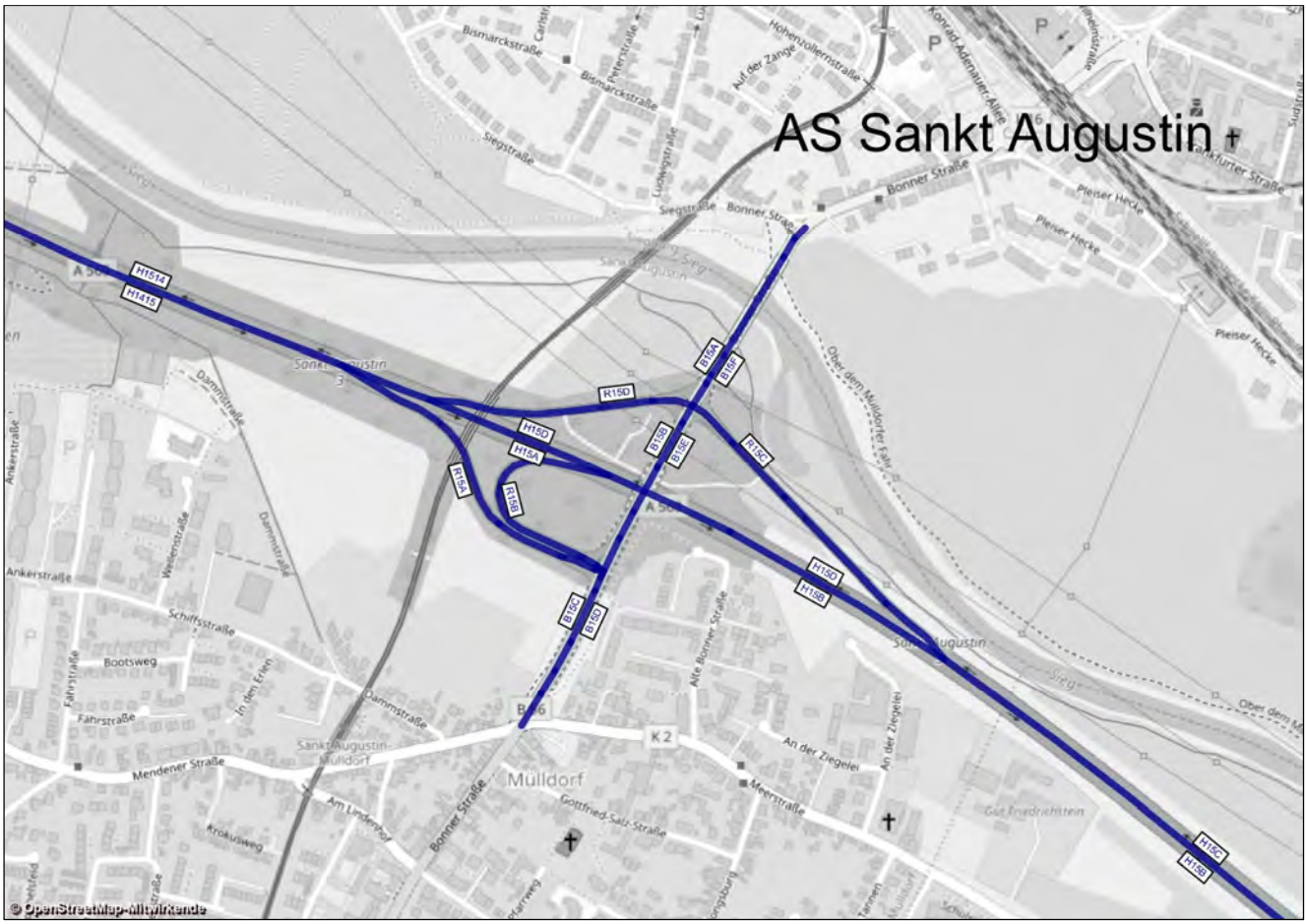

AS Siegburg
Mannstaedt GMH Gruppe
L 143
Mendener Straße
Sieg
künstlicher Sieg-Altarm
Sankt Augustin
Siegburg
B14A
B14H
R14D
H1432
H3214
H14B
H3214
R14C
H14B
H14A
B14B
B14G
Langemarckstraße
Siegstraße
Am Bauhof
Bauhof
Fritz-Schröder-Straße
B14C
B14D
R14A
R14B
Lidl
Pflanzen Breuer
Marie-Curie-Straße
Kolpingstraße
Theresienstraße
Katharinenstraße
Cacilienstraße
Wilhelm-Mittelmeier-Straße
Luisenstraße
Agnesstraße
Am Steg
Steinergasse
An der Hostert
Raiffeisenstraße
B14F
B14E
H1514
H1415
METRO Sankt Augustin
Einsteinstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Siegburg - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
14a	Am Bauhof (L 143)	1	370	7	383	3
		2	146	6	352	4
		3	86	0	110	2
	Einsteinstraße (B 56)	4	39	2	88	2
		5	50	17	572	6
		6	38	2	224	2
	A 560	7	265	10	215	4
		8	136	4	198	4
		9	892	33	1.317	26
	Einsteinstraße (B 56)	10	159	17	316	11
		11	384	11	467	2
		12	331	4	469	8
14b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Einsteinstraße (B 56)	4	421	21	665	9
		5	891	36	1.607	25
		6	-	-	-	-
	A 560	7	198	6	224	1
		8	-	-	-	-
		9	317	16	323	2
	Einsteinstraße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	676	26	1.028	20
		12	1.489	69	1.319	26

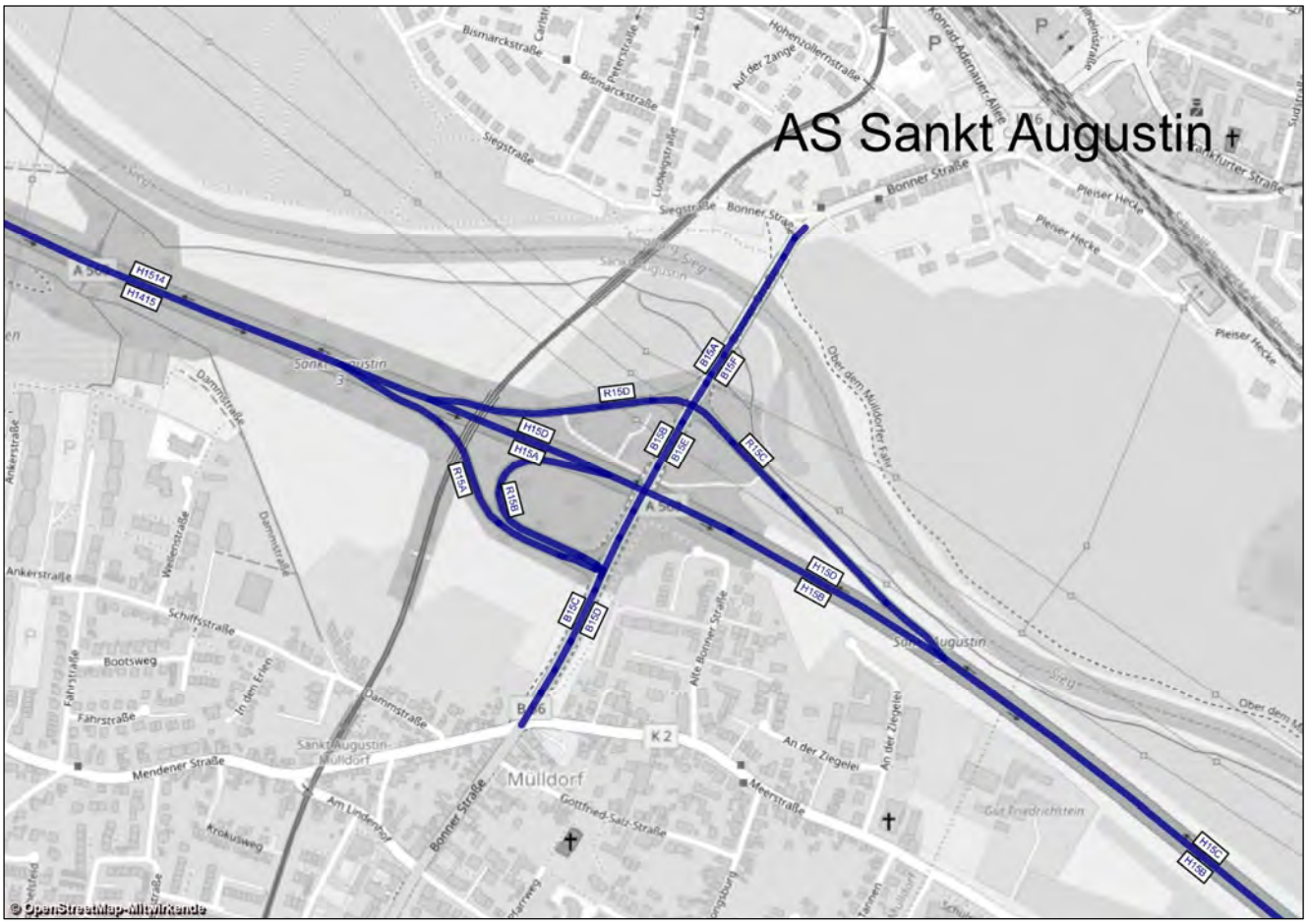


Anlage U-BF-112

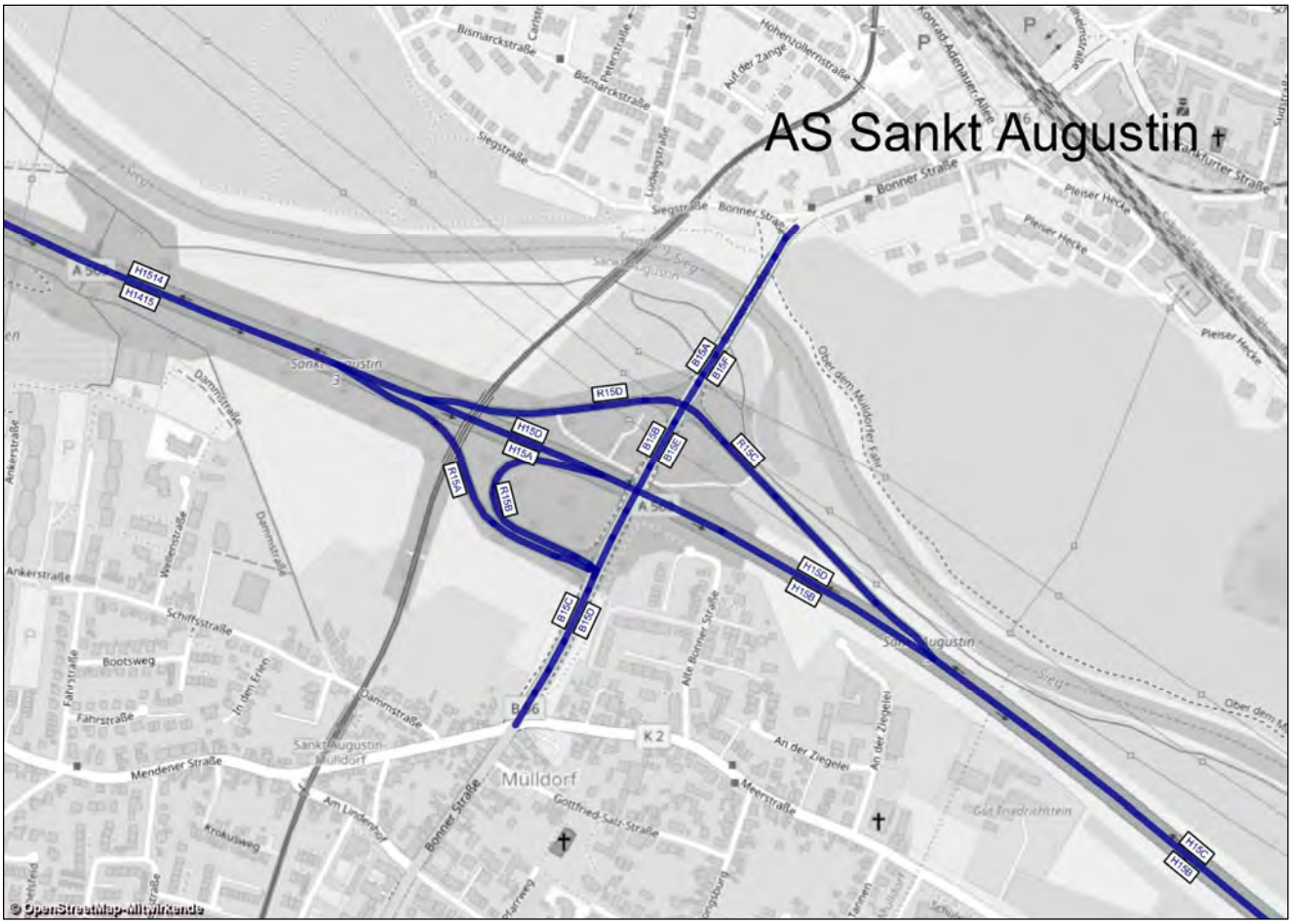
A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1415	A560	Ost	HFB	35800	10,6%	3800	37100	11,3%	4200
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8400	4,8%	400	8700	4,6%	400
H15A	A560	Ost	HFB	27300	12,8%	3500	28400	13,4%	3800
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4600	8,7%	400	4800	8,3%	400
H15B	A560	Ost	HFB	32000	11,9%	3800	33200	12,7%	4200
H15C	A560	West	HFB	38900	9,5%	3700	40300	10,2%	4100
R15C	A560	West	Ausfahrt	8100	4,9%	400	8400	4,8%	400
H15D	A560	West	HFB	30800	11,0%	3400	32000	11,6%	3700
R15D	A560	West	Einfahrt	11500	1,7%	200	11800	2,5%	300
H1514	A560	West	HFB	42300	8,5%	3600	43800	9,1%	4000
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	78100	9,5%	7400	80900	10,1%	8200
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	58100	11,9%	6900	60400	12,4%	7500
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	62800	11,5%	7200	65200	12,1%	7900
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	70900	10,6%	7500	73500	11,3%	8300
B15A	L16	Süd	Basisstraße	11400	0,9%	100	11700	0,9%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8800	4,5%	400	9100	4,4%	400
B15C	L56	Süd	Basisstraße	11200	5,4%	600	11500	6,1%	700
B15D	L56	Nord	Basisstraße	11200	5,4%	600	11500	6,1%	700
B15E	L16	Nord	Basisstraße	13100	1,5%	200	13500	2,2%	300
B15F	L16	Nord	Basisstraße	11400	0,9%	100	11700	0,9%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	22800	0,9%	200	23400	0,9%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	21900	2,7%	600	22600	3,1%	700
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	22400	5,4%	1200	23000	6,1%	1400

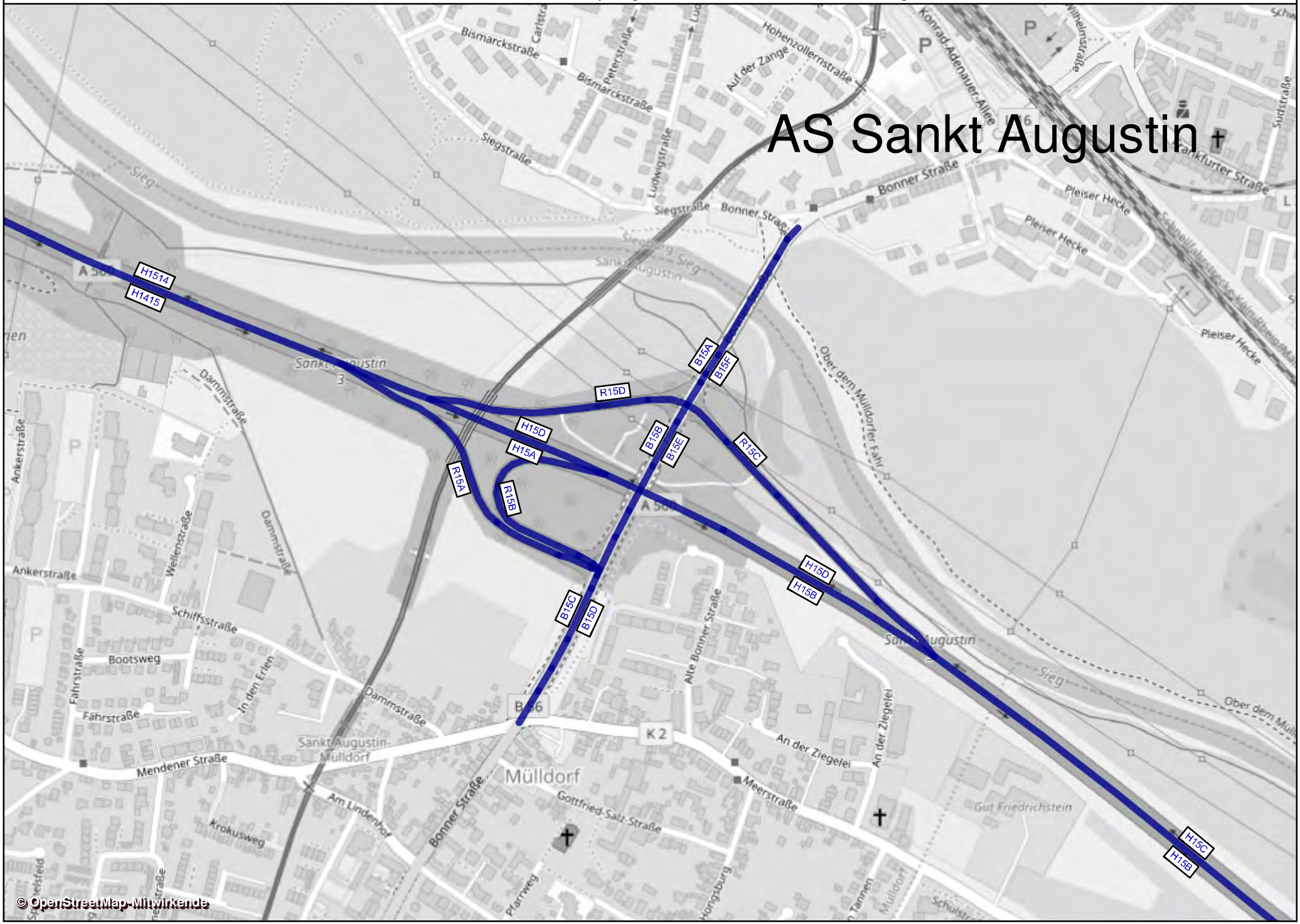


A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1415	A560	Ost	HFB	33300	10,9%	19,8%	1906	345	0,06	0,010	9,6%	3200
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	7900	3,9%	7,5%	453	78	0,06	0,010	3,8%	300
H15A	A560	Ost	HFB	25400	13,1%	23,3%	1452	268	0,06	0,011	11,4%	2900
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4300	7,8%	14,4%	249	44	0,06	0,010	7,0%	300
H15B	A560	Ost	HFB	29700	12,3%	22,0%	1701	312	0,06	0,010	10,8%	3200
H15C	A560	West	HFB	36300	9,7%	17,7%	2082	374	0,06	0,010	8,5%	3100
R15C	A560	West	Ausfahrt	7600	4,8%	9,1%	439	76	0,06	0,010	3,9%	300
H15D	A560	West	HFB	28700	11,0%	19,9%	1643	298	0,06	0,010	9,8%	2800
R15D	A560	West	Einfahrt	10800	2,4%	4,6%	622	106	0,06	0,010	1,9%	200
H1514	A560	West	HFB	39500	8,6%	15,9%	2265	404	0,06	0,010	7,6%	3000
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	72800	9,7%	17,7%	4170	749	0,06	0,010	8,5%	6200
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	54100	12,0%	21,5%	3095	566	0,06	0,010	10,5%	5700
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	58400	11,6%	21,0%	3344	610	0,06	0,010	10,3%	6000
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	66000	10,8%	19,7%	3783	686	0,06	0,010	9,5%	6300
B15A	L16	Süd	Basisstraße	10700	1,3%	2,5%	618	104	0,06	0,010	0,9%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8300	4,7%	8,9%	479	83	0,06	0,010	3,6%	300
B15C	L56	Süd	Basisstraße	10450	5,3%	10,1%	601	104	0,06	0,010	4,8%	500
B15D	L56	Nord	Basisstraße	10450	5,3%	10,1%	601	104	0,06	0,010	4,8%	500
B15E	L16	Nord	Basisstraße	12300	2,3%	4,4%	709	120	0,06	0,010	1,6%	200
B15F	L16	Nord	Basisstraße	10700	1,3%	2,5%	618	104	0,06	0,010	0,9%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	21400	1,3%	2,5%	1236	208	0,06	0,010	0,9%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	20600	3,2%	6,2%	1187	203	0,06	0,010	2,4%	500
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	20900	5,3%	10,1%	1201	209	0,06	0,010	4,8%	1000

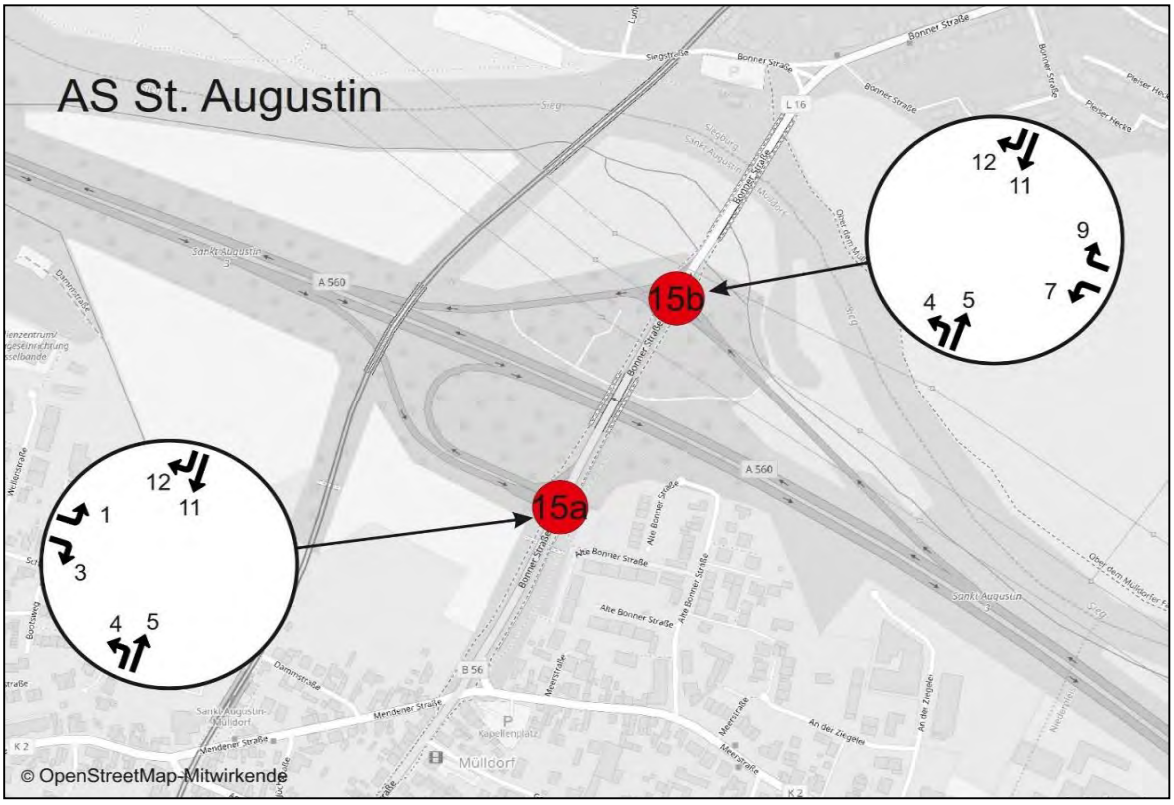


A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1415	A560	HFB	**3820**	**6,1%**	-			-			R15A	758	1,6%	H15A	3062	7,2%	1944	12,6%	3448	6,0%
R15A	A560	Ausfahrt	**769**	**1,7%**	-			-			H15A	2857	6,9%	H1415	3627	5,8%	543	5,2%	679	1,6%
H15A	A560	HFB	**3067**	**7,2%**	R15B	501	4,4%	H15B	3568	6,8%	R15A	711	1,5%	H1415	3778	6,1%	1401	15,3%	2768	7,0%
R15B	A560	Einfahrt	**555**	**4,0%**	H15A	2893	6,8%	H15B	3448	6,4%	-			-			244	6,6%	473	5,1%
H15B	A560	HFB	**3592**	**6,9%**	R15B	527	5,4%	H15A	3066	7,2%	-			-			1645	14,1%	3242	6,8%
H15C	A560	HFB	**3980**	**7,3%**	-			-			R15C	601	3,3%	H15D	3379	8,0%	3420	8,3%	2500	6,1%
R15C	A560	Ausfahrt	**792**	**5,3%**	-			-			H15D	2858	8,6%	H15C	3649	7,9%	650	5,5%	589	1,4%
H15D	A560	HFB	**3219**	**7,8%**	R15D	772	2,4%	H1514	3991	6,8%	R15C	679	5,2%	H15C	3898	7,4%	2769	9,0%	1912	7,5%
R15D	A560	Einfahrt	**1136**	**1,1%**	H15D	2532	6,4%	H1514	3668	4,7%	-			-			727	2,8%	960	1,4%
H1514	A560	HFB	**4072**	**6,7%**	R15D	854	2,7%	H15D	3218	7,8%	-			-			3496	7,7%	2873	5,5%



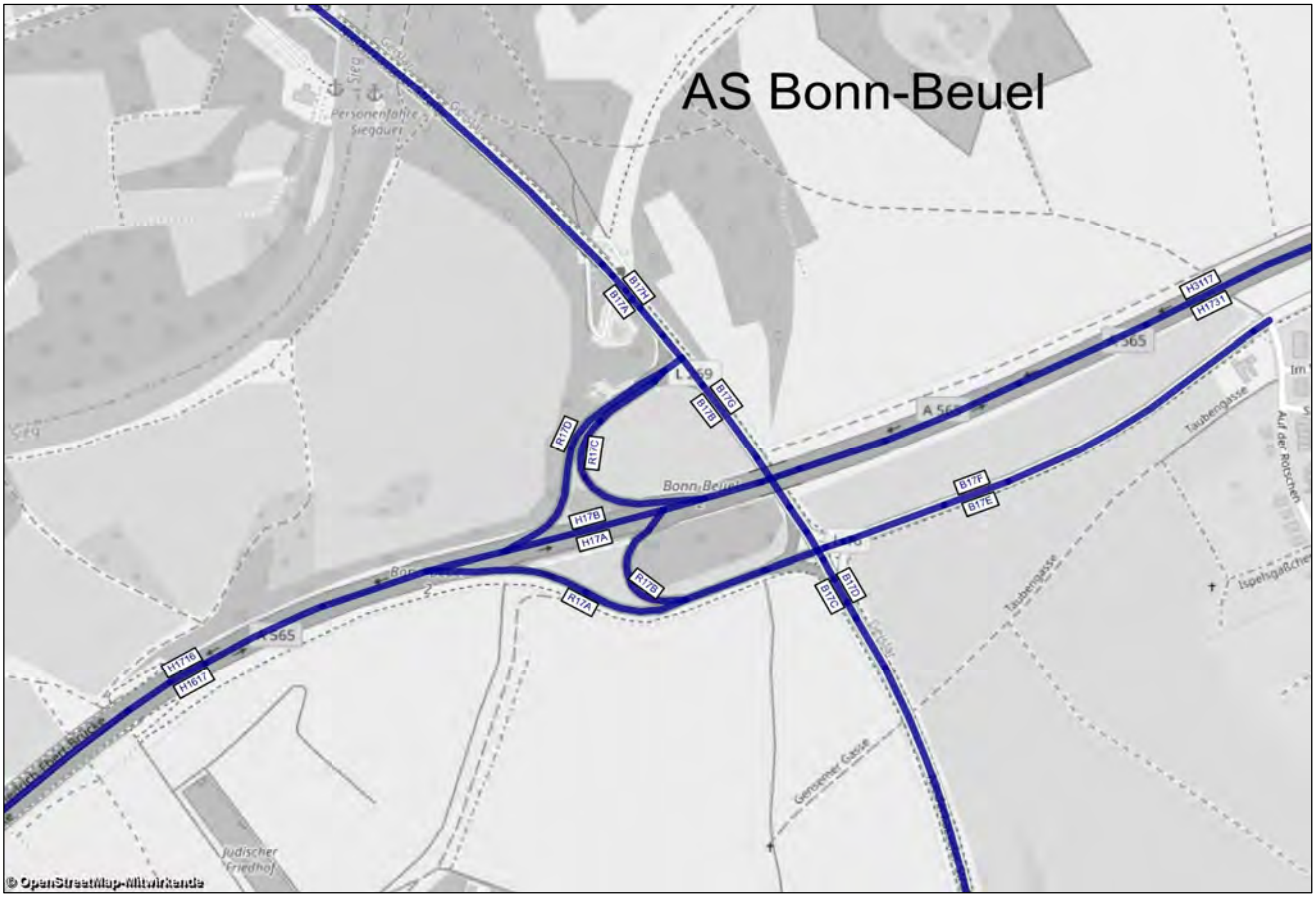

AS Sankt Augustin
H1514
H1415
R15D
H15D
H15A
R15A
R15B
B15A
B15F
B15B
B15E
R15C
H15D
H15B
B15C
B15D
H15C
H15B
Bismarckstraße
Siegstraße
Bonner Straße
Pleiser Hecke
Dammstraße
Ankerstraße
Wellenstraße
Schiffsstraße
Bootsweg
Fährstraße
In den Erlen
Mendener Straße
Am Lindenhof
Krokusweg
Sankt Augustin-Mülldorf
Mülldorf
Gottfried-Salz-Straße
Meerstraße
An der Ziegelei
Alte Bonner Straße
Ober dem Mülldorfer Fahr
Gut Friedrichstein
K2
Sieg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS St. Augustin - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
15a	A 560	1	398	6	436	5
		2	-	-	-	-
		3	277	5	403	1
	Bonner Straße (B 56)	4	99	2	247	1
		5	679	15	769	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	785	15	737	1
		12	141	1	301	2
15b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	4	203	6	366	3
		5	873	14	839	9
		6	-	-	-	-
	A 560	7	367	4	275	1
		8	-	-	-	-
		9	430	5	305	3
	Bonner Straße (L 16)	10	-	-	-	-
		11	559	12	763	2
		12	367	10	565	4

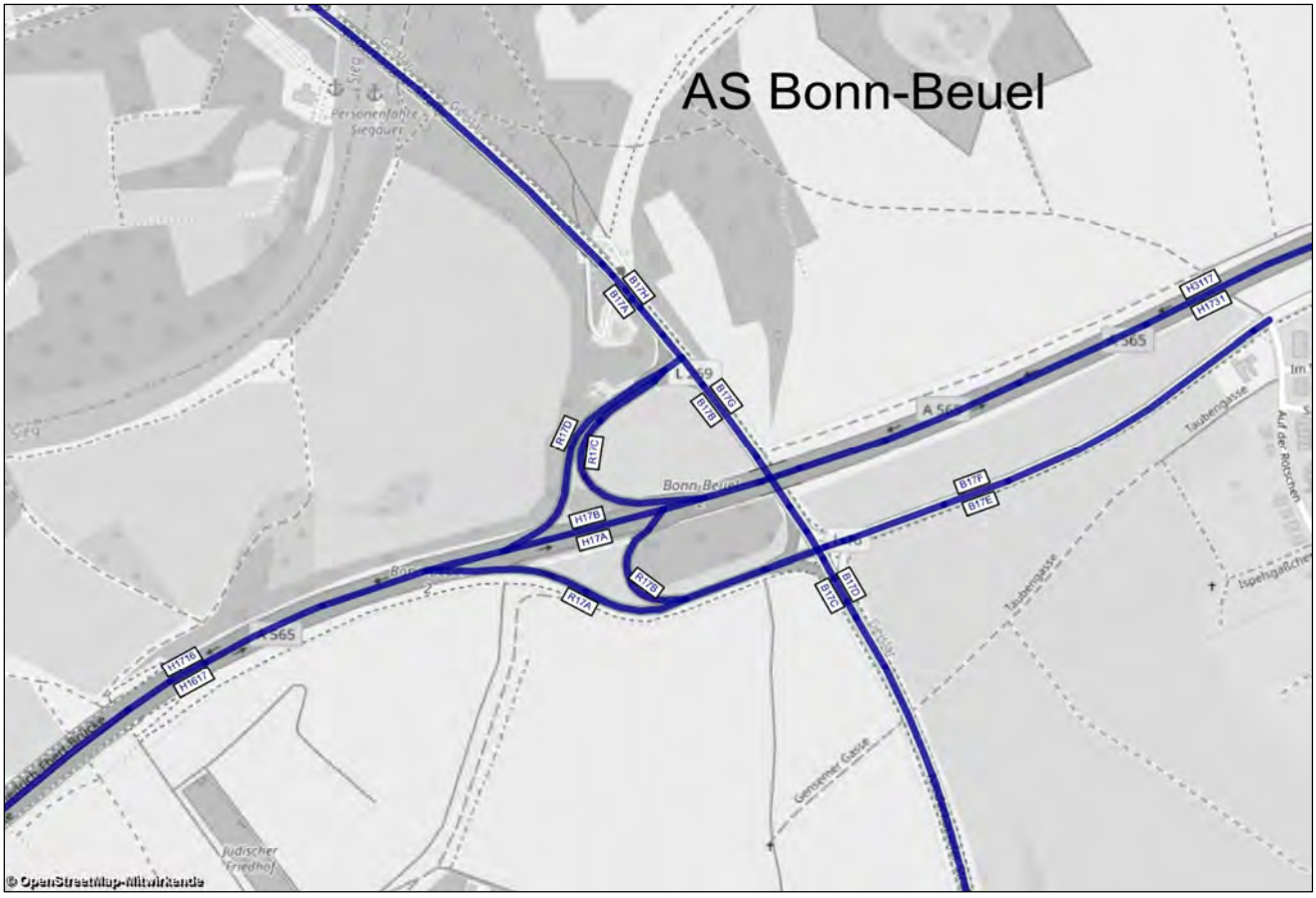


Anlage U-BF-117

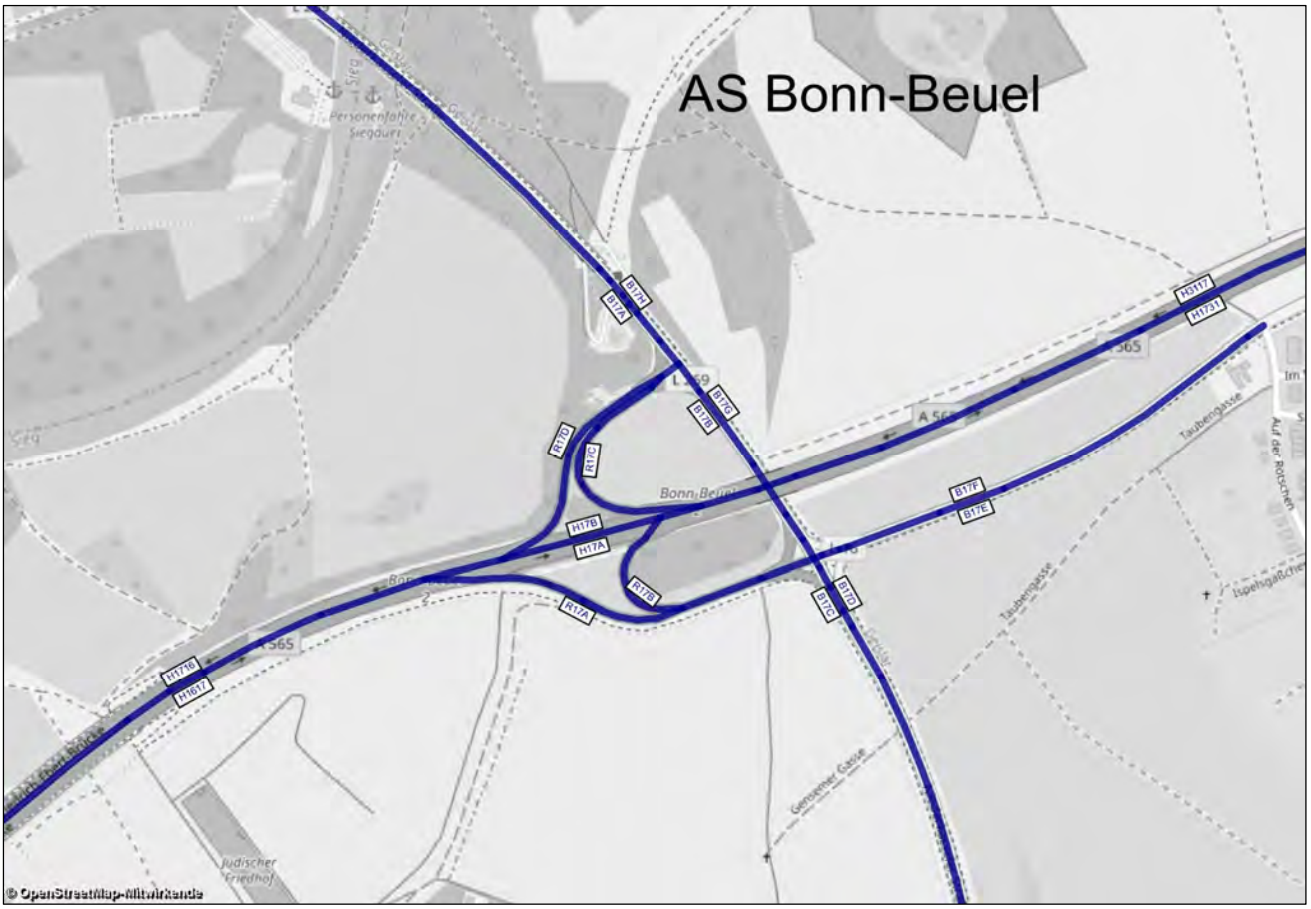
A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1617	A565	Ost	HFB	65000	8,8%	5700	67200	9,4%	6300
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	12200	4,1%	500	12500	4,0%	500
H17A	A565	Ost	HFB	52800	10,0%	5300	54700	10,6%	5800
R17B	A565	Ost	Einfahrt	6600	7,6%	500	6900	7,2%	500
H1731	A565	Ost	HFB	59400	9,6%	5700	61600	10,2%	6300
H3117	A565	West	HFB	52000	10,2%	5300	53800	10,8%	5800
R17C	A565	West	Ausfahrt	4300	4,7%	200	4400	6,8%	300
H17B	A565	West	HFB	47700	10,5%	5000	49400	11,1%	5500
R17D	A565	West	Einfahrt	14900	4,0%	600	15400	4,5%	700
H1716	A565	West	HFB	62500	9,0%	5600	64700	9,6%	6200
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	127500	8,9%	11300	131900	9,5%	12500
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	100500	10,2%	10300	104100	10,9%	11300
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	111400	9,9%	11000	115400	10,5%	12100
B17A	L269	Süd	Basisstraße	10600	6,6%	700	10900	6,4%	700
B17B	L269	Süd	Basisstraße	6400	7,8%	500	6600	7,6%	500
B17C	L16	Süd	Basisstraße	11900	4,2%	500	12300	4,9%	600
B17D	L16	Nord	Basisstraße	11900	4,2%	500	12300	4,9%	600
B17E	L16	Ost	Basisstraße	7200	1,4%	100	7400	1,4%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	7200	1,4%	100	7400	1,4%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	15900	4,4%	700	16400	4,9%	800
B17H	L269	Nord	Basisstraße	10600	6,6%	700	10900	6,4%	700
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	21200	6,6%	1400	21800	6,4%	1400
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	22300	5,4%	1200	23000	5,7%	1300
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	23800	4,2%	1000	24600	4,9%	1200
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	14400	1,4%	200	14800	1,4%	200

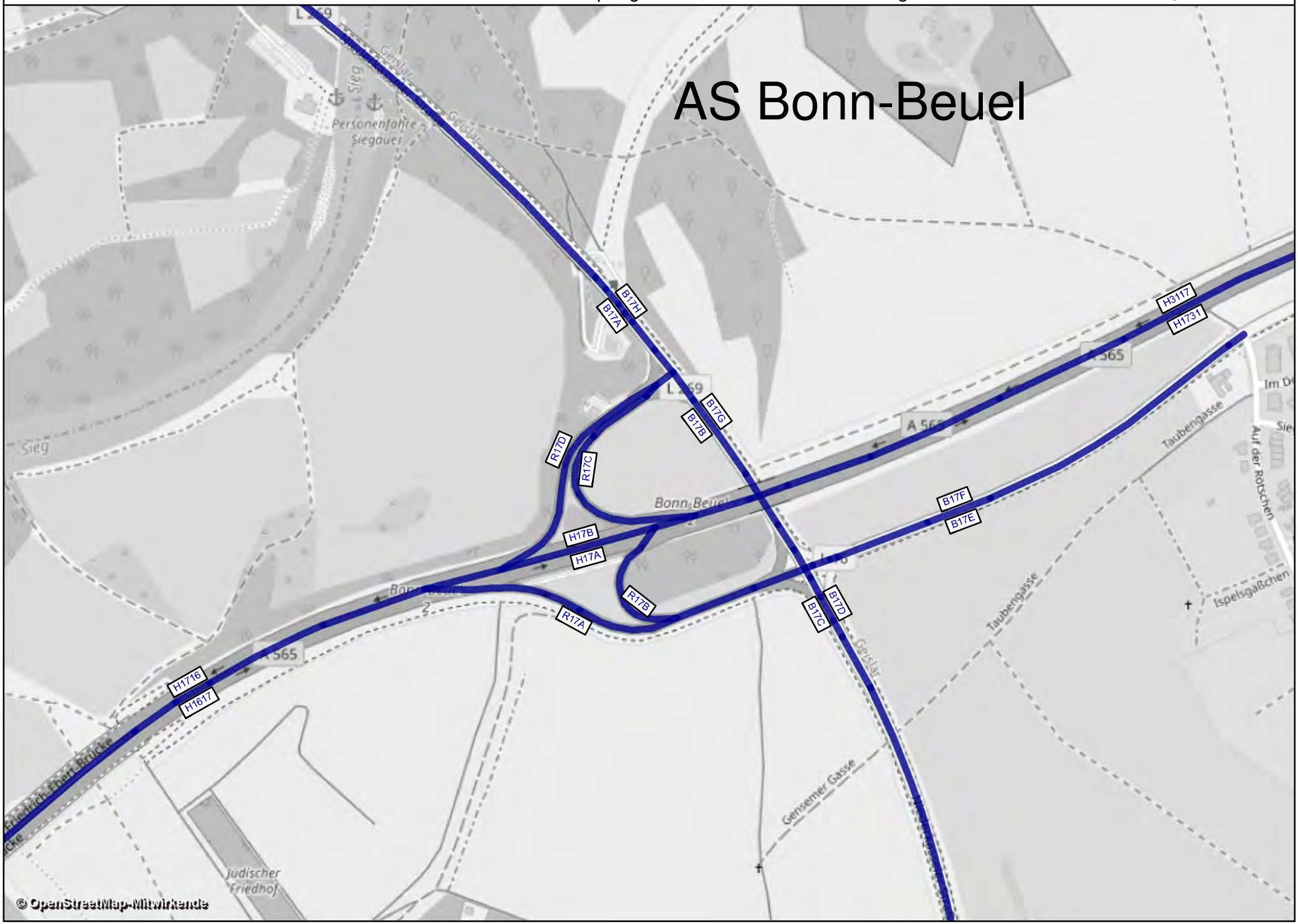


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1617	A565	Ost	HFB	60600	8,9%	16,4%	3477	621	0,06	0,010	7,9%	4800
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	11400	3,9%	7,5%	657	113	0,06	0,010	3,5%	400
H17A	A565	Ost	HFB	49200	10,1%	18,4%	2820	508	0,06	0,010	8,9%	4400
R17B	A565	Ost	Einfahrt	6200	6,6%	12,3%	355	62	0,06	0,010	6,5%	400
H1731	A565	Ost	HFB	55400	9,7%	17,7%	3175	570	0,06	0,010	8,7%	4800
H3117	A565	West	HFB	48400	10,3%	18,8%	2772	500	0,06	0,010	9,1%	4400
R17C	A565	West	Ausfahrt	4000	5,3%	10,0%	230	40	0,06	0,010	5,0%	200
H17B	A565	West	HFB	44400	10,7%	19,5%	2542	460	0,06	0,010	9,5%	4200
R17D	A565	West	Einfahrt	14000	3,8%	7,3%	803	138	0,06	0,010	3,6%	500
H1716	A565	West	HFB	58300	9,1%	16,7%	3345	598	0,06	0,010	8,1%	4700
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	118900	9,0%	16,6%	6823	1219	0,06	0,010	8,0%	9500
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	93600	10,4%	18,9%	5362	968	0,06	0,010	9,2%	8600
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	103800	10,0%	18,2%	5947	1070	0,06	0,010	8,9%	9200
B17A	L269	Süd	Basisstraße	9900	6,2%	11,6%	569	99	0,06	0,010	5,6%	550
B17B	L269	Süd	Basisstraße	6000	8,0%	14,8%	347	62	0,06	0,010	6,7%	400
B17C	L16	Süd	Basisstraße	11150	4,1%	7,8%	642	110	0,06	0,010	4,0%	450
B17D	L16	Nord	Basisstraße	11150	4,1%	7,8%	642	110	0,06	0,010	4,0%	450
B17E	L16	Ost	Basisstraße	6750	1,7%	3,4%	388	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	6750	1,7%	3,4%	388	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	14900	4,4%	8,4%	855	148	0,06	0,010	4,0%	600
B17H	L269	Nord	Basisstraße	9900	6,2%	11,6%	569	99	0,06	0,010	5,6%	550
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	19800	6,2%	11,6%	1138	199	0,06	0,010	5,6%	1100
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	20900	5,4%	10,3%	1202	209	0,06	0,010	4,8%	1000
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	22300	4,1%	7,8%	1284	221	0,06	0,010	4,0%	900
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	13500	1,7%	3,4%	775	131	0,06	0,010	1,5%	200

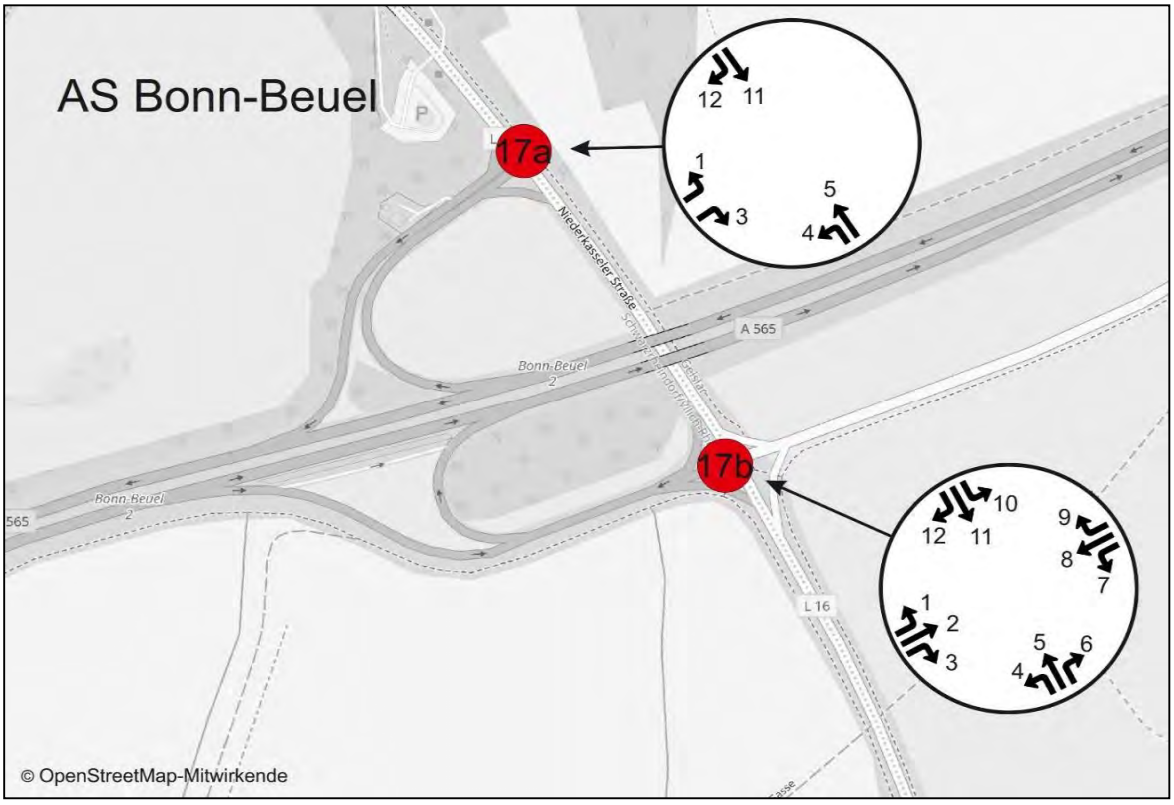


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1617	A565	HFB	**5902**	**6,4%**	-			-			R17A	1274	2,3%	H17A	4628	7,5%	4593	7,9%	5327	6,2%
R17A	A565	Ausfahrt	**1294**	**2,3%**	-			-			H17A	4319	7,1%	H1617	5613	6,0%	743	4,7%	1142	2,3%
H17A	A565	HFB	**4637**	**7,5%**	R17B	430	3,8%	H1731	5067	7,1%	R17A	1195	2,1%	H1617	5832	6,4%	3850	8,5%	4184	7,3%
R17B	A565	Einfahrt	**787**	**5,5%**	H17A	4021	8,3%	H1731	4808	7,8%	-			-			619	6,3%	406	4,4%
H1731	A565	HFB	**5086**	**7,2%**	R17B	477	4,3%	H17A	4610	7,5%	-			-			4468	8,2%	4590	7,0%
H3117	A565	HFB	**4583**	**8,6%**	-			-			R17C	322	7,9%	H17B	4261	8,7%	3947	9,8%	3918	6,3%
R17C	A565	Ausfahrt	**409**	**1,7%**	-			-			H17B	3672	6,6%	H3117	4081	6,1%	289	8,0%	361	1,7%
H17B	A565	HFB	**4247**	**8,7%**	R17D	1373	2,7%	H1716	5620	7,3%	R17C	301	7,4%	H3117	4548	8,7%	3658	10,0%	3557	6,7%
R17D	A565	Einfahrt	**1650**	**2,7%**	H17B	3819	9,7%	H1716	5469	7,6%	-			-			1293	3,1%	976	3,4%
H1716	A565	HFB	**5760**	**7,1%**	R17D	1519	3,0%	H17B	4241	8,6%	-			-			4949	8,2%	4533	6,0%



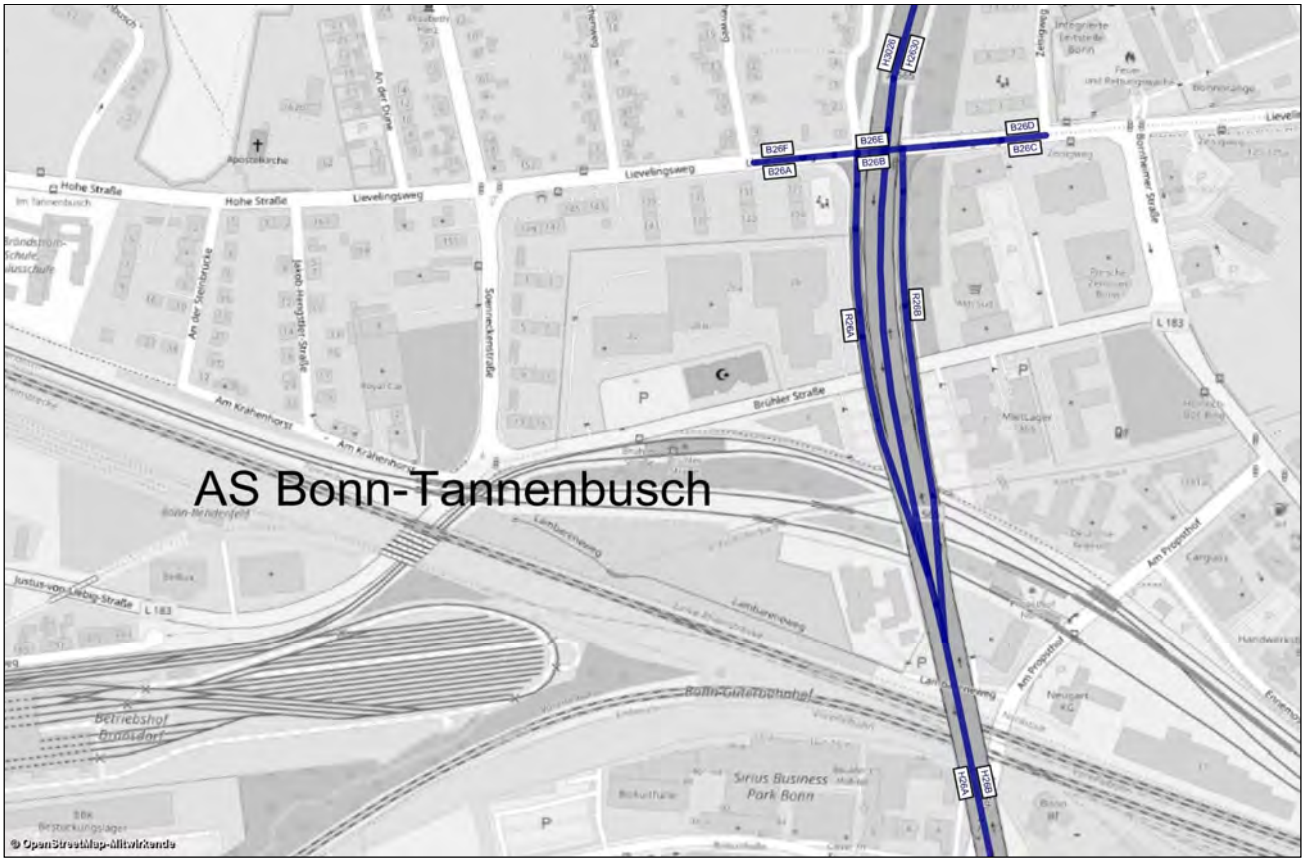

AS Bonn-Beuel
B17H
B17A
B17G
B17B
R17D
R17C
H17B
H17A
R17B
R17A
H1716
H1617
B17F
B17E
B17D
B17C
H3117
H1731
Personenfähre Siegauer
Sieg
Geislar
Bonn-Beuel
Taubengasse
Auf der Rötschen
Ispelsgäßchen
Gensemer Gasse
Jüdischer Friedhof
Friedrich-Ebert-Brücke
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bonn-Beuel - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
17a	A 565	1	127	11	228	3
		2	-	-	-	-
		3	90	3	112	0
	Niederkasseler Straße (L269)	4	837	17	630	18
		5	1.082	19	1.558	22
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Niederkasseler Straße (L269)	10	-	-	-	-
		11	849	28	813	25
		12	885	31	634	28
17b	A 565	1	408	11	605	11
		2	179	0	350	3
		3	355	16	319	4
	Niederkasseler Straße (L16)	4	152	3	102	2
		5	972	20	1.094	26
		6	89	2	294	5
	L 16	7	158	2	77	0
		8	237	1	105	1
		9	539	6	489	4
	Niederkasseler Straße (L269)	10	119	2	255	2
		11	268	11	302	7
		12	551	19	368	16

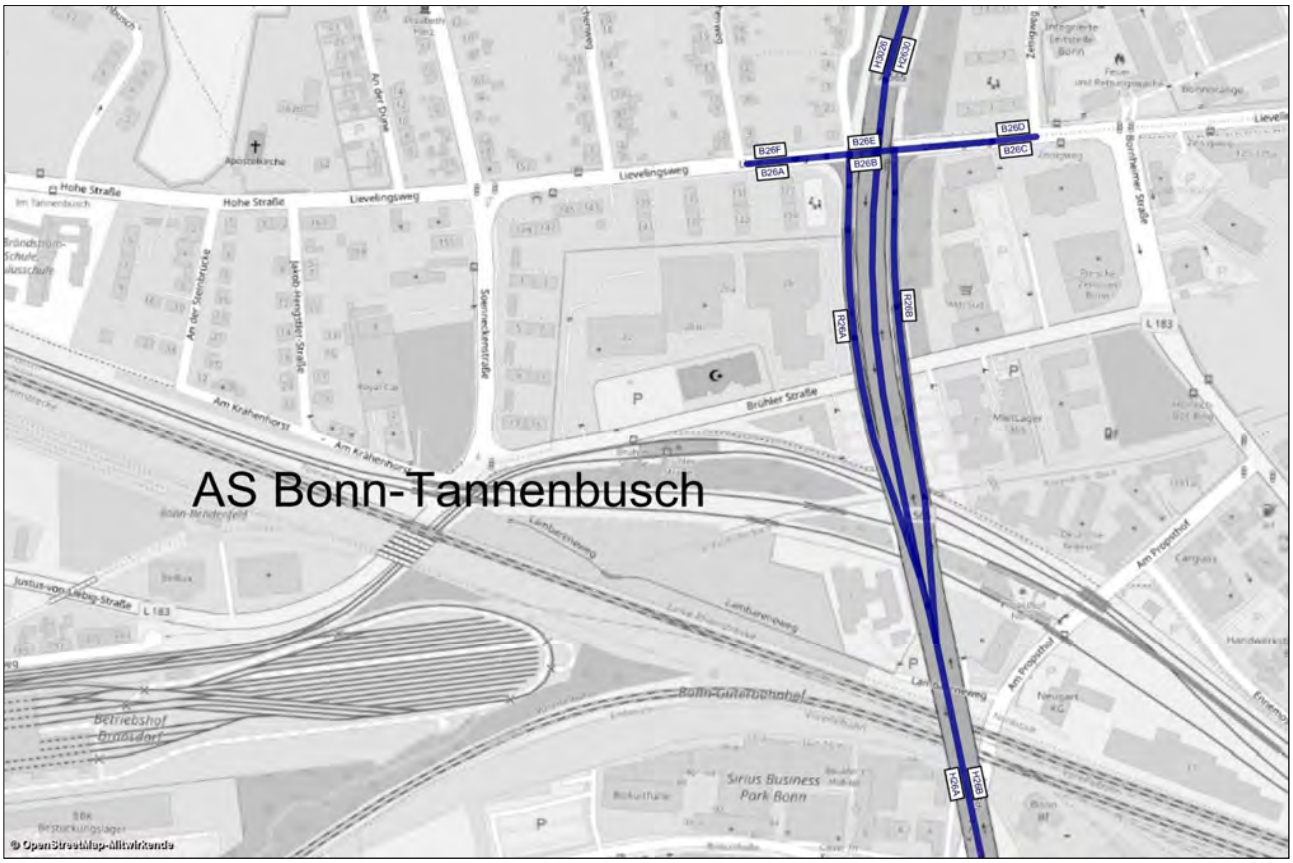


Anlage U-BF-122

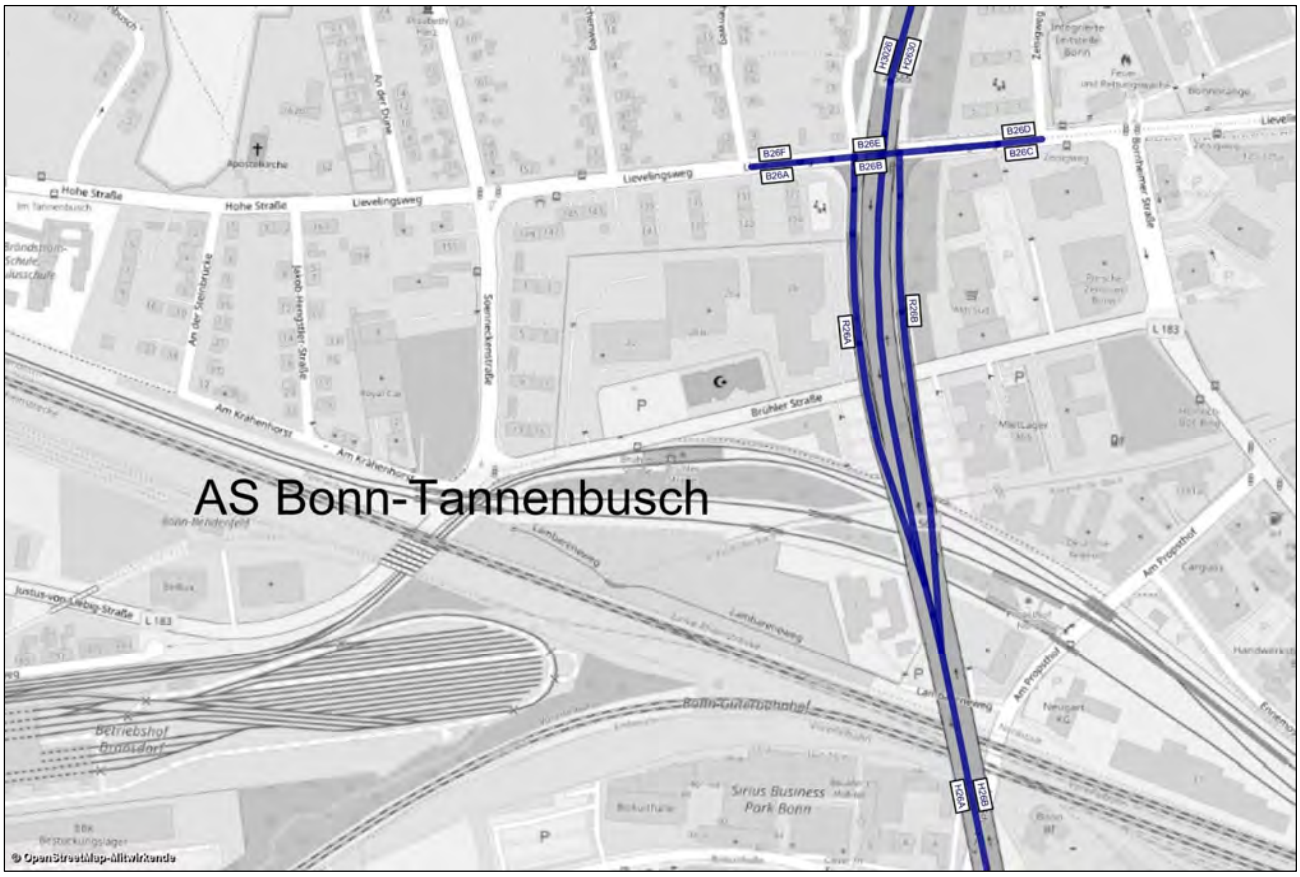
A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3026	A565	Süd	HFB	51800	7,9%	4100	53600	8,4%	4500
R26A	A565	Süd	Einfahrt	10000	4,0%	400	10300	3,9%	400
H26A	A565	Süd	HFB	61800	7,1%	4400	63900	7,7%	4900
H26B	A565	Nord	HFB	60400	7,5%	4500	62400	8,0%	5000
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	9100	1,1%	100	9400	1,1%	100
H2630	A565	Nord	HFB	51300	8,4%	4300	53100	9,0%	4800
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	103100	8,1%	8400	106700	8,7%	9300
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	122200	7,3%	8900	126300	7,8%	9900
B26A	-	Ost	Basisstraße	8600	3,5%	300	8900	3,4%	300
B26B	-	Ost	Basisstraße	4900	4,1%	200	5100	5,9%	300
B26C	-	Ost	Basisstraße	8500	2,4%	200	8800	3,4%	300
B26D	-	West	Basisstraße	8500	2,4%	200	8800	3,4%	300
B26E	-	West	Basisstraße	13200	3,0%	400	13600	2,9%	400
B26F	-	West	Basisstraße	8600	3,5%	300	8900	3,4%	300
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	17200	3,5%	600	17800	3,4%	600
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	18100	3,3%	600	18700	3,7%	700
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	17000	2,4%	400	17600	3,4%	600

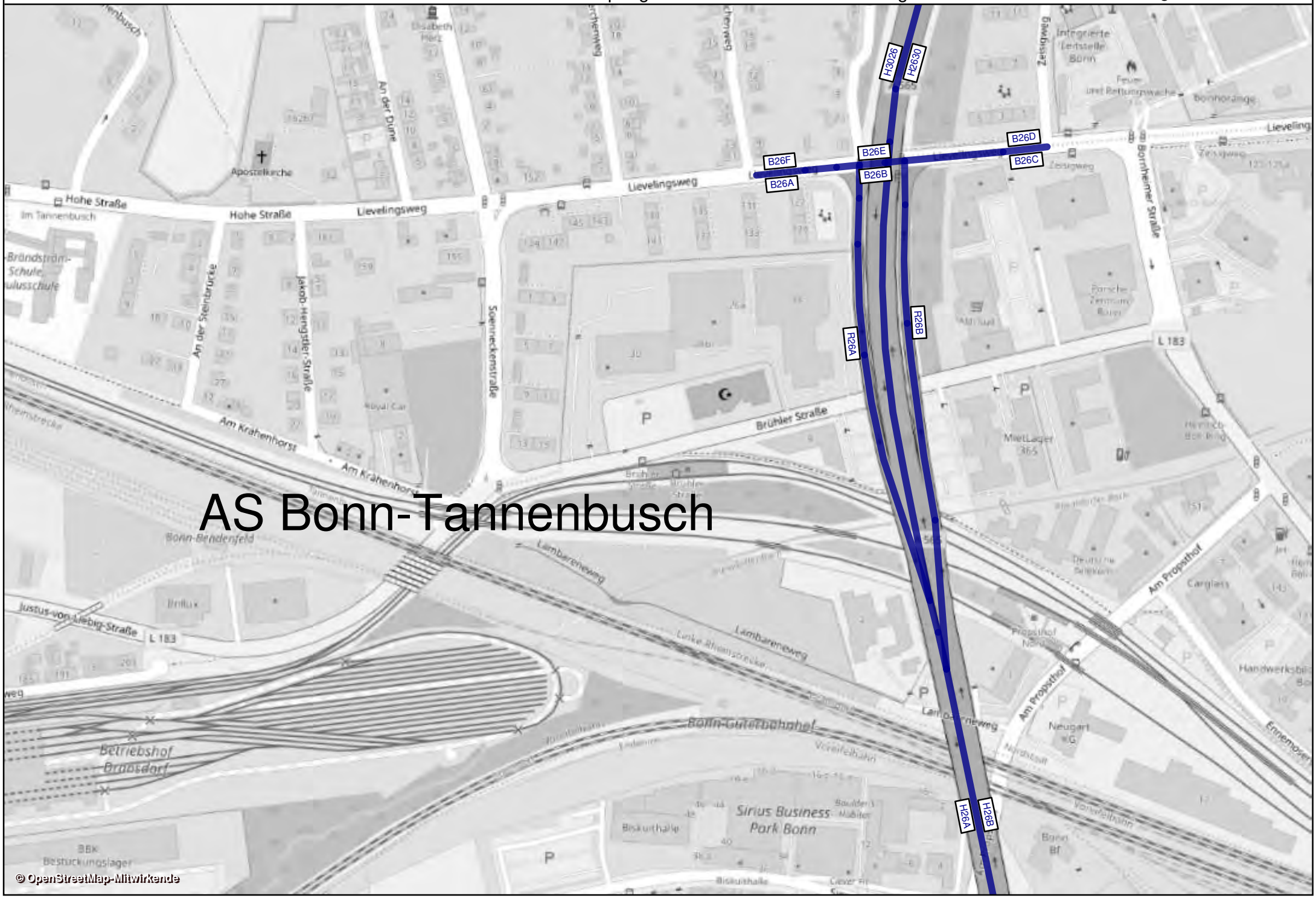


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3026	A565	Süd	HFB	48400	7,9%	14,7%	2780	493	0,06	0,010	7,0%	3400
R26A	A565	Süd	Einfahrt	9400	3,3%	6,3%	540	92	0,06	0,010	3,2%	300
H26A	A565	Süd	HFB	57800	7,2%	13,4%	3320	585	0,06	0,010	6,4%	3700
H26B	A565	Nord	HFB	56400	7,5%	13,9%	3242	573	0,06	0,010	6,7%	3800
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	8600	1,6%	3,1%	493	83	0,06	0,010	1,2%	100
H2630	A565	Nord	HFB	47900	8,5%	15,8%	2749	490	0,06	0,010	7,5%	3600
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	96300	8,2%	15,2%	5529	982	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	114200	7,3%	13,6%	6562	1158	0,06	0,010	6,6%	7500
B26A	-	Ost	Basisstraße	8100	3,5%	6,8%	468	80	0,06	0,010	3,1%	250
B26B	-	Ost	Basisstraße	4600	4,2%	8,0%	263	45	0,06	0,010	4,3%	200
B26C	-	Ost	Basisstraße	8000	2,9%	5,6%	463	79	0,06	0,010	2,5%	200
B26D	-	West	Basisstraße	8000	2,9%	5,6%	463	79	0,06	0,010	2,5%	200
B26E	-	West	Basisstraße	12400	2,8%	5,4%	711	121	0,06	0,010	2,4%	300
B26F	-	West	Basisstraße	8100	3,5%	6,8%	468	80	0,06	0,010	3,1%	250
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	16200	3,5%	6,8%	937	160	0,06	0,010	3,1%	500
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	17000	3,2%	6,1%	975	166	0,06	0,010	2,9%	500
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	16000	2,9%	5,6%	925	158	0,06	0,010	2,5%	400

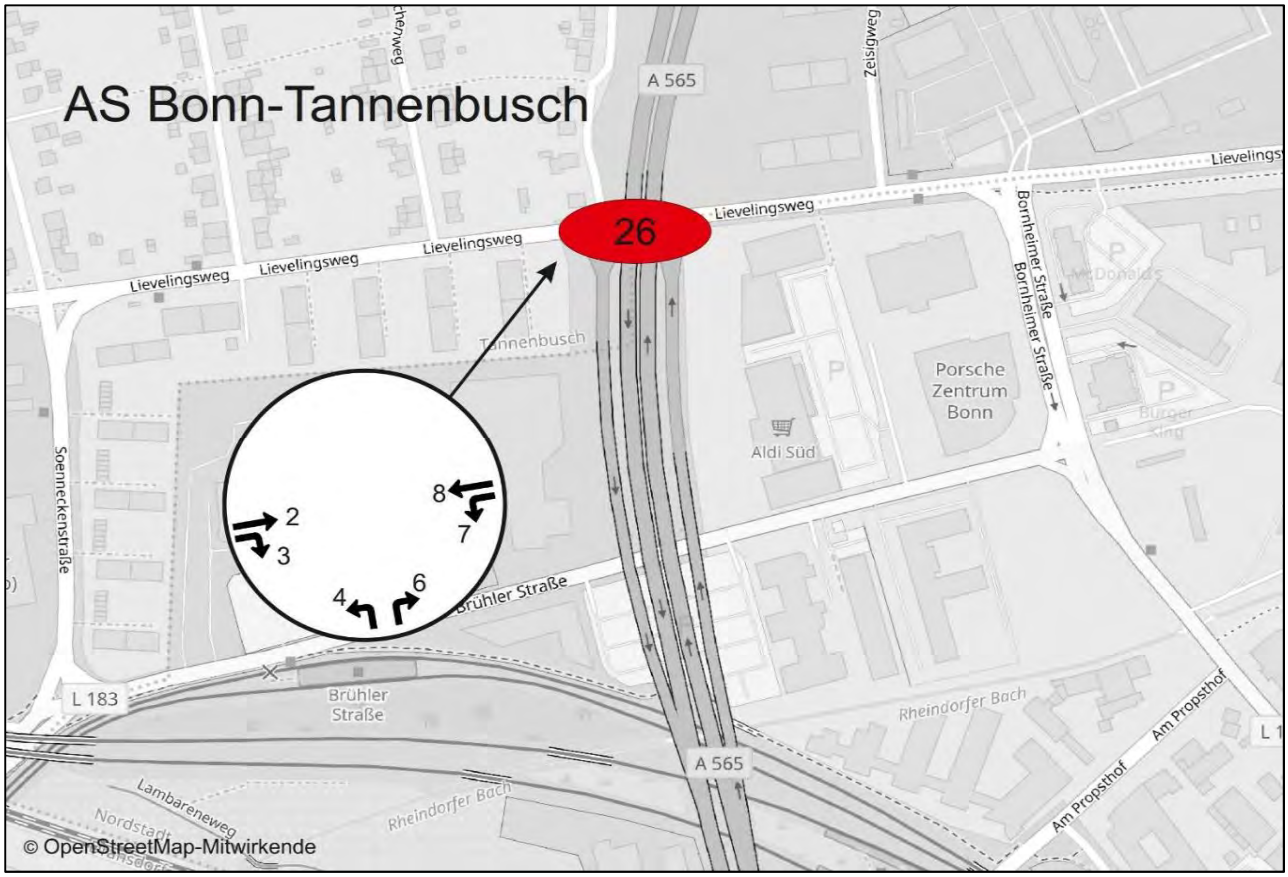


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3026	A565	HFB	**4939**	**5,3%**	R26A	552	5,1%	H26A	5491	5,3%	-			-			4231	6,1%	3657	6,3%
R26A	A565	Einfahrt	**1275**	**0,7%**	H3026	3822	6,2%	H26A	5098	4,8%	-			-			522	5,9%	1077	0,8%
H26A	A565	HFB	**5548**	**5,3%**	R26A	613	5,8%	H3026	4935	5,2%	-			-			4753	6,0%	4734	5,1%
H26B	A565	HFB	**5429**	**4,9%**	-			-			R26B	853	1,4%	H2630	4576	5,6%	4648	5,6%	4610	6,1%
R26B	A565	Ausfahrt	**932**	**1,4%**	-			-			H2630	4009	6,3%	H26B	4941	5,4%	764	1,4%	693	0,9%
H2630	A565	HFB	**4341**	**7,2%**	-			-			R26B	726	0,8%	H26B	5067	6,3%	3883	6,5%	3917	7,0%

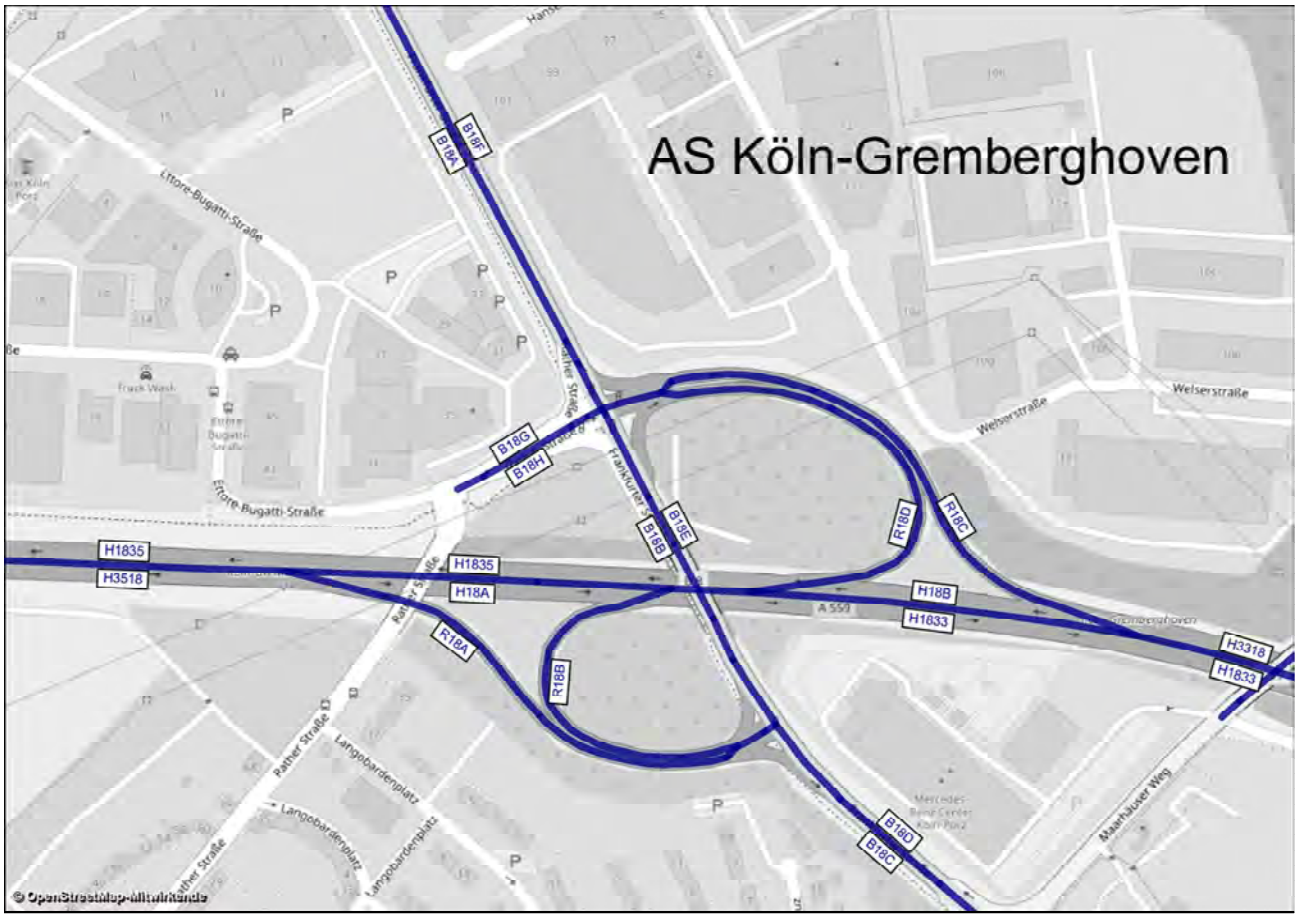



AS Bonn-Tannenbusch
H3026
H2630
B26F
B26E
B26D
B26A
B26B
B26C
R26A
R26B
H26A
H26B
Hohe Straße
Lievelingsweg
Brühler Straße
Am Krähenhorst
Lambareneweg
Bonn-Bendenfeld
Justus-von-Liebig-Straße
L 183
Bonn-Güterbahnhof
Betriebshof Brandsdorf
Sirius Business Park Bonn
Am Propsthof
Bornheimer Straße
Zeisigweg
Integrierte Leitstelle Bonn
Apostelkirche
Soenneckenstraße
Jakob-Hengstler-Straße
An der Steinbrücke
An der Düne
Bonnorange
Porsche Zentrum Bonn
Neugart
Cargless
Handwerksbe
Ennemoser
Biskuithalle
BBK Bestückungslager
© OpenStreetMap-Mitwirkende

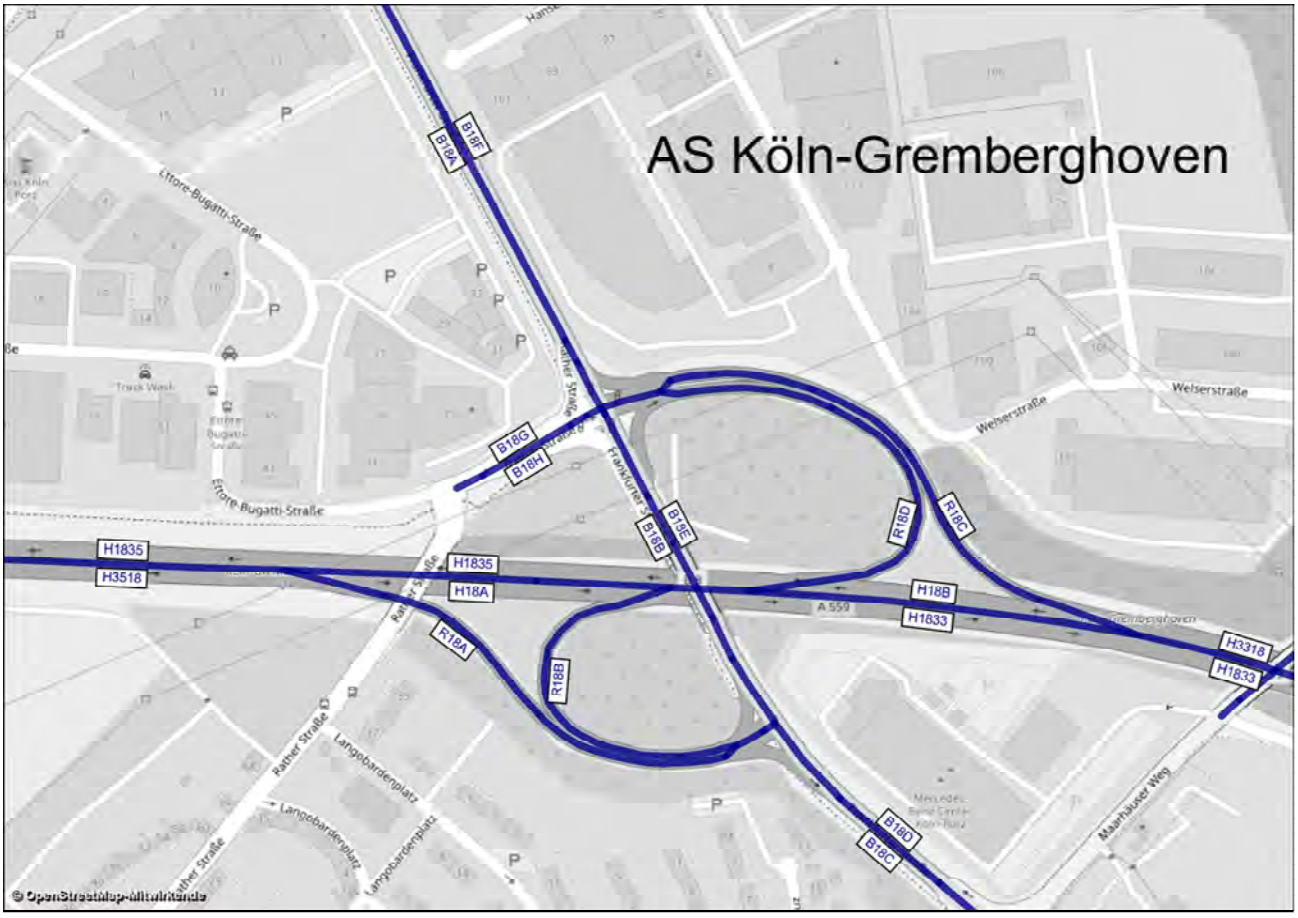
AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
26	Lievelingsweg	1	-	-	-	-
		2	345	9	427	32
		3	446	5	402	36
	A 565	4	338	3	365	24
		5	-	-	-	-
		6	456	5	354	22
	Lievelingsweg	7	230	4	492	31
		8	192	6	332	13
		9	-	-	-	-
	A 565	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



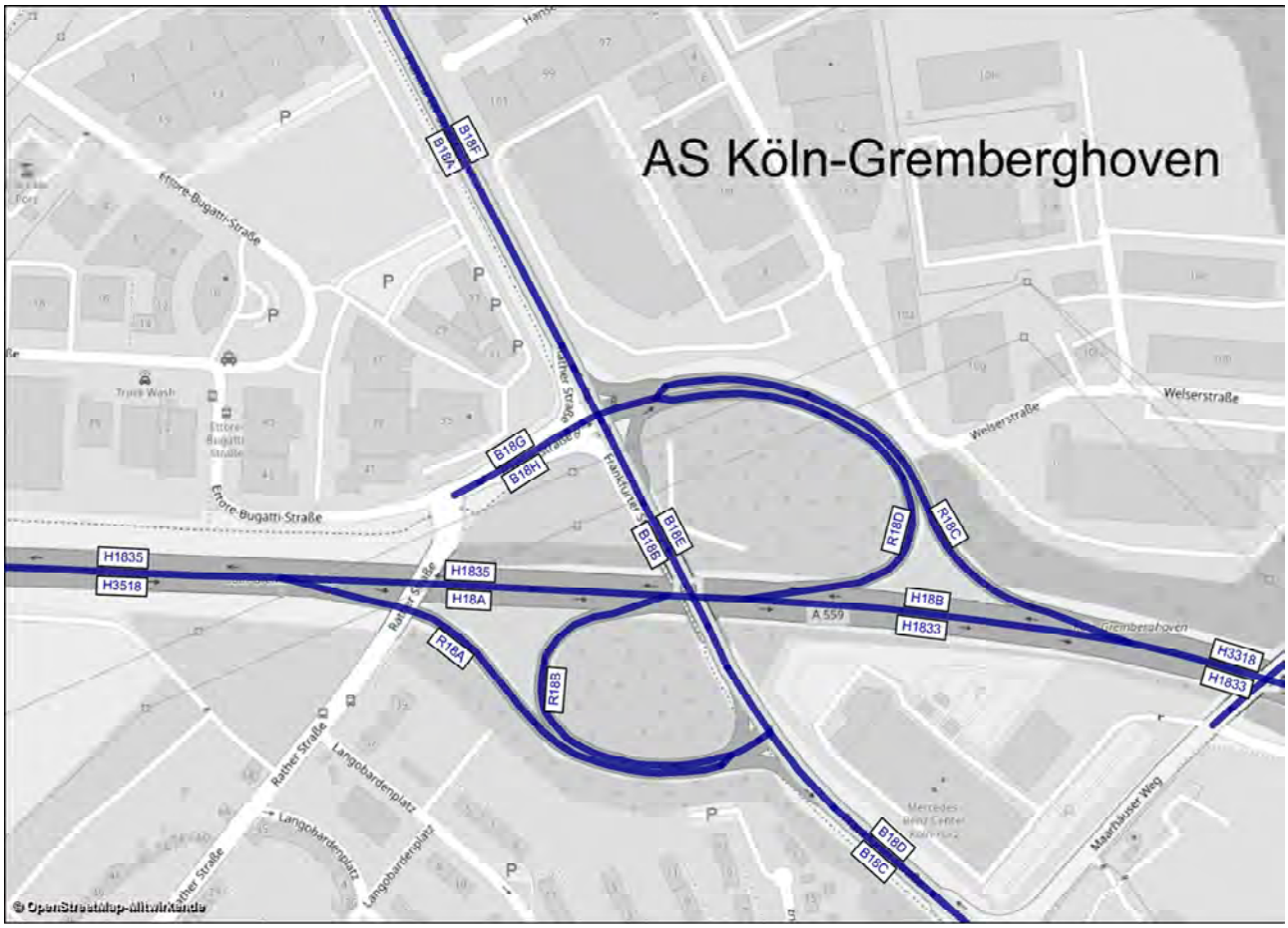
A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3518	A559	Süd	HFB	51700	9,3%	4800	53500	9,9%	5300
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	9400	14,9%	1400	9800	16,3%	1600
H18A	A559	Süd	HFB	42300	8,0%	3400	43800	8,4%	3700
R18B	A559	Süd	Einfahrt	5800	20,7%	1200	6000	21,7%	1300
H1833	A559	Süd	HFB	48200	9,3%	4500	49900	10,0%	5000
H3318	A559	Nord	HFB	46600	7,9%	3700	48200	8,5%	4100
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	9600	13,5%	1300	10000	15,0%	1500
H18B	A559	Nord	HFB	37000	6,2%	2300	38200	6,5%	2500
R18D	A559	Nord	Einfahrt	9700	12,4%	1200	10100	12,9%	1300
H1835	A559	Nord	HFB	46700	7,5%	3500	48300	7,9%	3800
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	98400	8,4%	8300	101800	8,9%	9100
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	89000	7,8%	6900	92100	8,1%	7500
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	85200	8,0%	6800	88100	8,5%	7500
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	94800	8,6%	8200	98100	9,3%	9100
B18A	B8	West	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B18B	B8	West	Basisstraße	9600	11,5%	1100	9900	12,1%	1200
B18C	B8	West	Basisstraße	12900	10,1%	1300	13300	11,3%	1500
B18D	B8	Ost	Basisstraße	12900	10,1%	1300	13300	11,3%	1500
B18E	B8	Ost	Basisstraße	15300	11,8%	1800	15800	12,7%	2000
B18F	B8	Ost	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	21600	9,3%	2000	22400	9,8%	2200
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	15000	8,0%	1200	15600	9,0%	1400
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	24900	11,6%	2900	25700	12,5%	3200
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	25800	10,1%	2600	26600	11,3%	3000

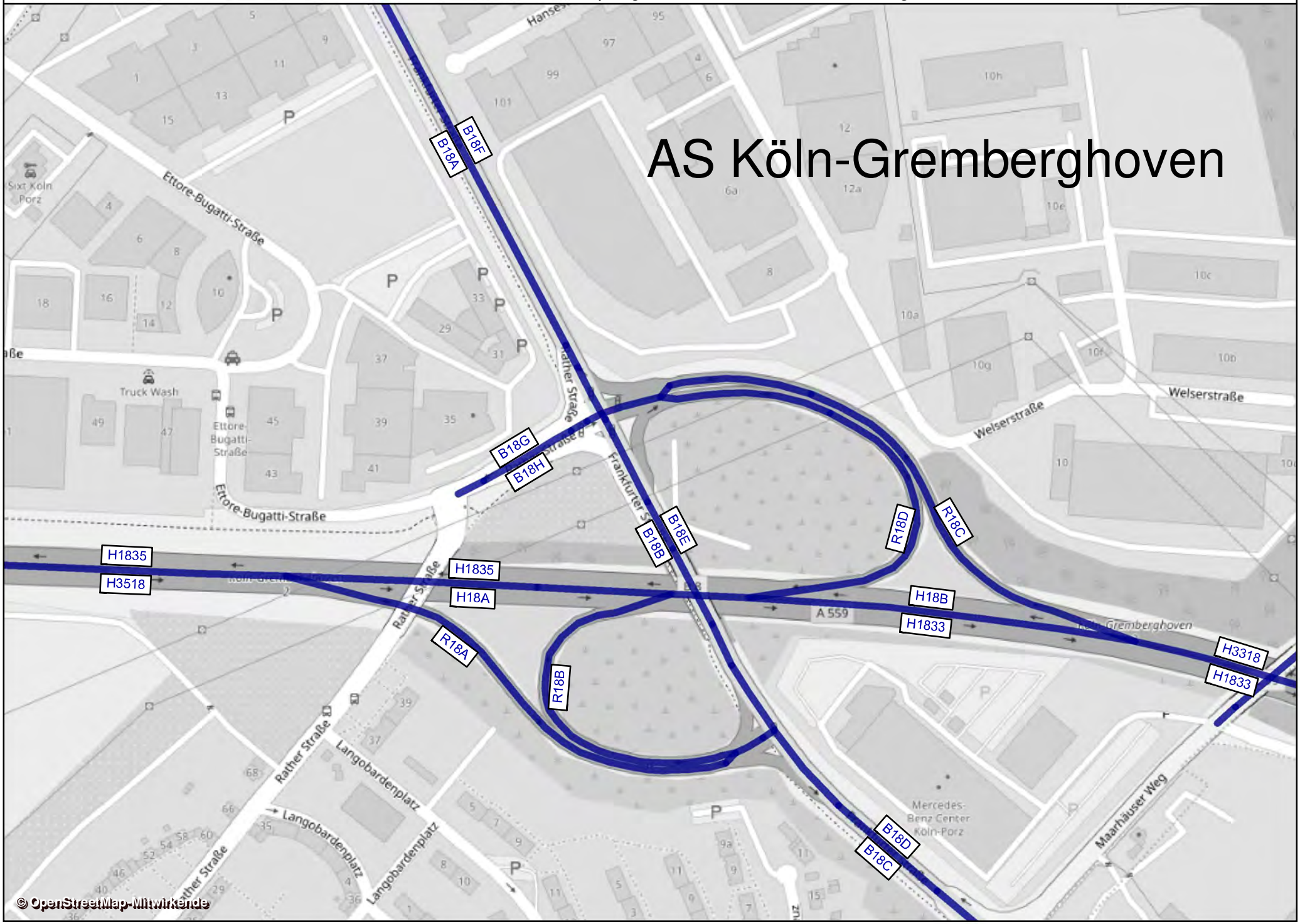


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3518	A559	Süd	HFB	48200	9,3%	17,1%	2764	495	0,06	0,010	8,3%	4000
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	8700	15,5%	27,2%	496	93	0,06	0,011	13,8%	1200
H18A	A559	Süd	HFB	39500	8,0%	14,8%	2269	402	0,06	0,010	7,1%	2800
R18B	A559	Süd	Einfahrt	5300	20,5%	34,8%	305	59	0,06	0,011	18,9%	1000
H1833	A559	Süd	HFB	44900	9,5%	17,4%	2573	461	0,06	0,010	8,5%	3800
H3318	A559	Nord	HFB	43500	8,0%	14,8%	2496	443	0,06	0,010	7,1%	3100
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	8900	14,4%	25,5%	509	95	0,06	0,011	12,4%	1100
H18B	A559	Nord	HFB	34600	6,3%	11,9%	1987	348	0,06	0,010	5,5%	1900
R18D	A559	Nord	Einfahrt	9000	12,3%	22,1%	516	95	0,06	0,011	11,1%	1000
H1835	A559	Nord	HFB	43600	7,5%	14,0%	2503	442	0,06	0,010	6,7%	2900
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	91800	8,5%	15,7%	5268	938	0,06	0,010	7,5%	6900
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	83100	7,8%	14,4%	4772	845	0,06	0,010	6,9%	5700
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	79500	8,1%	15,0%	4560	809	0,06	0,010	7,2%	5700
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	88400	8,7%	16,1%	5070	904	0,06	0,010	7,8%	6900
B18A	B8	West	Basisstraße	10100	9,1%	16,7%	580	104	0,06	0,010	7,9%	800
B18B	B8	West	Basisstraße	8900	11,0%	19,9%	509	92	0,06	0,010	10,1%	900
B18C	B8	West	Basisstraße	12000	9,9%	18,1%	688	124	0,06	0,010	9,2%	1100
B18D	B8	Ost	Basisstraße	12000	9,9%	18,1%	688	124	0,06	0,010	9,2%	1100
B18E	B8	Ost	Basisstraße	14200	10,2%	18,6%	812	146	0,06	0,010	10,6%	1500
B18F	B8	Ost	Basisstraße	10100	9,1%	16,7%	580	104	0,06	0,010	7,9%	800
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7000	7,7%	14,3%	401	71	0,06	0,010	7,1%	500
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7000	7,7%	14,3%	401	71	0,06	0,010	7,1%	500
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	20200	9,1%	16,7%	1160	207	0,06	0,010	7,9%	1600
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	14000	7,7%	14,3%	802	142	0,06	0,010	7,1%	1000
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	23100	10,5%	19,1%	1321	239	0,06	0,010	10,4%	2400
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	24000	9,9%	18,1%	1375	247	0,06	0,010	9,2%	2200

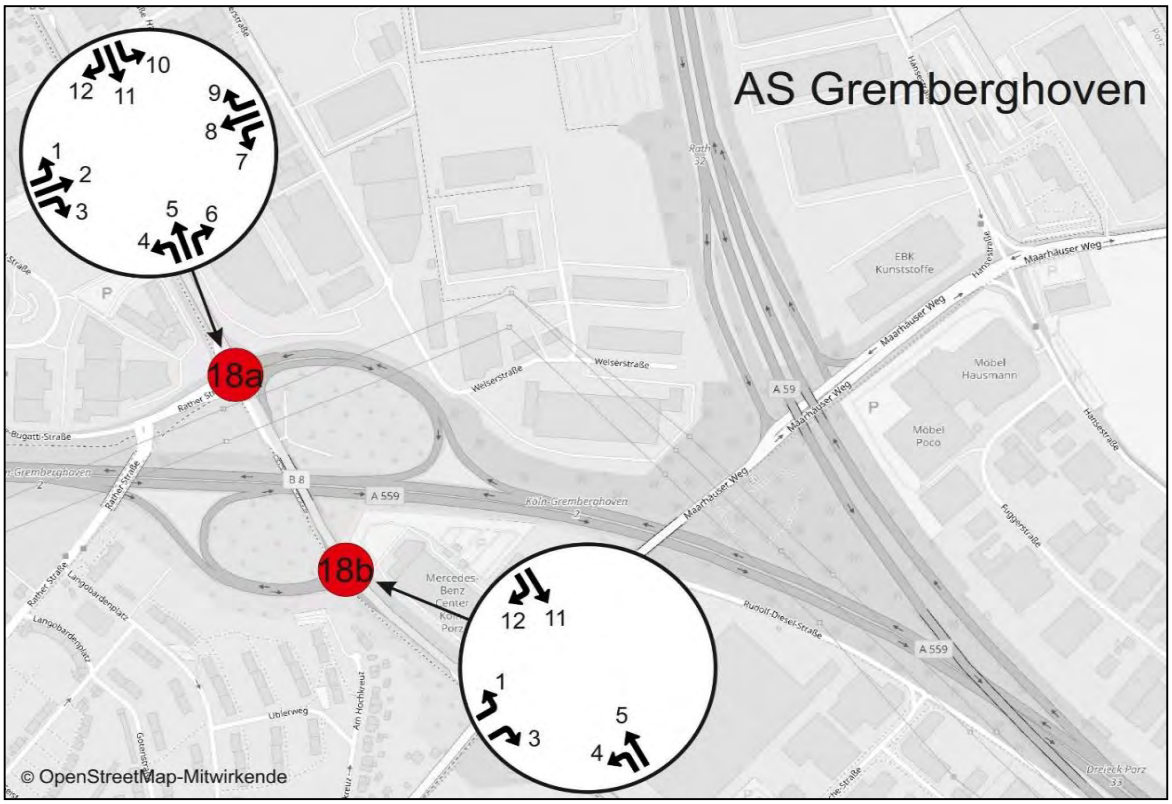


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3518	A559	HFB	**4667**	**7,6%**	-			-			R18A	1025	6,3%	H18A	3642	8,0%	4013	8,7%	3306	8,0%
R18A	A559	Ausfahrt	**1119**	**6,0%**	-			-			H18A	3193	9,3%	H3518	4312	8,4%	919	6,3%	397	32,2%
H18A	A559	HFB	**3596**	**8,3%**	R18B	392	20,8%	H1833	3988	9,5%	R18A	959	5,9%	H3518	4555	7,8%	3095	9,5%	2909	4,7%
R18B	A559	Einfahrt	**514**	**10,9%**	H18A	2977	4,2%	H1833	3491	5,2%	-			-			380	23,4%	446	13,5%
H1833	A559	HFB	**4029**	**9,6%**	R18B	431	25,2%	H18A	3598	7,8%	-			-			3475	11,0%	3354	5,8%
H3318	A559	HFB	**4233**	**6,9%**	-			-			R18C	898	10,7%	H18B	3335	5,8%	3635	7,8%	3089	6,3%
R18C	A559	Ausfahrt	**938**	**12,3%**	-			-			H18B	2747	7,2%	H3318	3685	8,5%	773	12,8%	616	13,0%
H18B	A559	HFB	**3339**	**5,7%**	R18D	450	13,8%	H1835	3789	6,6%	R18C	803	12,0%	H3318	4142	6,9%	2862	6,5%	2471	4,6%
R18D	A559	Einfahrt	**1090**	**7,6%**	H18B	2584	4,4%	H1835	3675	5,4%	-			-			432	15,7%	938	9,5%
H1835	A559	HFB	**3778**	**6,1%**	R18D	1097	10,0%	H18B	2681	4,5%	-			-			3295	7,7%	3410	5,9%



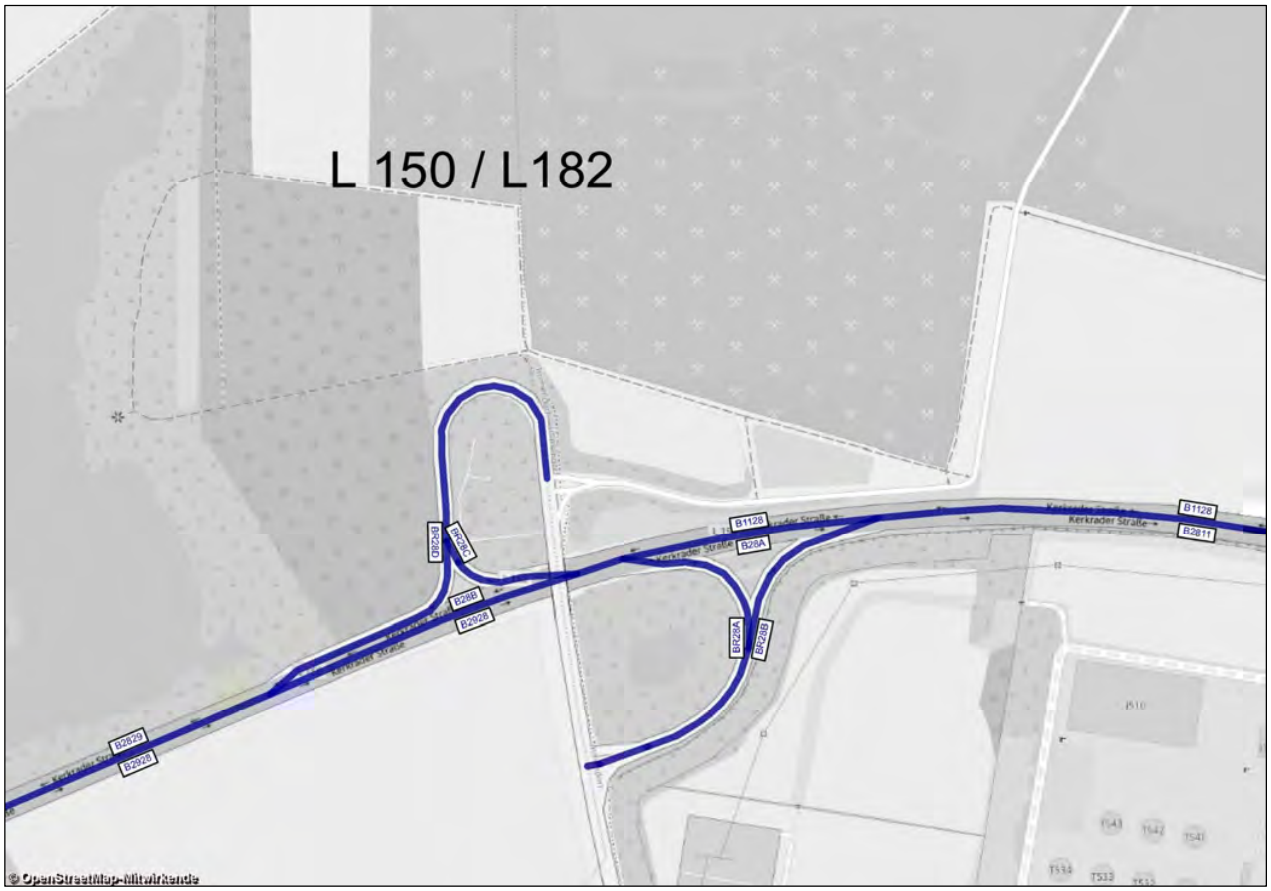

AS Köln-Gremberghoven
B18A
B18F
B18G
B18H
B18E
B18B
R18D
R18C
R18A
R18B
B18D
B18C
H1835
H3518
H1835
H18A
H18B
H1833
H3318
H1833
A 559
Ettore-Bugatti-Straße
Rather Straße
Frankfurter Straße
Welserstraße
Langobardenplatz
Maarhäuser Weg
Mercedes-Benz Center Köln-Porz
Truck Wash
Sixt Köln Porz
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Gremberghoven - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
18a	Rather Straße	1	78	4	93	0
		2	80	5	168	2
		3	208	25	567	17
	Frankfurter Straße (B 8)	4	319	14	76	24
		5	380	34	353	14
		6	391	10	650	14
	A 559	7	130	11	105	12
		8	304	6	169	3
		9	425	30	252	26
	Frankfurter Straße (B 8)	10	57	24	157	5
		11	437	59	931	13
		12	59	4	69	0
18b	A 559	1	380	24	60	13
		2	-	-	-	-
		3	694	13	319	17
	Frankfurter Straße (B 8)	4	140	32	134	16
		5	710	33	1.020	39
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	412	28	1.092	24
		12	364	66	511	17

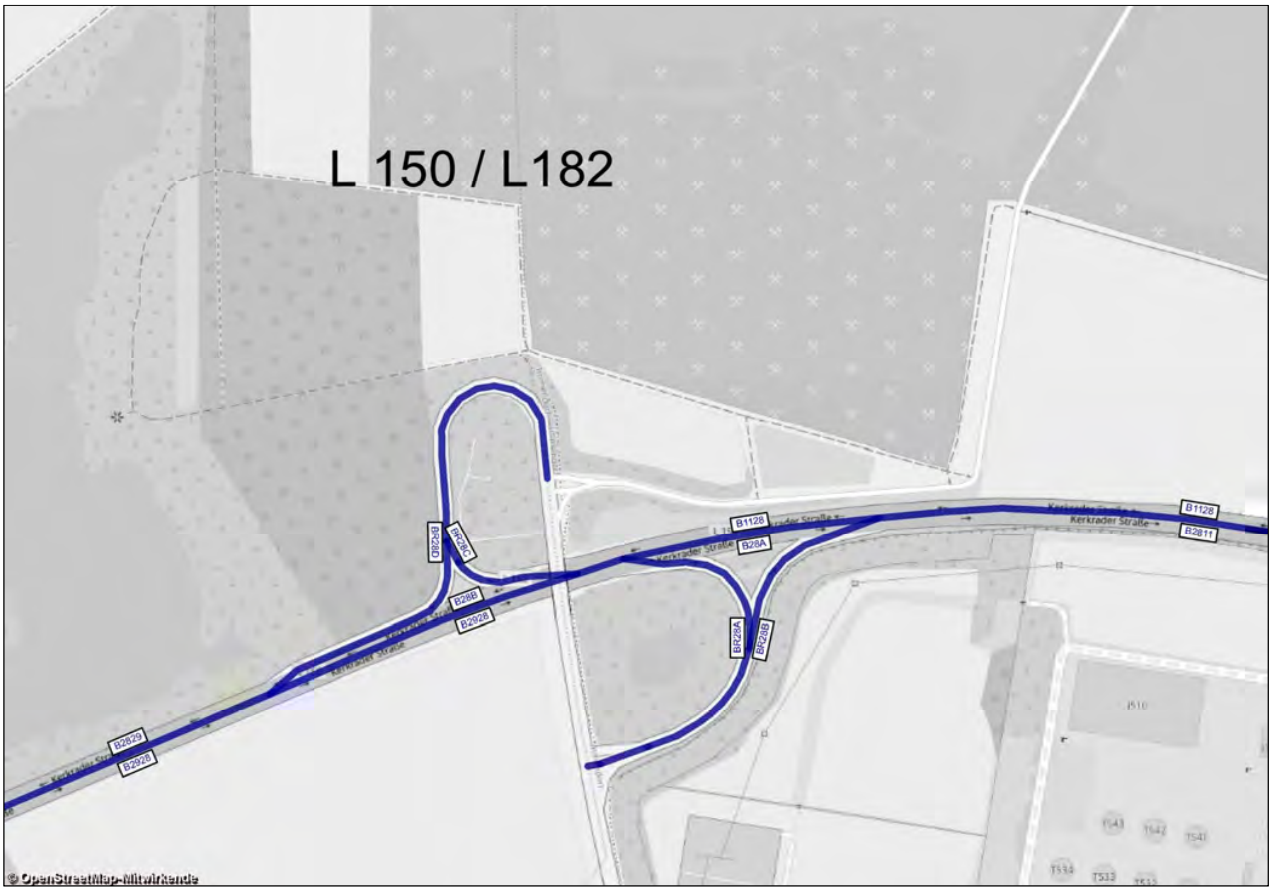


Anlage U-BF-132

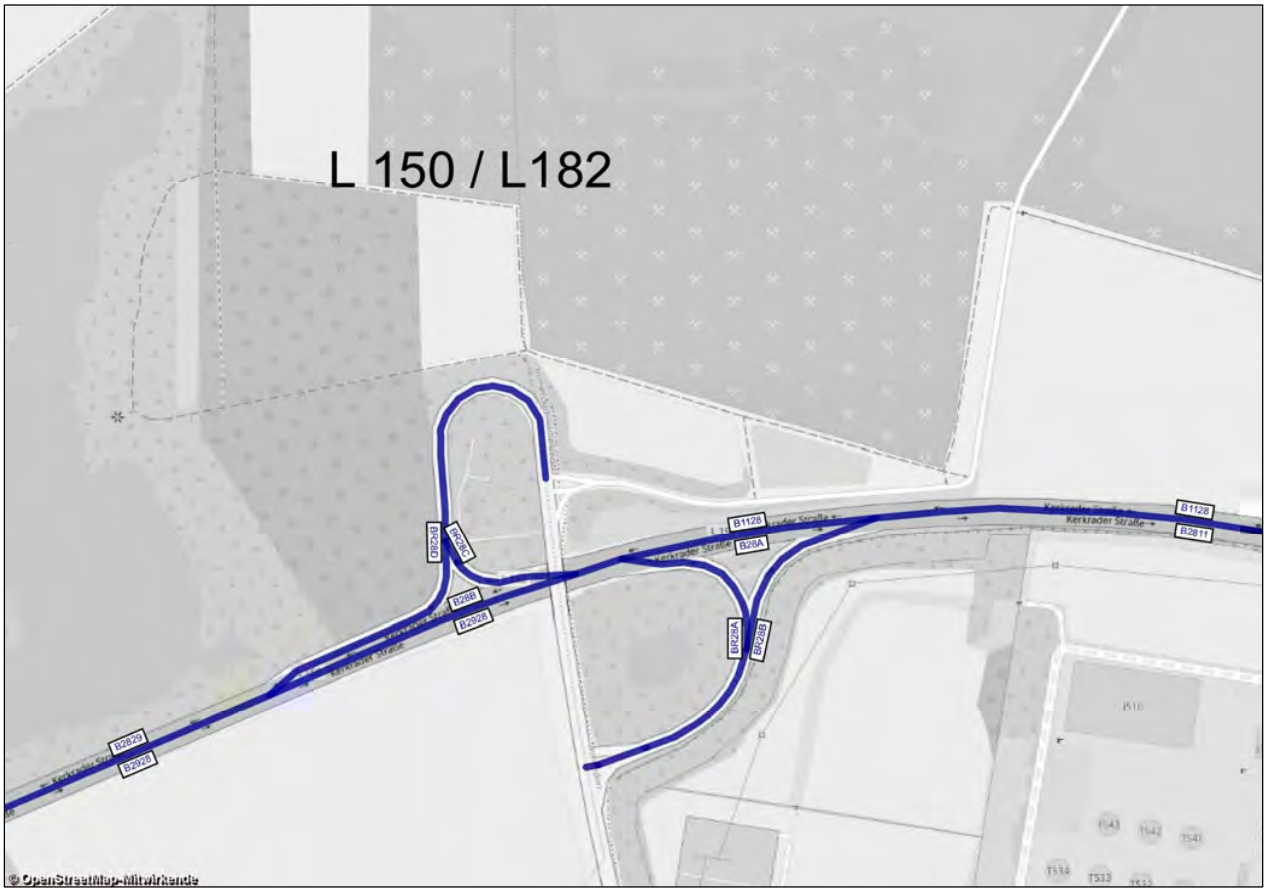
KP L150 / L182 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27400	10,6%	2900	28400	11,3%	3200
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	4800	8,3%	400	5000	8,0%	400
B28A	L150	Ost	Basisstraße	22700	11,5%	2600	23500	12,3%	2900
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	2700	29,6%	800	2900	31,0%	900
B2811	L150	Ost	Basisstraße	25400	13,8%	3500	26400	14,4%	3800
B1128	L150	West	Basisstraße	19300	13,0%	2500	20000	14,0%	2800
BR28C	L182	West	Basisstraße	2900	20,7%	600	3100	22,6%	700
B28B	L150	West	Basisstraße	16300	11,0%	1800	16900	11,8%	2000
BR28D	L182	West	Basisstraße	3000	13,3%	400	3100	12,9%	400
B2829	L150	West	Basisstraße	19200	11,5%	2200	20000	12,0%	2400
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	46600	10,9%	5100	48400	11,6%	5600
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	43700	10,8%	4700	45300	11,5%	5200
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	42000	12,1%	5100	43500	13,1%	5700
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	44700	13,4%	6000	46400	14,2%	6600

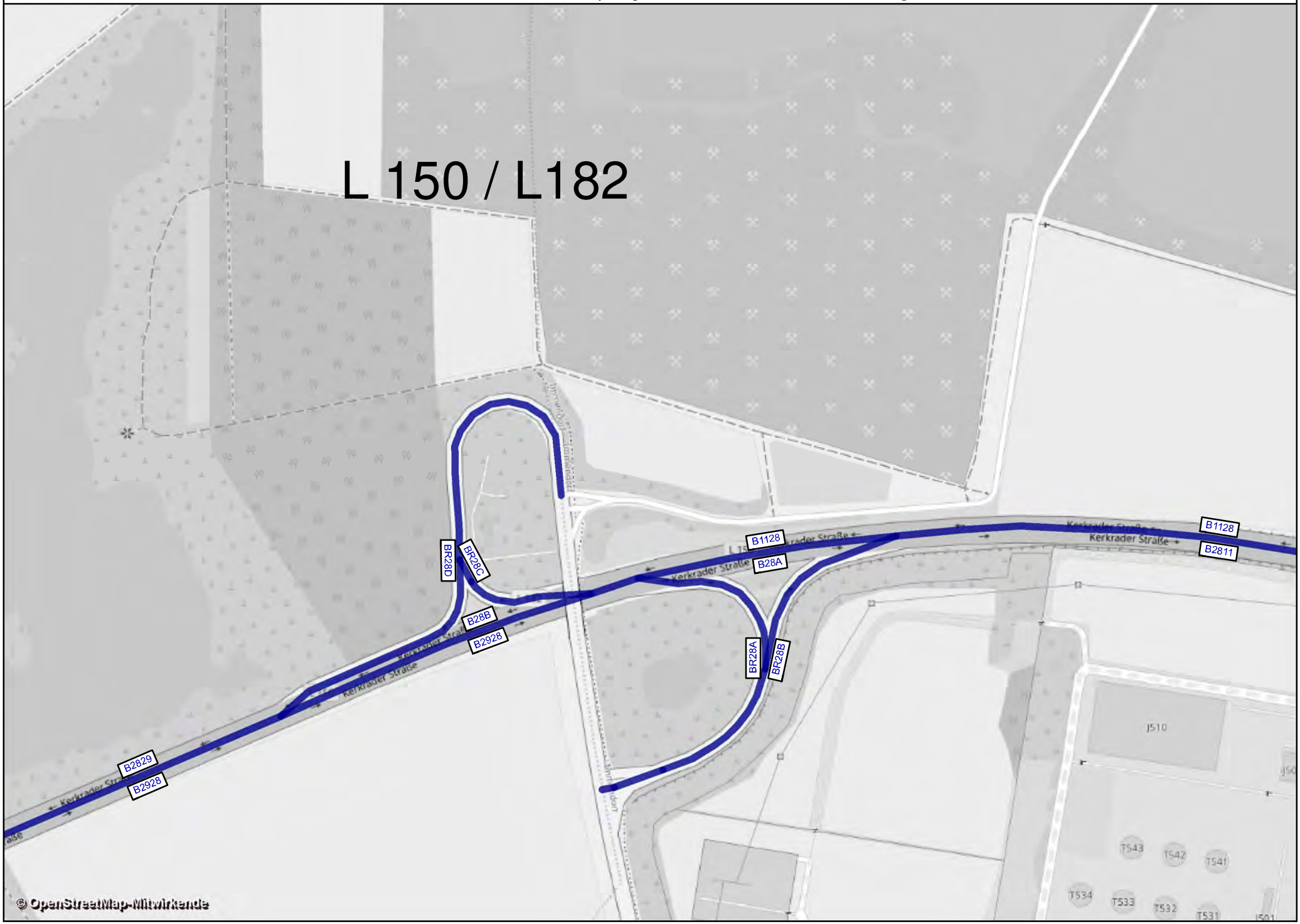


KP L150 / L182 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	25500	10,7%	19,5%	1463	265	0,06	0,010	9,4%	2400
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	4500	6,8%	12,6%	257	45	0,06	0,010	6,7%	300
B28A	L150	Ost	Basisstraße	21100	11,6%	20,9%	1206	220	0,06	0,010	10,4%	2200
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	2500	32,3%	50,5%	142	30	0,06	0,012	28,0%	700
B2811	L150	Ost	Basisstraße	23600	13,8%	24,4%	1348	249	0,06	0,011	12,3%	2900
B1128	L150	West	Basisstraße	17900	13,1%	23,3%	1025	189	0,06	0,011	11,7%	2100
BR28C	L182	West	Basisstraße	2700	22,7%	37,8%	156	31	0,06	0,011	18,5%	500
B28B	L150	West	Basisstraße	15200	11,3%	20,5%	869	158	0,06	0,010	9,9%	1500
BR28D	L182	West	Basisstraße	2800	10,9%	19,8%	158	29	0,06	0,010	10,7%	300
B2829	L150	West	Basisstraße	17900	11,3%	20,4%	1027	187	0,06	0,010	10,1%	1800
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	43400	11,0%	19,9%	2490	452	0,06	0,010	9,7%	4200
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	40700	11,0%	19,9%	2332	423	0,06	0,010	9,6%	3900
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	39000	12,3%	22,0%	2231	409	0,06	0,010	11,0%	4300
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	41500	13,5%	24,0%	2373	438	0,06	0,011	12,0%	5000

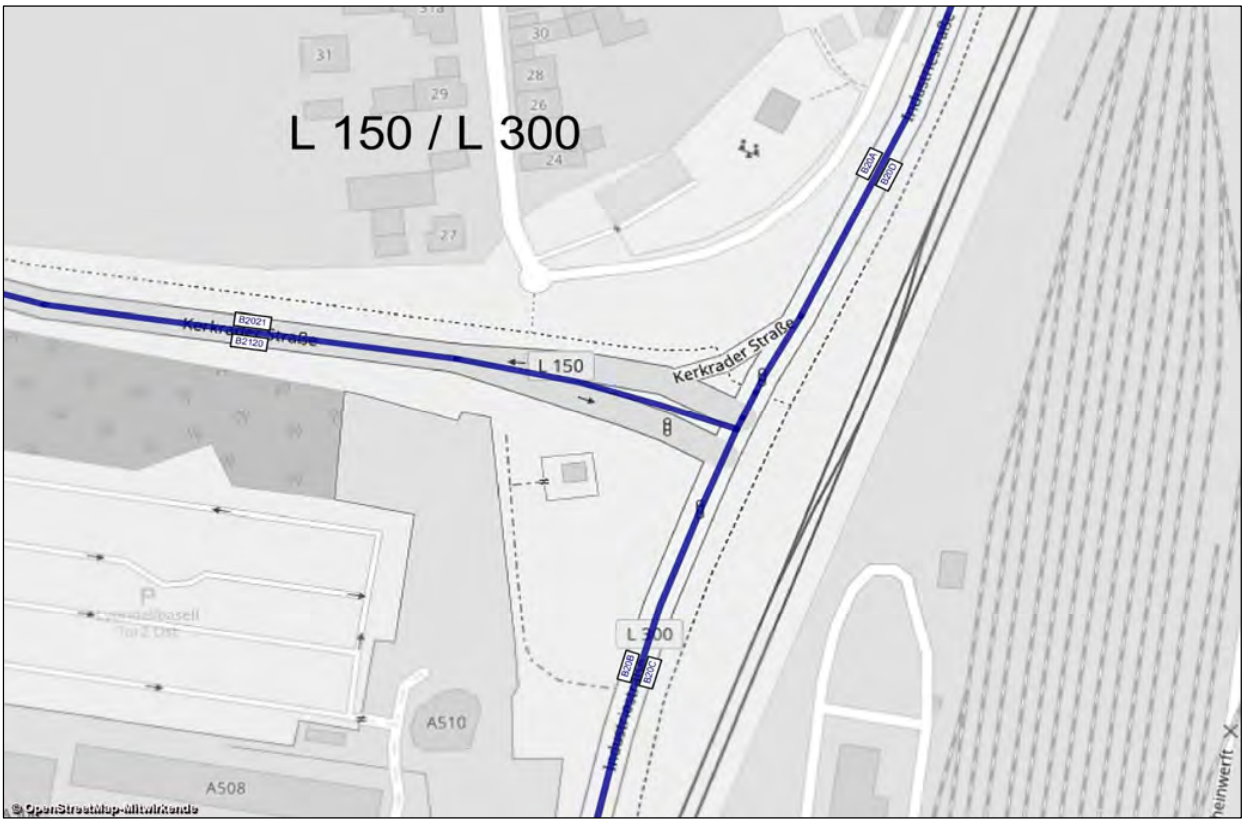


KP L150 / L182 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
B2928	L150	Basisstraße	**2561**	**9,0%**	-			-			BR28A	508	7,2%	B28A	2054	9,5%	2207	10,3%	1611	8,6%
BR28A	L182	Basisstraße	**554**	**6,9%**	-			-			B28A	1808	10,8%	B2928	2362	9,9%	455	7,3%	202	4,5%
B28A	L150	Basisstraße	**2032**	**9,7%**	BR28B	145	36,0%	B2811	2177	11,5%	BR28A	475	6,8%	B2928	2507	9,2%	1753	11,1%	1409	9,2%
BR28B	L182	Basisstraße	**268**	**18,5%**	B28A	1471	9,0%	B2811	1739	10,4%	-			-			144	39,6%	237	22,4%
B2811	L150	Basisstraße	**2193**	**11,6%**	BR28B	168	38,9%	B28A	2025	9,4%	-			-			1897	13,2%	1646	11,1%
B1128	L150	Basisstraße	**1722**	**8,7%**	-			-			BR28C	234	21,4%	B28B	1487	6,7%	1126	16,5%	1553	8,5%
BR28C	L182	Basisstraße	**239**	**21,8%**	-			-			B28B	1387	6,3%	B1128	1626	8,6%	201	20,4%	210	21,4%
B28B	L150	Basisstraße	**1488**	**6,6%**	BR28D	226	6,1%	B2829	1714	6,6%	BR28C	216,7	20,2%	B1128	1705	8,3%	925	15,7%	1343	6,5%
BR28D	L182	Basisstraße	**250**	**5,6%**	B28B	1404	6,3%	B2829	1654	6,2%	-			-			192	14,1%	214	7,0%
B2829	L150	Basisstraße	**1725**	**6,7%**	BR28B	277	21,9%	B28D	1448	3,8%	-			-			1118	15,5%	1557	6,6%

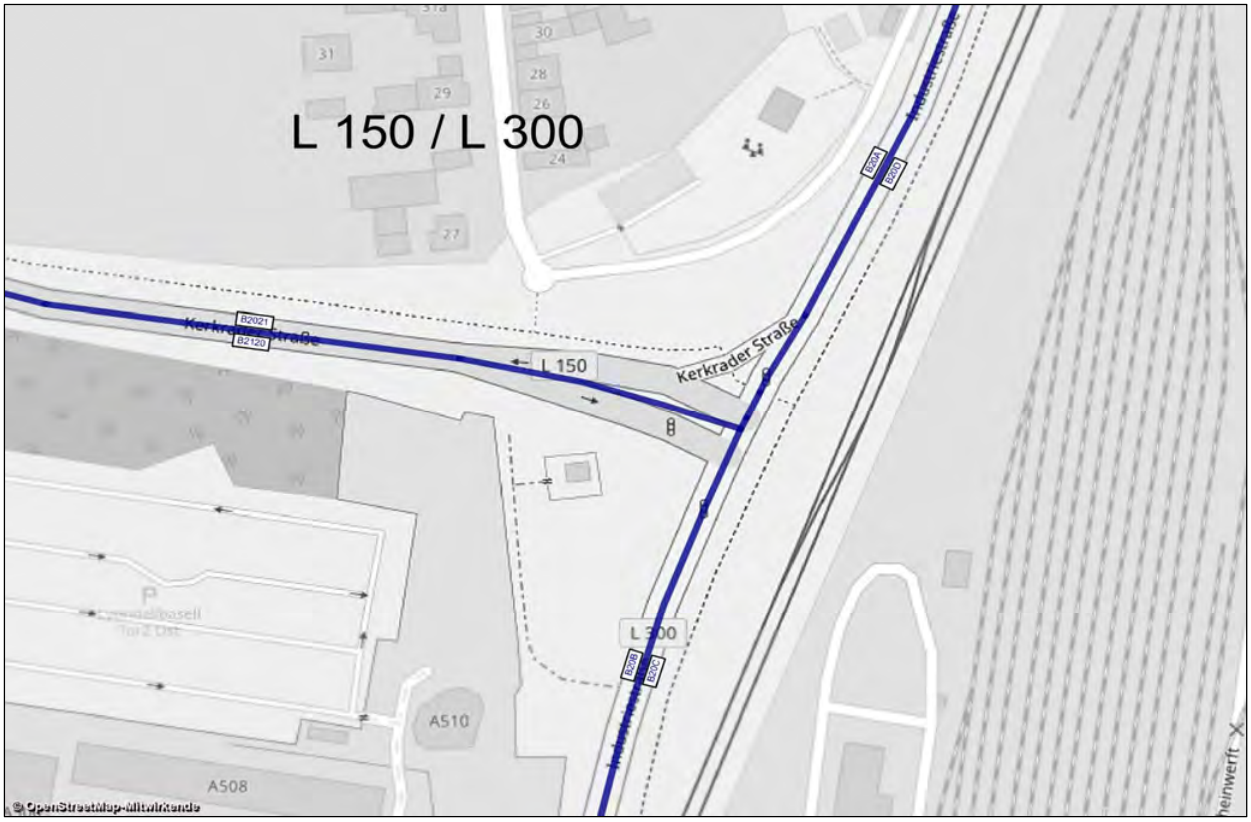


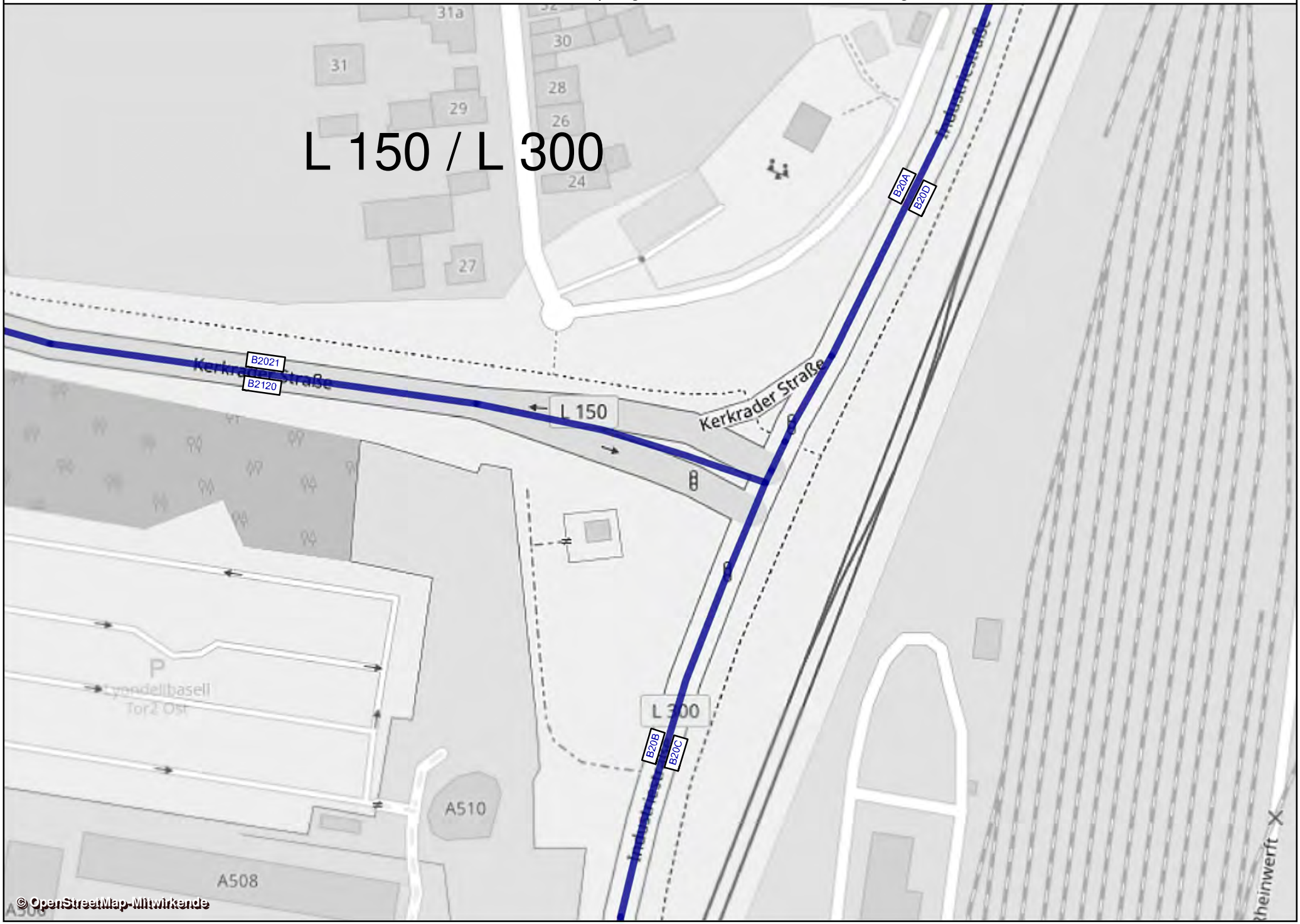

L 150 / L182
B1128
B2811
B28A
BR28D
BR28C
B28B
B2928
BR28A
BR28B
B2829
B2928
Kerkrader Straße
J510
T543
T542
T541
T534
T533
T532
T531
© OpenStreetMap-Mitwirkende

KP L 150 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2021	L150	West	Basisstraße	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
B2120	L150	Ost	Basisstraße	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
B20A	L300	Süd	Basisstraße	10800	6,5%	700	11100	6,3%	700
B20B	L300	Süd	Basisstraße	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
B20C	L300	Nord	Basisstraße	8500	5,9%	500	8800	5,7%	500
B20D	L300	Süd	Basisstraße	10800	6,5%	700	11100	6,3%	700
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	18000	11,1%	2000	18800	11,7%	2200
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	17000	5,9%	1000	17600	5,7%	1000
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	21600	6,5%	1400	22200	6,3%	1400

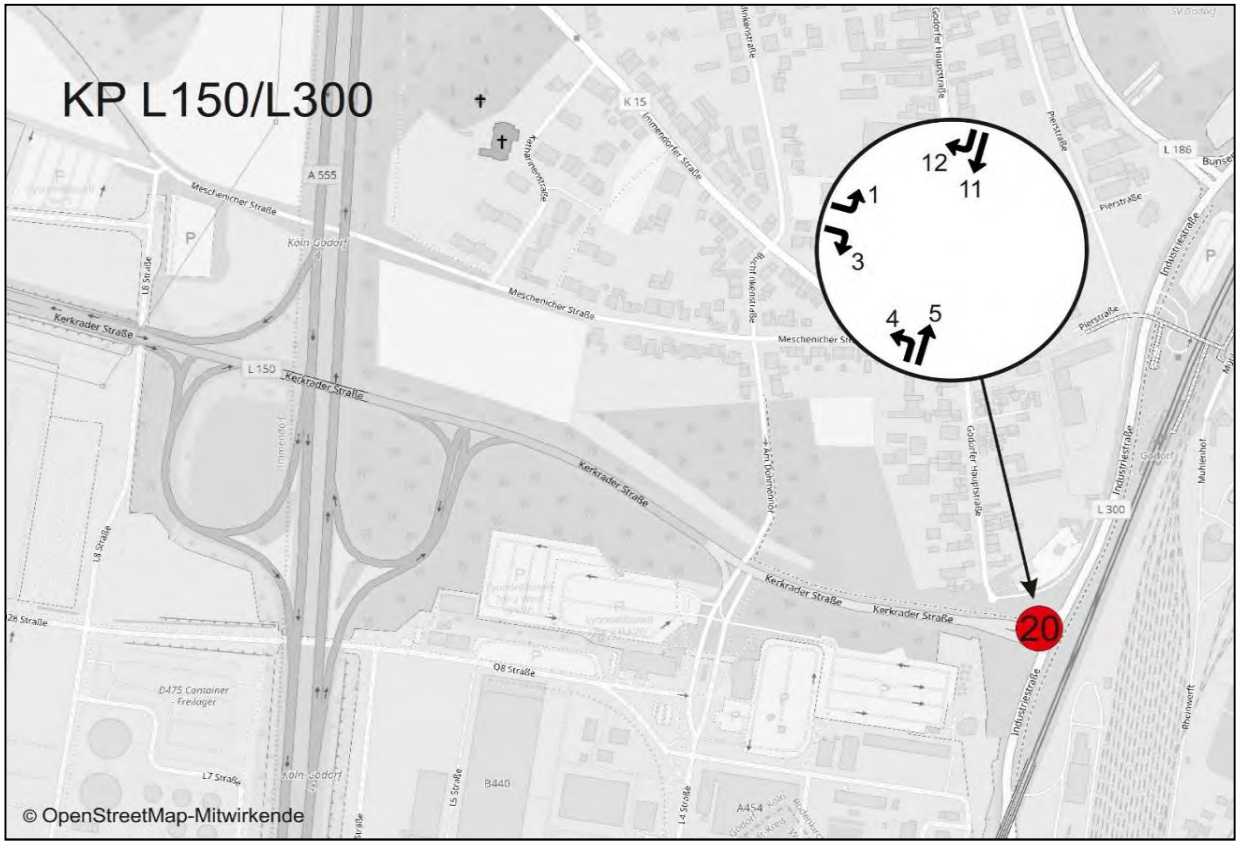


KP L 150 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2021	L150	West	Basisstraße	8400	10,2%	18,7%	482	87	0,06	0,010	9,5%	800
B2120	L150	Ost	Basisstraße	8400	10,2%	18,7%	482	87	0,06	0,010	9,5%	800
B20A	L300	Süd	Basisstraße	10100	6,2%	11,6%	583	102	0,06	0,010	5,4%	550
B20B	L300	Süd	Basisstraße	7950	5,6%	10,6%	459	80	0,06	0,010	5,0%	400
B20C	L300	Nord	Basisstraße	7950	5,6%	10,6%	459	80	0,06	0,010	5,0%	400
B20D	L300	Süd	Basisstraße	10100	6,2%	11,6%	583	102	0,06	0,010	5,4%	550
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	16800	10,2%	18,7%	965	174	0,06	0,010	9,5%	1600
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	15900	5,6%	10,6%	917	160	0,06	0,010	5,0%	800
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	20200	6,2%	11,6%	1166	204	0,06	0,010	5,4%	1100

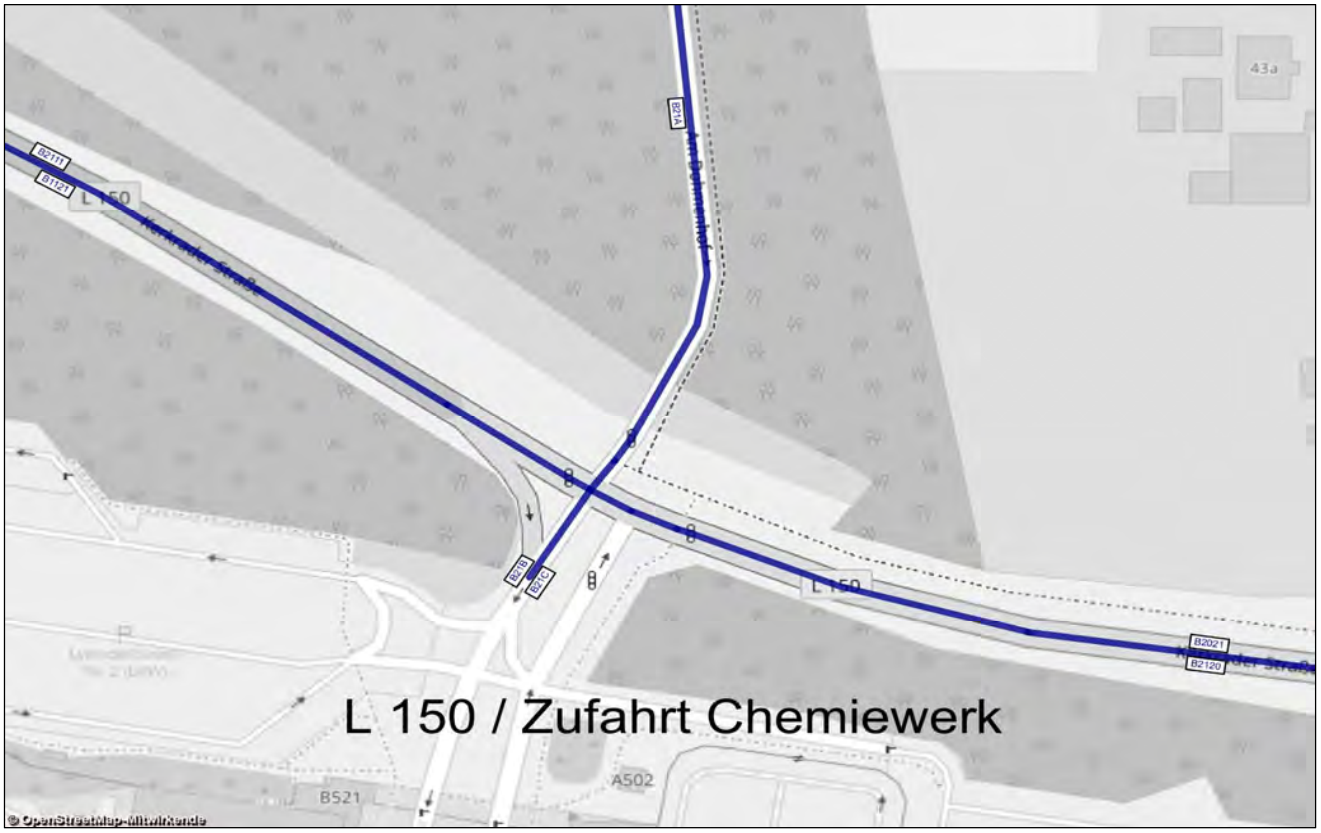



L 150 / L 300
B2021
B2120
Kerkrader Straße
L 150
Kerkrader Straße
B20A
B20D
L 300
B20B
B20C
A510
A508
Tor 2 Ost
Rheinwerft
© OpenStreetMap-Mitwirkende

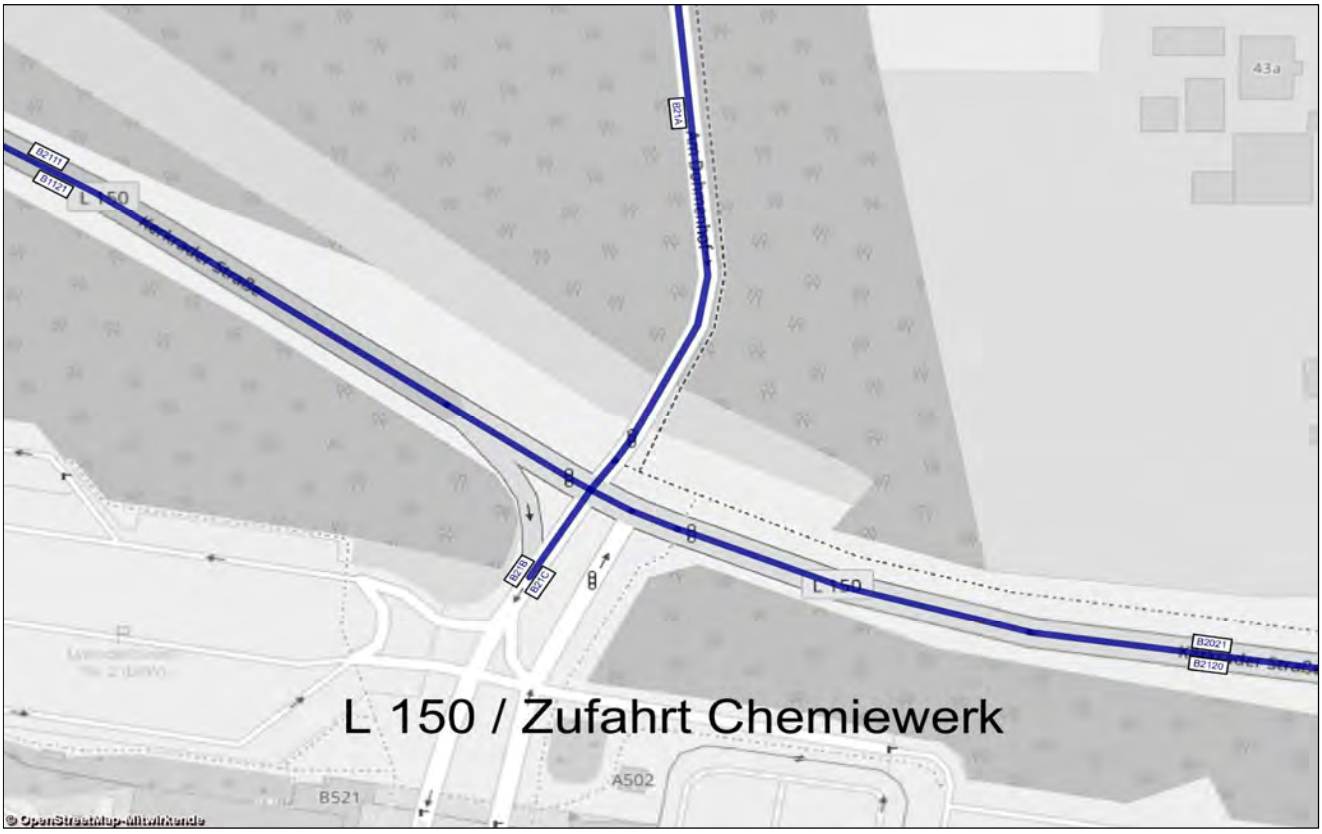
L150 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
20	Kerkrader Straße (L 150)	1	878	30	427	9
		2	-	-	-	-
		3	257	17	305	10
	Industriestraße (L 300)	4	178	12	313	8
		5	828	15	417	3
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Industriestraße (L 300)	10	-	-	-	-
		11	204	14	525	10
		12	254	20	448	19

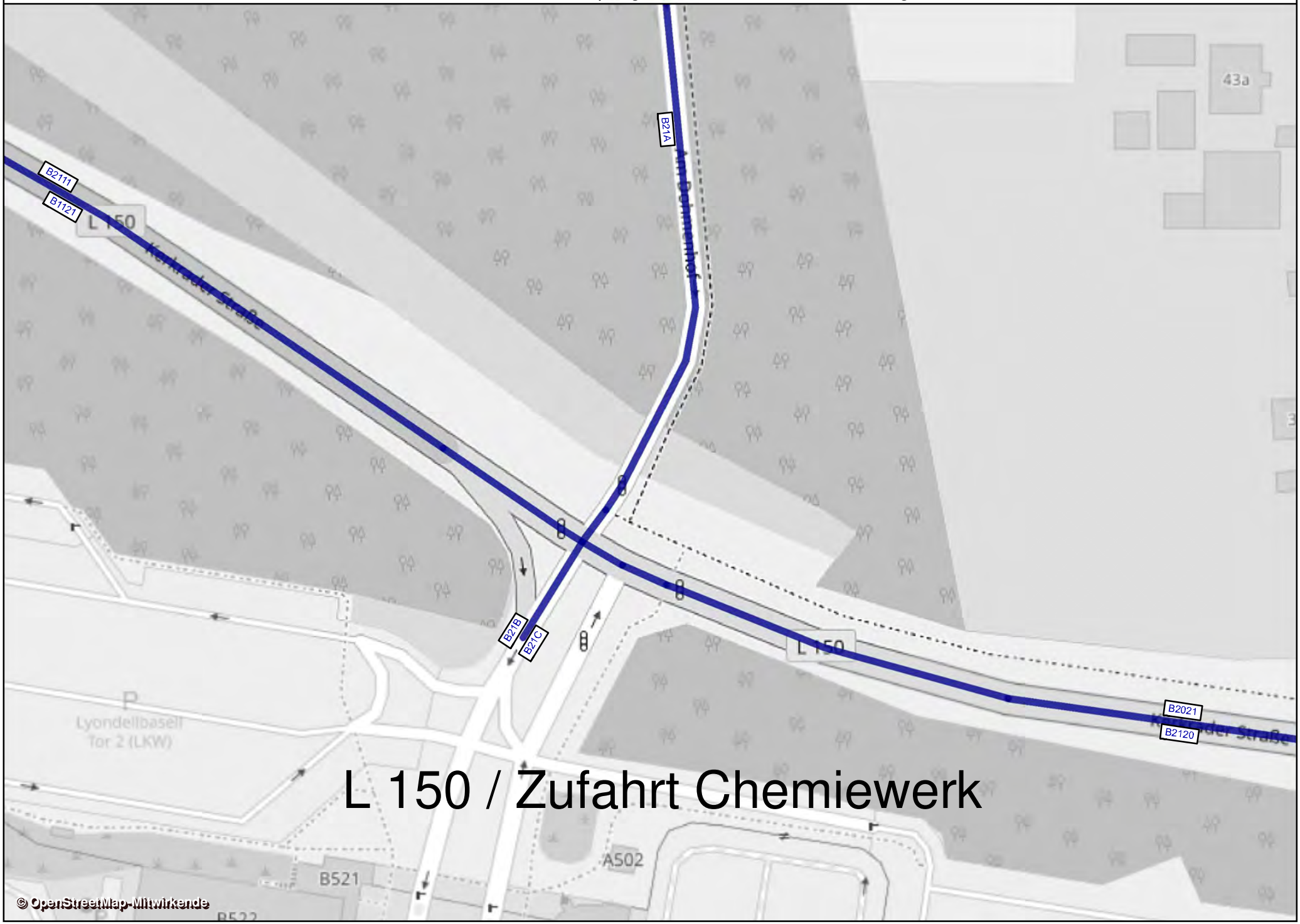


KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2111	L150	West	Basisstraße	10500	11,4%	1200	10900	11,9%	1300
B1121	L150	Ost	Basisstraße	10500	11,4%	1200	10900	11,9%	1300
B2021	L150	West	Basisstraße	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
B2120	L150	Ost	Basisstraße	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
B21A	-	Süd	Basisstraße	3000	3,3%	100	3100	3,2%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1600	12,5%	200	1700	11,8%	200
B21C	-	Nord	Basisstraße	1600	12,5%	200	1700	11,8%	200
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	21000	11,4%	2400	21800	11,9%	2600
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	3200	12,5%	400	3400	11,8%	400
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	18000	11,1%	2000	18800	11,7%	2200



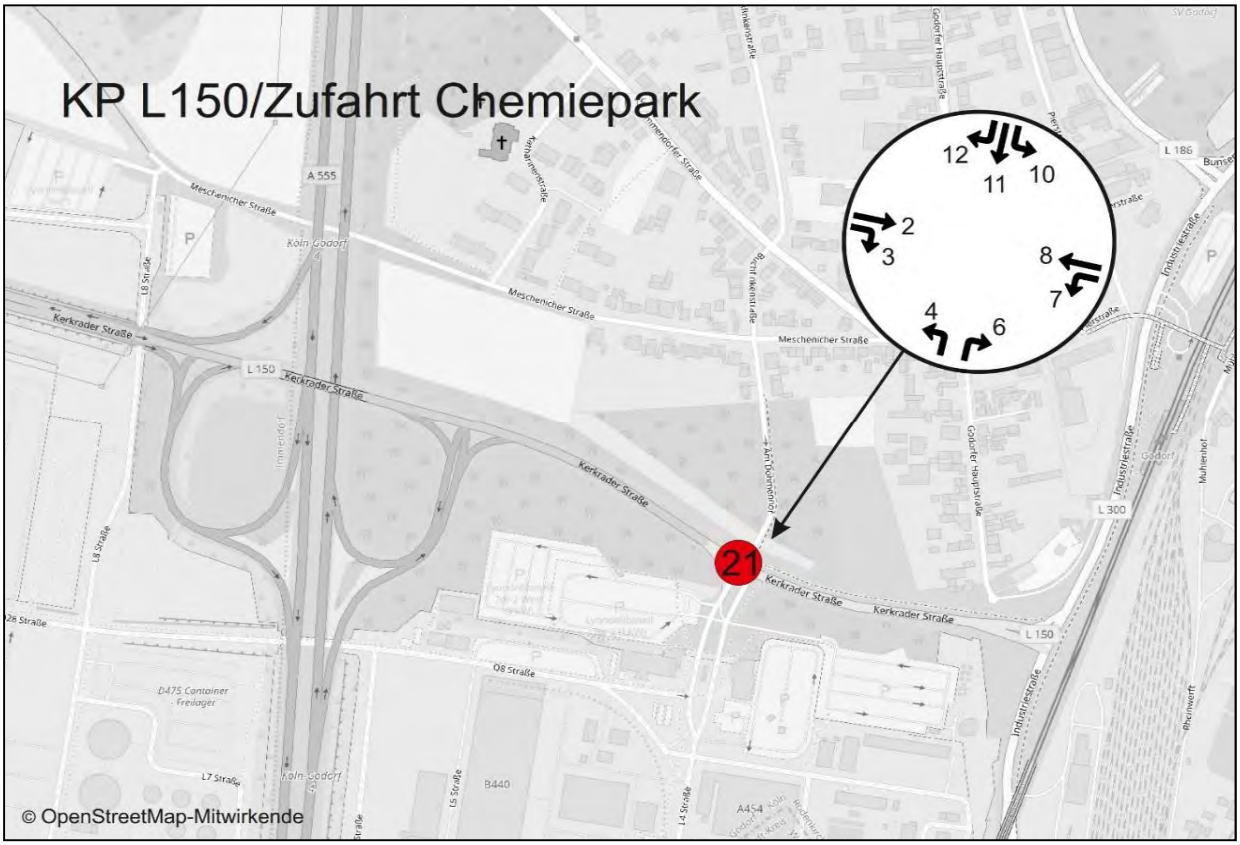
KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2111	L150	West	Basisstraße	9750	11,4%	20,6%	558	102	0,06	0,010	10,3%	1000
B1121	L150	Ost	Basisstraße	9750	11,4%	20,6%	558	102	0,06	0,010	10,3%	1000
B2021	L150	West	Basisstraße	8400	10,2%	18,7%	482	87	0,06	0,010	9,5%	800
B2120	L150	Ost	Basisstraße	8400	10,2%	18,7%	482	87	0,06	0,010	9,5%	800
B21A	-	Süd	Basisstraße	2800	3,1%	5,9%	159	27	0,06	0,010	3,6%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1500	13,9%	24,7%	87	16	0,06	0,011	10,0%	150
B21C	-	Nord	Basisstraße	1500	13,9%	24,7%	87	16	0,06	0,011	10,0%	150
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	19500	11,4%	20,6%	1117	203	0,06	0,010	10,3%	2000
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	3000	13,9%	24,7%	175	32	0,06	0,011	10,0%	300
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	16800	10,2%	18,7%	965	174	0,06	0,010	9,5%	1600



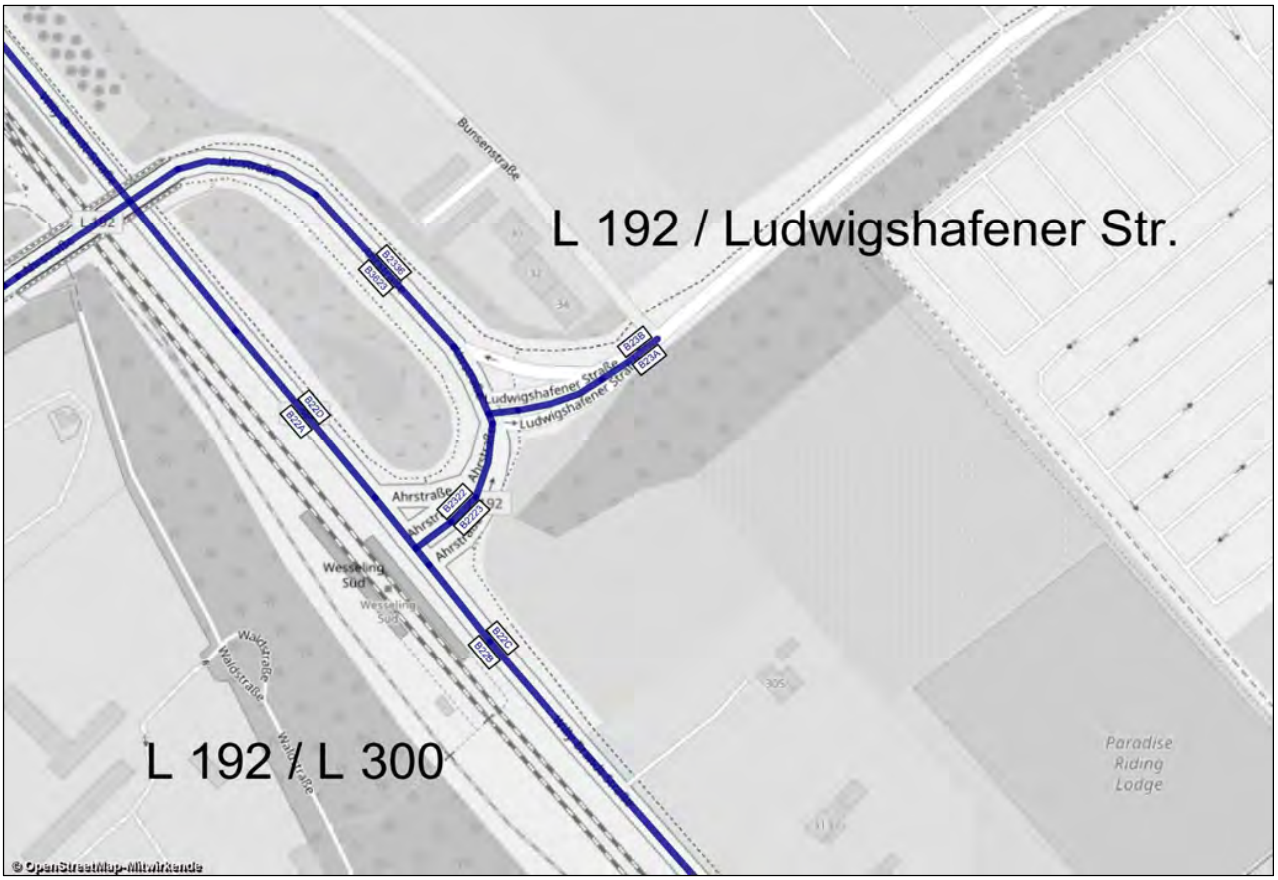


L 150 / Zufahrt Chemiewerk

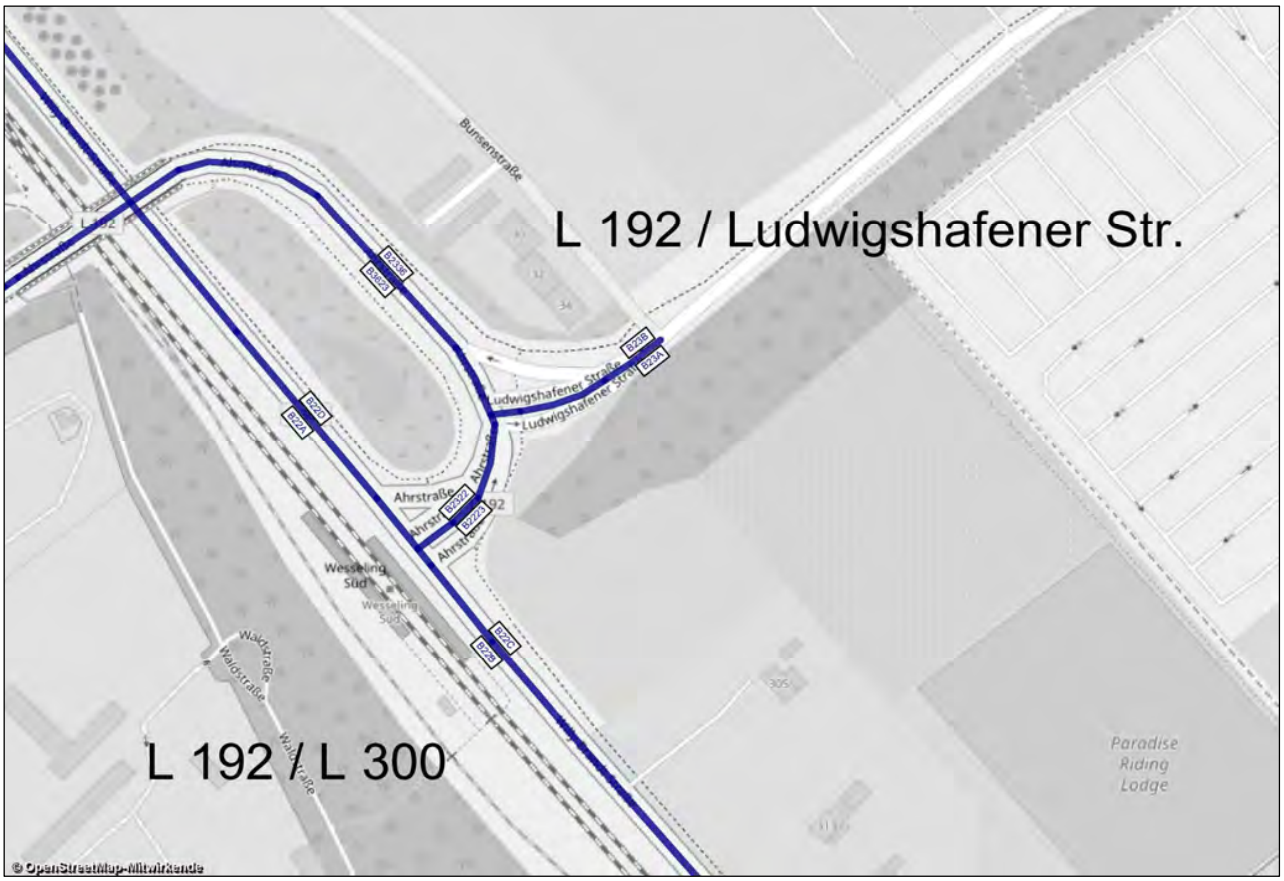
L150 / Zufahrt Chemiepark - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
21	Kerkrader Straße (L 150)	1	-	-	-	-
		2	1.079	57	591	19
		3	167	36	18	6
	Zufahrt Chemiepark	4	78	24	379	35
		5	-	-	-	-
		6	112	3	85	3
	Kerkrader Straße (L 150)	7	43	1	21	0
		8	401	31	725	29
		9	-	-	-	-
	Am Domenhof	10	20	0	49	1
		11	9	0	2	0
		12	38	0	99	0

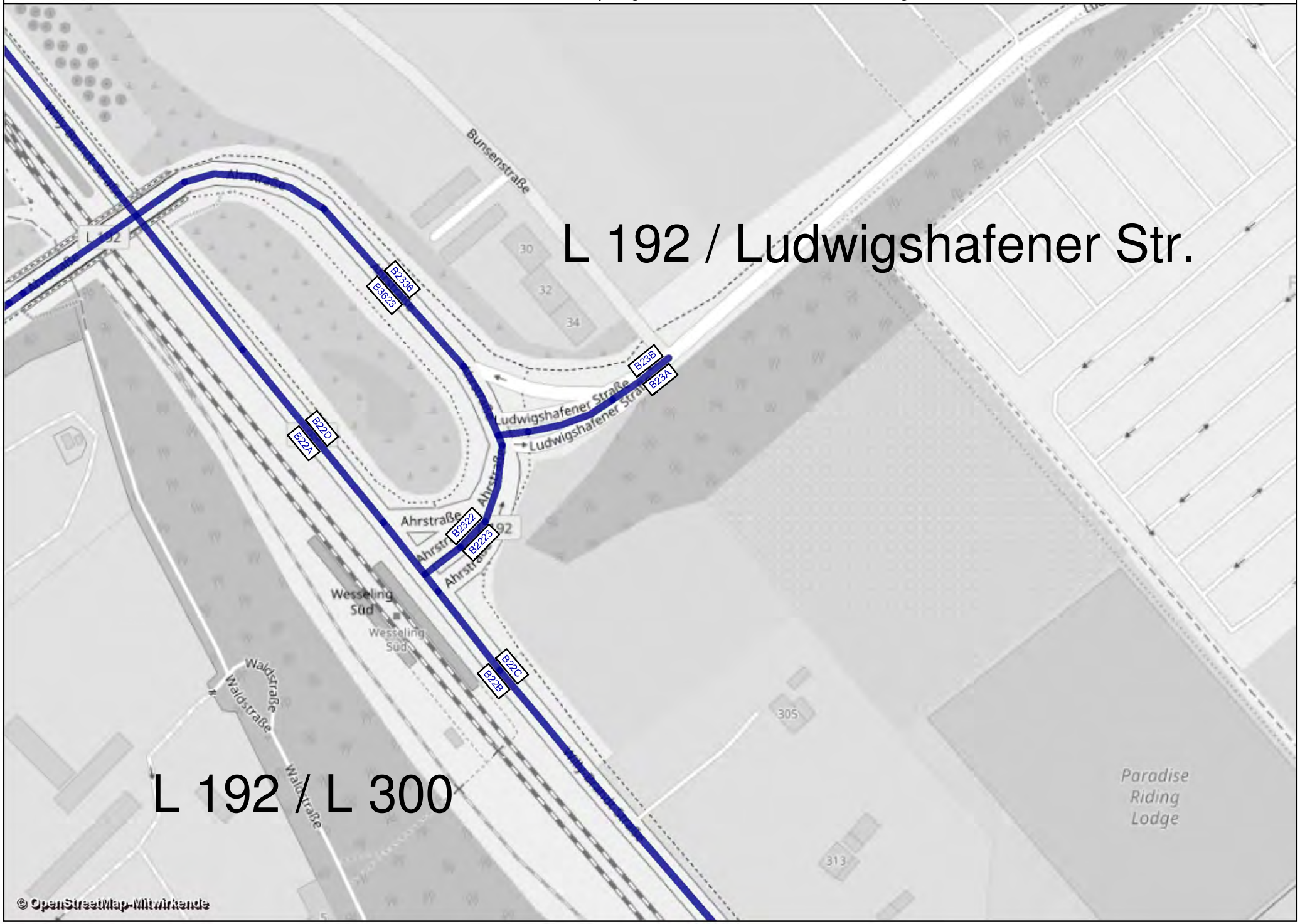


KP L192 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4700	0,0%	0	4800	0,0%	0
B22B	L300	Süd	Basisstraße	6200	3,2%	200	6400	3,1%	200
B22C	L300	Nord	Basisstraße	6200	3,2%	200	6400	3,1%	200
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4700	0,0%	0	4800	0,0%	0
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	9400	0,0%	0	9600	0,0%	0
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	12400	3,2%	400	12800	3,1%	400
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200

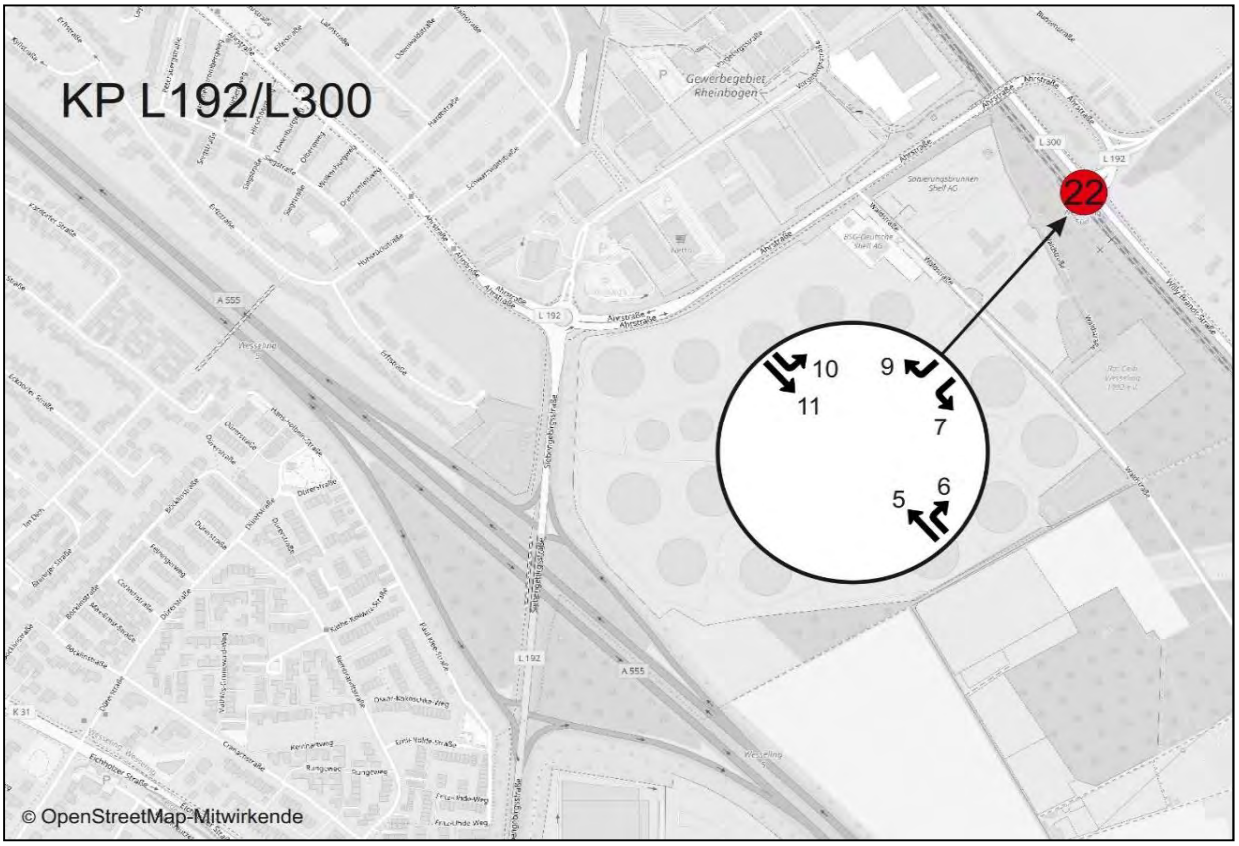


KP L192 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4400	1,1%	2,1%	252	42	0,06	0,010	0,0%	0
B22B	L300	Süd	Basisstraße	5850	3,0%	5,8%	336	57	0,06	0,010	2,6%	150
B22C	L300	Nord	Basisstraße	5850	3,0%	5,8%	336	57	0,06	0,010	2,6%	150
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4400	1,1%	2,1%	252	42	0,06	0,010	0,0%	0
B2322	L192	West	Basisstraße	2550	5,2%	9,8%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2550	5,2%	9,8%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	8800	1,1%	2,1%	505	85	0,06	0,010	0,0%	0
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	11700	3,0%	5,8%	671	115	0,06	0,010	2,6%	300
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5100	5,2%	9,8%	295	51	0,06	0,010	3,9%	200

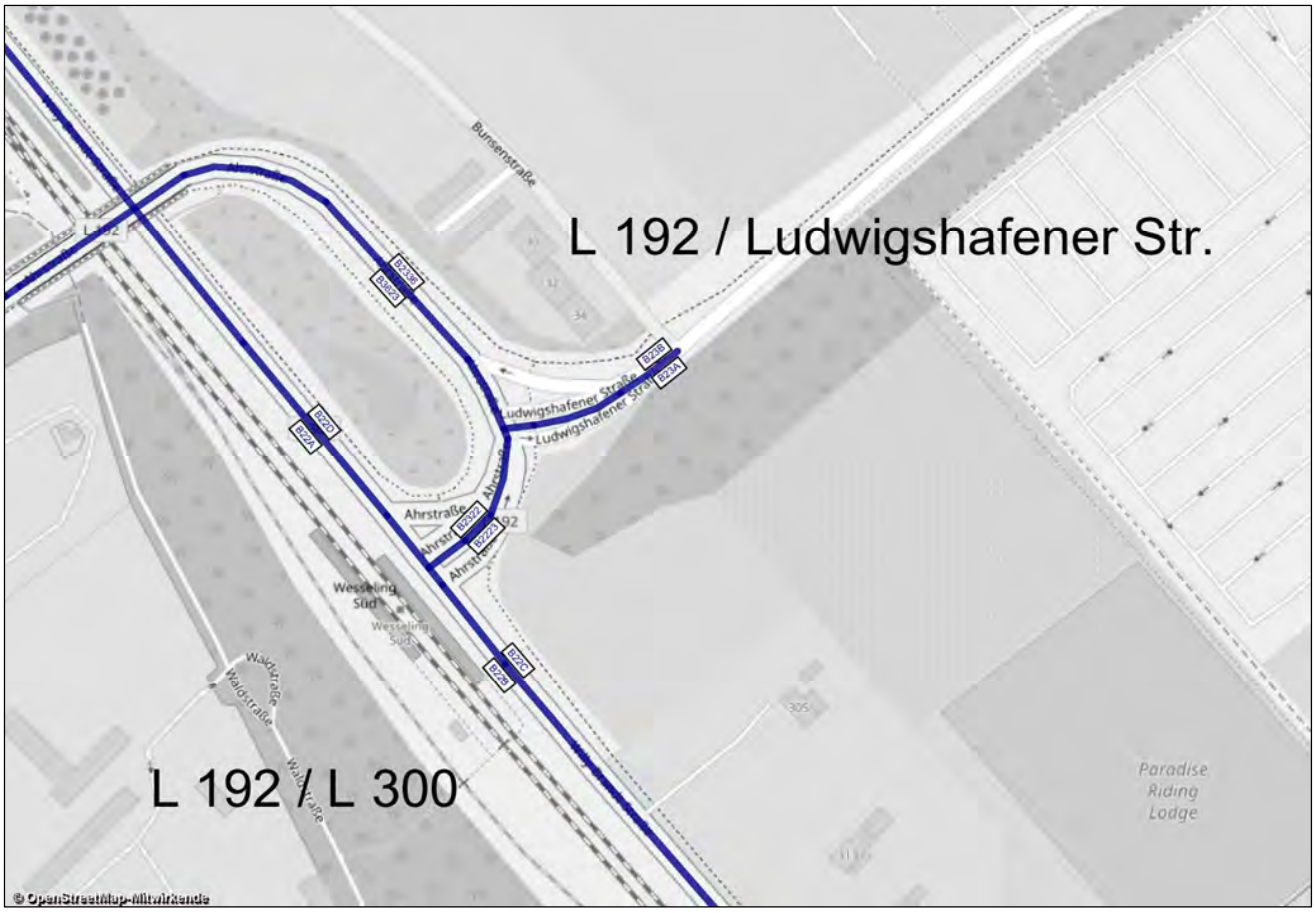



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

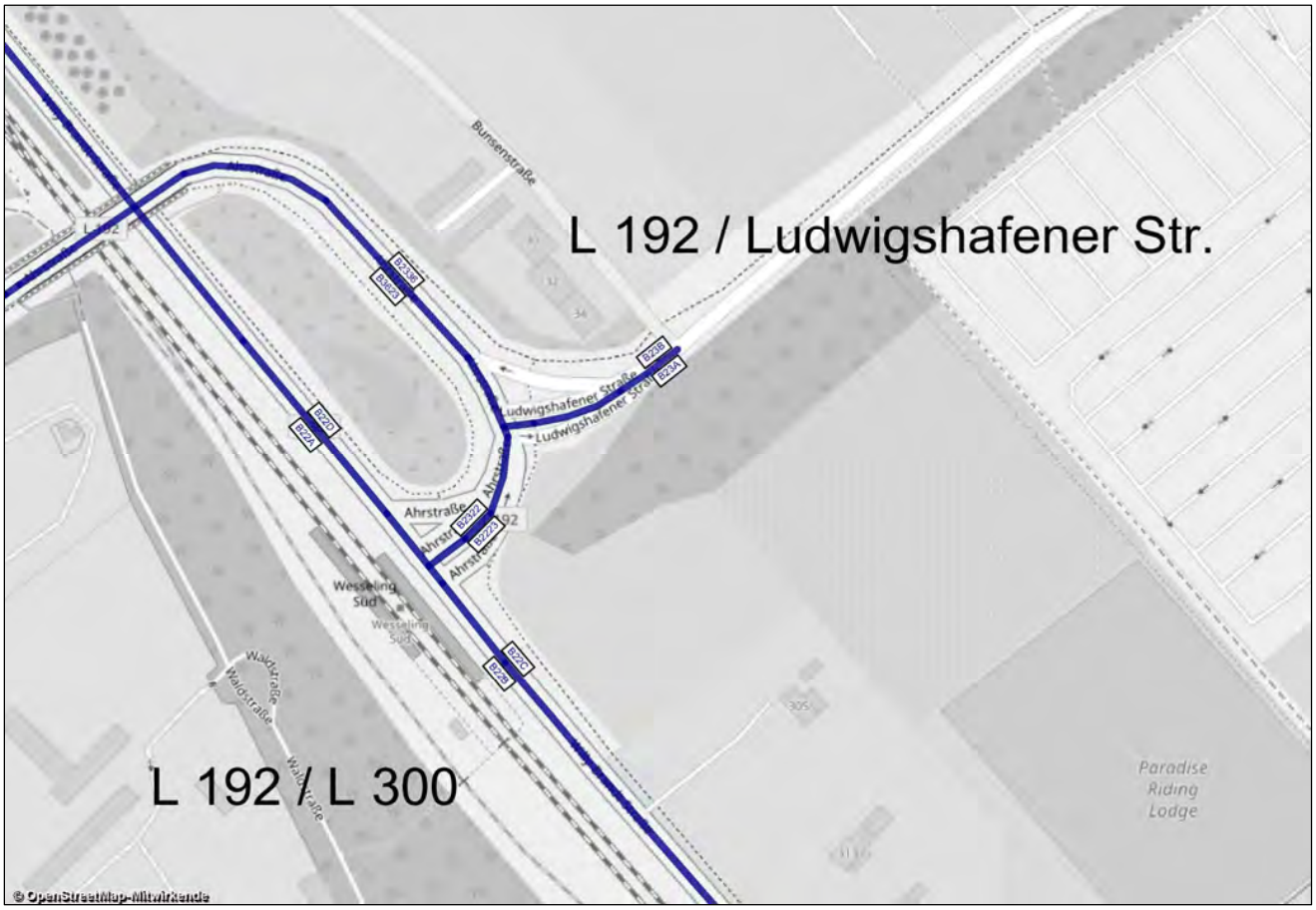
L192 / L300 - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
22	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	4	-	-	-	-
		5	243	4	166	2
		6	209	5	86	1
	Ludwigshafener Straße	7	91	1	159	3
		8	-	-	-	-
		9	89	12	128	13
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	10	84	35	110	26
		11	132	2	279	0
		12	-	-	-	-

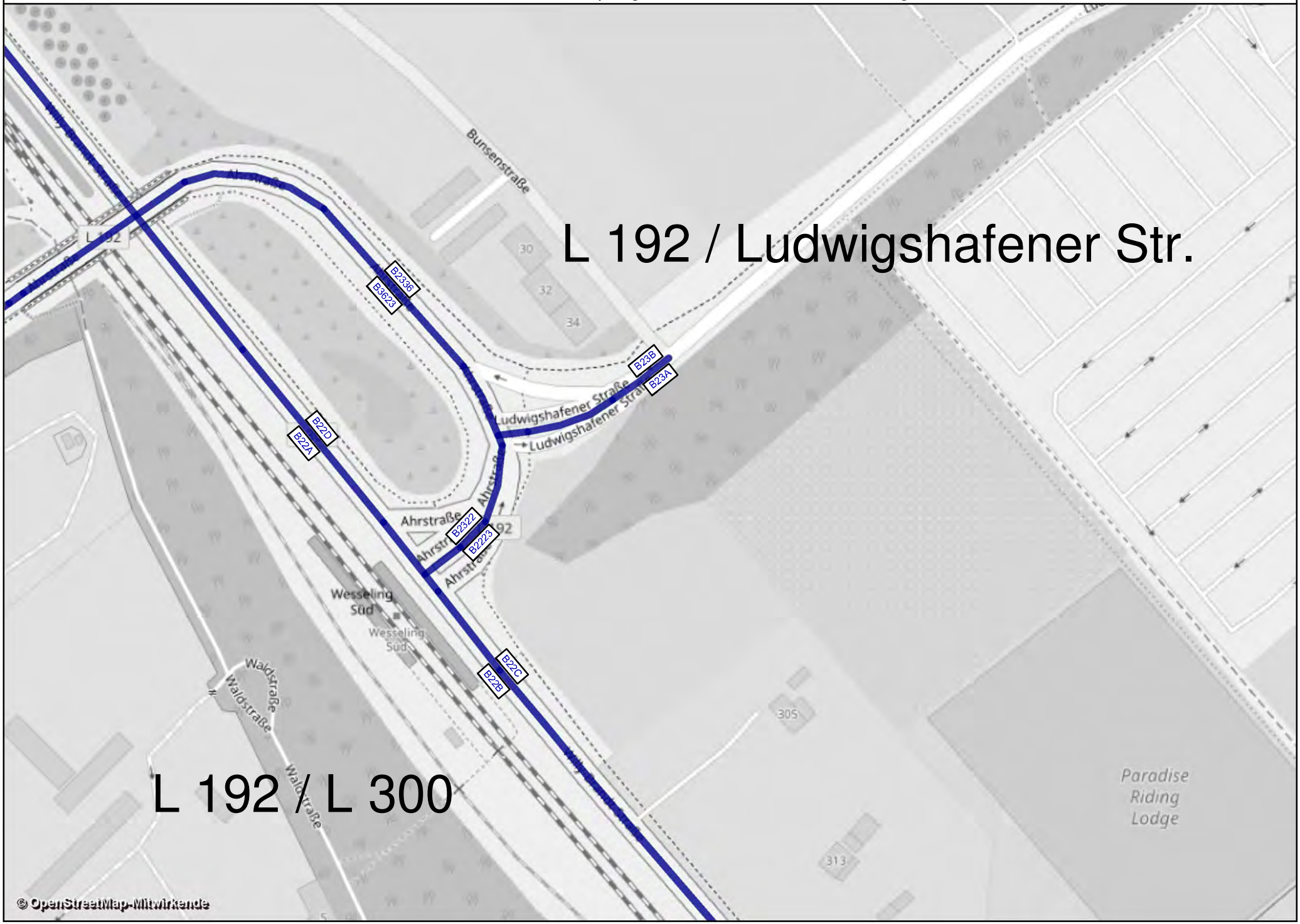


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B23A	-	Ost	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
B23B	-	West	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9600	4,2%	400	10000	6,0%	600
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4200	4,8%	200	4400	4,5%	200

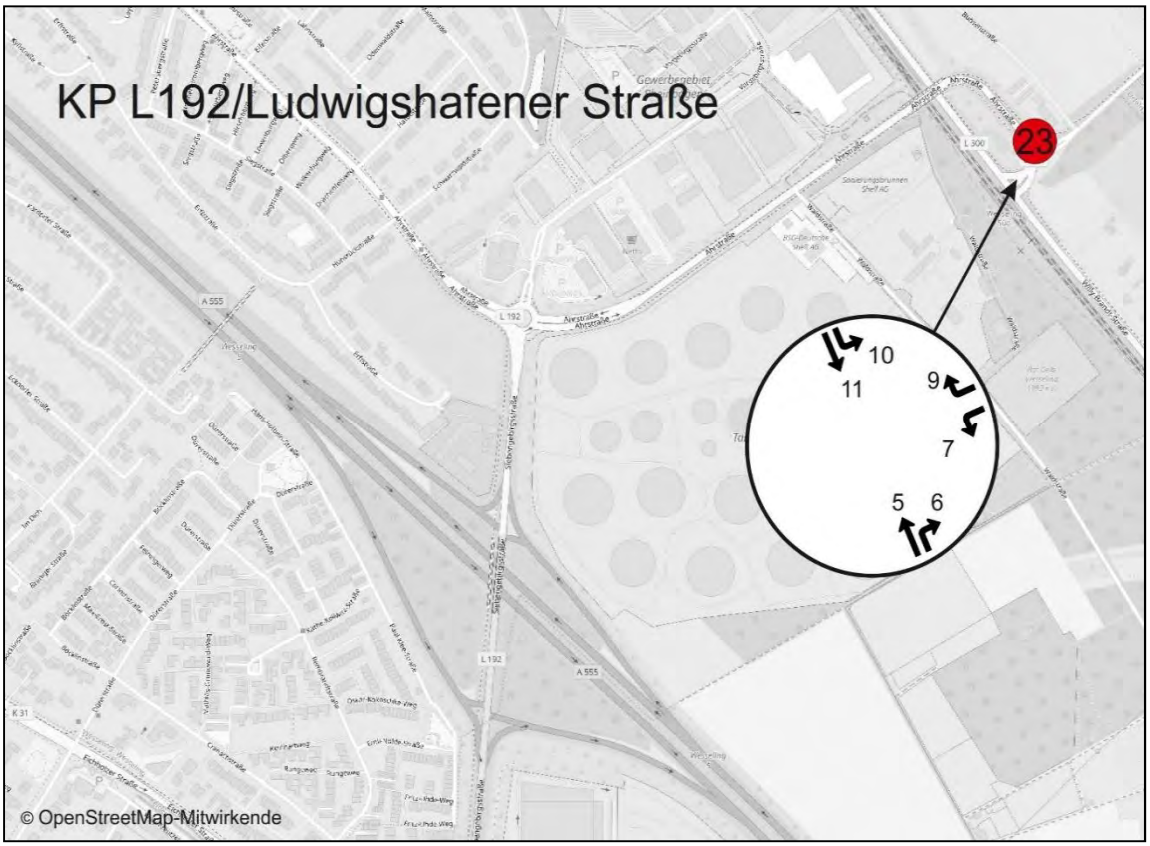


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4500	4,6%	8,7%	259	45	0,06	0,010	4,4%	200
B2322	L192	West	Basisstraße	2550	5,2%	9,8%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2550	5,2%	9,8%	148	26	0,06	0,010	3,9%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4500	4,6%	8,7%	259	45	0,06	0,010	4,4%	200
B23A	-	Ost	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
B23B	-	West	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9000	4,6%	8,7%	518	89	0,06	0,010	4,4%	400
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5100	5,2%	9,8%	295	51	0,06	0,010	3,9%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4000	2,2%	4,3%	226	38	0,06	0,010	2,5%	100

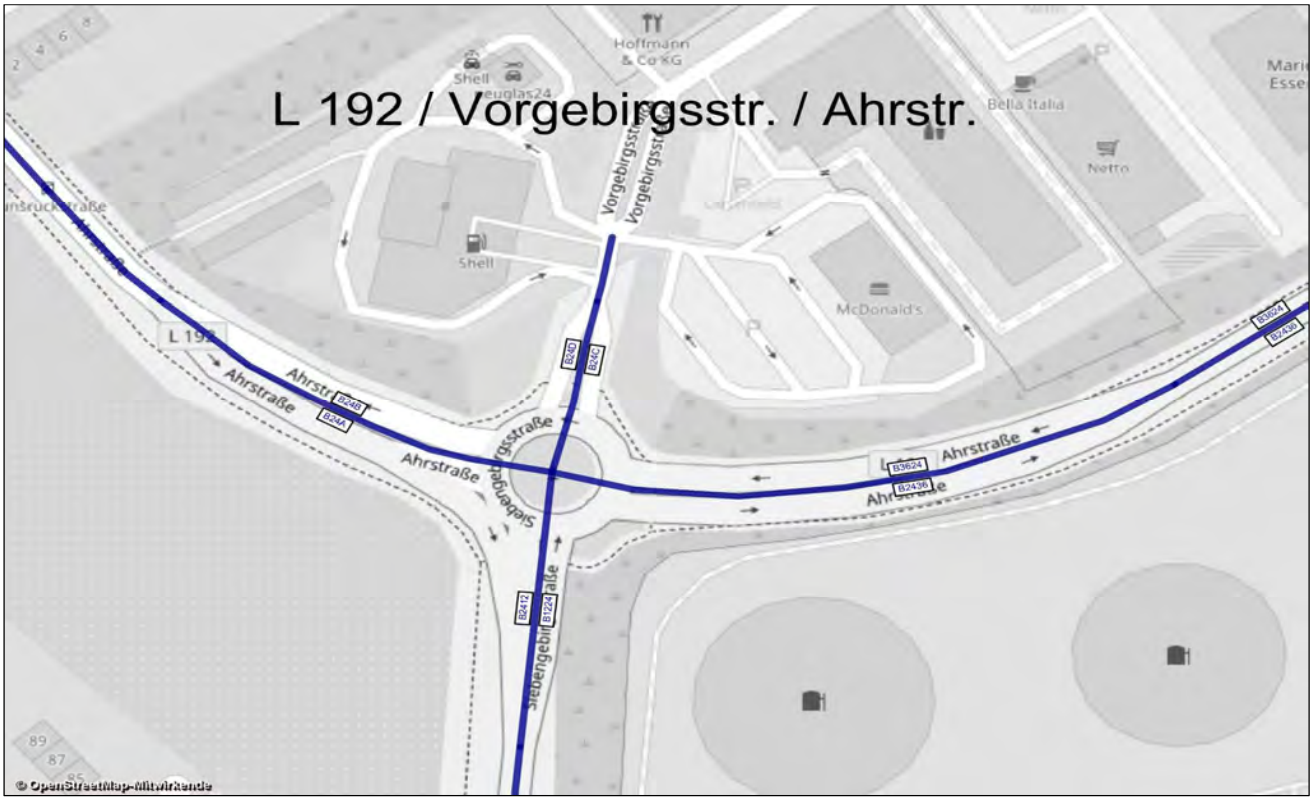



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

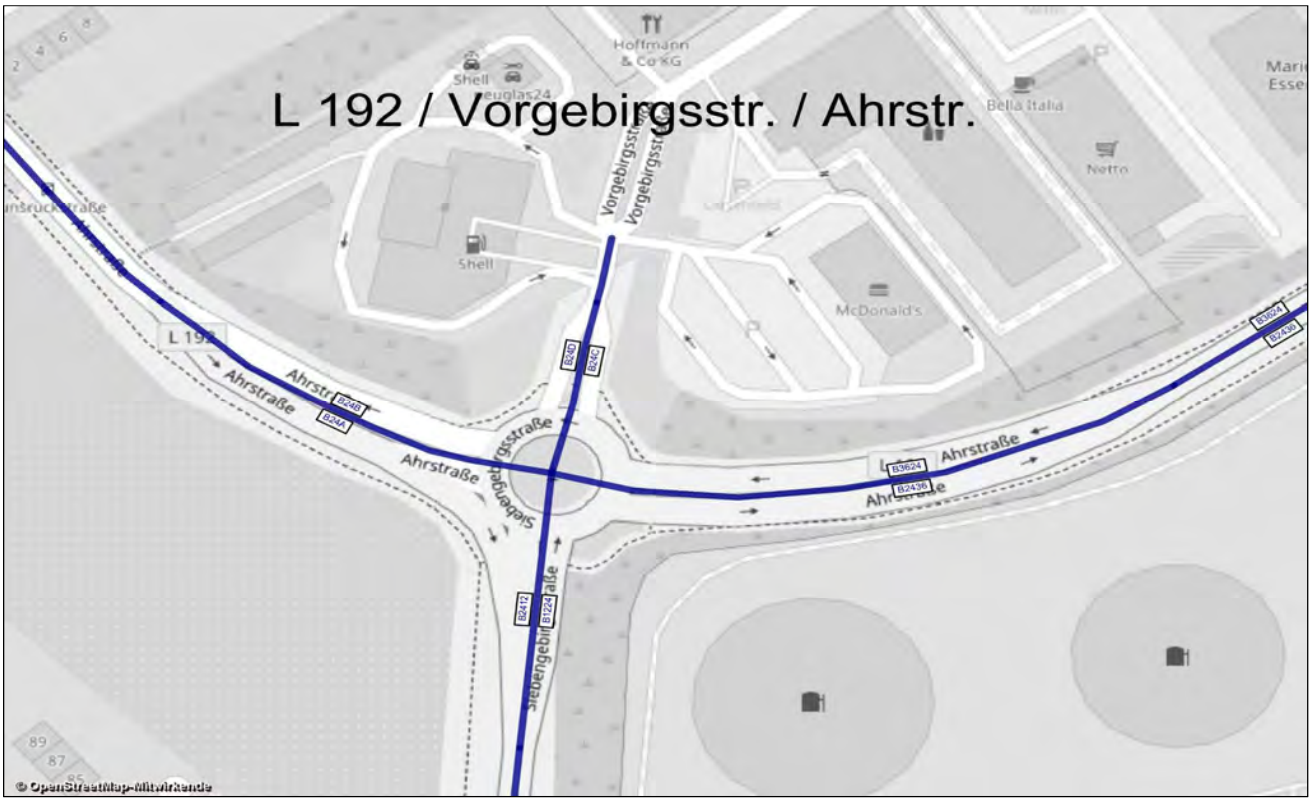
L192 / Ludwigshafener Str. - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
23	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Ludwigshafener Straße	4	-	-	-	-
		5	222	28	180	21
		6	95	1	23	2
	Ludwigshafener Straße	7	11	0	95	0
		8	-	-	-	-
		9	30	1	307	4
	Ahrstraße (L 192)	10	350	2	38	8
		11	134	17	182	16
		12	-	-	-	-



KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	8200	1,2%	100	8500	1,2%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4100	4,9%	200	4200	7,1%	300
B3624	L192	West	Basisstraße	4100	4,9%	200	4200	7,1%	300
B24B	L192	West	Basisstraße	8200	1,2%	100	8500	1,2%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
B2412	-	Süd	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B1224	-	Nord	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B24C	-	Nord	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	16400	1,2%	200	17000	1,2%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	18000	4,4%	800	18400	4,3%	800
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8200	4,9%	400	8400	7,1%	600
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7400	5,4%	400	7800	7,7%	600



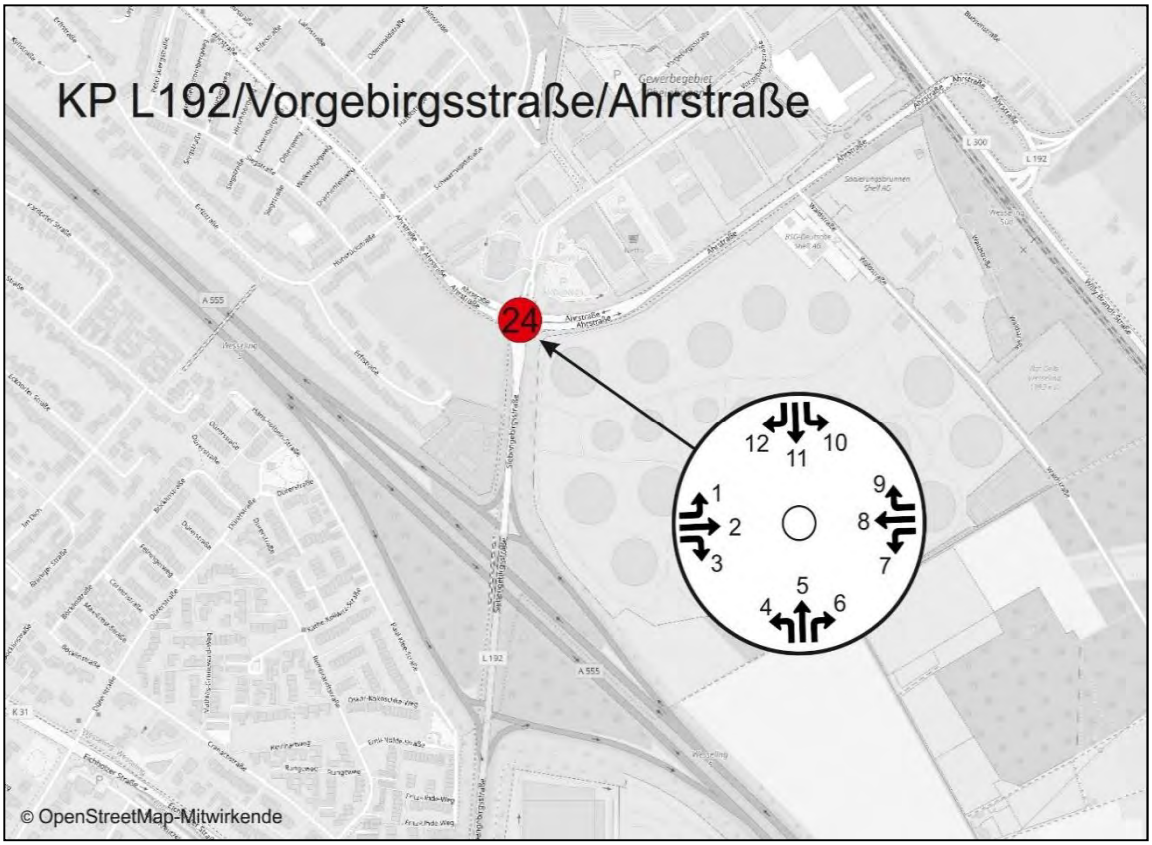
KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	7750	1,7%	3,3%	448	76	0,06	0,010	1,3%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3800	6,6%	12,4%	218	38	0,06	0,010	5,3%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	3800	6,6%	12,4%	218	38	0,06	0,010	5,3%	200
B24B	L192	West	Basisstraße	7750	1,7%	3,3%	448	76	0,06	0,010	1,3%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
B2412	-	Süd	Basisstraße	8400	4,0%	7,7%	484	83	0,06	0,010	3,6%	300
B1224	-	Nord	Basisstraße	8400	4,0%	7,7%	484	83	0,06	0,010	3,6%	300
B24C	-	Nord	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	15500	1,7%	3,3%	897	151	0,06	0,010	1,3%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	16800	4,0%	7,7%	969	167	0,06	0,010	3,6%	600
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7600	6,6%	12,4%	437	77	0,06	0,010	5,3%	400
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7000	4,7%	8,9%	429	75	0,06	0,011	5,7%	400



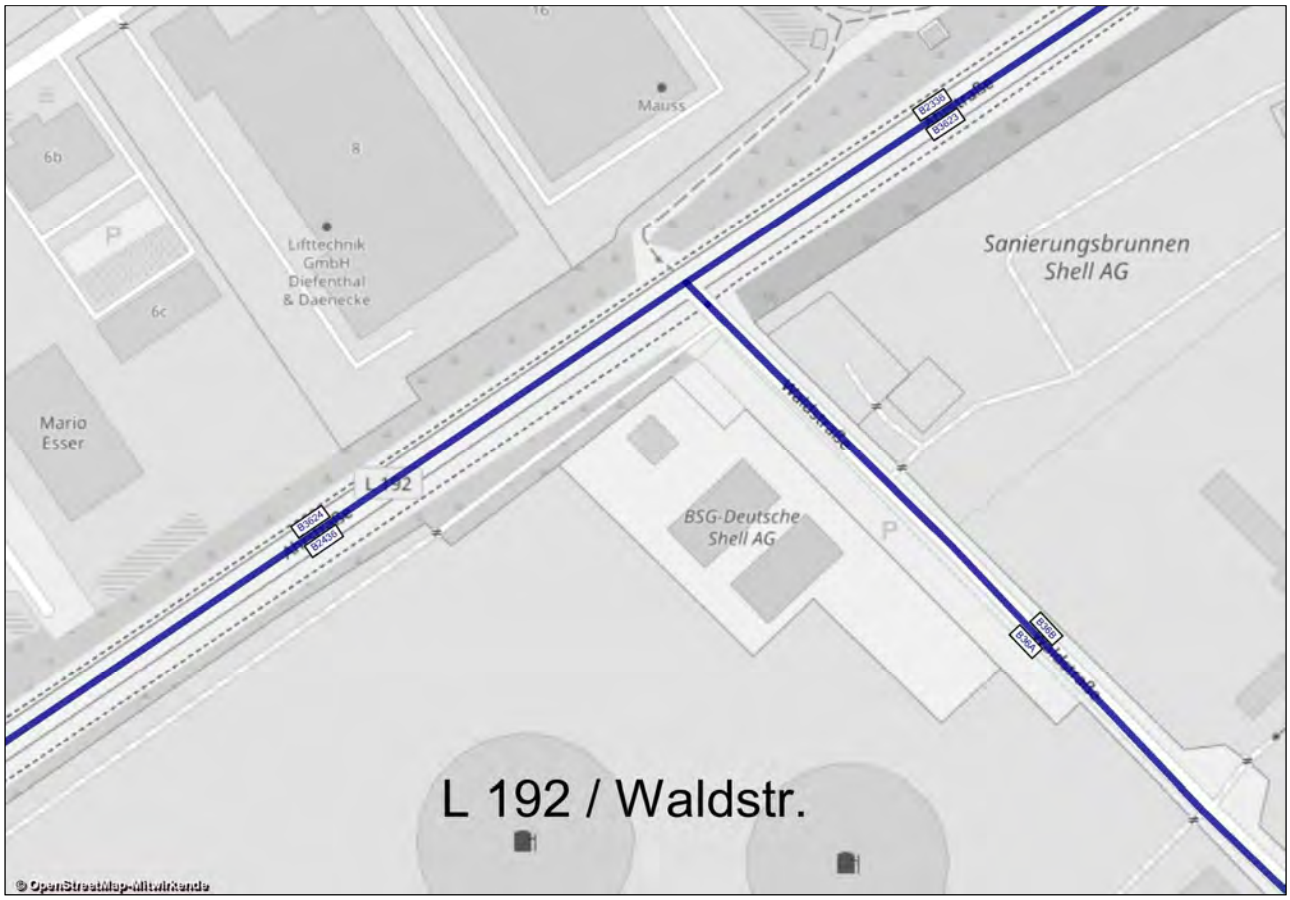
L 192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr.



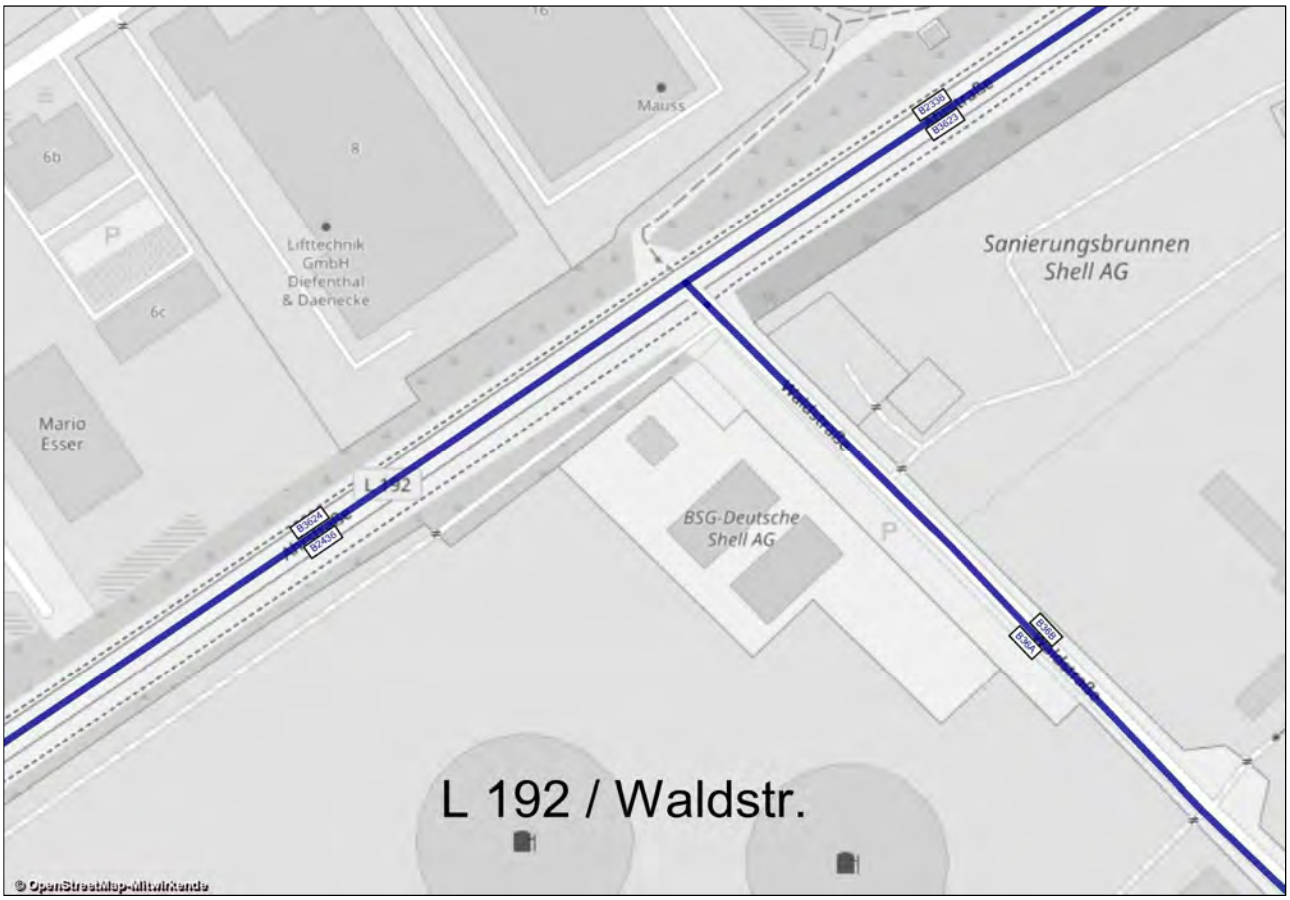
L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
24	Ahrstraße (L 192)	1	87	4	147	4
		2	57	0	70	1
		3	611	8	398	2
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	365	6	582	7
		5	118	2	132	4
		6	365	17	110	15
	Ahrstraße (L 192)	7	236	36	286	24
		8	24	2	141	1
		9	27	0	67	1
	Vorgebirgsstraße	10	19	3	59	1
		11	82	5	190	4
		12	32	2	151	2

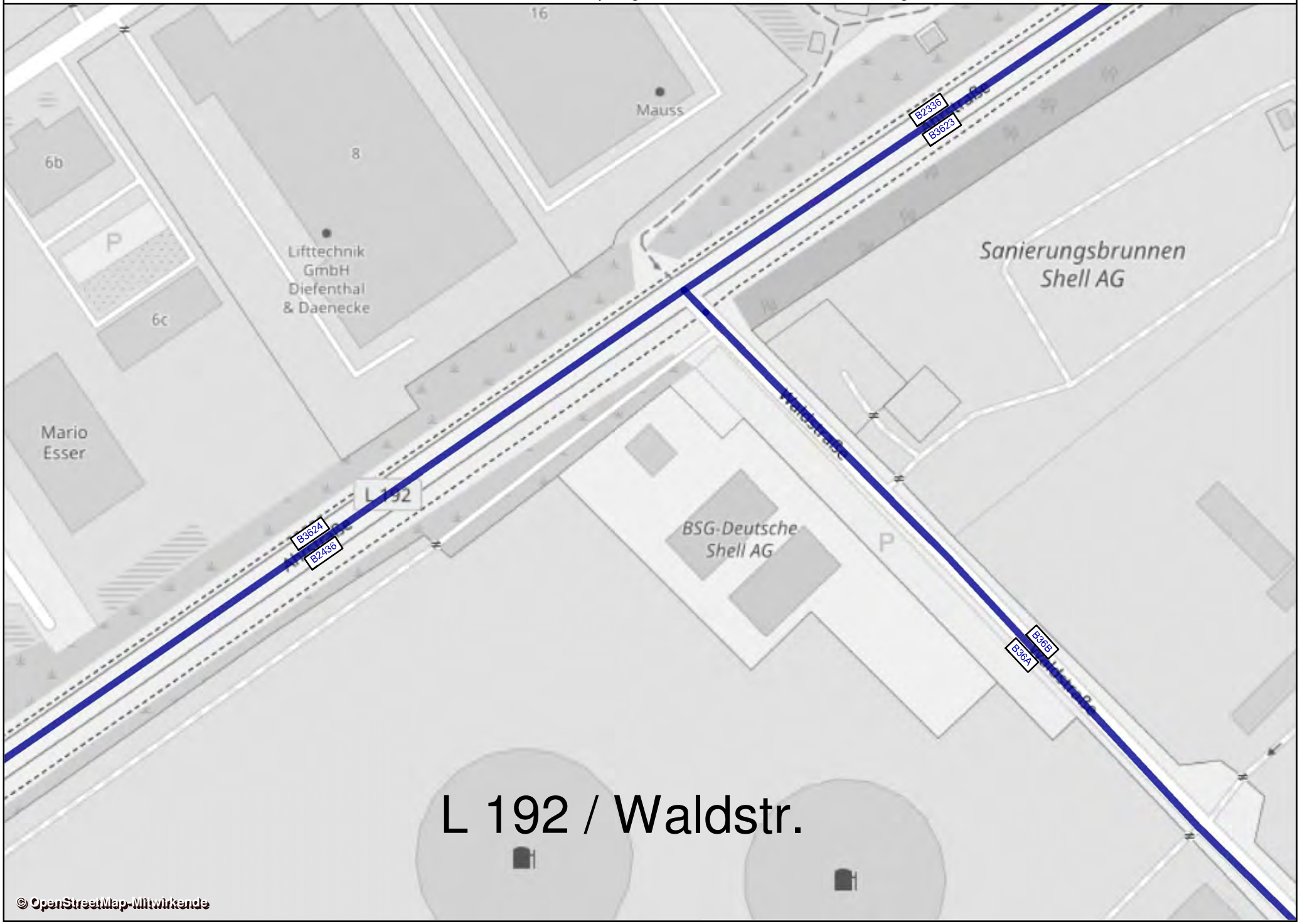


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4100	4,9%	200	4200	7,1%	300
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B2336	L192	West	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B3624	L192	West	Basisstraße	4100	4,9%	200	4200	7,1%	300
B36A	-	Süd	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8200	4,9%	400	8400	7,1%	600
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	2000	0,0%	0	2000	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9600	4,2%	400	10000	6,0%	600

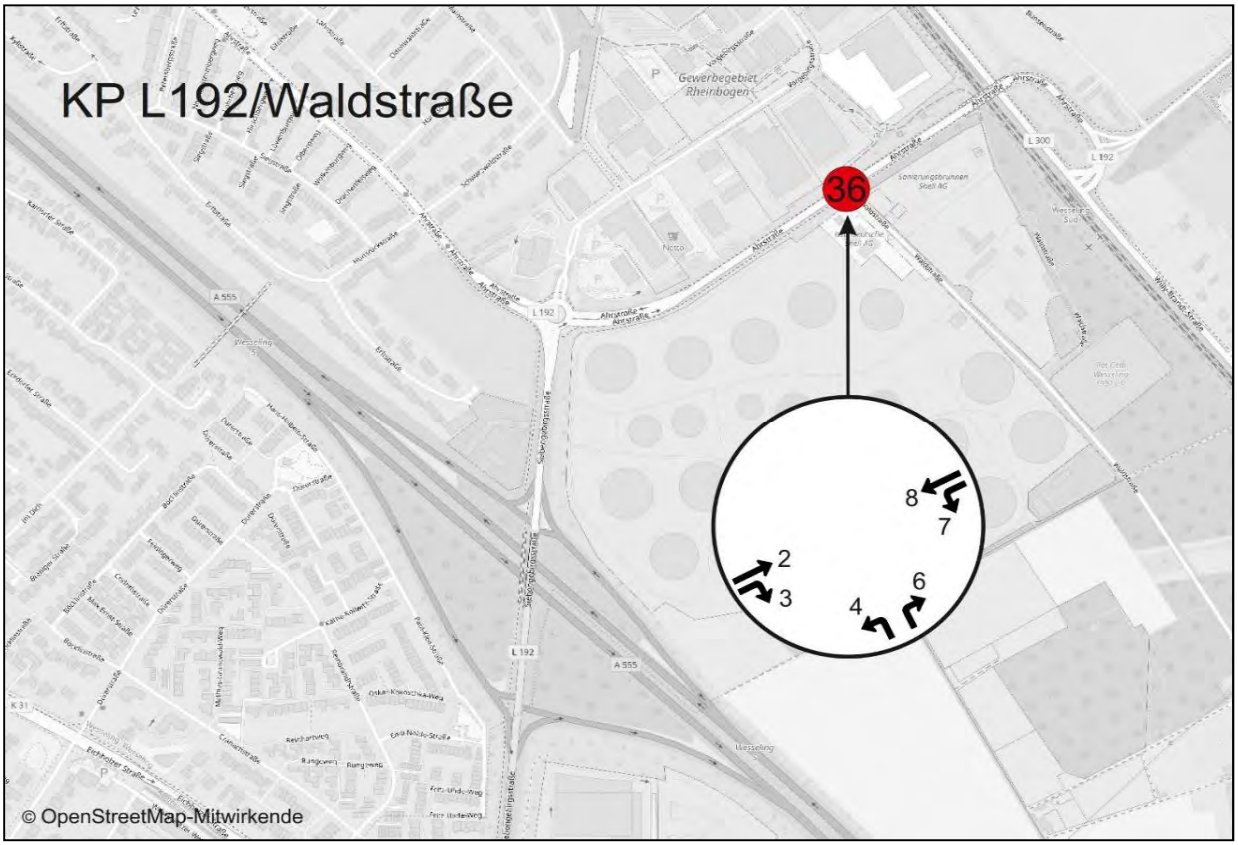


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3800	6,6%	12,4%	218	38	0,06	0,010	5,3%	200
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4500	4,6%	8,7%	259	45	0,06	0,010	4,4%	200
B2336	L192	West	Basisstraße	4500	4,6%	8,7%	259	45	0,06	0,010	4,4%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	3800	6,6%	12,4%	218	38	0,06	0,010	5,3%	200
B36A	-	Süd	Basisstraße	950	3,8%	7,2%	57	10	0,06	0,010	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	950	3,8%	7,2%	57	10	0,06	0,010	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7600	6,6%	12,4%	437	77	0,06	0,010	5,3%	400
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	1900	3,8%	7,2%	113	19	0,06	0,010	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9000	4,6%	8,7%	518	89	0,06	0,010	4,4%	400




16
Mauss
8
6b
P
6c
Lifttechnik
GmbH
Diefenthal
& Daenecke
Sanierungsbrunnen
Shell AG
B2336
B3623
Mario
Esser
L 192
B3624
B2436
BSG-Deutsche
Shell AG
P
B36B
B36A
L 192 / Waldstr.
© OpenStreetMap-Mitwirkende

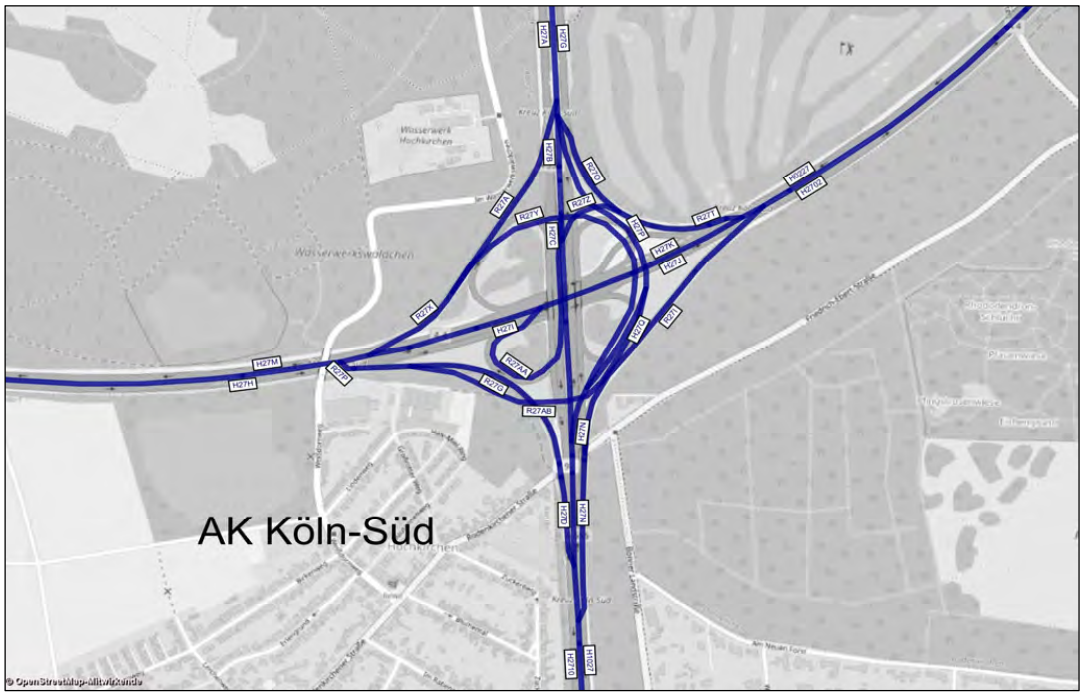
L192 / Waldstraße - Prognose-Bezugsfall Rheinspange 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
36	Ahrstraße (L 192)	1	-	-	-	-
		2	401	12	190	14
		3	35	7	48	3
	Waldstraße	4	35	7	77	4
		5	-	-	-	-
		6	94	6	159	2
	Ahrstraße (L 192)	7	82	4	117	0
		8	174	24	373	25
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



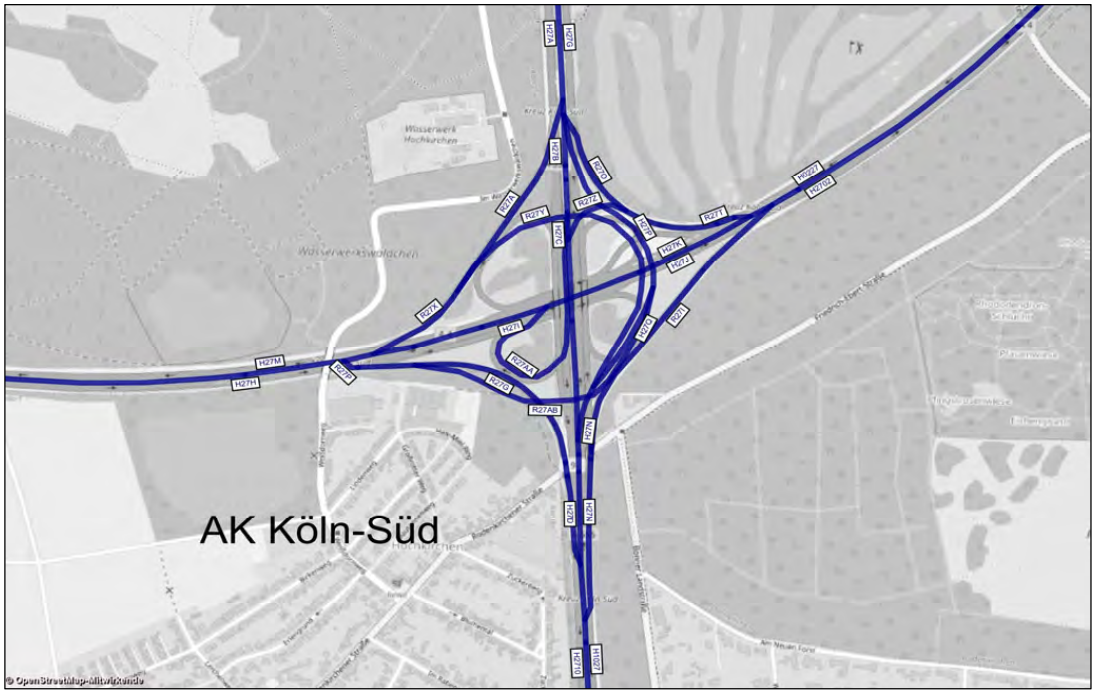
Anlage U-PF1-1 bis U-PF1-164

Prognose-Planfall 1 2030

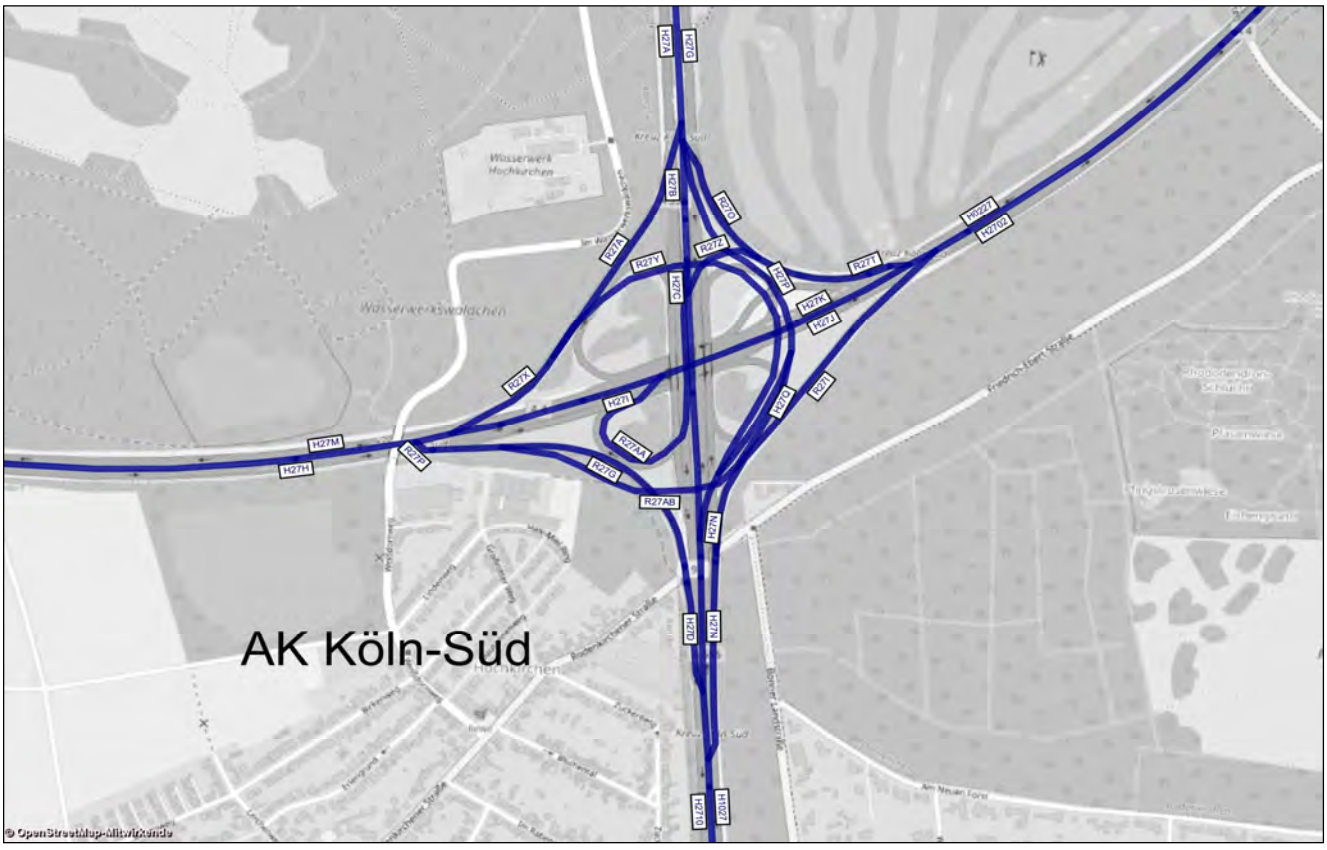
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H27A	A555	Süd	HFB	29200	8,6%	2500	30200	9,3%	2800
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5000	10,0%	500	5200	9,6%	500
H27B	A555	Süd	HFB	24100	8,3%	2000	24900	8,8%	2200
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	12300	9,8%	1200	12800	10,2%	1300
H27C	A555	Süd	HFB	24100	8,3%	2000	24900	8,8%	2200
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	24000	4,6%	1100	24800	4,8%	1200
H27D	A555	Süd	HFB	35800	5,3%	1900	36900	5,7%	2100
R27G	A555	Süd	Einfahrt	27200	14,7%	4000	28300	15,5%	4400
H2710	A555	Süd	HFB	63000	9,4%	5900	65200	10,0%	6500
H1027	A555	Nord	HFB	62100	9,8%	6100	64400	10,4%	6700
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	28700	8,7%	2500	29700	9,4%	2800
H27N	A555	Nord	HFB	33400	10,8%	3600	34600	11,6%	4000
H27Q	A555	Nord	HFB	3800	5,3%	200	4000	7,5%	300
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	29600	11,5%	3400	30700	12,1%	3700
H27P	A555	Nord	HFB	10000	8,0%	800	10300	8,7%	900
R27O	A555	Nord	Einfahrt	12100	14,9%	1800	12600	15,9%	2000
H27G	A555	Nord	HFB	22100	11,8%	2600	22900	12,7%	2900
H27H	A4	Ost	HFB	71000	17,7%	12600	74000	18,8%	13900
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	33200	13,6%	4500	34500	14,5%	5000
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	6000	10,0%	600	6200	11,3%	700
H27I	A4	Ost	HFB	37800	21,2%	8000	39500	22,5%	8900
H27J	A4	Ost	HFB	50100	18,4%	9200	52200	19,5%	10200
H2702	A4	Ost	HFB	78900	14,8%	11700	82000	15,7%	12900
H0227	A4	West	HFB	72000	15,0%	10800	74900	15,9%	11900
R27T	A4	West	Ausfahrt	36200	8,0%	2900	37400	8,6%	3200
H27K	A4	West	HFB	35800	22,1%	7900	37400	23,3%	8700
R27X	A4	West	Einfahrt	34600	10,7%	3700	35900	11,4%	4100
H27M	A4	West	HFB	70400	16,5%	11600	73300	17,5%	12800
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	51300	9,9%	5100	53100	10,7%	5700
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	125100	9,6%	12000	129600	10,2%	13200
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	141400	17,1%	24200	147300	18,1%	26700
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	73600	21,6%	15900	76900	22,9%	17600
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	85900	19,9%	17100	89600	21,1%	18900
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	150900	14,9%	22500	156900	15,8%	24800



A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H27A	A555	Süd	HFB	27200	8,5%	15,8%	1560	278	0,06	0,010	7,7%	2100
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	4700	8,6%	15,8%	271	48	0,06	0,010	8,5%	400
H27B	A555	Süd	HFB	22500	8,5%	15,7%	1289	230	0,06	0,010	7,6%	1700
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	11500	9,6%	17,6%	658	118	0,06	0,010	8,7%	1000
H27C	A555	Süd	HFB	22500	8,5%	15,7%	1289	230	0,06	0,010	7,6%	1700
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	22500	4,4%	8,3%	1297	224	0,06	0,010	4,0%	900
H27D	A555	Süd	HFB	33500	5,4%	10,1%	1928	335	0,06	0,010	4,8%	1600
R27G	A555	Süd	Einfahrt	25200	14,7%	26,0%	1441	269	0,06	0,011	13,1%	3300
H2710	A555	Süd	HFB	58700	9,4%	17,2%	3369	604	0,06	0,010	8,3%	4900
H1027	A555	Nord	HFB	57900	9,9%	18,1%	3322	598	0,06	0,010	8,8%	5100
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	26800	9,0%	16,5%	1539	275	0,06	0,010	7,8%	2100
H27N	A555	Nord	HFB	31100	10,7%	19,4%	1783	323	0,06	0,010	9,6%	3000
H27Q	A555	Nord	HFB	3600	5,9%	11,1%	210	37	0,06	0,010	5,6%	200
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	27500	11,3%	20,5%	1573	286	0,06	0,010	10,2%	2800
H27P	A555	Nord	HFB	9300	8,3%	15,3%	533	95	0,06	0,010	7,5%	700
R27O	A555	Nord	Einfahrt	11200	15,1%	26,6%	643	120	0,06	0,011	13,4%	1500
H27G	A555	Nord	HFB	20500	12,0%	21,6%	1176	215	0,06	0,010	10,7%	2200
H27H	A4	Ost	HFB	65600	18,0%	31,0%	3743	715	0,06	0,011	16,0%	10500
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	30800	13,8%	24,5%	1764	327	0,06	0,011	12,3%	3800
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	5600	9,8%	17,9%	323	58	0,06	0,010	8,9%	500
H27I	A4	Ost	HFB	34800	21,8%	36,5%	1978	388	0,06	0,011	19,3%	6700
H27J	A4	Ost	HFB	46200	18,7%	32,1%	2637	506	0,06	0,011	16,7%	7700
H2702	A4	Ost	HFB	73100	15,1%	26,6%	4176	781	0,06	0,011	13,4%	9800
H0227	A4	West	HFB	66700	15,1%	26,6%	3811	713	0,06	0,011	13,5%	9000
R27T	A4	West	Ausfahrt	33800	7,9%	14,7%	1940	344	0,06	0,010	7,1%	2400
H27K	A4	West	HFB	32900	22,6%	37,7%	1871	369	0,06	0,011	20,1%	6600
R27X	A4	West	Einfahrt	32200	10,9%	19,8%	1845	334	0,06	0,010	9,6%	3100
H27M	A4	West	HFB	65100	16,8%	29,2%	3716	703	0,06	0,011	14,9%	9700
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	47700	10,0%	18,3%	2736	493	0,06	0,010	9,0%	4300
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	116600	9,6%	17,6%	6692	1202	0,06	0,010	8,6%	10000
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	130700	17,4%	30,1%	7459	1418	0,06	0,011	15,5%	20200
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	67700	22,2%	37,1%	3850	757	0,06	0,011	19,6%	13300
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	79100	20,4%	34,5%	4508	875	0,06	0,011	18,1%	14300
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	139800	15,1%	26,6%	7987	1494	0,06	0,011	13,4%	18800



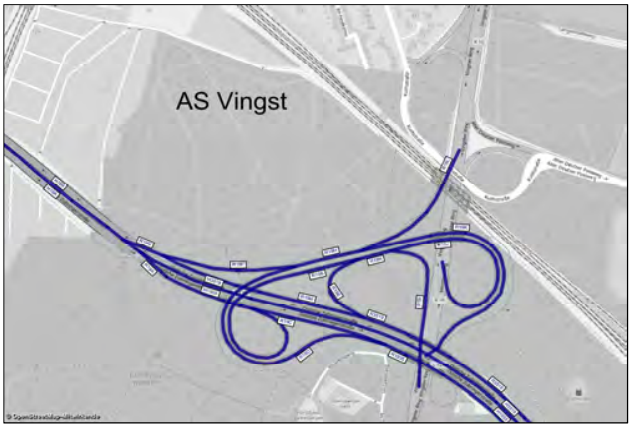
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H27A	A555	HFB	**2389**	**6,1%**	-			-			R27A	428	7,3%	H27B	1961	5,8%	1918	9,2%	2156	5,9%
R27A	A555	Ausfahrt	**474**	**6,3%**	R27Y	2283	8,2%	R27X	2757	7,9%	H27B	1767	3,7%	H27A	2241	4,3%	271	10,3%	418	6,2%
H27B	A555	HFB	**1925**	**6,0%**	R27AA	963	7,3%	H27C	962	4,7%	R27A	252	6,2%	H27A	2178	6,0%	1647	9,0%	1738	5,9%
R27AA	A555	Ausfahrt	**979**	**7,4%**	H27I	3028	19,2%	H27J	4007	16,3%	H27C	1795	5,7%	H27B	2774	6,3%	828	9,9%	863	7,3%
H27C	A555	HFB	**1925**	**6,0%**	R27Z	2146	3,7%	H27D	4071	4,8%	R27AA	900	6,8%	H27B	2825	6,3%	1647	9,0%	1738	5,9%
R27Z	A555	Einfahrt	**2380**	**3,4%**	H27C	1817	5,7%	H27D	4197	4,4%	R27O	934	11,2%	R27T	3315	5,6%	1447	3,2%	2025	4,3%
H27D	A555	HFB	**3212**	**4,4%**	R27G	2000	9,5%	H2710	5212	6,4%	R27Z	2378	4,2%	H27C	833	5,2%	2265	4,9%	2900	4,3%
R27G	A555	Einfahrt	**2563**	**13,9%**	H27D	2165	4,0%	H2710	4727	9,4%	R27AB	503	9,4%	R27P	3066	13,2%	2041	15,6%	1798	9,8%
H2710	A555	HFB	**5205**	**6,6%**	R27G	2099	6,5%	H27D	3106	6,7%	-			-			4306	10,0%	4698	6,4%
H1027	A555	HFB	**5289**	**8,2%**	-			-			R27I	2550	7,9%	H27N	2739	8,4%	4551	9,3%	4283	7,8%
R27I	A555	Ausfahrt	**2710**	**6,9%**	H27J	3612	18,3%	H2702	6323	13,4%	H27N	2337	10,5%	H1027	5048	8,6%	2285	7,9%	1795	7,9%
H27N	A555	HFB	**2759**	**7,8%**	R27Y	2439	8,4%	H27Q	319	3,6%	R27I	1871	7,3%	H1027	4630	7,6%	2266	10,7%	2489	7,7%
H27Q	A555	HFB	**334**	**2,0%**	R27AB	352	6,8%	H27P	686	4,5%	R27Y	2278	7,8%	H27N	2612	7,1%	273	7,7%	302	2,0%
R27Y	A555	Ausfahrt	**2481**	**8,6%**	R27A	442	5,4%	R27X	2923	8,1%	H27Q	312	1,9%	H27N	2793	7,8%	1993	11,1%	2186	8,4%
H27P	A555	HFB	**885**	**7,8%**	R27O	771	12,1%	H27G	1656	9,8%	R27AB	572	9,4%	H27Q	312	4,9%	761	8,9%	635	5,0%
R27O	A555	Einfahrt	**1039**	**9,7%**	H27P	664	4,9%	H27G	1703	7,8%	R27Z	2092	4,2%	R27T	3131	6,0%	738	13,8%	899	12,0%
H27G	A555	HFB	**1702**	**9,4%**	R27O	950	16,8%	H27P	752	0,0%	-			-			1499	11,3%	1535	9,2%
H27H	A4	HFB	**6481**	**14,9%**	-			-			R27P	2993	14,0%	H27I	3488	15,6%	5635	16,8%	5041	15,4%
R27P	A4	Ausfahrt	**3067**	**13,9%**	H27I	3422	18,6%	H27H	6489	16,4%	R27G	2249	16,8%	R27AB	818	5,8%	2529	14,5%	2132	9,5%
R27AB	A4	Rampe von A4	**577**	**8,4%**	H27Q	285	7,5%	H27P	863	8,1%	R27G	2115	14,7%	R27P	2693	13,3%	488	9,6%	334	7,8%
H27I	A4	HFB	**3562**	**16,6%**	R27AA	870	8,6%	H27J	4432	15,0%	R27P	2897	15,0%	H27H	6459	15,9%	3105	18,7%	2909	19,7%
H27J	A4	HFB	**4523**	**14,9%**	R27I	2608	7,2%	H2702	7131	12,1%	R27AA	971	9,7%	H27I	3552	16,4%	3933	16,9%	3771	16,8%
H2702	A4	HFB	**7185**	**12,0%**	R27I	2721	7,6%	H27J	4463	14,6%	-			-			6219	13,6%	5565	13,9%
H0227	A4	HFB	**5545**	**10,4%**	-			-			R27T	3262	6,7%	H27K	2283	15,8%	4141	13,4%	5000	10,2%
R27T	A4	Ausfahrt	**3316**	**6,8%**	H27K	2391	13,5%	H0227	5707	9,6%	R27O	1189	3,0%	R27Z	2127	8,9%	2184	6,8%	2923	6,7%
H27K	A4	HFB	**2305**	**15,4%**	R27X	2745	7,0%	H27M	5050	10,8%	R27T	3177	7,4%	H0227	5482	10,8%	1958	20,8%	2076	15,1%
R27X	A4	Einfahrt	**3036**	**6,5%**	H27K	2164	14,7%	H27M	5200	9,9%	R27A	491	6,1%	R27Y	2546	6,5%	2265	11,0%	2604	8,1%
H27M	A4	HFB	**5191**	**11,4%**	R27X	3055	7,9%	H27K	2136	16,5%	-			-			4221	15,6%	4680	11,2%




H27A
H27G
H27B
R27O
H0227
H2702
R27A
R27Z
R27Y
R27T
H27P
H27C
H27K
H27J
R27X
H27I
H27Q
R27I
H27M
H27H
R27P
R27AA
R27G
R27AB
H27N
H27D
H27N
H27O
H1027
AK Köln-Süd
Wasserwerk Hochkirchen
Wasserwerkswäldchen
Friedrich-Ebert-Straße
Rhododendron-Schlucht
Pfingstrosenwiese
Erlengrund
Rodenkirchener Straße
Bonner Landstraße
Am Neuen Forst
Kreuz Köln-Süd
Hochkirchen
REWE
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_w	SVA_w	$DTV_{w,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H19A	L124	Ost	HFB	34800	5,5%	1900	35900	5,8%	2100
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	11700	8,5%	1000	12100	9,1%	1100
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	1100	9,1%	100	1100	9,1%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	10600	7,5%	800	11000	8,2%	900
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	9900	12,1%	1200	10300	12,6%	1300
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	20500	9,8%	2000	21200	10,4%	2200
H1935	L124	Ost	HFB	23000	4,8%	1100	23800	5,0%	1200
H3519	L124	West	HFB	22800	3,5%	800	23500	3,8%	900
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	30300	13,5%	4100	31500	14,3%	4500
R19E	L124	West	Rampe von L124	14000	22,1%	3100	14700	23,1%	3400
R19F	L124	West	Rampe zur L124	700	14,3%	100	700	14,3%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	16900	6,5%	1100	17500	6,9%	1200
H19B	L124	West	HFB	39600	4,5%	1800	40800	4,9%	2000
R19H	L124	West	Verflechtung	10500	12,4%	1300	10900	13,8%	1500
R19I	L124	West	Rampe zur K16	400	0,0%	0	400	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	14800	20,9%	3100	15400	22,1%	3400
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	0,0%	0	400	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	10200	11,8%	1200	10600	12,3%	1300
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	16200	6,2%	1000	16800	6,5%	1100
R19N	L124	West	Verflechtung	15200	21,1%	3200	15900	22,6%	3600
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	74400	5,0%	3700	76700	5,3%	4100
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	45800	4,1%	1900	47300	4,4%	2100
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	12100	9,9%	1200	12600	10,3%	1300
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	9700	11,3%	1100	10000	12,0%	1200
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
H35A	A559	Ost	HFB	24300	4,9%	1200	25100	5,2%	1300
H3518	A559	Ost	HFB	38800	8,2%	3200	40100	9,0%	3600
H1835	A559	West	HFB	31500	8,3%	2600	32600	8,9%	2900
R35G	A559	West	Ausfahrt	8700	21,8%	1900	9100	23,1%	2100
R35H	A559	West	Rampe zur A559	17000	18,2%	3100	17700	19,2%	3400
R35I	A559	West	Verflechtung	25800	19,4%	5000	26900	20,4%	5500
R35J	A559	West	Rampe von A559	8700	21,8%	1900	9100	23,1%	2100
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	17000	18,2%	3100	17700	19,2%	3400
R35L	A559	West	Rampe zur A559	13300	7,5%	1000	13700	8,0%	1100
H0235	A4	Nord	HFB	71500	16,6%	11900	74400	17,6%	13100
H35B	A4	Nord	HFB	57000	17,0%	9700	59400	18,0%	10700
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	14500	15,2%	2200	15000	16,0%	2400
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	17000	18,2%	3100	17700	19,2%	3400
H35C	A4	Nord	HFB	40000	16,5%	6600	41600	17,5%	7300
R35O	A4	Nord	Verflechtung	25400	16,1%	4100	26400	17,0%	4500
R35P	A4	Nord	Einfahrt	8400	9,5%	800	8700	10,3%	900
H3534	A4	Nord	HFB	48400	15,3%	7400	50300	16,3%	8200
H3435	A4	Süd	HFB	58000	14,0%	8100	60300	14,9%	9000
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	14400	7,6%	1100	14900	8,1%	1200
H35D	A4	Süd	HFB	43600	16,3%	7100	45300	17,2%	7800
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	10000	20,0%	2000	10400	21,2%	2200
R35T	A4	Süd	Einfahrt	8700	21,8%	1900	9100	23,1%	2100
H35E	A4	Süd	HFB	52300	17,2%	9000	54400	18,2%	9900
H3502	A4	Süd	HFB	64400	15,8%	10200	67000	16,7%	11200
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	47100	4,2%	2000	48600	4,5%	2200
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	70300	8,3%	5800	72700	8,9%	6500
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	135900	16,3%	22100	141400	17,2%	24300
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	109300	17,1%	18700	113800	18,1%	20600

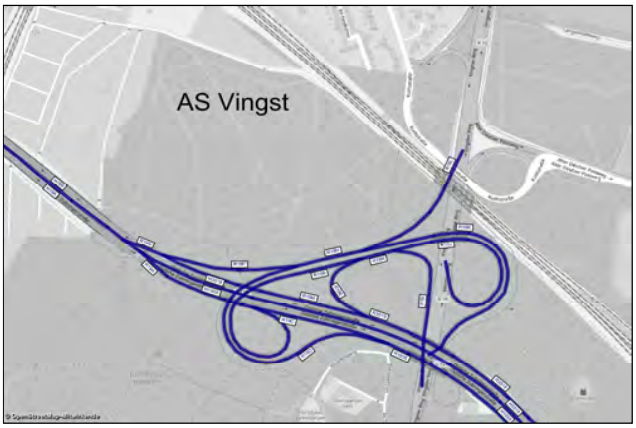
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	83600	16,4%	13700	86900	17,4%	15100
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	106400	14,6%	15500	110600	15,6%	17200





L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H19A	L124	Ost	HFB	32600	5,7%	10,7%	1872	326	0,06	0,010	4,9%	1600
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	10900	8,2%	15,1%	627	111	0,06	0,010	7,3%	800
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	1000	9,8%	17,9%	60	11	0,06	0,011	10,0%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	9900	8,0%	14,8%	567	101	0,06	0,010	7,1%	700
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	9200	12,4%	22,2%	529	97	0,06	0,011	10,9%	1000
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	19100	10,1%	18,4%	1096	197	0,06	0,010	8,9%	1700
H1935	L124	Ost	HFB	21600	4,4%	8,4%	1245	215	0,06	0,010	4,2%	900
H3519	L124	West	HFB	21400	3,4%	6,6%	1230	211	0,06	0,010	3,3%	700
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	28100	13,6%	24,2%	1609	298	0,06	0,011	12,1%	3400
R19E	L124	West	Rampe von L124	12900	22,5%	37,5%	737	145	0,06	0,011	20,2%	2600
R19F	L124	West	Rampe zur L124	600	10,6%	19,2%	33	6	0,06	0,010	16,7%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	15800	6,3%	11,8%	906	158	0,06	0,010	5,7%	900
H19B	L124	West	HFB	37100	4,6%	8,8%	2136	369	0,06	0,010	4,0%	1500
R19H	L124	West	Verflechtung	9800	12,3%	22,0%	562	103	0,06	0,011	11,2%	1100
R19I	L124	West	Rampe zur K16	400	4,9%	9,2%	23	4	0,06	0,010	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	13600	22,0%	36,9%	774	152	0,06	0,011	19,1%	2600
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	8,3%	15,4%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	9500	12,4%	22,3%	541	99	0,06	0,010	10,5%	1000
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	15200	6,1%	11,5%	872	152	0,06	0,010	5,3%	800
R19N	L124	West	Verflechtung	14000	21,5%	36,2%	797	156	0,06	0,011	19,3%	2700
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	69700	5,1%	9,7%	4007	695	0,06	0,010	4,4%	3100
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	43000	3,9%	7,5%	2474	425	0,06	0,010	3,7%	1600
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	11300	9,6%	17,6%	648	116	0,06	0,010	8,8%	1000
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	7800	10,8%	19,6%	448	81	0,06	0,010	9,0%	700
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1200	10,7%	19,4%	66	12	0,06	0,010	8,3%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	9000	10,8%	19,5%	514	93	0,06	0,010	10,0%	900
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	7800	10,8%	19,6%	448	81	0,06	0,010	9,0%	700
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1200	10,7%	19,4%	66	12	0,06	0,010	8,3%	100
H35A	A559	Ost	HFB	22800	4,7%	9,0%	1311	227	0,06	0,010	4,4%	1000
H3518	A559	Ost	HFB	36200	8,4%	15,6%	2075	369	0,06	0,010	7,5%	2700
H1835	A559	West	HFB	29400	8,6%	15,8%	1687	300	0,06	0,010	7,5%	2200
R35G	A559	West	Ausfahrt	8000	22,4%	37,4%	457	90	0,06	0,011	20,0%	1600
R35H	A559	West	Rampe zur A559	15700	18,9%	32,4%	897	172	0,06	0,011	16,6%	2600
R35I	A559	West	Verflechtung	23800	20,1%	34,1%	1354	262	0,06	0,011	17,6%	4200
R35J	A559	West	Rampe von A559	8000	22,4%	37,4%	457	90	0,06	0,011	20,0%	1600
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	15700	18,9%	32,4%	897	172	0,06	0,011	16,6%	2600
R35L	A559	West	Rampe zur A559	12400	6,9%	12,9%	712	125	0,06	0,010	6,5%	800
H0235	A4	Nord	HFB	66100	16,9%	29,3%	3775	715	0,06	0,011	15,0%	9900
H35B	A4	Nord	HFB	52700	17,4%	30,1%	3011	572	0,06	0,011	15,4%	8100
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	13400	14,8%	26,1%	764	143	0,06	0,011	13,4%	1800
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	15700	18,9%	32,4%	897	172	0,06	0,011	16,6%	2600
H35C	A4	Nord	HFB	37000	16,7%	29,1%	2113	400	0,06	0,011	14,9%	5500
R35O	A4	Nord	Verflechtung	23500	16,2%	28,3%	1345	253	0,06	0,011	14,5%	3400
R35P	A4	Nord	Einfahrt	7800	10,8%	19,6%	448	81	0,06	0,010	9,0%	700
H3534	A4	Nord	HFB	44800	15,7%	27,5%	2561	481	0,06	0,011	13,8%	6200
H3435	A4	Süd	HFB	53800	14,3%	25,3%	3079	572	0,06	0,011	12,6%	6800
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	13500	7,2%	13,5%	778	137	0,06	0,010	6,7%	900
H35D	A4	Süd	HFB	40300	16,6%	29,0%	2301	435	0,06	0,011	14,6%	5900
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1200	10,7%	19,4%	66	12	0,06	0,010	8,3%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	9200	20,9%	35,3%	523	102	0,06	0,011	18,5%	1700
R35T	A4	Süd	Einfahrt	8000	22,4%	37,4%	457	90	0,06	0,011	20,0%	1600
H35E	A4	Süd	HFB	48300	17,6%	30,4%	2758	525	0,06	0,011	15,5%	7500
H3502	A4	Süd	HFB	59600	16,1%	28,1%	3406	641	0,06	0,011	14,3%	8500
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	44200	4,1%	7,8%	2541	437	0,06	0,010	3,8%	1700
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	65600	8,5%	15,7%	3762	670	0,06	0,010	7,5%	4900
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	125700	16,5%	28,7%	7181	1356	0,06	0,011	14,6%	18400
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	101000	17,5%	30,2%	5769	1097	0,06	0,011	15,4%	15600

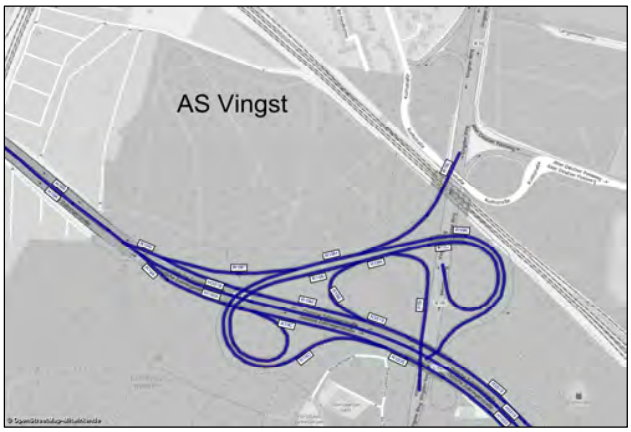
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	77300	16,7%	29,0%	4415	835	0,06	0,011	14,7%	11400
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	98600	14,9%	26,3%	5640	1053	0,06	0,011	13,2%	13000





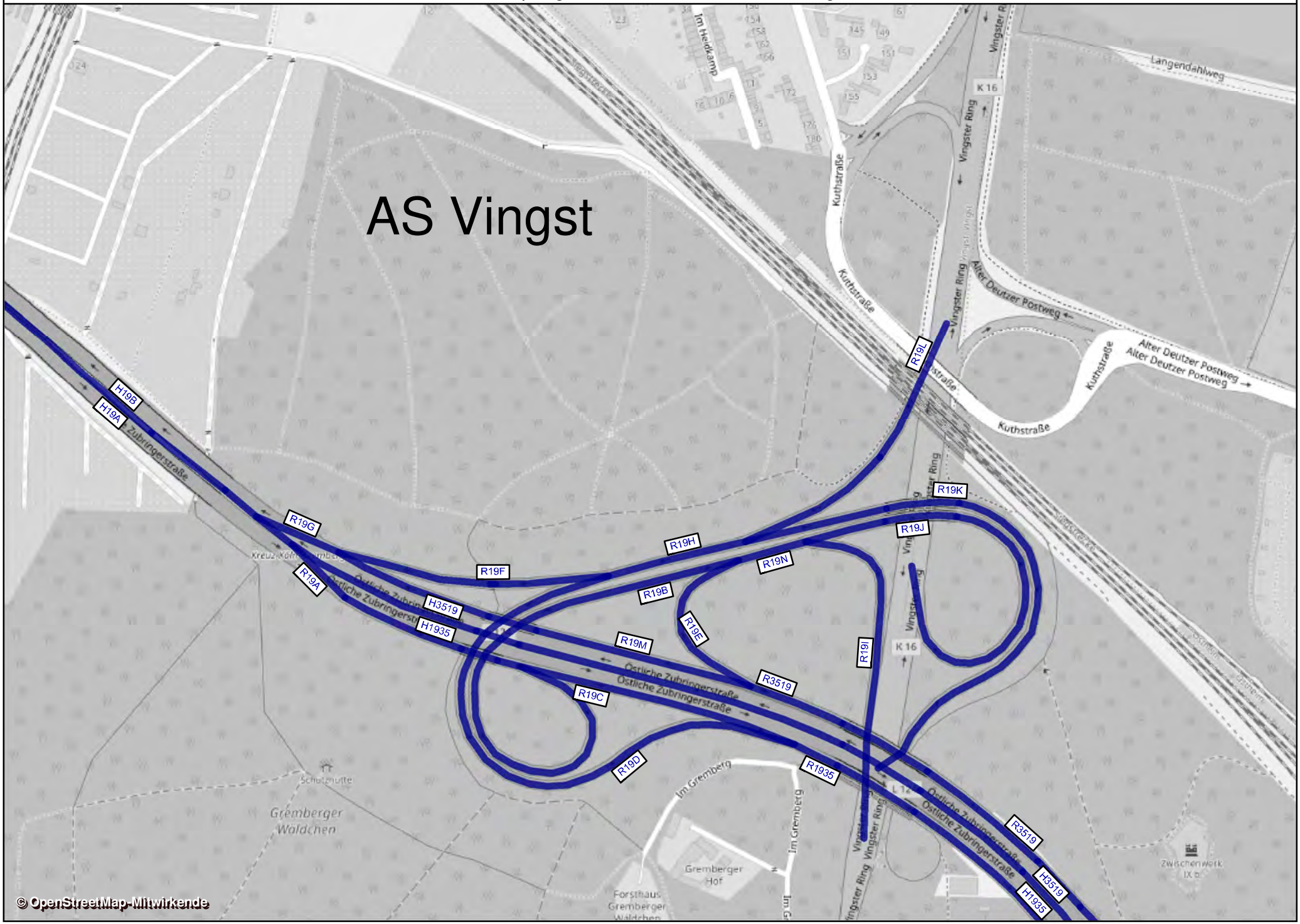
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H19A	L124	HFB	**3165**	**5,2%**	-			-			R19A	1489	6,5%	H1935	1676	4,1%	2099	4,3%	2857	5,1%
R19A	L124	Ausfahrt	**1513**	**6,7%**	H1935	1574	3,8%	H19A	3088	5,2%	R19B	64	17,5%	R19C	1450	6,2%	332	6,9%	1334	6,5%
R19B	L124	Rampe von L124	**121**	**3,9%**	R19E	1126	17,1%	R19N	1247	15,9%	R19C	240	8,0%	R19A	361	6,6%	99	4,0%	57	17,5%
					R19J	500	19,6%	R19I	767	2,6%	-			-						
R19C	L124	Parallelfahrbahn	**1563**	**7,4%**	R19D	729	7,8%	R1935	2292	7,5%	R19B	59	16,5%	R19A	1622	7,7%	233	8,2%	1276	6,0%
R19D	L124	Rampe zur L124	**807**	**7,2%**	R19C	1334	5,9%	R1935	2140	6,4%	R19F	56	6,9%	R19H	863	7,2%	683	13,0%	693	8,9%
					R19L	433	10,7%	R19K	638	1,4%	-			-						
R1935	L124	Parallelfahrbahn	**2417**	**8,6%**	R19D	813	8,7%	R19C	1604	8,5%	R35A	1049	5,8%	R35B	1368	10,7%	916	11,8%	1969	7,0%
H1935	L124	HFB	**2069**	**3,3%**	R35F	166	9,4%	H35A	2235	3,7%	R19A	346	6,5%	H19A	2415	3,7%	1767	3,8%	1524	3,9%
H3519	L124	HFB	**2193**	**2,7%**	R19G	1022	5,2%	H19B	3215	3,5%	R35G	523	18,8%	H1835	2716	5,8%	1343	3,5%	1981	2,6%
R3519	L124	Parallelfahrbahn	**2933**	**9,2%**	R35L	1316	4,7%	R35K	1616	12,9%	R19E	1211	19,4%	R19M	1721	2,1%	2482	10,6%	1858	11,4%
R19E	L124	Rampe von L124	**1314**	**18,7%**	R19B	104	3,9%	R19N	1418	17,6%	R19M	1442	3,6%	R3519	2756	10,8%	1086	19,4%	946	16,7%
					R19J	561	2,6%	R19I	1040	2,4%	-			-						
R19F	L124	Rampe zur L124	**69**	**6,8%**	R19M	954	5,7%	R19G	1023	5,8%	R19D	715	8,8%	R19H	784	8,6%	34	11,8%	54	7,4%
					R19L	309	7,8%	R19K	469	1,0%	-			-						
R19G	L124	Einfahrt	**1823**	**3,4%**	H3519	1405	3,4%	H19B	3228	3,4%	R19F	40	11,5%	R19M	1783	3,3%	1430	3,9%	967	6,0%
H19B	L124	HFB	**3263**	**3,8%**	R19G	1135	5,8%	H3519	2128	2,7%	-			-			2773	3,7%	2947	3,7%
R19H	L124	Verflechtung	**921**	**10,8%**	R19L	814	9,1%	R19K	107	23,7%	R19F	65	7,4%	R19D	856	11,0%	717	13,0%	747	8,8%
R19I	L124	Rampe zur K16	**56**	**4,5%**	-			-			R19J	500	19,6%	R19N	556	18,1%	50	4,4%	5	0,5%
					R19B	6	10,4%	R19E	64	42,6%	-			-						
R19J	L124	Rampe zur K16	**1373**	**17,6%**	-			-			R19I	52	0,4%	R19N	1425	17,0%	1133	18,3%	998	16,3%
					R19B	227	3,6%	R19E	1627	21,9%	-			-						
R19K	L124	Rampe von K16	**41**	**8,3%**	R19L	717	11,5%	R19H	757	11,3%	-			-			32	9,4%	24	4,2%
					R19F	2	40,7%	R19D	28	41,5%	-			-						
R19L	L124	Rampe von K16	**916**	**7,9%**	R19K	25	4,0%	R19H	941	7,8%	-			-			685	13,1%	723	9,0%
					R19F	126	4,5%	R19D	1160	7,5%	-			-						
R19M	L124	Parallelfahrbahn	**1666**	**3,2%**	R19F	36	10,3%	R19G	1701	3,4%	R19E	1122	18,3%	R3519	2788	9,3%	1396	3,7%	913	5,9%
R19N	L124	Verflechtung	**1385**	**16,0%**	R19E	1224	17,0%	R19B	161	8,1%	R19I	59	4,4%	R19J	1326	16,5%	1185	18,1%	1003	16,7%
R35A	A559	Rampe von A559	**1151**	**7,2%**	H35E	3204	12,9%	H3502	4354	11,4%	R35B	1062	7,9%	R1935	2213	7,5%	749	11,9%	940	5,9%
R35B	A559	Parallelfahrbahn	**1141**	**8,2%**	R35C	241	0,0%	R35D	929	4,0%	R35A	981	5,4%	R1935	2122	7,0%	167	11,4%	1029	8,1%
					R35E	5292	6,9%	R35F	19	0,0%	-			-						
R35C	A559	Rampe zur A559	**187**	**9,4%**	R35E	167	11,2%	R35D	353	10,2%	R35B	167	11,2%	R35F	187	9,4%	158	10,8%	18	0,0%
					R35J	793	25,7%	R35S	979	22,6%	R35R	187	9,4%	R35T	793	25,7%				
R35D	A559	Verflechtung	**1288**	**9,7%**	R35C	20	0,0%	R35B	1268	9,8%	R35E	1245	8,1%	R35F	43	56,3%	326	11,3%	1047	7,9%
R35E	A559	Rampe von A559	**1266**	**9,8%**	R35H	1124	14,6%	R35O	2390	12,1%	R35N	1124	14,6%	R35P	1266	9,8%	167	11,4%	1029	8,1%
					R35C	19	0,0%	R35D	1285	9,7%	R35B	1266	9,8%	R35F	19	0,0%				
R35F	A559	Einfahrt	**183**	**8,7%**	H1935	1848	3,7%	H35A	2032	4,1%	R35E	2227	5,0%	R35D	312	13,5%	158	10,8%	17	0,0%
					R35C	1943	1,7%	R35B	179	6,5%	-			-						
H35A	A559	HFB	**2252**	**3,8%**	R35M	1204	8,3%	H3518	3456	5,4%	R35F	185	10,5%	H1835	2067	3,2%	1925	4,4%	1541	3,8%
H3518	A559	HFB	**3582**	**5,5%**	R35M	1343	9,3%	H35A	2240	3,2%	-			-			3070	6,3%	2424	9,3%
H1835	A559	HFB	**2754**	**6,3%**	-			-			R35G	564	19,9%	H3519	2190	2,7%	2057	9,6%	2486	6,1%
R35G	A559	Ausfahrt	**813**	**21,5%**	R35H	8457	40,4%	R35I	1735	19,6%	H3519	1387	3,4%	H1835	2200	10,1%	714	21,1%	506	20,0%
					R35J	822	2,6%	R35K	4975	4,0%	-			-						
R35H	A559	Rampe zur A559	**1596**	**13,5%**	R35J	712	20,9%	R35I	2308	15,8%	R35G	712	20,9%	R35K	1596	13,5%	1360	15,4%	1126	14,8%
					R35E	180	14,2%	R35O	1776	13,6%	R35N	1596	13,5%	R35P	180	14,2%				
R35I	A559	Verflechtung	**2428**	**15,3%**	R35H	1533	15,5%	R35G	895	14,9%	R35J	864	21,1%	R35K	1564	12,0%	2075	17,3%	1631	16,4%
R35J	A559	Rampe von A559	**831**	**18,7%**	R35C	158	10,6%	R35S	989	17,4%	R35R	158	10,6%	R35T	831	18,7%	714	21,1%	506	20,0%
					R35H	1486	19,0%	R35I	2317	18,9%	R35G	831	18,7%	R35K	1486	19,0%				
R35K	A559	Parallelfahrbahn	**1510**	**15,7%**	R35L	1187	4,2%	R3519	2697	10,6%	R35J	269	6,2%	R35I	567	6,4%	1360	15,4%	1126	14,8%
					R35H	2277	15,9%	R35G	230	7,0%	-			-						
R35L	A559	Rampe zur A559	**1336**	**4,2%**	R35K	1417	15,0%	R3519	2753	9,7%	R35R	163	10,5%	R35Q	1499	4,9%	1121	4,8%	733	6,0%
H0235	A4	HFB	**6111**	**14,6%**	-			-			R35M	985	18,9%	H35B	5126	13,8%	5243	16,0%	5505	14,3%
H35B	A4	HFB	**5129**	**13,7%**	R35N	1256	14,8%	H35C	3872	13,3%	R35M	913	17,8%	H0235	6042	14,3%	4099	17,9%	4621	13,4%
R35M	A4	Ausfahrt	**1392**	**9,1%**	H35A	2013	4,2%	H3518	3405	6,2%	H35B	3781	4,6%	H0235	5173	5,8%	1145	9,5%	883	18,9%
R35N	A4	Ausfahrt	**1649**	**14,8%**	R35E	203	6,5%	R35O	1852	13,9%	H35C	2819	18,8%	H35B	4468	17,3%	1360	15,4%	1126	14,8%
					R35H	1649	14,8%	R35P	203	6,5%	-			-						
H35C	A4	HFB	**3880**	**13,2%**	R35P	1085	7,0%	H3534	4964	11,8%	R35N	1168	13,9%	H35B	5047	13,4%	2738	19,1%	3496	12,9%

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
R35O	A4	Verflechtung	**2675**	**14,0%**	R35E	1159	8,1%	R35N	1516	18,5%	R35H	1516	18,5%	R35P	1159	8,1%	1528	14,9%	2155	11,6%
R35P	A4	Einfahrt	**1200**	**6,5%**	H35C	3646	12,6%	H3534	4846	11,1%	R35H	1168	13,9%	R35O	2368	10,1%	167	11,4%	1029	8,1%
					R35E	1200	6,5%	R35N	1168	13,9%	-			-						
H3534	A4	HFB	**5021**	**12,1%**	R35P	1207	7,9%	H35C	3814	13,4%	-			-			2905	18,7%	4526	11,8%
H3435	A4	HFB	**4491**	**8,2%**	-			-			R35Q	1427	5,5%	H35D	3064	9,5%	3865	9,4%	3316	10,6%
R35Q	A4	Ausfahrt	**1558**	**5,3%**	H35D	2667	11,1%	H3435	4225	8,9%	R35L	1251	4,8%	R35R	307	7,3%	1279	5,6%	751	6,0%
H35D	A4	HFB	**2997**	**9,9%**	R35T	639	2,9%	H35E	3636	8,7%	R35Q	1336	5,2%	H3435	4333	8,5%	2586	11,3%	2566	12,0%
R35R	A4	Parallelfahrbahn	**187**	**9,4%**	R35J	738	18,7%	R35S	925	16,8%	R35L	1171	4,5%	R35Q	1358	5,2%	158	10,8%	17	0,0%
					R35C	187	9,4%	R35T	738	9,4%	-			-						
R35S	A4	Verflechtung	**1018**	**17,0%**	R35J	805	18,5%	R35R	212	11,2%	R35C	212	11,2%	R35T	805	18,5%	872	19,3%	523	19,3%
R35T	A4	Einfahrt	**890**	**19,0%**	H35D	2699	11,0%	H35E	3589	13,0%	R35C	164	10,1%	R35S	1054	17,6%	714	21,1%	505	20,0%
					R35J	890	19,0%	R35R	164	10,1%	-			-						
H35E	A4	HFB	**3814**	**11,8%**	R35A	785	10,4%	H3502	4600	11,6%	R35T	835	20,7%	H35D	2980	9,3%	3301	13,4%	3072	13,3%
H3502	A4	HFB	**4681**	**11,6%**	R35A	878	11,6%	H35E	3803	11,6%	-			-			4049	13,1%	4011	11,6%






AK Köln-Gremberg
Zwischenwerk IX b
Gremberger Ring
K 16
Porzer Ringstraße
Gremberger Wäldchen
Dyckerhoff
Alberti-Se
Siegstrecke
R3519
R1935
R35L
R35B
H3519
H1935
R35K
R35J
R35A
R35C
R35D
R35S
R35I
R35R
R35Q
R35P
R35T
H35D
H35C
R35O
H35E
R35N
H35B
R35H
R35E
R35F
H3502
H0235
R35M
R35G
H3519
H35A
H3435
H3534
H1835
H3518
A 559
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Vingst
Im Heidkamp
Kuthstraße
Vingster Ring
Langendahlweg
K 16
Alter Deutzer Postweg
Alter Deutzer Postweg
Alter Deutzer Postweg
Kuthstraße
Kuthstraße
Kuthstraße
R19L
R19K
R19J
R19H
R19N
R19G
R19F
R19B
R19A
H19B
H19A
H3519
H1935
R19M
R19E
R19I
R19C
R19D
R3519
R1935
Östliche Zubringerstraße
Östliche Zubringerstraße
Östliche Zubringerstraße
Östliche Zubringerstraße
Zubringerstraße
Im Gremberg
Im Gremberg
Gremberger Wäldchen
Schutzhütte
Gremberger Hof
Forsthaus Gremberger Wäldchen
Zwischenwerk IX b
© OpenStreetMap-Mitwirkende

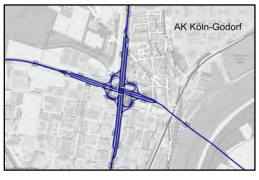
A 555/ A553/ L150 - AK Godorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1011	A555	Süd	HFB	58700	8,5%	5000	60800	9,0%	5500
R11AA	A555	Süd	Ausfahrt	20700	12,1%	2500	21400	13,1%	2800
H11AA	A555	Süd	HFB	38100	6,6%	2500	39300	7,1%	2800
R11AB	A555	Süd	Rampe von A555	5100	23,5%	1200	5400	24,1%	1300
R11AC	A555	Süd	Parallelfahrbahn	15500	8,4%	1300	16100	9,3%	1500
R11AD	A555	Süd	Rampe zur A555	3300	3,0%	100	3400	2,9%	100
R11AE	A555	Süd	Verflechtung	18800	7,4%	1400	19500	8,2%	1600
R11AF	A555	Süd	Rampe von A555	15500	8,4%	1300	16100	9,3%	1500
R11AG	A555	Süd	Parallelfahrbahn	3300	3,0%	100	3400	2,9%	100
R11AH	A555	Süd	Rampe zur A555	5400	11,1%	600	5600	12,5%	700
R11AI	A555	Süd	Einfahrt	8700	8,0%	700	9000	8,9%	800
H1112	A555	Süd	HFB	46700	6,9%	3200	48300	7,5%	3600
H1211	A555	Nord	HFB	41500	8,2%	3400	42900	8,6%	3700
R11AJ	A555	Nord	Ausfahrt	6400	9,4%	600	6700	10,4%	700
H11AB	A555	Nord	HFB	35100	8,0%	2800	36300	8,3%	3000
R11AK	A555	Nord	Rampe von A555	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
R11AL	A555	Nord	Parallelfahrbahn	3100	16,1%	500	3300	15,2%	500
R11AM	A555	Nord	Rampe zur A555	6300	20,6%	1300	6600	22,7%	1500
R11AN	A555	Nord	Verflechtung	9400	19,1%	1800	9800	20,4%	2000
R11AO	A555	Nord	Rampe von A555	3100	16,1%	500	3300	15,2%	500
R11AP	A555	Nord	Parallelfahrbahn	6300	20,6%	1300	6600	22,7%	1500
R11AQ	A555	Nord	Rampe zur A555	19500	5,1%	1000	20200	5,4%	1100
R11AR	A555	Nord	Einfahrt	25800	8,9%	2300	26700	9,4%	2500
H1110	A555	Nord	HFB	61000	8,2%	5000	63100	8,7%	5500
R11AS	L150	Ost	Ausfahrt	11700	16,2%	1900	12200	17,2%	2100
R11AT	L150	Ost	Parallelfahrbahn	6300	20,6%	1300	6600	22,7%	1500
R11AU	L150	Ost	Verflechtung	21800	11,9%	2600	22700	12,8%	2900
R11AV	L150	Ost	Parallelfahrbahn	15500	8,4%	1300	16100	9,3%	1500
R11AW	L150	Ost	Einfahrt	18800	7,4%	1400	19500	8,2%	1600
R11AX	L150	West	Ausfahrt	22800	4,8%	1100	23600	5,1%	1200
R11AY	L150	West	Parallelfahrbahn	3300	3,0%	100	3400	2,9%	100
R11AZ	L150	West	Verflechtung	6400	9,4%	600	6700	10,4%	700
R11BA	L150	West	Parallelfahrbahn	3100	16,1%	500	3300	15,2%	500
R11BB	L150	West	Einfahrt	8200	19,5%	1600	8600	19,8%	1700
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	119700	8,4%	10000	123900	8,9%	11000
QS H11AA+H11AB	A555	-	HFB	55800	9,5%	5300	57700	10,1%	5800
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	88200	7,5%	6600	91200	8,0%	7300
B2811	L150	Ost	Basisstraße	25300	14,6%	3700	26300	15,6%	4100
H11AC	L150	Ost	HFB	13600	13,2%	1800	14100	14,2%	2000
H11204	L150	Ost	HFB	32400	9,9%	3200	33600	10,7%	3600
H20411	L150	West	HFB	35800	6,1%	2200	37000	6,5%	2400
H11AD	L150	West	HFB	13000	8,5%	1100	13400	9,0%	1200
B1128	L150	West	Basisstraße	21200	13,2%	2800	22000	13,6%	3000
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	46500	14,0%	6500	48300	14,7%	7100
QS H11AC+H11AD	L150	-	Basisstraße	26600	10,9%	2900	27500	11,6%	3200
QS B11204+B20411	L150	-	Basisstraße	68200	7,9%	5400	70600	8,5%	6000

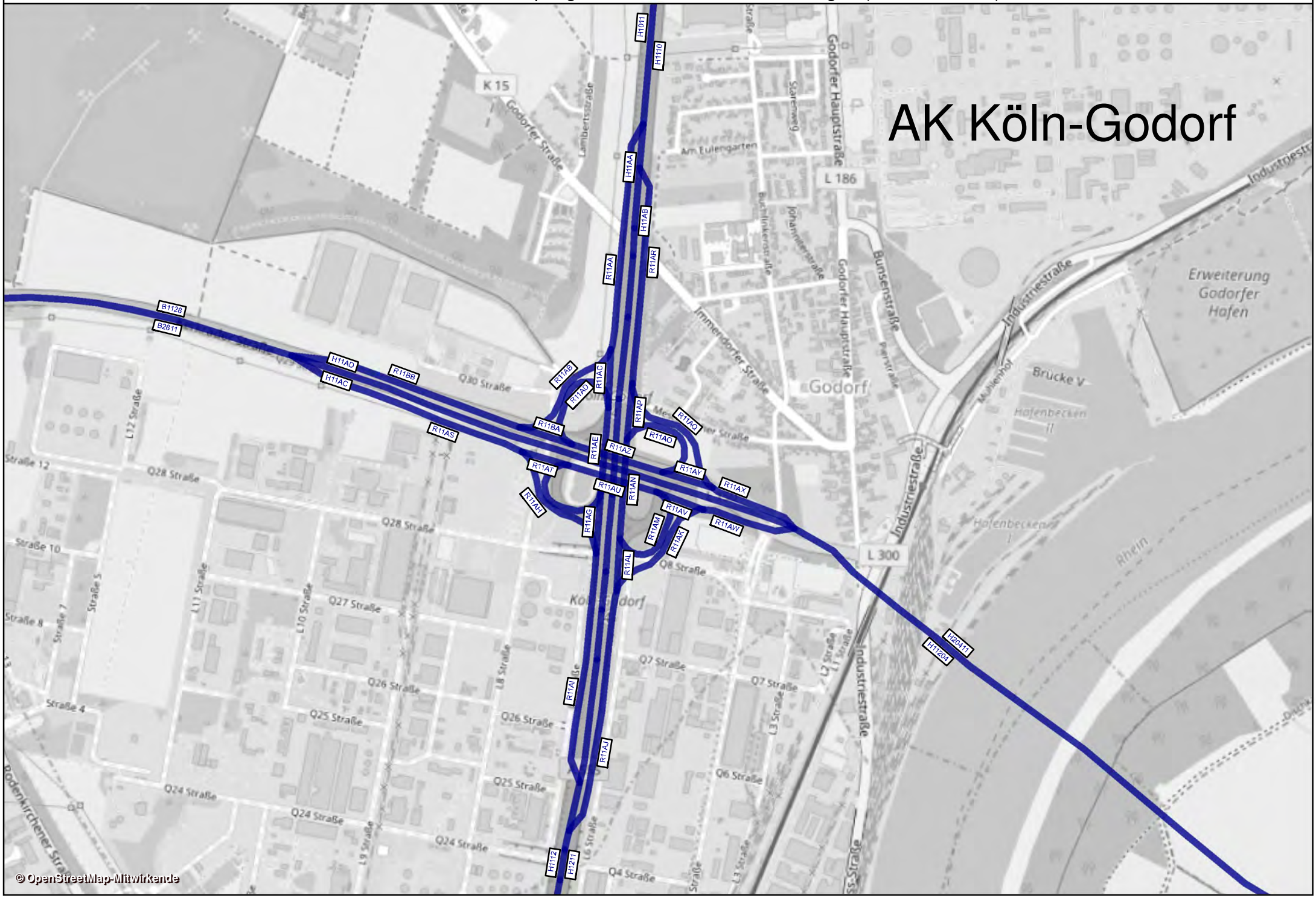


A 555/ A553/ L150 - AK Godorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1011	A555	Süd	HFB	54800	8,6%	15,9%	3145	560	0,06	0,010	7,7%	4200
R11AA	A555	Süd	Ausfahrt	19200	12,2%	21,9%	1101	202	0,06	0,010	10,9%	2100
H11AA	A555	Süd	HFB	35600	6,7%	12,5%	2044	359	0,06	0,010	5,9%	2100
R11AB	A555	Süd	Rampe von A555	4700	23,2%	38,6%	267	53	0,06	0,011	21,3%	1000
R11AC	A555	Süd	Parallelfahrbahn	14500	8,7%	16,0%	834	149	0,06	0,010	7,6%	1100
R11AD	A555	Süd	Rampe zur A555	3100	3,5%	6,8%	178	31	0,06	0,010	3,2%	100
R11AE	A555	Süd	Verflechtung	17600	7,8%	14,4%	1012	179	0,06	0,010	6,8%	1200
R11AF	A555	Süd	Rampe von A555	14500	8,7%	16,0%	834	149	0,06	0,010	7,6%	1100
R11AG	A555	Süd	Parallelfahrbahn	3100	3,5%	6,8%	178	31	0,06	0,010	3,2%	100
R11AH	A555	Süd	Rampe zur A555	5000	10,8%	19,7%	287	52	0,06	0,010	10,0%	500
R11AI	A555	Süd	Einfahrt	8100	8,0%	14,9%	465	83	0,06	0,010	7,4%	600
H1112	A555	Süd	HFB	43700	6,9%	13,0%	2510	441	0,06	0,010	6,2%	2700
H1211	A555	Nord	HFB	38700	8,1%	14,9%	2224	395	0,06	0,010	7,2%	2800
R11AJ	A555	Nord	Ausfahrt	6000	8,8%	16,2%	342	61	0,06	0,010	8,3%	500
H11AB	A555	Nord	HFB	32800	7,9%	14,7%	1883	334	0,06	0,010	7,0%	2300
R11AK	A555	Nord	Rampe von A555	3000	2,9%	5,7%	175	30	0,06	0,010	3,3%	100
R11AL	A555	Nord	Parallelfahrbahn	2900	14,9%	26,3%	166	31	0,06	0,011	13,8%	400
R11AM	A555	Nord	Rampe zur A555	5800	20,8%	35,1%	331	64	0,06	0,011	19,0%	1100
R11AN	A555	Nord	Verflechtung	8700	18,8%	32,2%	497	95	0,06	0,011	17,2%	1500
R11AO	A555	Nord	Rampe von A555	2900	14,9%	26,3%	166	31	0,06	0,011	13,8%	400
R11AP	A555	Nord	Parallelfahrbahn	5800	20,8%	35,1%	331	64	0,06	0,011	19,0%	1100
R11AQ	A555	Nord	Rampe zur A555	18300	4,9%	9,3%	1052	182	0,06	0,010	4,4%	800
R11AR	A555	Nord	Einfahrt	24100	8,7%	16,1%	1383	247	0,06	0,010	7,9%	1900
H1110	A555	Nord	HFB	56900	8,3%	15,3%	3266	580	0,06	0,010	7,4%	4200
R11AS	L150	Ost	Ausfahrt	10800	16,2%	28,2%	618	116	0,06	0,011	14,8%	1600
R11AT	L150	Ost	Parallelfahrbahn	5800	20,8%	35,1%	331	64	0,06	0,011	19,0%	1100
R11AU	L150	Ost	Verflechtung	20300	12,1%	21,8%	1165	213	0,06	0,010	10,8%	2200
R11AV	L150	Ost	Parallelfahrbahn	14500	8,7%	16,0%	834	149	0,06	0,010	7,6%	1100
R11AW	L150	Ost	Einfahrt	17600	7,7%	14,3%	1010	179	0,06	0,010	6,8%	1200
R11AX	L150	West	Ausfahrt	21400	4,7%	9,0%	1230	213	0,06	0,010	4,2%	900
R11AY	L150	West	Parallelfahrbahn	3100	3,5%	6,8%	178	31	0,06	0,010	3,2%	100
R11AZ	L150	West	Verflechtung	6000	9,0%	16,6%	344	62	0,06	0,010	8,3%	500
R11BA	L150	West	Parallelfahrbahn	2900	14,9%	26,3%	166	31	0,06	0,011	13,8%	400
R11BB	L150	West	Einfahrt	7600	20,0%	34,0%	433	84	0,06	0,011	17,1%	1300
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	111700	8,4%	15,6%	6411	1141	0,06	0,010	7,5%	8400
QS H11AA+H11AB	A555	-	HFB	68400	7,3%	13,6%	3927	693	0,06	0,010	6,4%	4400
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	82400	7,5%	13,9%	4734	836	0,06	0,010	6,7%	5500
B2811	L150	Ost	Basisstraße	23400	14,9%	26,2%	1339	250	0,06	0,011	13,2%	3100
H11AC	A553	Ost	HFB	12600	13,7%	24,4%	721	133	0,06	0,011	11,9%	1500
H11204	A553	Ost	HFB	30200	10,2%	18,6%	1731	312	0,06	0,010	8,9%	2700
H20411	A553	West	HFB	33500	6,2%	11,6%	1924	337	0,06	0,010	5,4%	1800
H11AD	A553	West	HFB	12100	8,8%	16,2%	694	124	0,06	0,010	7,4%	900
B1128	L150	West	Basisstraße	19700	13,1%	23,4%	1127	208	0,06	0,011	11,7%	2300
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	43100	14,1%	24,9%	2466	458	0,06	0,011	12,5%	5400
QS H11AC+H11AD	L150	-	Basisstraße	24700	11,3%	20,4%	1415	257	0,06	0,010	9,7%	2400
QS B11204+B20411	L150	-	Basisstraße	63700	8,1%	15,0%	3655	649	0,06	0,010	7,1%	4500



A 555/ A553/ L150 - AK Godorf - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
			Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1011	A555	HFB	**5236**	**5,7%**	-			-			R11AA	1918	6,7%	H11AA	3318	5,1%	3760	9,8%	4727	5,6%
R11AA	A555	Ausfahrt	**1950**	**6,9%**	H11AA	3107	4,8%	H1011	5057	5,6%	R11AB	430	16,3%	R11AC	1521	4,2%	1217	16,6%	1719	6,7%
H11AA	A555	HFB	**3332**	**5,0%**	R11AI	707	5,9%	H1112	4039	5,2%	R11AA	1793	6,3%	H1011	5125	5,4%	2543	6,6%	3008	4,9%
R11AB	A555	Rampe von A555	**483**	**19,6%**	R11BA	244	10,4%	R11BB	727	16,5%	R11AC	1377	3,8%	R11AA	1860	7,9%	312	27,9%	385	16,4%
R11AC	A555	Parallelfahrbahn	**1624**	**4,8%**	R11AD	276	4,0%	R11AE	1901	4,7%	R11AB	399	15,3%	R11AA	2023	6,9%	905	12,7%	1333	3,9%
					R11AF	1624	4,8%	R11AG	276	4,0%	-			-						
R11AD	A555	Rampe zur A555	**319**	**5,7%**	R11AF	1333	3,8%	R11AE	1651	4,2%	R11AC	1333	3,8%	R11AG	319	5,7%	227	1,3%	261	4,6%
					R11AO	252	13,4%	R11AZ	571	9,1%	R11AY	319	5,7%	R11BA	252	13,4%				
R11AE	A555	Verflechtung	**1944**	**5,0%**	R11AD	294	4,6%	R11AC	1650	5,1%	R11AF	1650	5,1%	R11AG	294	4,6%	1133	10,4%	1595	4,1%
R11AF	A555	Rampe von A555	**1624**	**4,8%**	R11AM	394	23,8%	R11AU	2018	8,5%	R11AT	394	23,8%	R11AV	1624	4,8%	905	12,7%	1333	3,9%
					R11AD	277	5,9%	R11AE	1901	5,0%	R11AC	1624	4,8%	R11AG	277	5,9%				
R11AG	A555	Parallelfahrbahn	**319**	**5,7%**	R11AH	432	7,2%	R11AI	751	6,5%	R11AF	1394	3,6%	R11AE	1712	4,0%	227	1,3%	261	4,6%
					R11AD	319	5,7%	R11AC	1394	3,6%	-			-						
R11AH	A555	Rampe zur A555	**505**	**10,1%**	R11AG	273	4,5%	R11AI	778	8,1%	R11AT	406	23,6%	R11AS	911	16,1%	359	10,9%	410	8,3%
R11AI	A555	Einfahrt	**783**	**5,5%**	H11AA	3145	4,7%	H1112	3929	4,9%	R11AH	481	8,1%	R11AG	302	1,4%	588	7,3%	670	6,9%
H1112	A555	HFB	**4074**	**5,3%**	R11AI	786	6,7%	H11AA	3288	5,0%	-			-			3131	6,7%	3678	5,2%
H1211	A555	HFB	**3633**	**7,0%**	-			-			R11AJ	562	7,7%	H11AB	3071	6,9%	3121	8,0%	2921	5,6%
R11AJ	A555	Ausfahrt	**613**	**7,4%**	H11AB	2701	7,9%	H1211	3314	7,8%	R11AK	323	2,1%	R11AL	291	13,3%	504	7,7%	431	7,4%
H11AB	A555	HFB	**3046**	**7,0%**	R11AR	2198	5,8%	H1110	5244	6,5%	R11AJ	525	7,2%	H1211	3572	7,1%	2617	8,1%	2489	5,3%
R11AK	A555	Rampe von A555	**346**	**1,8%**	R11AV	944	12,4%	R11AW	1290	9,5%	R11AL	222	15,1%	R11AJ	567	7,0%	289	2,1%	197	3,6%
R11AL	A555	Parallelfahrbahn	**290**	**13,0%**	R11AM	407	21,4%	R11AN	697	17,9%	R11AK	206	3,3%	R11AJ	496	8,9%	215	15,3%	234	10,7%
					R11AO	290	13,0%	R11AP	407	21,4%	-			-						
R11AM	A555	Rampe zur A555	**549**	**12,8%**	R11AO	215	15,1%	R11AN	763	13,4%	R11AL	215	15,1%	R11AP	549	12,8%	467	14,6%	395	24,1%
					R11AF	981	15,8%	R11AU	1530	14,7%	R11AT	549	12,8%	R11AV	981	15,8%				
R11AN	A555	Verflechtung	**801**	**13,0%**	R11AM	526	14,7%	R11AL	275	9,8%	R11AO	275	9,8%	R11AP	526	14,7%	682	14,8%	629	19,1%
R11AO	A555	Rampe von A555	**290**	**13,0%**	R11AD	261	4,5%	R11AZ	551	9,0%	R11AY	261	4,5%	R11BA	290	13,0%	215	15,3%	234	10,7%
					R11AM	442	29,0%	R11AN	732	22,7%	R11AL	290	13,0%	R11AP	442	29,0%				
R11AP	A555	Parallelfahrbahn	**549**	**12,8%**	R11AQ	1710	3,9%	R11AR	2259	6,0%	R11AO	223	14,4%	R11AN	772	13,2%	467	14,6%	395	24,1%
					R11AM	549	12,8%	R11AL	223	14,4%	-			-						
R11AQ	A555	Rampe zur A555	**1924**	**3,9%**	R11AP	487	14,2%	R11AR	2411	5,9%	R11AY	235	1,3%	R11AX	2159	3,6%	1614	4,5%	1197	3,7%
R11AR	A555	Einfahrt	**2643**	**5,9%**	H11AB	2734	7,8%	H1110	5377	6,9%	R11AQ	1896	4,3%	R11AP	748	9,9%	2081	6,7%	1592	8,7%
H1110	A555	HFB	**5473**	**6,5%**	R11AR	2442	6,6%	H11AB	3031	6,5%	-			-			4698	7,5%	4081	6,6%
R11AS	L150	Ausfahrt	**1004**	**12,4%**	H11AC	1123	15,8%	B2811	2127	14,2%	R11AH	401	10,8%	R11AT	603	13,5%	827	12,9%	805	16,0%
R11AT	L150	Parallelfahrbahn	**549**	**12,8%**	R11AF	947	11,1%	R11AU	1496	11,7%	R11AH	373	10,1%	R11AS	922	11,7%	467	14,6%	395	24,1%
					R11AM	549	12,8%	R11AV	947	11,1%	-			-						
R11AU	L150	Verflechtung	**2129**	**10,4%**	R11AF	1501	3,9%	R11AT	628	25,7%	R11AM	628	25,7%	R11AV	1501	3,9%	1371	13,3%	1728	8,5%
R11AV	L150	Parallelfahrbahn	**1624**	**4,8%**	R11AK	209	3,1%	R11AW	1833	4,6%	R11AM	407	22,7%	R11AU	2031	8,4%	905	12,7%	1333	3,9%
					R11AF	1624	4,8%	R11AT	407	22,7%	-			-						
R11AW	L150	Einfahrt	**1800**	**3,1%**	H11AC	880	6,1%	H11204	2680	4,1%	R11AK	231	3,5%	R11AV	1569	3,0%	1194	10,1%	1530	3,9%
R11AX	L150	Ausfahrt	**2245**	**3,9%**	H11AD	1053	8,8%	H20411	3298	5,5%	R11AQ	1801	4,5%	R11AY	444	1,9%	1842	4,1%	1459	3,9%
R11AY	L150	Parallelfahrbahn	**319**	**5,7%**	R11AO	246	9,3%	R11AZ	564	7,2%	R11AQ	1252	3,4%	R11AX	1570	3,9%	227	1,3%	261	4,6%
					R11AD	319	5,7%	R11BA	246	9,3%	-			-						
R11AZ	L150	Verflechtung	**608**	**9,1%**	R11AO	264	10,8%	R11AY	345	7,9%	R11AD	345	7,9%	R11BA	264	10,8%	443	8,4%	495	7,5%
R11BA	L150	Parallelfahrbahn	**290**	**13,0%**	R11AB	401	14,4%	R11BB	691	13,8%	R11AD	273	4,3%	R11AZ	563	8,7%	215	15,3%	234	10,7%
					R11AO	290	13,0%	R11AY	273	4,3%	-			-						
R11BB	L150	Einfahrt	**712**	**11,6%**	H11AD	861	5,8%	B1128	1574	8,4%	R11AB	451	16,0%	R11BA	262	3,9%	527	22,8%	619	14,2%
B2811	L150	Basisstraße	**2210**	**13,0%**	-			-			R11AS	923	12,9%	H11AC	1287	13,0%	1916	14,7%	1646	11,1%
H11AC	L150	HFB	**1255**	**14,2%**	R11AW	1255	8,8%	H11204	2510	11,5%	R11AS	859	12,1%	B2811	2114	13,3%	1090	16,1%	842	6,3%
H11204	L150	HFB	**2628**	**4,9%**	R11AW	1797	3,8%	H11AC	831	7,3%	-			-			2283	12,9%	2373	4,8%
H20411	L150	HFB	**3343**	**5,1%**	-			-			R11AX	2056	4,1%	H11AD	1287	6,7%	2863	5,9%	2282	4,6%
H11AD	L150	HFB	**1187**	**7,9%**	R11BB	544	20,2%	B1128	1731	11,7%	R11AX	1925	3,8%	H20411	3112	5,4%	1021	9,0%	824	5,9%
B1128	L150	Basisstraße	**1789**	**12,1%**	R11BB	616	22,3%	H11AD	1173	6,8%	-			-			1549	13,8%	1444	9,6%

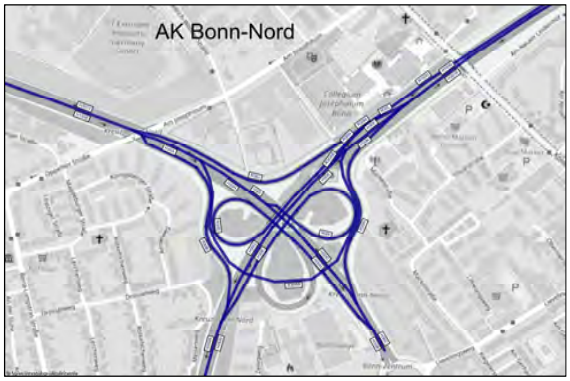


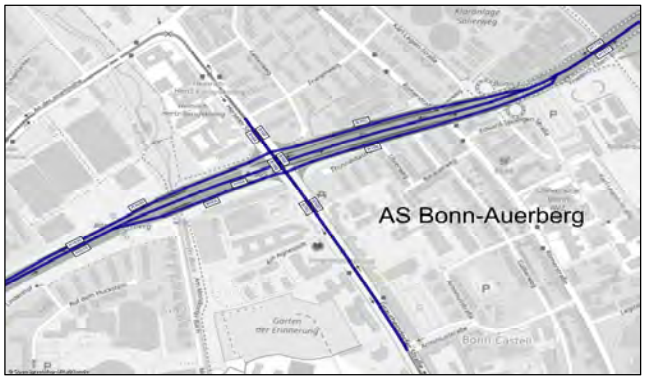

AK Köln-Godorf
H1011
H1110
H11AA
H11AB
R11AA
R11AR
B1128
B2811
H11AD
H11AC
R11BB
R11AB
R11AC
R11AD
R11BA
R11AS
R11AP
R11AQ
R11AO
R11AE
R11AZ
R11AT
R11AY
R11AX
R11AU
R11AN
R11AH
R11AG
R11AV
R11AW
R11AM
R11AK
R11AL
R11AI
R11AJ
H20411
H11204
H1112
H1211
K 15
L 186
L 300
Godorfer Straße
Godorfer Hauptstraße
Bunsenstraße
Immendorfer Straße
Industriestraße
Erweiterung Godorfer Hafen
Brücke V
Hafenbecken II
Hafenbecken I
Rhein
Q30 Straße
Q28 Straße
Q27 Straße
Q26 Straße
Q25 Straße
Q24 Straße
Q8 Straße
Q7 Straße
Q6 Straße
Q4 Straße
Straße 12
Straße 10
Straße 8
Straße 4
Straße 5
Straße 7
L12 Straße
L11 Straße
L10 Straße
L8 Straße
L9 Straße
L6 Straße
L3 Straße
L2 Straße
L1 Straße
Am Eulengarten
Lambertsstraße
Starenweg
Buchfinkenstraße
Johanniterstraße
Perstraße
Mühlenhof
Rodenkirchener Straße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

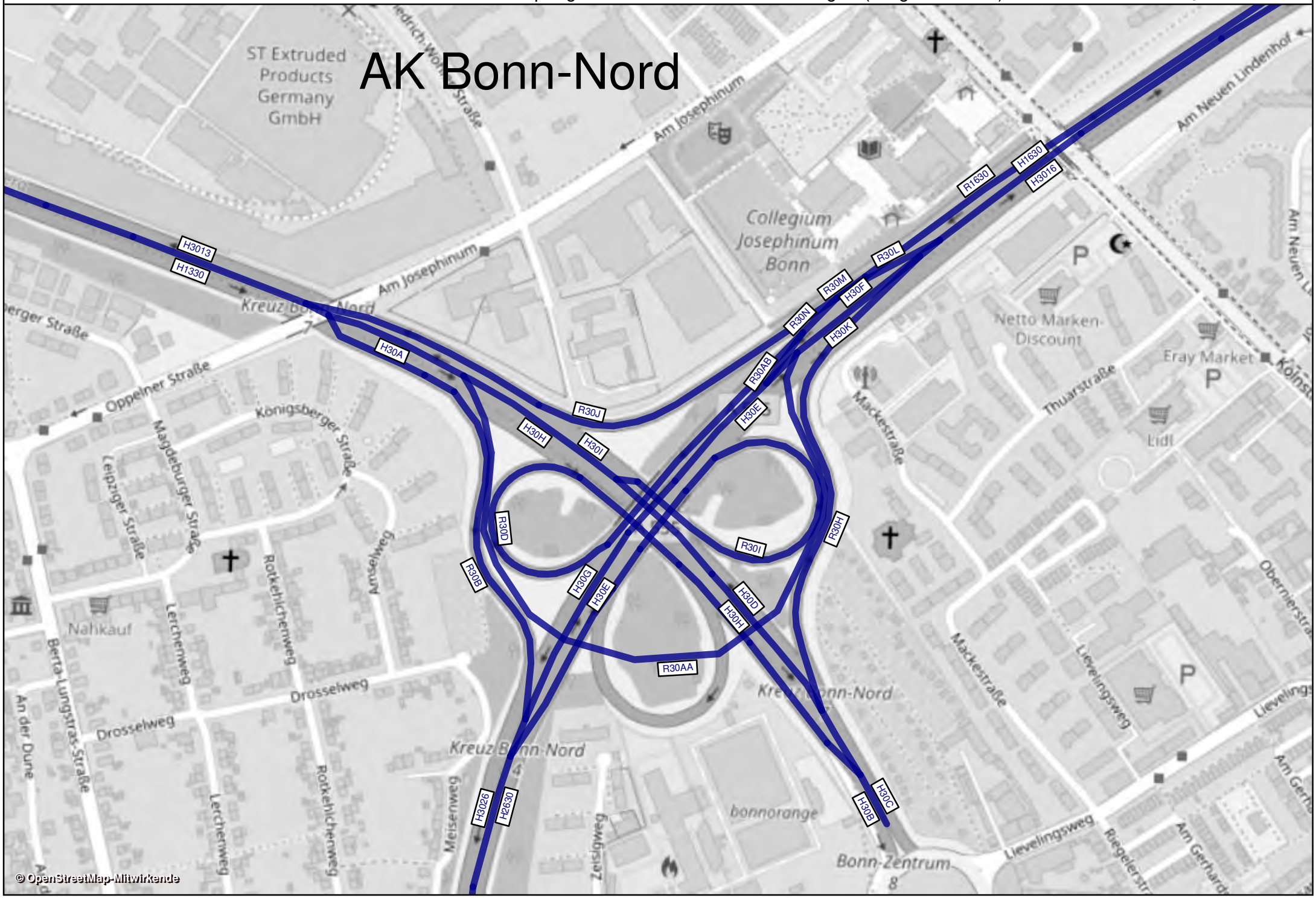
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose - Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_w	SVA_w	$DTV_{w,SV}$	DTV_{w5}	SVA_{w5}	$DTV_{w5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1330	A555	Süd	HFB	39600	5,6%	2200	40900	5,9%	2400
H30A	A555	Süd	HFB	20600	6,3%	1300	21300	7,0%	1500
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	18900	4,2%	800	19500	4,6%	900
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	7000	7,1%	500	7200	6,9%	500
H30H	A555	Süd	HFB	13700	5,1%	700	14100	5,7%	800
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	5300	1,9%	100	5500	1,8%	100
H30B	A555	Süd	HFB	19000	4,2%	800	19600	4,6%	900
H30C	A555	Nord	HFB	13000	6,2%	800	13500	6,7%	900
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6800	5,9%	400	7100	5,6%	400
H30D	A555	Nord	HFB	6200	9,7%	600	6400	10,9%	700
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	15400	6,5%	1000	15900	6,9%	1100
H30I	A555	Nord	HFB	21600	7,4%	1600	22300	7,6%	1700
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	15900	6,3%	1000	16400	6,7%	1100
H3013	A555	Nord	HFB	37500	6,7%	2500	38800	7,2%	2800
H2630	A565	Ost	HFB	51100	8,4%	4300	52900	9,1%	4800
H30E	A565	Ost	HFB	35700	9,5%	3400	37000	10,0%	3700
H30K	A565	Ost	HFB	42800	8,9%	3800	44300	9,5%	4200
H3016	A565	Ost	HFB	49600	8,5%	4200	51300	9,0%	4600
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7700	1,3%	100	7900	1,3%	100
H1630	A565	West	HFB	46300	9,1%	4200	48000	9,6%	4600
R30L	A565	West	Rampe von A565	15400	6,5%	1000	15900	6,9%	1100
R30M	A565	West	Rampe von A565	15400	6,5%	1000	15900	6,9%	1100
H30F	A565	West	HFB	29100	10,7%	3100	30200	11,3%	3400
R30N	A565	West	Rampe zur A565	8900	2,2%	200	9200	3,3%	300
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3500	2,9%	100	3600	2,8%	100
H30G	A565	West	HFB	32600	9,8%	3200	33800	10,7%	3600
H3026	A565	West	HFB	51600	7,9%	4100	53400	8,4%	4500
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3900	2,6%	100	4100	2,4%	100
H16A	A565	Ost	HFB	45700	9,0%	4100	47300	9,5%	4500
R16B	A565	Ost	Einfahrt	15400	4,5%	700	15900	5,0%	800
H1617	A565	Ost	HFB	61000	8,0%	4900	63200	8,5%	5400
H1716	A565	West	HFB	56900	8,6%	4900	58900	9,2%	5400
R16C	A565	West	Ausfahrt	10600	6,6%	700	10900	7,3%	800
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	92000	9,0%	8300	95300	9,5%	9100
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	117900	8,3%	9800	122100	8,8%	10800
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	77100	6,1%	4700	79700	6,5%	5200
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	42200	6,9%	2900	43600	7,3%	3200
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	32000	5,0%	1600	33100	5,4%	1800
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	102700	8,2%	8400	106300	8,7%	9300
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	68300	9,7%	6600	70800	10,3%	7300
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	71900	9,6%	6900	74500	10,2%	7600
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	95900	8,8%	8400	99300	9,3%	9200
B16A	-	Süd	Basisstraße	9100	7,7%	700	9500	7,4%	700
B16B	-	Süd	Basisstraße	13400	4,5%	600	13900	5,0%	700
B16C	-	Süd	Basisstraße	11100	2,7%	300	11500	2,6%	300
B16D	-	Nord	Basisstraße	11100	2,7%	300	11500	2,6%	300
B16E	-	Nord	Basisstraße	7700	1,3%	100	7900	1,3%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	9100	7,7%	700	9500	7,4%	700
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	18200	7,7%	1400	19000	7,4%	1400
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	21100	3,3%	700	21800	3,7%	800
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	22200	2,7%	600	23000	2,6%	600

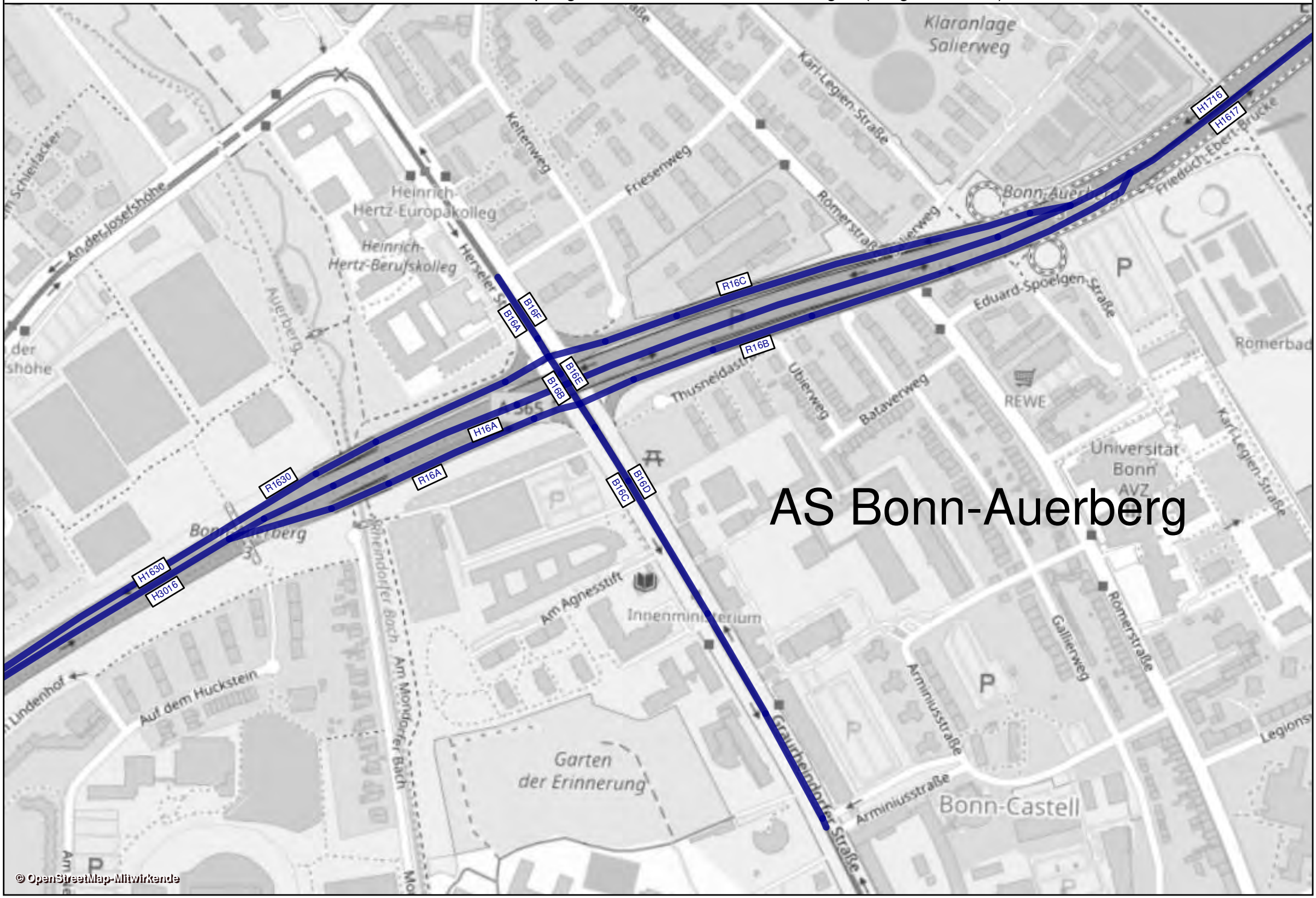
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose - Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1330	A555	Süd	HFB	37100	5,4%	10,1%	2133	371	0,06	0,010	4,9%	1800
H30A	A555	Süd	HFB	19300	6,2%	11,7%	1112	194	0,06	0,010	5,7%	1100
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	17700	4,4%	8,4%	1021	176	0,06	0,010	4,0%	700
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	6500	7,7%	14,3%	376	67	0,06	0,010	6,2%	400
H30H	A555	Süd	HFB	12800	5,5%	10,3%	736	128	0,06	0,010	4,7%	600
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	5000	2,8%	5,3%	290	49	0,06	0,010	2,0%	100
H30B	A555	Süd	HFB	17800	4,7%	8,9%	1026	177	0,06	0,010	3,9%	700
H30C	A555	Nord	HFB	12200	6,7%	12,5%	704	124	0,06	0,010	5,7%	700
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6400	4,8%	9,1%	369	64	0,06	0,010	4,7%	300
H30D	A555	Nord	HFB	5800	8,8%	16,3%	335	60	0,06	0,010	8,6%	500
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	14400	6,2%	11,7%	827	145	0,06	0,010	5,6%	800
H30I	A555	Nord	HFB	20200	7,0%	13,0%	1162	204	0,06	0,010	6,4%	1300
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	14900	6,1%	11,5%	855	150	0,06	0,010	5,4%	800
H3013	A555	Nord	HFB	35100	6,6%	12,4%	2017	354	0,06	0,010	6,0%	2100
H2630	A565	Ost	HFB	47700	8,5%	15,6%	2739	487	0,06	0,010	7,5%	3600
H30E	A565	Ost	HFB	33300	9,4%	17,3%	1912	343	0,06	0,010	8,4%	2800
H30K	A565	Ost	HFB	39900	9,1%	16,8%	2288	409	0,06	0,010	8,0%	3200
H3016	A565	Ost	HFB	46300	8,5%	15,8%	2657	473	0,06	0,010	7,6%	3500
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7200	1,8%	3,6%	413	70	0,06	0,010	1,4%	100
H1630	A565	West	HFB	43200	9,2%	16,8%	2477	443	0,06	0,010	8,1%	3500
R30L	A565	West	Rampe von A565	14400	6,2%	11,7%	827	145	0,06	0,010	5,6%	800
R30M	A565	West	Rampe von A565	14400	6,2%	11,7%	827	145	0,06	0,010	5,6%	800
H30F	A565	West	HFB	27100	10,9%	19,8%	1552	281	0,06	0,010	9,6%	2600
R30N	A565	West	Rampe zur A565	8400	2,6%	5,0%	483	82	0,06	0,010	2,4%	200
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3300	2,4%	4,6%	192	33	0,06	0,010	3,0%	100
H30G	A565	West	HFB	30400	10,0%	18,2%	1744	314	0,06	0,010	8,9%	2700
H3026	A565	West	HFB	48200	7,9%	14,7%	2765	490	0,06	0,010	7,1%	3400
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3700	2,3%	4,5%	214	36	0,06	0,010	2,7%	100
H16A	A565	Ost	HFB	42600	9,1%	16,7%	2443	437	0,06	0,010	8,0%	3400
R16B	A565	Ost	Einfahrt	14400	4,9%	9,3%	829	144	0,06	0,010	4,2%	600
H1617	A565	Ost	HFB	57000	8,0%	14,9%	3272	580	0,06	0,010	7,2%	4100
H1716	A565	West	HFB	53100	8,7%	16,1%	3048	544	0,06	0,010	7,7%	4100
R16C	A565	West	Ausfahrt	9900	6,9%	12,9%	571	100	0,06	0,010	6,1%	600
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	85800	9,1%	16,8%	4920	880	0,06	0,010	8,0%	6900
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	110100	8,4%	15,5%	6321	1124	0,06	0,010	7,4%	8200
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	72200	6,0%	11,2%	4150	725	0,06	0,010	5,4%	3900
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	39500	6,6%	12,4%	2273	399	0,06	0,010	6,1%	2400
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	30000	5,5%	10,4%	1730	301	0,06	0,010	4,7%	1400
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	95900	8,2%	15,2%	5504	978	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	63700	9,7%	17,7%	3657	657	0,06	0,010	8,6%	5500
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	67000	9,9%	18,0%	3840	691	0,06	0,010	8,7%	5800
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	89500	8,8%	16,3%	5134	916	0,06	0,010	7,8%	7000
B16A	-	Süd	Basisstraße	8550	6,9%	13,0%	491	86	0,06	0,010	6,4%	550
B16B	-	Süd	Basisstraße	12600	4,4%	8,4%	722	125	0,06	0,010	4,0%	500
B16C	-	Süd	Basisstraße	10450	2,5%	4,9%	602	102	0,06	0,010	2,4%	250
B16D	-	Nord	Basisstraße	10450	2,5%	4,9%	602	102	0,06	0,010	2,4%	250
B16E	-	Nord	Basisstraße	7200	1,9%	3,8%	417	71	0,06	0,010	1,4%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	8550	6,9%	13,0%	491	86	0,06	0,010	6,4%	550
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	17100	6,9%	13,0%	982	173	0,06	0,010	6,4%	1100
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	19800	3,5%	6,7%	1139	195	0,06	0,010	3,0%	600
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	20900	2,5%	4,9%	1203	204	0,06	0,010	2,4%	500

A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose - Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1330	A555	HFB	**3745**	**4,2%**	-			-			R30B	1705	3,5%	H30A	2040	4,8%	3203	4,8%	2696	3,9%
H30A	A555	HFB	**1955**	**5,3%**	R30AA	644	3,8%	H30H	1311	6,0%	R30B	1598	3,2%	H1330	3553	4,3%	1675	6,0%	1402	4,0%
R30B	A555	Rampe von A555	**1824**	**3,0%**	H30G	2787	7,4%	H3026	4610	5,6%	H30A	1729	5,9%	H1330	3553	4,4%	1528	3,5%	1294	3,8%
R30AA	A555	Rampe von A555	**688**	**3,3%**	H30E	2784	6,4%	H30K	3473	5,8%	H30H	1133	7,0%	H30A	1822	5,6%	577	3,8%	492	8,7%
H30H	A555	HFB	**1280**	**6,3%**	R30D	509	2,9%	H30B	1789	5,3%	R30AA	603	3,5%	H30A	1883	5,4%	1098	7,2%	910	1,4%
R30D	A555	Rampe zur A555	**573**	**2,9%**	H30H	1147	7,0%	H30B	1720	5,6%	R30AB	260	0,7%	R30N	833	2,2%	480	3,3%	356	0,8%
H30B	A555	HFB	**1841**	**5,2%**	R30D	564	3,2%	H30H	1277	6,1%	-			-			1577	6,0%	1265	1,2%
H30C	A555	HFB	**1327**	**2,1%**	-			-			R30H	725	1,5%	H30D	602	2,9%	788	10,7%	1199	2,1%
R30H	A555	Rampe von A555	**737**	**1,6%**	H30K	3448	7,9%	H3016	4185	6,8%	H30D	567	2,7%	H30C	1304	2,1%	414	7,5%	650	1,5%
H30D	A555	HFB	**608**	**2,8%**	R30I	1188	3,5%	H30I	1796	3,2%	R30H	681	1,4%	H30C	1288	2,1%	375	14,1%	549	2,7%
R30I	A555	Rampe zur A555	**1402**	**5,2%**	H30D	391	13,7%	H30I	1793	7,1%	H30E	2750	6,5%	H2630	4153	6,0%	1179	6,0%	1121	4,0%
H30I	A555	HFB	**1849**	**3,7%**	R30J	1629	2,9%	H3013	3478	3,3%	R30I	1317	3,9%	H30D	532	3,1%	1553	8,0%	1670	3,6%
R30J	A555	Rampe zur A555	**1868**	**4,2%**	H30I	1747	3,5%	H3013	3615	3,8%	R30N	695	1,5%	R30M	2562	3,4%	844	7,8%	1535	3,4%
H3013	A555	HFB	**3549**	**3,6%**	R30J	1803	3,3%	H30I	1745	3,9%	-			-			2397	7,9%	3205	3,5%
H2630	A565	HFB	**4354**	**7,1%**	-			-			R30I	1251	4,0%	H30E	3103	8,3%	3843	6,4%	3929	6,9%
H30E	A565	HFB	**3112**	**8,3%**	R30AA	518	7,6%	H30K	3631	8,2%	R30I	1172	3,7%	H2630	4284	7,0%	2664	6,6%	2808	8,1%
H30K	A565	HFB	**3659**	**8,4%**	R30AA	518	7,6%	H30E	4177	8,3%	R30H	764	1,5%	H3016	2895	10,2%	3242	6,1%	3301	8,2%
H3016	A565	HFB	**4378**	**7,2%**	R30H	764	1,5%	H30K	3614	8,5%	R16A	314	2,1%	H16A	4065	7,6%	3655	6,3%	3951	7,1%
R1630	A565	Parallelfahrbahn	**940**	**1,8%**	R30L	1188	3,5%	R30M	2128	2,7%	-			-			399	1,5%	776	1,4%
H1630	A565	HFB	**4182**	**6,8%**	R16C			H1716			R30L	1316	6,0%	H30F	2866	7,1%	3591	7,7%	3473	6,4%
R30L	A565	Rampe von A565	**1436**	**5,8%**	R1630	418	1,5%	R30M	1853	4,8%	H30F	2495	8,1%	H1630	3931	7,2%	1179	6,0%	1121	4,0%
R30M	A565	Rampe von A565	**1402**	**5,2%**	R30L	1384	5,1%	R1630	18	13,5%	R30J	942	7,0%	R30N	461	1,5%	1179	6,0%	1121	4,0%
H30F	A565	HFB	**2867**	**7,2%**	R30AB	264	0,7%	H30G	3131	6,6%	R30L	1231	5,6%	H1630	4097	6,7%	2418	8,3%	2041	8,5%
R30N	A565	Rampe zur A565	**870**	**2,1%**	R30AB	277	0,8%	R30D	593	2,7%	R30J	880	7,3%	R30M	1750	4,7%	728	2,5%	672	1,5%
R30AB	A565	Rampe zur A565	**385**	**3,1%**	H30F	2132	8,2%	H30G	2517	7,4%	R30D	373	0,8%	R30N	758	2,0%	248	0,8%	317	2,5%
H30G	A565	HFB	**3165**	**6,6%**	R30B	1621	3,0%	H3026	4786	5,4%	R30AB	292	0,8%	H30F	2873	7,2%	2667	7,6%	2359	7,7%
H3026	A565	HFB	**4897**	**5,3%**	R30B	1795	3,4%	H30G	3102	6,4%	-			-			4195	6,1%	3653	6,3%
R16A	A565	Ausfahrt	**422**	**1,4%**	R16C	952	7,8%	H1716	1375	5,8%	H16A	3416	6,6%	H3016	3838	6,1%	346	1,4%	281	2,1%
H16A	A565	HFB	**4067**	**7,6%**	R16B	1566	1,1%	H1617	5633	5,8%	R16A	294	2,0%	H3016	4362	7,3%	3309	6,8%	3670	7,5%
R16B	A565	Einfahrt	**1741**	**1,0%**	H16A	3835	7,2%	H1617	5575	5,3%	-			-			918	8,2%	1471	1,2%
H1617	A565	HFB	**5696**	**5,8%**	R16B	1729	1,2%	H16A	3967	7,8%	-			-			4226	7,1%	5142	5,7%
H1716	A565	HFB	**5246**	**6,9%**	-			-			R16C	1020	8,3%	H1630	4226	6,5%	4505	7,9%	4178	5,7%
R16C	A565	Ausfahrt	**1112**	**8,0%**	-			-			H1630	3706	7,6%	H1716	4818	7,7%	914	8,3%	703	1,7%

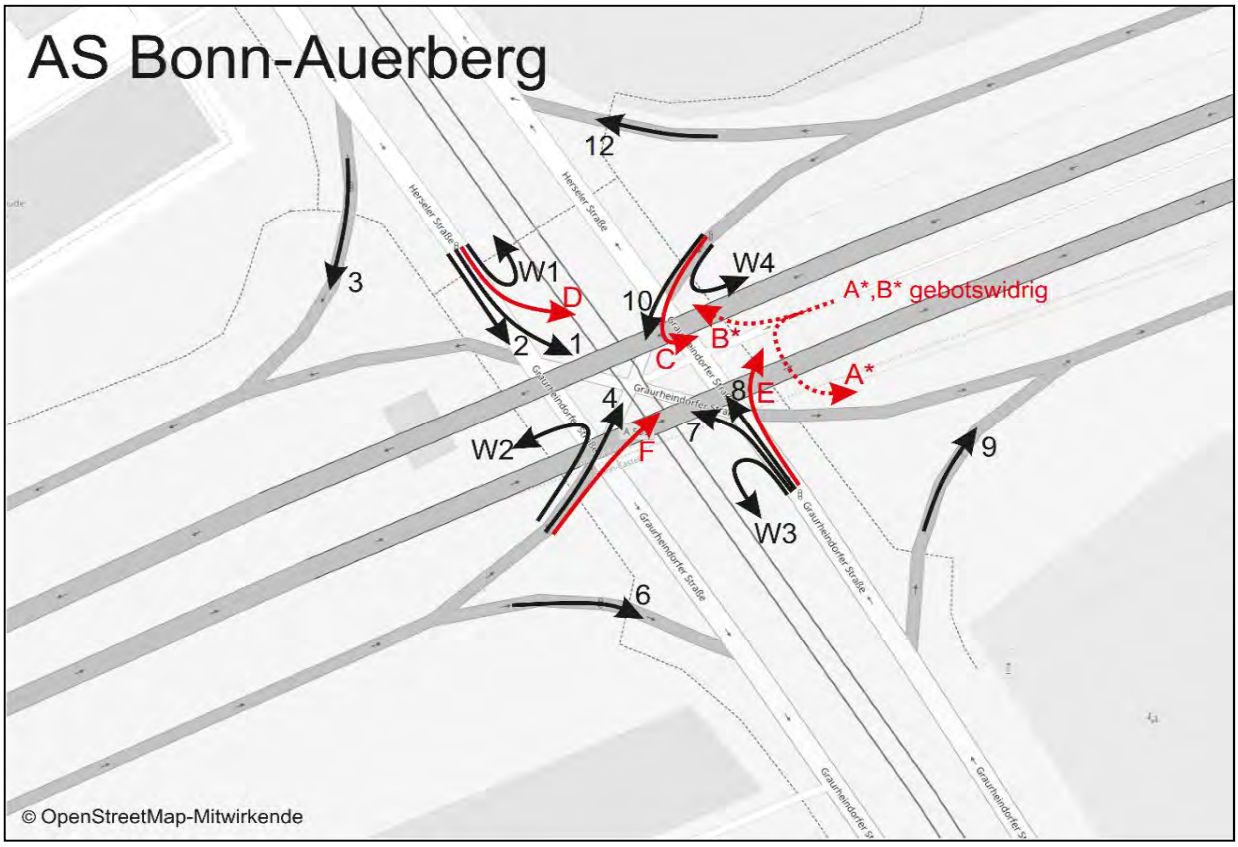




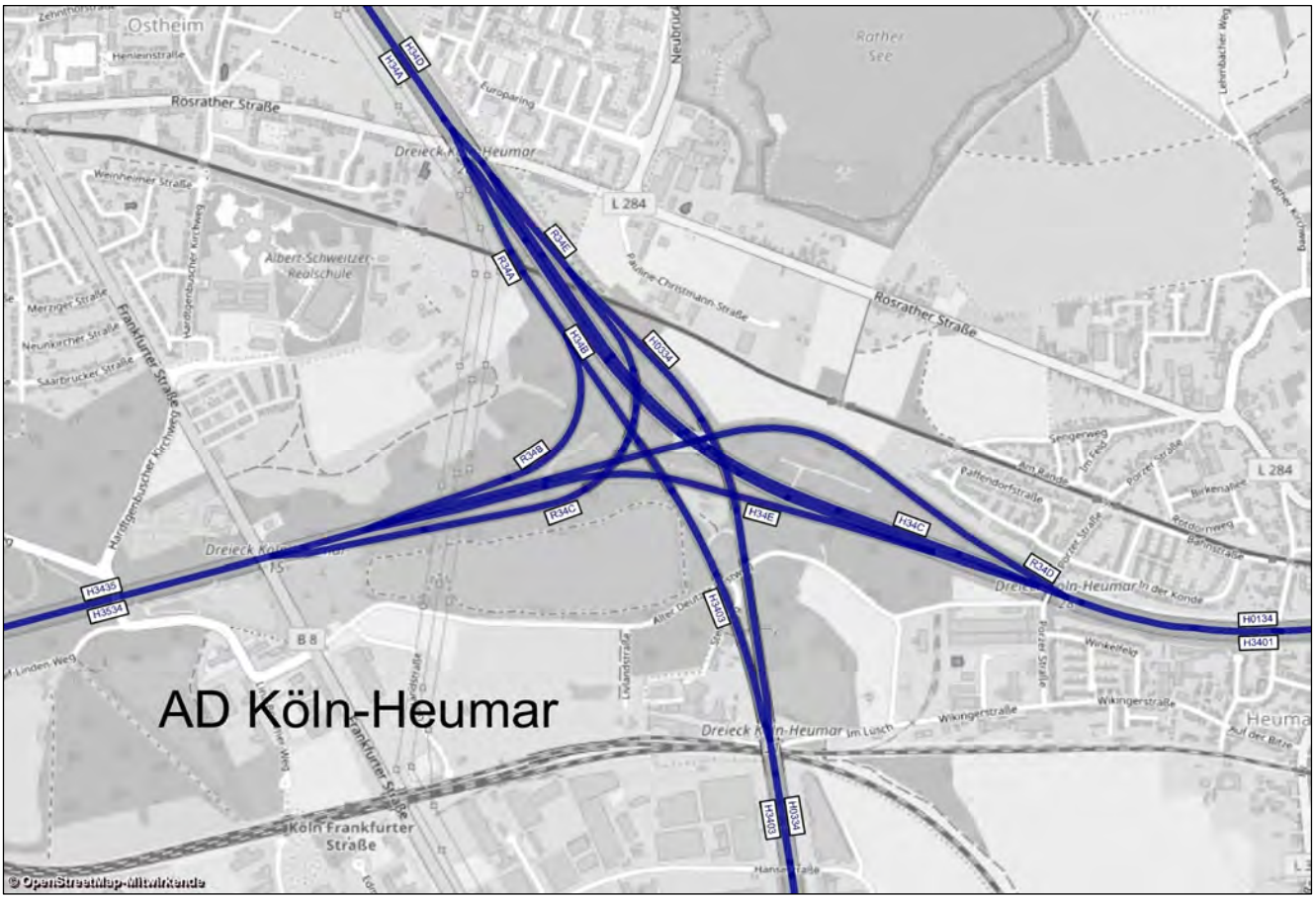

AK Bonn-Nord
ST Extruded Products Germany GmbH
Am Josephinum
Collegium Josephinum Bonn
Am Neuen Lindenhof
Netto Marken-Discount
Eray Market
Lidl
Thuarstraße
Mackestraße
Oppelner Straße
Königsberger Straße
Magdeburger Straße
Leipziger Straße
Rotkehlchenweg
Lerchenweg
Drosselweg
Nahkauf
Berta-Lungstras-Straße
An der Dune
Meisenweg
Zeisigweg
Kreuz Bonn-Nord
bonnorange
Bonn-Zentrum
Lievelingsweg
H3013
H1330
H30A
R30J
H30H
H30I
R30D
R30B
H30G
H30E
R30I
R30H
H30D
H30H
R30AA
H3026
H2630
H30B
H30C
R30AB
H30E
R30M
R30N
H30F
H30K
R30L
R1630
H1630
H3016
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Auerberg
R16C
R16B
R16A
R1630
H1630
H3016
H16A
B16A
B16B
B16C
B16D
B16E
B16F
H1716
H1617
Klaranlage Salierweg
Karl-Legien-Straße
Friedrich-Ebert-Brücke
Bonn-Auerberg
Heinrich-Hertz-Europakolleg
Heinrich-Hertz-Berufskolleg
Herseler Straße
Kelterweg
Friesenweg
Römerstraße
Eduard-Spoelgen-Straße
Thusneldastr.
Ubierweg
Bataverweg
REWE
Universität Bonn AVZ
Romerbad
Karl-Legien-Straße
Am Agnesstift
Innenministerium
Rheindorfer Bach
Am Mondorfer Bach
Auf dem Huckstein
Lindenhof
Garten der Erinnerung
Graurheindorfer Straße
Arminiusstraße
Bonn-Castell
Gallierweg
Römerstraße
Legionsw
An der Josefshöhe
Auerberg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

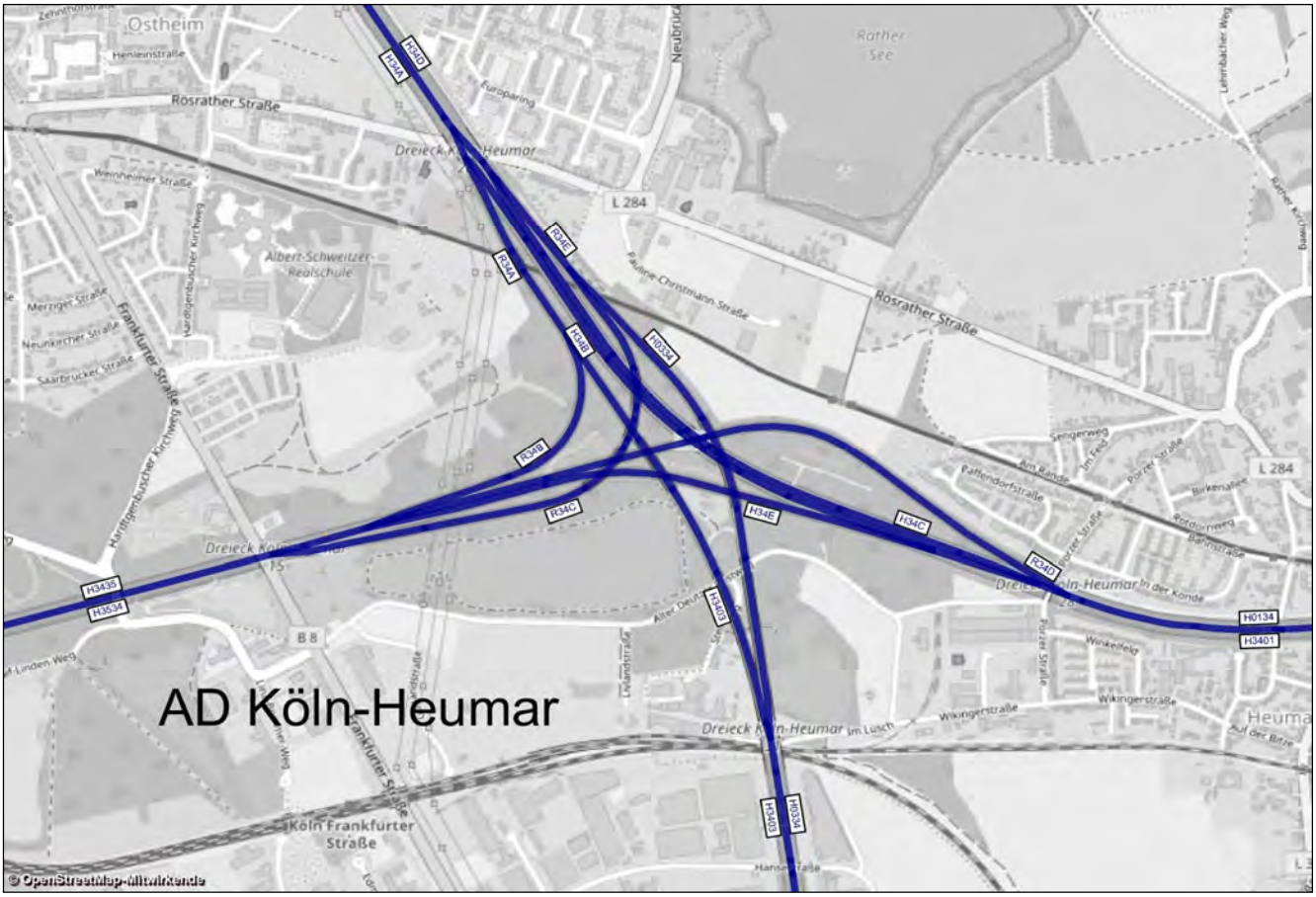
AS Bonn-Auerberg - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
16	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	543	29	667	20
		2	91	4	59	0
		3	172	11	161	12
	Larstraße	4	126	20	84	5
		5	-	-	-	-
		6	211	3	97	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	215	4	570	5
		8	31	2	117	1
		9	415	2	1.021	5
	A 59	10	531	8	290	3
		11	-	-	-	-
		12	508	33	443	14
	Wender	W1	2	0	1	0
		W2	5	2	3	0
		W3	30	1	22	0
		W4	0	0	10	0
	Parkplatz	A	4	0	2	0
		B	0	0	0	0
		C	181	0	58	0
		D	13	0	2	0
		E	14	0	1	0
		F	7	0	3	0



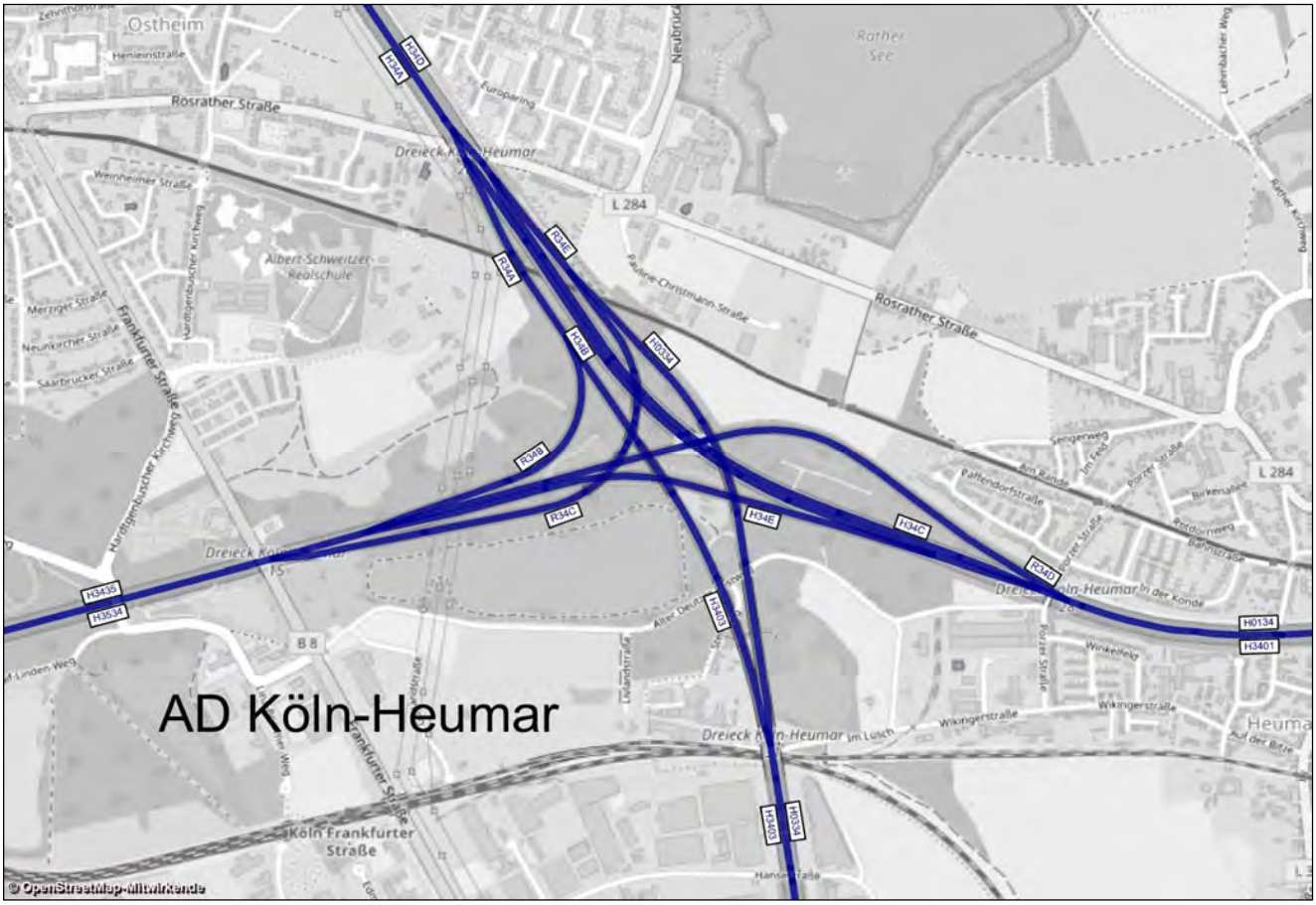
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H34A	A3	Süd	HFB	97500	13,0%	12700	101200	13,8%	14000
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	68300	11,7%	8000	70800	12,6%	8900
H34B	A3	Süd	HFB	29300	16,0%	4700	30500	17,0%	5200
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	33600	11,9%	4000	34800	12,6%	4400
H3435	A4	Süd	HFB	58000	14,0%	8100	60300	14,9%	9000
H3534	A4	Nord	HFB	48400	15,3%	7400	50300	16,3%	8200
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	28300	13,4%	3800	29400	14,3%	4200
H34E	A4	Süd	HFB	20200	18,3%	3700	21000	19,5%	4100
H3403	A59	Süd	HFB	34700	11,8%	4100	36000	12,5%	4500
H0334	A59	Nord	HFB	33200	14,5%	4800	34500	15,4%	5300
H3401	A3	Süd	HFB	49300	16,8%	8300	51400	17,7%	9100
H0134	A3	Nord	HFB	50200	20,5%	10300	52400	21,8%	11400
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	24600	17,1%	4200	25600	18,0%	4600
H34C	A3	Nord	HFB	25700	23,3%	6000	26900	24,5%	6600
R34E	A59	Nord	Einfahrt	61500	14,0%	8600	63900	14,9%	9500
H34D	A3	Nord	HFB	87200	16,7%	14600	90800	17,7%	16100
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	106400	14,6%	15500	110600	15,6%	17200
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	78200	15,1%	11800	81300	16,1%	13100
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	55000	19,5%	10700	57400	20,6%	11800
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	99500	18,7%	18600	103800	19,7%	20500
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	67900	13,1%	8900	70500	13,9%	9800

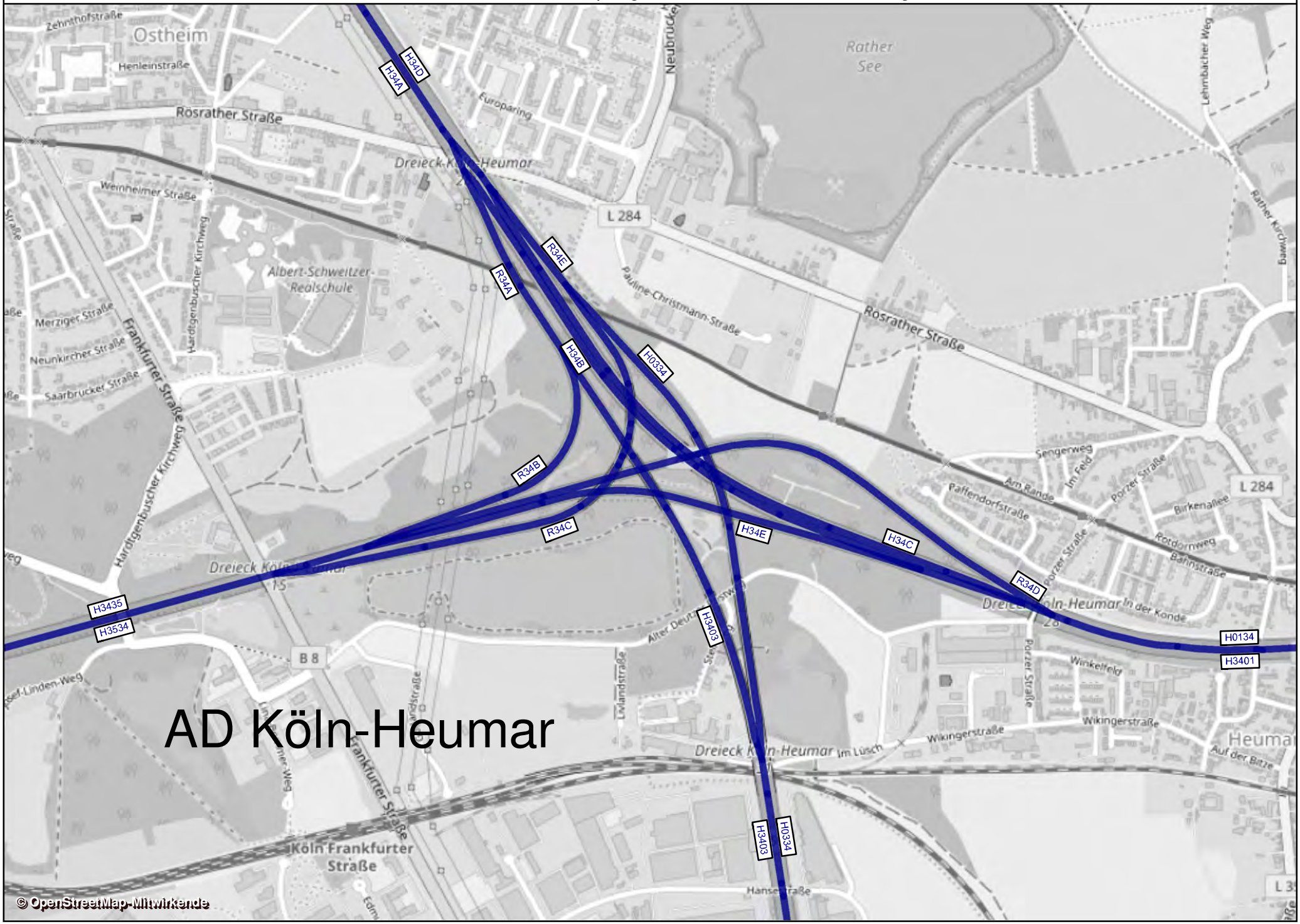


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H34A	A3	Süd	HFB	90500	13,2%	23,5%	5181	955	0,06	0,011	11,7%	10600
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	63500	11,9%	21,4%	3636	664	0,06	0,010	10,6%	6700
H34B	A3	Süd	HFB	27100	16,2%	28,3%	1545	291	0,06	0,011	14,4%	3900
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	31200	11,8%	21,3%	1786	326	0,06	0,010	10,6%	3300
H3435	A4	Süd	HFB	53800	14,3%	25,3%	3079	572	0,06	0,011	12,6%	6800
H3534	A4	Nord	HFB	44800	15,7%	27,5%	2561	481	0,06	0,011	13,8%	6200
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	26300	13,7%	24,3%	1503	278	0,06	0,011	12,2%	3200
H34E	A4	Süd	HFB	18600	18,6%	31,9%	1058	203	0,06	0,011	16,7%	3100
H3403	A59	Süd	HFB	32300	11,9%	21,5%	1850	338	0,06	0,010	10,5%	3400
H0334	A59	Nord	HFB	30800	14,6%	25,8%	1759	328	0,06	0,011	13,0%	4000
H3401	A3	Süd	HFB	45600	17,2%	29,7%	2604	494	0,06	0,011	15,1%	6900
H0134	A3	Nord	HFB	46200	21,0%	35,4%	2632	513	0,06	0,011	18,6%	8600
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	22700	17,6%	30,4%	1293	246	0,06	0,011	15,4%	3500
H34C	A3	Nord	HFB	23600	24,2%	40,0%	1339	267	0,06	0,011	21,2%	5000
R34E	A59	Nord	Einfahrt	57000	14,2%	25,1%	3262	606	0,06	0,011	12,6%	7200
H34D	A3	Nord	HFB	80600	17,1%	29,7%	4601	873	0,06	0,011	15,1%	12200
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	98600	14,9%	26,3%	5640	1053	0,06	0,011	13,2%	13000
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	72400	15,4%	27,0%	4138	775	0,06	0,011	13,7%	9900
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	50700	19,9%	33,9%	2884	558	0,06	0,011	17,6%	8900
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	91800	19,1%	32,6%	5236	1007	0,06	0,011	16,9%	15500
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	63100	13,2%	23,6%	3609	666	0,06	0,011	11,7%	7400

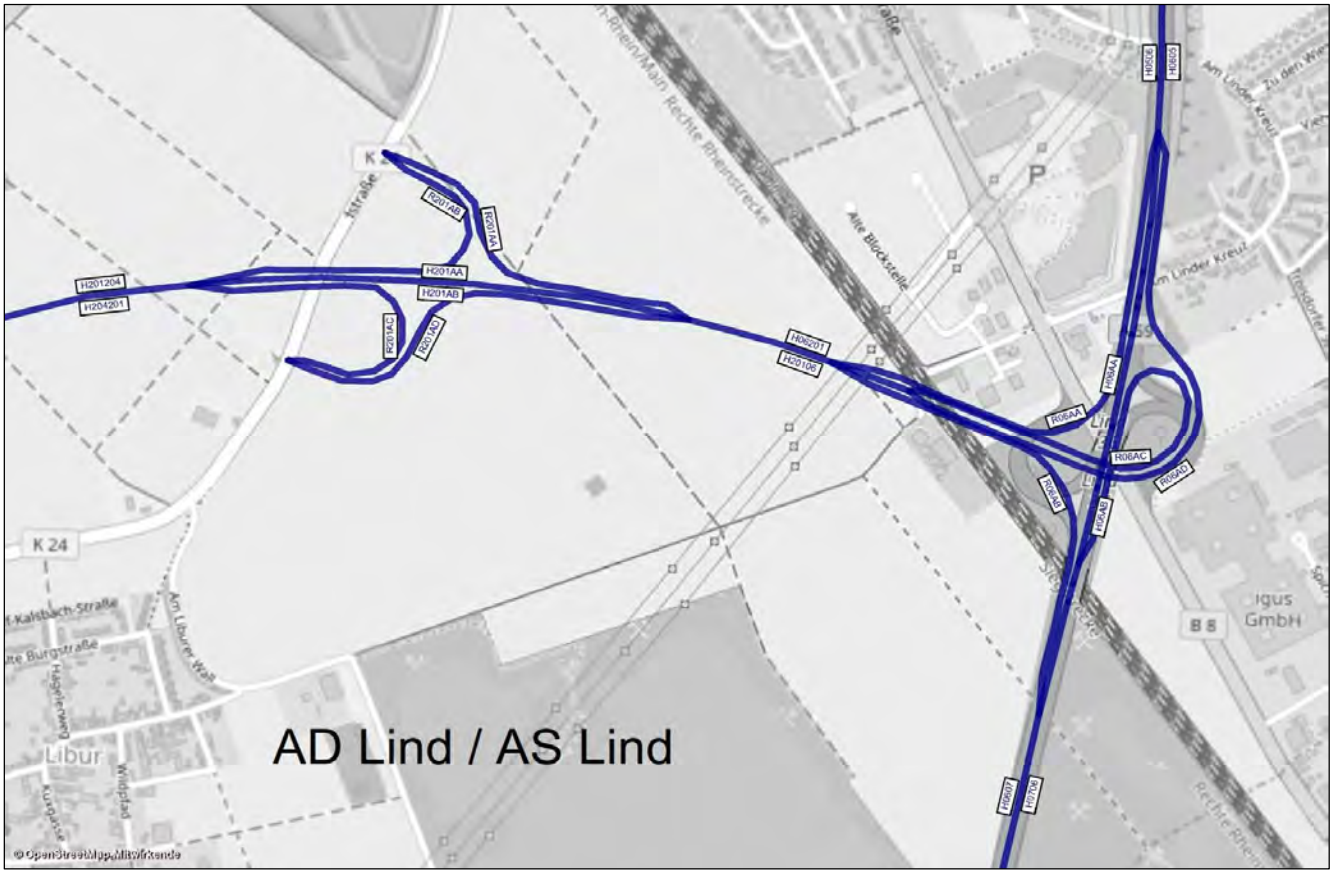


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H34A	A3	HFB	**7421**	**9,7%**	-			-			R34A	5277	1,3%	H34B	2144	30,2%	6382	10,5%	6693	9,4%
R34A	A3	Ausfahrt	**5725**	**8,9%**	H34B	1437	12,9%	H34A	7163	9,7%	R34B	2569	7,7%	H3403	3157	9,8%	4709	9,3%	4284	8,1%
H34B	A3	HFB	**2673**	**12,1%**	H34E	2390	9,9%	H3401	5062	11,1%	R34A	4465	7,6%	H34A	7138	9,2%	1673	13,8%	2409	11,8%
R34B	A3	Rampe zur A4	**2493**	**7,1%**	R34D	1647	13,4%	H3435	4140	9,6%	H3403	2742	10,0%	R34A	5236	8,6%	2103	8,2%	2075	9,3%
H3435	A4	HFB	**4491**	**8,2%**	R34B	2487	7,4%	R34D	2004	9,2%	-			-			3865	9,4%	3316	10,6%
H3534	A4	HFB	**5021**	**12,1%**	-			-			R34C	2703	8,6%	H34E	2319	16,1%	2905	18,7%	4526	11,8%
R34C	A4	Rampe von A4	**2668**	**14,8%**	H0334	2639	14,5%	R34E	5306	14,7%	H34E	651	30,2%	H3534	3318	17,8%	2278	16,9%	2247	12,3%
H34E	A4	HFB	**2527**	**11,6%**	H35B	4819	13,0%	H3401	7346	12,5%	R34C	1394	13,4%	H3534	3921	12,3%	627	25,2%	2278	11,4%
H3403	A59	HFB	**3025**	**8,8%**	-			-			R34B	2404	7,7%	R34A	5430	8,3%	2606	10,1%	2209	7,0%
H0334	A59	HFB	**2771**	**9,3%**	R34C	2669	12,5%	R34E	5440	10,9%	-			-			2127	13,4%	2499	9,1%
H3401	A3	HFB	**5199**	**11,9%**	H34E	2481	11,4%	H34B	2718	12,3%	-			-			2301	16,9%	4686	11,6%
H0134	A3	HFB	**4117**	**14,3%**	-			-			R34D	1966	10,8%	H34C	2151	17,5%	3576	16,1%	2944	15,3%
R34D	A3	Rampe von A3	**2081**	**9,4%**	R34B	1863	8,4%	H3435	3944	8,9%	H34C	1465	23,1%	H0134	3546	15,0%	1762	10,8%	1241	12,9%
H34C	A3	HFB	**2073**	**19,0%**	R34E	4401	10,2%	H34D	6474	13,0%	R34D	1509	7,7%	H0134	3582	14,3%	1814	21,3%	1702	16,9%
R34E	A59	Einfahrt	**5504**	**8,5%**	H34C	1604	18,8%	H34D	7108	10,9%	R34C	2820	10,8%	H0334	2684	6,2%	4405	15,2%	4746	10,6%
H34D	A3	HFB	**7156**	**12,5%**	R34E	5994	9,6%	H34C	1162	27,8%	-			-			6219	17,0%	6449	12,3%

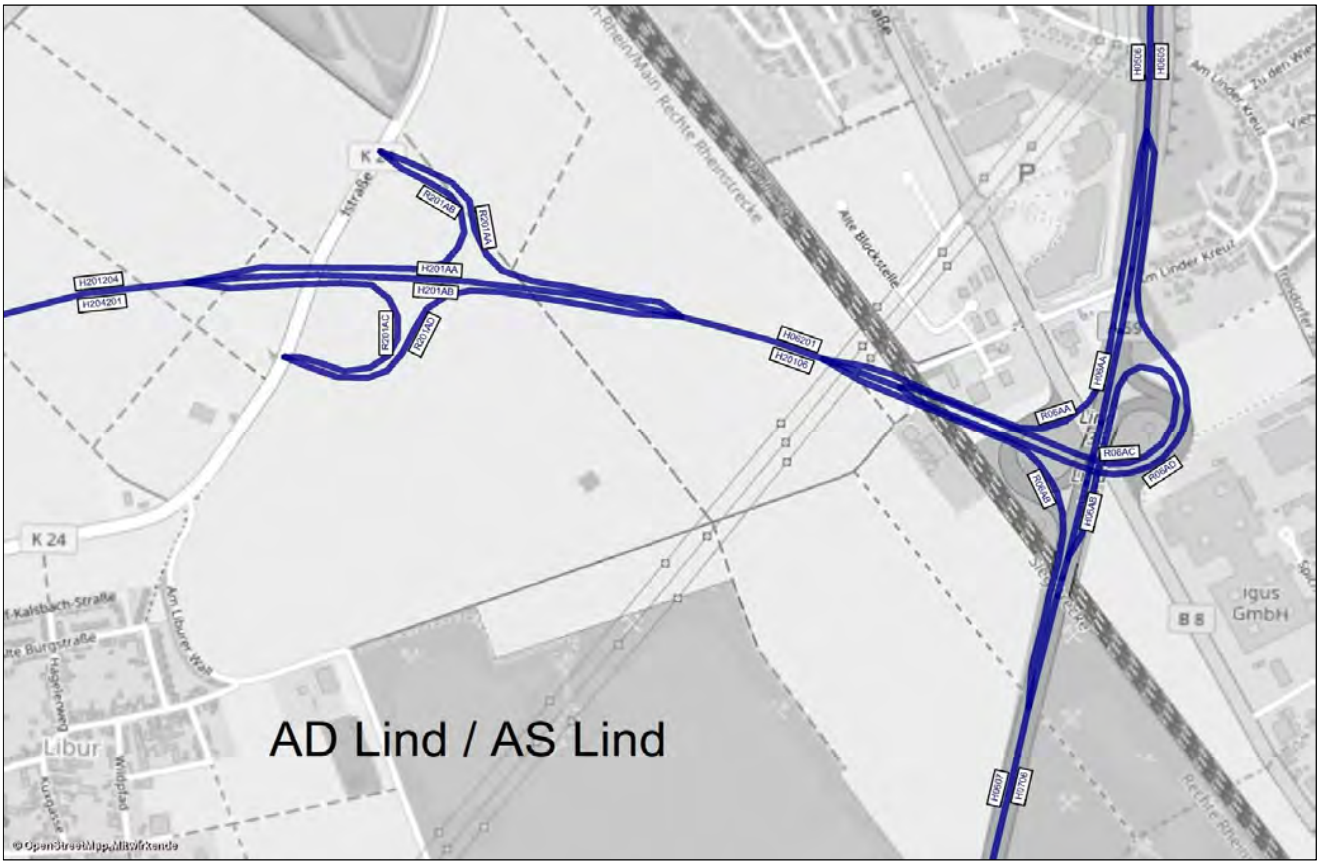



AD Köln-Heumar
H34D
H34A
R34E
R34A
H34B
H0334
R34B
R34C
H34E
H34C
R34D
H3435
H3534
H3403
H0134
H3401
H3403
H0334
Ostheim
Rösrather Straße
Rather See
L 284
Albert-Schweitzer-Realschule
Frankfurter Straße
Köln Frankfurter Straße
B 8
Heuma
© OpenStreetMap-Mitwirkende

A 59/ A553 - AD Lind/ AS Lind - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0506	A59	Süd	HFB	51100	10,8%	5500	53000	11,5%	6100
R06AA	A59	Süd	Rampe von A59	5500	1,8%	100	5700	1,8%	100
H06AA	A59	Süd	HFB	45600	11,6%	5300	47300	12,3%	5800
R06AB	A59	Süd	Rampe zur A59	17700	13,6%	2400	18400	14,1%	2600
H0607	A59	Süd	HFB	63200	12,2%	7700	65500	13,0%	8500
H0706	A59	Nord	HFB	64300	11,7%	7500	66700	12,4%	8300
R06AC	A59	Nord	Rampe von A59	18000	7,8%	1400	18600	8,6%	1600
H06AB	A59	Nord	HFB	46300	13,2%	6100	48100	13,9%	6700
R06AD	A59	Nord	Rampe zur A59	7200	5,6%	400	7400	5,4%	400
H0605	A59	Nord	HFB	53500	11,8%	6300	55500	12,6%	7000
H06201	A553	West	HFB	23500	7,2%	1700	24300	7,4%	1800
R201AA	A553	West	Ausfahrt	1100	9,1%	100	1100	9,1%	100
H201AA	A553	West	HFB	22400	6,3%	1400	23200	6,9%	1600
R201AB	A553	West	Einfahrt	7000	8,6%	600	7200	9,7%	700
H201204	A553	West	HFB	29400	6,8%	2000	30400	7,2%	2200
H204201	A553	Ost	HFB	28500	11,2%	3200	29500	12,2%	3600
R201AC	A553	Ost	Ausfahrt	6900	8,7%	600	7100	9,9%	700
H201AB	A553	Ost	HFB	21500	12,1%	2600	22300	13,0%	2900
R201AD	A553	Ost	Einfahrt	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
H20106	A553	Ost	HFB	24700	11,3%	2800	25600	11,7%	3000
QS H0605+H0506	A59	-	HFB	104600	11,3%	11800	108500	12,1%	13100
QS H06AA+H06AB	A59	-	HFB	91900	12,4%	11400	95400	13,1%	12500
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	127500	11,9%	15200	132200	12,7%	16800
QS H06201+H20106	A553	-	HFB	48200	9,3%	4500	49900	9,6%	4800
QS H201AA+H201AB	A553	-	HFB	43900	9,1%	4000	45500	9,9%	4500
QS H201204+H204201	A553	-	HFB	57900	9,0%	5200	59900	9,7%	5800



A 59/ A553 - AD Lind/ AS Lind - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0506	A59	Süd	HFB	47600	10,8%	19,6%	2728	494	0,06	0,010	9,7%	4600
R06AA	A59	Süd	Rampe von A59	5200	3,1%	6,0%	302	51	0,06	0,010	1,9%	100
H06AA	A59	Süd	HFB	42400	11,8%	21,2%	2426	443	0,06	0,010	10,4%	4400
R06AB	A59	Süd	Rampe zur A59	16400	13,8%	24,4%	936	173	0,06	0,011	12,2%	2000
H0607	A59	Süd	HFB	58700	12,3%	22,1%	3362	616	0,06	0,010	10,9%	6400
H0706	A59	Nord	HFB	59800	11,8%	21,2%	3423	625	0,06	0,010	10,5%	6300
R06AC	A59	Nord	Rampe von A59	16800	8,1%	15,0%	963	171	0,06	0,010	7,1%	1200
H06AB	A59	Nord	HFB	43000	13,2%	23,6%	2460	454	0,06	0,011	11,9%	5100
R06AD	A59	Nord	Rampe zur A59	6700	4,6%	8,8%	384	66	0,06	0,010	4,5%	300
H0605	A59	Nord	HFB	49700	12,1%	21,7%	2844	520	0,06	0,010	10,7%	5300
H06201	A553	West	HFB	22000	6,9%	12,9%	1264	222	0,06	0,010	6,4%	1400
R201AA	A553	West	Ausfahrt	1000	14,3%	25,3%	57	11	0,06	0,011	10,0%	100
H201AA	A553	West	HFB	21000	6,5%	12,3%	1208	212	0,06	0,010	5,7%	1200
R201AB	A553	West	Einfahrt	6500	8,4%	15,6%	371	66	0,06	0,010	7,7%	500
H201204	A553	West	HFB	27500	7,0%	13,1%	1579	278	0,06	0,010	6,2%	1700
H204201	A553	Ost	HFB	26500	11,4%	20,6%	1516	276	0,06	0,010	10,2%	2700
R201AC	A553	Ost	Ausfahrt	6400	8,8%	16,2%	369	66	0,06	0,010	7,8%	500
H201AB	A553	Ost	HFB	20000	12,2%	22,0%	1147	210	0,06	0,010	11,0%	2200
R201AD	A553	Ost	Einfahrt	3000	3,6%	6,9%	173	30	0,06	0,010	3,3%	100
H20106	A553	Ost	HFB	23000	11,1%	20,1%	1319	240	0,06	0,010	10,0%	2300
QS H0605+H0506	A59	-	HFB	97300	11,4%	20,7%	5572	1014	0,06	0,010	10,2%	9900
QS H06AA+H06AB	A59	-	HFB	85400	12,5%	22,4%	4886	896	0,06	0,010	11,1%	9500
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	118500	12,0%	21,7%	6785	1240	0,06	0,010	10,7%	12700
QS H06201+H20106	A553	-	HFB	45000	9,0%	16,6%	2584	462	0,06	0,010	8,2%	3700
QS H201AA+H201AB	A553	-	HFB	41000	9,3%	17,1%	2354	422	0,06	0,010	8,3%	3400
QS H201204+H204201	A553	-	HFB	54000	9,1%	16,8%	3094	554	0,06	0,010	8,1%	4400

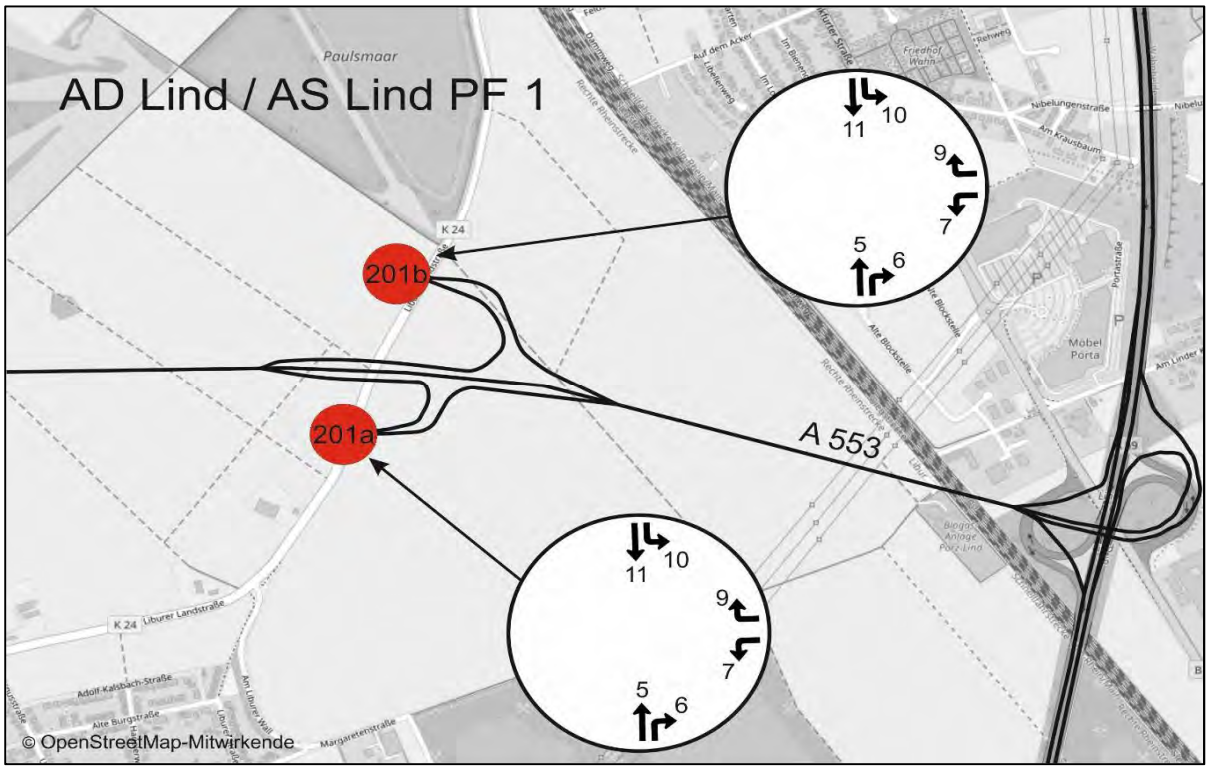


A 59/ A553 - AD Lind/ AS Lind - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0506	A59	HFB	**4470**	**6,5%**	-			-			R06AA	587	2,5%	H06AA	3883	7,1%	3258	10,3%	4034	6,3%
R06AA	A59	Rampe von A59	**639**	**3,1%**	R06AC	1233	6,5%	H06201	1872	5,3%	H06AA	3621	6,8%	H0506	4260	6,2%	295	3,4%	526	2,5%
H06AA	A59	HFB	**3887**	**7,1%**	R06AB	1320	6,5%	H0607	5207	6,9%	R06AA	550	2,3%	H0506	4438	6,5%	2961	11,0%	3508	6,9%
R06AB	A59	Rampe zur A59	**1490**	**13,5%**	H06AA	3090	10,7%	H0607	4581	11,6%	R06AD	705	5,2%	H20106	2196	10,8%	1270	15,4%	1251	7,5%
H0607	A59	HFB	**5274**	**7,2%**	R06AB	1468	7,3%	H06AA	3806	7,2%	-			-			4232	12,3%	4759	7,1%
H0706	A59	HFB	**5601**	**8,3%**	-			-			R06AC	1539	6,6%	H06AB	4063	8,9%	4821	9,4%	4413	9,0%
R06AC	A59	Rampe von A59	**1639**	**5,7%**	R06AA	313	2,9%	H06201	1952	5,3%	H06AB	3549	10,3%	H0706	5188	8,9%	1379	6,6%	1180	6,7%
H06AB	A59	HFB	**3992**	**9,3%**	R06AD	723	4,6%	H0605	4715	8,5%	R06AC	1439	6,1%	H0706	5431	8,4%	3441	10,5%	3234	9,8%
R06AD	A59	Rampe zur A59	**813**	**4,6%**	H06AB	3592	10,2%	H0605	4405	9,2%	R06AB	1317	14,4%	H20106	2130	10,6%	683	5,3%	361	2,2%
H0605	A59	HFB	**4790**	**8,5%**	R06AD	802	5,1%	H06AB	3988	9,1%	-			-			4124	9,7%	3595	9,0%
H06201	A553	HFB	**1890**	**5,5%**	R06AA	618	2,4%	R06AC	1272	7,0%	R201AA	144	10,1%	H201AA	1746	5,1%	1676	6,1%	1706	5,4%
R201AA	A553	Ausfahrt	**146**	**10,3%**	-			-			H201AA	1628	4,9%	H06201	1774	5,3%	30	20,0%	129	10,1%
H201AA	A553	HFB	**1920**	**5,0%**	R201AB	481	9,7%	H201204	2400	6,0%	R201AA	31	18,8%	H06201	1951	5,3%	1644	5,8%	1576	5,0%
R201AB	A553	Einfahrt	**616**	**4,1%**	H201AA	1648	4,9%	H201204	2264	4,7%	-			-			458	11,1%	525	5,1%
H201204	A553	HFB	**2451**	**6,1%**	R201AB	537	10,9%	H201AA	1914	4,7%	-			-			2102	6,9%	2101	5,0%
H204201	A553	HFB	**2725**	**10,7%**	-			-			R201AC	761	9,1%	H201AB	1964	11,4%	2354	12,2%	1710	6,5%
R201AC	A553	Ausfahrt	**829**	**8,7%**	-			-			H201AB	1724	13,2%	H204201	2553	11,7%	682	9,1%	301	6,0%
H201AB	A553	HFB	**1932**	**11,9%**	R201AD	299	1,8%	H20106	2231	10,5%	R201AC	710	8,5%	H204201	2642	10,9%	1672	13,5%	1409	6,6%
R201AD	A553	Einfahrt	**359**	**1,9%**	H201AB	1744	13,1%	H20106	2103	11,2%	-			-			281	2,1%	203	4,4%
H20106	A553	HFB	**2262**	**10,4%**	R201AD	330	2,1%	H201AB	1931	11,8%	R06AB	1487	15,0%	R06AD	775	1,5%	1953	11,8%	1612	6,3%

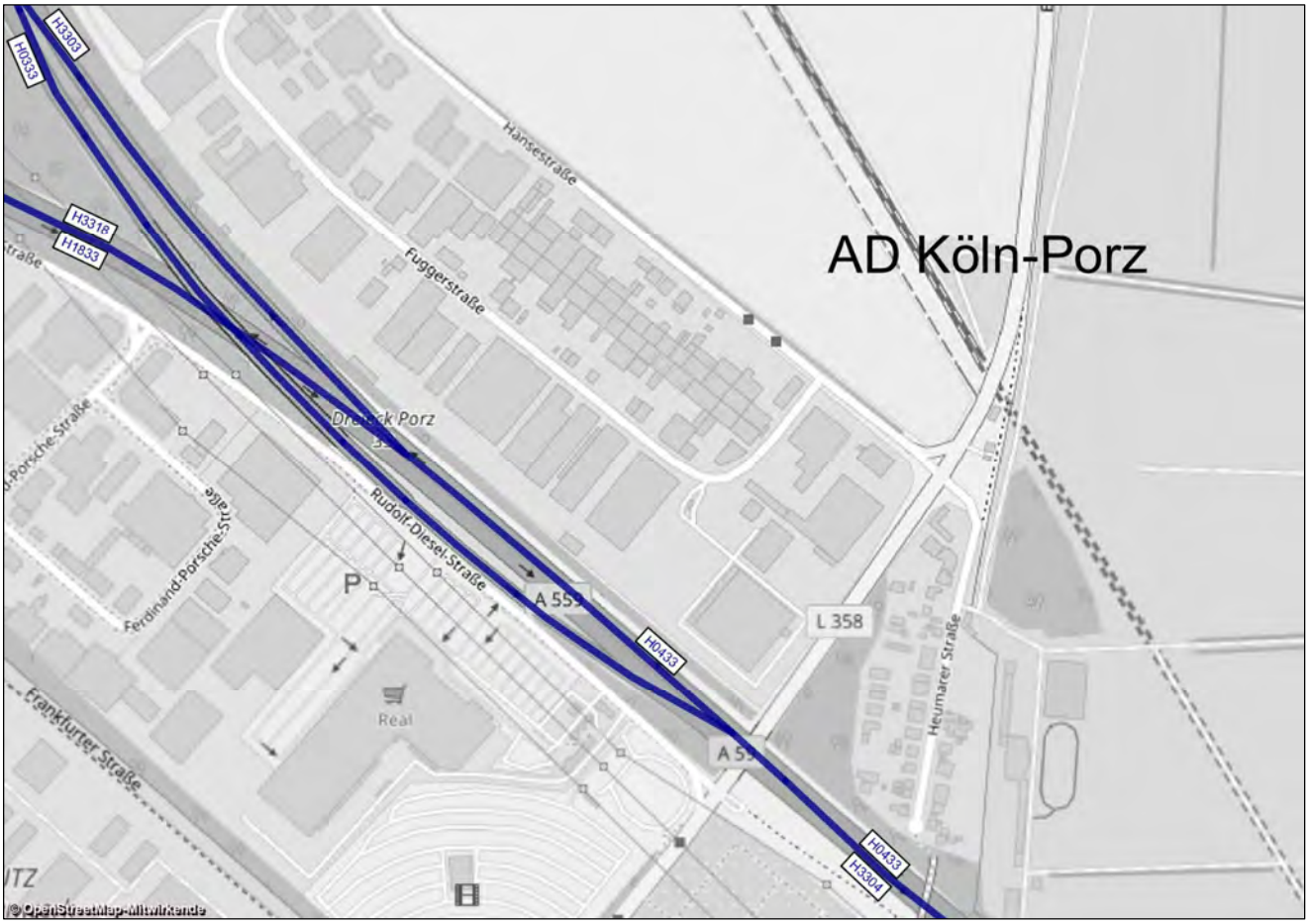



AD Lind / AS Lind
H201204
H204201
H201AA
H201AB
R201AB
R201AA
R201AC
R201AD
H06201
H20106
H0506
H0605
H06AA
R06AA
R06AC
R06AD
R06AB
H06AB
H0607
H0706
K 24
B 8
Libur
igus GmbH
Alte Blockstelle
Am Linder Kreuz
Am Liburer Wall
Alte Burgstraße
Hagelerweg
Wildpfad
Kuxgasse
Rechte Rheinstrecke
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Lind - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
6a	A 59	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	4	-	-	-	-
		5	234	56	515	24
		6	282	4	180	5
	-	7	337	31	159	11
		8	-	-	-	-
		9	351	22	155	4
	Frankfurter Straße (B 8)	10	22	1	37	2
		11	61	30	322	12
		12	-	-	-	-
6b	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	4	-	-	-	-
		5	529	63	445	19
		6	56	14	225	9
	A 59	7	11	2	80	4
		8	-	-	-	-
		9	16	3	50	7
	Frankfurter Straße (B 8)	10	396	28	327	12
		11	72	29	279	11
		12	-	-	-	-



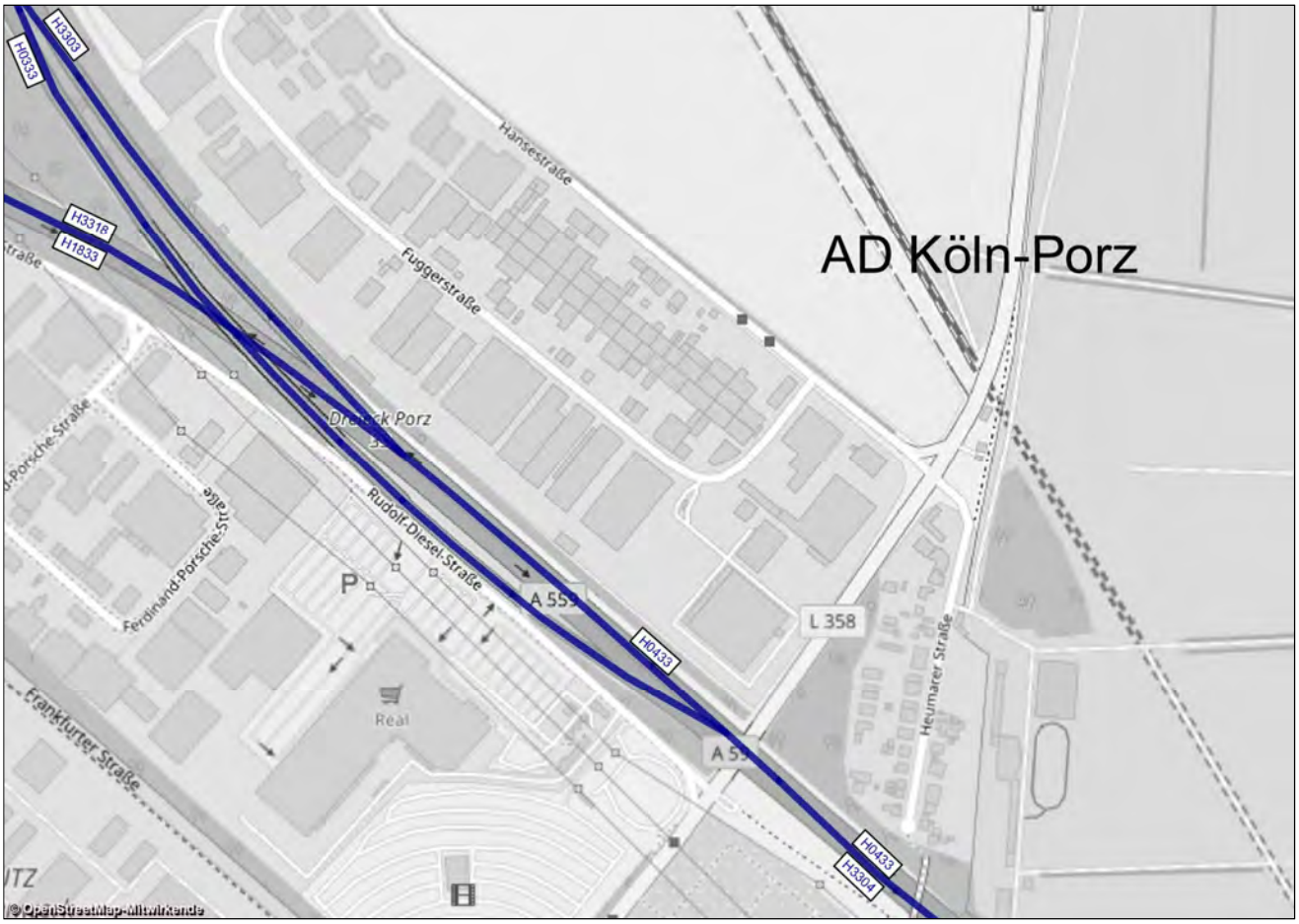
A 559/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1833	A559	Süd	HFB	35000	8,6%	3000	36300	9,1%	3300
H3304	A59	Süd	HFB	60500	11,2%	6800	62800	11,9%	7500
H0433	A59	Nord	HFB	60600	11,9%	7200	62800	12,6%	7900
H3303	A59	Nord	HFB	27500	15,3%	4200	28600	16,1%	4600
H0333	A59	Süd	HFB	25500	14,9%	3800	26500	15,8%	4200
H3318	A559	Nord	HFB	33000	9,1%	3000	34200	9,6%	3300
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	68000	8,8%	6000	70500	9,4%	6600
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53000	15,1%	8000	55100	16,0%	8800
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	95600	10,7%	10200	99100	11,3%	11200
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	121100	11,6%	14000	125600	12,3%	15400

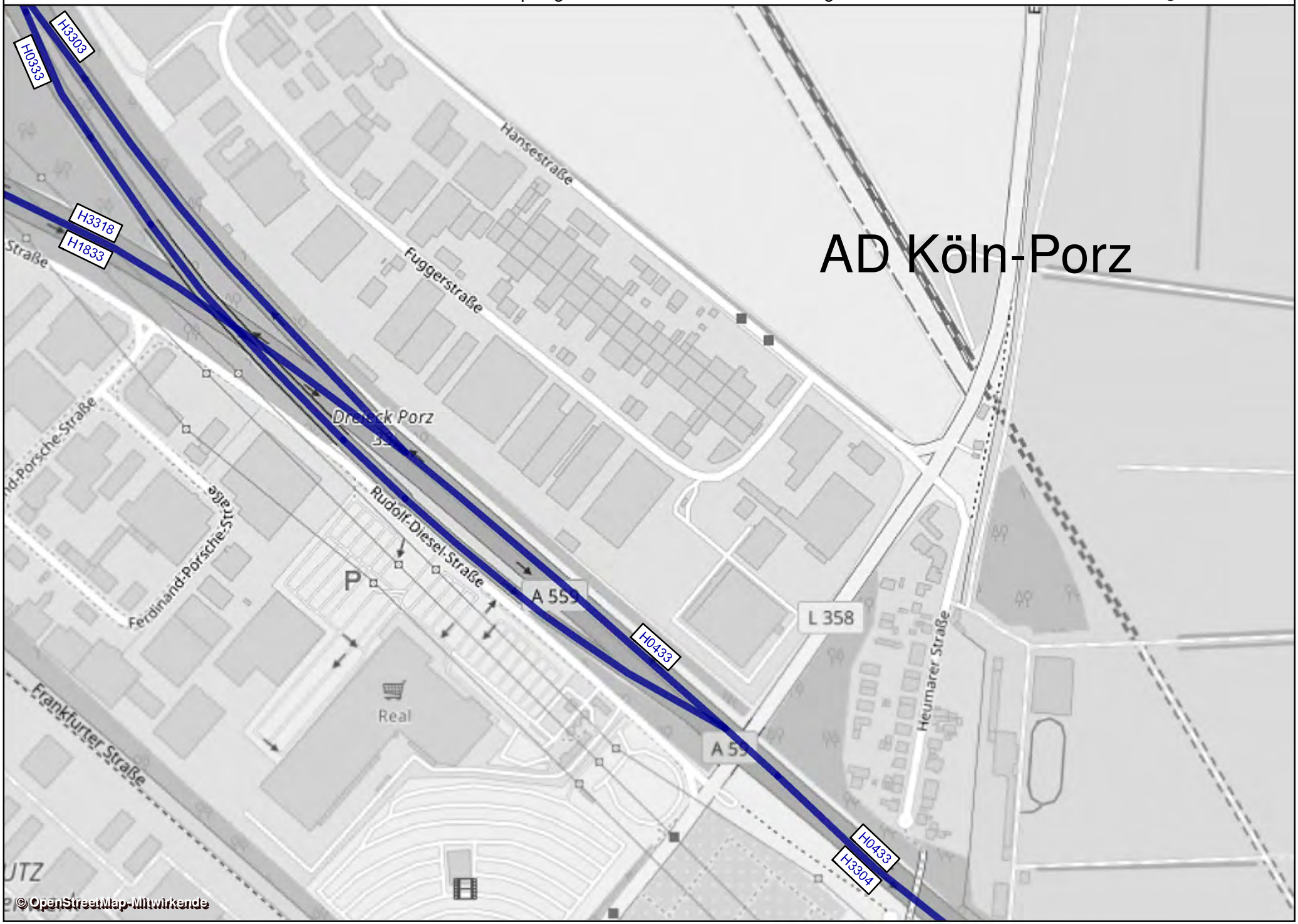


A 559/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1833	A559	Süd	HFB	32700	8,4%	15,6%	1878	334	0,06	0,010	7,6%	2500
H3304	A59	Süd	HFB	56300	11,3%	20,5%	3226	587	0,06	0,010	10,1%	5700
H0433	A59	Nord	HFB	56300	11,9%	21,5%	3225	589	0,06	0,010	10,7%	6000
H3303	A59	Nord	HFB	25500	15,3%	26,8%	1459	273	0,06	0,011	13,7%	3500
H0333	A59	Süd	HFB	23600	15,3%	26,9%	1348	252	0,06	0,011	13,6%	3200
H3318	A559	Nord	HFB	30800	9,1%	16,8%	1767	316	0,06	0,010	8,1%	2500
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	63500	8,8%	16,2%	3644	650	0,06	0,010	7,9%	5000
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49100	15,3%	26,9%	2807	526	0,06	0,011	13,6%	6700
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	89000	10,6%	19,3%	5103	923	0,06	0,010	9,6%	8500
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	112600	11,6%	21,0%	6451	1176	0,06	0,010	10,4%	11700

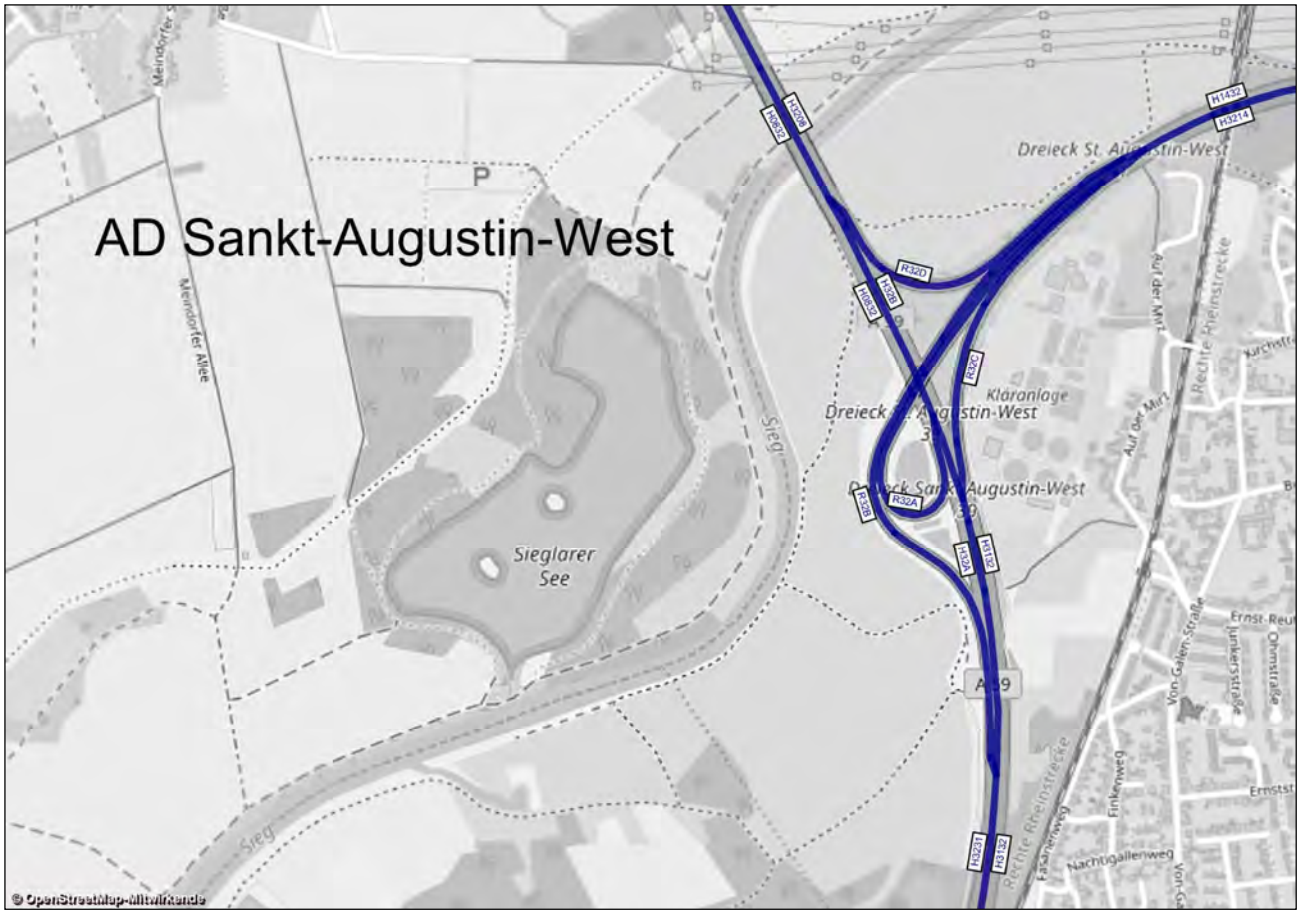


A 559/A 59 - AD Köln-Porz - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1833	A559	HFB	**2901**	**7,7%**	H0333	2213	10,7%	H3304	5115	9,0%	-			-			2495	8,8%	2491	6,2%
H3304	A59	HFB	**5141**	**9,1%**	H0333	2106	9,2%	H1833	3035	9,0%	-			-			4430	10,4%	4075	7,4%
H0433	A59	HFB	**5223**	**9,7%**	-			-			H3318	2893	9,5%	H3303	2330	9,9%	4505	11,0%	4124	7,9%
H3303	A59	HFB	**2129**	**9,7%**	-			-			H3318	2252	7,3%	H0433	4381	8,5%	1912	13,1%	1920	9,5%
H0333	A59	HFB	**2239**	**10,9%**	H1833	1963	8,2%	H3304	4203	9,6%	-			-			1935	12,4%	1584	9,3%
H3318	A559	HFB	**3013**	**8,3%**	-			-			H3303	2005	9,2%	H0433	5017	8,7%	2593	9,5%	2204	6,6%

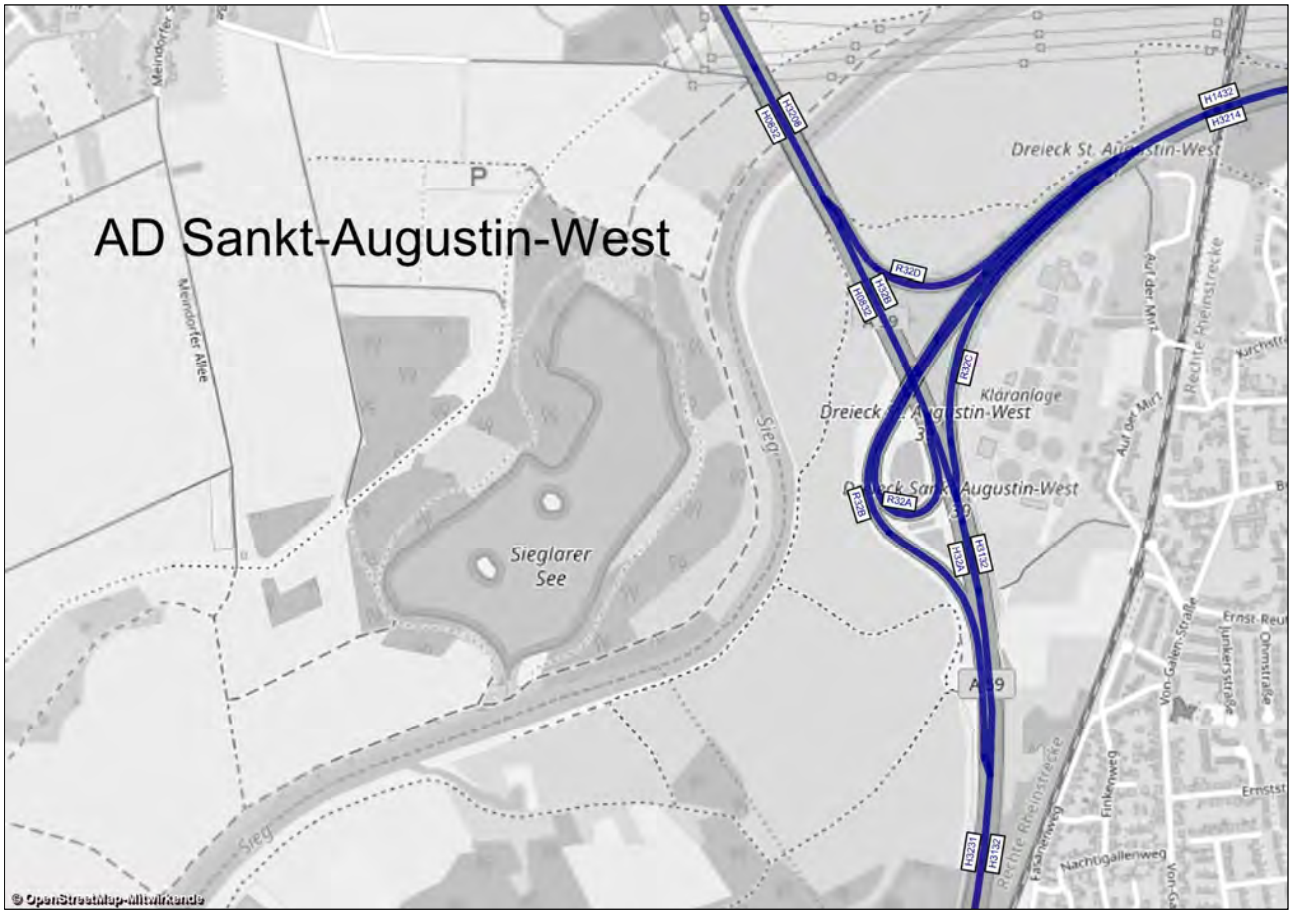



AD Köln-Porz
H3303
H0333
H3318
H1833
H0433
H0433
H3304
Hansestraße
Fuggerstraße
Rudolf-Diesel-Straße
Ferdinand-Porsche-Straße
Frankfurter Straße
Heumarer Straße
L 358
A 559
Real
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

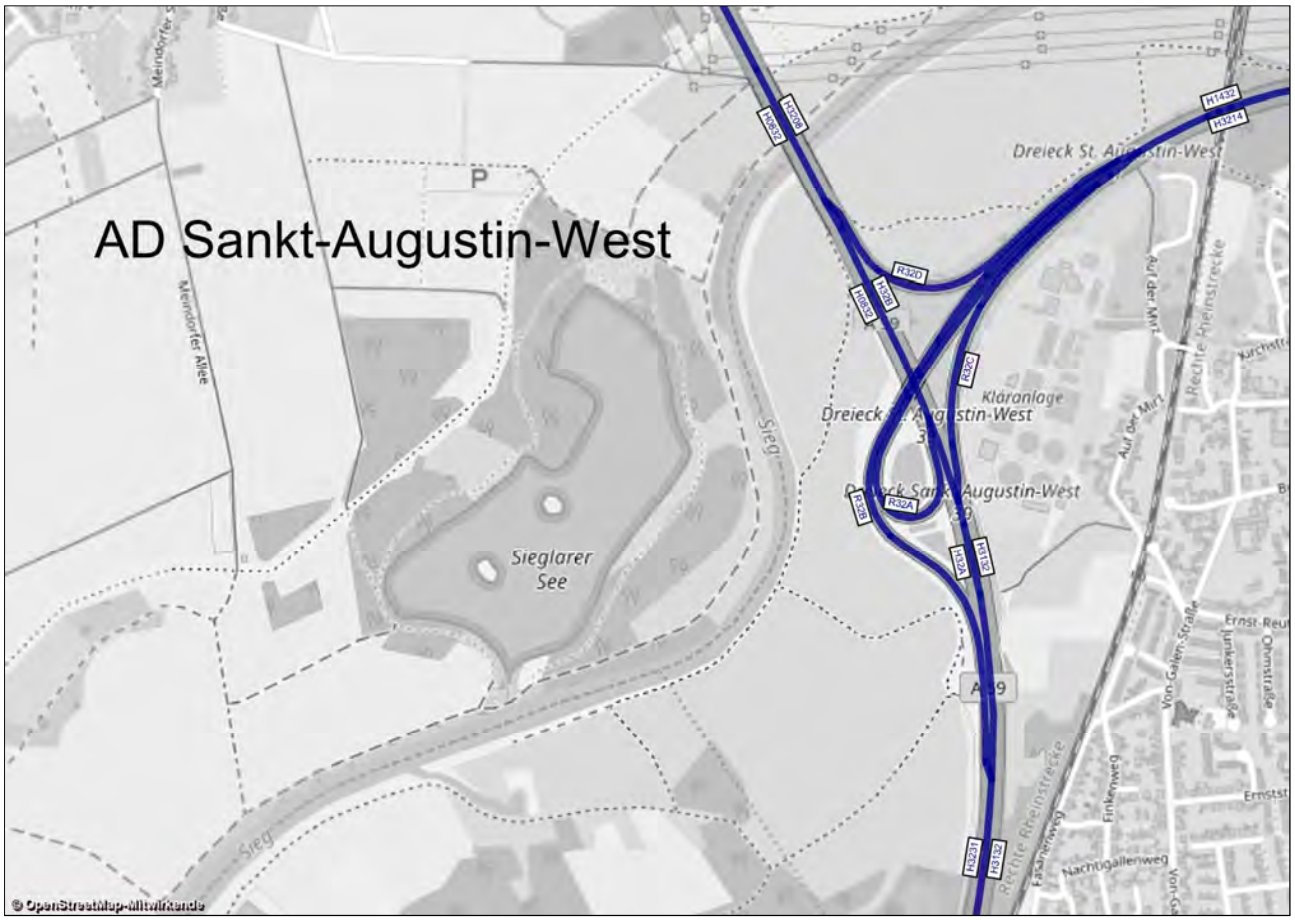
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0832	A59	Süd	HFB	59200	12,3%	7300	61400	13,2%	8100
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	19400	15,5%	3000	20200	16,3%	3300
H32A	A59	Süd	HFB	39800	10,8%	4300	41200	11,7%	4800
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	30500	6,2%	1900	31500	6,7%	2100
H3231	A59	Süd	HFB	70200	8,8%	6200	72700	9,5%	6900
H3132	A59	Nord	HFB	69600	8,8%	6100	72000	9,3%	6700
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	27400	6,6%	1800	28300	7,1%	2000
H32B	A59	Nord	HFB	42200	10,2%	4300	43700	11,0%	4800
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	26500	9,4%	2500	27400	10,2%	2800
H3208	A59	Nord	HFB	68700	9,9%	6800	71200	10,5%	7500
H3214	A560	Ost	HFB	46800	10,3%	4800	48500	10,9%	5300
H1432	A560	West	HFB	57000	7,7%	4400	58900	8,3%	4900
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	127900	11,0%	14100	132600	11,8%	15600
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	101400	11,4%	11600	105100	12,3%	12900
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	109400	9,5%	10400	113200	10,2%	11500
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	139800	8,8%	12300	144700	9,4%	13600
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	103800	8,9%	9200	107400	9,5%	10200

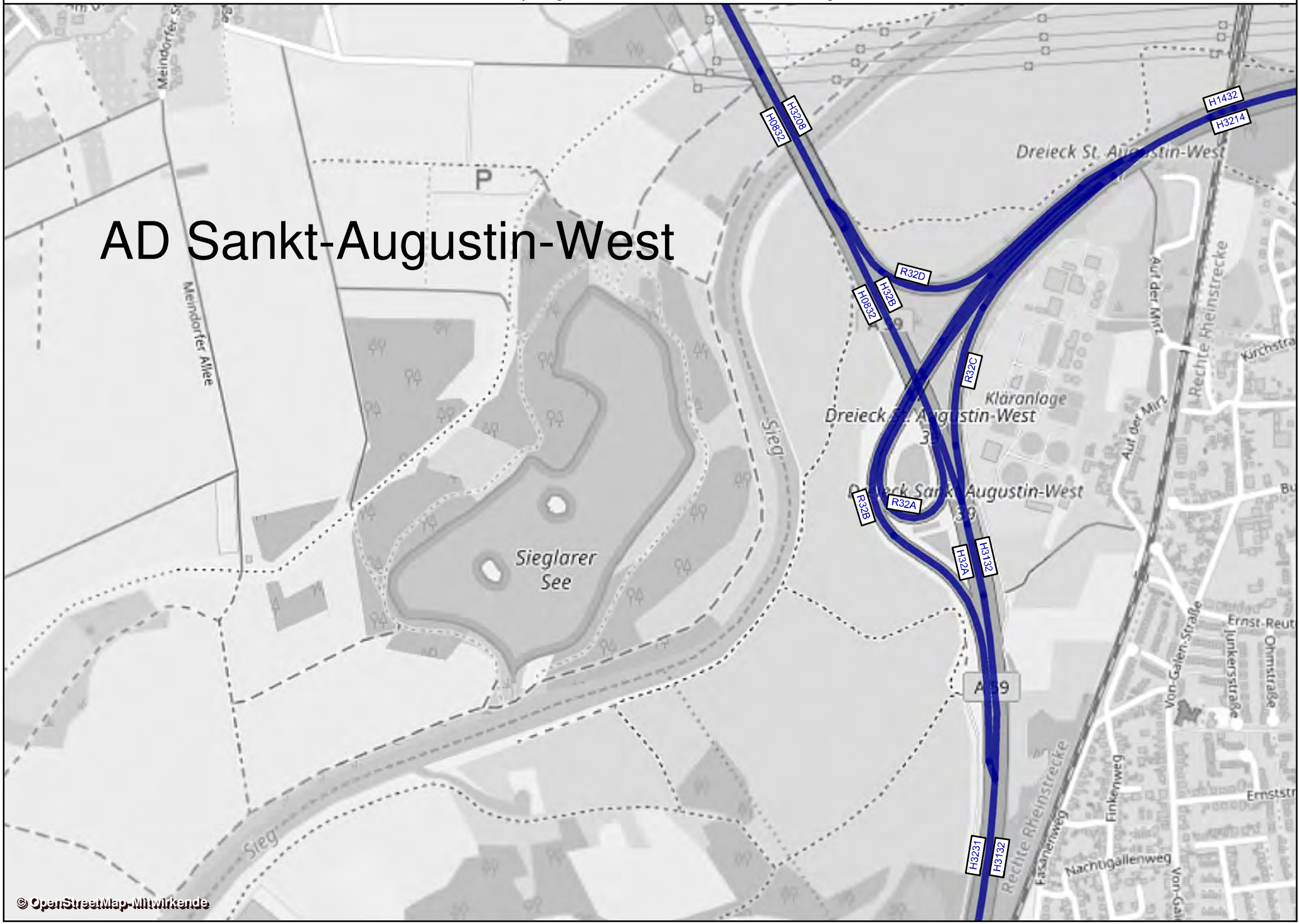


A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0832	A59	Süd	HFB	55000	12,5%	22,5%	3148	578	0,06	0,011	11,1%	6100
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	18000	15,9%	27,8%	1030	194	0,06	0,011	13,9%	2500
H32A	A59	Süd	HFB	37000	10,9%	19,8%	2118	384	0,06	0,010	9,7%	3600
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	28500	6,3%	11,8%	1641	287	0,06	0,010	5,6%	1600
H3231	A59	Süd	HFB	65500	8,9%	16,4%	3759	671	0,06	0,010	7,9%	5200
H3132	A59	Nord	HFB	64900	8,8%	16,2%	3726	665	0,06	0,010	7,9%	5100
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	25600	6,4%	12,0%	1471	258	0,06	0,010	5,9%	1500
H32B	A59	Nord	HFB	39300	10,4%	18,9%	2254	407	0,06	0,010	9,2%	3600
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	24700	9,4%	17,3%	1416	254	0,06	0,010	8,5%	2100
H3208	A59	Nord	HFB	64000	10,0%	18,3%	3671	661	0,06	0,010	8,9%	5700
H3214	A560	Ost	HFB	43600	10,3%	18,8%	2501	451	0,06	0,010	9,2%	4000
H1432	A560	West	HFB	53200	7,7%	14,4%	3057	541	0,06	0,010	7,0%	3700
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	119000	11,2%	20,2%	6819	1239	0,06	0,010	9,9%	11800
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	94300	11,6%	21,0%	5403	985	0,06	0,010	10,3%	9700
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	101900	9,6%	17,5%	5844	1049	0,06	0,010	8,5%	8700
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	130400	8,8%	16,3%	7485	1336	0,06	0,010	7,9%	10300
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	96800	8,9%	16,4%	5558	993	0,06	0,010	8,0%	7700

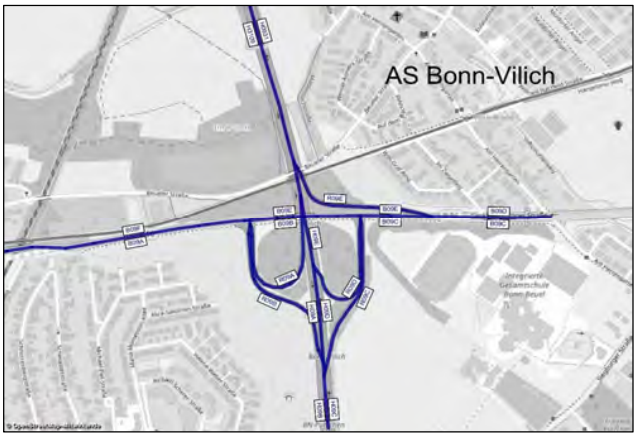


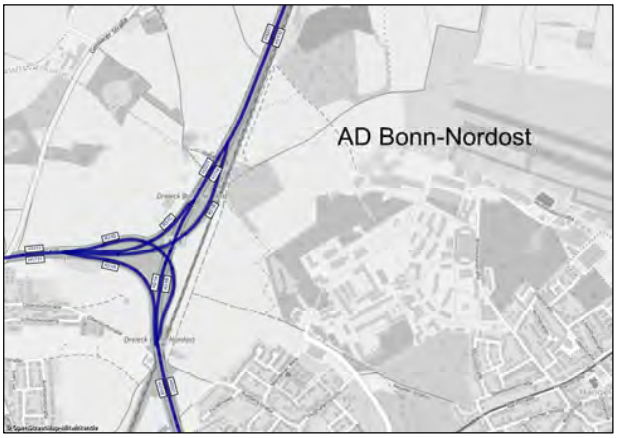
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0832	A59	HFB	**4967**	**7,1%**	-			-			R32A	1982	6,0%	H32A	2984	7,8%	4074	12,1%	4482	6,9%
R32A	A59	Rampe von A59	**2035**	**9,4%**	R32C	2636	4,5%	H3214	4671	6,7%	H32A	2962	8,2%	H0832	4997	8,7%	1159	19,7%	1655	7,7%
H32A	A59	HFB	**3387**	**8,0%**	R32B	2808	5,1%	H3231	6195	6,7%	R32A	1375	18,0%	H0832	4763	10,9%	2914	9,1%	2829	6,5%
R32B	A59	Rampe zur A59	**3159**	**5,2%**	H32A	3043	8,8%	H3231	6202	7,0%	R32D	1999	8,1%	H1432	5158	6,3%	2656	5,9%	2078	3,2%
H3231	A59	HFB	**6489**	**6,6%**	R32B	3118	5,8%	H32A	3371	7,4%	-			-			5571	7,6%	4906	5,1%
H3132	A59	HFB	**6398**	**5,7%**	-			-			R32C	2730	5,4%	H32B	3668	5,9%	4648	7,5%	5776	5,6%
R32C	A59	Rampe von A59	**2994**	**5,3%**	R32A	1701	8,2%	H3214	4695	6,4%	H32B	3582	7,1%	H3132	6577	6,3%	1792	5,6%	2455	4,3%
H32B	A59	HFB	**3681**	**6,7%**	R32D	2054	5,4%	H3208	5735	6,2%	R32C	2768	2,7%	H3132	6449	4,9%	2855	8,7%	3322	6,5%
R32D	A59	Rampe zur A59	**2382**	**7,7%**	H32B	3472	6,3%	H3208	5854	6,9%	R32B	2147	3,2%	H1432	4529	5,5%	1919	8,7%	1944	6,3%
H3208	A59	HFB	**5835**	**6,6%**	R32D	2282	6,1%	H32B	3553	6,9%	-			-			4774	8,7%	5266	6,4%
H3214	A560	HFB	**4552**	**5,8%**	R32A	1907	10,4%	R32C	2645	2,5%	-			-			2952	11,1%	4109	5,7%
H1432	A560	HFB	**5333**	**6,2%**	-			-			R32D	2141	8,7%	R32B	3191	4,5%	4575	7,1%	4022	4,7%



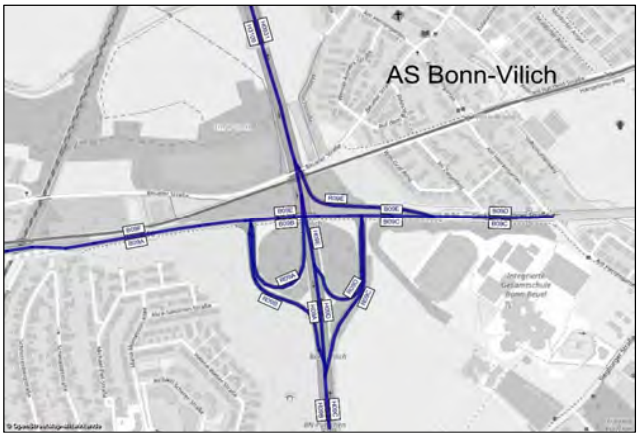

AD Sankt-Augustin-West
H3208
H0832
H1432
H3214
R32D
H32B
H0832
R32C
R32B
R32A
H32A
H3132
H3231
H3132
Dreieck St. Augustin-West
Kläranlage
Dreieck St. Augustin-West
Dreieck Sankt Augustin-West
Sieglarer See
Sieg
Sieg
Meindorfer Allee
Meindorfer
Auf der Mirz
Auf der Mirz
Rechte Rheinstrecke
Rechte Rheinstrecke
Von-Galen-Straße
Junkersstraße
Ohmstraße
Finkenweg
Nachtigallenweg
Fasanenweg
Ernststr
Ernst-Reut
Kirchstra
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

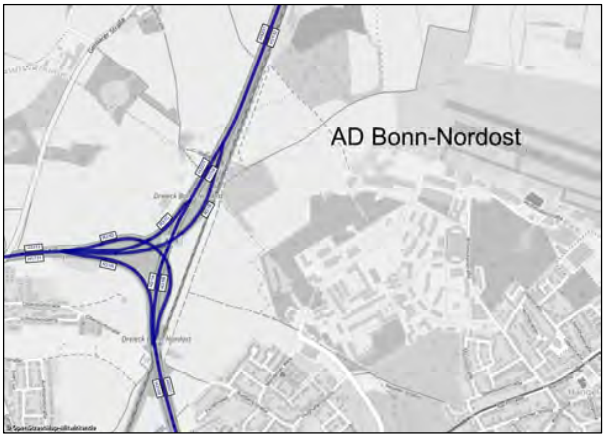
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1731	A565	Ost	HFB	56700	8,6%	4900	58700	9,2%	5400
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	21600	5,6%	1200	22300	5,8%	1300
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	35100	10,3%	3600	36400	11,0%	4000
H3109	A59	Süd	HFB	57200	6,6%	3800	59100	7,1%	4200
H0931	A59	Nord	HFB	48300	7,2%	3500	49900	7,6%	3800
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	13800	8,0%	1100	14300	8,4%	1200
H31B	A59	Nord	HFB	34500	7,2%	2500	35600	7,9%	2800
H3132	A59	Nord	HFB	69600	8,8%	6100	72000	9,3%	6700
H3231	A59	Süd	HFB	70200	8,8%	6200	72700	9,5%	6900
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	34600	10,4%	3600	35800	11,2%	4000
H31A	A59	Süd	HFB	35700	7,3%	2600	37000	7,8%	2900
H3117	A565	West	HFB	48300	9,7%	4700	50000	10,4%	5200
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	13200	7,6%	1000	13600	8,1%	1100
H09A	A59	Süd	HFB	44000	6,6%	2900	45500	7,0%	3200
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4600	2,2%	100	4700	2,1%	100
H09B	A59	Süd	HFB	48700	6,2%	3000	50300	6,6%	3300
H09C	A59	Nord	HFB	37600	6,1%	2300	38900	6,4%	2500
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	5000	2,0%	100	5200	1,9%	100
H09D	A59	Nord	HFB	32600	6,7%	2200	33700	7,1%	2400
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1600	6,3%	100	1700	5,9%	100
H09E	A59	Nord	HFB	34200	6,7%	2300	35400	7,1%	2500
R09E	A59	Nord	Einfahrt	14100	9,2%	1300	14600	10,3%	1500
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	78200	6,6%	5200	80900	7,0%	5700
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	76600	6,7%	5100	79200	7,1%	5600
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	86300	6,1%	5300	89200	6,5%	5800
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	105000	9,1%	9600	108700	9,8%	10600
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	105500	6,9%	7300	109000	7,3%	8000
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	70200	7,3%	5100	72600	7,9%	5700
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	104700	8,3%	8700	108300	9,0%	9700
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	139800	8,8%	12300	144700	9,4%	13600
B09A	B56	Ost	Basisstraße	6700	3,0%	200	6900	4,3%	300
B09B	B56	Ost	Basisstraße	13500	7,4%	1000	13900	7,9%	1100
B09C	B56	Ost	Basisstraße	17300	6,4%	1100	17900	7,3%	1300
B09D	B56	West	Basisstraße	17300	6,4%	1100	17900	7,3%	1300
B09E	B56	West	Basisstraße	4900	2,0%	100	5000	2,0%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	6700	3,0%	200	6900	4,3%	300
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	13400	3,0%	400	13800	4,3%	600
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	18400	6,0%	1100	18900	6,3%	1200
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	22200	5,4%	1200	22900	6,1%	1400
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	34600	6,4%	2200	35800	7,3%	2600



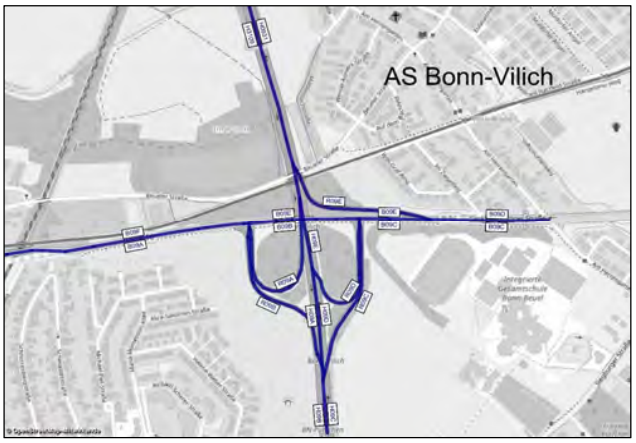


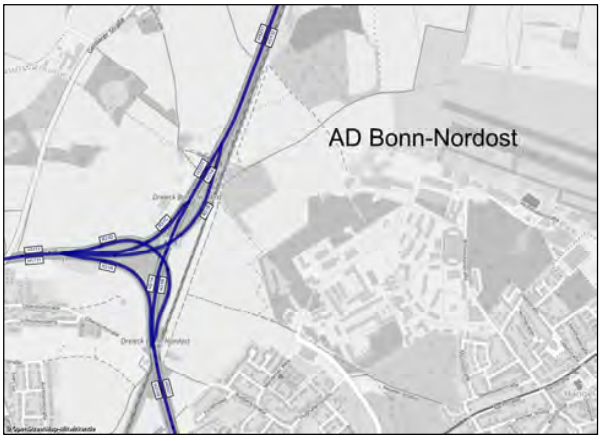
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1731	A565	Ost	HFB	52900	8,6%	15,9%	3034	541	0,06	0,010	7,8%	4100
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	20200	5,8%	11,0%	1160	202	0,06	0,010	5,0%	1000
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	32700	10,4%	18,9%	1874	338	0,06	0,010	9,2%	3000
H3109	A59	Süd	HFB	53500	6,7%	12,6%	3076	540	0,06	0,010	6,0%	3200
H0931	A59	Nord	HFB	45100	7,3%	13,6%	2591	457	0,06	0,010	6,4%	2900
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	12900	7,5%	14,0%	739	131	0,06	0,010	7,0%	900
H31B	A59	Nord	HFB	32200	7,2%	13,5%	1852	326	0,06	0,010	6,5%	2100
H3132	A59	Nord	HFB	64900	8,8%	16,2%	3726	665	0,06	0,010	7,9%	5100
H3231	A59	Süd	HFB	65500	8,9%	16,4%	3759	671	0,06	0,010	7,9%	5200
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	32200	10,6%	19,2%	1843	333	0,06	0,010	9,3%	3000
H31A	A59	Süd	HFB	33400	7,2%	13,5%	1916	338	0,06	0,010	6,6%	2200
H3117	A565	West	HFB	45000	9,7%	17,8%	2582	464	0,06	0,010	8,7%	3900
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	12300	7,4%	13,9%	706	125	0,06	0,010	6,5%	800
H09A	A59	Süd	HFB	41200	6,5%	12,2%	2370	415	0,06	0,010	5,8%	2400
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4300	2,0%	3,9%	249	42	0,06	0,010	2,3%	100
H09B	A59	Süd	HFB	45600	6,1%	11,4%	2619	458	0,06	0,010	5,5%	2500
H09C	A59	Nord	HFB	35200	6,0%	11,2%	2024	353	0,06	0,010	5,4%	1900
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	4700	1,9%	3,7%	270	46	0,06	0,010	2,1%	100
H09D	A59	Nord	HFB	30500	6,6%	12,4%	1753	308	0,06	0,010	5,9%	1800
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1500	6,2%	11,7%	85	15	0,06	0,010	6,7%	100
H09E	A59	Nord	HFB	32000	6,6%	12,3%	1839	323	0,06	0,010	5,9%	1900
R09E	A59	Nord	Einfahrt	13100	9,1%	16,7%	752	134	0,06	0,010	8,4%	1100
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	73200	6,5%	12,2%	4209	738	0,06	0,010	5,9%	4300
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	71700	6,5%	12,3%	4124	723	0,06	0,010	5,9%	4200
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	80800	6,0%	11,3%	4643	811	0,06	0,010	5,4%	4400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	97900	9,1%	16,8%	5615	1004	0,06	0,010	8,2%	8000
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	98600	7,0%	13,0%	5666	997	0,06	0,010	6,2%	6100
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	65600	7,2%	13,5%	3768	664	0,06	0,010	6,6%	4300
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	97700	8,3%	15,4%	5611	998	0,06	0,010	7,5%	7300
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	130400	8,8%	16,3%	7485	1336	0,06	0,010	7,9%	10300
B09A	B56	Ost	Basisstraße	6300	3,7%	7,1%	363	62	0,06	0,010	3,2%	200
B09B	B56	Ost	Basisstraße	12600	7,3%	13,5%	725	128	0,06	0,010	6,3%	800
B09C	B56	Ost	Basisstraße	16200	6,7%	12,6%	930	163	0,06	0,010	5,9%	950
B09D	B56	West	Basisstraße	16200	6,7%	12,6%	930	163	0,06	0,010	5,9%	950
B09E	B56	West	Basisstraße	4600	1,9%	3,6%	266	45	0,06	0,010	2,2%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	6300	3,7%	7,1%	363	62	0,06	0,010	3,2%	200
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	12600	3,7%	7,1%	725	124	0,06	0,010	3,2%	400
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	17200	5,8%	10,9%	991	173	0,06	0,010	5,2%	900
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	20800	5,6%	10,6%	1197	208	0,06	0,010	5,0%	1050
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	32400	6,7%	12,6%	1861	327	0,06	0,010	5,9%	1900

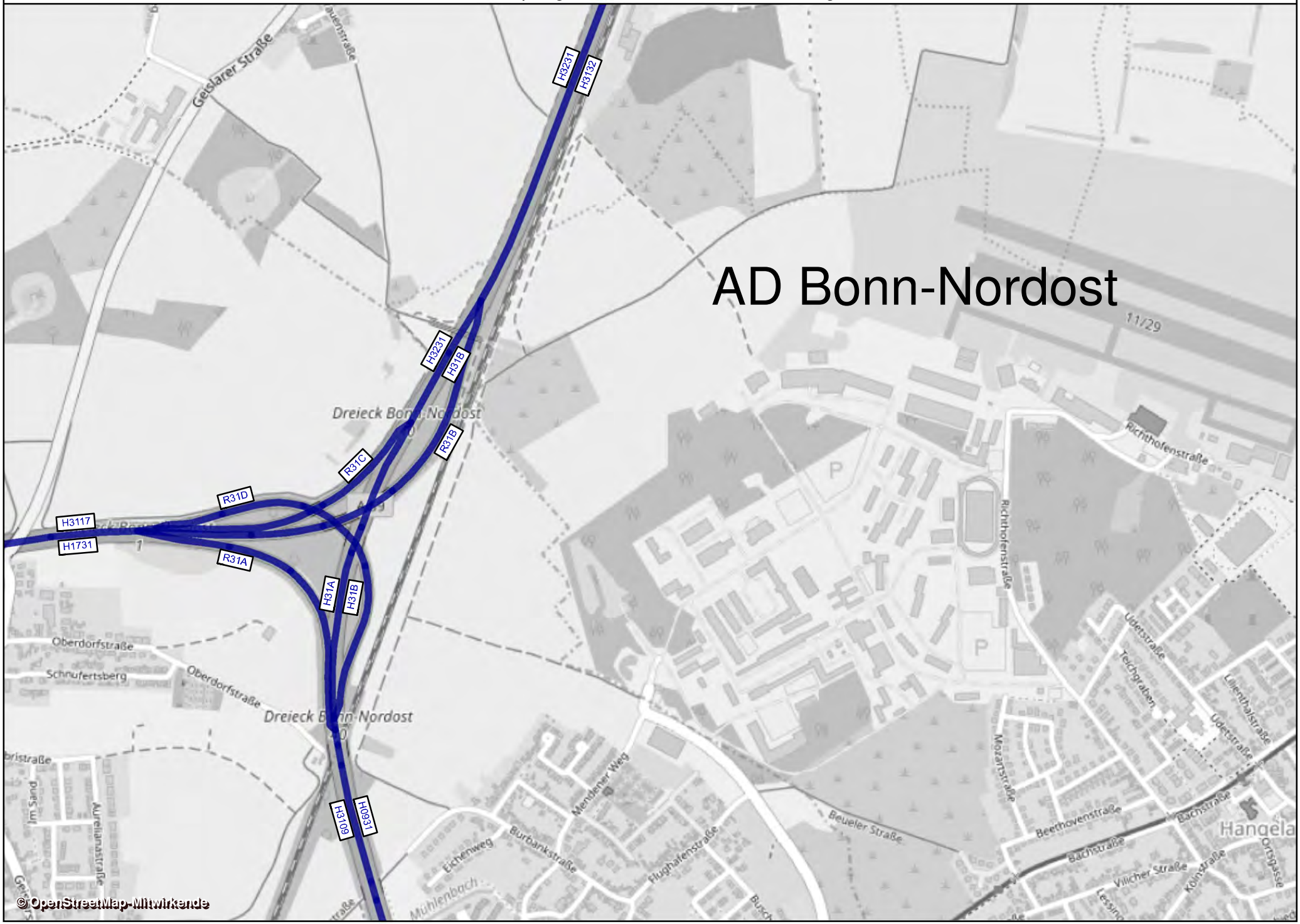


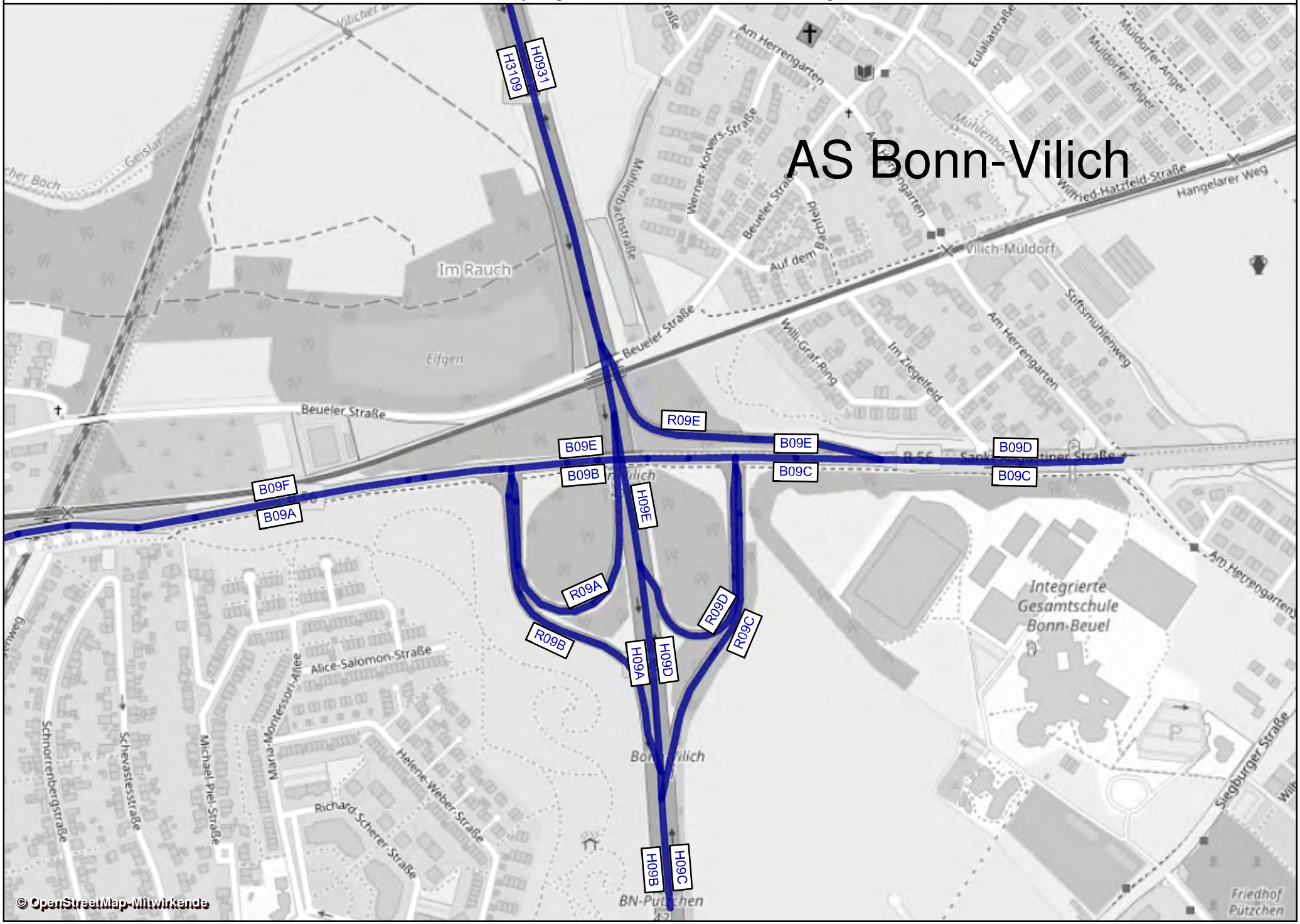


A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1731	A565	HFB	**4935**	**6,6%**	-			-			R31A	1852	4,5%	R31B	3083	7,8%	4235	7,1%	4454	6,4%
R31A	A565	Rampe von A565	**2079**	**3,9%**	H31A	3210	4,3%	H3109	5289	4,1%	R31B	2706	5,9%	H1731	4785	5,0%	1744	4,5%	1660	4,5%
R31B	A565	Rampe von A565	**3435**	**9,3%**	H31B	3121	3,6%	H3132	6555	6,6%	R31A	1735	4,2%	H1731	5169	7,6%	2492	9,0%	2794	7,6%
H3109	A59	HFB	**5350**	**4,4%**	R31A	2068	3,1%	H31A	3282	5,2%	R09A	851	10,7%	H09A	4499	3,2%	4577	5,0%	4100	4,0%
H0931	A59	HFB	**4629**	**4,0%**	R09E	1337	7,8%	H09E	3292	2,5%	R31D	1447	4,3%	H31B	3181	3,9%	3114	6,3%	4180	3,9%
R31D	A59	Rampe nach A565	**1459**	**5,6%**	R31C	2577	6,3%	H3117	4037	6,0%	H31B	3082	3,6%	H0931	4541	4,2%	958	7,4%	1196	4,5%
H31B	A59	HFB	**3303**	**3,8%**	R31B	2725	7,6%	H3132	6028	5,5%	R31D	1501	4,6%	H0931	4804	4,0%	2156	5,8%	2983	3,7%
H3132	A59	HFB	**6398**	**5,7%**	R31B	3279	7,4%	H31B	3120	3,9%	-			-			4648	7,5%	5776	5,6%
H3231	A59	HFB	**6489**	**6,6%**	-			-			R31C	3056	9,9%	H31A	3433	3,7%	5571	7,6%	4906	5,1%
R31C	A59	Rampe nach A565	**3240**	**8,6%**	R31D	880	4,1%	H3117	4120	7,7%	H31A	2602	5,0%	H3231	5842	7,0%	2739	9,9%	2466	6,4%
H31A	A59	HFB	**3309**	**4,6%**	R31A	2199	3,9%	H3109	5508	4,3%	R31C	3017	9,4%	H3231	6326	6,9%	2832	5,3%	2440	3,7%
H3117	A565	HFB	**4296**	**8,1%**	R31D	999	7,6%	R31C	3298	8,3%	-			-			3697	9,3%	3662	5,8%
R09A	A59	Ausfahrt	**1253**	**6,3%**	-			-			H09A	2787	5,6%	H3109	4040	5,8%	1029	6,6%	970	5,1%
H09A	A59	HFB	**4149**	**3,9%**	R09B	416	3,7%	H09B	4565	3,9%	R09A	991	9,2%	H3109	5140	5,0%	3547	4,5%	3129	3,7%
R09B	A59	Einfahrt	**485**	**2,1%**	H09A	3817	3,4%	H09B	4302	3,3%	-			-			380	2,4%	343	0,6%
H09B	A59	HFB	**4595**	**3,8%**	R09B	550	1,0%	H09A	4045	4,1%	-			-			3927	4,3%	3472	3,4%
H09C	A59	HFB	**3823**	**2,8%**	-			-			R09C	598	0,8%	H09D	3224	3,2%	2237	4,8%	3453	2,8%
R09C	A59	Ausfahrt	**588**	**1,4%**	-			-			H09D	3412	3,1%	H09C	4001	2,8%	266	1,9%	519	1,3%
H09D	A59	HFB	**3249**	**3,1%**	R09D	112	2,8%	H09E	3361	3,1%	R09C	505	1,7%	H09C	3754	2,9%	1971	5,2%	2935	3,1%
R09D	A59	Einfahrt	**145**	**1,3%**	H09D	3071	3,0%	H09E	3216	2,9%	-			-			111	9,0%	123	1,6%
H09E	A59	HFB	**3385**	**3,1%**	R09E	1249	6,6%	H0931	4635	4,0%	R09D	146	1,9%	H09D	3240	3,1%	2082	5,4%	3058	3,0%
R09E	A59	Einfahrt	**1312**	**5,1%**	H09E	2639	2,6%	H0931	3950	3,4%	-			-			1031	7,9%	1121	6,4%

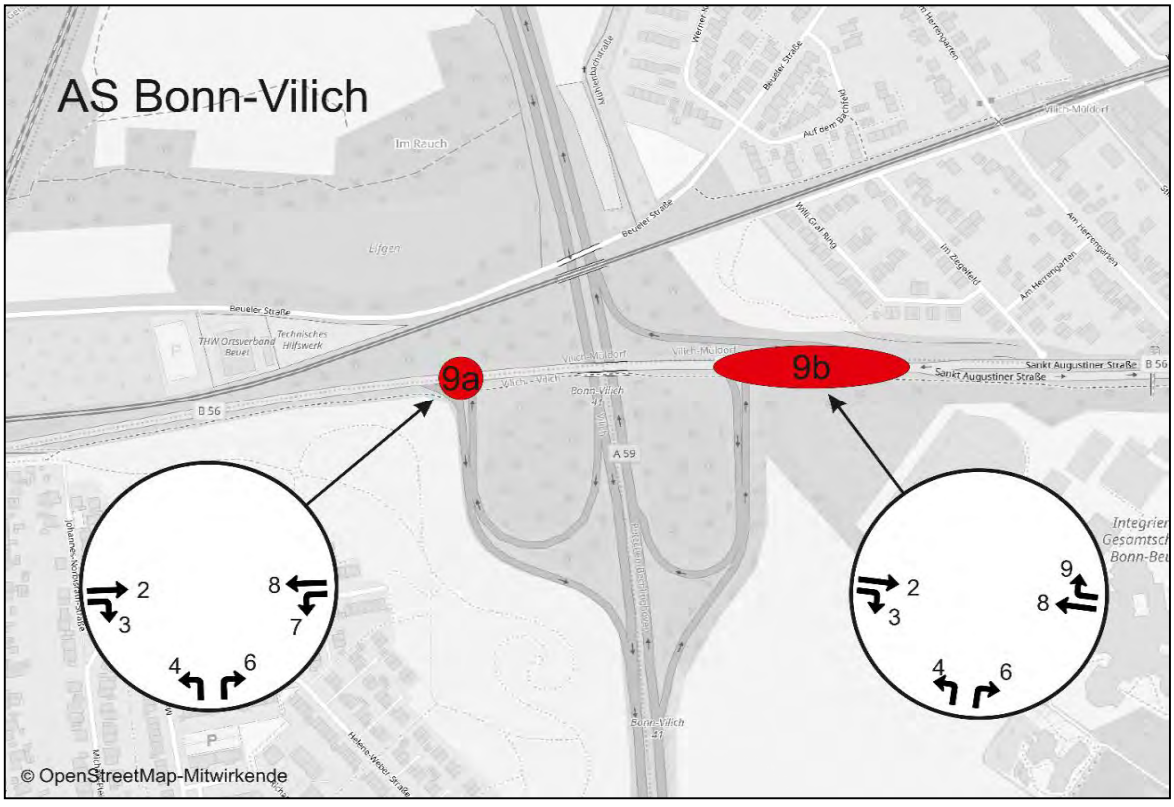




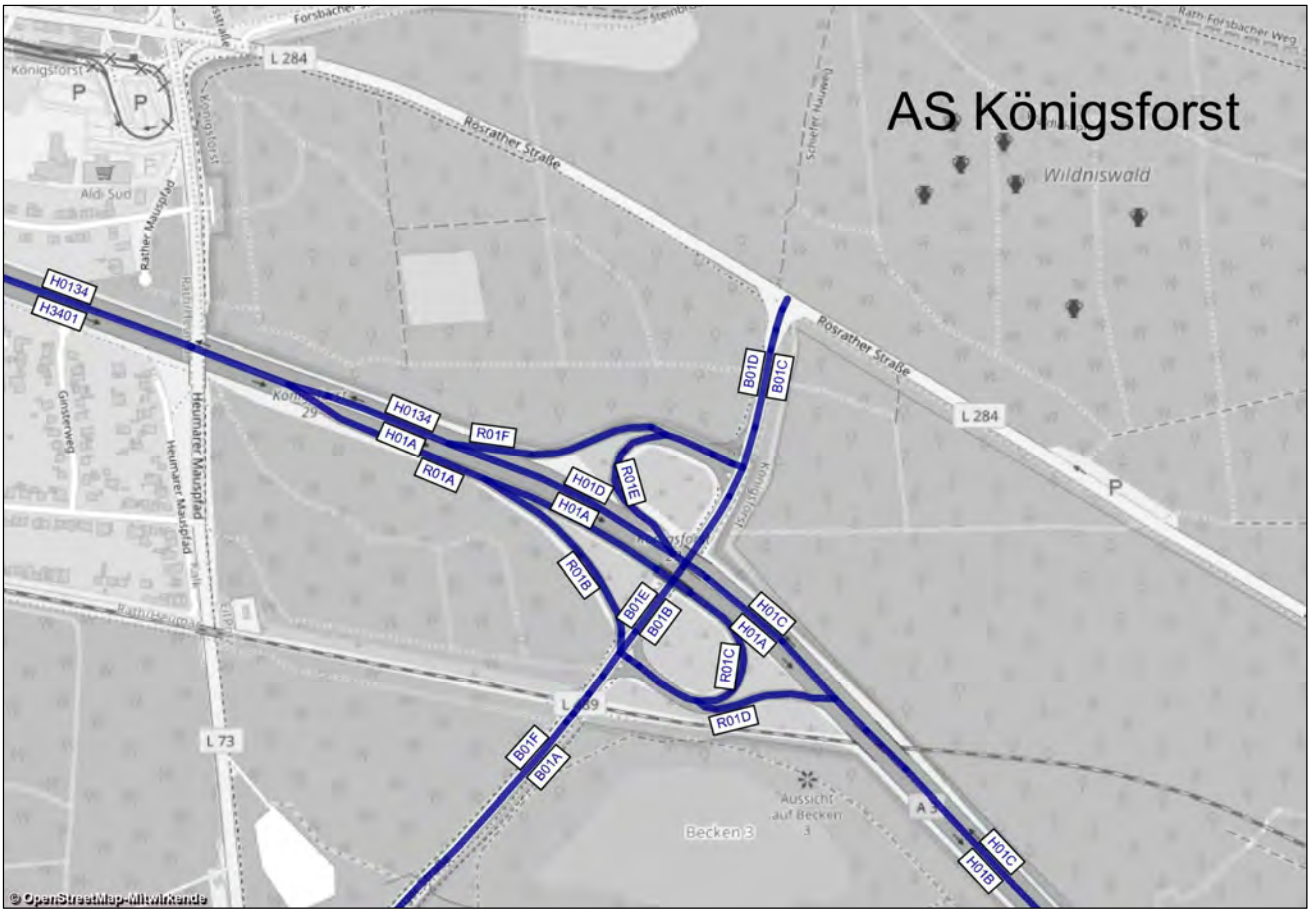

AD Bonn-Nordost
H3231
H3132
H3231
H31B
R31B
R31C
R31D
H3117
H1731
R31A
H31A
H31B
H3109
H3131
Geislarer Straße
Dreieck Bonn-Nordost
Dreieck Bonn-Nordost
Oberdorfstraße
Schnufertsberg
Oberdorfstraße
Im Sand
Aurelianastraße
Eichenweg
Burbankstraße
Mendener Weg
Flughafenstraße
Mühlenbach
Beueler Straße
Richthofenstraße
Richthofenstraße
Mozartstraße
Udetstraße
Teichgraben
Lilienthalstraße
Udetstraße
Beethovenstraße
Bachstraße
Bachstraße
Vilicher Straße
Kölnstraße
Ortsgasse
Hangela
11/29
P
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Vilich
H3109
H0931
R09E
B09E
B09E
B09D
B09C
B09C
B09B
B09F
B09A
H09E
R09A
R09D
R09C
R09B
H09A
H09D
H09B
H09C
Beueler Straße
Im Rauch
Elfgen
Am Herrengarten
Vilich-Müldorf
Hangelarer Weg
Wilfried-Hatzfeld-Straße
Stiftsmühlenweg
Im Ziegelfeld
Willi-Graf-Ring
Auf dem Bachfeld
Beueler Straße
Mühlenbachstraße
Werner-Körvers-Straße
Eulaliastraße
Müldorfer Anger
Integrierte Gesamtschule Bonn-Beuel
Alice-Salomon-Straße
Maria-Montessori-Allee
Helene-Weber-Straße
Richard-Scherer-Straße
Michael-Piel-Straße
Schevastesstraße
Schnorrenbergstraße
Siegburger Straße
Friedhof Pützchen
BN-Pützchen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
9a	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	542	36	485	6
		3	140	1	156	0
	A 59	4	383	12	341	6
		5	-	-	-	-
		6	554	11	776	6
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	237	1	202	0
		8	53	8	217	1
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
9b	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	727	12	1.058	7
		3	369	35	202	5
	A 59	4	187	0	124	1
		5	-	-	-	-
		6	291	1	225	2
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	-	-	-	-
		8	104	9	296	0
		9	1.836	30	1.062	9
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



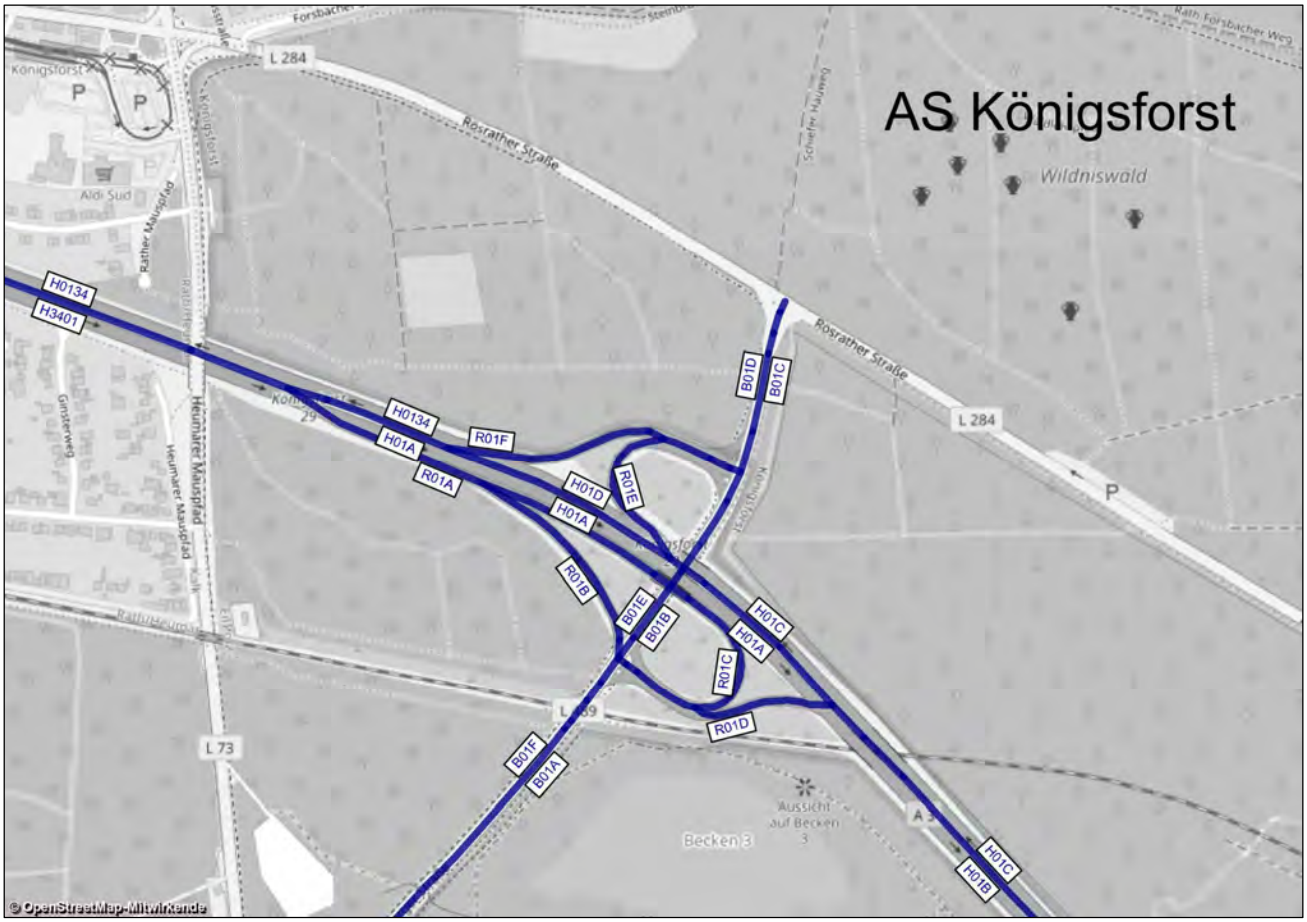
A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3401	A3	Süd	HFB	49300	16,8%	8300	51400	17,7%	9100
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	9700	5,2%	500	10000	5,0%	500
H01A	A3	Süd	HFB	39600	19,9%	7900	41400	21,0%	8700
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	3800	5,3%	200	4000	7,5%	300
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	6000	3,3%	200	6200	4,8%	300
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3600	5,6%	200	3800	7,9%	300
H01B	A3	Süd	HFB	43200	18,8%	8100	45000	20,0%	9000
H01C	A3	Nord	HFB	48100	21,8%	10500	50300	23,1%	11600
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4400	22,7%	1000	4500	24,4%	1100
H01D	A3	Nord	HFB	43900	21,9%	9600	45800	23,1%	10600
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6400	10,9%	700	6700	11,9%	800
H0134	A3	Nord	HFB	50200	20,5%	10300	52400	21,8%	11400
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	99500	18,7%	18600	103800	19,7%	20500
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	89800	20,3%	18200	93800	21,4%	20100
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	83500	21,0%	17500	87200	22,1%	19300
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	87700	21,0%	18400	91700	22,1%	20300
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	91300	20,4%	18600	95300	21,6%	20600
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5700	8,8%	500	5900	8,5%	500
B01B	L489	Ost	Basisstraße	8300	6,0%	500	8600	5,8%	500
B01C	L489	Ost	Basisstraße	9000	8,9%	800	9300	9,7%	900
B01D	L489	West	Basisstraße	9000	8,9%	800	9300	9,7%	900
B01E	L489	West	Basisstraße	5200	13,5%	700	5400	14,8%	800
B01F	L489	West	Basisstraße	5700	8,8%	500	5900	8,5%	500
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	11400	8,8%	1000	11800	8,5%	1000
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	13500	8,9%	1200	14000	9,3%	1300
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	18000	8,9%	1600	18600	9,7%	1800

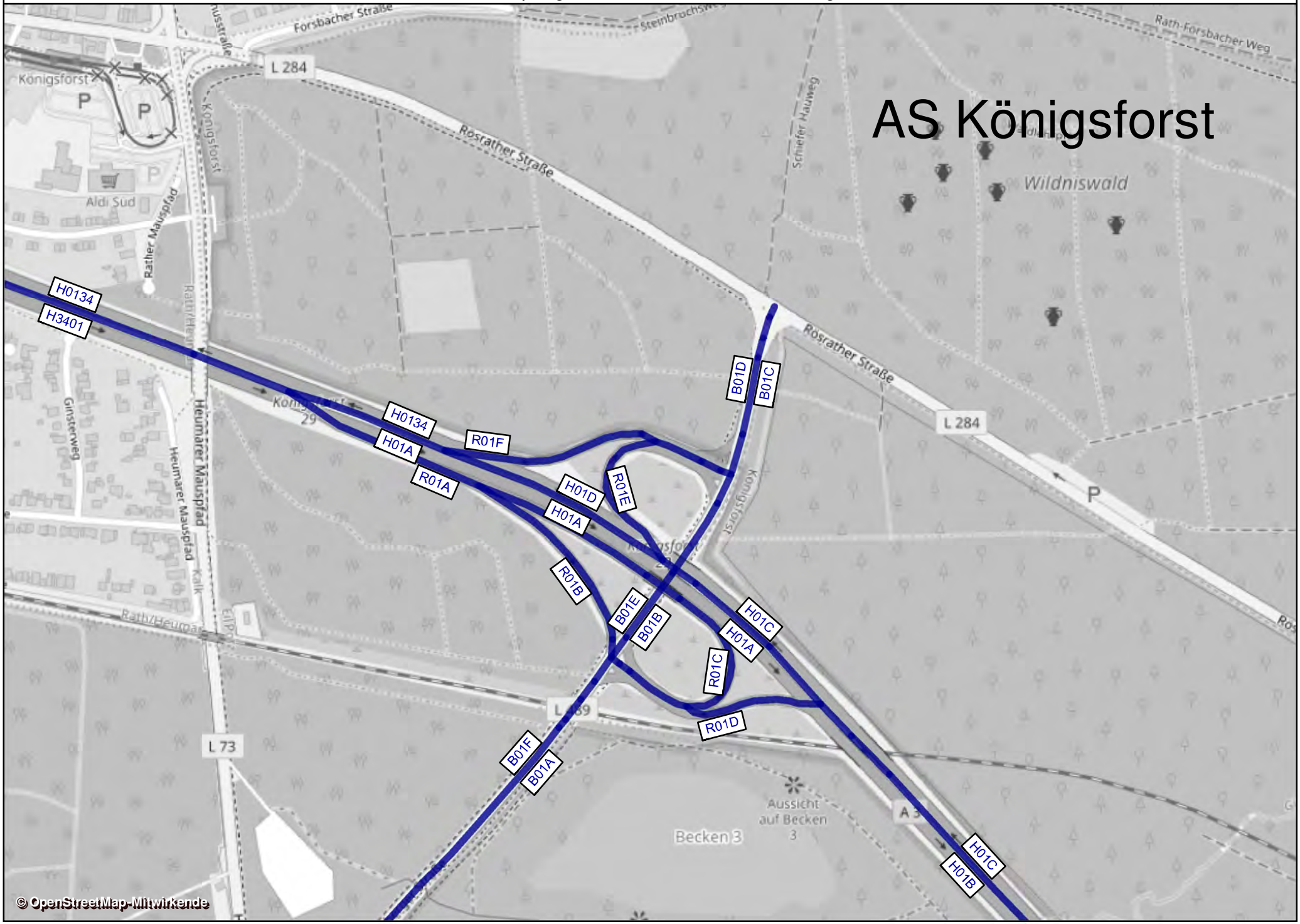


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3401	A3	Süd	HFB	45600	17,2%	29,7%	2604	494	0,06	0,011	15,1%	6900
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	9100	4,7%	8,9%	526	91	0,06	0,010	4,4%	400
H01A	A3	Süd	HFB	36500	20,3%	34,4%	2078	403	0,06	0,011	18,1%	6600
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	3600	5,0%	9,4%	205	36	0,06	0,010	5,6%	200
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	5600	4,5%	8,6%	321	55	0,06	0,010	3,6%	200
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3400	7,2%	13,4%	194	34	0,06	0,010	5,9%	200
H01B	A3	Süd	HFB	39800	19,2%	32,8%	2271	437	0,06	0,011	17,1%	6800
H01C	A3	Nord	HFB	44200	22,4%	37,4%	2517	495	0,06	0,011	19,9%	8800
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4000	21,7%	36,4%	226	44	0,06	0,011	20,0%	800
H01D	A3	Nord	HFB	40300	22,5%	37,5%	2291	451	0,06	0,011	19,9%	8000
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6000	11,1%	20,0%	341	62	0,06	0,010	10,0%	600
H0134	A3	Nord	HFB	46200	21,0%	35,4%	2632	513	0,06	0,011	18,6%	8600
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	91800	19,1%	32,6%	5236	1007	0,06	0,011	16,9%	15500
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	82700	20,7%	35,0%	4710	916	0,06	0,011	18,4%	15200
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	76800	21,4%	36,1%	4369	854	0,06	0,011	19,0%	14600
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	80700	21,5%	36,1%	4595	899	0,06	0,011	19,1%	15400
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	84000	20,9%	35,3%	4788	933	0,06	0,011	18,6%	15600
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5300	8,9%	16,4%	302	54	0,06	0,010	7,5%	400
B01B	L489	Ost	Basisstraße	7800	5,6%	10,6%	449	78	0,06	0,010	5,1%	400
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8400	9,5%	17,4%	481	86	0,06	0,010	8,3%	700
B01D	L489	West	Basisstraße	8400	9,5%	17,4%	481	86	0,06	0,010	8,3%	700
B01E	L489	West	Basisstraße	4800	13,9%	24,7%	274	51	0,06	0,011	12,5%	600
B01F	L489	West	Basisstraße	5300	8,9%	16,4%	302	54	0,06	0,010	7,5%	400
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	10600	8,9%	16,4%	605	108	0,06	0,010	7,5%	800
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	12600	8,8%	16,2%	723	129	0,06	0,010	7,9%	1000
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	16800	9,5%	17,4%	961	172	0,06	0,010	8,3%	1400

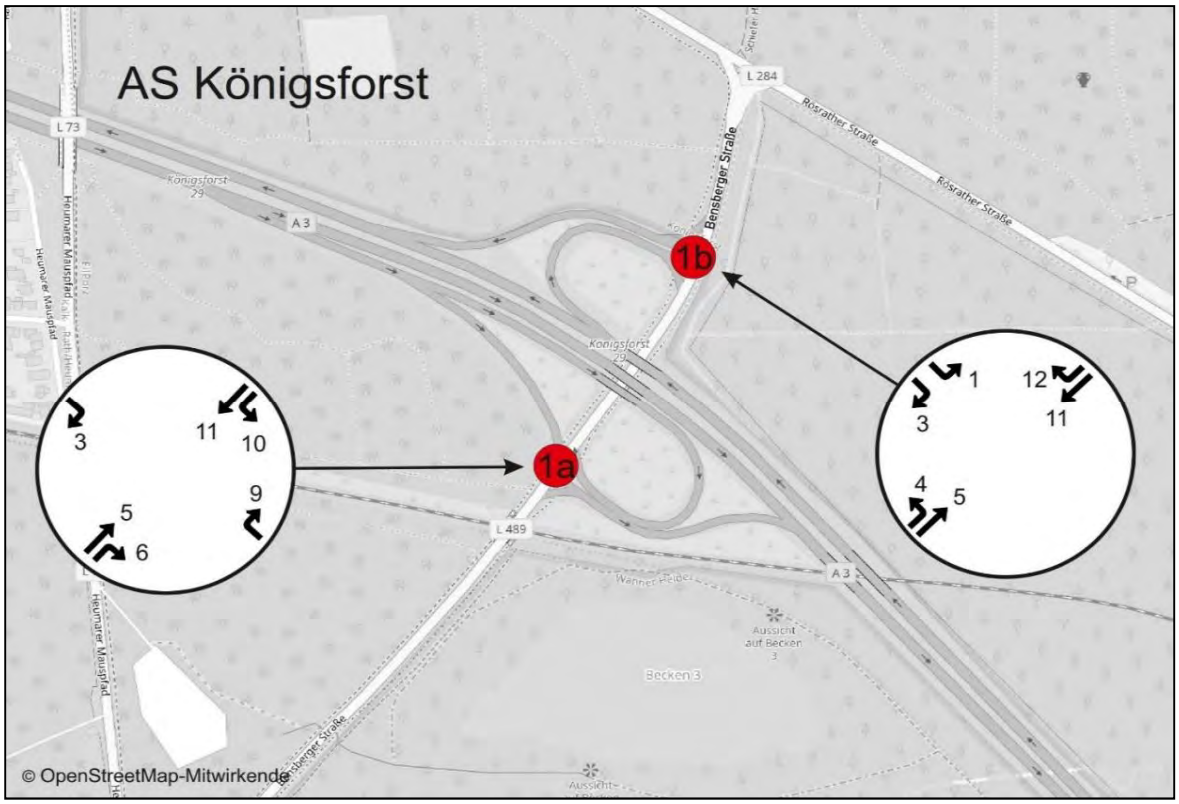


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3401	A3	HFB	**5199**	**11,9%**	-			-			R01A	983	2,3%	H01A	4216	14,1%	2301	16,9%	4686	11,6%
R01A	A3	Ausfahrt	**1025**	**2,5%**	H01A	3898	13,5%	H3401	4923	11,2%	R01B	145	0,0%	R01C	879	2,9%	455	7,3%	904	2,4%
H01A	A3	HFB	**4198**	**14,1%**	R01D	288	8,1%	H01B	4486	13,7%	R01A	841	2,5%	H3401	5039	12,2%	1845	19,3%	3782	13,8%
R01B	A3	Ausfahrt	**471**	**5,4%**	-			-			R01C	70	15,9%	R01A	541	6,8%	387	5,7%	130	0,0%
R01C	A3	Ausfahrt	**877**	**2,9%**	-			-			R01B	201	0,0%	R01A	1079	2,4%	68	16,2%	774	2,8%
R01D	A3	Einfahrt	**358**	**5,5%**	H01A	3944	13,4%	H01B	4301	12,8%	-			-			217	5,1%	306	6,9%
H01B	A3	HFB	**4537**	**13,6%**	R01D	331	7,4%	H01A	4206	14,0%	-			-			2062	17,8%	4088	13,3%
H01C	A3	HFB	**4015**	**15,6%**	-			-			R01E	485	18,8%	H01D	3530	15,1%	3495	17,6%	2796	16,5%
R01E	A3	Ausfahrt	**527**	**18,1%**	-			-			H01D	3614	15,3%	H01C	4141	15,6%	435	18,9%	177	19,2%
H01D	A3	HFB	**3519**	**15,4%**	R01F	543	7,6%	H0134	4062	14,4%	R01E	450	17,7%	H01C	3969	15,7%	3062	17,4%	2620	16,3%
R01F	A3	Einfahrt	**654**	**7,7%**	H01D	3189	16,9%	H0134	3843	15,4%	-			-			516	8,7%	324	6,5%
H0134	A3	HFB	**4117**	**14,3%**	R01F	605	8,5%	H01D	3511	15,3%	-			-			3576	16,1%	2944	15,3%

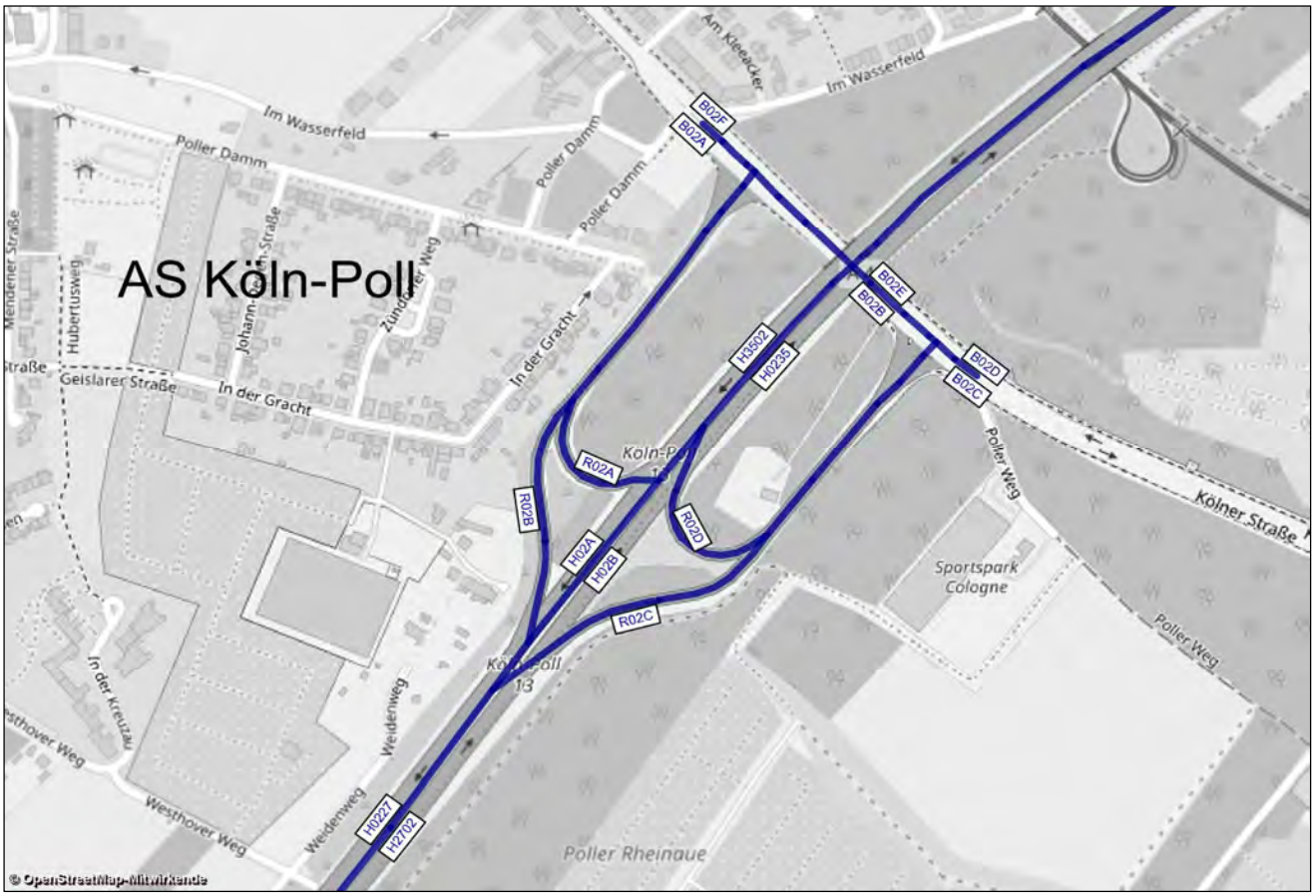



AS Königsforst
Wildniswald
Rosrather Straße
Forsbacher Straße
Rath-Forsbacher Weg
Schiefer Hauweg
Königsforst
Aldi Süd
Rather Mauspfad
Heumarer Mauspfad
Ginsterweg
Rath/Heumar
Kalk
L 284
L 73
L 489
A 3
Aussicht auf Becken 3
Becken 3
H0134
H3401
H01A
R01A
R01F
H01D
R01E
R01B
B01E
B01B
B01F
B01A
R01C
R01D
H01C
H01B
B01D
B01C
© OpenStreetMap-Mitwirkende

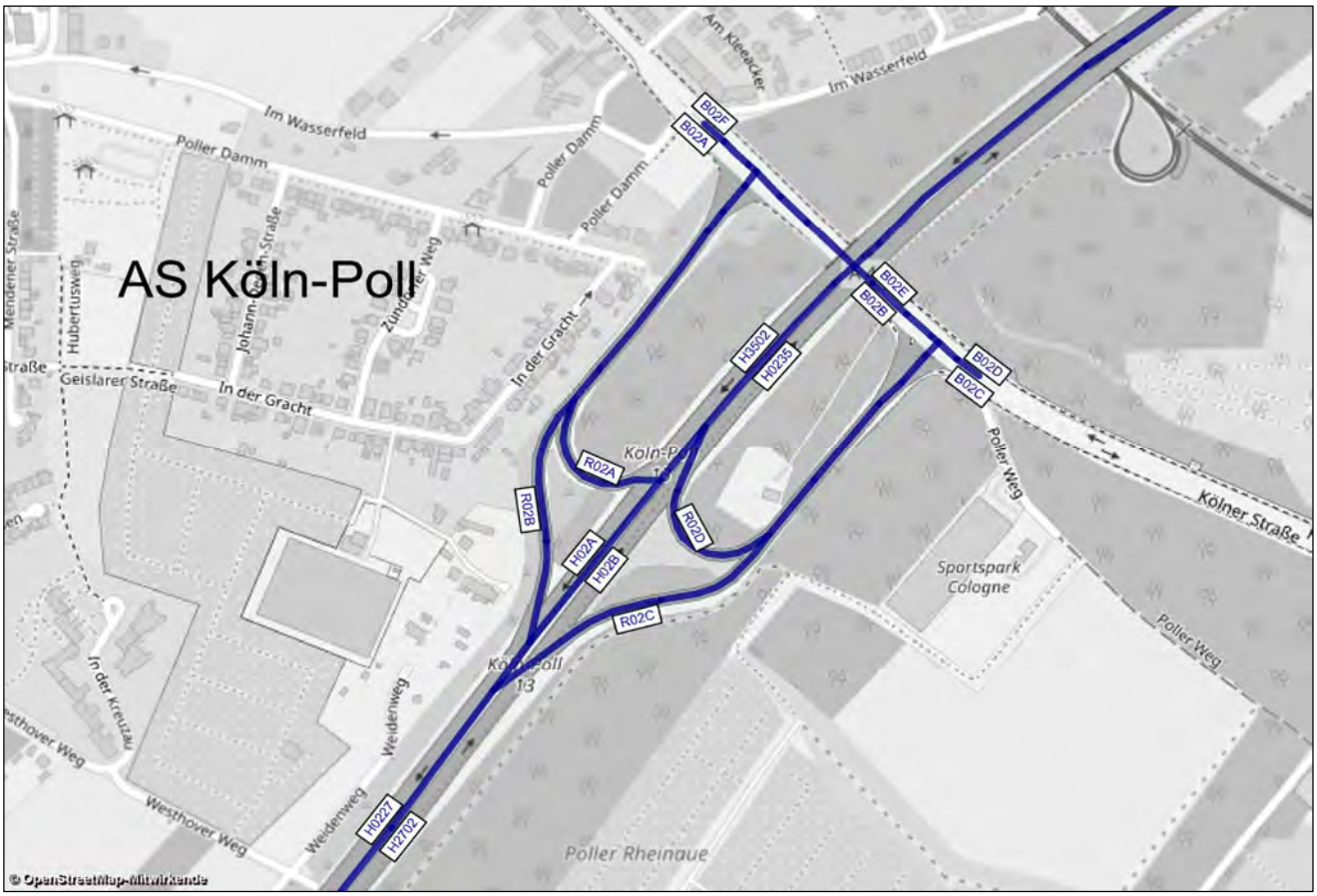
AS Königsforst - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
1a	A 3	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	224	8	200	0
	Bensberger Straße (L 489)	4	-	-	-	-
		5	289	5	324	4
		6	97	7	134	0
	A 3	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	192	33	725	10
	Bensberger Straße (L 489)	10	224	2	185	0
		11	696	8	202	10
		12	-	-	-	-
1b	A 3	1	210	8	156	6
		2	-	-	-	-
		3	421	3	78	4
	Bensberger Straße (L 489)	4	27	2	65	2
		5	454	36	983	13
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bensberger Straße (L 489)	10	-	-	-	-
		11	498	7	309	6
		12	613	15	272	5



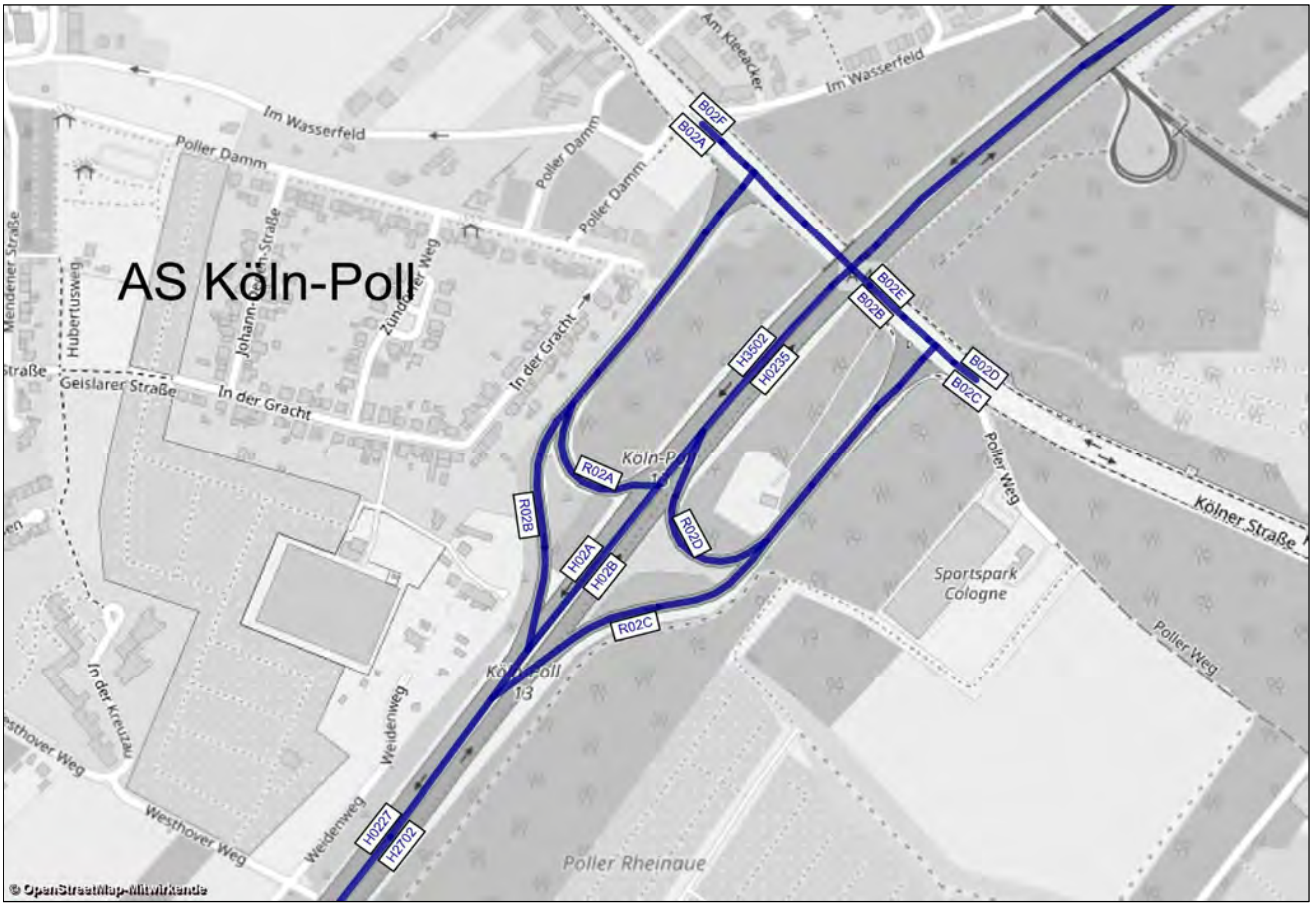
A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3502	A4	West	HFB	64400	15,8%	10200	67000	16,7%	11200
R02A	A4	West	Ausfahrt	4900	2,0%	100	5000	2,0%	100
H02A	A4	West	HFB	59600	16,9%	10100	62100	17,9%	11100
R02B	A4	West	Einfahrt	12400	4,8%	600	12800	5,5%	700
H0227	A4	West	HFB	72000	15,0%	10800	74900	15,9%	11900
H2702	A4	Ost	HFB	78900	14,8%	11700	82000	15,7%	12900
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	12300	4,1%	500	12600	4,0%	500
H02B	A4	Ost	HFB	66600	17,0%	11300	69400	17,9%	12400
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4800	10,4%	500	5000	10,0%	500
H0235	A4	Ost	HFB	71500	16,6%	11900	74400	17,6%	13100
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	150900	14,9%	22500	156900	15,8%	24800
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	126200	17,0%	21400	131500	17,9%	23500
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	135900	16,3%	22100	141400	17,2%	24300
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12900	3,1%	400	13300	3,0%	400
B02B	L82	Süd	Basisstraße	8800	4,5%	400	9100	4,4%	400
B02C	L82	Süd	Basisstraße	12800	3,9%	500	13200	4,5%	600
B02D	L82	Nord	Basisstraße	12800	3,9%	500	13200	4,5%	600
B02E	L82	Nord	Basisstraße	17700	3,4%	600	18200	3,8%	700
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12900	3,1%	400	13300	3,0%	400
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	25800	3,1%	800	26600	3,0%	800
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	26500	3,8%	1000	27300	4,0%	1100
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	25600	3,9%	1000	26400	4,5%	1200

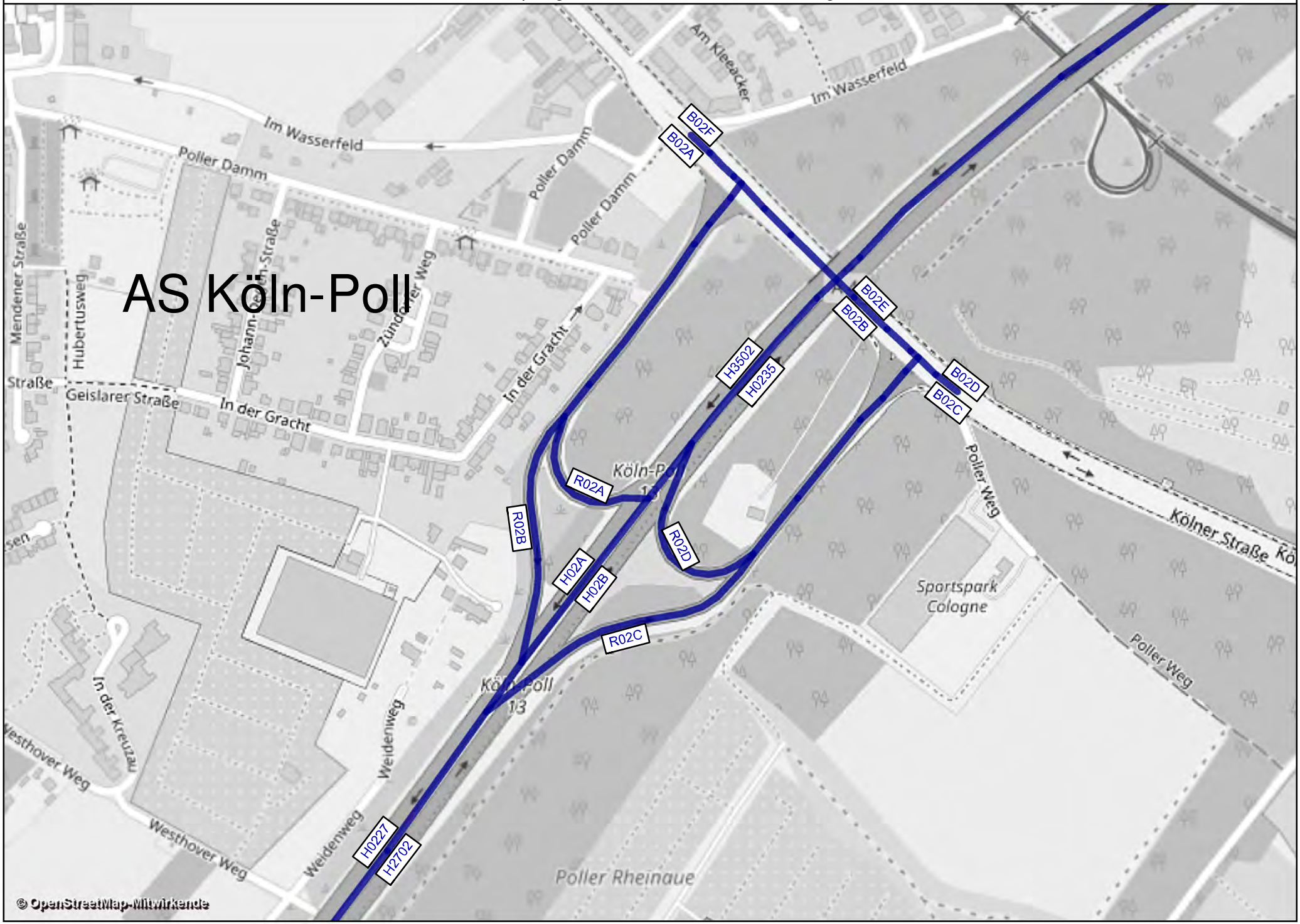


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3502	A4	West	HFB	59600	16,1%	28,1%	3406	641	0,06	0,011	14,3%	8500
R02A	A4	West	Ausfahrt	4600	2,3%	4,5%	263	45	0,06	0,010	2,2%	100
H02A	A4	West	HFB	55100	17,2%	29,9%	3143	597	0,06	0,011	15,2%	8400
R02B	A4	West	Einfahrt	11600	5,3%	10,0%	668	116	0,06	0,010	4,3%	500
H0227	A4	West	HFB	66700	15,1%	26,6%	3811	713	0,06	0,011	13,5%	9000
H2702	A4	Ost	HFB	73100	15,1%	26,6%	4176	781	0,06	0,011	13,4%	9800
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	11500	3,6%	6,9%	662	113	0,06	0,010	3,5%	400
H02B	A4	Ost	HFB	61600	17,3%	30,0%	3514	668	0,06	0,011	15,3%	9400
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4500	10,8%	19,6%	261	47	0,06	0,010	8,9%	400
H0235	A4	Ost	HFB	66100	16,9%	29,3%	3775	715	0,06	0,011	15,0%	9900
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	139800	15,1%	26,6%	7987	1494	0,06	0,011	13,4%	18800
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	116700	17,3%	29,9%	6657	1264	0,06	0,011	15,3%	17800
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	125700	16,5%	28,7%	7181	1356	0,06	0,011	14,6%	18400
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12150	2,9%	5,6%	698	119	0,06	0,010	2,5%	300
B02B	L82	Süd	Basisstraße	8300	3,5%	6,6%	476	81	0,06	0,010	3,6%	300
B02C	L82	Süd	Basisstraße	12000	4,6%	8,7%	692	119	0,06	0,010	3,8%	450
B02D	L82	Nord	Basisstraße	12000	4,6%	8,7%	692	119	0,06	0,010	3,8%	450
B02E	L82	Nord	Basisstraße	16600	3,3%	6,3%	955	163	0,06	0,010	3,0%	500
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12150	2,9%	5,6%	698	119	0,06	0,010	2,5%	300
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	24300	2,9%	5,6%	1397	238	0,06	0,010	2,5%	600
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	24900	3,3%	6,4%	1431	245	0,06	0,010	3,2%	800
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	24000	4,6%	8,7%	1383	239	0,06	0,010	3,8%	900

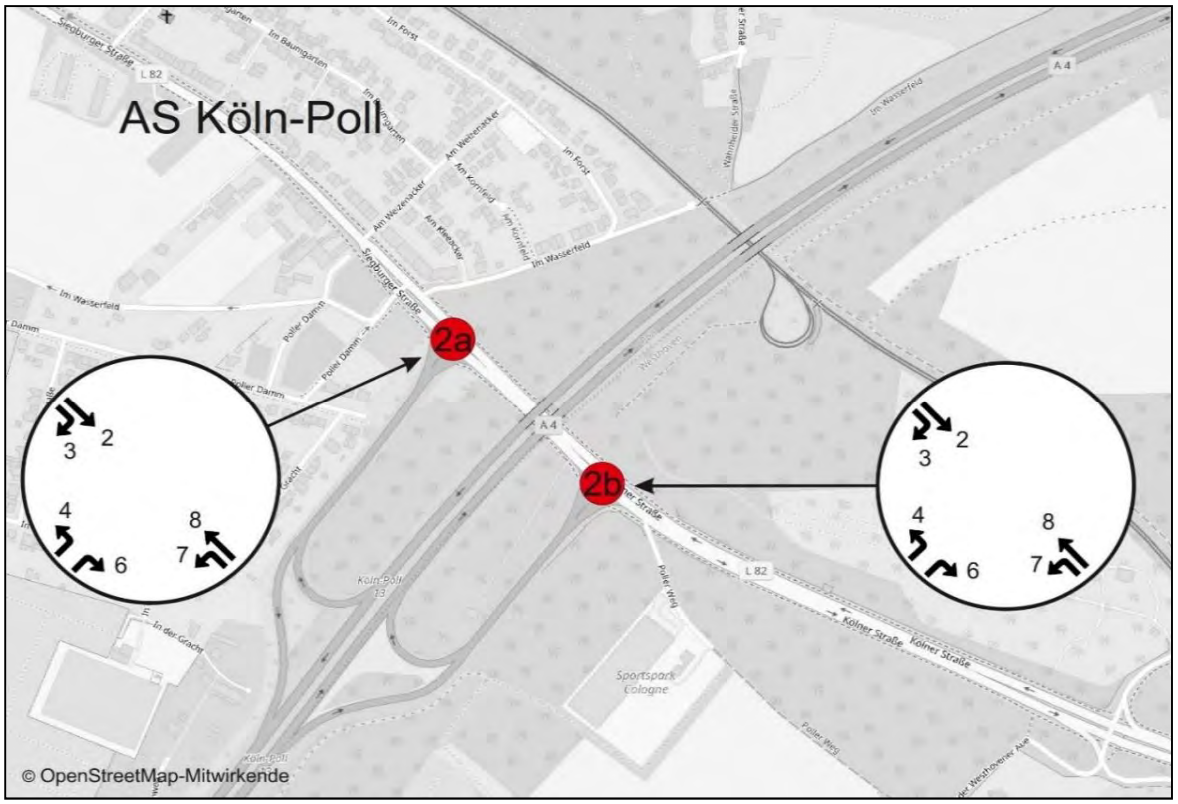


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3502	A4	HFB	**4681**	**11,6%**	-			-			R02A	466	3,0%	H02A	4214	12,5%	4049	13,1%	4011	11,6%
R02A	A4	Ausfahrt	**536**	**2,0%**	-			-			H02A	3721	14,2%	H3502	4257	12,7%	439	2,1%	239	2,1%
H02A	A4	HFB	**4185**	**12,4%**	R02B	1302	3,6%	H0227	5487	10,3%	R02A	250	1,9%	H3502	4435	11,8%	3611	14,5%	3772	12,2%
R02B	A4	Einfahrt	**1444**	**3,3%**	H02A	3902	12,5%	H0227	5346	10,0%	-			-			532	6,2%	1228	4,2%
H0227	A4	HFB	**5545**	**10,4%**	R02B	1442	4,0%	H02A	4103	12,6%	-			-			4141	13,4%	5000	10,2%
H2702	A4	HFB	**7185**	**12,0%**	-			-			R02C	1290	4,0%	H02B	5894	13,7%	6219	13,6%	5565	13,9%
R02C	A4	Ausfahrt	**1508**	**3,1%**	-			-			H02B	5553	14,1%	H2702	7061	11,8%	1237	3,2%	482	3,5%
H02B	A4	HFB	**5644**	**15,2%**	R02D	446	5,7%	H0235	6089	14,5%	R02C	504	3,3%	H2702	6148	14,2%	4981	16,1%	5083	14,9%
R02D	A4	Einfahrt	**494**	**5,3%**	H02B	5298	14,5%	H0235	5792	13,7%	-			-			261	13,8%	422	6,6%
H0235	A4	HFB	**6111**	**14,6%**	R02D	431	6,8%	H02B	5680	15,2%	-			-			5243	16,0%	5505	14,3%

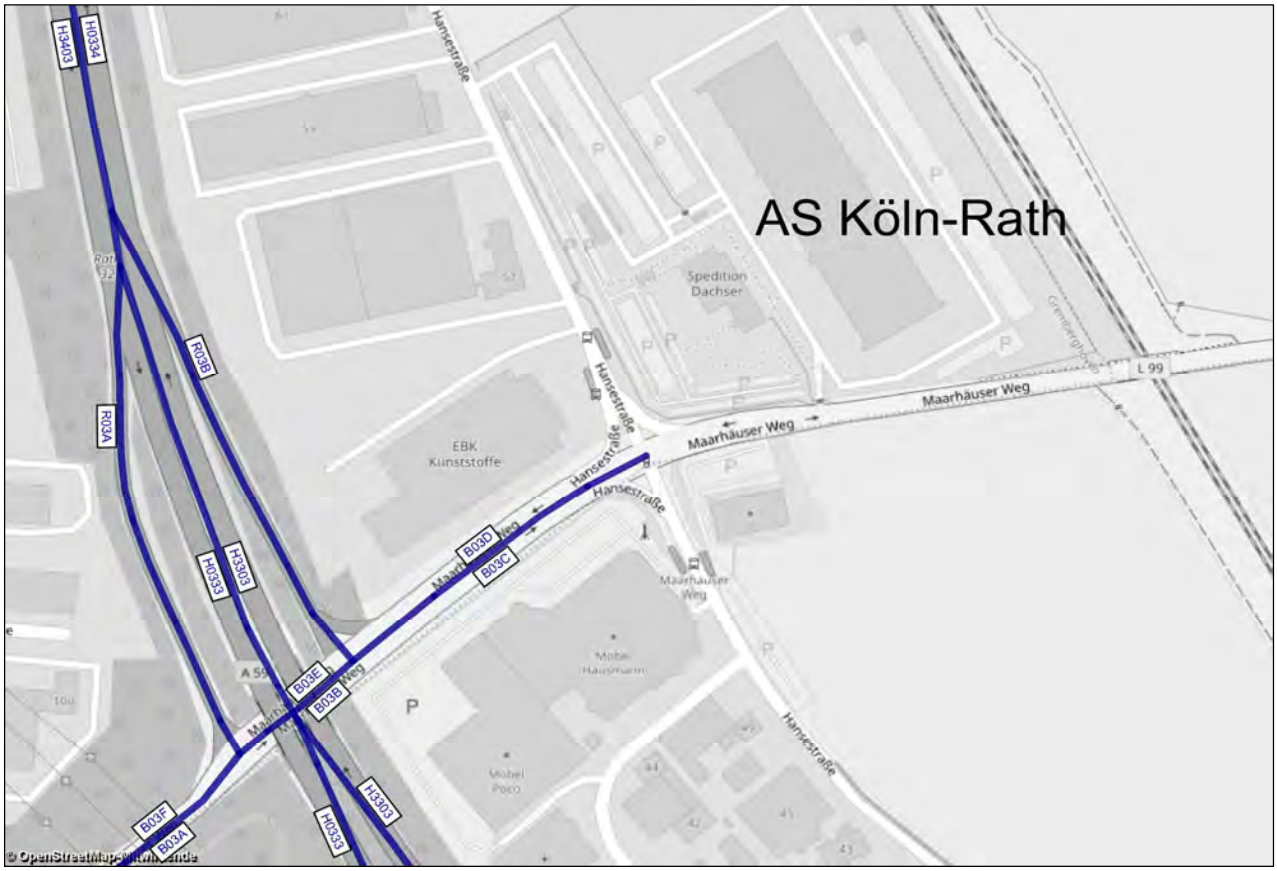



AS Köln-Poll
B02F
B02A
B02E
B02B
B02D
B02C
H3502
H0235
R02A
R02B
R02D
H02A
H02B
R02C
H0227
H2702
Im Wasserfeld
Am Kleeacker
Poller Damm
Mendener Straße
Hubertusweg
Johann-[illegible]-Straße
Zündorfer Weg
In der Gracht
Geislarer Straße
Straße
Köln-Poll 1
Köln-Poll 13
Poller Weg
Kölner Straße
Sportspark Cologne
In der Kreuzau
Westhover Weg
Weidenweg
Poller Rheinaue
© OpenStreetMap-Mitwirkende

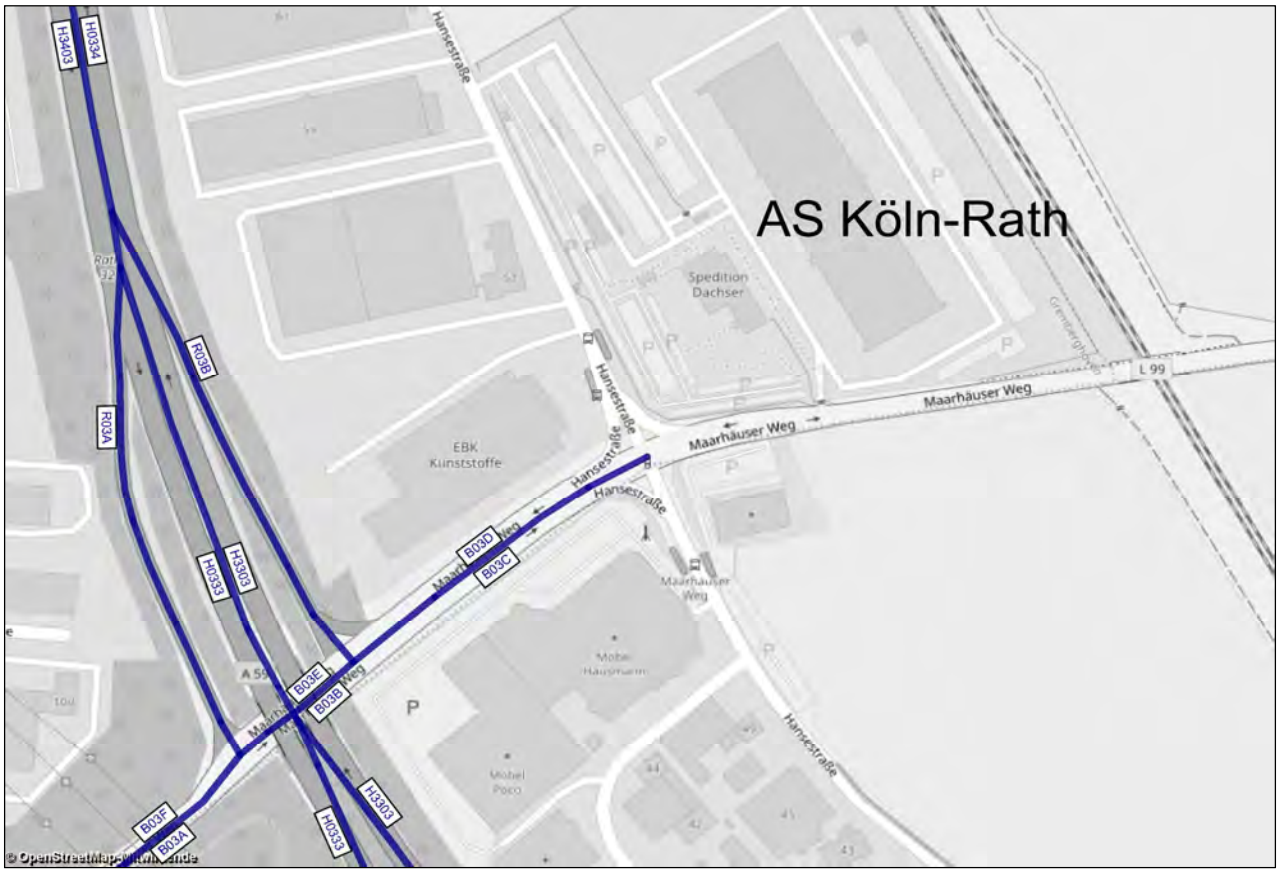
AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
2a	Siegburger Straße (L 82)	1	-	-	-	-
		2	514	16	734	2
		3	232	5	613	6
	A 4	4	96	1	82	1
		5	-	-	-	-
		6	285	13	155	9
	Siegburger Straße (L 82)	7	433	8	829	16
		8	650	25	737	6
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
2b	Kölner Straße (L82)	1	-	-	-	-
		2	588	16	698	12
		3	212	13	190	0
	A 4	4	267	8	267	5
		5	-	-	-	-
		6	249	16	488	6
	Kölner Straße (L82)	7	201	11	357	6
		8	816	25	1.299	17
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



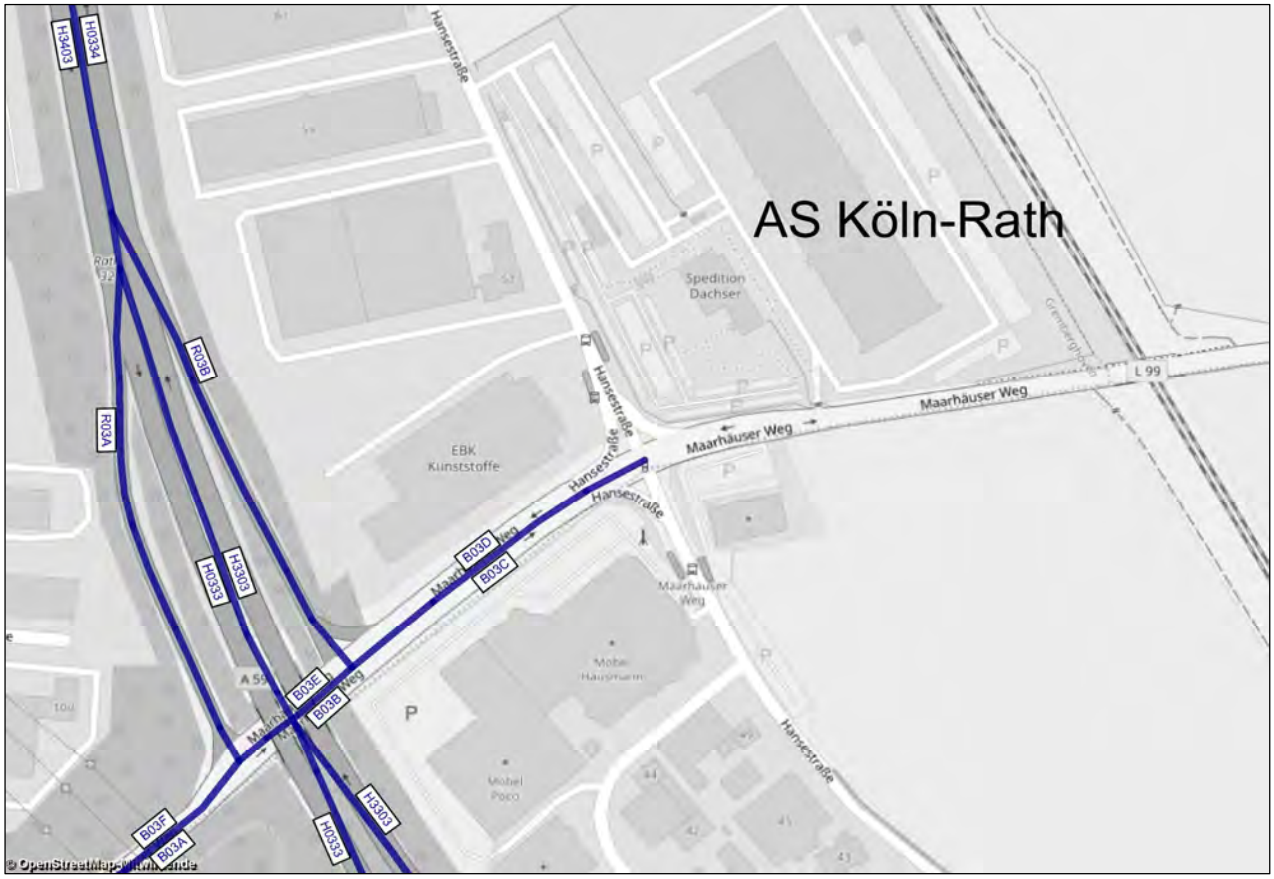
A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3403	A59	Süd	HFB	34700	11,8%	4100	36000	12,5%	4500
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	9300	2,2%	200	9500	3,2%	300
H0333	A59	Süd	HFB	25500	14,9%	3800	26500	15,8%	4200
H3303	A59	Nord	HFB	27500	15,3%	4200	28600	16,1%	4600
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5600	10,7%	600	5800	12,1%	700
H0334	A59	Nord	HFB	33200	14,5%	4800	34500	15,4%	5300
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	67900	13,1%	8900	70500	13,9%	9800
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53000	15,1%	8000	55100	16,0%	8800
B03A	L99	Ost	Basisstraße	8500	8,2%	700	8800	9,1%	800
B03B	L99	Ost	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4600	10,9%	500	4800	12,5%	600
B03D	L99	West	Basisstraße	4600	10,9%	500	4800	12,5%	600
B03E	L99	West	Basisstraße	3800	13,2%	500	3900	12,8%	500
B03F	L99	West	Basisstraße	8500	8,2%	700	8800	9,1%	800
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	17000	8,2%	1400	17600	9,1%	1600
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	14600	10,3%	1500	15100	10,6%	1600
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	9200	10,9%	1000	9600	12,5%	1200

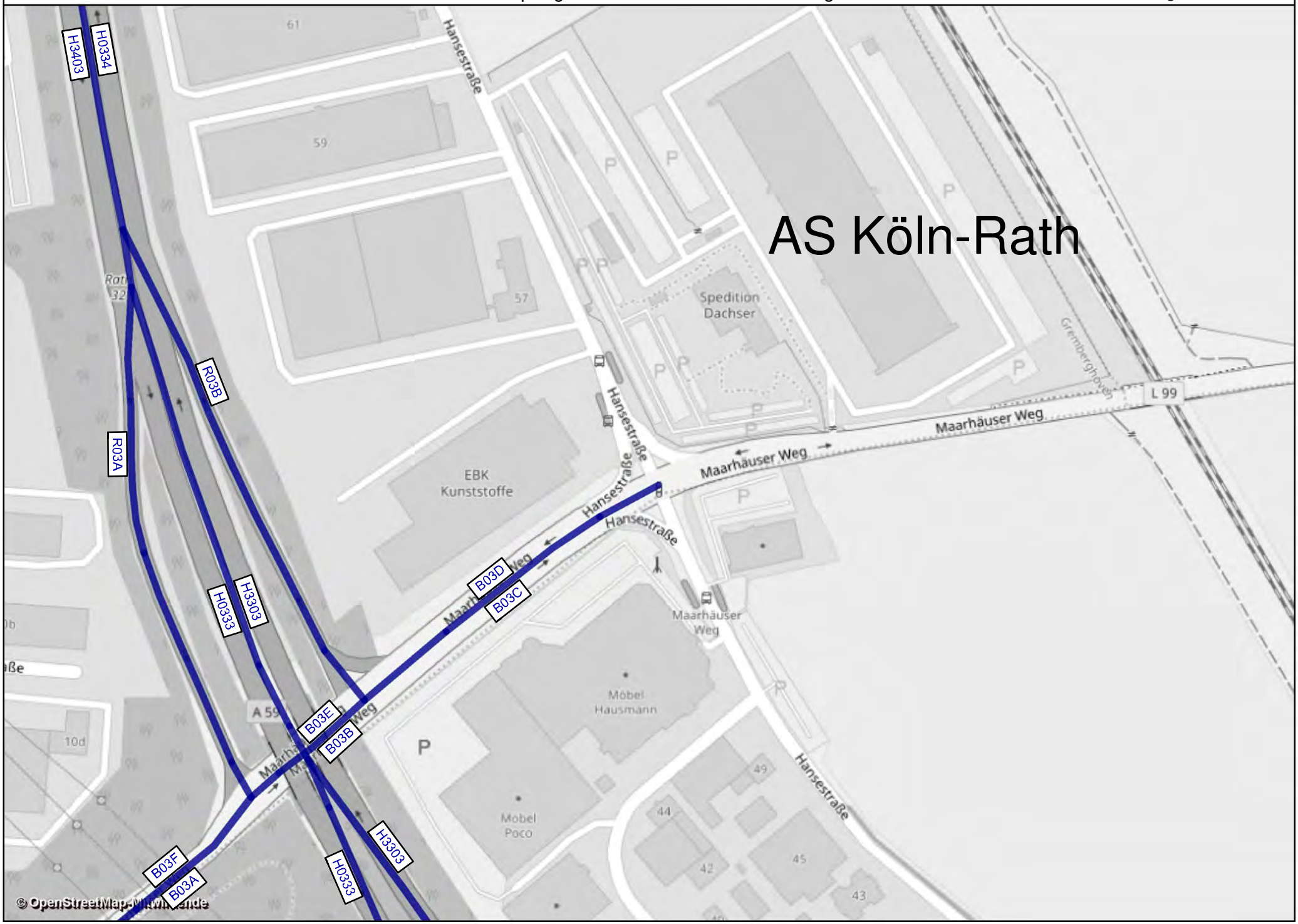


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3403	A59	Süd	HFB	32300	11,9%	21,5%	1850	338	0,06	0,010	10,5%	3400
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	8700	2,7%	5,3%	502	85	0,06	0,010	2,3%	200
H0333	A59	Süd	HFB	23600	15,3%	26,9%	1348	252	0,06	0,011	13,6%	3200
H3303	A59	Nord	HFB	25500	15,3%	26,8%	1459	273	0,06	0,011	13,7%	3500
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5200	11,4%	20,6%	301	55	0,06	0,011	9,6%	500
H0334	A59	Nord	HFB	30800	14,6%	25,8%	1759	328	0,06	0,011	13,0%	4000
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	63100	13,2%	23,6%	3609	666	0,06	0,011	11,7%	7400
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49100	15,3%	26,9%	2807	526	0,06	0,011	13,6%	6700
B03A	L99	Ost	Basisstraße	7950	8,4%	15,5%	456	81	0,06	0,010	7,5%	600
B03B	L99	Ost	Basisstraße	10100	8,4%	15,5%	582	104	0,06	0,010	7,9%	800
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4300	11,7%	21,2%	248	45	0,06	0,011	10,5%	450
B03D	L99	West	Basisstraße	4300	11,7%	21,2%	248	45	0,06	0,011	10,5%	450
B03E	L99	West	Basisstraße	3500	11,8%	21,3%	198	36	0,06	0,010	11,4%	400
B03F	L99	West	Basisstraße	7950	8,4%	15,5%	456	81	0,06	0,010	7,5%	600
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	15900	8,4%	15,5%	913	162	0,06	0,010	7,5%	1200
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	13600	9,3%	17,0%	780	140	0,06	0,010	8,8%	1200
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	8600	11,7%	21,2%	496	90	0,06	0,011	10,5%	900

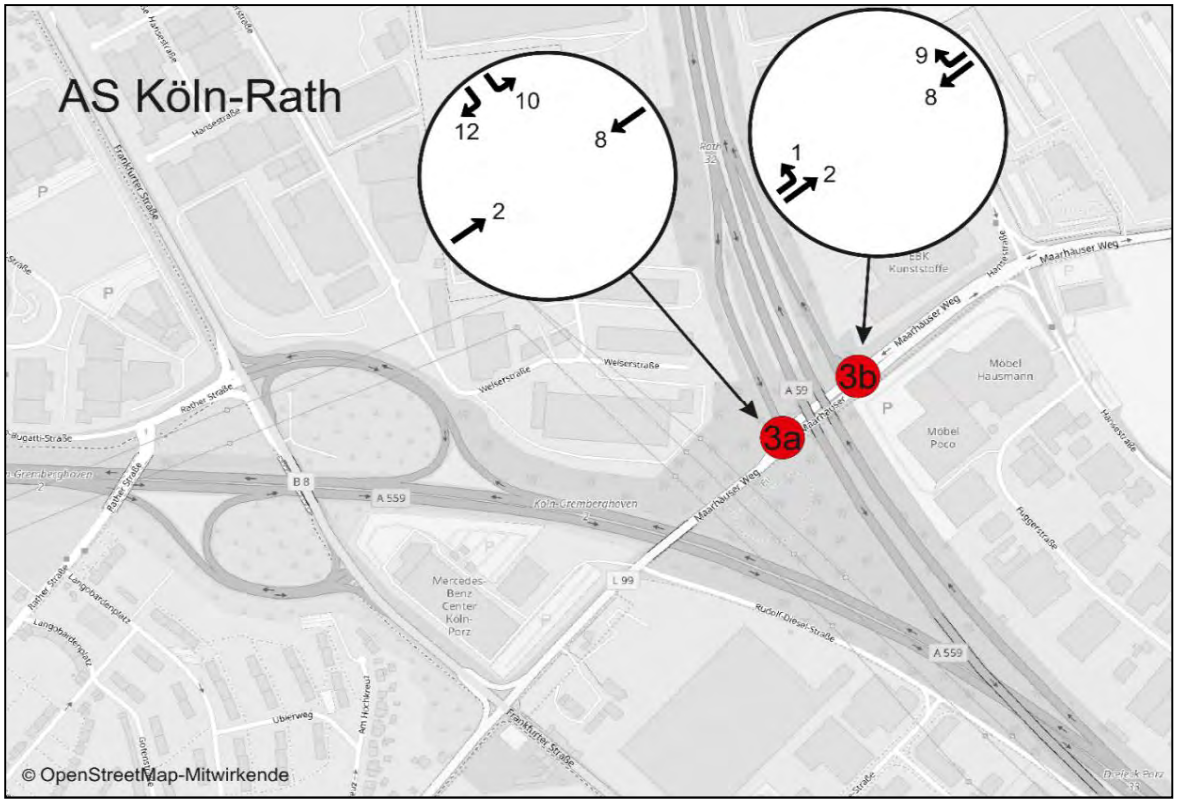


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3403	A59	HFB	**3025**	**8,8%**	-			-			R03A	567	5,5%	H0333	2458	9,6%	2606	10,1%	2209	7,0%
R03A	A59	Ausfahrt	**818**	**3,4%**	-			-			H0333	1603	13,4%	H3403	2421	10,0%	671	3,6%	626	1,1%
H0333	A59	HFB	**2239**	**10,9%**	-			-			R03A	507	5,8%	H3403	2746	9,9%	1935	12,4%	1584	9,3%
H3303	A59	HFB	**2129**	**9,7%**	R03B	618	9,8%	H0334	2747	9,7%	-			-			1912	13,1%	1920	9,5%
R03B	A59	Einfahrt	**675**	**6,1%**	H3303	2005	9,2%	H0334	2679	8,4%	-			-			215	16,3%	578	7,6%
H0334	A59	HFB	**2771**	**9,3%**	R03B	727	6,5%	H3303	2044	10,3%	-			-			2127	13,4%	2499	9,1%




AS Köln-Rath
H3403
H0334
R03B
R03A
H0333
H3303
B03D
B03C
B03E
B03B
B03F
B03A
H3303
H0333
Hansestraße
Maarhäuser Weg
L 99
Spedition Dachser
EBK Kunststoffe
Möbel Hausmann
Möbel Poco
A 59
© OpenStreetMap-Mitwirkende

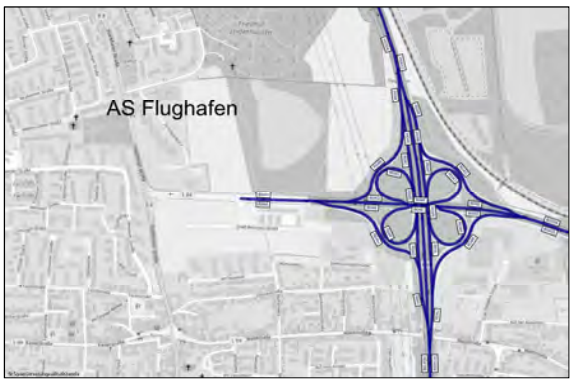
AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
3a	Maarhäuser Weg (L 99)	1	-	-	-	-
		2	562	42	759	41
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	244	43	308	18
		9	-	-	-	-
	A 59	10	272	15	126	8
		11	-	-	-	-
		12	936	20	720	10
3b	Maarhäuser Weg (L 99)	1	209	14	612	12
		2	625	43	273	36
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	244	43	308	18
		9	65	26	246	17
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

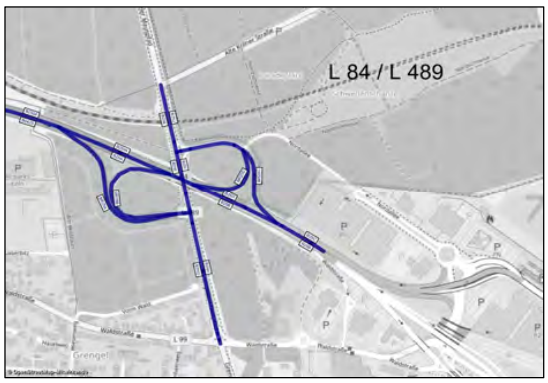


Anlage U-PF1-60

A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3304	A59	Süd	HFB	60500	11,2%	6800	62800	11,9%	7500
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	18900	6,9%	1300	19600	7,7%	1500
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	4500	15,6%	700	4700	17,0%	800
H04A	A59	Süd	HFB	41600	13,2%	5500	43200	14,1%	6100
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	14400	3,5%	500	14800	3,4%	500
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	10300	9,7%	1000	10700	10,3%	1100
R04E	A59	Süd	Verflechtung	24700	5,7%	1400	25500	6,3%	1600
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	14400	3,5%	500	14800	3,4%	500
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	10300	9,7%	1000	10700	10,3%	1100
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	5500	9,1%	500	5700	8,8%	500
R04I	A59	Süd	Einfahrt	15800	8,9%	1400	16300	9,8%	1600
H04146	A59	Süd	HFB	57400	12,0%	6900	59500	12,9%	7700
H14604	A59	Nord	HFB	59300	12,0%	7100	61500	12,7%	7800
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	15700	14,0%	2200	16300	14,7%	2400
H04B	A59	Nord	HFB	43600	11,2%	4900	45300	11,9%	5400
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	10500	18,1%	1900	11000	19,1%	2100
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	5200	1,9%	100	5400	1,9%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	8400	11,9%	1000	8700	12,6%	1100
R04N	A59	Nord	Verflechtung	13600	8,8%	1200	14100	9,2%	1300
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	5200	1,9%	100	5400	1,9%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	8400	11,9%	1000	8700	12,6%	1100
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8600	15,1%	1300	9000	16,7%	1500
R04R	A59	Nord	Einfahrt	17000	13,5%	2300	17700	14,1%	2500
H0433	A59	Nord	HFB	60600	11,9%	7200	62800	12,6%	7900
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	121100	11,6%	14000	125600	12,3%	15400
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	85200	12,2%	10400	88500	13,0%	11500
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	116700	12,0%	14000	121000	12,8%	15500
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	8900	14,6%	1300	9200	16,3%	1500
B25A	L84	Ost	Basisstraße	16600	7,2%	1200	17100	7,6%	1300
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2200	0,0%	0	2300	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	18800	6,9%	1300	19500	7,7%	1500
B25C	L84	West	Basisstraße	12900	7,8%	1000	13400	8,2%	1100
BR25C	L84	West	Basisstraße	1700	5,9%	100	1800	5,6%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	11100	7,2%	800	11500	7,8%	900
BR25D	L84	West	Basisstraße	9500	13,7%	1300	9900	15,2%	1500
B25E	L489	Süd	Basisstraße	10200	7,8%	800	10500	8,6%	900
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4900	4,1%	200	5100	5,9%	300
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6600	15,2%	1000	6900	15,9%	1100
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6600	15,2%	1000	6900	15,9%	1100
B25I	L489	Nord	Basisstraße	11100	14,4%	1600	11500	14,8%	1700
B25J	L489	Nord	Basisstraße	10200	7,8%	800	10500	8,6%	900
B04A	L84	Ost	Basisstraße	14500	9,7%	1400	15000	10,7%	1600
B04B	L84	Ost	Basisstraße	9000	12,2%	1100	9400	12,8%	1200
B04C	L84	Ost	Basisstraße	23400	6,8%	1600	24200	7,0%	1700
B04D	L84	Ost	Basisstraße	15000	4,0%	600	15500	4,5%	700
B04E	L84	West	Basisstraße	12100	8,3%	1000	12500	8,8%	1100
B04F	L84	West	Basisstraße	17300	6,9%	1200	17900	7,3%	1300
B04G	L84	West	Basisstraße	7000	1,4%	100	7200	1,4%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	11600	8,6%	1000	12000	9,2%	1100
B0425	L84	Ost	Basisstraße	25500	9,8%	2500	26500	10,6%	2800
B2504	L84	West	Basisstraße	20700	11,1%	2300	21500	11,6%	2500
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	26100	9,2%	2400	27000	10,0%	2700
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	16000	7,5%	1200	16600	7,8%	1300
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	40700	6,9%	2800	42100	7,1%	3000
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	27100	5,9%	1600	28000	6,4%	1800
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	46200	10,4%	4800	48000	11,0%	5300
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	37300	9,4%	3500	38600	9,8%	3800

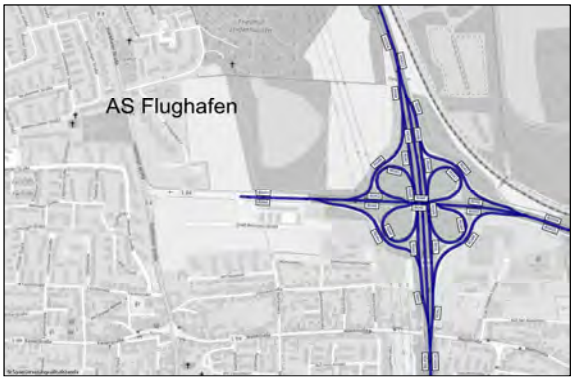
A 59 - AS Flughafen - Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	29900	7,0%	2100	31000	7,7%	2400
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	31700	7,3%	2300	32900	7,9%	2600
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	20400	7,8%	1600	21000	8,6%	1800
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	16000	11,3%	1800	16600	12,0%	2000
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	13200	15,2%	2000	13800	15,9%	2200

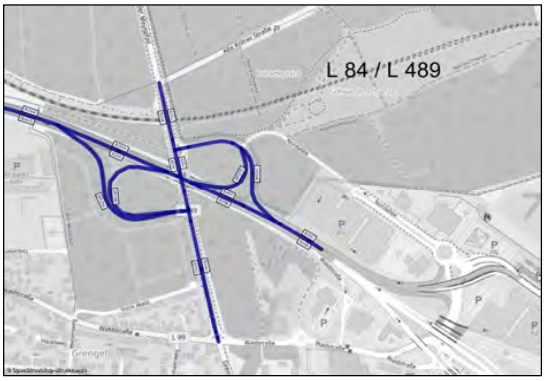




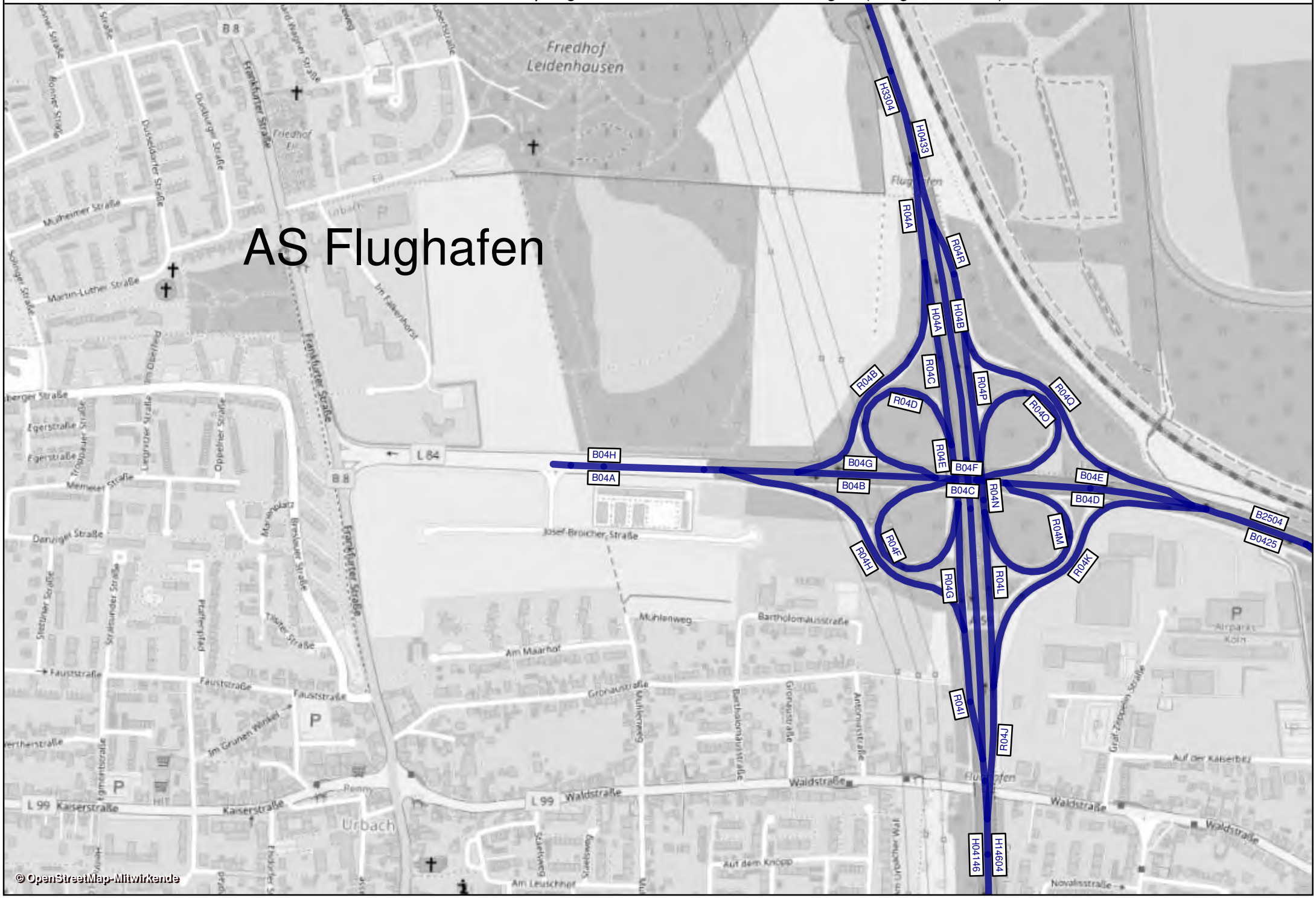
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3304	A59	Süd	HFB	56300	11,3%	20,5%	3226	587	0,06	0,010	10,1%	5700
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	17700	6,7%	12,5%	1015	178	0,06	0,010	6,2%	1100
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	4200	17,0%	29,6%	238	45	0,06	0,011	14,3%	600
H04A	A59	Süd	HFB	38600	13,4%	23,9%	2210	408	0,06	0,011	11,9%	4600
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	13500	3,5%	6,8%	777	133	0,06	0,010	3,0%	400
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	9600	9,4%	17,3%	551	99	0,06	0,010	8,3%	800
R04E	A59	Süd	Verflechtung	23100	6,0%	11,2%	1328	232	0,06	0,010	5,2%	1200
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	13500	3,5%	6,8%	777	133	0,06	0,010	3,0%	400
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	9600	9,4%	17,3%	551	99	0,06	0,010	8,3%	800
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	5100	8,2%	15,2%	292	52	0,06	0,010	7,8%	400
R04I	A59	Süd	Einfahrt	14700	9,0%	16,6%	843	151	0,06	0,010	8,2%	1200
H04146	A59	Süd	HFB	53300	12,2%	21,9%	3053	559	0,06	0,010	10,9%	5800
H14604	A59	Nord	HFB	55100	11,9%	21,5%	3157	577	0,06	0,010	10,7%	5900
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	14600	13,7%	24,3%	833	154	0,06	0,011	12,3%	1800
H04B	A59	Nord	HFB	40600	11,3%	20,5%	2324	423	0,06	0,010	10,1%	4100
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	9700	19,1%	32,7%	552	106	0,06	0,011	16,5%	1600
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	4900	3,0%	5,7%	280	48	0,06	0,010	2,0%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	7800	12,0%	21,5%	447	82	0,06	0,010	10,3%	800
R04N	A59	Nord	Verflechtung	12700	8,5%	15,7%	727	129	0,06	0,010	7,9%	1000
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	4900	3,0%	5,7%	280	48	0,06	0,010	2,0%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	7800	12,0%	21,5%	447	82	0,06	0,010	10,3%	800
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8000	14,9%	26,2%	454	85	0,06	0,011	13,8%	1100
R04R	A59	Nord	Einfahrt	15800	13,4%	23,9%	901	166	0,06	0,011	12,0%	1900
H0433	A59	Nord	HFB	56300	11,9%	21,5%	3225	589	0,06	0,010	10,7%	6000
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	112600	11,6%	21,0%	6451	1176	0,06	0,010	10,4%	11700
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	79200	12,4%	22,2%	4534	831	0,06	0,010	11,0%	8700
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	108400	12,1%	21,7%	6210	1136	0,06	0,010	10,8%	11700
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	8200	14,6%	25,8%	472	88	0,06	0,011	13,4%	1100
B25A	L84	Ost	Basisstraße	15500	7,4%	13,8%	891	157	0,06	0,010	6,5%	1000
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2100	1,4%	2,7%	119	20	0,06	0,010	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	17600	6,7%	12,5%	1010	177	0,06	0,010	6,3%	1100
B25C	L84	West	Basisstraße	12100	7,5%	13,9%	693	122	0,06	0,010	6,6%	800
BR25C	L84	West	Basisstraße	1600	5,0%	9,5%	94	16	0,06	0,010	6,3%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	10400	7,9%	14,6%	599	106	0,06	0,010	6,7%	700
BR25D	L84	West	Basisstraße	8800	14,6%	25,7%	505	94	0,06	0,011	12,5%	1100
B25E	L489	Süd	Basisstraße	9500	8,4%	15,5%	546	97	0,06	0,010	7,4%	700
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4600	5,1%	9,6%	263	46	0,06	0,010	4,3%	200
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6150	14,5%	23,9%	353	66	0,06	0,011	13,0%	800
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6150	14,5%	23,9%	353	66	0,06	0,011	13,0%	800
B25I	L489	Nord	Basisstraße	10300	14,2%	25,1%	591	110	0,06	0,011	12,6%	1300
B25J	L489	Nord	Basisstraße	9500	8,4%	15,5%	546	97	0,06	0,010	7,4%	700
B04A	L84	Ost	Basisstraße	13500	10,3%	18,7%	772	139	0,06	0,010	8,9%	1200
B04B	L84	Ost	Basisstraße	8400	11,5%	20,8%	481	88	0,06	0,010	10,7%	900
B04C	L84	Ost	Basisstraße	21900	6,6%	12,3%	1258	221	0,06	0,010	5,9%	1300
B04D	L84	Ost	Basisstraße	14100	3,6%	6,9%	811	139	0,06	0,010	3,5%	500
B04E	L84	West	Basisstraße	11300	8,2%	15,1%	650	115	0,06	0,010	7,1%	800
B04F	L84	West	Basisstraße	16200	6,6%	12,4%	930	163	0,06	0,010	6,2%	1000
B04G	L84	West	Basisstraße	6600	2,5%	4,9%	379	64	0,06	0,010	1,5%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	10800	8,1%	15,0%	618	110	0,06	0,010	7,4%	800
B0425	L84	Ost	Basisstraße	23800	9,9%	18,1%	1363	245	0,06	0,010	8,8%	2100
B2504	L84	West	Basisstraße	19300	10,9%	19,8%	1104	200	0,06	0,010	9,8%	1900
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	24300	9,3%	17,1%	1390	249	0,06	0,010	8,2%	2000
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	15000	7,5%	14,0%	860	152	0,06	0,010	6,7%	1000
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	38100	6,6%	12,3%	2188	384	0,06	0,010	6,0%	2300
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	25400	5,6%	10,6%	1461	254	0,06	0,010	5,1%	1300
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	43100	10,4%	18,9%	2467	445	0,06	0,010	9,3%	4000
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	34800	9,4%	17,2%	1996	358	0,06	0,010	8,3%	2900

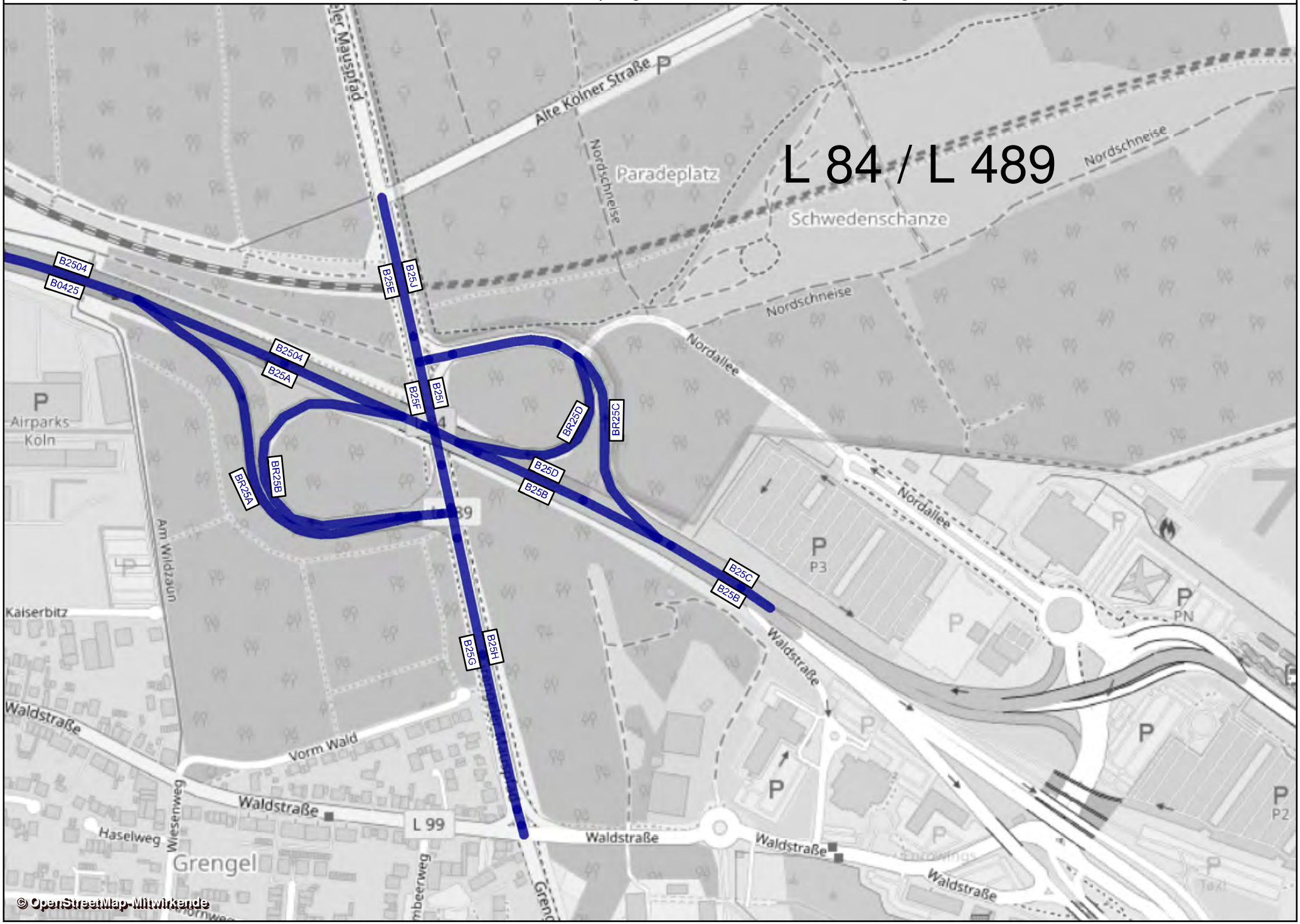
A 59 - AS Flughafen - Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	28000	7,1%	13,3%	1609	284	0,06	0,010	6,4%	1800
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	29700	7,0%	13,1%	1703	300	0,06	0,010	6,4%	1900
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	19000	8,4%	15,5%	1092	194	0,06	0,010	7,4%	1400
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	14900	11,4%	20,6%	854	155	0,06	0,010	10,1%	1500
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	12300	14,5%	23,9%	706	131	0,06	0,011	13,0%	1600





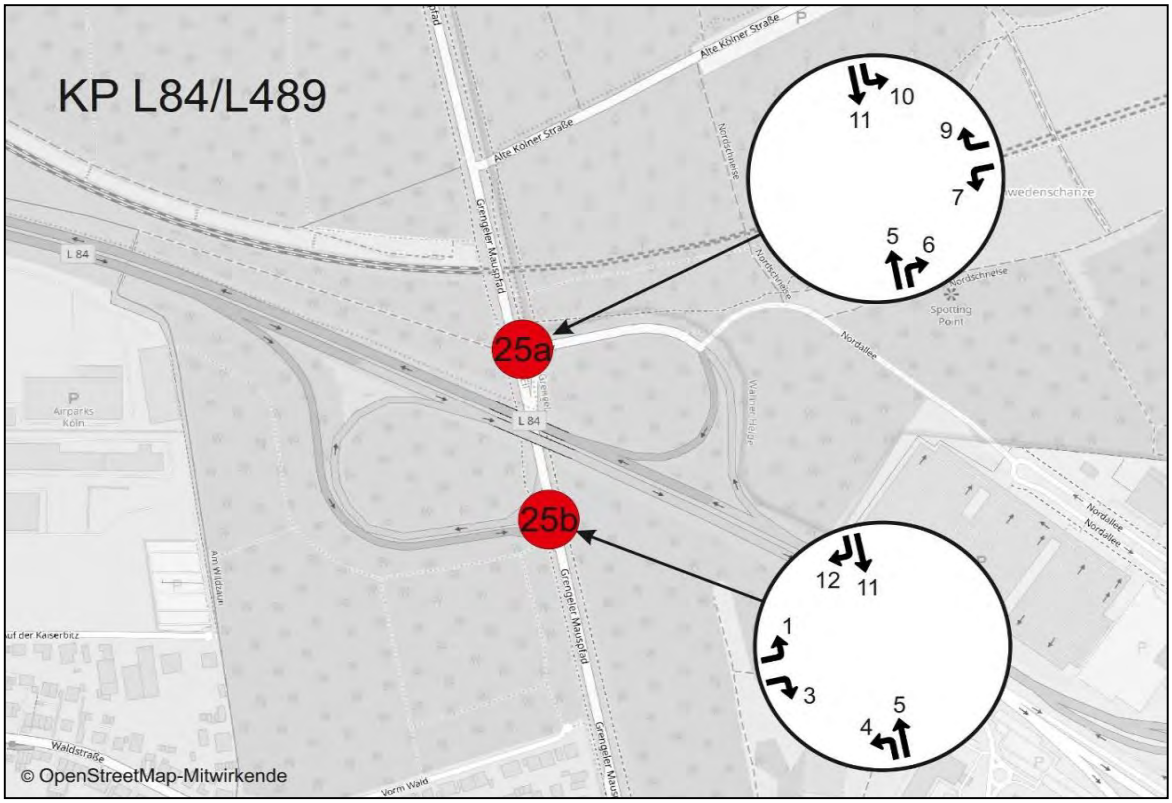
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3304	A59	HFB	**5141**	**9,1%**	-			-			R04A	1563	5,8%	H04A	3577	10,5%	4430	10,4%	4075	7,4%
R04A	A59	Ausfahrt	**1831**	**5,7%**	H04A	3017	12,4%	H3304	4848	9,9%	R04B	366	13,4%	R04C	1465	3,8%	1504	6,0%	1159	6,4%
R04B	A59	Rampe von A59	**386**	**11,7%**	B04G	645	1,4%	B04H	1031	5,3%	R04C	1215	3,8%	R04A	1601	5,7%	328	13,4%	303	17,5%
H04A	A59	HFB	**3385**	**11,1%**	R04A	1579	5,6%	H3304	4964	9,3%	R04I	913	9,2%	H04146	4297	10,7%	2926	12,6%	2917	7,9%
R04C	A59	Parallelfahrbahn	**1403**	**3,4%**	R04D	592	9,9%	R04E	1995	5,3%	R04B	341	12,6%	R04A	1743	5,2%	1176	3,9%	856	2,5%
					R04F	1403	3,4%	R04G	592	9,9%	-			-						
R04D	A59	Rampe zur A59	**1141**	**7,9%**	R04F	856	2,4%	R04E	1997	5,5%	R04C	856	2,4%	R04G	1141	7,9%	564	11,3%	931	6,4%
					R04O	379	4,6%	B04F	1521	7,1%	B04E	1141	7,9%	B04G	379	4,6%				
R04E	A59	Verflechtung	**2183**	**5,6%**	R04D	1084	8,8%	R04C	1099	2,5%	R04F	1099	2,5%	R04G	1084	8,8%	1740	6,3%	1789	4,6%
R04F	A59	Rampe von A59	**1403**	**3,4%**	R04M	714	10,9%	B04C	2117	5,9%	B04B	714	10,9%	B04D	1403	3,4%	1176	3,9%	856	2,5%
					R04D	609	14,2%	R04E	2012	6,7%	R04C	1403	3,4%	R04G	609	14,2%				
R04G	A59	Parallelfahrbahn	**1141**	**7,9%**	R04H	508	5,0%	R04I	1649	7,0%	R04F	809	2,2%	R04E	1950	5,5%	564	11,3%	931	6,4%
					R04D	1141	7,9%	R04C	809	2,2%	-			-						
R04H	A59	Rampe zur A59	**588**	**7,2%**	R04G	973	6,3%	R04I	1561	6,6%	B04B	542	9,3%	B04A	1129	8,2%	306	9,5%	480	5,8%
R04I	A59	Einfahrt	**1653**	**5,0%**	H04A	3047	7,7%	H04146	4700	6,7%	R04H	564	5,7%	R04G	1089	4,7%	869	10,6%	1412	6,3%
H04146	A59	HFB	**4798**	**7,5%**	R04I	1657	6,1%	H04A	3140	8,3%	-			-			3795	12,1%	4329	7,4%
H14604	A59	HFB	**5222**	**8,9%**	-			-			R04J	1304	12,2%	H04B	3918	7,8%	4499	10,1%	4015	8,8%
R04J	A59	Ausfahrt	**1419**	**11,7%**	H04B	4336	6,8%	H14604	5755	8,0%	R04K	823	19,1%	R04L	596	1,6%	1169	12,2%	1098	12,6%
H04B	A59	HFB	**3869**	**8,2%**	R04J	1474	12,6%	H14604	5343	9,4%	R04R	1226	13,6%	H0433	5095	9,5%	3330	9,4%	2917	7,4%
R04K	A59	Rampe von A59	**895**	**15,7%**	B04D	1256	3,9%	B0425	2151	8,8%	R04L	408	1,6%	R04J	1302	11,3%	765	17,8%	739	16,9%
R04L	A59	Parallelfahrbahn	**483**	**1,5%**	R04M	734	11,5%	R04N	1218	7,5%	R04K	790	16,8%	R04J	1273	11,0%	404	1,7%	359	3,6%
					R04O	483	1,5%	R04P	734	11,5%	-			-						
R04M	A59	Rampe zur A59	**844**	**9,6%**	R04O	404	1,7%	R04N	1248	7,1%	R04L	404	1,7%	R04P	844	9,6%	715	11,0%	460	10,4%
					R04F	1244	5,0%	B04C	2088	6,9%	B04B	844	9,6%	B04D	1244	5,0%				
R04N	A59	Verflechtung	**1329**	**6,7%**	R04M	881	7,9%	R04L	448	4,4%	R04O	448	4,4%	R04P	881	7,9%	1120	7,8%	819	7,4%
R04O	A59	Rampe von A59	**483**	**1,5%**	R04D	563	11,2%	B04F	1047	6,7%	B04E	563	11,2%	B04G	483	1,5%	404	1,7%	359	3,6%
					R04M	772	13,8%	R04N	1255	9,1%	R04L	483	1,5%	R04P	772	13,8%				
R04P	A59	Parallelfahrbahn	**844**	**9,6%**	R04Q	475	19,8%	R04R	1319	13,3%	R04O	458	1,4%	R04N	1302	6,7%	715	11,0%	460	10,4%
					R04M	844	9,6%	R04L	458	1,4%	-			-						
R04Q	A59	Rampe zur A59	**920**	**10,3%**	R04P	480	10,1%	R04R	1400	10,2%	B04E	1013	6,2%	B2504	1933	8,1%	460	22,4%	747	8,4%
R04R	A59	Einfahrt	**1405**	**7,4%**	H04B	3048	7,2%	H0433	4453	7,3%	R04Q	876	8,2%	R04P	529	6,0%	1176	15,6%	1208	9,2%
H0433	A59	HFB	**5223**	**9,7%**	R04R	1377	15,2%	H04B	3846	7,7%	-			-			4505	11,0%	4124	7,9%
B04A	L84	Basisstraße	**1215**	**9,2%**	-			-			R04H	341	9,5%	B04B	873	9,1%	1047	10,5%	1006	7,9%
B04B	L84	Basisstraße	**859**	**9,6%**	R04F	940	2,0%	B04C	841	4,4%	R04H	319	8,8%	B04A	1178	9,4%	741	10,9%	525	9,5%
					R04M	950	7,2%	B04D	821	2,5%	-			-						
B04C	L84	Basisstraße	**2236**	**5,8%**	R04F	1324	3,9%	B04B	912	8,4%	R04M	865	11,0%	B04D	1371	2,5%	1917	6,6%	1382	5,2%
B04D	L84	Basisstraße	**1406**	**3,5%**	R04K	795	15,6%	B0425	2201	7,9%	R04M	1428	11,1%	B04C	1243	6,8%	1201	4,0%	922	2,6%
					B04F	1368	4,9%	B04B	1138	16,5%	-			-						
B0425	L84	Basisstraße	**2286**	**8,2%**	R04K	895	17,4%	B04D	1390	2,3%	BR25A	597	23,3%	B25A	1689	19,3%	1967	9,4%	1661	9,0%
B2504	L84	Basisstraße	**1916**	**7,4%**	BR25D	741	8,8%	B25D	2657	7,8%	R04Q	834	8,4%	B04E	1083	6,6%	1235	13,7%	1729	7,2%
B04E	L84	Basisstraße	**1145**	**5,5%**	R04O	790	4,7%	B04F	922	7,0%	R04Q	778	7,9%	B2504	1923	6,5%	775	8,4%	981	6,3%
					R04D	1051	5,2%	R04G	1724	13,7%	-			-						
B04F	L84	Basisstraße	**1484**	**5,7%**	R04O	404	3,7%	B04E	1080	6,5%	R04D	1126	6,4%	B04G	358	3,5%	1179	6,1%	1340	5,6%
B04G	L84	Basisstraße	**724**	**1,3%**	R04B	343	11,7%	B04H	1067	4,6%	R04D	527	8,0%	B04F	690	4,1%	616	1,5%	408	3,4%
					R04O	797	1,2%	B04E	644	5,7%	-			-						
B04H	L84	Basisstraße	**1103**	**4,9%**	R04B	384	13,1%	B04G	718	0,5%	-			-			944	5,6%	710	9,4%
BR25A	L84	Basisstraße	**820**	**5,8%**	-			-			B25A	967	11,3%	B0425	1787	8,8%	535	23,4%	723	5,7%
B25A	L84	Basisstraße	**1676**	**3,6%**	BR25B	115	1,6%	B25B	1791	3,5%	BR25A	551	22,0%	B0425	2227	8,1%	1432	4,1%	938	11,5%
BR25B	L84	Basisstraße	**239**	**0,8%**	B25A	979	11,2%	B25B	1218	9,1%	-			-			108	1,9%	202	1,0%
B25B	L84	Basisstraße	**1803**	**3,4%**	BR25B	127	1,8%	B25A	1676	3,6%	-			-			1540	4,0%	1141	9,7%
B25C	L84	Basisstraße	**1459**	**6,1%**	-			-			BR25C	246	4,5%	B25D	1214	6,4%	556	9,2%	1317	5,9%
BR25C	L84	Basisstraße	**249**	**4,6%**	-			-			B25D	1132	6,0%	B25C	1381	5,7%	26	3,8%	220	4,5%
B25D	L84	Basisstraße	**1214**	**6,3%**	BR25D	665	7,8%	B2504	1879	6,8%	BR25C	230	4,2%	B25C	1444	5,9%	529	9,5%	1096	6,1%
BR25D	L84	Basisstraße	**885**	**15,0%**	B25D	552	9,2%	B2504	1437	12,8%	-			-			706	16,9%	632	9,0%


AS Flughafen
H3304
H0433
R04A
R04R
H04A
H04B
R04B
R04C
R04P
R04Q
R04D
R04O
R04E
B04H
B04A
B04G
B04F
B04B
B04C
R04N
B04E
B04D
B2504
B0425
R04M
R04F
R04H
R04K
R04G
R04L
R04I
R04J
H04146
H14604
Friedhof Leidenhausen
Frankfurter Straße
Josef-Broicher Straße
Mühlenweg
Bartholomäusstraße
Am Maarhof
Gronaustraße
Waldstraße
Kaiserstraße
Urbach
Auf der Kaiserbitz
Auf dem Knopp
Am Leuschhof
Novalisstraße
Fauststraße
Danziger Straße
Memeler Straße
Egerstraße
Martin-Luther Straße
Mülheimer Straße
Duisburger Straße
Düsseldorfer Straße
Bonner Straße
Im Falkenhorst
Im Grünen Winkel
Airparks Köln
L 84
L 99
B 8
© OpenStreetMap-Mitwirkende

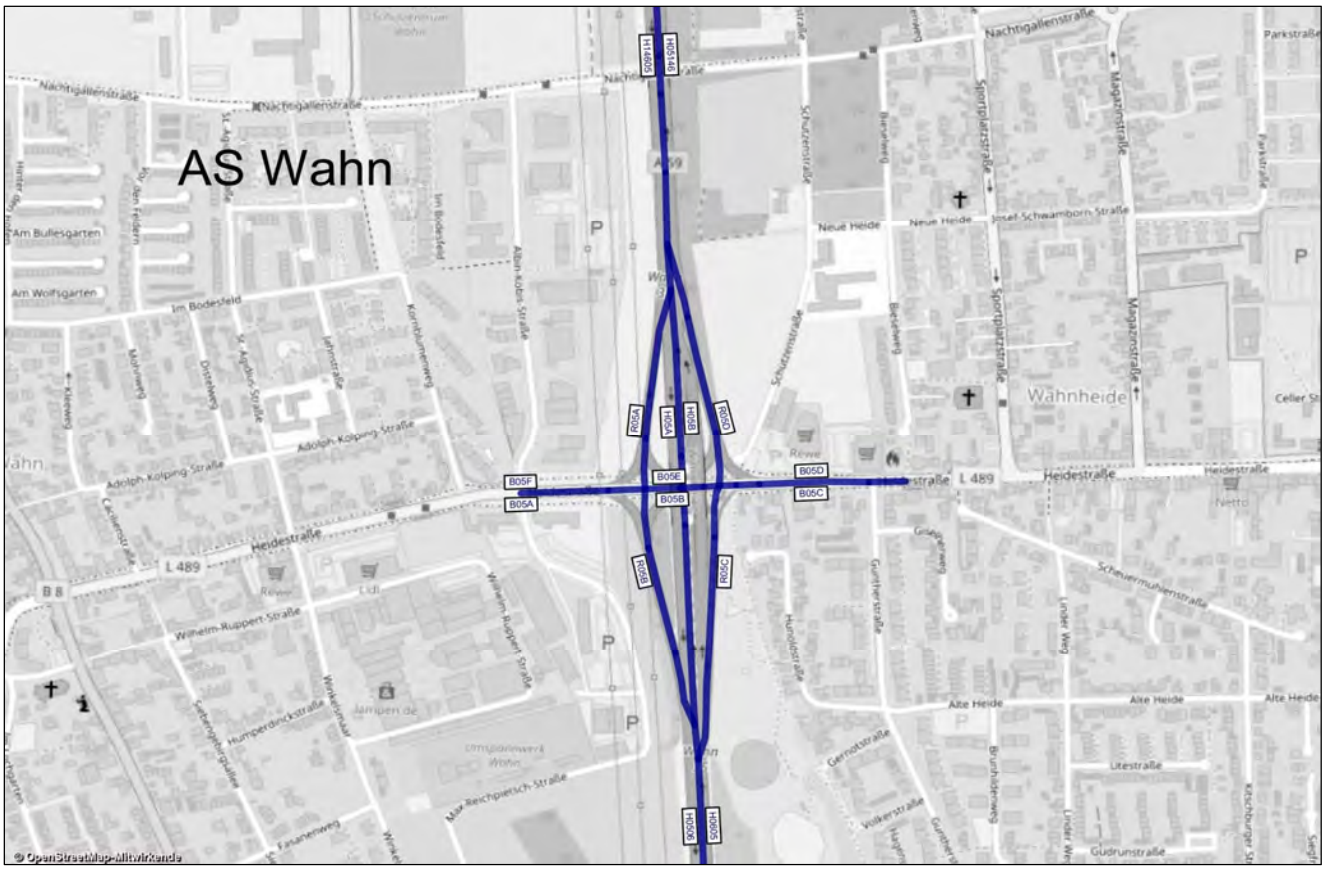


© OpenStreetMap-Mitwirkende

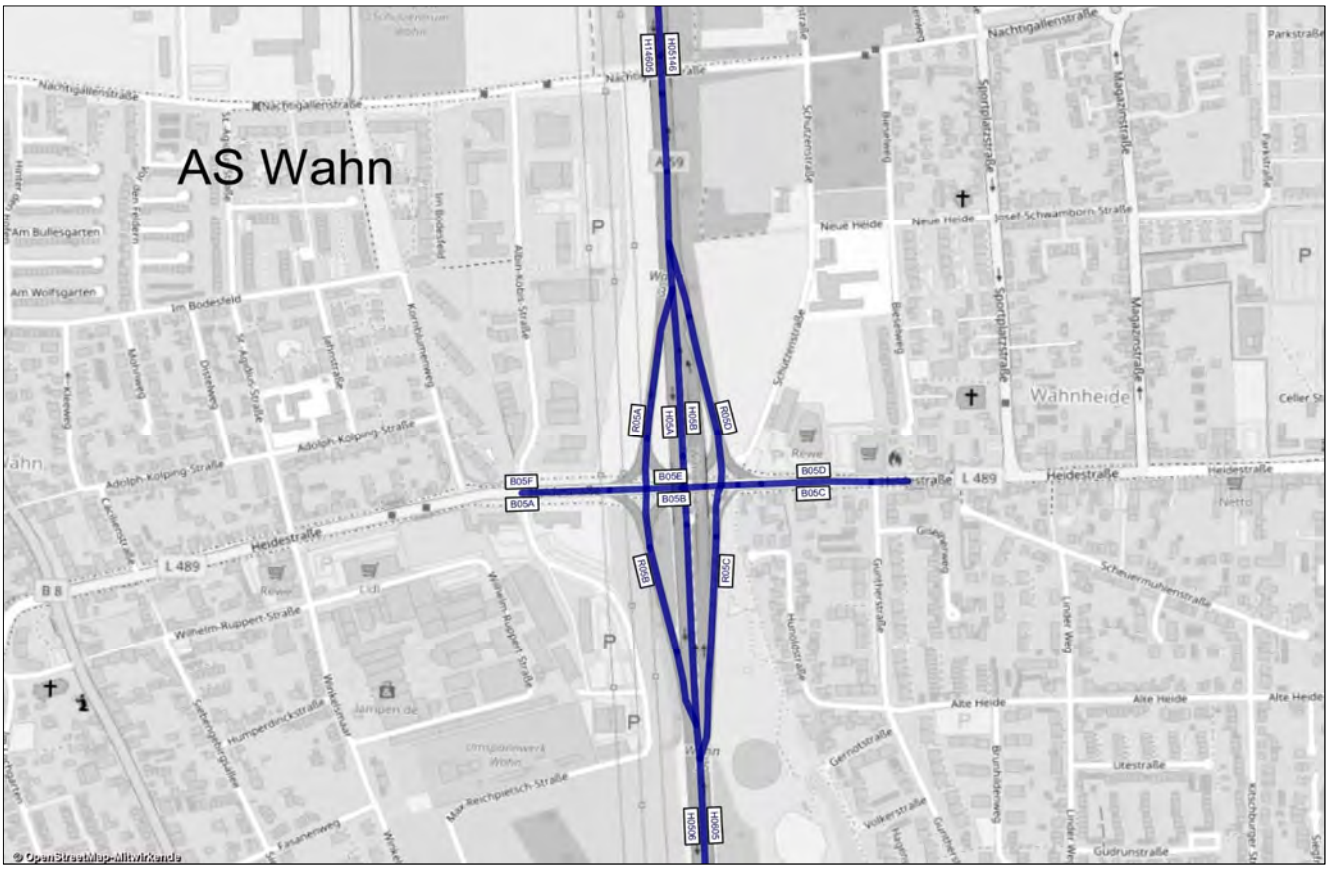
L84 / L489 - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
25a	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	-	-	-	-
		5	388	11	913	9
		6	339	15	249	7
	L 84	7	27	1	10	0
		8	-	-	-	-
		9	47	1	44	3
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	896	15	449	9
		11	541	7	303	4
		12	-	-	-	-
25b	L 84	1	268	8	758	5
		2	-	-	-	-
		3	148	9	461	4
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	8	0	1	0
		5	458	17	404	11
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	-	-	-	-
		11	346	6	281	3
		12	222	2	33	2



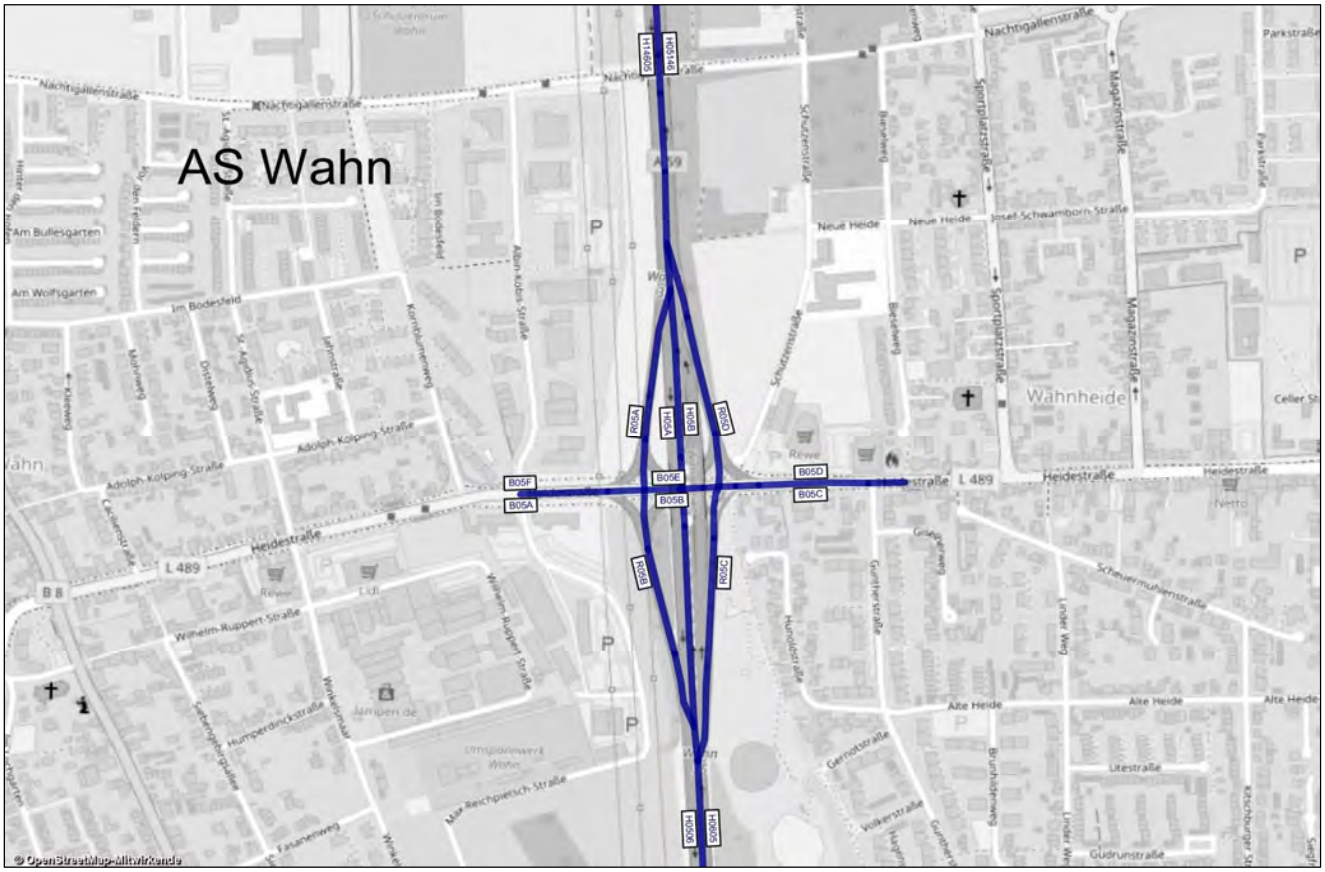
A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H14605	A59	Süd	HFB	56600	12,0%	6800	58700	12,8%	7500
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	10800	14,8%	1600	11200	15,2%	1700
H05A	A59	Süd	HFB	45800	11,6%	5300	47500	12,2%	5800
R05B	A59	Süd	Einfahrt	5300	3,8%	200	5500	5,5%	300
H0506	A59	Süd	HFB	51100	10,8%	5500	53000	11,5%	6100
H0605	A59	Nord	HFB	53500	11,8%	6300	55500	12,6%	7000
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	6300	12,7%	800	6500	13,8%	900
H05B	A59	Nord	HFB	47200	11,7%	5500	49000	12,4%	6100
R05D	A59	Nord	Einfahrt	10400	12,5%	1300	10800	13,9%	1500
H05146	A59	Nord	HFB	57700	11,8%	6800	59800	12,5%	7500
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	114300	11,9%	13600	118500	12,7%	15000
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	93000	11,6%	10800	96500	12,3%	11900
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	104600	11,3%	11800	108500	12,1%	13100
B05A	B489	Ost	Basisstraße	10400	9,6%	1000	10700	10,3%	1100
B05B	B489	Ost	Basisstraße	17300	9,2%	1600	17900	9,5%	1700
B05C	B489	Ost	Basisstraße	15300	5,9%	900	15800	6,3%	1000
B05D	B489	West	Basisstraße	15300	5,9%	900	15800	6,3%	1000
B05E	B489	West	Basisstraße	7800	5,1%	400	8000	5,0%	400
B05F	B489	West	Basisstraße	10400	9,6%	1000	10700	10,3%	1100
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	20800	9,6%	2000	21400	10,3%	2200
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	25100	8,0%	2000	25900	8,1%	2100
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	30600	5,9%	1800	31600	6,3%	2000



A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H14605	A59	Süd	HFB	52600	12,3%	22,0%	3013	552	0,06	0,010	10,8%	5700
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	10000	15,0%	26,4%	573	107	0,06	0,011	13,0%	1300
H05A	A59	Süd	HFB	42600	11,6%	21,0%	2440	445	0,06	0,010	10,3%	4400
R05B	A59	Süd	Einfahrt	5000	3,9%	7,4%	288	49	0,06	0,010	4,0%	200
H0506	A59	Süd	HFB	47600	10,8%	19,6%	2728	494	0,06	0,010	9,7%	4600
H0605	A59	Nord	HFB	49700	12,1%	21,7%	2844	520	0,06	0,010	10,7%	5300
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	5800	13,8%	24,4%	329	61	0,06	0,011	12,1%	700
H05B	A59	Nord	HFB	43900	11,8%	21,3%	2515	459	0,06	0,010	10,5%	4600
R05D	A59	Nord	Einfahrt	9700	12,2%	22,0%	555	102	0,06	0,010	11,3%	1100
H05146	A59	Nord	HFB	53600	11,9%	21,5%	3070	561	0,06	0,010	10,6%	5700
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	106200	12,1%	21,7%	6083	1113	0,06	0,010	10,7%	11400
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	86500	11,7%	21,2%	4955	904	0,06	0,010	10,4%	9000
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	97300	11,4%	20,7%	5572	1014	0,06	0,010	10,2%	9900
B05A	B489	Ost	Basisstraße	9650	10,3%	18,8%	554	100	0,06	0,010	8,8%	850
B05B	B489	Ost	Basisstraße	16100	9,1%	16,7%	921	165	0,06	0,010	8,1%	1300
B05C	B489	Ost	Basisstraße	14300	6,0%	11,3%	822	144	0,06	0,010	5,2%	750
B05D	B489	West	Basisstraße	14300	6,0%	11,3%	822	144	0,06	0,010	5,2%	750
B05E	B489	West	Basisstraße	7300	4,1%	7,8%	420	72	0,06	0,010	4,1%	300
B05F	B489	West	Basisstraße	9650	10,3%	18,8%	554	100	0,06	0,010	8,8%	850
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	19300	10,3%	18,8%	1108	200	0,06	0,010	8,8%	1700
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	23400	7,5%	14,0%	1341	237	0,06	0,010	6,8%	1600
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	28600	6,0%	11,3%	1645	287	0,06	0,010	5,2%	1500

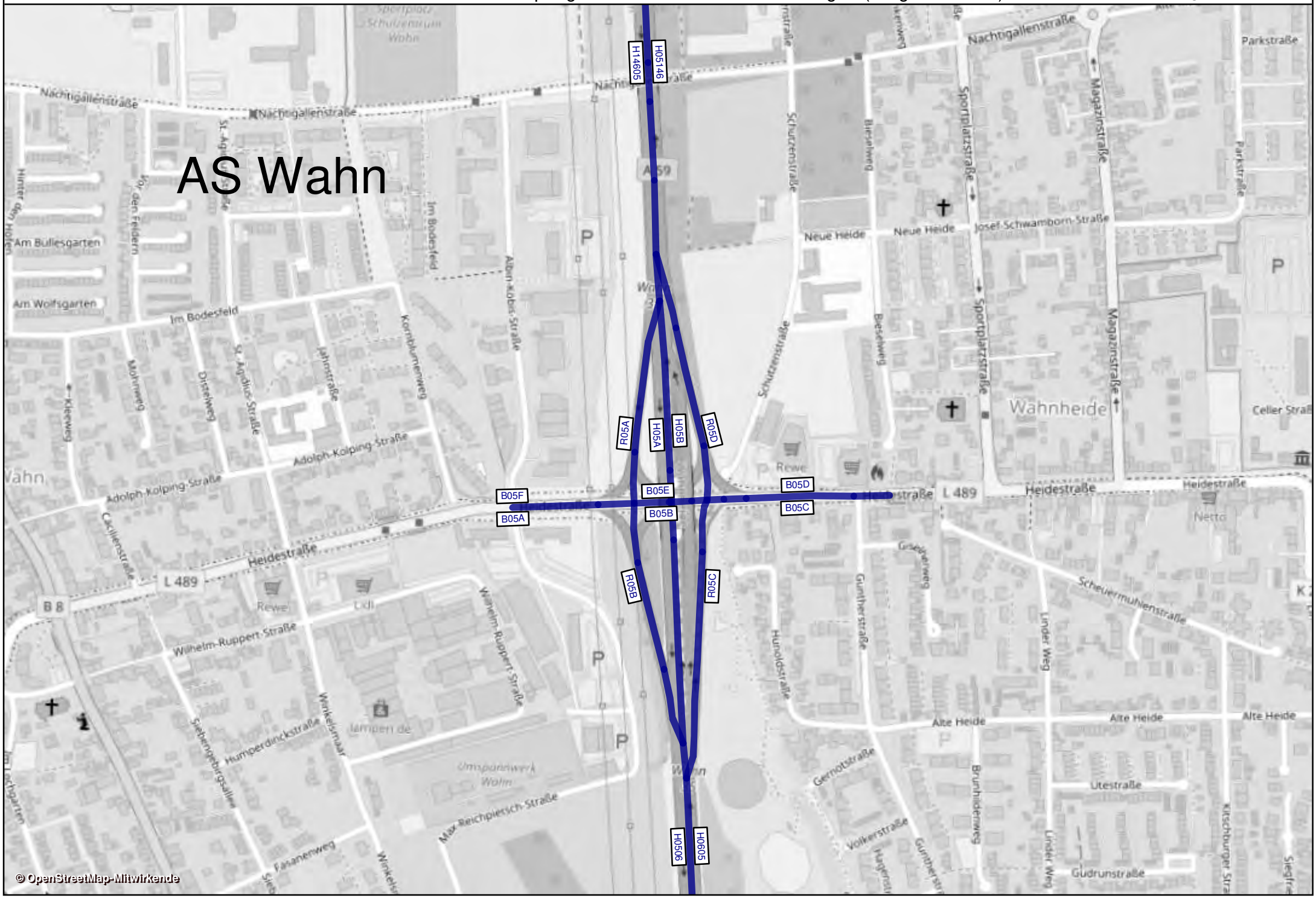


A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H14605	A59	HFB	**4757**	**7,6%**	-			-			R05A	880	10,2%	H05A	3876	7,0%	3728	12,2%	4292	7,4%
R05A	A59	Ausfahrt	**896**	**10,5%**	-			-			H05A	3616	6,6%	H14605	4512	7,4%	726	17,5%	789	10,3%
H05A	A59	HFB	**3882**	**6,9%**	R05B	636	3,9%	H0506	4517	6,5%	R05A	821	9,6%	H14605	4703	7,4%	3001	10,9%	3503	6,8%
R05B	A59	Einfahrt	**627**	**2,7%**	H05A	3661	6,6%	H0506	4288	6,0%	-			-			257	3,9%	532	3,4%
H0506	A59	HFB	**4470**	**6,5%**	R05B	607	4,2%	H05A	3862	6,8%	-			-			3258	10,3%	4034	6,3%
H0605	A59	HFB	**4790**	**8,5%**	-			-			R05C	628	11,9%	H05B	4162	8,0%	4124	9,7%	3595	9,0%
R05C	A59	Ausfahrt	**609**	**13,0%**	-			-			H05B	3674	9,9%	H0605	4283	10,3%	502	13,5%	405	10,1%
H05B	A59	HFB	**4211**	**8,0%**	R05D	848	14,5%	H05146	5059	9,1%	R04C	1229	3,6%	H0605	5441	7,0%	3623	9,2%	3190	8,9%
R05D	A59	Einfahrt	**928**	**12,7%**	H05B	3994	8,2%	H05146	4922	9,0%	-			-			738	14,2%	735	8,6%
H05146	A59	HFB	**5062**	**8,8%**	R05D	864	13,9%	H05B	4197	7,7%	-			-			4360	10,0%	3925	8,8%

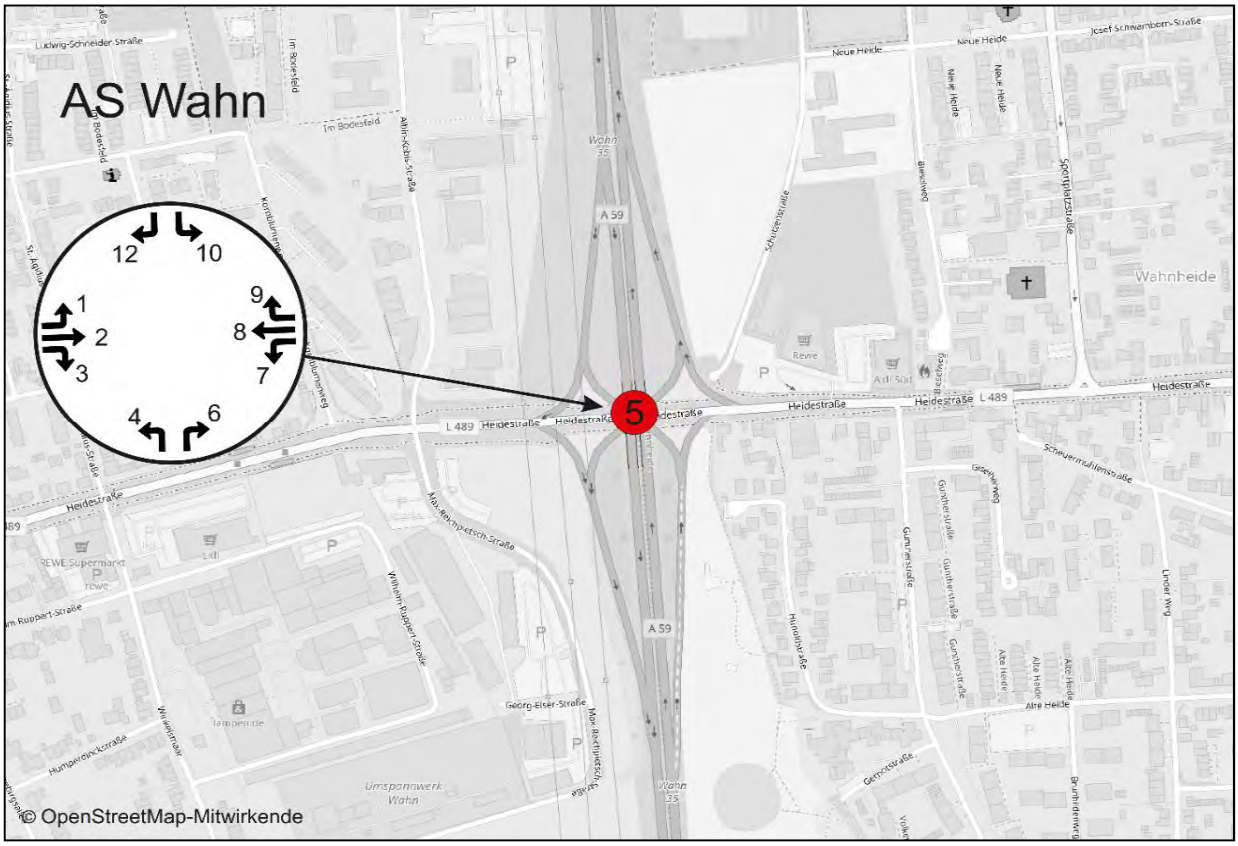


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Prognose 2030)

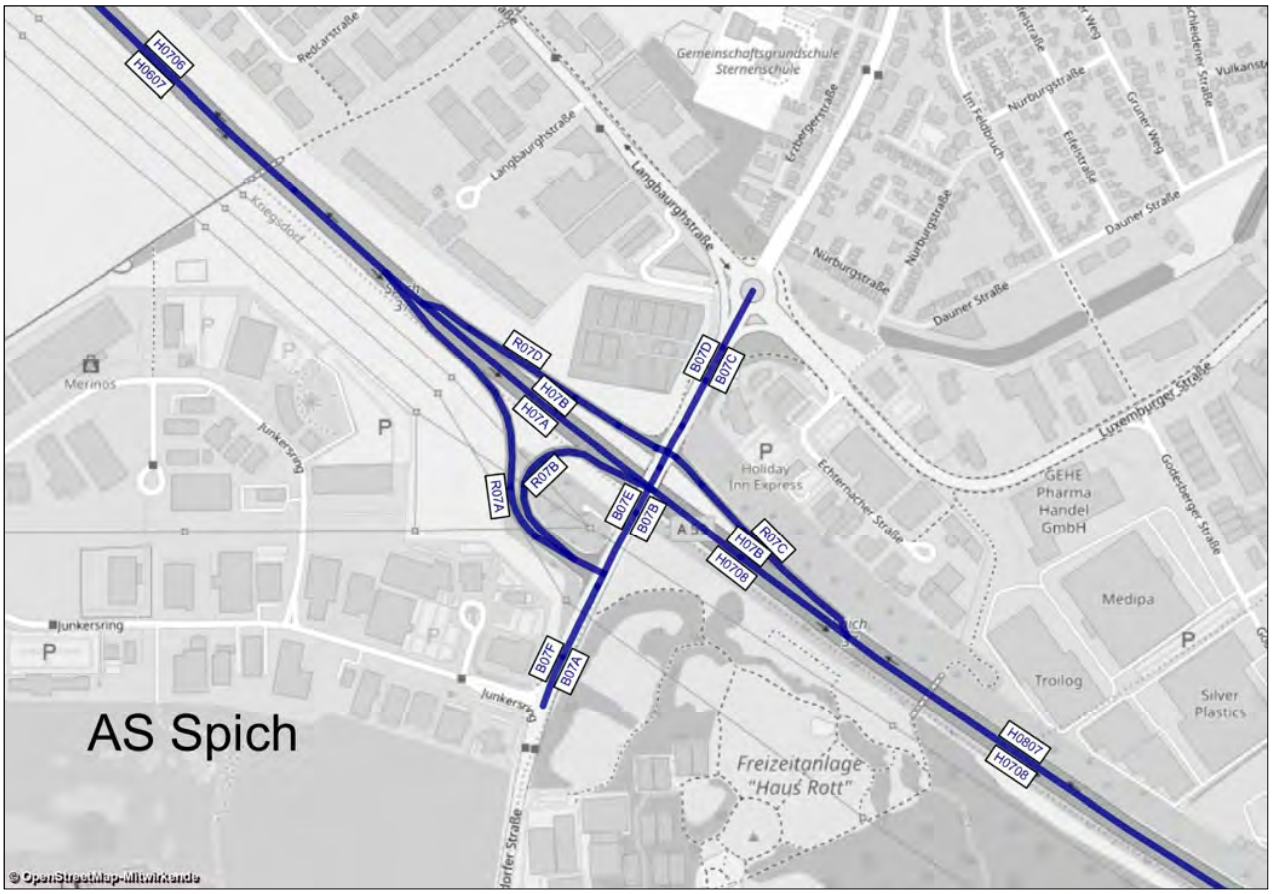
Anlage U-PF1-72



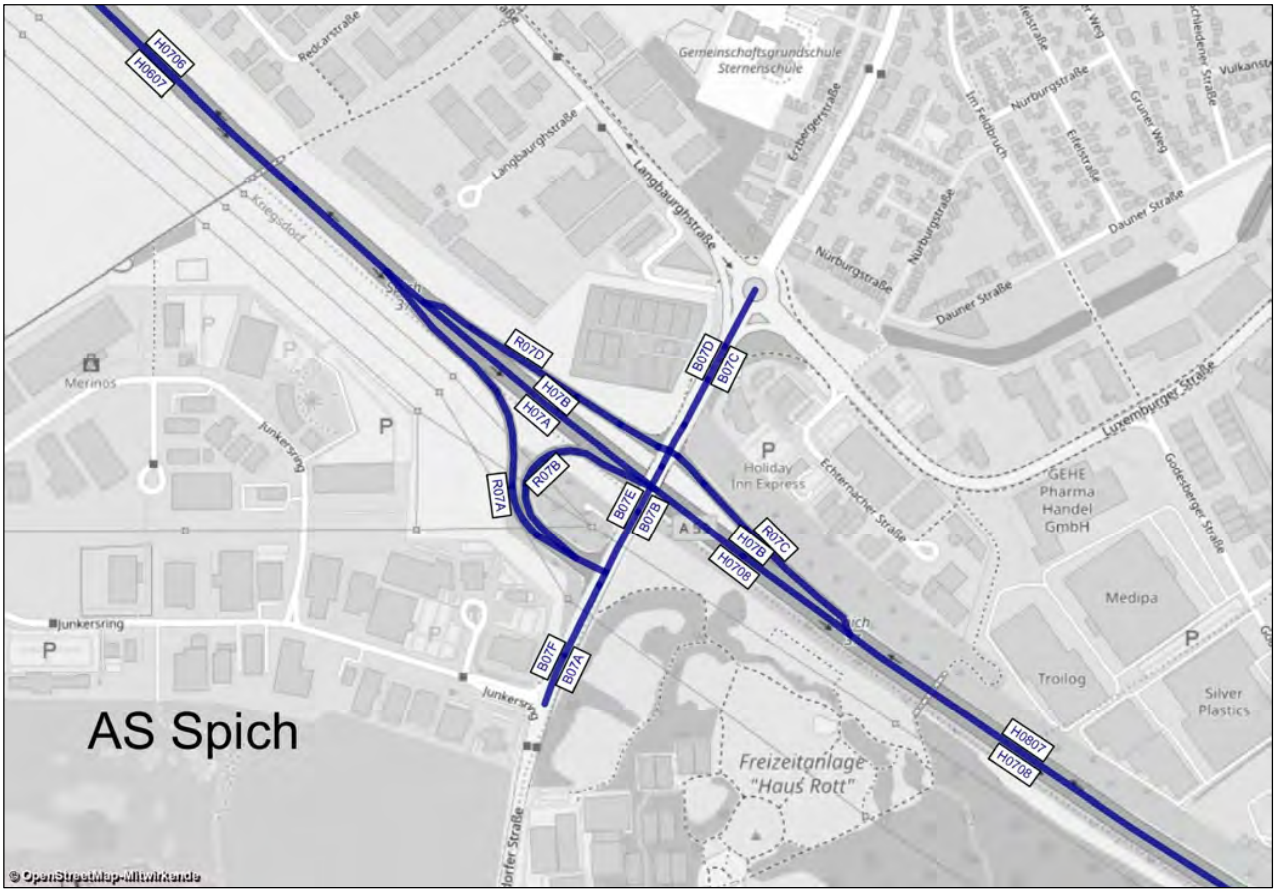
AS Wahn - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
5a	Heidestraße (L489)	1	698	39	451	27
		2	962	34	669	36
		3	92	20	119	3
	A 59	4	238	13	117	9
		5	-	-	-	-
		6	346	18	109	2
	Heidestraße (L489)	7	62	0	178	4
		8	112	8	254	8
		9	324	14	594	10
	A 59	10	492	18	291	7
		11	-	-	-	-
		12	512	25	846	42



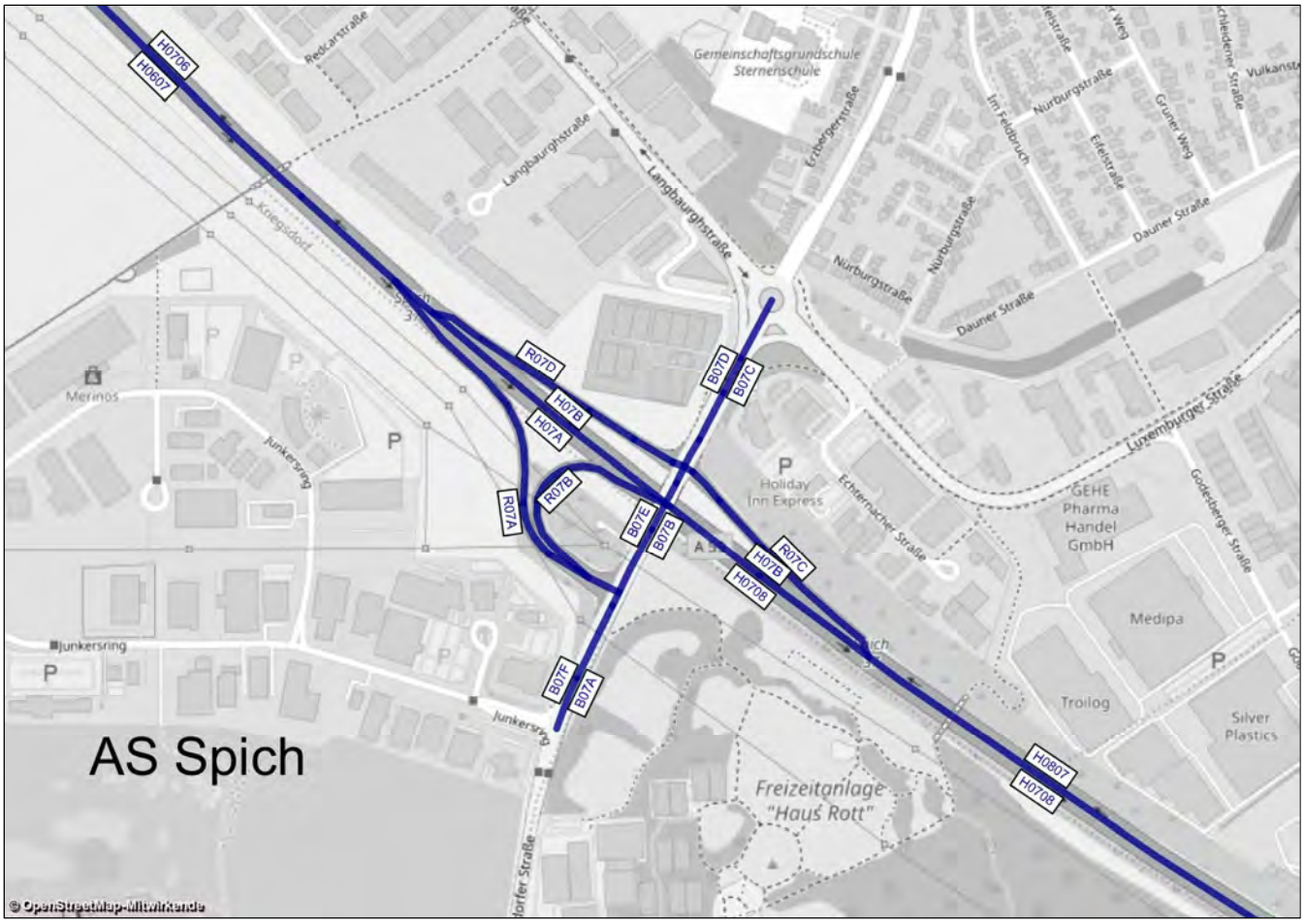
A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0607	A59	Süd	HFB	63200	12,2%	7700	65500	13,0%	8500
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	11400	11,4%	1300	11800	12,7%	1500
H07A	A59	Süd	HFB	51800	12,5%	6500	53700	13,2%	7100
R07B	A59	Süd	Einfahrt	9000	8,9%	800	9300	9,7%	900
H0708	A59	Süd	HFB	60800	12,0%	7300	63100	12,8%	8100
H0807	A59	Nord	HFB	65100	10,3%	6700	67400	11,0%	7400
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	11800	9,3%	1100	12200	9,8%	1200
H07B	A59	Nord	HFB	53300	10,7%	5700	55200	11,4%	6300
R07D	A59	Nord	Einfahrt	11000	16,4%	1800	11500	17,4%	2000
H0706	A59	Nord	HFB	64300	11,7%	7500	66700	12,4%	8300
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	127500	11,9%	15200	132200	12,7%	16800
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	114100	11,4%	13000	118300	12,2%	14400
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	105100	11,6%	12200	108900	12,3%	13400
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	125900	11,1%	14000	130500	11,9%	15500
B07A	K29	Ost	Basisstraße	8400	4,8%	400	8700	5,7%	500
B07B	K29	Ost	Basisstraße	14400	9,0%	1300	14900	10,1%	1500
B07C	K29	Ost	Basisstraße	18500	11,9%	2200	19100	12,6%	2400
B07D	K29	West	Basisstraße	18500	11,9%	2200	19100	12,6%	2400
B07E	K29	West	Basisstraße	11300	8,8%	1000	11600	9,5%	1100
B07F	K29	West	Basisstraße	8400	4,8%	400	8700	5,7%	500
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	16800	4,8%	800	17400	5,7%	1000
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	25700	8,9%	2300	26500	9,8%	2600
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	37000	11,9%	4400	38200	12,6%	4800

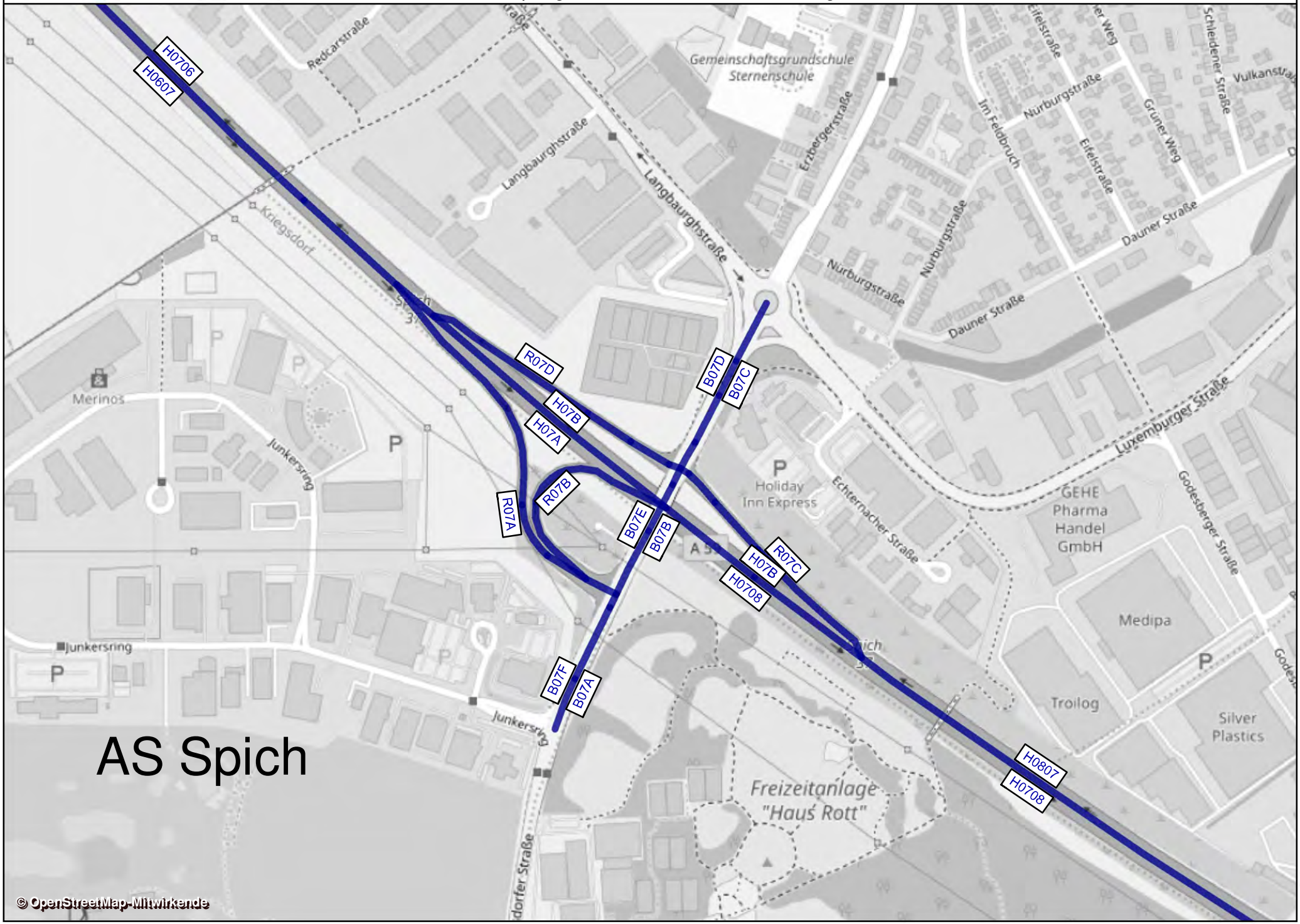


A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0607	A59	Süd	HFB	58700	12,3%	22,1%	3362	616	0,06	0,010	10,9%	6400
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	10600	11,3%	20,5%	606	110	0,06	0,010	10,4%	1100
H07A	A59	Süd	HFB	48100	12,5%	22,5%	2755	506	0,06	0,011	11,2%	5400
R07B	A59	Süd	Einfahrt	8400	9,4%	17,3%	479	86	0,06	0,010	8,3%	700
H0708	A59	Süd	HFB	56500	12,1%	21,7%	3235	592	0,06	0,010	10,8%	6100
H0807	A59	Nord	HFB	60600	10,4%	19,0%	3475	628	0,06	0,010	9,2%	5600
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	11000	8,8%	16,2%	633	113	0,06	0,010	8,2%	900
H07B	A59	Nord	HFB	49600	10,8%	19,6%	2841	515	0,06	0,010	9,7%	4800
R07D	A59	Nord	Einfahrt	10200	16,6%	28,9%	582	110	0,06	0,011	14,7%	1500
H0706	A59	Nord	HFB	59800	11,8%	21,2%	3423	625	0,06	0,010	10,5%	6300
QS H0607+H0706	A59	-	HFB	118500	12,0%	21,7%	6785	1240	0,06	0,010	10,7%	12700
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	106100	11,5%	20,7%	6076	1106	0,06	0,010	10,3%	10900
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	97700	11,6%	21,0%	5597	1020	0,06	0,010	10,4%	10200
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	117100	11,2%	20,3%	6709	1219	0,06	0,010	10,0%	11700
B07A	K29	Ost	Basisstraße	7900	4,6%	8,8%	454	78	0,06	0,010	4,4%	350
B07B	K29	Ost	Basisstraße	13400	8,8%	16,3%	767	137	0,06	0,010	8,2%	1100
B07C	K29	Ost	Basisstraße	17150	12,2%	21,9%	983	180	0,06	0,010	10,8%	1850
B07D	K29	West	Basisstraße	17150	12,2%	21,9%	983	180	0,06	0,010	10,8%	1850
B07E	K29	West	Basisstraße	10500	8,5%	15,6%	603	107	0,06	0,010	7,6%	800
B07F	K29	West	Basisstraße	7900	4,6%	8,8%	454	78	0,06	0,010	4,4%	350
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	15800	4,6%	8,8%	908	157	0,06	0,010	4,4%	700
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	23900	8,7%	16,0%	1370	244	0,06	0,010	7,9%	1900
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	34300	12,2%	21,9%	1965	360	0,06	0,010	10,8%	3700

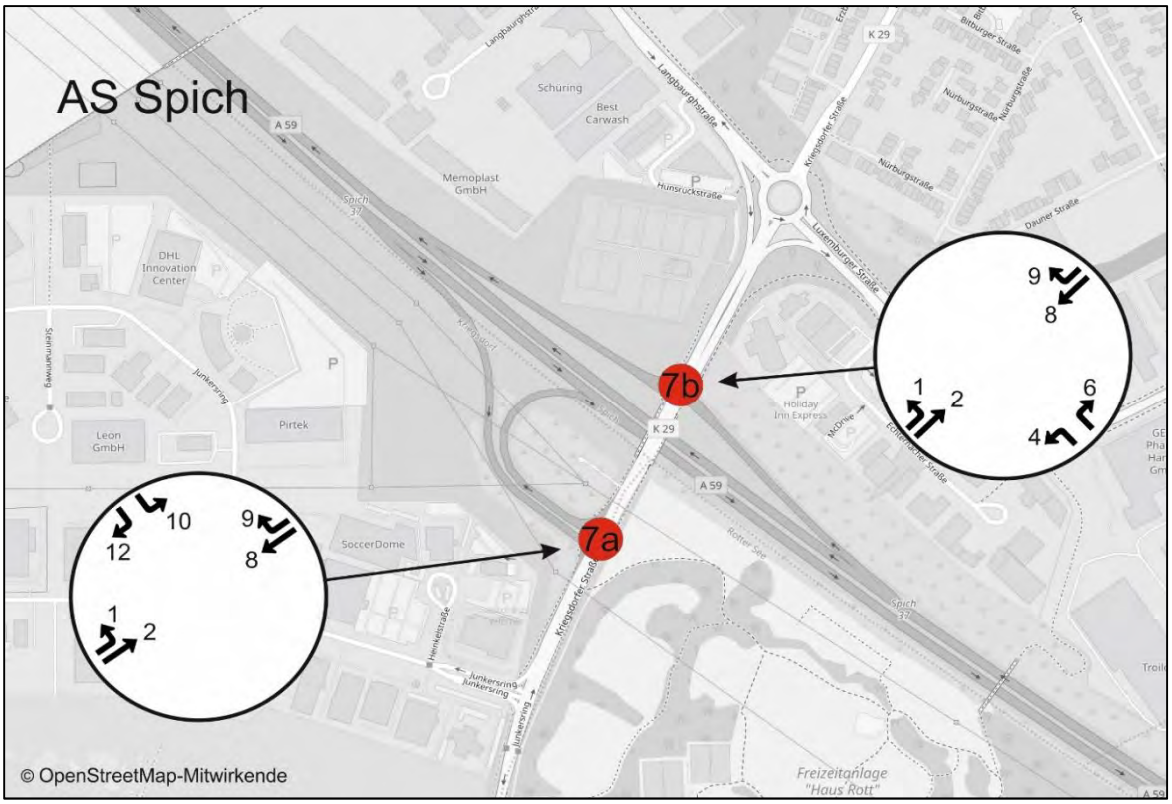


A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0607	A59	HFB	**5274**	**7,2%**	-			-			R07A	903	8,1%	H07A	4371	7,0%	4232	12,3%	4759	7,1%
R07A	A59	Ausfahrt	**918**	**8,3%**	-			-			H07A	3769	6,4%	H0607	4687	6,8%	774	12,9%	809	8,2%
H07A	A59	HFB	**4378**	**7,0%**	R07B	860	4,5%	H0708	5239	6,6%	R07A	843	7,6%	H0607	5221	7,1%	3458	12,2%	3951	6,8%
R07B	A59	Einfahrt	**954**	**4,1%**	H07A	4129	6,6%	H0708	5083	6,2%	-			-			509	12,6%	813	5,2%
H0708	A59	HFB	**5278**	**6,7%**	R07B	868	4,8%	H07A	4410	7,1%	-			-			3967	12,3%	4763	6,6%
H0807	A59	HFB	**5664**	**7,3%**	-			-			R07C	881	8,7%	H07B	4783	7,0%	4867	8,3%	4574	7,4%
R07C	A59	Ausfahrt	**1093**	**8,6%**	-			-			H07B	3938	7,7%	H0807	5032	7,9%	899	9,0%	839	6,1%
H07B	A59	HFB	**4620**	**7,1%**	R07D	911	14,4%	H0706	5530	8,3%	R07C	857	8,1%	H0807	5476	7,3%	3969	8,1%	3734	7,7%
R07D	A59	Einfahrt	**1070**	**13,7%**	H07B	4146	7,9%	H0706	5216	9,1%	-			-			852	15,4%	678	15,6%
H0706	A59	HFB	**5601**	**8,3%**	R07D	998	15,0%	H07B	4604	6,8%	-			-			4821	9,4%	4413	9,0%

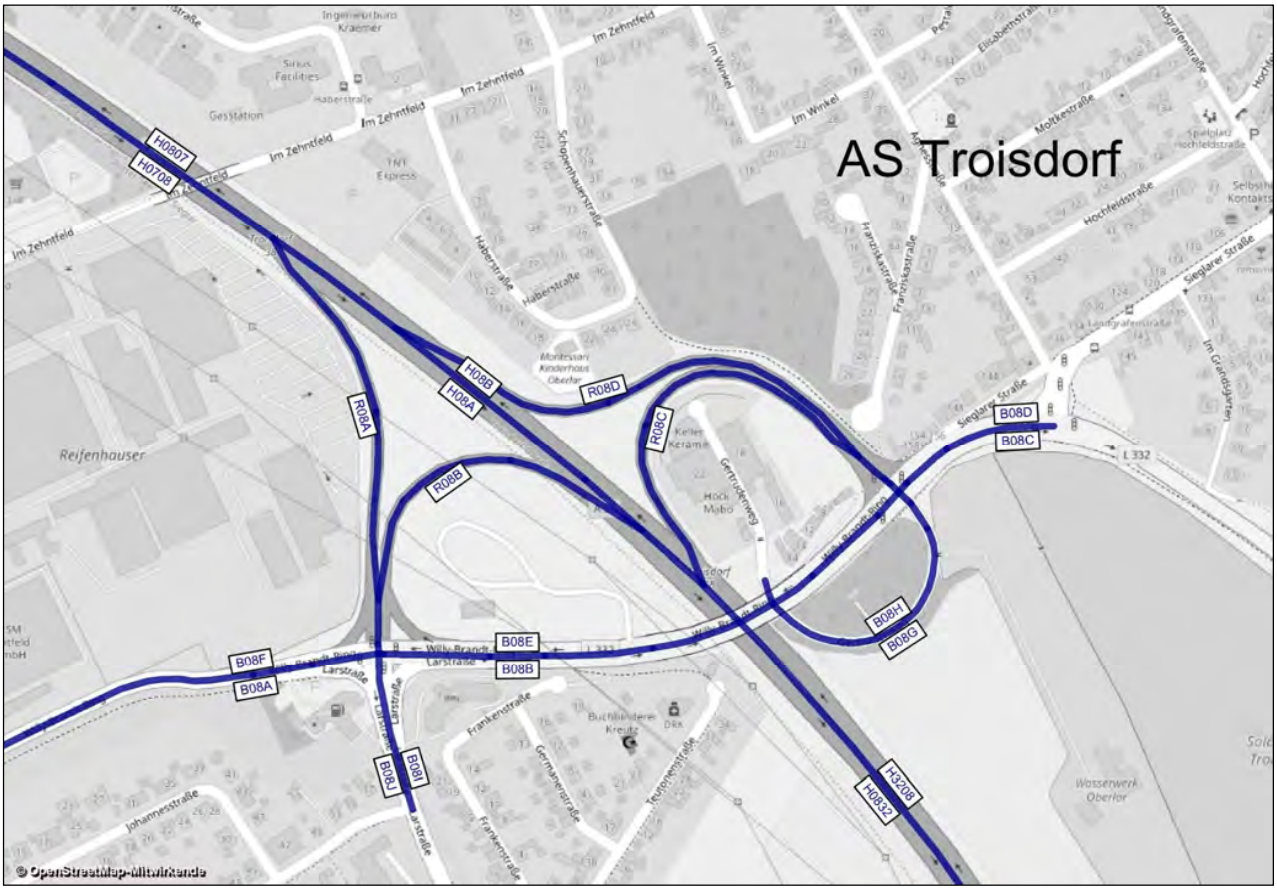



AS Spich
H0706
H0607
R07D
H07B
H07A
R07B
R07A
B07D
B07C
B07E
B07B
R07C
H07B
H0708
B07F
B07A
H0807
H0708
Redcarstraße
Gemeinschaftsgrundschule Sternenschule
Langburghstraße
Erzbergerstraße
Im Feldbruch
Nurburgstraße
Eifelstraße
Grüner Weg
Schleidener Straße
Vulkanstraße
Dauner Straße
Kriegsdorf
Merinos
Junkersring
Holiday Inn Express
Echternacher Straße
Luxemburger Straße
GEHE Pharma Handel GmbH
Godesberger Straße
Medipa
Troilog
Silver Plastics
Freizeitanlage "Haus Rott"
© OpenStreetMap-Mitwirkende

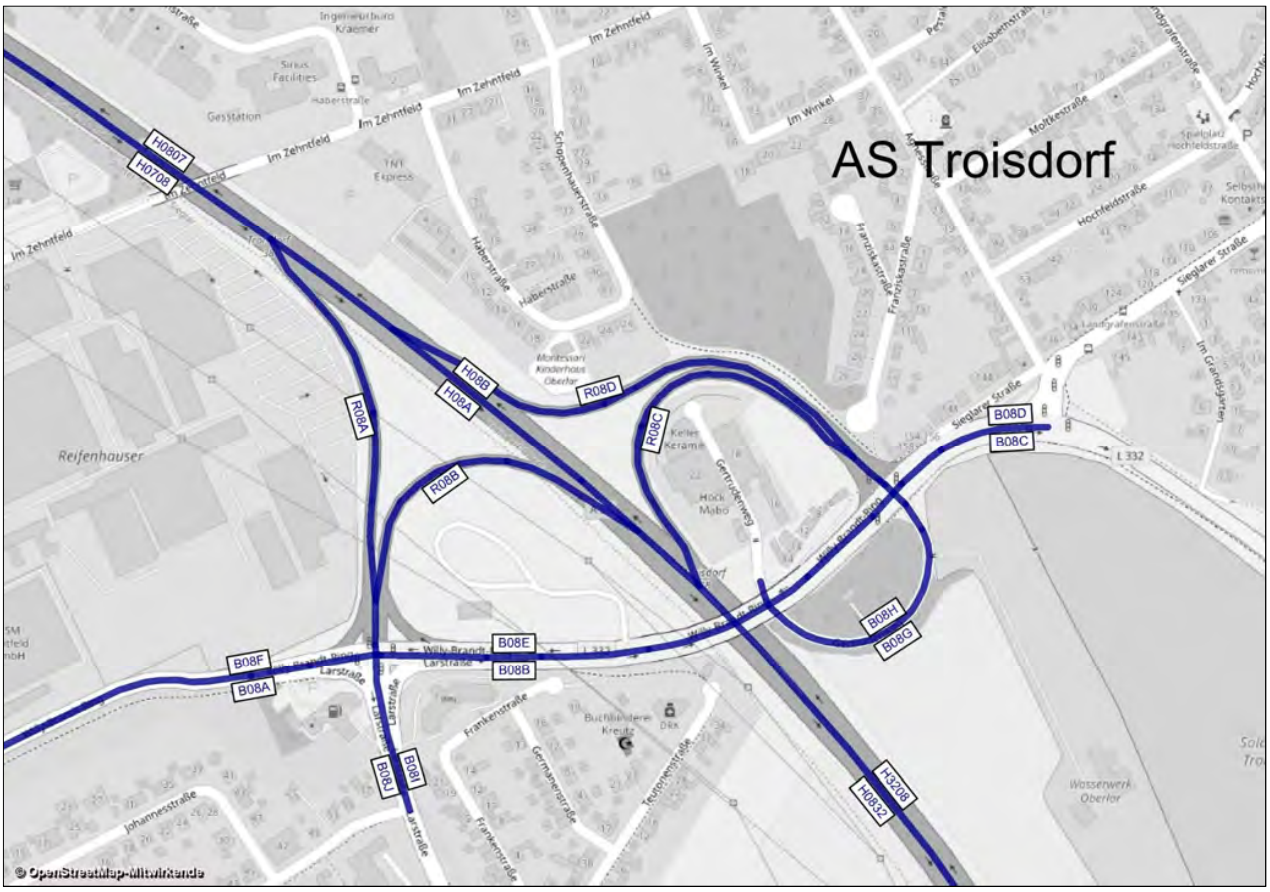
AS Spich - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
7a	Kriegsdorfer Straße (K 29)	1	110	3	268	2
		2	564	5	357	8
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	7	-	-	-	-
		8	731	24	865	40
		9	473	30	637	12
	A 59	10	392	38	410	49
		11	-	-	-	-
		12	456	16	955	7
7b	A 59	1	880	9	445	6
		2	76	35	321	52
		3	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	4	246	0	214	0
		5	-	-	-	-
		6	948	3	799	24
	A 59	7	-	-	-	-
		8	959	53	1.288	52
		9	436	39	398	14
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



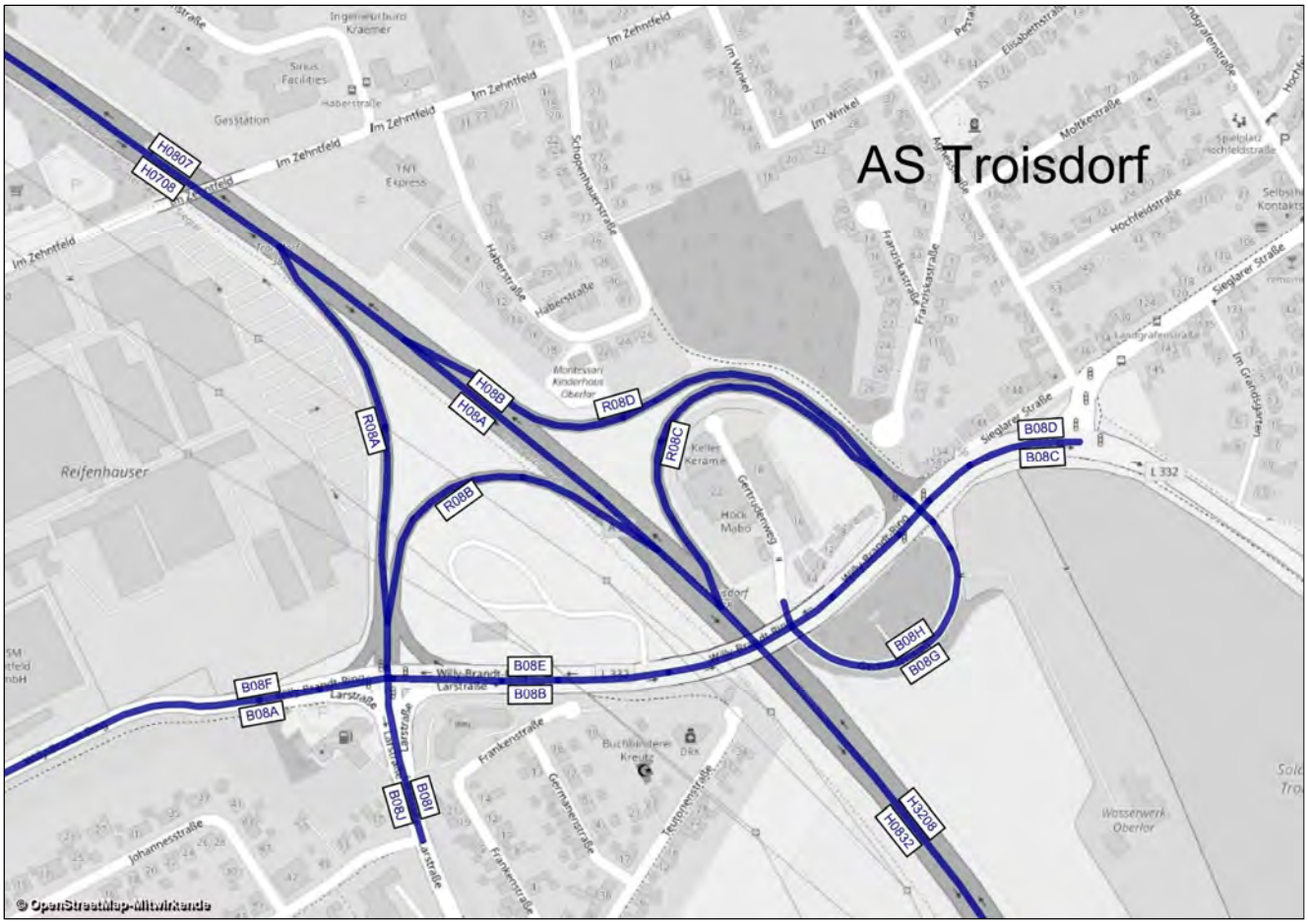
A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0708	A59	Süd	HFB	60800	12,0%	7300	63100	12,8%	8100
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	10600	7,5%	800	11000	8,2%	900
H08A	A59	Süd	HFB	50200	12,5%	6300	52100	13,4%	7000
R08B	A59	Süd	Einfahrt	9000	11,1%	1000	9400	11,7%	1100
H0832	A59	Süd	HFB	59200	12,3%	7300	61400	13,2%	8100
H3208	A59	Nord	HFB	68700	9,9%	6800	71200	10,5%	7500
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	14100	3,5%	500	14500	3,4%	500
H08B	A59	Nord	HFB	54600	11,5%	6300	56700	12,3%	7000
R08D	A59	Nord	Einfahrt	10400	3,8%	400	10800	3,7%	400
H0807	A59	Nord	HFB	65100	10,3%	6700	67400	11,0%	7400
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	125900	11,1%	14000	130500	11,9%	15500
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	104800	12,0%	12600	108800	12,9%	14000
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	127900	11,0%	14100	132600	11,8%	15600
B08A	L332	Ost	Basisstraße	7500	5,3%	400	7700	6,5%	500
B08B	L332	Ost	Basisstraße	14200	3,5%	500	14600	3,4%	500
B08C	L332	Ost	Basisstraße	15800	3,2%	500	16300	3,7%	600
B08D	L332	West	Basisstraße	15800	3,2%	500	16300	3,7%	600
B08E	L332	West	Basisstraße	13600	3,7%	500	14100	3,5%	500
B08F	L332	West	Basisstraße	7500	5,3%	400	7700	6,5%	500
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	6200	8,1%	500	6400	7,8%	500
B08J	L332	Süd	Basisstraße	6200	8,1%	500	6400	7,8%	500
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	15000	5,3%	800	15400	6,5%	1000
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	12400	8,1%	1000	12800	7,8%	1000
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	27800	3,6%	1000	28700	3,5%	1000
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	0,0%	0	400	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	31600	3,2%	1000	32600	3,7%	1200

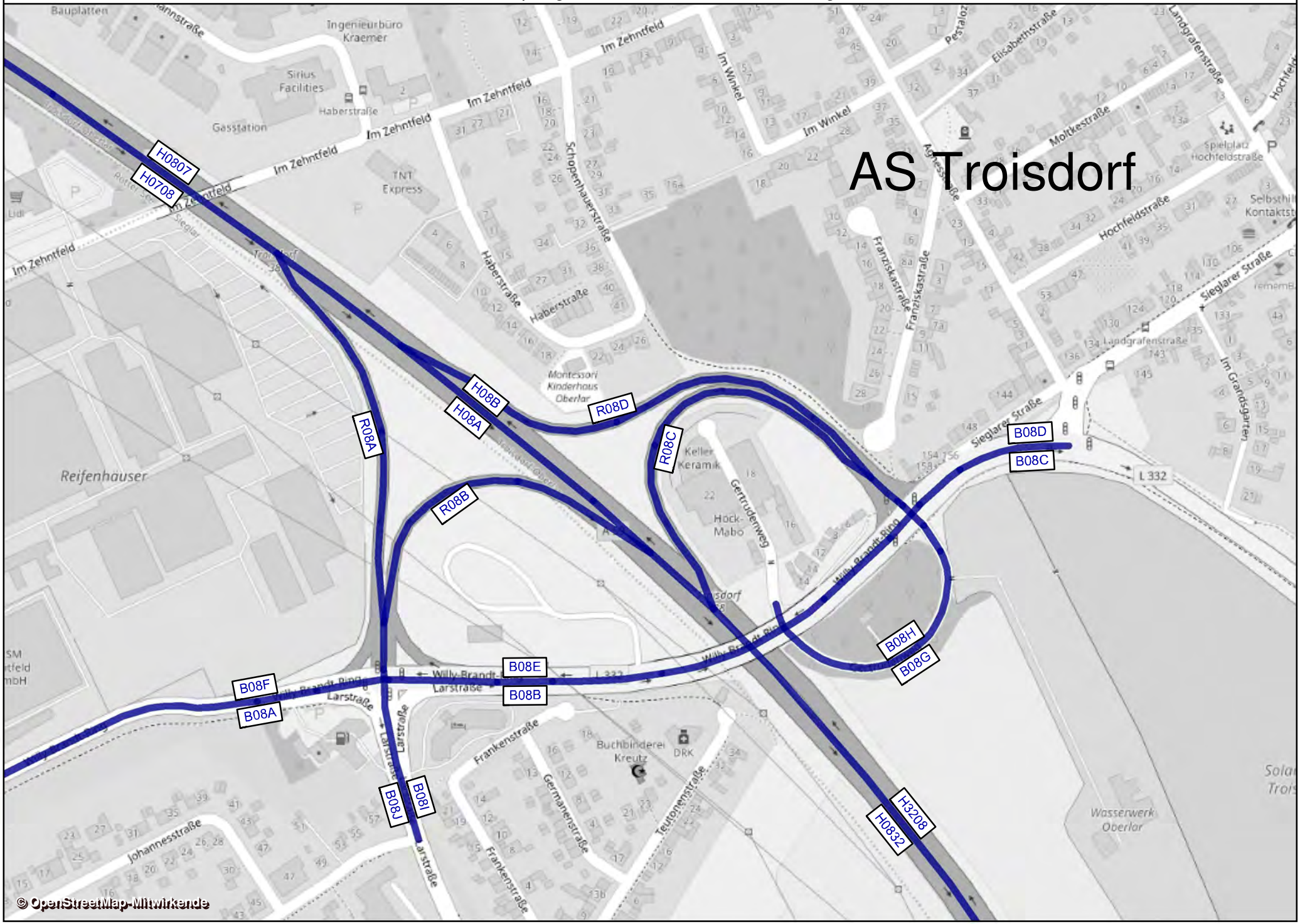


A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0708	A59	Süd	HFB	56500	12,1%	21,7%	3235	592	0,06	0,010	10,8%	6100
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	9900	8,5%	15,7%	565	101	0,06	0,010	7,1%	700
H08A	A59	Süd	HFB	46600	12,8%	23,0%	2669	491	0,06	0,011	11,4%	5300
R08B	A59	Süd	Einfahrt	8400	10,9%	19,8%	479	87	0,06	0,010	9,5%	800
H0832	A59	Süd	HFB	55000	12,5%	22,5%	3148	578	0,06	0,011	11,1%	6100
H3208	A59	Nord	HFB	64000	10,0%	18,3%	3671	661	0,06	0,010	8,9%	5700
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	13200	3,4%	6,5%	761	130	0,06	0,010	3,0%	400
H08B	A59	Nord	HFB	50800	11,7%	21,2%	2909	531	0,06	0,010	10,4%	5300
R08D	A59	Nord	Einfahrt	9800	3,7%	7,1%	565	97	0,06	0,010	3,1%	300
H0807	A59	Nord	HFB	60600	10,4%	19,0%	3475	628	0,06	0,010	9,2%	5600
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	117100	11,2%	20,3%	6709	1219	0,06	0,010	10,0%	11700
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	97400	12,3%	22,0%	5579	1022	0,06	0,010	10,9%	10600
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	119000	11,2%	20,2%	6819	1239	0,06	0,010	9,9%	11800
B08A	L332	Ost	Basisstraße	7000	5,6%	10,6%	403	70	0,06	0,010	5,0%	350
B08B	L332	Ost	Basisstraße	13300	3,5%	6,7%	768	132	0,06	0,010	3,0%	400
B08C	L332	Ost	Basisstraße	14800	3,4%	6,5%	853	146	0,06	0,010	3,0%	450
B08D	L332	West	Basisstraße	14800	3,4%	6,5%	853	146	0,06	0,010	3,0%	450
B08E	L332	West	Basisstraße	12800	3,1%	6,0%	735	126	0,06	0,010	3,1%	400
B08F	L332	West	Basisstraße	7000	5,6%	10,6%	403	70	0,06	0,010	5,0%	350
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	5800	7,3%	13,7%	334	59	0,06	0,010	6,9%	400
B08J	L332	Süd	Basisstraße	5800	7,3%	13,7%	334	59	0,06	0,010	6,9%	400
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	14000	5,6%	10,6%	807	140	0,06	0,010	5,0%	700
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	11600	7,3%	13,7%	667	118	0,06	0,010	6,9%	800
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	26100	3,3%	6,4%	1504	257	0,06	0,010	3,1%	800
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	9,4%	16,9%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	29600	3,4%	6,5%	1706	292	0,06	0,010	3,0%	900



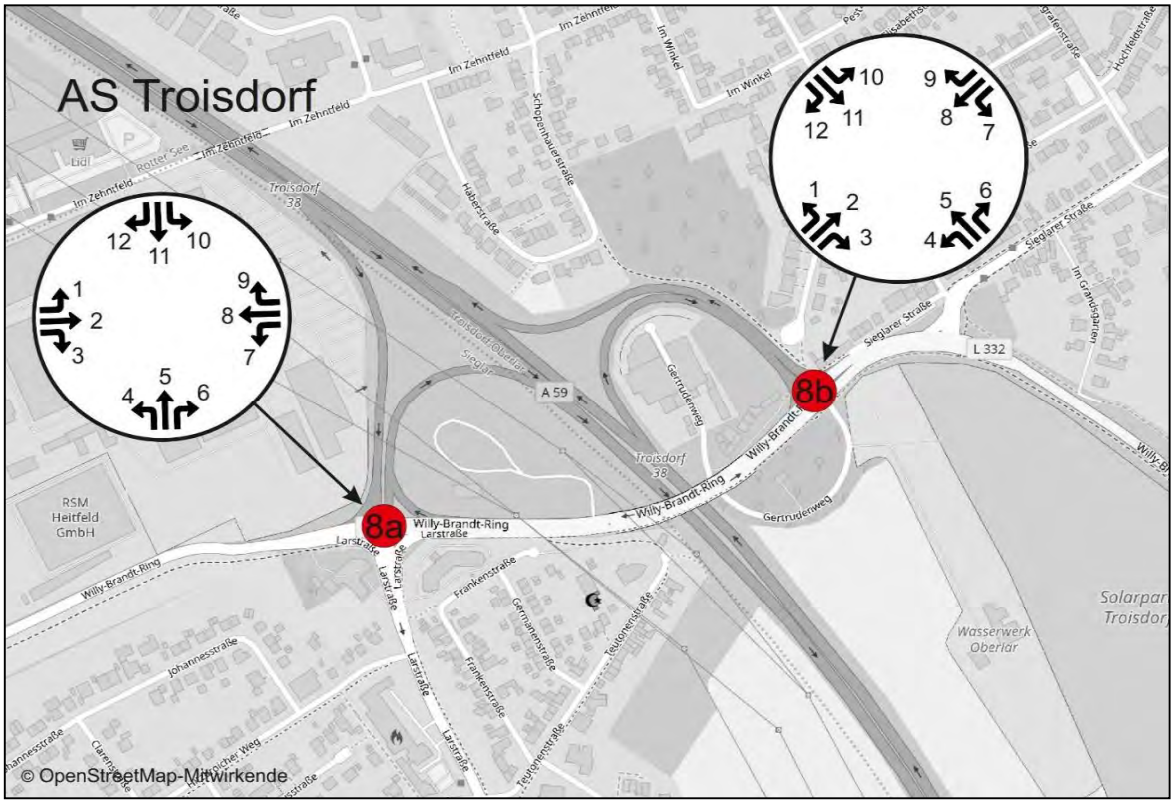
A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0708	A59	HFB	**5278**	**6,7%**	-			-			R08A	1027	5,7%	H08A	4251	6,9%	3967	12,3%	4763	6,6%
R08A	A59	Ausfahrt	**1043**	**5,9%**	-			-			H08A	3879	4,7%	H0708	4923	5,0%	552	11,4%	920	5,8%
H08A	A59	HFB	**4258**	**6,9%**	R08B	674	6,9%	H0832	4932	6,9%	R08A	961	5,4%	H0708	5219	6,6%	3415	12,4%	3843	6,7%
R08B	A59	Einfahrt	**834**	**9,5%**	H08A	3894	9,9%	H0832	4728	9,8%	-			-			660	10,8%	639	8,0%
H0832	A59	HFB	**4967**	**7,1%**	R08B	750	7,8%	H08A	4217	6,9%	-			-			4074	12,1%	4482	6,9%
H3208	A59	HFB	**5835**	**6,6%**	-			-			R08C	1459	1,6%	H08B	4376	8,2%	4774	8,7%	5266	6,4%
R08C	A59	Ausfahrt	**1481**	**1,6%**	-			-			H08B	4086	7,8%	H3208	5567	6,2%	761	5,1%	1307	1,6%
H08B	A59	HFB	**4664**	**8,2%**	R08D	905	2,8%	H0807	5569	7,3%	R08C	795	4,8%	H3208	5459	7,7%	4014	9,4%	3959	8,0%
R08D	A59	Einfahrt	**1088**	**2,9%**	H08B	4191	9,1%	H0807	5280	7,8%	-			-			853	3,3%	615	3,7%
H0807	A59	HFB	**5664**	**7,3%**	R08D	1002	3,2%	H08B	4662	8,1%	-			-			4867	8,3%	4574	7,4%



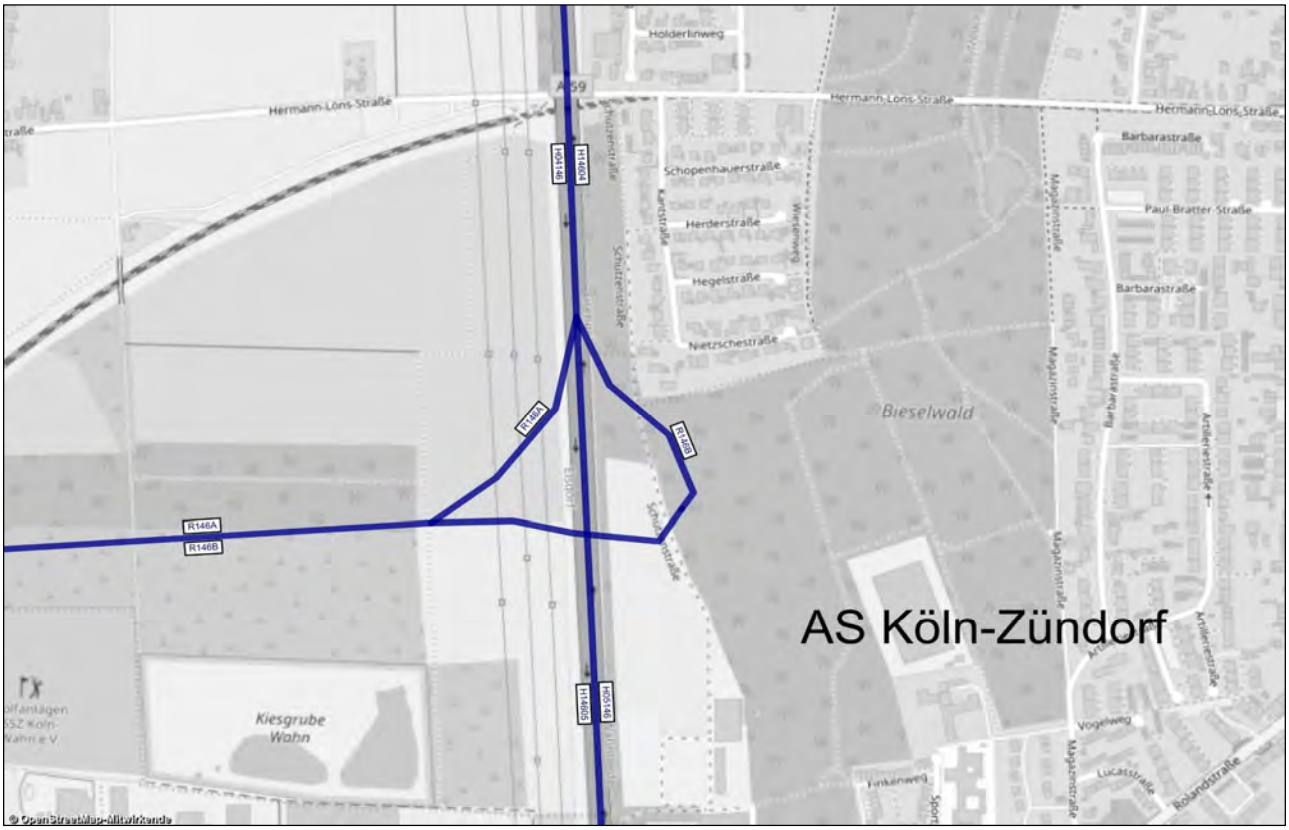


© OpenStreetMap-Mitwirkende

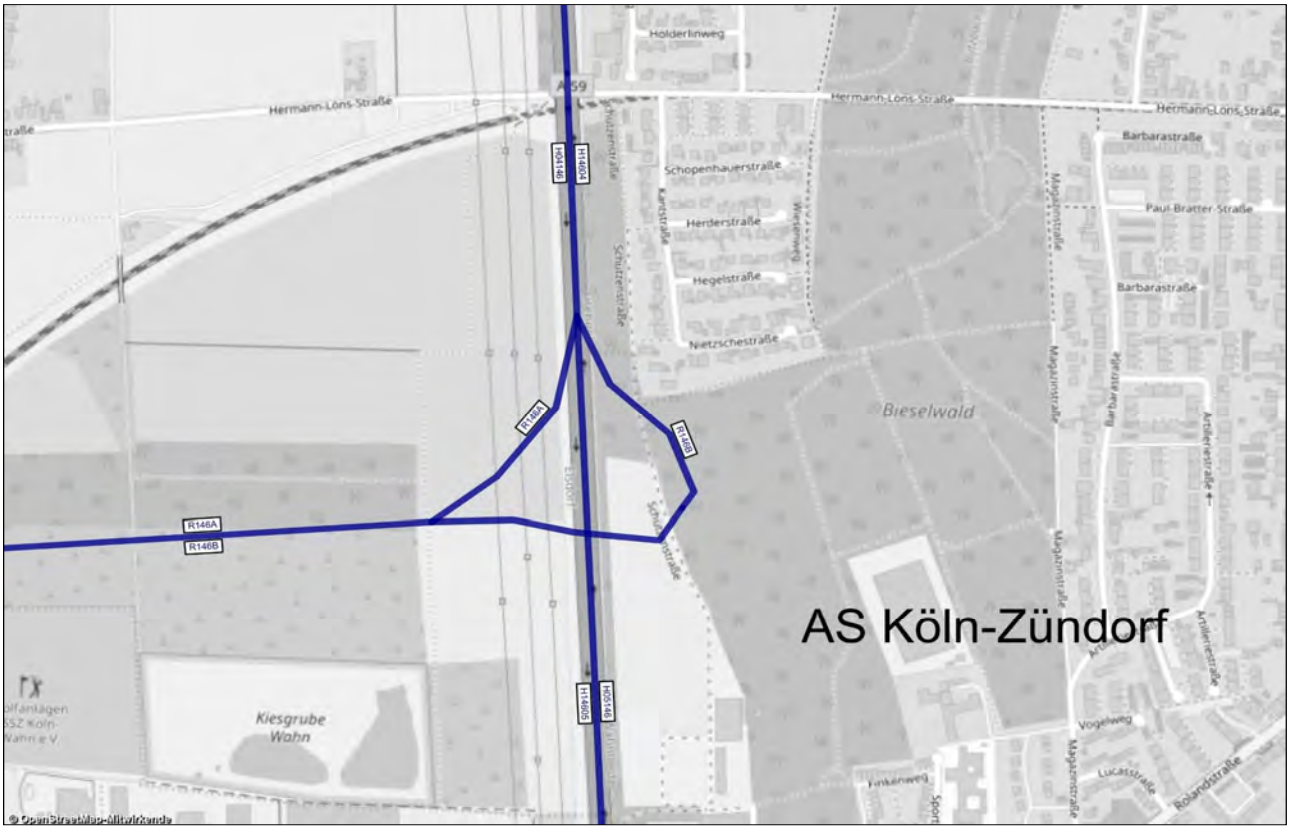
AS Troisdorf - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
8a	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	283	11	277	5
		2	317	6	187	1
		3	31	0	76	0
	Larstraße	4	40	0	44	0
		5	219	1	207	2
		6	541	10	214	3
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	279	15	399	7
		8	535	9	426	4
		9	365	3	331	2
	A 59	10	335	10	654	7
		11	140	6	272	0
		12	137	4	47	1
8b	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	273	6	153	1
		2	912	19	890	7
		3	9	1	11	2
	Gertrudenweg	4	7	2	6	0
		5	4	0	6	0
		6	2	0	4	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	8	0	2	0
		8	603	11	625	5
		9	638	22	417	1
	A 59	10	270	2	641	5
		11	5	0	1	1
		12	570	13	525	9



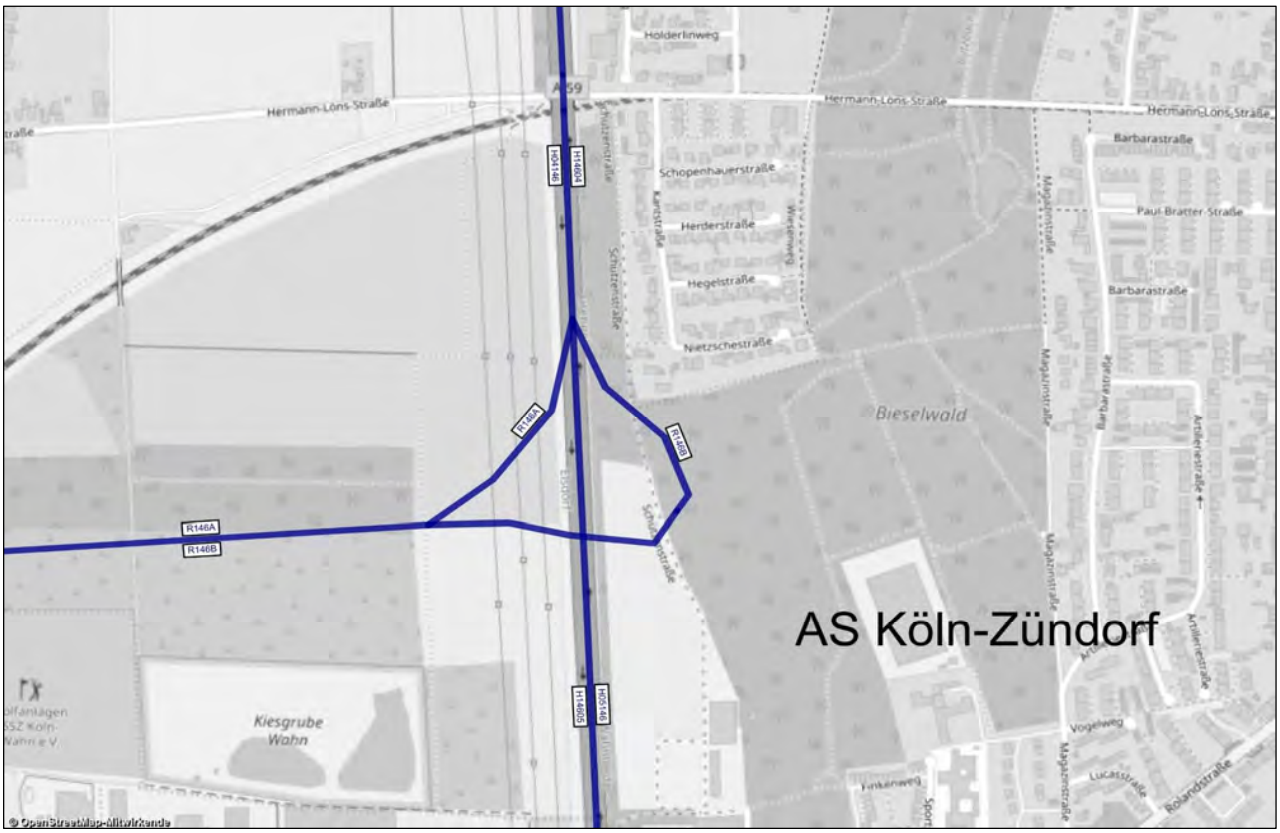
A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H04146	A59	Süd	HFB	57400	12,0%	6900	59500	12,9%	7700
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	800	12,5%	100	800	12,5%	100
H14605	A59	Süd	HFB	56600	12,0%	6800	58700	12,8%	7500
H05146	A59	Nord	HFB	57700	11,8%	6800	59800	12,5%	7500
R146B	A59	Nord	Einfahrt	1600	12,5%	200	1700	17,6%	300
H14604	A59	Nord	HFB	59300	12,0%	7100	61500	12,7%	7800
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	116700	12,0%	14000	121000	12,8%	15500
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	114300	11,9%	13600	118500	12,7%	15000

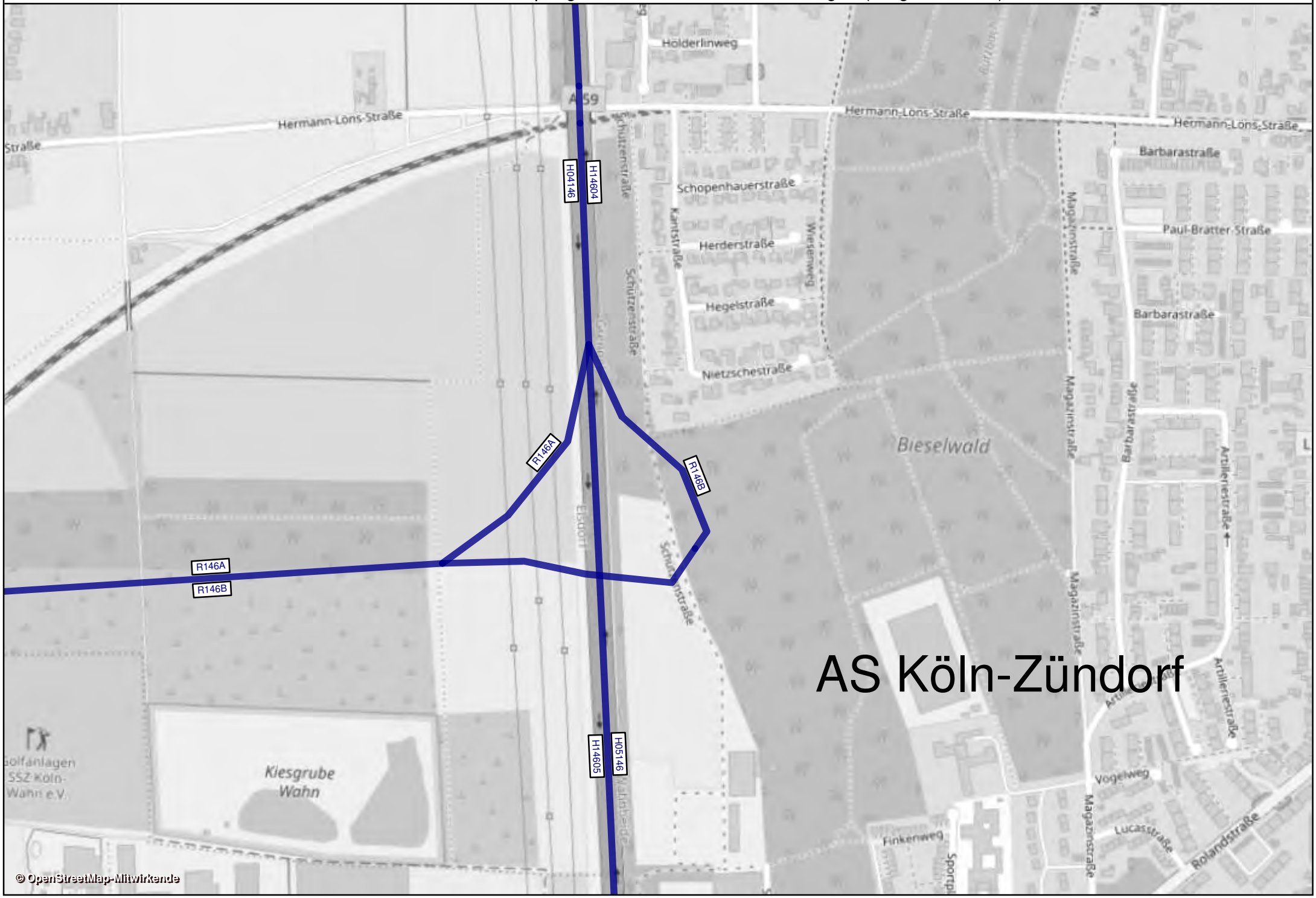


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H04146	A59	Süd	HFB	53300	12,2%	21,9%	3053	559	0,06	0,010	10,9%	5800
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	700	8,4%	15,5%	40	7	0,06	0,010	14,3%	100
H14605	A59	Süd	HFB	52600	12,3%	22,0%	3013	552	0,06	0,010	10,8%	5700
H05146	A59	Nord	HFB	53600	11,9%	21,5%	3070	561	0,06	0,010	10,6%	5700
R146B	A59	Nord	Einfahrt	1500	13,1%	23,3%	86	16	0,06	0,011	13,3%	200
H14604	A59	Nord	HFB	55100	11,9%	21,5%	3157	577	0,06	0,010	10,7%	5900
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	108400	12,1%	21,7%	6210	1136	0,06	0,010	10,8%	11700
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	106200	12,1%	21,7%	6083	1113	0,06	0,010	10,7%	11400

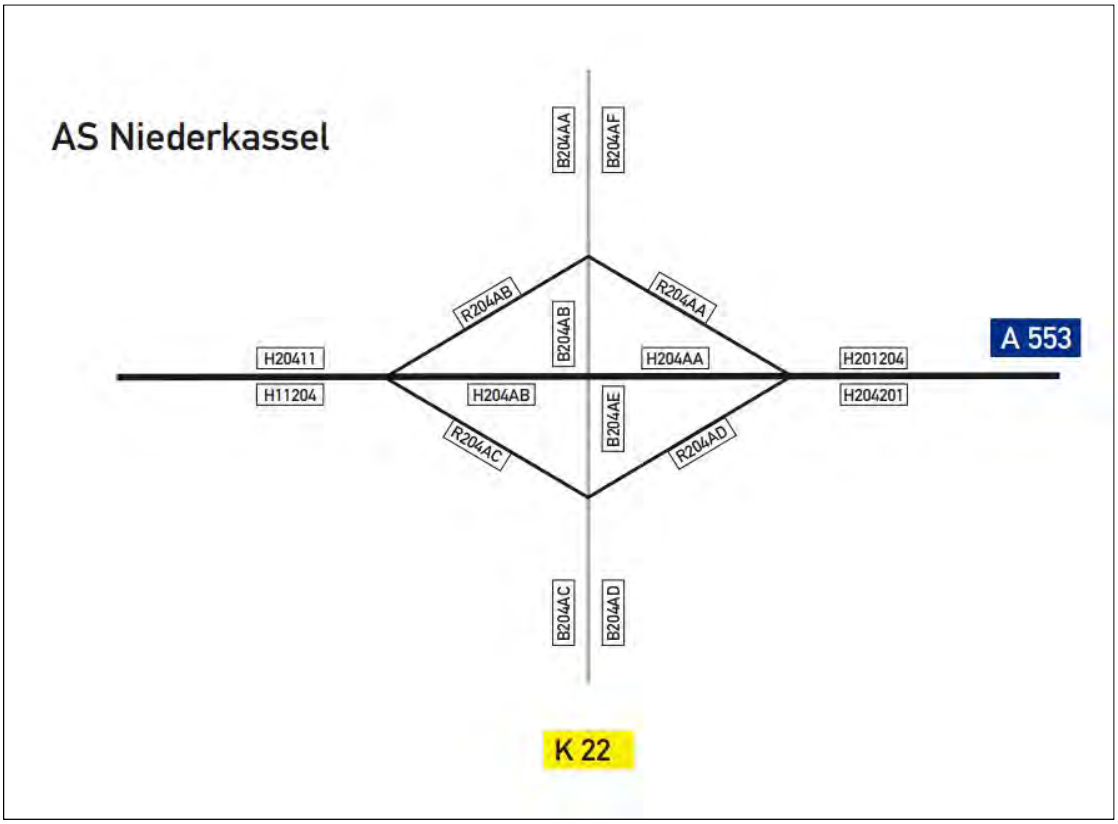


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H04146	A59	HFB	**4798**	**7,5%**	-			-			R146A	41	2,7%	H14605	4756	7,6%	3795	12,1%	4329	7,4%
R146A	A59	Ausfahrt	**83**	**9,9%**	-			-			H14605	3844	11,9%	H04146	3927	11,9%	68	10,3%	37	2,7%
H14605	A59	HFB	**4757**	**7,6%**	-			-			R146A	39	2,5%	H04146	4795	7,5%	3728	12,2%	4292	7,4%
H05146	A59	HFB	**5062**	**8,8%**	R146B	144	12,0%	H14604	5206	8,9%	-			-			4360	10,0%	3925	8,8%
R146B	A59	Einfahrt	**174**	**12,2%**	H05146	4552	9,7%	H14604	4726	9,8%	-			-			138	13,8%	90	8,9%
H14604	A59	HFB	**5222**	**8,9%**	R146B	162	13,4%	H05146	5061	8,7%	-			-			4499	10,1%	4015	8,8%

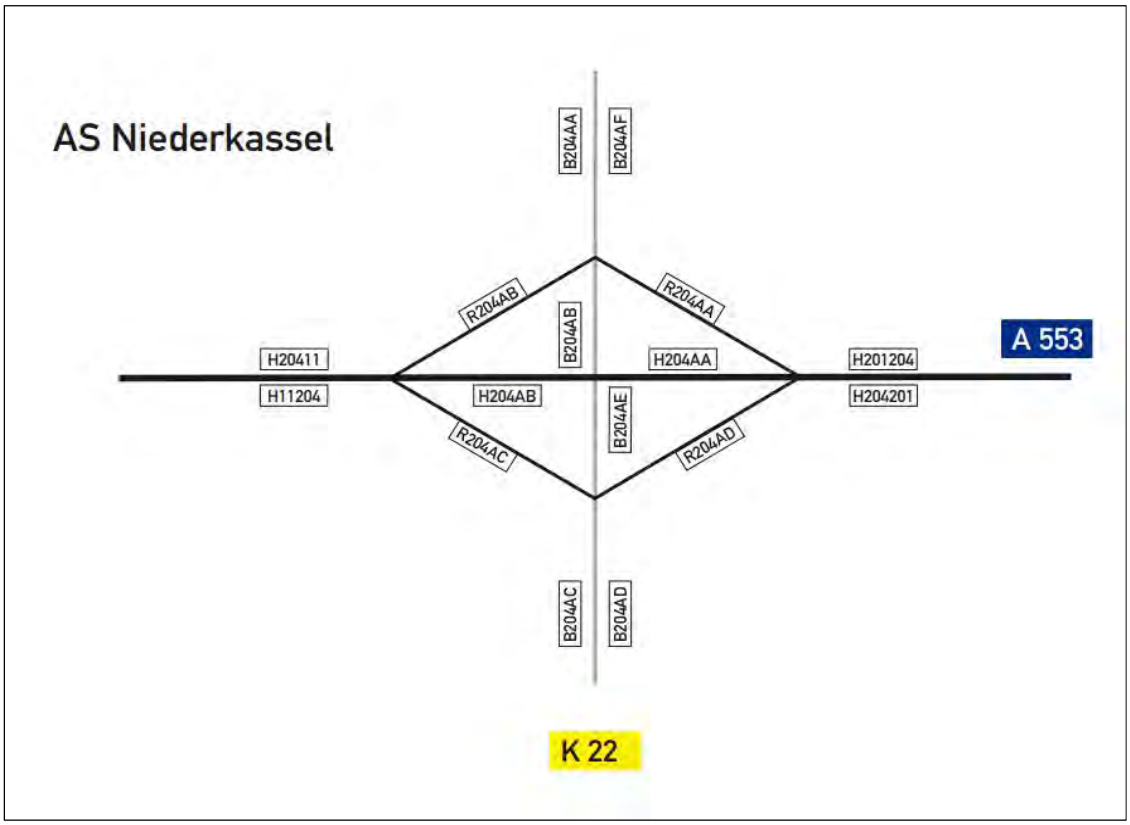



AS Köln-Zündorf
H04146
H14604
H14605
H05146
R146A
R146B
R146A
R146B
Hermann-Löns-Straße
Hermann-Löns-Straße
Hermann-Löns-Straße
Hölderlinweg
Schopenhauerstraße
Herderstraße
Hegelstraße
Nietzschestraße
Kantstraße
Wiesenweg
Schützenstraße
Schützenstraße
Schützenstraße
Barbarastraße
Barbarastraße
Paul-Bratter-Straße
Magazinstraße
Magazinstraße
Magazinstraße
Artilleriestraße
Artilleriestraße
Bieselwald
Eisdorf
Kiesgrube Wahn
Golfanlagen SSZ Köln-Wahn e.V.
Vogelweg
Lucasstraße
Rolandstraße
Finkenweg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

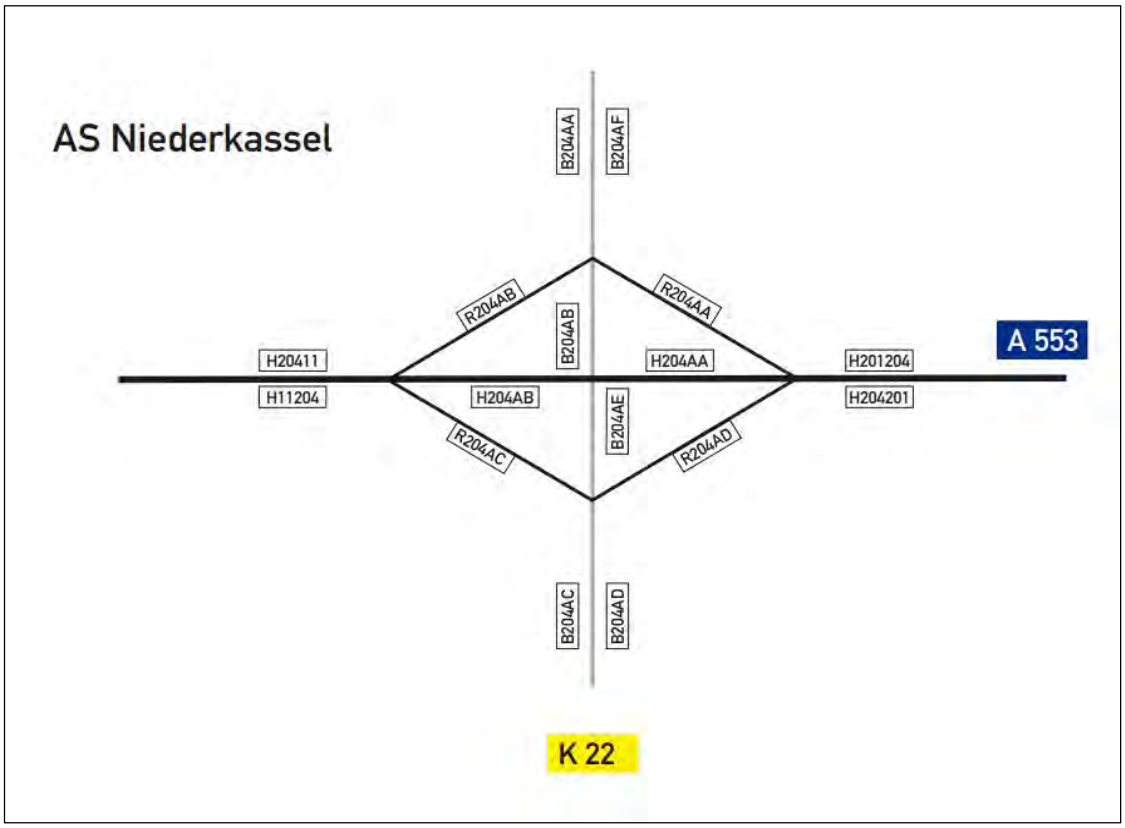
A 553 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H11204	A553	Ost	HFB	32400	9,9%	3200	33600	10,7%	3600
R204AC	A553	Ost	Ausfahrt	10300	3,9%	400	10700	3,7%	400
H204AB	A553	Ost	HFB	22100	13,1%	2900	22900	14,0%	3200
R204AD	A553	Ost	Einfahrt	6400	6,3%	400	6600	6,1%	400
H204201	A553	Ost	HFB	28500	11,2%	3200	29500	12,2%	3600
H201204	A553	West	HFB	29400	6,8%	2000	30400	7,2%	2200
R204AA	A553	West	Ausfahrt	5900	3,4%	200	6000	5,0%	300
H204AA	A553	West	HFB	23400	7,3%	1700	24200	7,4%	1800
R204AB	A553	West	Einfahrt	12300	4,1%	500	12600	4,0%	500
H20411	A553	West	HFB	35800	6,1%	2200	37000	6,5%	2400
QS H11204+H20411	A553	-	HFB	68200	7,9%	5400	70600	8,5%	6000
QS H204AA+H204AB	A553	-	HFB	45500	10,1%	4600	47100	10,6%	5000
QS H204201+H201204	A553	-	HFB	57900	9,0%	5200	59900	9,7%	5800
B204AA	K22	Süd	Basisstraße	5700	3,5%	200	5800	5,2%	300
B204AB	K22	Süd	Basistraße	6200	3,2%	200	6400	4,7%	300
B204AC	K22	Süd	Basisstraße	12200	3,3%	400	12600	3,2%	400
B204AD	K22	Nord	Basisstraße	13200	3,8%	500	13600	3,7%	500
B204AE	K22	Nord	Basisstraße	11200	4,5%	500	11600	4,3%	500
B204AF	K22	Nord	Basisstraße	4300	9,3%	400	4400	9,1%	400
QS B204AA+B204AF	K22	-	Basisstraße	10000	6,0%	600	10200	6,9%	700
QS B204AB+B204AE	K22	-	Basisstraße	17400	4,0%	700	18000	4,4%	800
QS B204AC+B204AD	K22	-	Basisstraße	25400	3,5%	900	26200	3,4%	900



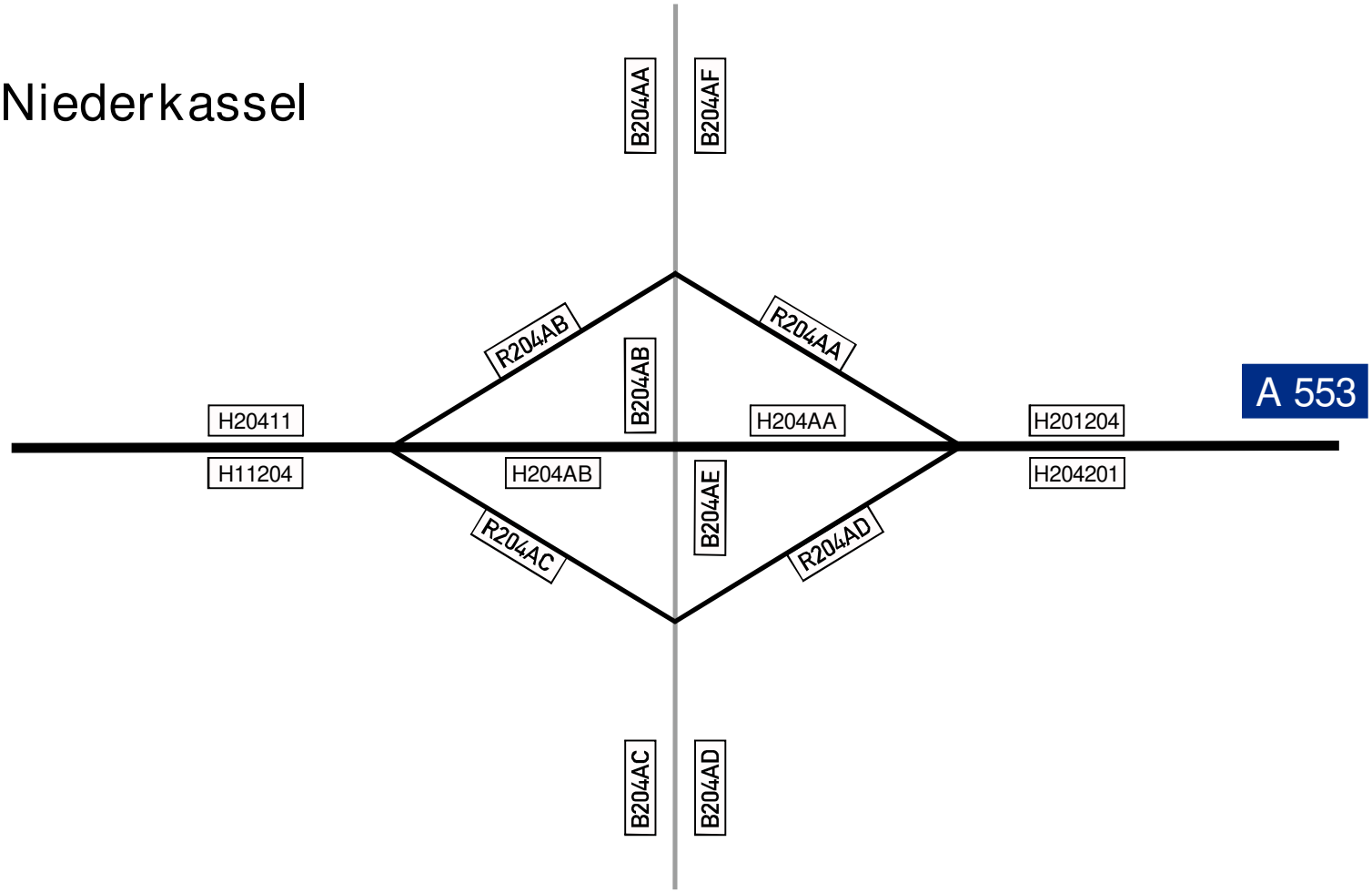
A 553 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H11204	A553	Ost	HFB	30200	10,2%	18,6%	1731	312	0,06	0,010	8,9%	2700
R204AC	A553	Ost	Ausfahrt	9700	3,7%	7,0%	560	96	0,06	0,010	3,1%	300
H204AB	A553	Ost	HFB	20500	13,3%	23,7%	1171	216	0,06	0,011	11,7%	2400
R204AD	A553	Ost	Einfahrt	6000	4,8%	9,2%	345	60	0,06	0,010	5,0%	300
H204201	A553	Ost	HFB	26500	11,4%	20,6%	1516	276	0,06	0,010	10,2%	2700
H201204	A553	West	HFB	27500	7,0%	13,1%	1579	278	0,06	0,010	6,2%	1700
R204AA	A553	West	Ausfahrt	5500	4,7%	8,9%	318	55	0,06	0,010	3,6%	200
H204AA	A553	West	HFB	21900	7,3%	13,6%	1258	222	0,06	0,010	6,4%	1400
R204AB	A553	West	Einfahrt	11500	3,5%	6,8%	663	114	0,06	0,010	3,5%	400
H20411	A553	West	HFB	33500	6,2%	11,6%	1924	337	0,06	0,010	5,4%	1800
QS H11204+H20411	A553	-	HFB	63700	8,1%	15,0%	3655	649	0,06	0,010	7,1%	4500
QS H204AA+H204AB	A553	-	HFB	42400	10,2%	18,6%	2428	438	0,06	0,010	9,0%	3800
QS H204201+H201204	A553	-	HFB	54000	9,1%	16,8%	3094	554	0,06	0,010	8,1%	4400
B204AA	K22	Süd	Basisstraße	5300	4,6%	8,7%	306	53	0,06	0,010	3,8%	200
B204AB	K22	Süd	Basistraße	5800	4,0%	7,6%	335	58	0,06	0,010	3,4%	200
B204AC	K22	Süd	Basisstraße	11500	2,5%	4,9%	660	112	0,06	0,010	2,6%	300
B204AD	K22	Nord	Basisstraße	12400	3,8%	7,3%	712	122	0,06	0,010	3,2%	400
B204AE	K22	Nord	Basisstraße	10500	4,6%	8,7%	602	104	0,06	0,010	3,8%	400
B204AF	K22	Nord	Basisstraße	4000	8,7%	16,0%	228	41	0,06	0,010	7,5%	300
QS B204AA+B204AF	K22	-	Basisstraße	9300	6,3%	11,9%	534	93	0,06	0,010	5,4%	500
QS B204AB+B204AE	K22	-	Basisstraße	16300	4,4%	8,3%	936	161	0,06	0,010	3,7%	600
QS B204AC+B204AD	K22	-	Basisstraße	23900	3,2%	6,2%	1372	234	0,06	0,010	2,9%	700



A 553 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H11204	A553	HFB	**2628**	**4,9%**	-			-			R204AC	1161	1,4%	H204AB	1468	7,6%	2283	12,9%	2373	4,8%
R204AC	A553	Ausfahrt	**1178**	**1,5%**	-			-			H204AB	1375	7,1%	H11204	2553	4,5%	524	6,9%	1040	1,4%
H204AB	A553	HFB	**2029**	**13,0%**	R204AD	630	4,1%	H204201	2659	10,9%	R204AC	547	6,4%	H11204	2576	11,6%	1759	14,7%	1332	7,3%
R204AD	A553	Einfahrt	**758**	**4,1%**	H204AB	1834	14,3%	H204201	2591	11,3%	-			-			595	4,7%	378	3,7%
H204201	A553	HFB	**2725**	**10,7%**	R204AD	699	4,6%	H204AB	2026	12,8%	-			-			2354	12,2%	1710	6,5%
H201204	A553	HFB	**2451**	**6,1%**	-			-			R204AA	258	9,5%	H204AA	2193	5,7%	2102	6,9%	2101	5,0%
R204AA	A553	Ausfahrt	**758**	**2,4%**	-			-			H204AA	1478	6,2%	H201204	2237	4,9%	231	9,5%	669	2,4%
H204AA	A553	HFB	**2182**	**5,8%**	R204AB	1050	3,7%	H20411	3232	5,1%	R204AA	241	8,9%	H201204	2423	6,1%	1871	6,6%	1432	6,3%
R204AB	A553	Einfahrt	**1262**	**3,8%**	H204AA	1955	6,4%	H204AB	3218	5,4%	-			-			991	4,3%	850	1,9%
H20411	A553	HFB	**3343**	**5,1%**	R204AB	1164	4,2%	H204AA	2179	5,6%	-			-			2863	5,9%	2282	4,6%



AS Niederkassel



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

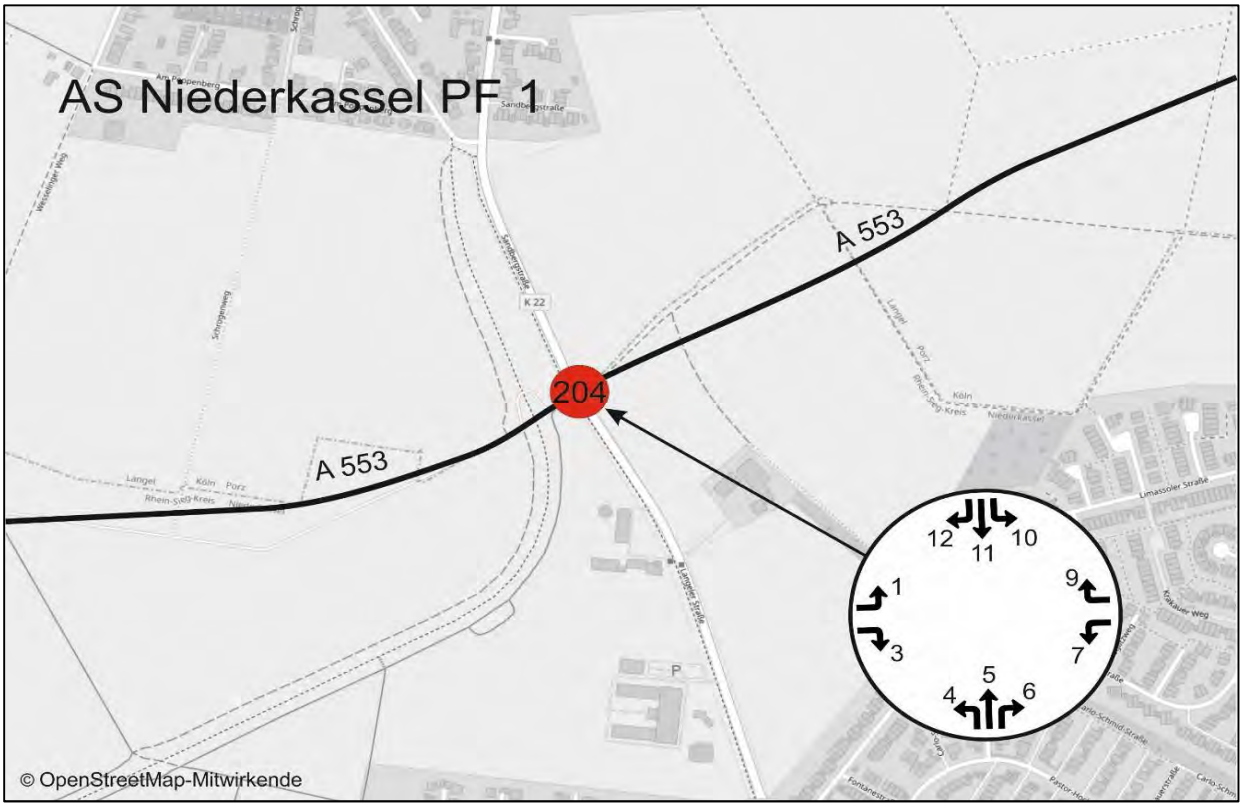
Darstellung:

Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung

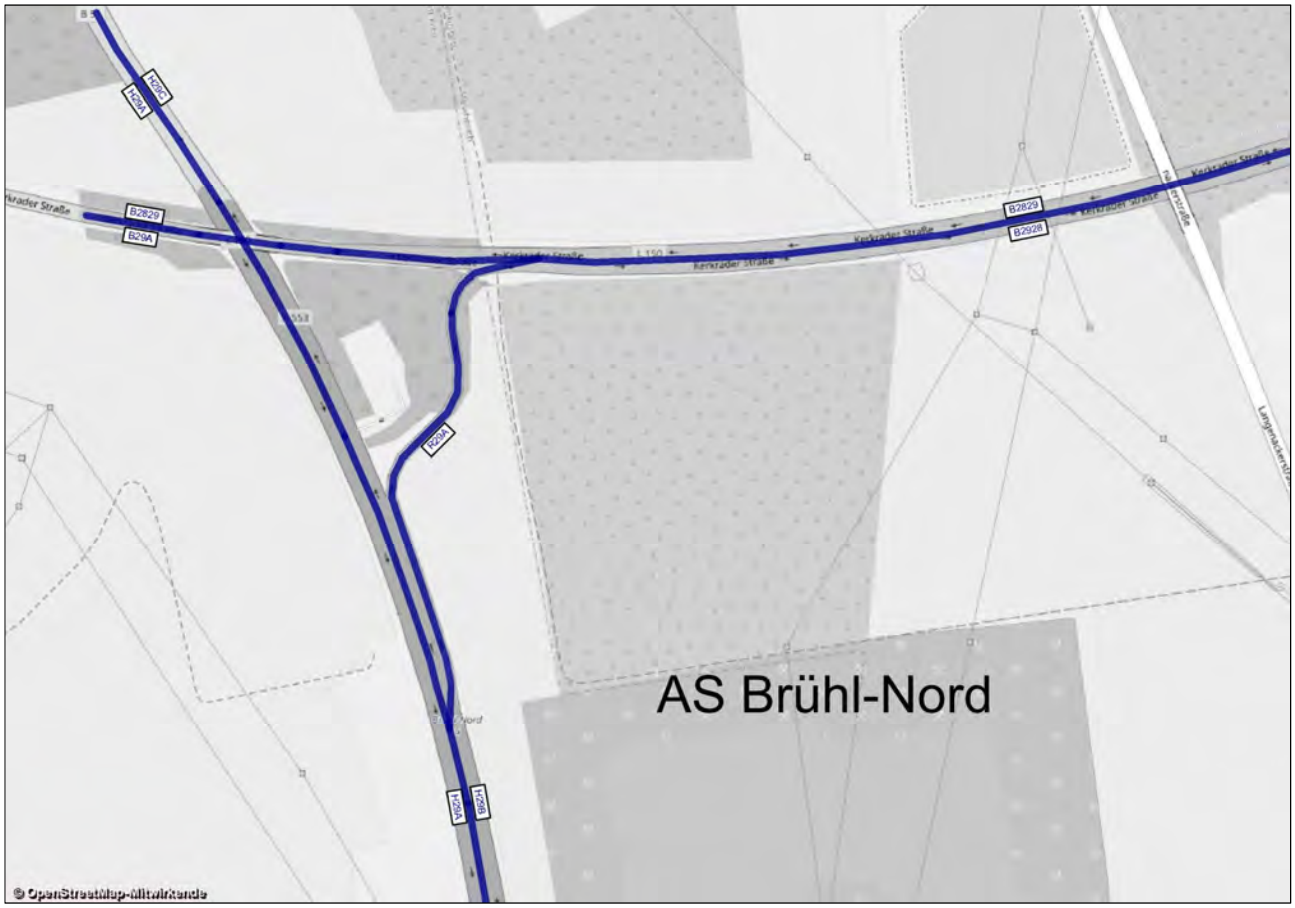
AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage U-PF1-91
09/2019	3.1671	

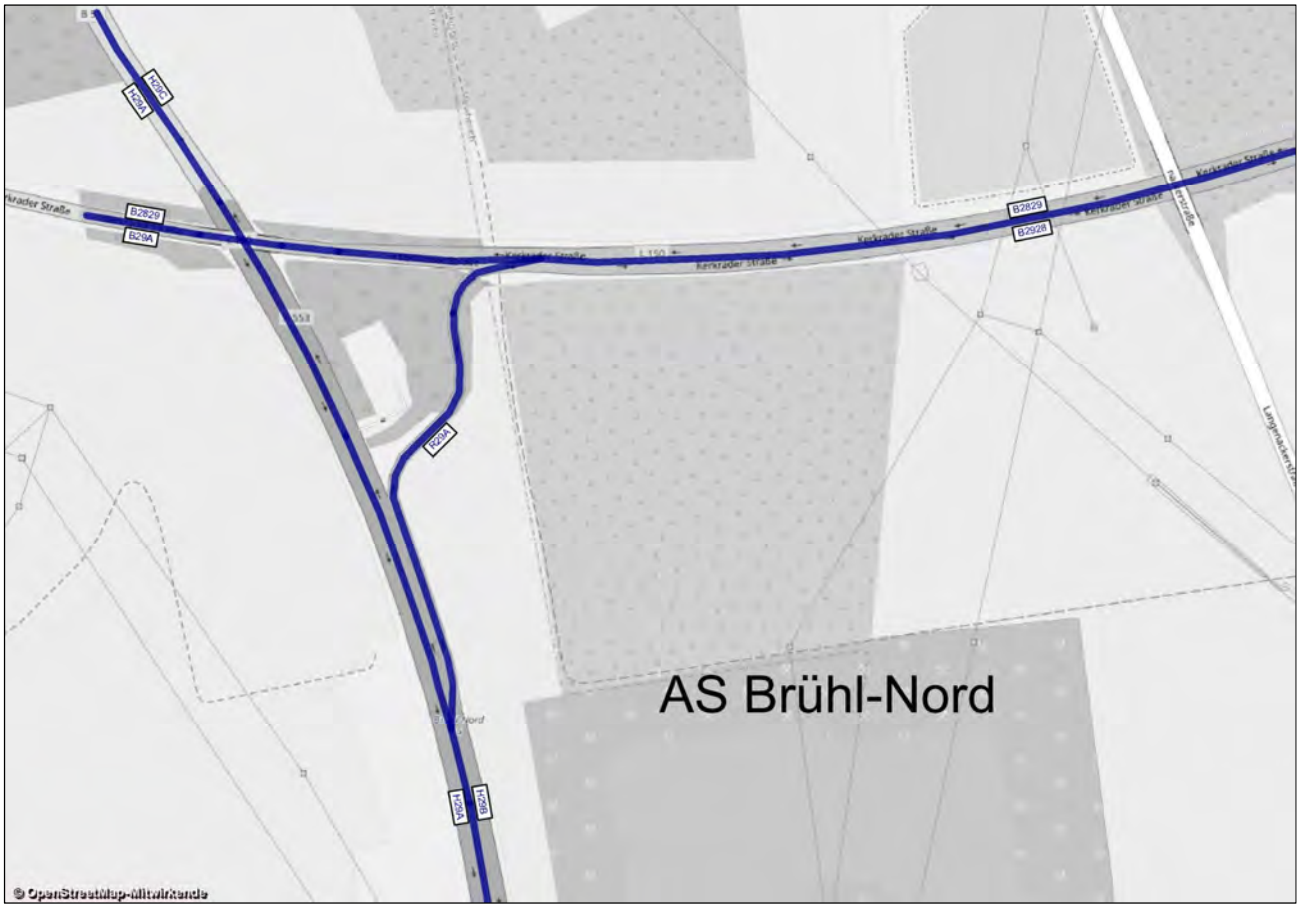
AS Niederkassel - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
204	A 553	1	110	16	233	10
		2	-	-	-	-
		3	450	13	880	2
	Langeler Straße	4	768	24	674	5
		5	9	1	6	1
		6	475	18	233	6
	A 553	7	175	12	486	6
		8	-	-	-	-
		9	72	6	230	7
	Sandbergstraße	10	162	4	171	5
		11	3	0	12	1
		12	292	10	235	8



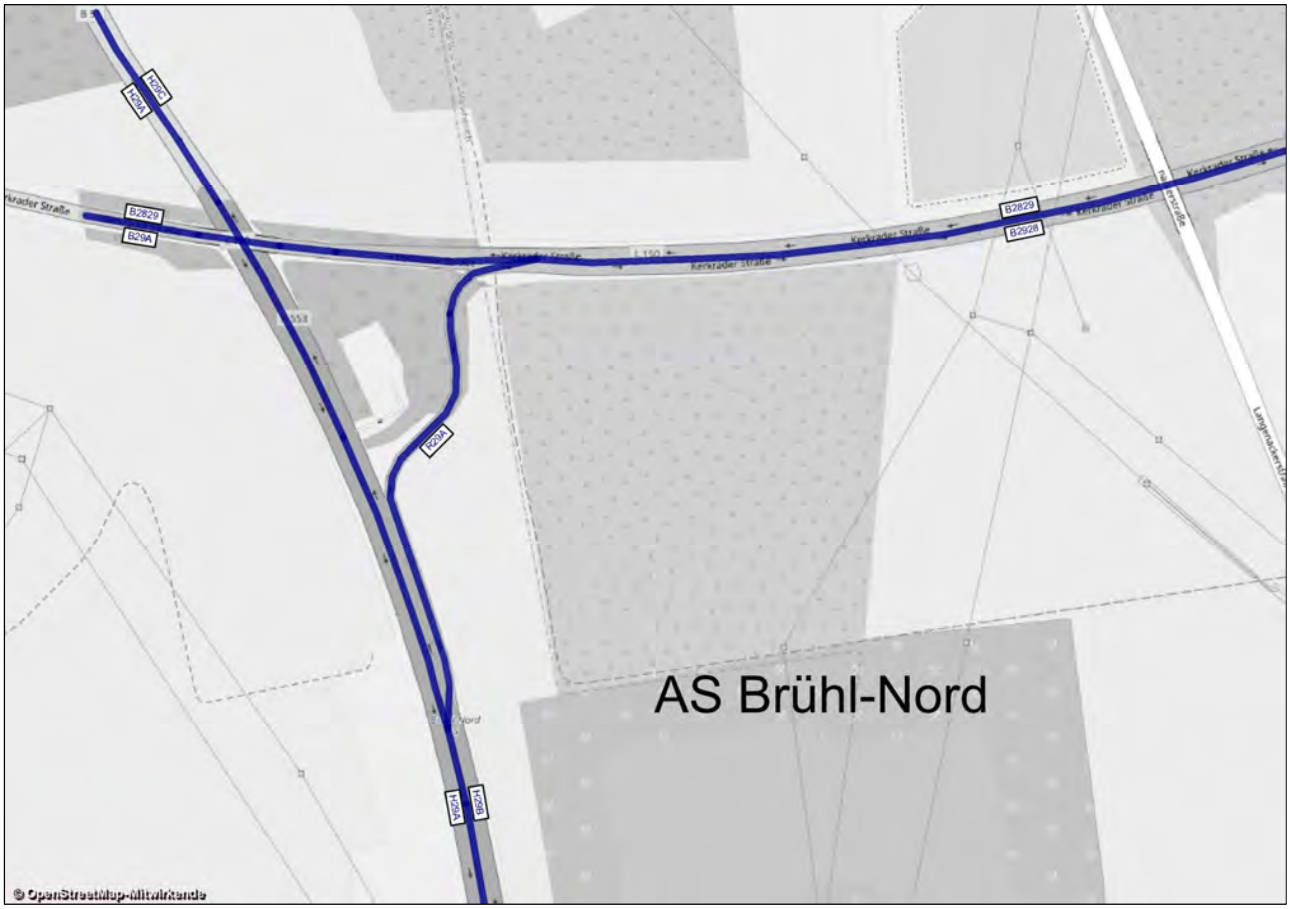
A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H29A	A553	Süd	HFB	12800	7,8%	1000	13300	8,3%	1100
H29B	A553	Nord	HFB	20700	9,2%	1900	21400	9,8%	2100
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	13800	8,7%	1200	14300	9,1%	1300
H29C	A553	Nord	HFB	6900	10,1%	700	7100	11,3%	800
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	19700	8,6%	1700	20400	9,3%	1900
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	33500	8,7%	2900	34700	9,2%	3200
B29A	L150	Ost	Basisstraße	16100	14,9%	2400	16700	15,6%	2600
B2928	L150	Ost	Basisstraße	29800	12,1%	3600	30900	12,9%	4000
B2829	L150	West	Basisstraße	22900	11,4%	2600	23800	12,2%	2900
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	39000	12,8%	5000	40500	13,6%	5500
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	52700	11,8%	6200	54700	12,6%	6900



A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H29A	A553	Süd	HFB	12000	7,1%	13,2%	692	122	0,06	0,010	6,7%	800
H29B	A553	Nord	HFB	19300	9,1%	16,7%	1107	198	0,06	0,010	8,3%	1600
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	12900	8,6%	15,8%	739	132	0,06	0,010	7,8%	1000
H29C	A553	Nord	HFB	6400	10,1%	18,5%	368	66	0,06	0,010	9,4%	600
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	18400	8,1%	15,1%	1060	188	0,06	0,010	7,6%	1400
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	31300	8,3%	15,4%	1798	320	0,06	0,010	7,7%	2400
B29A	L150	Ost	Basisstraße	14900	15,1%	26,6%	850	159	0,06	0,011	13,4%	2000
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27700	12,1%	21,7%	1588	290	0,06	0,010	10,8%	3000
B2829	L150	West	Basisstraße	21300	11,4%	20,6%	1218	222	0,06	0,010	10,3%	2200
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	36200	12,9%	23,1%	2068	380	0,06	0,011	11,6%	4200
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	49000	11,8%	21,2%	2806	512	0,06	0,010	10,6%	5200

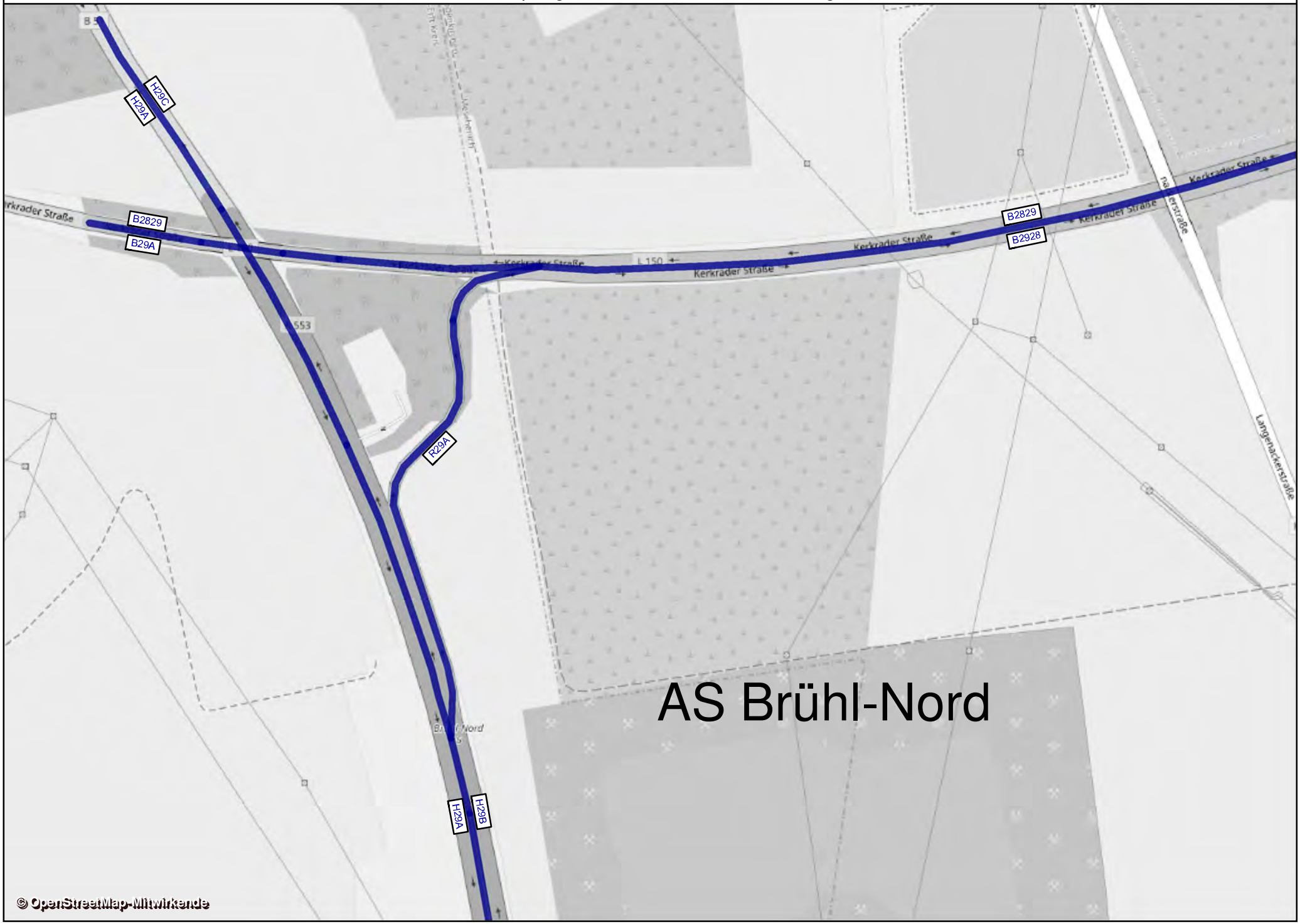


A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H29A	A553	HFB	**1208**	**5,3%**	-			-			-			-			695	7,8%	1091	5,2%
H29B	A553	HFB	**2187**	**7,2%**	-			-			R29A	1503	7,2%	H29C	684	7,3%	1879	8,2%	1036	7,3%
R29A	A553	Ausfahrt	**1639**	**6,9%**	-			-			H29C	549	10,7%	H29B	2735	6,3%	1347	7,2%	610	7,7%
H29C	A553	HFB	**617**	**9,6%**	-			-			R29A	1405	6,7%	H29B	2022	7,6%	532	10,9%	427	7,0%
B29A	L150	Basisstraße	**1244**	**9,8%**	R29A	643	6,7%	B2928	1887	8,8%	-			-			1098	17,8%	1122	9,6%
B2928	L150	Basisstraße	**2831**	**10,5%**	R29A	1581	7,0%	B29A	1250	14,9%	-			-			2445	11,9%	1732	8,9%
B2829	L150	Basisstraße	**1958**	**6,9%**	-			-			-			-			1428	14,6%	1767	6,7%

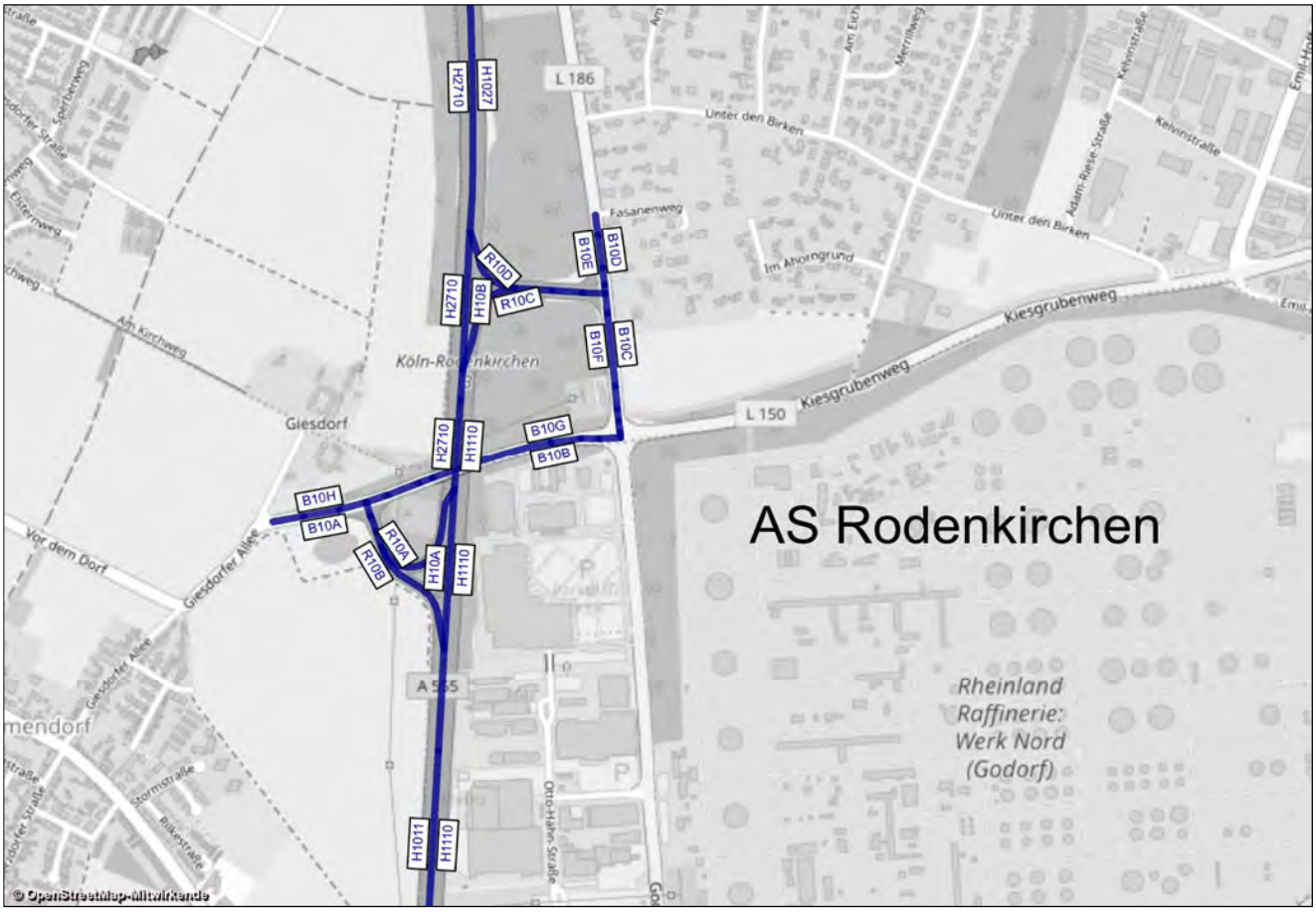


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

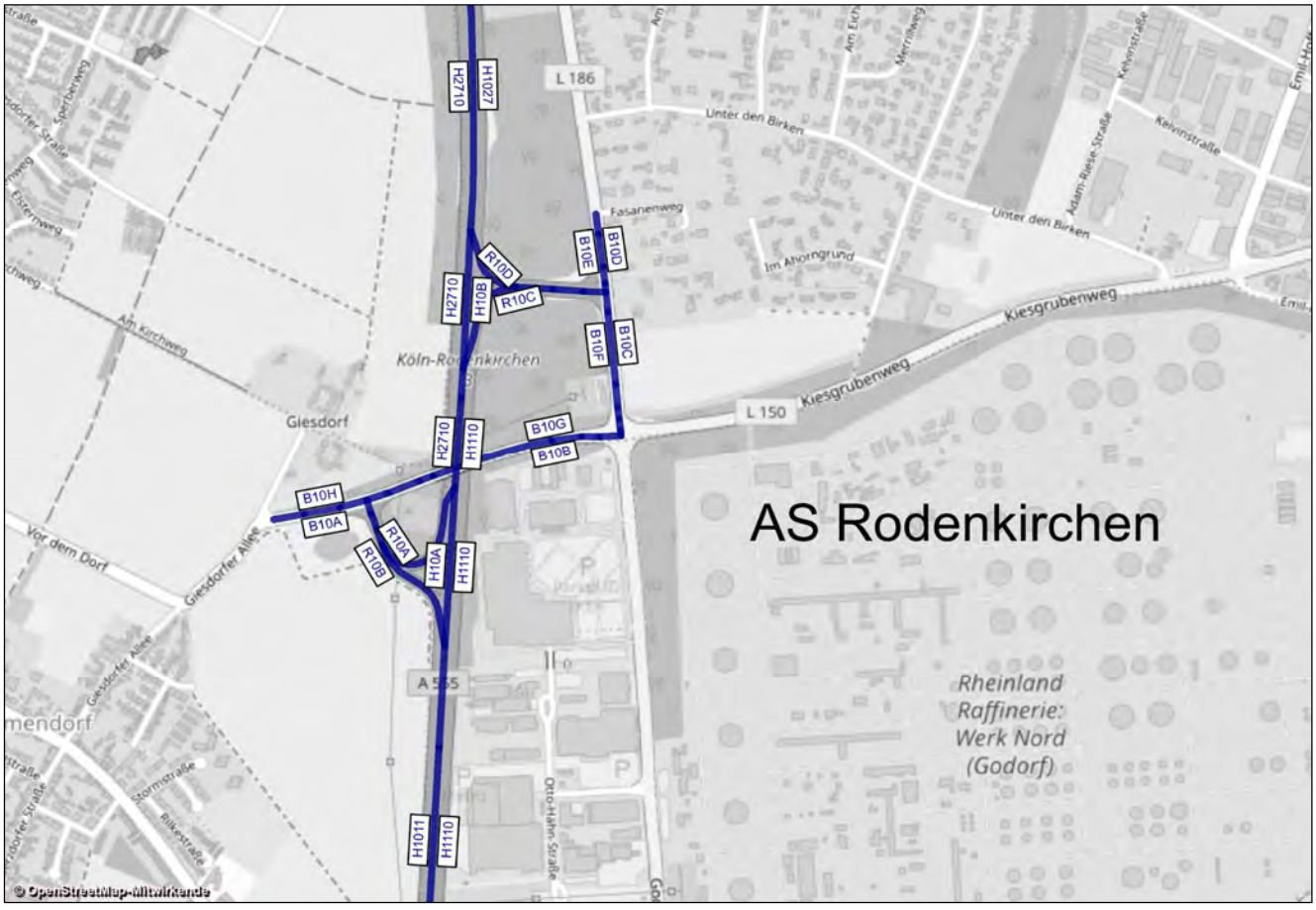
Anlage U-PF1-96



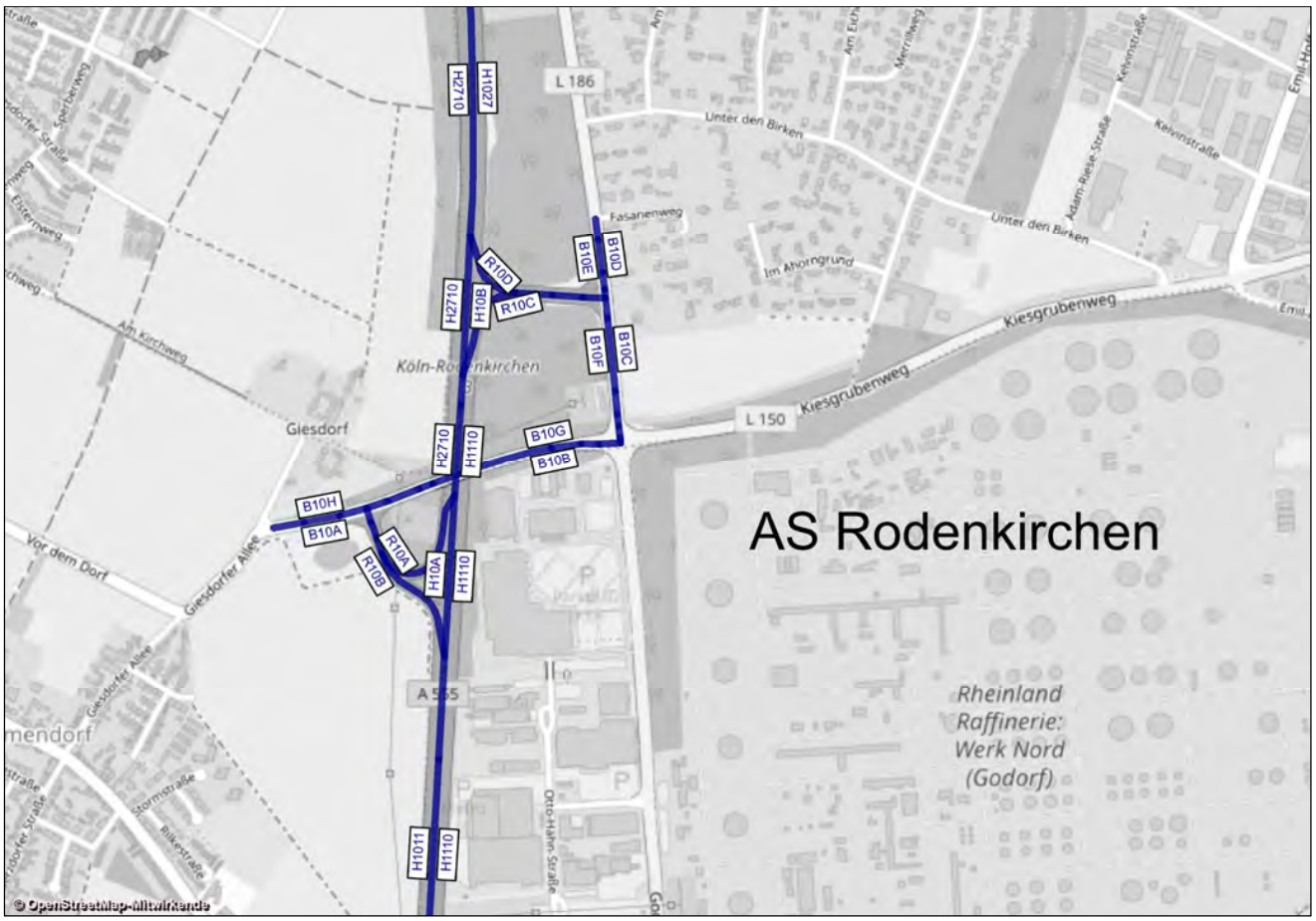
A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H2710	A555	Süd	HFB	57800	9,2%	5300	59800	9,7%	5800
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	12000	15,0%	1800	12500	16,0%	2000
H10A	A555	Süd	HFB	45800	7,6%	3500	47400	8,0%	3800
R10B	A555	Süd	Einfahrt	6500	15,4%	1000	6700	16,4%	1100
H1011	A555	Süd	HFB	52200	8,4%	4400	54000	9,1%	4900
H1110	A555	Nord	HFB	52300	9,6%	5000	54100	10,2%	5500
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	8800	11,4%	1000	9100	12,1%	1100
H10B	A555	Nord	HFB	43400	9,4%	4100	45000	10,0%	4500
R10D	A555	Nord	Einfahrt	14200	16,2%	2300	14700	17,0%	2500
H1027	A555	Nord	HFB	57500	11,0%	6300	59600	11,7%	7000
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	115300	10,1%	11600	119400	10,7%	12800
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	101200	9,3%	9400	104800	9,8%	10300
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	110100	9,4%	10300	113900	9,9%	11300
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	98100	8,7%	8500	101500	9,2%	9300
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	104500	9,0%	9400	108100	9,6%	10400
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4400	18,2%	800	4600	19,6%	900
B10B	L186	Ost	Basisstraße	10400	13,5%	1400	10800	13,9%	1500
B10C	L186	Nord	Basisstraße	11500	12,2%	1400	11900	12,6%	1500
B10D	L186	Nord	Basisstraße	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
B10E	L186	Süd	Basisstraße	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
B10F	L186	Süd	Basisstraße	11500	12,2%	1400	11900	12,6%	1500
B10G	L186	West	Basisstraße	10400	13,5%	1400	10800	13,9%	1500
B10H	L186	West	Basisstraße	4400	18,2%	800	4600	19,6%	900
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8800	18,2%	1600	9200	19,6%	1800
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	20800	13,5%	2800	21600	13,9%	3000
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	23000	12,2%	2800	23800	12,6%	3000
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	11600	8,6%	1000	12000	8,3%	1000



A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H2710	A555	Süd	HFB	53900	9,1%	16,8%	3092	553	0,06	0,010	8,2%	4400
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	11100	15,1%	26,6%	635	119	0,06	0,011	13,5%	1500
H10A	A555	Süd	HFB	42800	7,6%	14,1%	2457	434	0,06	0,010	6,8%	2900
R10B	A555	Süd	Einfahrt	6000	14,6%	25,8%	341	63	0,06	0,011	13,3%	800
H1011	A555	Süd	HFB	48700	8,4%	15,6%	2798	498	0,06	0,010	7,6%	3700
H1110	A555	Nord	HFB	48700	9,7%	17,7%	2792	502	0,06	0,010	8,6%	4200
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	8200	10,3%	18,9%	472	85	0,06	0,010	9,8%	800
H10B	A555	Nord	HFB	40500	9,5%	17,5%	2320	416	0,06	0,010	8,4%	3400
R10D	A555	Nord	Einfahrt	13100	16,2%	28,2%	747	141	0,06	0,011	14,5%	1900
H1027	A555	Nord	HFB	53500	11,2%	20,2%	3067	557	0,06	0,010	9,9%	5300
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	107400	10,1%	18,5%	6160	1110	0,06	0,010	9,0%	9700
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	94400	9,3%	17,1%	5412	969	0,06	0,010	8,3%	7800
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	102600	9,4%	17,2%	5885	1055	0,06	0,010	8,4%	8600
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	91500	8,7%	16,0%	5250	936	0,06	0,010	7,8%	7100
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	97400	9,1%	16,7%	5590	999	0,06	0,010	8,1%	7900
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4050	19,2%	32,9%	231	44	0,06	0,011	17,3%	700
B10B	L186	Ost	Basisstraße	9650	13,3%	23,7%	553	102	0,06	0,011	11,9%	1150
B10C	L186	Nord	Basisstraße	10700	12,1%	21,8%	612	112	0,06	0,010	10,7%	1150
B10D	L186	Nord	Basisstraße	5400	8,3%	15,3%	311	55	0,06	0,010	7,4%	400
B10E	L186	Süd	Basisstraße	5400	8,3%	15,3%	311	55	0,06	0,010	7,4%	400
B10F	L186	Süd	Basisstraße	10700	12,1%	21,8%	612	112	0,06	0,010	10,7%	1150
B10G	L186	West	Basisstraße	9650	13,3%	23,7%	553	102	0,06	0,011	11,9%	1150
B10H	L186	West	Basisstraße	4050	19,2%	32,9%	231	44	0,06	0,011	17,3%	700
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8100	19,2%	32,9%	461	89	0,06	0,011	17,3%	1400
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	19300	13,3%	23,7%	1107	204	0,06	0,011	11,9%	2300
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	21400	12,1%	21,8%	1225	224	0,06	0,010	10,7%	2300
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	10800	8,3%	15,3%	622	111	0,06	0,010	7,4%	800

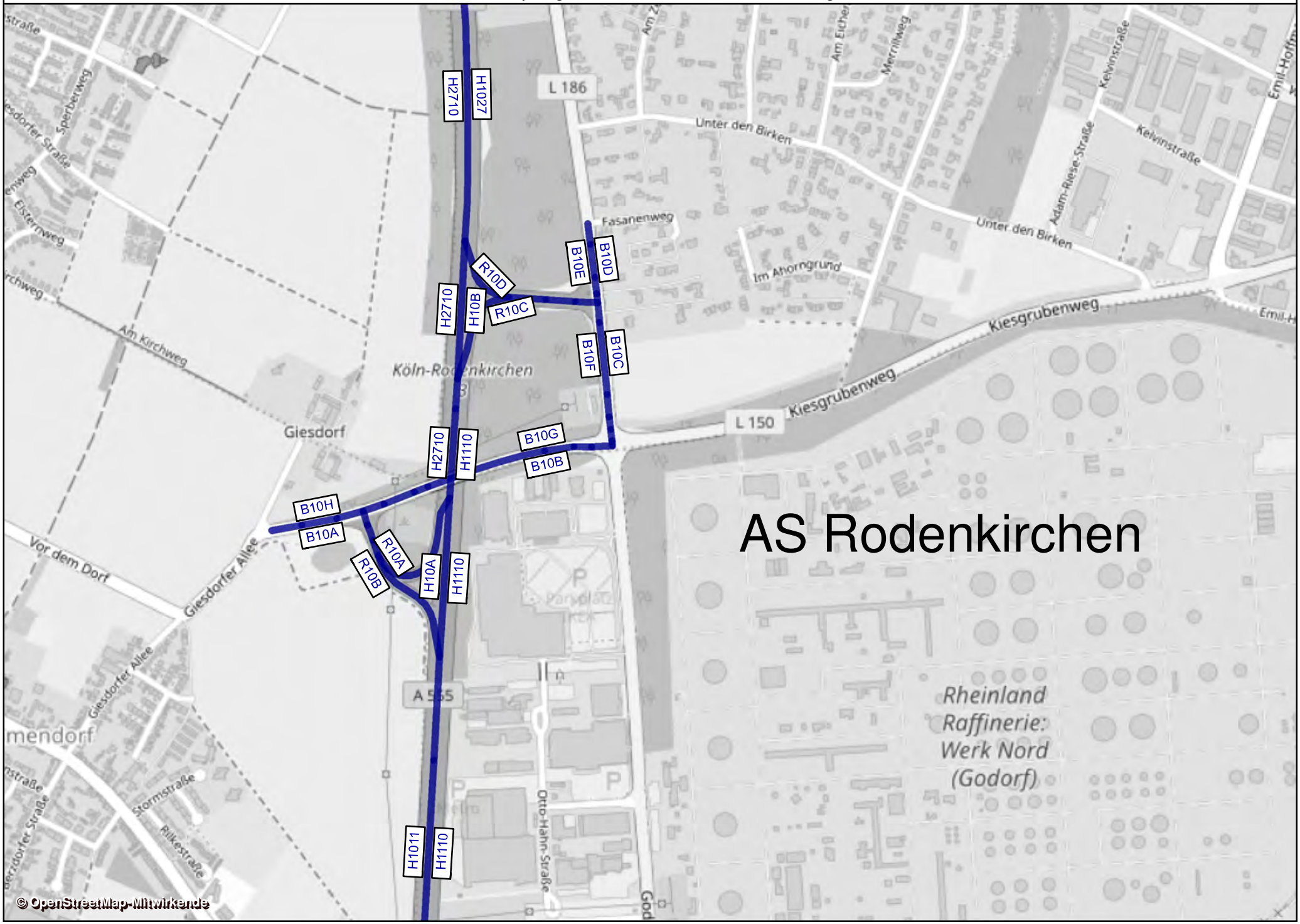


A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H2710	A555	HFB	**5205**	**6,6%**	-			-			R10A	866	11,2%	H10A	4340	5,7%	4306	10,0%	4698	6,4%
R10A	A555	Ausfahrt	**1250**	**14,9%**	-			-			H10A	3535	7,4%	H2710	4785	9,4%	1031	15,5%	776	11,2%
H10A	A555	HFB	**4346**	**5,6%**	R10B	764	4,9%	H1011	5110	5,5%	R10A	849	12,0%	H2710	5195	6,7%	3275	8,3%	3923	5,5%
R10B	A555	Einfahrt	**943**	**4,7%**	H10A	3740	5,5%	H1011	4683	5,3%	-			-			485	20,4%	805	5,8%
H1011	A555	HFB	**5236**	**5,7%**	R10B	945	5,7%	H10A	4291	5,7%	-			-			3760	9,8%	4727	5,6%
H1110	A555	HFB	**5473**	**6,5%**	-			-			R10C	989	13,2%	H10B	4484	5,1%	4698	7,5%	4081	6,6%
R10C	A555	Ausfahrt	**1192**	**7,3%**	-			-			H10B	3129	6,3%	H1110	4322	6,6%	933	10,8%	1051	7,1%
H10B	A555	HFB	**4392**	**5,8%**	R10D	812	19,5%	H1027	5204	7,9%	R10C	970	10,1%	H1110	5363	6,6%	3766	6,7%	3031	6,5%
R10D	A555	Einfahrt	**1451**	**8,7%**	H10B	3168	6,3%	H1027	4619	7,0%	-			-			786	22,0%	1252	10,8%
H1027	A555	HFB	**5289**	**8,2%**	R10D	919	21,5%	H10B	4370	5,3%	-			-			4551	9,3%	4283	7,8%

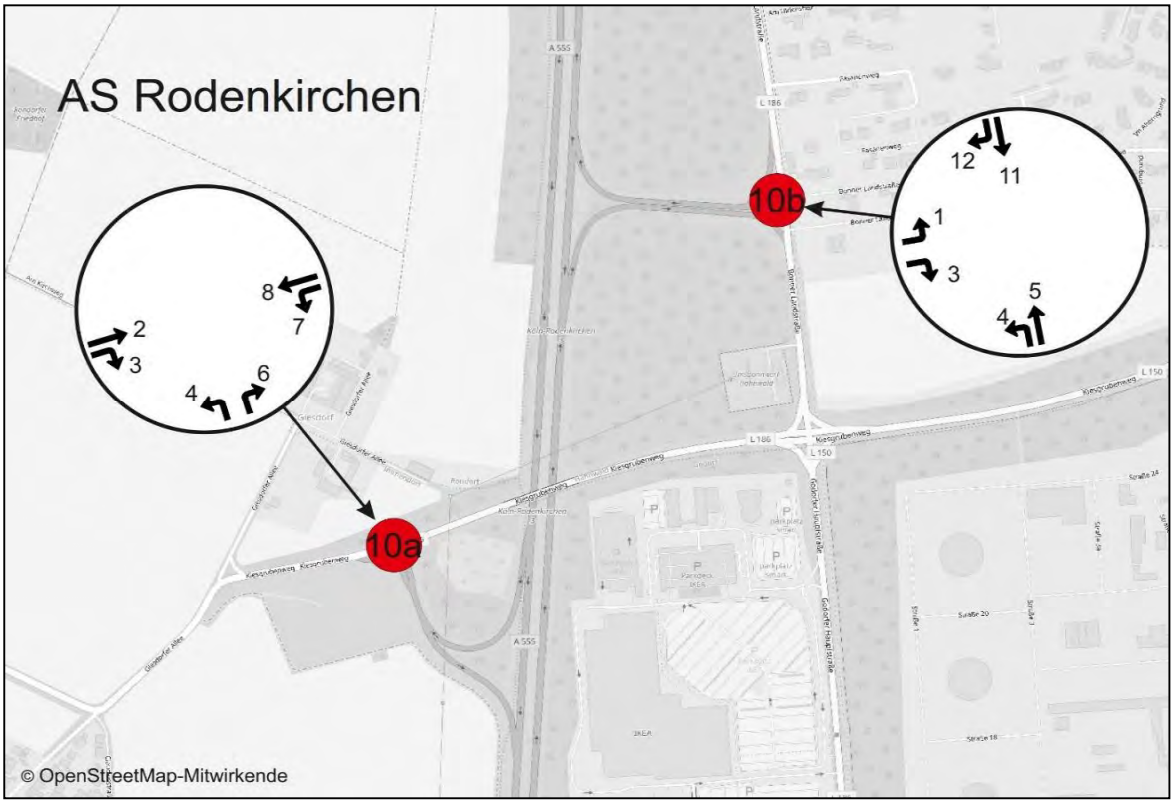


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

Anlage U-PF1-100



AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
10a	Kiesgrubenweg (L 186)	1	-	-	-	-
		2	213	1	1.746	35
		3	150	10	99	0
	A 555	4	73	8	200	4
		5	-	-	-	-
		6	1.163	44	1.036	45
	Kiesgrubenweg (L 186)	7	617	23	1.048	23
		8	278	4	319	30
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
10b	A 555	1	297	4	393	14
		2	-	-	-	-
		3	370	8	942	28
	Bonner Landstraße (L186)	4	812	41	1.705	90
		5	270	12	698	13
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Landstraße (L186)	10	-	-	-	-
		11	338	12	350	11
		12	118	3	115	5



A 555 - AS Wesseling - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1112	A555	Süd	HFB	46700	6,9%	3200	48300	7,5%	3600
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	13600	5,1%	700	14000	5,7%	800
H12A	A555	Süd	HFB	33200	7,5%	2500	34300	8,2%	2800
R12B	A555	Süd	Einfahrt	6700	1,5%	100	6900	1,4%	100
H1213	A555	Süd	HFB	39900	6,5%	2600	41200	7,0%	2900
H1312	A555	Nord	HFB	35600	8,1%	2900	36800	8,7%	3200
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	7900	5,1%	400	8100	4,9%	400
H12B	A555	Nord	HFB	27700	9,0%	2500	28600	9,8%	2800
R12D	A555	Nord	Einfahrt	13800	5,8%	800	14200	6,3%	900
H1211	A555	Nord	HFB	41500	8,2%	3400	42900	8,6%	3700
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	88200	7,5%	6600	91200	8,0%	7300
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	60900	8,2%	5000	62900	8,9%	5600
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	75500	7,3%	5500	78000	7,8%	6100
B12A	L192	Ost	Basisstraße	14300	4,9%	700	14800	5,4%	800
B12B	L192	Ost	Basisstraße	15600	5,1%	800	16100	5,6%	900
B1224	L192	Ost	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	5,4%	500
B2412	L192	West	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	5,4%	500
B12C	L192	West	Basisstraße	9200	2,2%	200	9400	3,2%	300
B12D	L192	West	Basisstraße	14300	4,9%	700	14800	5,4%	800
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	28600	4,9%	1400	29600	5,4%	1600
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	24800	4,0%	1000	25500	4,7%	1200
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	18000	4,4%	800	18400	5,4%	1000



A 555 - AS Wesseling - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1112	A555	Süd	HFB	43700	6,9%	13,0%	2510	441	0,06	0,010	6,2%	2700
R12A	A555	Süd	Ausfahrt	12700	5,5%	10,4%	732	127	0,06	0,010	4,7%	600
H12A	A555	Süd	HFB	31000	7,5%	14,0%	1778	314	0,06	0,010	6,8%	2100
R12B	A555	Süd	Einfahrt	6300	2,5%	4,8%	362	62	0,06	0,010	1,6%	100
H1213	A555	Süd	HFB	37300	6,7%	12,5%	2140	376	0,06	0,010	5,9%	2200
H1312	A555	Nord	HFB	33200	8,0%	14,9%	1909	339	0,06	0,010	7,2%	2400
R12C	A555	Nord	Ausfahrt	7400	4,3%	8,2%	426	73	0,06	0,010	4,1%	300
H12B	A555	Nord	HFB	25800	9,1%	16,7%	1482	265	0,06	0,010	8,1%	2100
R12D	A555	Nord	Einfahrt	12900	6,0%	11,3%	742	130	0,06	0,010	5,4%	700
H1211	A555	Nord	HFB	38700	8,1%	14,9%	2224	395	0,06	0,010	7,2%	2800
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	82400	7,5%	13,9%	4734	836	0,06	0,010	6,7%	5500
QS H12A+H12B	A555	-	HFB	56800	8,2%	15,3%	3260	579	0,06	0,010	7,4%	4200
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	70500	7,3%	13,6%	4049	714	0,06	0,010	6,5%	4600
B12A	L192	Ost	Basisstraße	13400	4,9%	9,3%	770	133	0,06	0,010	4,5%	600
B12B	L192	Ost	Basisstraße	14600	5,1%	9,7%	841	146	0,06	0,010	4,8%	700
B1224	L192	Ost	Basisstraße	8400	4,6%	8,2%	484	84	0,06	0,010	4,2%	350
B2412	L192	West	Basisstraße	8400	4,6%	8,2%	484	84	0,06	0,010	4,2%	350
B12C	L192	West	Basisstraße	8600	3,0%	5,7%	493	84	0,06	0,010	2,3%	200
B12D	L192	West	Basisstraße	13400	4,9%	9,3%	770	133	0,06	0,010	4,5%	600
QS B12A+B12D	L192	-	Basisstraße	26800	4,9%	9,3%	1540	267	0,06	0,010	4,5%	1200
QS B12B+B12C	L192	-	Basisstraße	23200	4,3%	8,2%	1334	230	0,06	0,010	3,9%	900
QS B1224+B2412	L192	-	Basisstraße	16800	4,6%	8,2%	968	167	0,06	0,010	4,2%	700

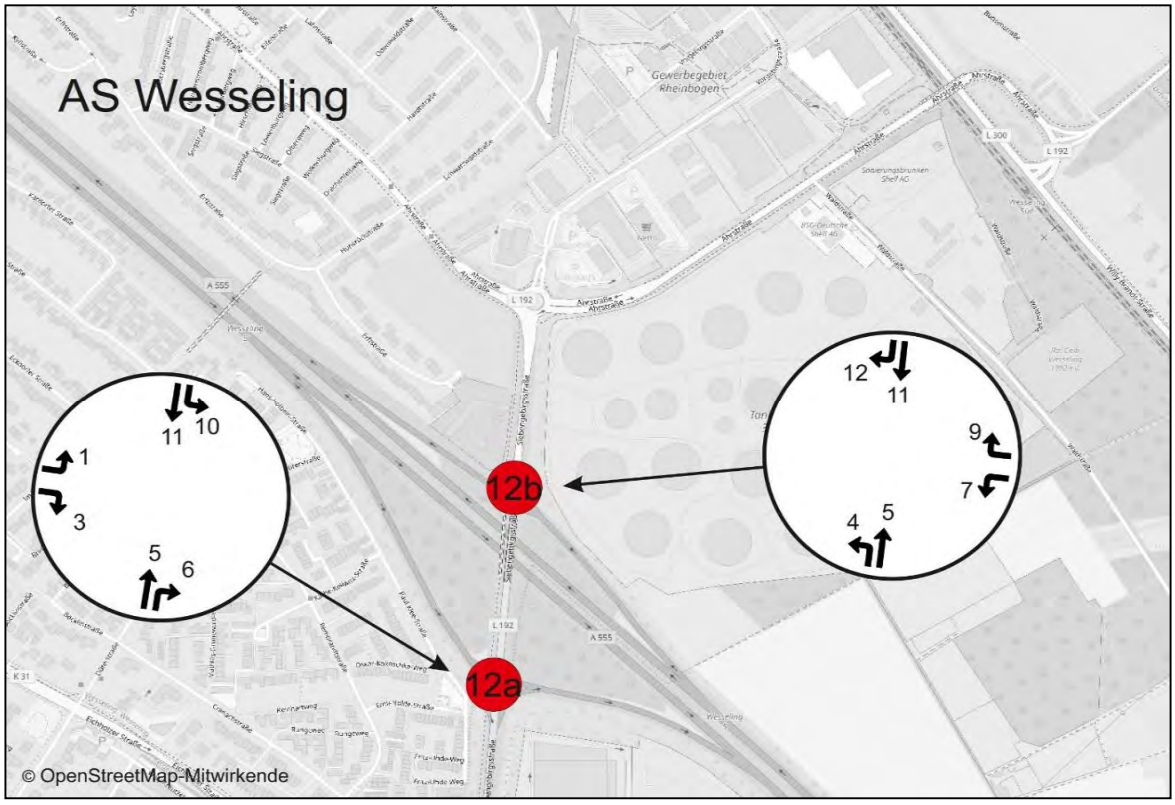


A 555 - AS Wesseling - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1112	A555	HFB	**4074**	**5,3%**	-			-			R12A	1482	4,0%	H12A	2592	6,1%	3131	6,7%	3678	5,2%
R12A	A555	Ausfahrt	**1506**	**4,1%**	-			-			H12A	2426	5,8%	H1112	3932	5,1%	607	7,1%	1328	4,0%
H12A	A555	HFB	**2944**	**5,8%**	R12B	549	1,5%	H1213	3493	5,1%	R12A	633	6,6%	H1112	3577	5,9%	2524	6,7%	2350	5,9%
R12B	A555	Einfahrt	**660**	**1,5%**	H12A	2638	6,5%	H1213	3297	5,5%	-			-			516	1,7%	471	2,8%
H1213	A555	HFB	**3550**	**5,1%**	R12B	606	1,7%	H12A	2943	5,8%	-			-			3040	5,8%	2820	5,4%
H1312	A555	HFB	**3079**	**4,7%**	-			-			R12C	807	2,5%	H12B	2272	5,6%	2455	9,1%	2780	4,6%
R12C	A555	Ausfahrt	**819**	**2,5%**	-			-			H12B	2125	5,3%	H1312	2945	4,6%	444	5,6%	723	2,5%
H12B	A555	HFB	**2280**	**5,6%**	R12D	912	5,2%	H1211	3192	5,5%	R12C	757	2,3%	H1312	3036	4,8%	2011	9,8%	2058	5,4%
R12D	A555	Einfahrt	**1413**	**4,2%**	H12B	2100	9,6%	H1211	3513	7,4%	-			-			1110	4,8%	863	6,0%
H1211	A555	HFB	**3633**	**7,0%**	R12D	1303	4,7%	H12B	2330	8,4%	-			-			3121	8,0%	2921	5,6%

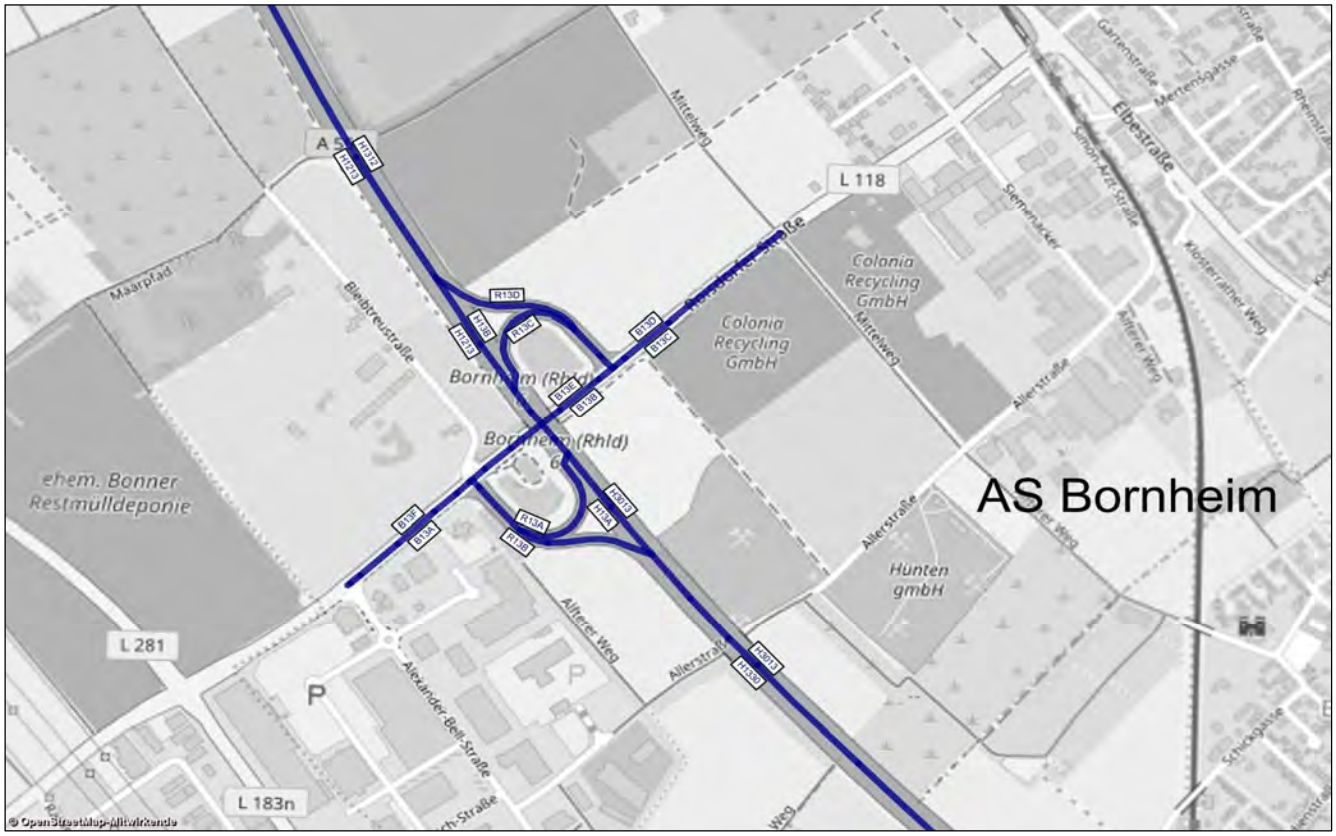



AS Wesseling
H1211
H1112
B2412
B1224
R12D
R12A
H12B
H12A
B12C
B12B
R12C
R12B
B12D
B12A
H1312
H1213
Tankfeld
311
Gut Eicholz
K 31
Eichholzer Straße
Herseler Straße
Urfelder Straße
Hans-Holbein-Straße
Bocklinstraße
Dürerstraße
Rembrandtstraße
Paul-Klee-Straße
Cranachstraße
Reinhartweg
Willy-Kreutzer-Weg
Josef-Gasten-Weg
Max-von-Geyr-Straße
Anton-Engels-Straße
Karl-Hasse-Weg
Josef-Mathie-Weg
Widdiger Straße
Erftstraße
Eckdorfer Straße
Roisdorfer Straße
Breniger Straße
Im Dich
Amselweg
Drosselweg
Pfauenweg
Kleiberweg
Dompfaffenweg
Zeisigweg
Auf dem Eichholzer Acker
Lidl
© OpenStreetMap-Mitwirkende

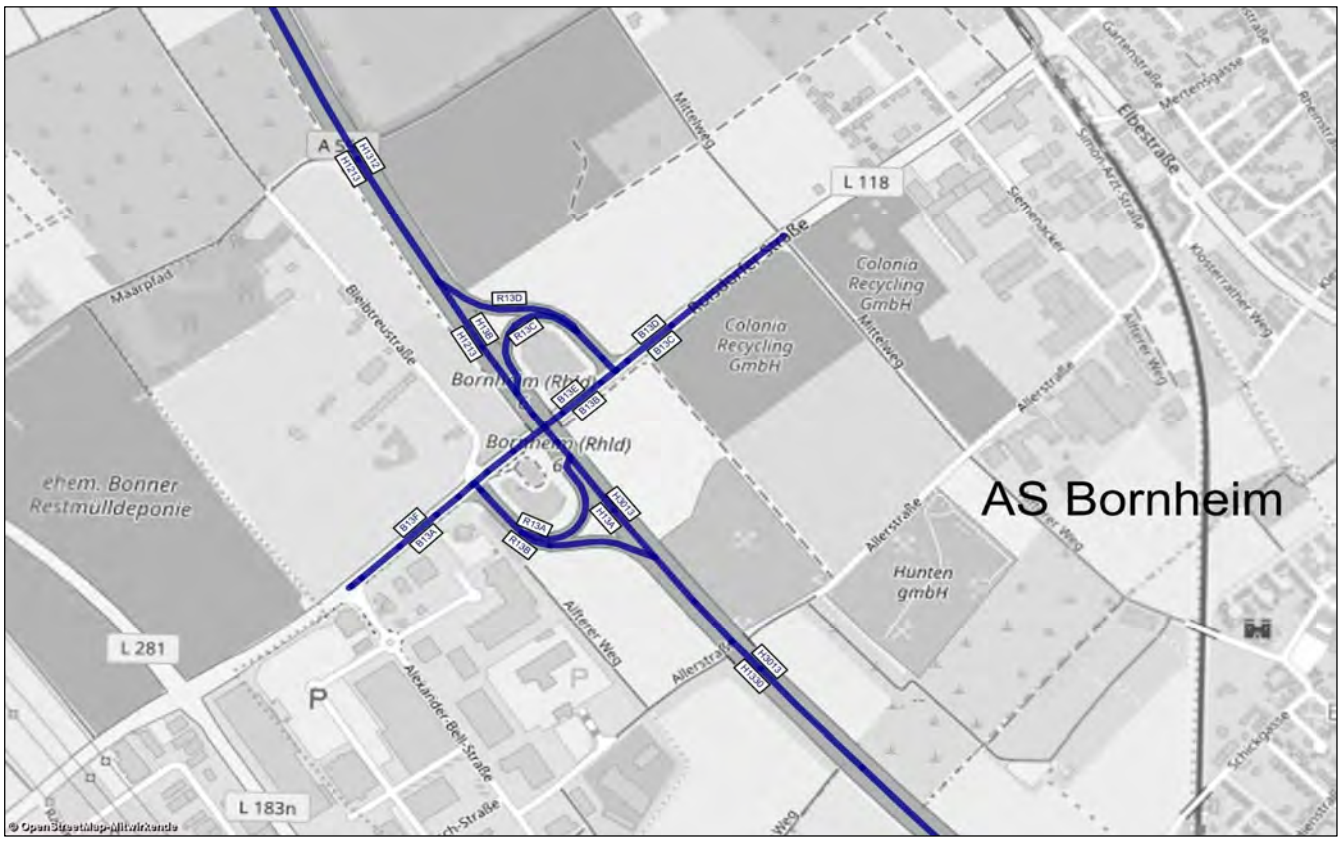
AS Wesseling - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
12a	A 555	1	353	16	284	20
		2	-	-	-	-
		3	353	21	1.160	28
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	-	-	-	-
		5	1.399	22	904	21
		6	448	3	256	4
	A 555	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	271	13	398	9
		11	271	9	974	9
		12	-	-	-	-
12b	A 555	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	1.138	25	677	21
		5	615	14	512	20
		6	-	-	-	-
	A 555	7	133	9	627	2
		8	-	-	-	-
		9	235	8	559	6
	Siebengebirgsstraße (L 192)	10	-	-	-	-
		11	409	13	745	16
		12	531	27	551	13



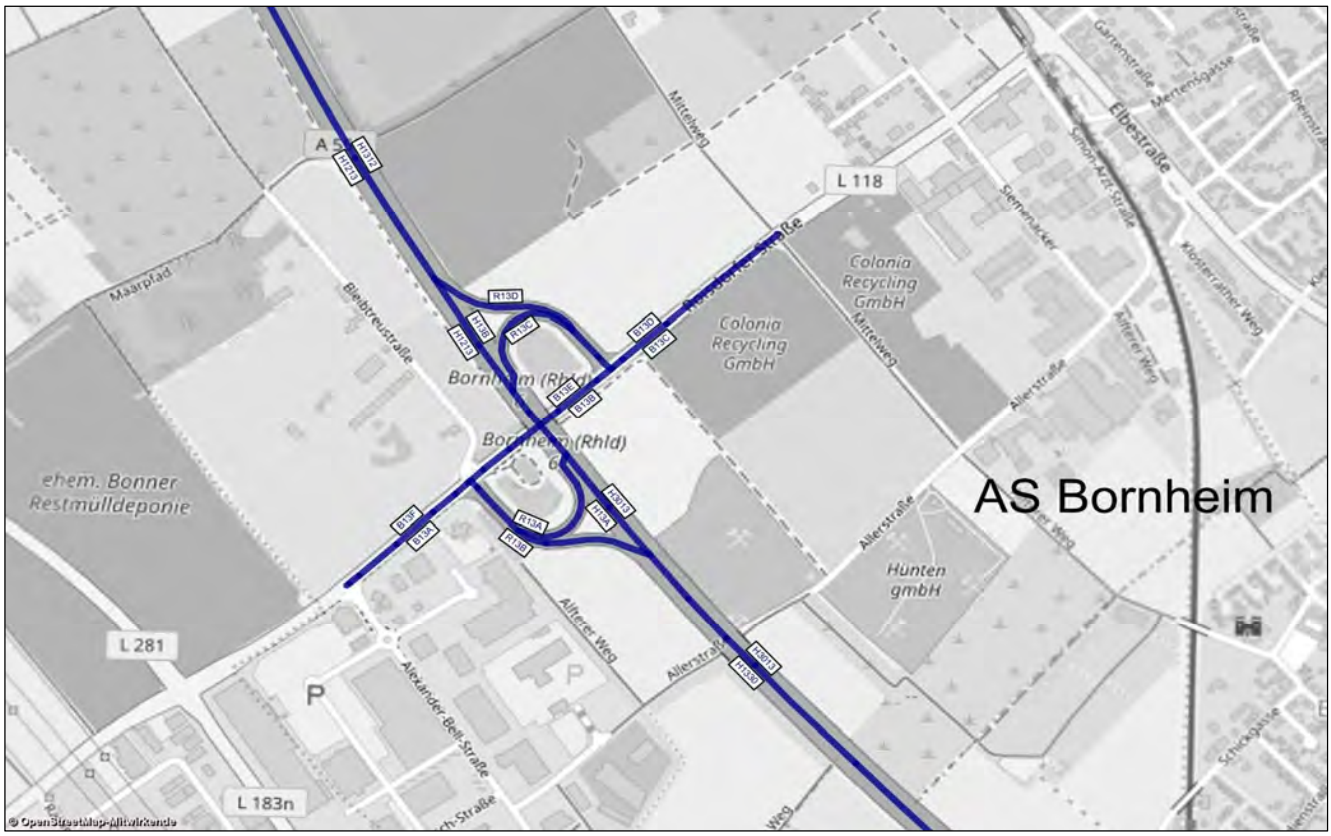
A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1213	A555	Süd	HFB	39900	6,5%	2600	41200	7,0%	2900
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	8900	13,5%	1200	9300	14,0%	1300
H13A	A555	Süd	HFB	30800	4,5%	1400	31800	5,0%	1600
R13B	A555	Süd	Einfahrt	8800	8,0%	700	9100	8,8%	800
H1330	A555	Süd	HFB	39600	5,6%	2200	40900	5,9%	2400
H3013	A555	Nord	HFB	37500	6,7%	2500	38800	7,2%	2800
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	10300	7,8%	800	10600	8,5%	900
H13B	A555	Nord	HFB	27300	6,2%	1700	28200	6,4%	1800
R13D	A555	Nord	Einfahrt	8300	14,5%	1200	8600	15,1%	1300
H1312	A555	Nord	HFB	35600	8,1%	2900	36800	8,7%	3200
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	75500	7,3%	5500	78000	7,8%	6100
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	67200	6,4%	4300	69400	6,8%	4700
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	77400	6,6%	5100	80000	7,1%	5700
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	68300	5,7%	3900	70600	6,2%	4400
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	77100	6,1%	4700	79700	6,5%	5200
B13A	L118	Ost	Basisstraße	17000	8,8%	1500	17600	9,7%	1700
B13B	L118	Ost	Basisstraße	11700	10,3%	1200	12100	10,7%	1300
B13C	L118	Ost	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B13D	L118	West	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B13E	L118	West	Basisstraße	12800	6,3%	800	13300	6,8%	900
B13F	L118	West	Basisstraße	17000	8,8%	1500	17600	9,7%	1700
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	34000	8,8%	3000	35200	9,7%	3400
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	24500	8,2%	2000	25400	8,7%	2200
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	16800	8,3%	1400	17400	9,2%	1600

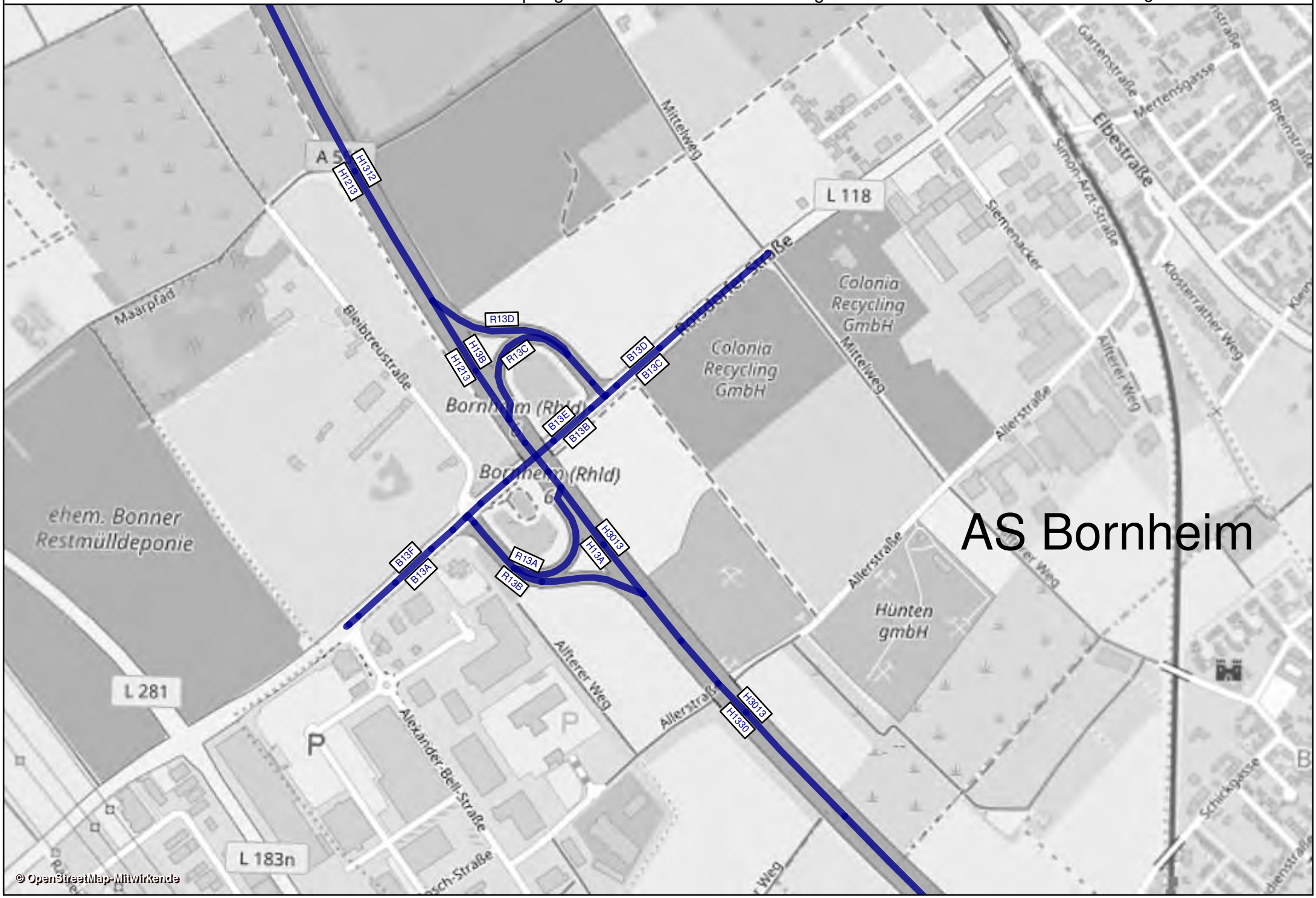


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1213	A555	Süd	HFB	37300	6,7%	12,5%	2140	376	0,06	0,010	5,9%	2200
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	8300	14,0%	24,8%	476	88	0,06	0,011	12,0%	1000
H13A	A555	Süd	HFB	28900	4,6%	8,7%	1664	287	0,06	0,010	4,2%	1200
R13B	A555	Süd	Einfahrt	8200	8,1%	15,0%	469	83	0,06	0,010	7,3%	600
H1330	A555	Süd	HFB	37100	5,4%	10,1%	2133	371	0,06	0,010	4,9%	1800
H3013	A555	Nord	HFB	35100	6,6%	12,4%	2017	354	0,06	0,010	6,0%	2100
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	9600	8,0%	14,8%	550	98	0,06	0,010	7,3%	700
H13B	A555	Nord	HFB	25500	6,1%	11,5%	1467	256	0,06	0,010	5,5%	1400
R13D	A555	Nord	Einfahrt	7700	14,4%	25,5%	442	82	0,06	0,011	13,0%	1000
H1312	A555	Nord	HFB	33200	8,0%	14,9%	1909	339	0,06	0,010	7,2%	2400
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	70500	7,3%	13,6%	4049	714	0,06	0,010	6,5%	4600
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	62800	6,4%	12,1%	3607	632	0,06	0,010	5,7%	3600
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	72400	6,6%	12,4%	4157	730	0,06	0,010	5,9%	4300
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	64000	5,7%	10,8%	3681	641	0,06	0,010	5,2%	3300
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	72200	6,0%	11,2%	4150	725	0,06	0,010	5,4%	3900
B13A	L118	Ost	Basisstraße	15900	8,6%	15,9%	910	162	0,06	0,010	7,9%	1250
B13B	L118	Ost	Basisstraße	10900	10,5%	19,1%	627	113	0,06	0,010	9,2%	1000
B13C	L118	Ost	Basisstraße	7850	8,5%	15,8%	451	80	0,06	0,010	7,6%	600
B13D	L118	West	Basisstraße	7850	8,5%	15,8%	451	80	0,06	0,010	7,6%	600
B13E	L118	West	Basisstraße	12000	6,3%	11,9%	690	121	0,06	0,010	5,8%	700
B13F	L118	West	Basisstraße	15900	8,6%	15,9%	910	162	0,06	0,010	7,9%	1250
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	31800	8,6%	15,9%	1821	325	0,06	0,010	7,9%	2500
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	22900	8,3%	15,4%	1317	234	0,06	0,010	7,4%	1700
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	15700	8,5%	15,8%	901	161	0,06	0,010	7,6%	1200

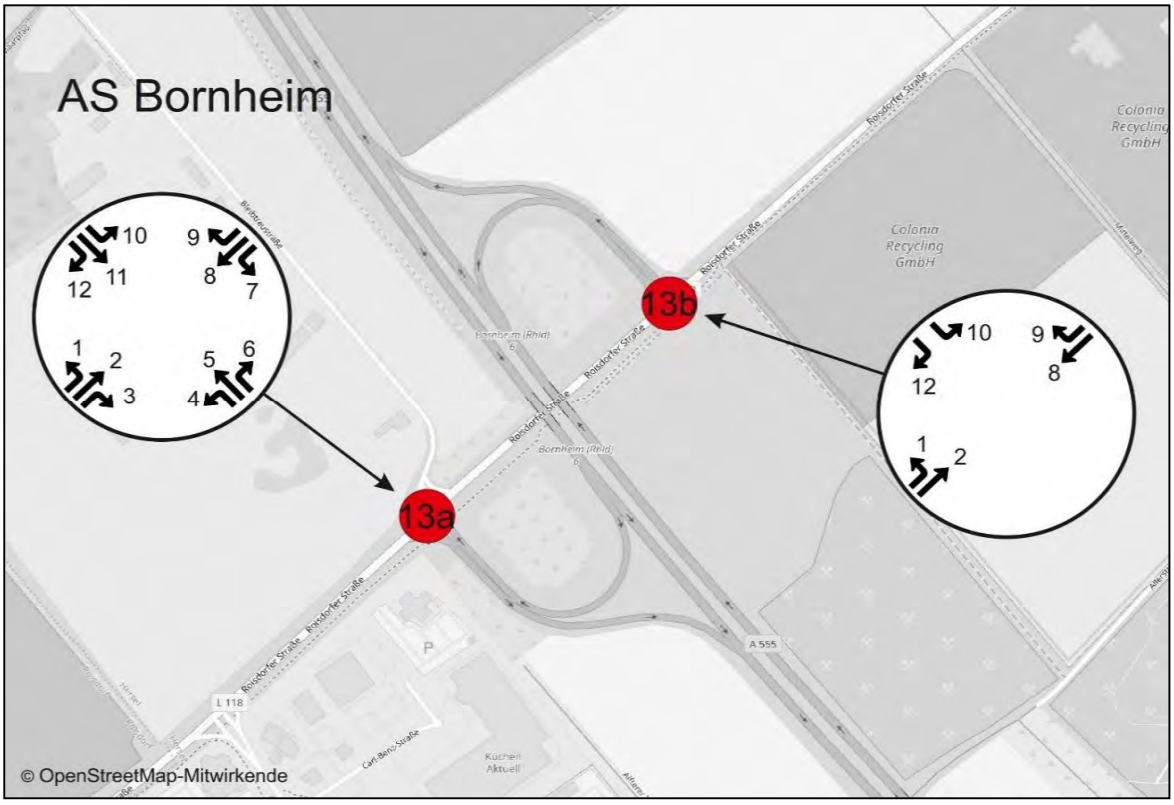


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1213	A555	HFB	**3550**	**5,1%**	-			-			R13A	644	13,5%	H13A	2906	3,2%	3040	5,8%	2820	5,4%
R13A	A555	Ausfahrt	**833**	**10,6%**	-			-			H13A	2054	3,8%	H1213	2887	5,8%	577	13,5%	734	10,4%
H13A	A555	HFB	**2883**	**3,5%**	R13B	781	6,4%	H1330	3664	4,1%	R13A	599	12,7%	H1213	3482	5,1%	2463	4,0%	2086	3,6%
R13B	A555	Einfahrt	**939**	**6,6%**	H13A	2576	3,9%	H1330	3515	4,6%	-			-			740	7,4%	610	4,9%
H1330	A555	HFB	**3745**	**4,2%**	R13B	846	6,8%	H13A	2899	3,4%	-			-			3203	4,8%	2696	3,9%
H3013	A555	HFB	**3549**	**3,6%**	-			-			R13C	1068	3,6%	H13B	2481	3,5%	2397	7,9%	3205	3,5%
R13C	A555	Ausfahrt	**1080**	**4,1%**	-			-			H13B	2273	2,8%	H3013	3353	3,2%	631	9,4%	953	4,0%
H13B	A555	HFB	**2493**	**3,4%**	R13D	556	9,1%	H1312	3049	4,4%	R13C	996	3,7%	H3013	3490	3,5%	1766	7,4%	2252	3,3%
R13D	A555	Einfahrt	**868**	**11,9%**	H13B	1996	5,8%	H1312	2864	7,6%	-			-			689	13,4%	529	10,4%
H1312	A555	HFB	**3079**	**4,7%**	R13D	620	10,1%	H13B	2459	3,4%	-			-			2455	9,1%	2780	4,6%

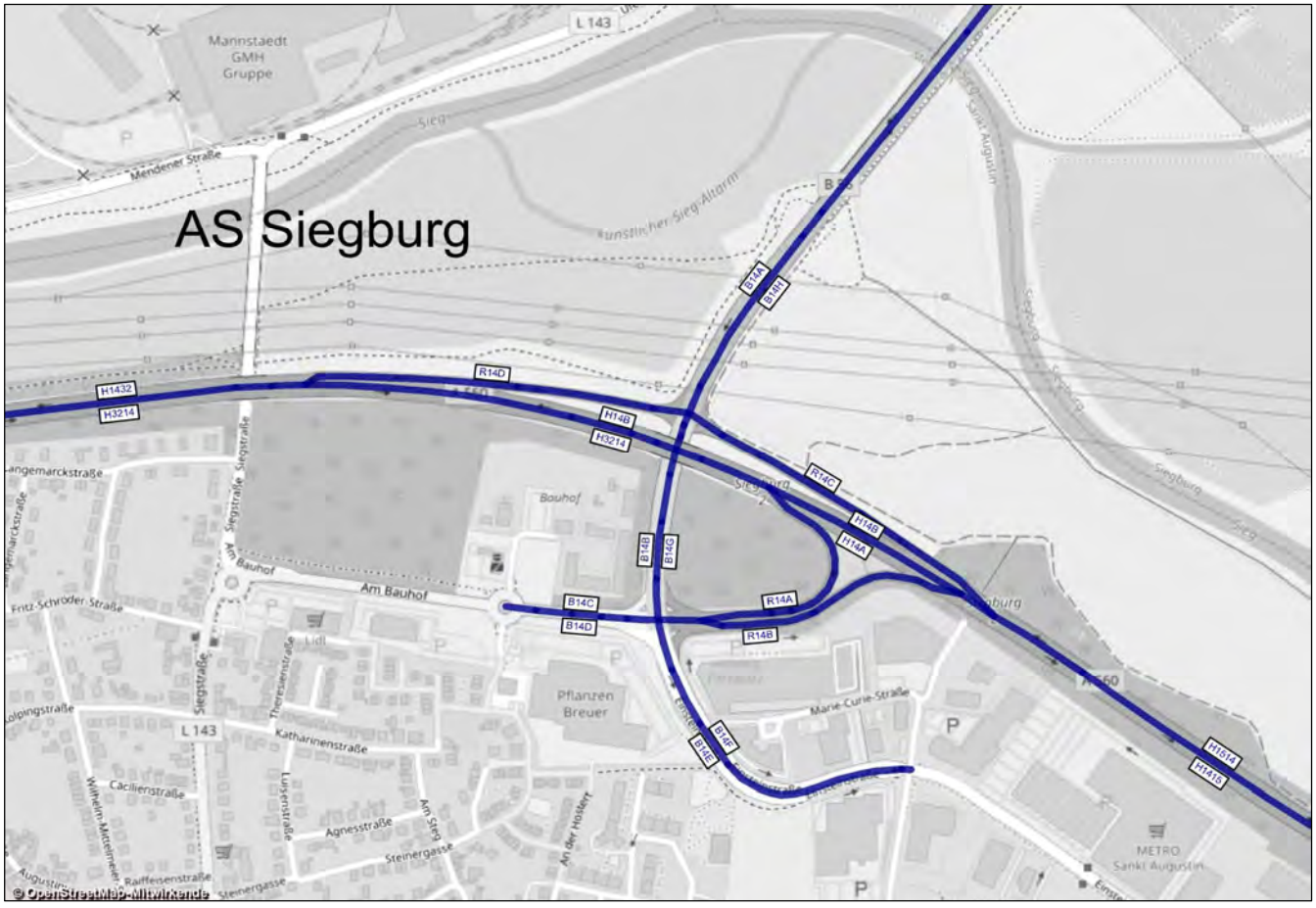



AS Bornheim
A 5
L 118
L 281
L 183n
H1312
H1213
R13D
H13B
R13C
B13D
B13C
B13E
B13B
B13F
B13A
R13A
R13B
H3013
H13A
H1330
Maarpfad
Bleibtreustraße
Mittelweg
Colonia Recycling GmbH
Siemenacker
Elbestraße
Simon-Arzt-Straße
Gartenstraße
Mertensgasse
Rheinstraße
Klosterrather Weg
Allerstraße
Alterer Weg
Hünten gmbH
ehem. Bonner Restmülldeponie
Alexander-Bell-Straße
Schickgasse
© OpenStreetMap-Mitwirkende

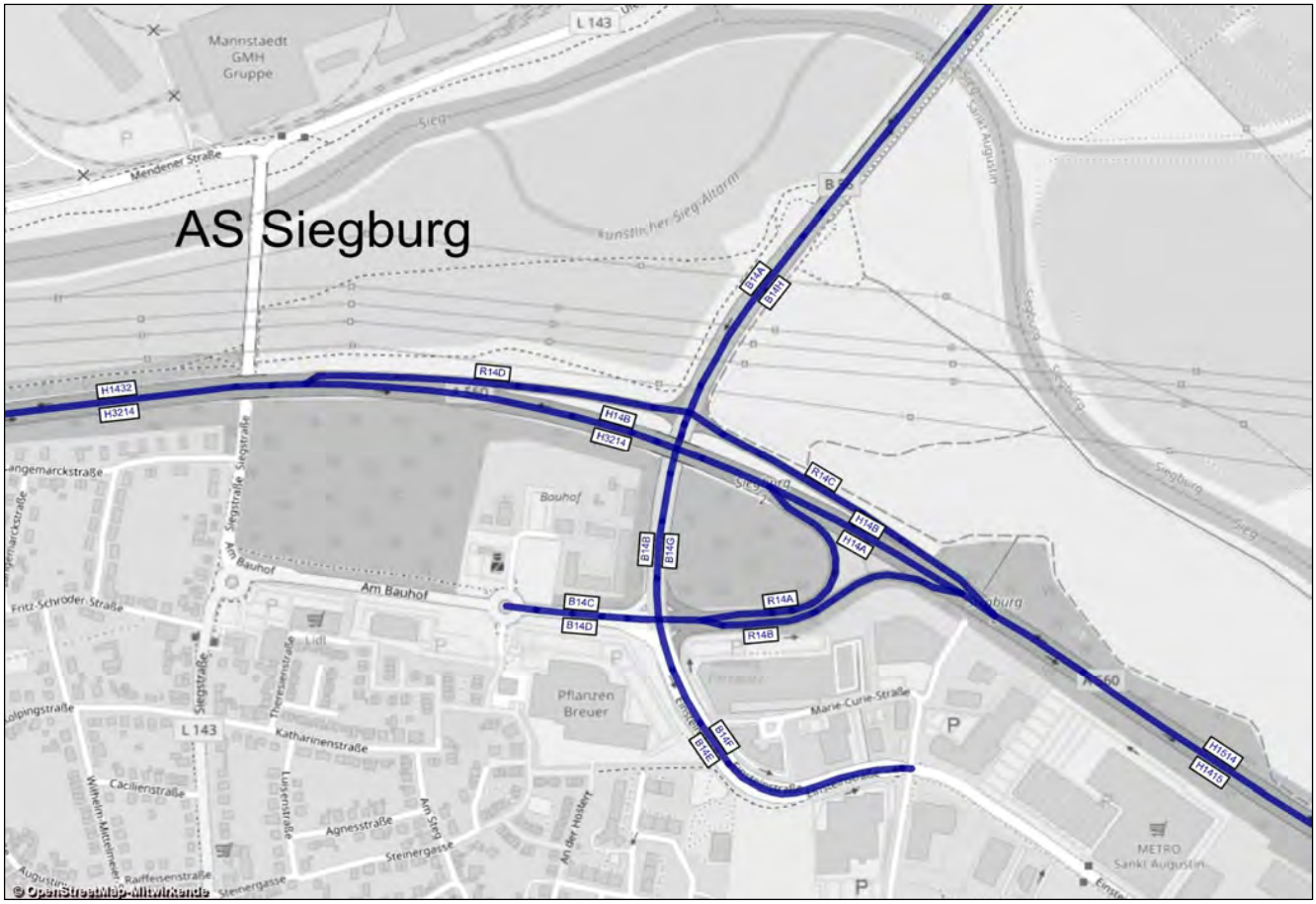
AS Bornheim - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
13a	Roisdorfer Straße (L 118)	1	10	6	13	5
		2	919	42	934	49
		3	721	26	480	19
	A 555	4	466	24	820	39
		5	19	11	5	2
		6	235	10	342	12
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	117	11	134	3
		8	794	40	1.655	40
		9	17	9	11	7
	Bleibtreustraße	10	16	11	23	5
		11	11	9	7	1
		12	12	9	12	2
13b	Roisdorfer Straße (L 118)	1	594	42	543	30
		2	576	21	757	36
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	-	-	-	-
		8	322	34	744	20
		9	275	15	235	10
	A 555	10	200	7	259	11
		11	-	-	-	-
		12	606	26	1.056	30



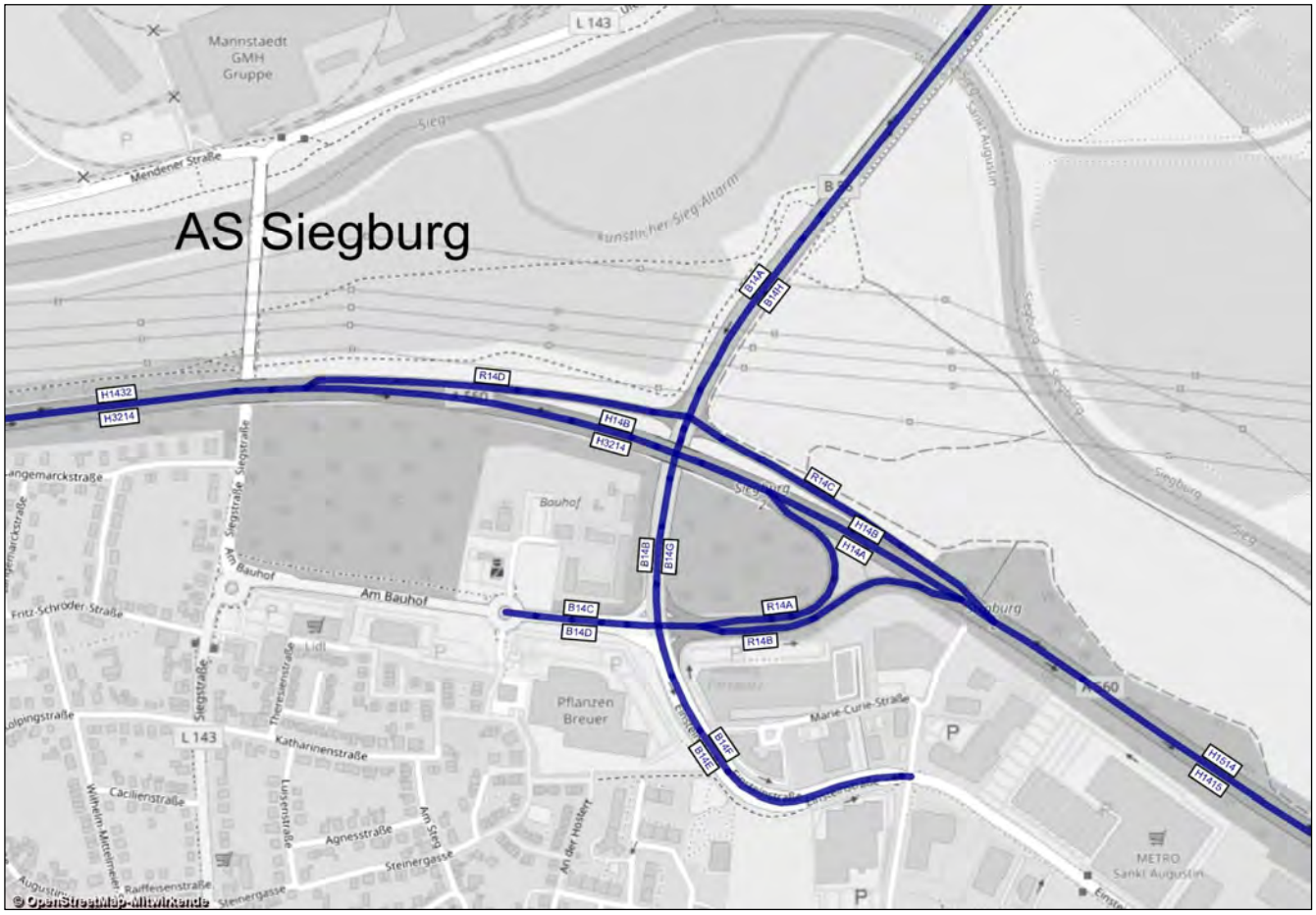
A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3214	A560	Ost	HFB	46800	10,3%	4800	48500	10,9%	5300
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	16000	6,3%	1000	16600	6,6%	1100
H14A	A560	Ost	HFB	30900	12,3%	3800	32100	13,1%	4200
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6500	9,2%	600	6800	10,3%	700
H1415	A560	Ost	HFB	37300	11,8%	4400	38700	12,7%	4900
H1514	A560	West	HFB	43500	8,5%	3700	45000	9,1%	4100
R14C	A560	West	Ausfahrt	8100	4,9%	400	8400	4,8%	400
H14B	A560	West	HFB	35400	9,9%	3500	36700	10,4%	3800
R14D	A560	West	Einfahrt	21500	4,7%	1000	22200	5,0%	1100
H1432	A560	West	HFB	57000	7,7%	4400	58900	8,3%	4900
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	103800	8,9%	9200	107400	9,5%	10200
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	82200	10,1%	8300	85200	10,7%	9100
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	66300	11,0%	7300	68800	11,6%	8000
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	80800	10,0%	8100	83700	10,8%	9000
B14A	B56	Süd	Basisstraße	14500	6,9%	1000	15000	7,3%	1100
B14B	B56	Süd	Basisstraße	8200	7,3%	600	8500	8,2%	700
B14C	L143	West	Basisstraße	7400	4,1%	300	7600	3,9%	300
B14D	L143	Ost	Basisstraße	7400	4,1%	300	7600	3,9%	300
B14E	B56	Süd	Basisstraße	9300	2,2%	200	9600	3,1%	300
B14F	B56	Nord	Basisstraße	9300	2,2%	200	9600	3,1%	300
B14G	B56	Nord	Basisstraße	25600	4,7%	1200	26400	4,9%	1300
B14H	B56	Nord	Basisstraße	14500	6,9%	1000	15000	7,3%	1100
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	29000	6,9%	2000	30000	7,3%	2200
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	33800	5,3%	1800	34900	5,7%	2000
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	14800	4,1%	600	15200	3,9%	600
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	18600	2,2%	400	19200	3,1%	600

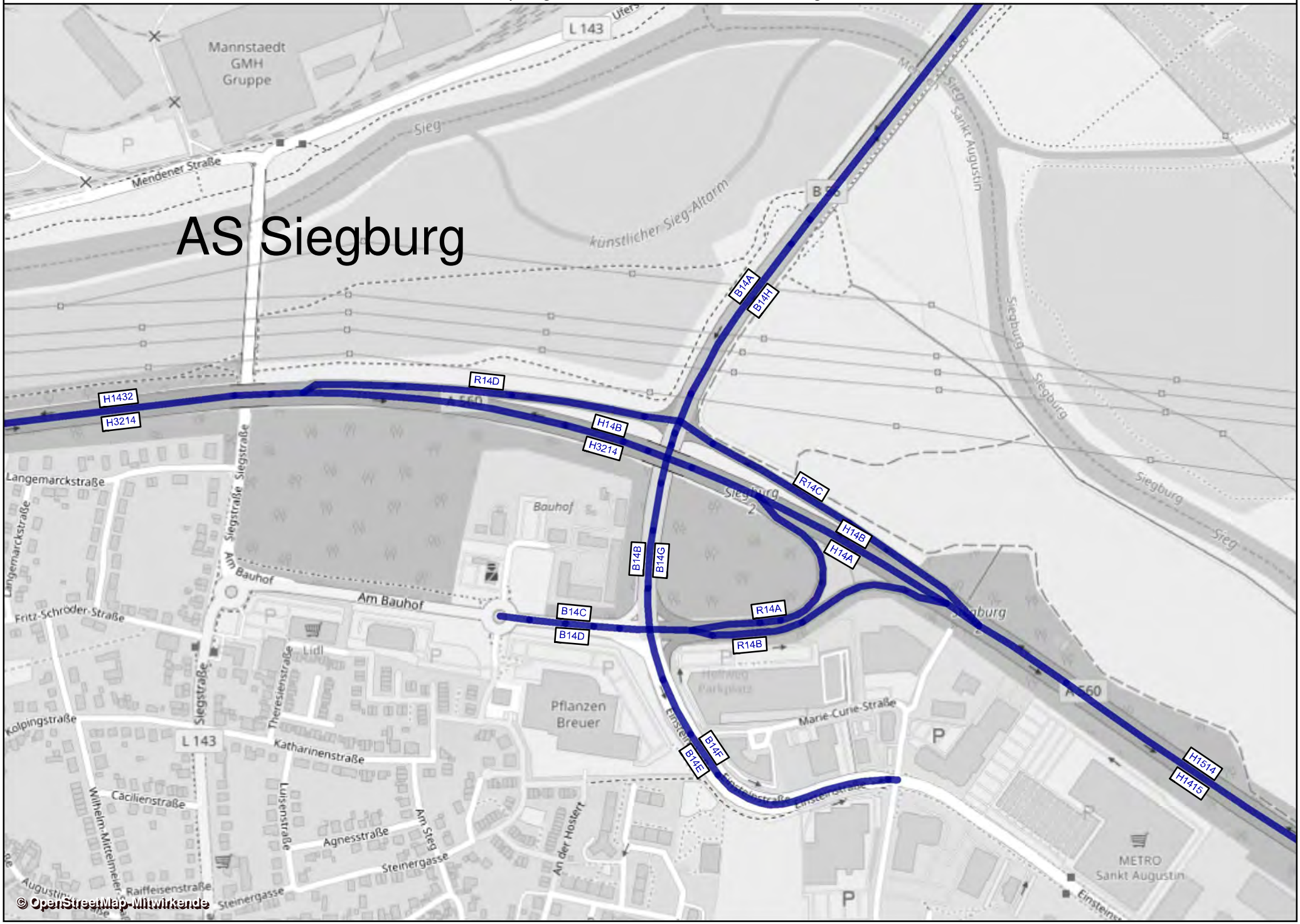


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3214	A560	Ost	HFB	43600	10,3%	18,8%	2501	451	0,06	0,010	9,2%	4000
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	15000	6,0%	11,4%	861	150	0,06	0,010	5,3%	800
H14A	A560	Ost	HFB	28700	12,6%	22,5%	1640	301	0,06	0,010	11,1%	3200
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6100	8,9%	16,4%	349	62	0,06	0,010	8,2%	500
H1415	A560	Ost	HFB	34700	11,9%	21,5%	1989	363	0,06	0,010	10,7%	3700
H1514	A560	West	HFB	40600	8,7%	16,0%	2330	415	0,06	0,010	7,6%	3100
R14C	A560	West	Ausfahrt	7600	4,0%	7,7%	435	75	0,06	0,010	3,9%	300
H14B	A560	West	HFB	33000	9,7%	17,8%	1895	341	0,06	0,010	8,8%	2900
R14D	A560	West	Einfahrt	20200	4,5%	8,6%	1162	201	0,06	0,010	4,0%	800
H1432	A560	West	HFB	53200	7,7%	14,4%	3057	541	0,06	0,010	7,0%	3700
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	96800	8,9%	16,4%	5558	993	0,06	0,010	8,0%	7700
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	76600	10,1%	18,4%	4396	792	0,06	0,010	9,0%	6900
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	61700	11,0%	20,0%	3536	642	0,06	0,010	9,9%	6100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	75300	10,2%	18,5%	4320	779	0,06	0,010	9,0%	6800
B14A	B56	Süd	Basisstraße	13600	6,6%	12,3%	782	137	0,06	0,010	5,9%	800
B14B	B56	Süd	Basisstraße	7700	7,2%	13,4%	444	78	0,06	0,010	6,5%	500
B14C	L143	West	Basisstraße	6900	4,3%	8,2%	396	68	0,06	0,010	3,6%	250
B14D	L143	Ost	Basisstraße	6900	4,3%	8,2%	396	68	0,06	0,010	3,6%	250
B14E	B56	Süd	Basisstraße	8750	2,6%	5,1%	505	86	0,06	0,010	2,3%	200
B14F	B56	Nord	Basisstraße	8750	2,6%	5,1%	505	86	0,06	0,010	2,3%	200
B14G	B56	Nord	Basisstraße	24000	4,7%	8,9%	1381	239	0,06	0,010	4,2%	1000
B14H	B56	Nord	Basisstraße	13600	6,6%	12,3%	782	137	0,06	0,010	5,9%	800
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	27200	6,6%	12,3%	1565	275	0,06	0,010	5,9%	1600
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	31700	5,3%	10,0%	1824	317	0,06	0,010	4,7%	1500
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	13800	4,3%	8,2%	792	137	0,06	0,010	3,6%	500
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	17500	2,6%	5,1%	1010	172	0,06	0,010	2,3%	400

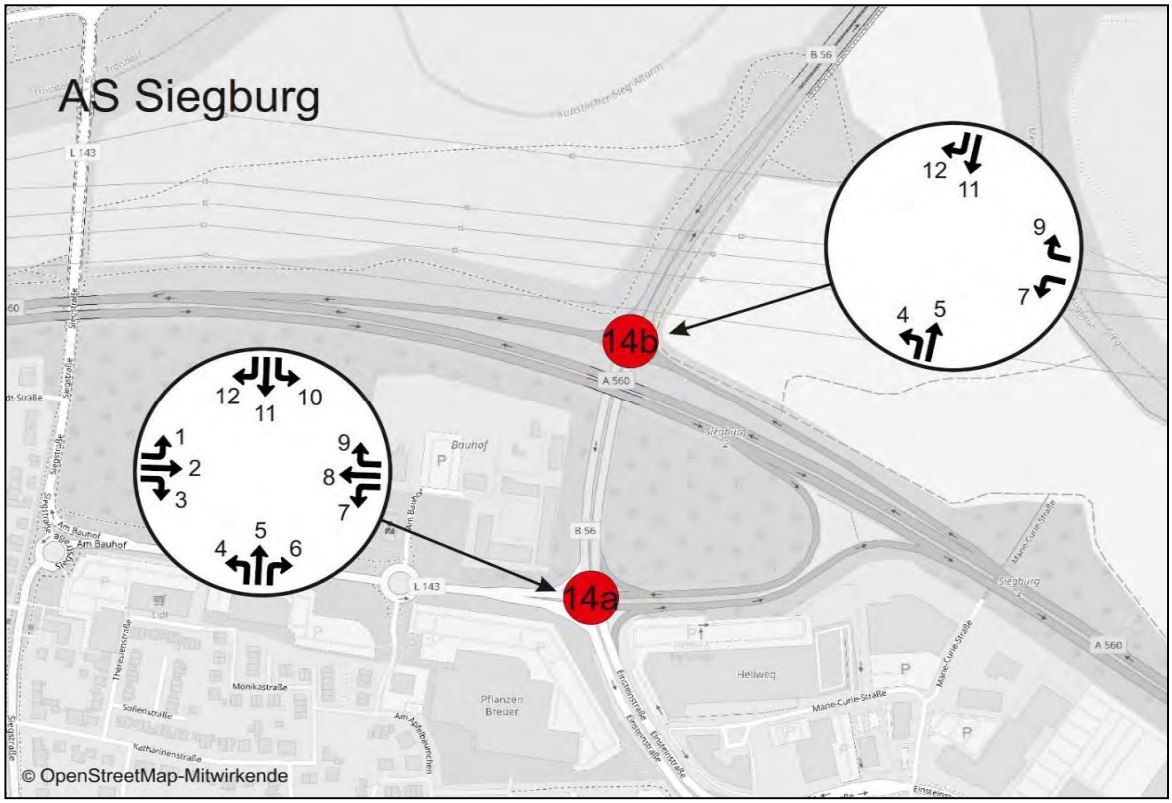


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3214	A560	HFB	**4552**	**5,8%**	-			-			R14A	1408	3,6%	H14A	3144	6,8%	2952	11,1%	4109	5,7%
R14A	A560	Ausfahrt	**1525**	**3,0%**	-			-			H14A	2853	6,8%	H3214	4378	5,5%	1084	7,1%	1345	3,0%
H14A	A560	HFB	**3063**	**7,1%**	R14B	766	4,2%	H1415	3828	6,5%	R14A	1407	2,8%	H3214	4470	5,8%	1868	13,5%	2764	7,0%
R14B	A560	Einfahrt	**849**	**3,9%**	H14A	2888	6,8%	H1415	3737	6,1%	-			-			260	13,1%	723	4,8%
H1415	A560	HFB	**3864**	**6,7%**	R14B	849	4,7%	H14A	3015	7,2%	-			-			2127	13,4%	3487	6,5%
H1514	A560	HFB	**4169**	**6,5%**	-			-			R14C	609	3,8%	H14B	3560	7,0%	3579	7,5%	2958	5,6%
R14C	A560	Ausfahrt	**768**	**2,6%**	-			-			H14B	2354	6,4%	H1415	3122	5,5%	546	3,8%	678	2,5%
H14B	A560	HFB	**3530**	**7,1%**	R14D	2007	4,5%	H1432	5538	6,1%	R14C	449	3,7%	H1514	3980	6,7%	3033	8,1%	2280	6,6%
R14D	A560	Einfahrt	**2058**	**1,8%**	H14B	2383	6,4%	H1432	4441	4,3%	-			-			1543	5,1%	1743	2,3%
H1432	A560	HFB	**5333**	**6,2%**	R14D	2082	4,7%	H14B	3250	7,1%	-			-			4575	7,1%	4022	4,7%



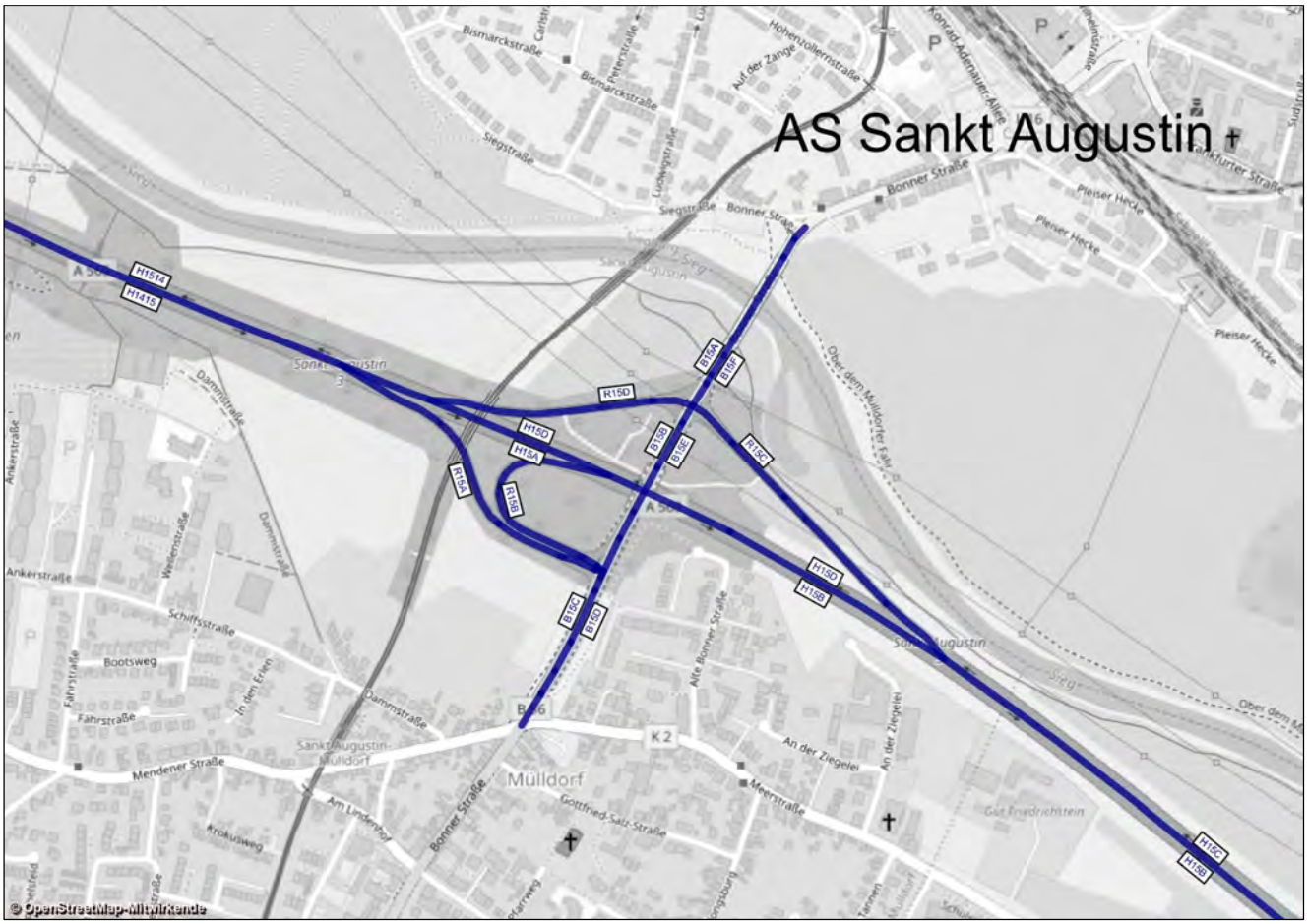

AS Siegburg
L 143
Mannstaedt GMH Gruppe
Mendener Straße
Sieg
künstlicher Sieg-Altarm
Sankt Augustin
Siegburg
B14A
B14H
R14D
H1432
H3214
H14B
H3214
R14C
H14B
H14A
B14B
B14G
Bauhof
Am Bauhof
Langemarckstraße
Siegstraße
Fritz-Schröder-Straße
Lidl
B14C
B14D
R14A
R14B
Pflanzen Breuer
Marie-Curie-Straße
Einsteinstraße
B14F
B14E
H1514
H1415
Kolpingstraße
Theresienstraße
Katharinenstraße
Cacilienstraße
Wilhelm-Mittelmeier-Straße
Luisenstraße
Agnesstraße
Am Steg
Steinergasse
An der Hostert
Raiffeisenstraße
METRO Sankt Augustin
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Siegburg - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
14a	Am Bauhof (L 143)	1	377	6	426	2
		2	152	6	337	4
		3	86	0	164	2
	Einsteinstraße (B 56)	4	57	2	103	2
		5	46	12	727	5
		6	40	2	215	2
	A 560	7	277	10	196	4
		8	142	4	181	4
		9	931	35	1.206	26
	Einsteinstraße (B 56)	10	165	18	303	11
		11	372	11	477	2
		12	325	4	538	8
14b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Einsteinstraße (B 56)	4	429	17	787	9
		5	924	36	1.572	25
		6	-	-	-	-
	A 560	7	195	8	205	2
		8	-	-	-	-
		9	313	19	296	4
	Einsteinstraße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	668	25	1.114	20
		12	1.518	54	1.558	24

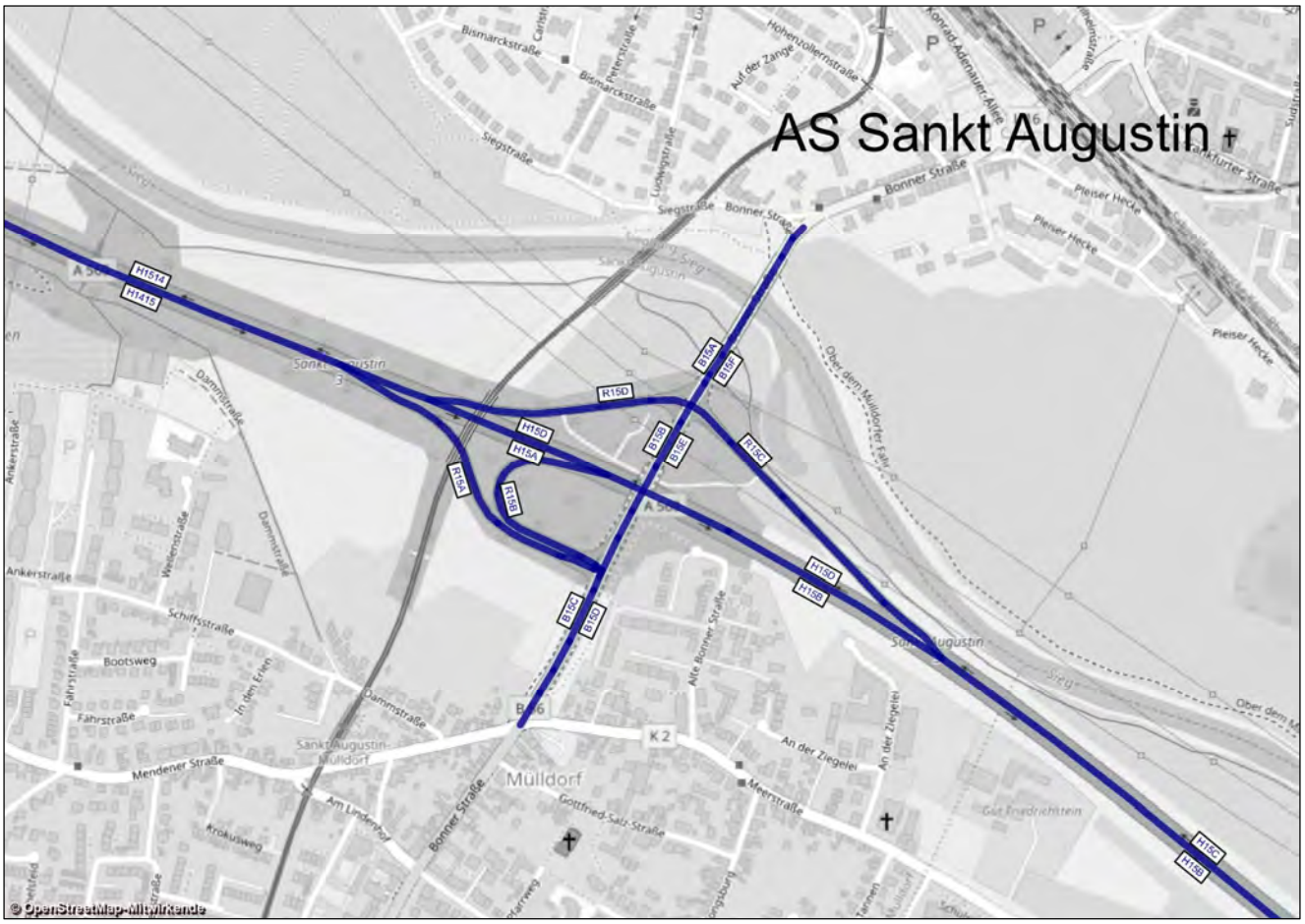


Anlage U-PF1-116

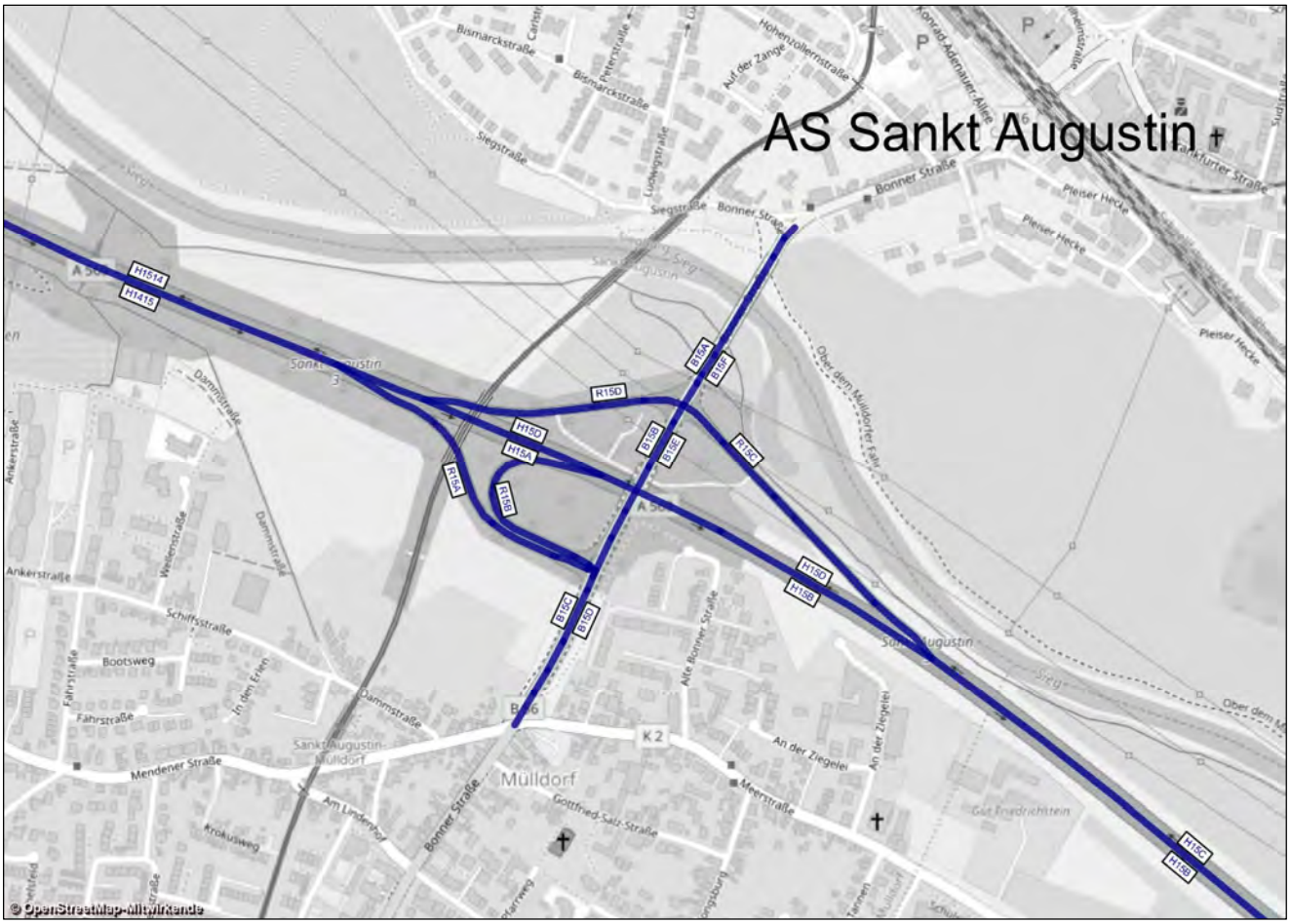
A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1415	A560	Ost	HFB	37300	11,8%	4400	38700	12,7%	4900
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8700	4,6%	400	9000	4,4%	400
H15A	A560	Ost	HFB	28600	14,3%	4100	29700	15,2%	4500
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4700	8,5%	400	4900	8,2%	400
H15B	A560	Ost	HFB	33300	13,2%	4400	34600	14,2%	4900
H15C	A560	West	HFB	40000	9,5%	3800	41400	10,1%	4200
R15C	A560	West	Ausfahrt	8100	4,9%	400	8400	4,8%	400
H15D	A560	West	HFB	31900	11,0%	3500	33100	11,5%	3800
R15D	A560	West	Einfahrt	11600	1,7%	200	11900	2,5%	300
H1514	A560	West	HFB	43500	8,5%	3700	45000	9,1%	4100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	80800	10,0%	8100	83700	10,8%	9000
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	60500	12,6%	7600	62800	13,2%	8300
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	65200	12,1%	7900	67700	12,9%	8700
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	73300	11,2%	8200	76000	12,0%	9100
B15A	L16	Süd	Basisstraße	11500	0,9%	100	11800	0,8%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	4,3%	400
B15C	L56	Süd	Basisstraße	11500	5,2%	600	11900	5,9%	700
B15D	L56	Nord	Basisstraße	11500	5,2%	600	11900	5,9%	700
B15E	L16	Nord	Basisstraße	13500	3,0%	400	13900	2,9%	400
B15F	L16	Nord	Basisstraße	11500	0,9%	100	11800	0,8%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	23000	0,9%	200	23600	0,8%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	22500	3,6%	800	23100	3,5%	800
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	23000	5,2%	1200	23800	5,9%	1400

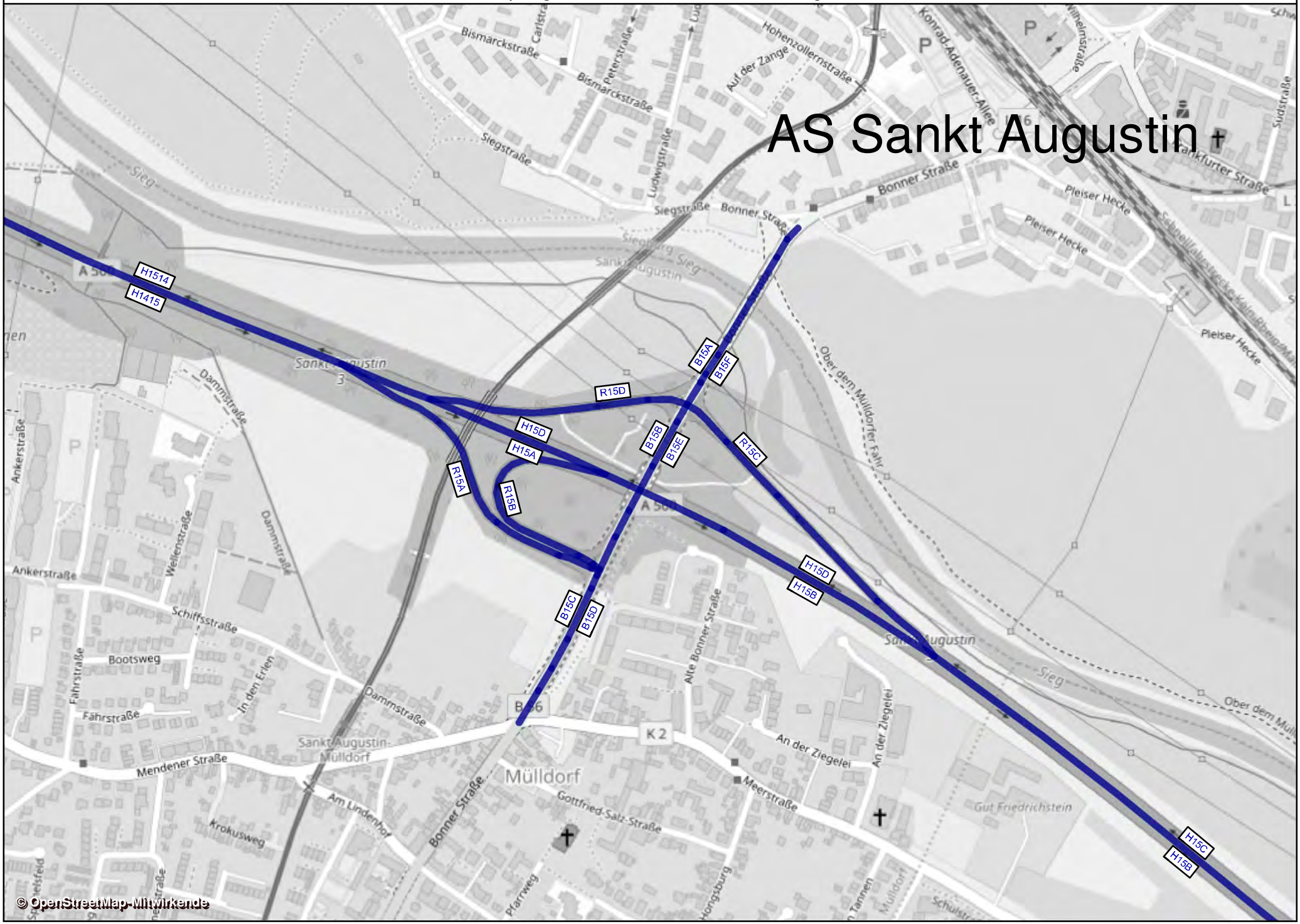


A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1415	A560	Ost	HFB	34700	11,9%	21,5%	1989	363	0,06	0,010	10,7%	3700
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8200	3,8%	7,3%	474	81	0,06	0,010	3,7%	300
H15A	A560	Ost	HFB	26500	14,5%	25,6%	1515	282	0,06	0,011	12,8%	3400
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4400	7,2%	13,5%	251	44	0,06	0,010	6,8%	300
H15B	A560	Ost	HFB	30900	13,4%	23,9%	1766	326	0,06	0,011	12,0%	3700
H15C	A560	West	HFB	37300	9,6%	17,6%	2138	384	0,06	0,010	8,6%	3200
R15C	A560	West	Ausfahrt	7600	4,6%	8,7%	438	76	0,06	0,010	3,9%	300
H15D	A560	West	HFB	29700	10,9%	19,8%	1701	308	0,06	0,010	9,8%	2900
R15D	A560	West	Einfahrt	10900	2,5%	4,9%	630	107	0,06	0,010	1,8%	200
H1514	A560	West	HFB	40600	8,7%	16,0%	2330	415	0,06	0,010	7,6%	3100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	75300	10,2%	18,5%	4320	779	0,06	0,010	9,0%	6800
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	56200	12,6%	22,6%	3216	590	0,06	0,011	11,2%	6300
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	60600	12,2%	21,9%	3467	635	0,06	0,010	10,9%	6600
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	68200	11,4%	20,5%	3904	710	0,06	0,010	10,1%	6900
B15A	L16	Süd	Basisstraße	10800	1,3%	2,6%	621	105	0,06	0,010	0,9%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8400	4,4%	8,4%	485	84	0,06	0,010	3,6%	300
B15C	L56	Süd	Basisstraße	10800	5,0%	9,5%	621	108	0,06	0,010	4,6%	500
B15D	L56	Nord	Basisstraße	10800	5,0%	9,5%	621	108	0,06	0,010	4,6%	500
B15E	L16	Nord	Basisstraße	12700	2,4%	4,6%	732	124	0,06	0,010	2,4%	300
B15F	L16	Nord	Basisstraße	10800	1,3%	2,6%	621	105	0,06	0,010	0,9%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	21600	1,3%	2,6%	1242	209	0,06	0,010	0,9%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	21100	3,2%	6,1%	1217	208	0,06	0,010	2,8%	600
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	21600	5,0%	9,5%	1243	215	0,06	0,010	4,6%	1000



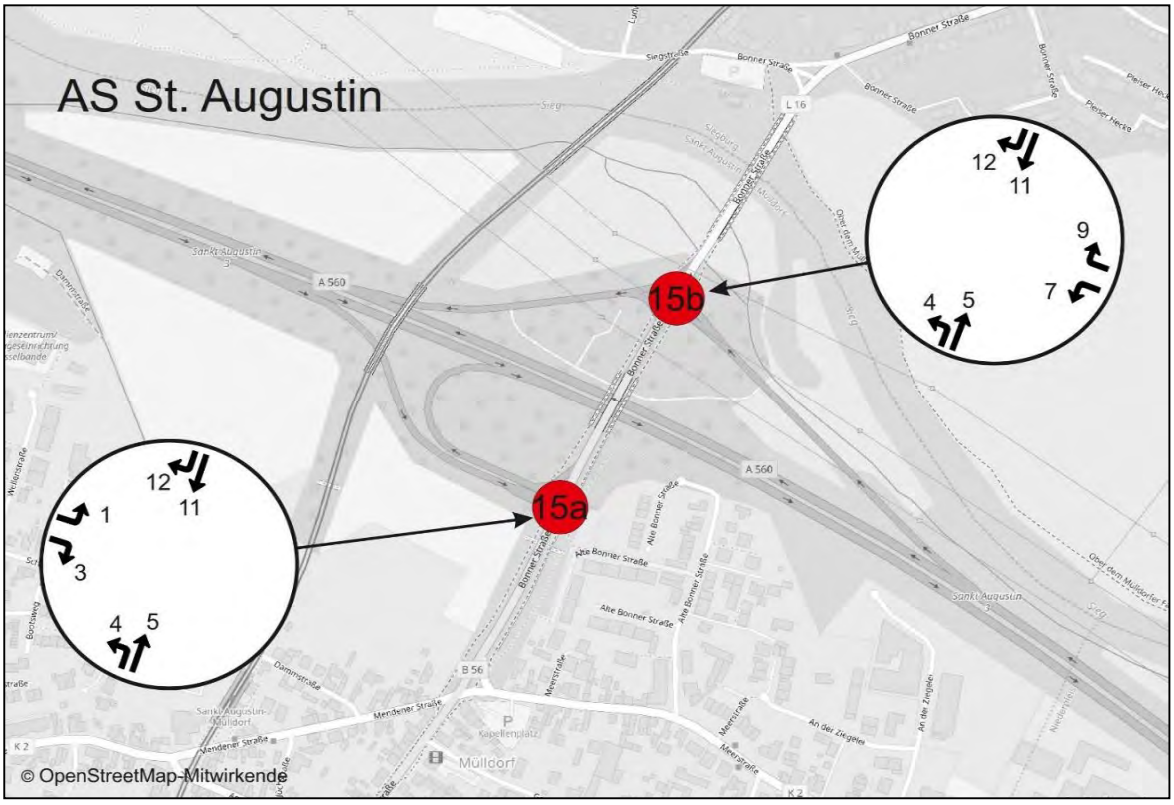
A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1415	A560	HFB	**3864**	**6,7%**	-			-			R15A	769	1,6%	H15A	3095	8,0%	2127	13,4%	3487	6,5%
R15A	A560	Ausfahrt	**781**	**1,6%**	-			-			H15A	2888	7,6%	H1415	3669	6,3%	589	4,9%	689	1,6%
H15A	A560	HFB	**3101**	**7,9%**	R15B	496	4,1%	H15B	3597	7,4%	R15A	722	1,5%	H1415	3823	6,7%	1538	16,6%	2798	7,8%
R15B	A560	Einfahrt	**550**	**3,7%**	H15A	2923	7,5%	H15B	3473	6,9%	-			-			254	6,7%	468	4,7%
H15B	A560	HFB	**3618**	**7,5%**	R15B	521	5,0%	H15A	3098	7,9%	-			-			1793	15,2%	3265	7,3%
H15C	A560	HFB	**4060**	**7,1%**	-			-			R15C	598	3,1%	H15D	3462	7,7%	3488	8,1%	2577	6,2%
R15C	A560	Ausfahrt	**787**	**5,0%**	-			-			H15D	2934	8,4%	H15C	3721	7,7%	646	5,3%	589	1,4%
H15D	A560	HFB	**3306**	**7,6%**	R15D	783	2,3%	H1514	4089	6,6%	R15C	675	4,9%	H15C	3981	7,2%	2843	8,7%	1988	7,6%
R15D	A560	Einfahrt	**1147**	**1,2%**	H15D	2632	6,5%	H1514	3779	4,9%	-			-			737	2,7%	970	1,5%
H1514	A560	HFB	**4169**	**6,5%**	R15D	866	2,6%	H15D	3304	7,6%	-			-			3579	7,5%	2958	5,6%



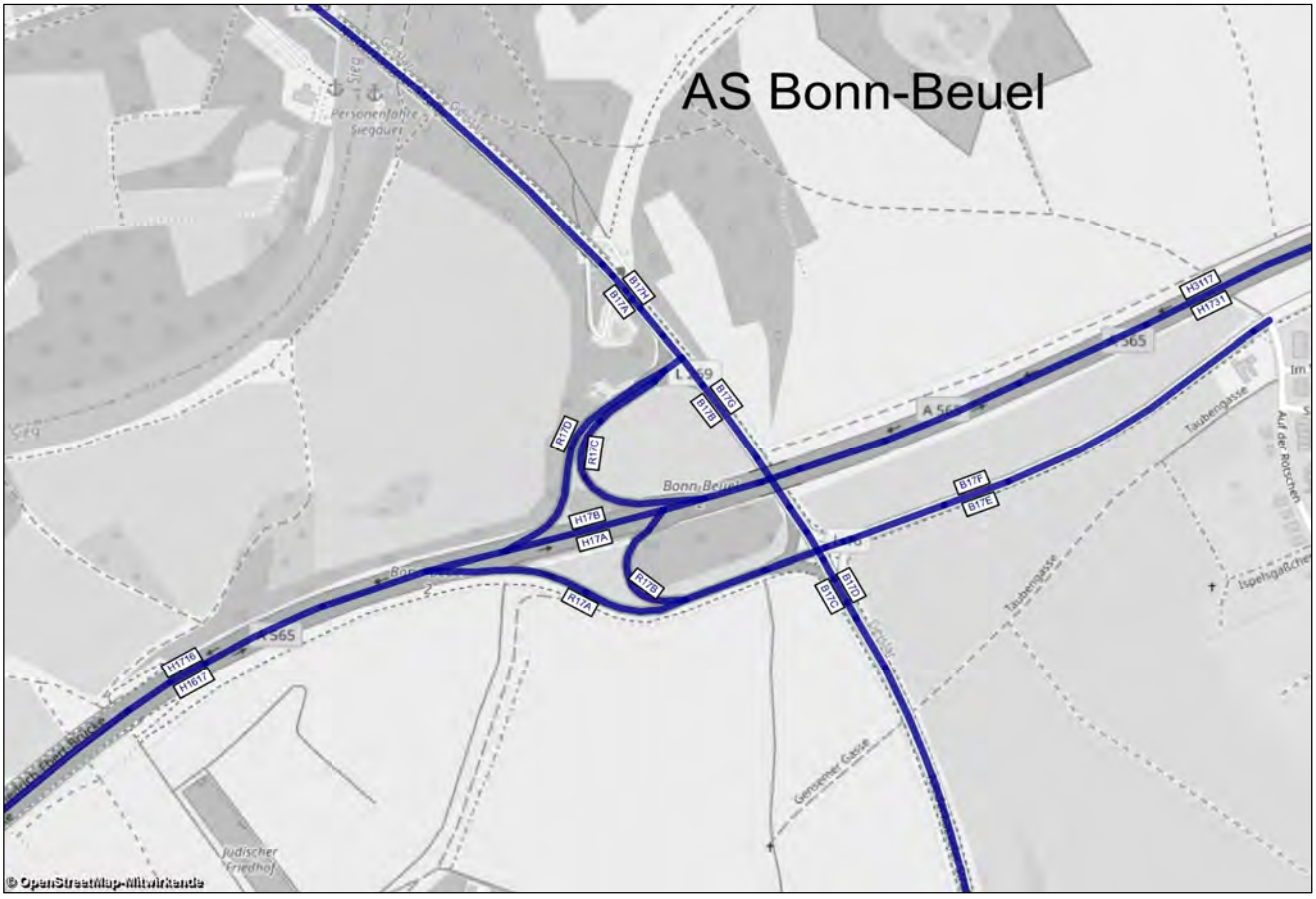


© OpenStreetMap-Mitwirkende

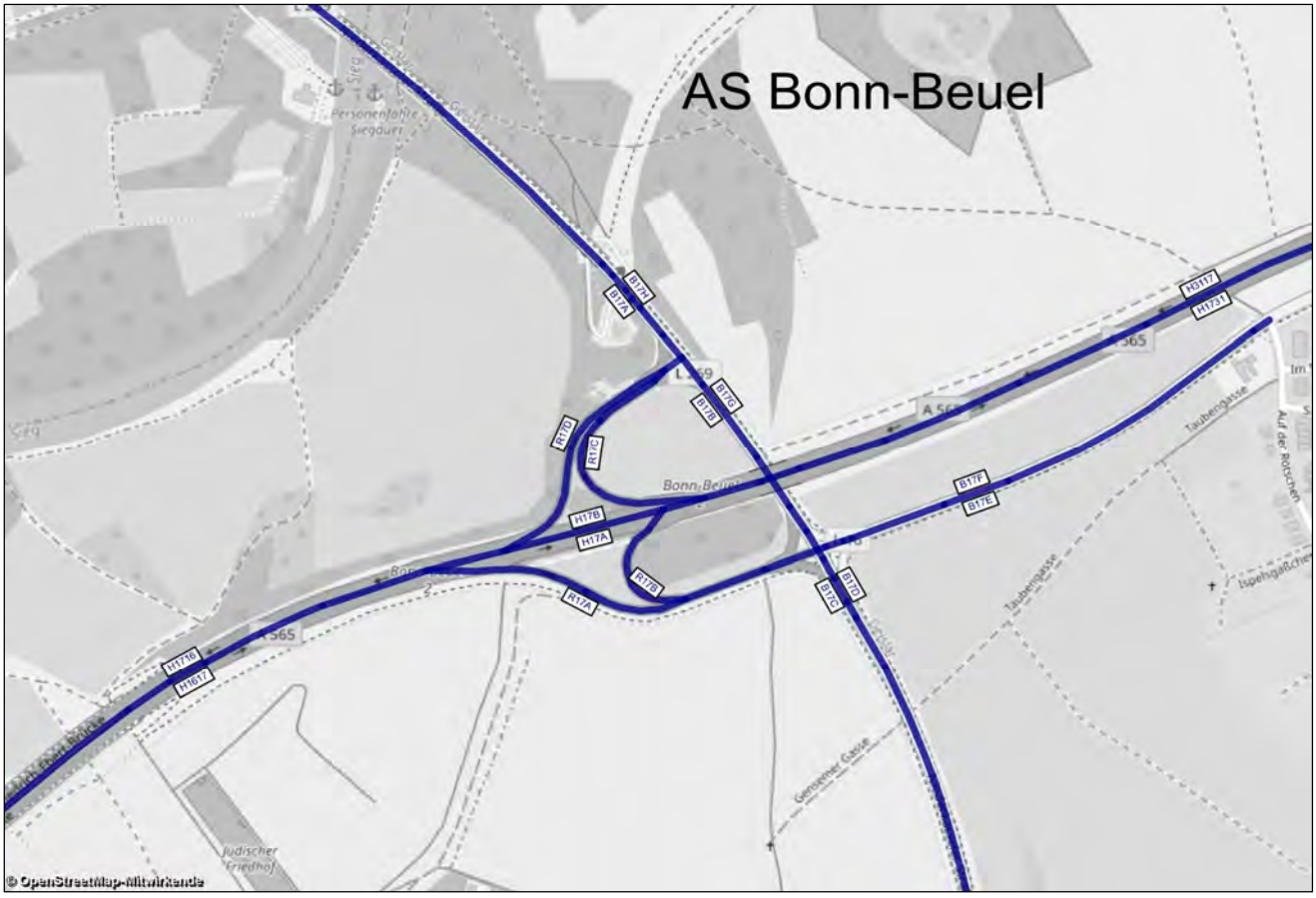
AS St. Augustin - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
15a	A 560	1	432	6	422	5
		2	-	-	-	-
		3	301	5	391	1
	Bonner Straße (B 56)	4	102	1	400	1
		5	709	18	762	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	810	14	817	1
		12	146	1	488	2
15b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	4	206	6	372	3
		5	935	18	813	9
		6	-	-	-	-
	A 560	7	365	4	281	1
		8	-	-	-	-
		9	428	5	311	3
	Bonner Straße (L 16)	10	-	-	-	-
		11	591	10	1.024	2
		12	372	10	573	4



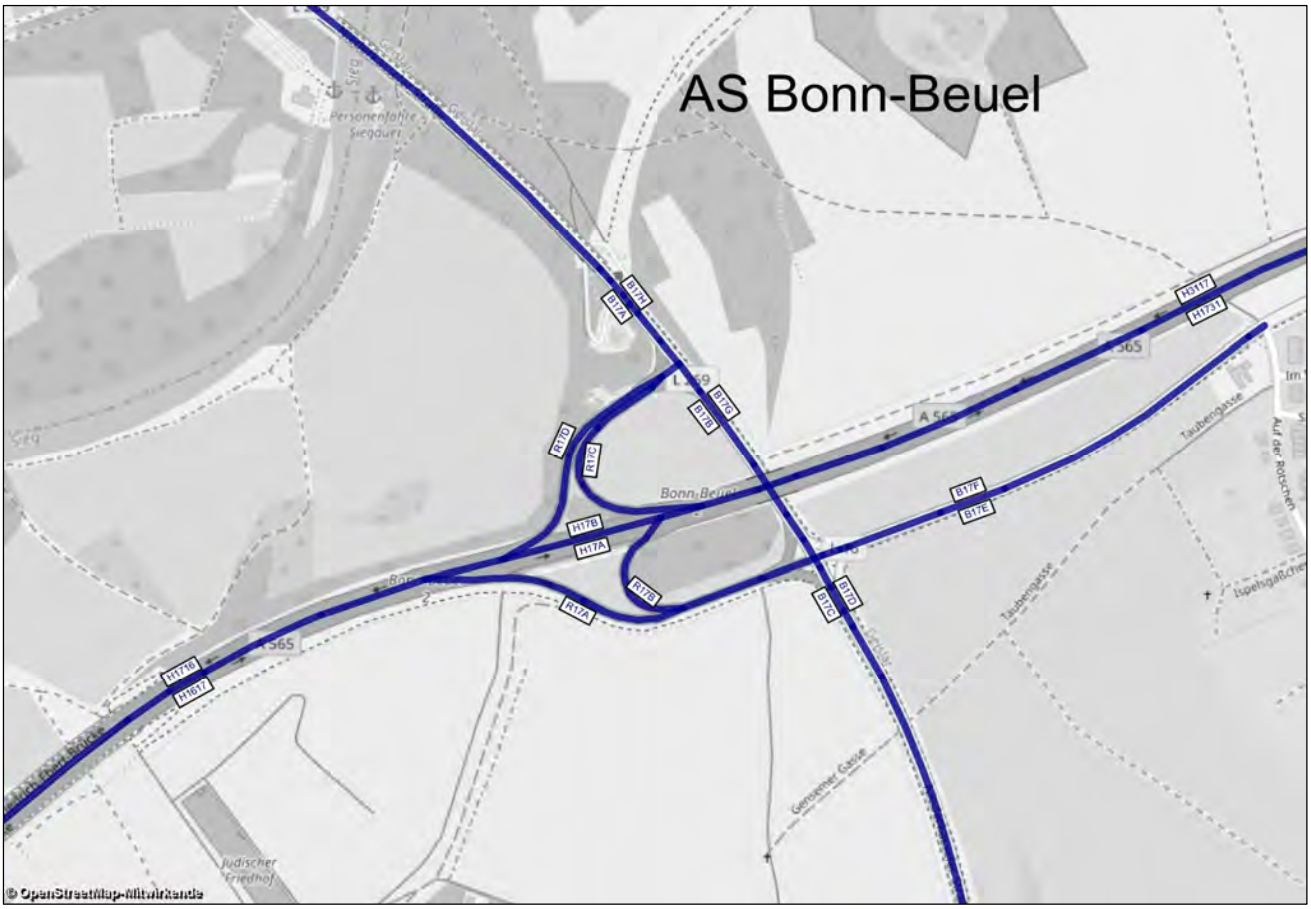
A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1617	A565	Ost	HFB	61000	8,0%	4900	63200	8,5%	5400
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	10800	4,6%	500	11100	4,5%	500
H17A	A565	Ost	HFB	50300	8,7%	4400	52000	9,4%	4900
R17B	A565	Ost	Einfahrt	6400	6,3%	400	6600	6,1%	400
H1731	A565	Ost	HFB	56700	8,6%	4900	58700	9,2%	5400
H3117	A565	West	HFB	48300	9,7%	4700	50000	10,4%	5200
R17C	A565	West	Ausfahrt	4200	4,8%	200	4300	7,0%	300
H17B	A565	West	HFB	44100	10,0%	4400	45700	10,7%	4900
R17D	A565	West	Einfahrt	12800	3,9%	500	13200	3,8%	500
H1716	A565	West	HFB	56900	8,6%	4900	58900	9,2%	5400
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	117900	8,3%	9800	122100	8,8%	10800
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	94400	9,3%	8800	97700	10,0%	9800
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	105000	9,1%	9600	108700	9,8%	10600
B17A	L269	Süd	Basisstraße	9000	6,7%	600	9300	7,5%	700
B17B	L269	Süd	Basisstraße	6100	8,2%	500	6300	7,9%	500
B17C	L16	Süd	Basisstraße	11100	4,5%	500	11400	4,4%	500
B17D	L16	Nord	Basisstraße	11100	4,5%	500	11400	4,4%	500
B17E	L16	Ost	Basisstraße	7100	1,4%	100	7300	1,4%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	7100	1,4%	100	7300	1,4%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	14800	4,7%	700	15300	5,2%	800
B17H	L269	Nord	Basisstraße	9000	6,7%	600	9300	7,5%	700
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	18000	6,7%	1200	18600	7,5%	1400
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	20900	5,7%	1200	21600	6,0%	1300
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	22200	4,5%	1000	22800	4,4%	1000
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	14200	1,4%	200	14600	1,4%	200

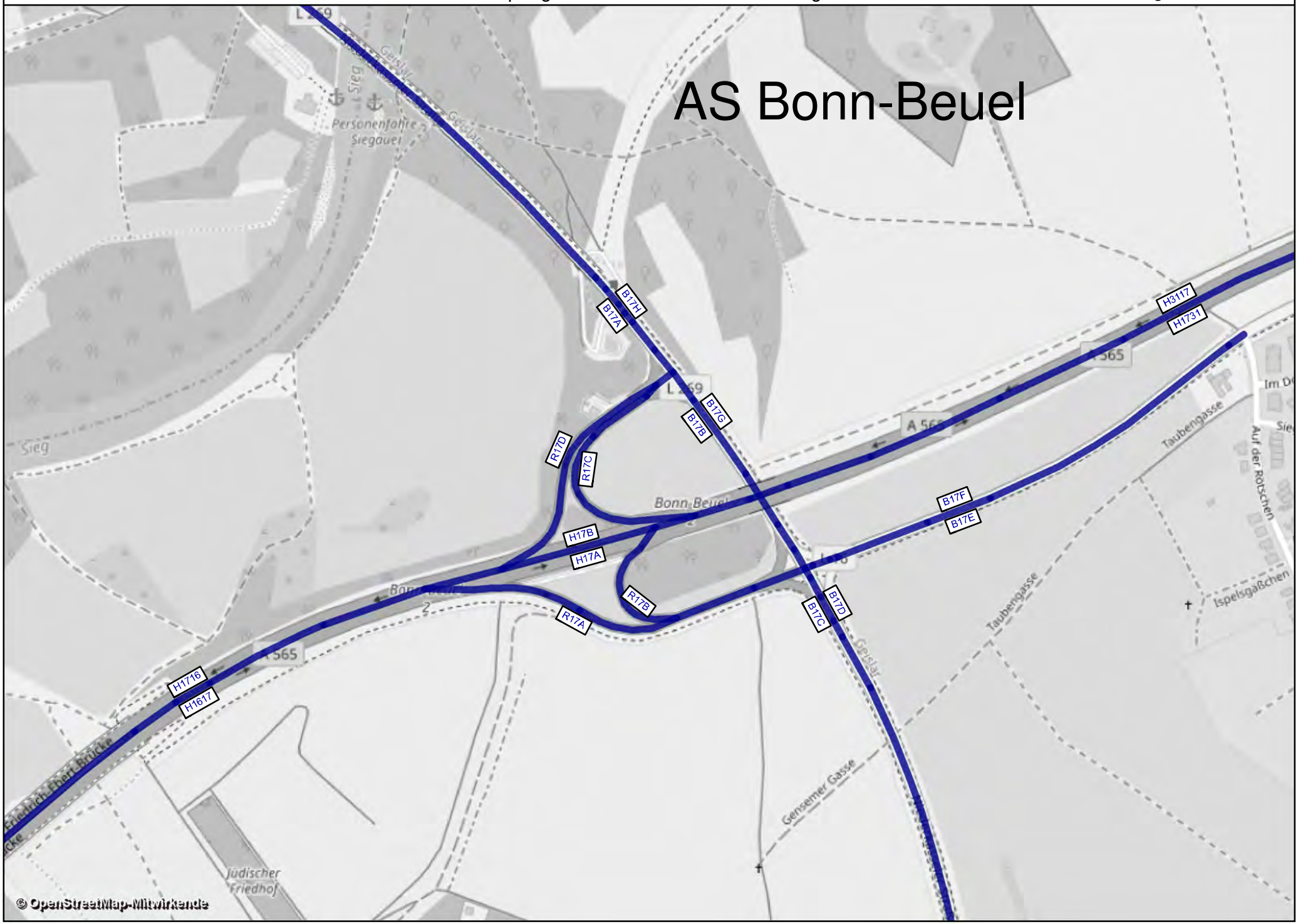


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1617	A565	Ost	HFB	57000	8,0%	14,9%	3272	580	0,06	0,010	7,2%	4100
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	10100	3,9%	7,5%	581	100	0,06	0,010	4,0%	400
H17A	A565	Ost	HFB	46900	8,9%	16,4%	2691	481	0,06	0,010	7,9%	3700
R17B	A565	Ost	Einfahrt	6000	6,4%	12,0%	342	60	0,06	0,010	5,0%	300
H1731	A565	Ost	HFB	52900	8,6%	15,9%	3034	541	0,06	0,010	7,8%	4100
H3117	A565	West	HFB	45000	9,7%	17,8%	2582	464	0,06	0,010	8,7%	3900
R17C	A565	West	Ausfahrt	3900	5,3%	10,1%	223	39	0,06	0,010	5,1%	200
H17B	A565	West	HFB	41100	10,1%	18,5%	2359	425	0,06	0,010	9,0%	3700
R17D	A565	West	Einfahrt	12000	3,9%	7,5%	689	118	0,06	0,010	3,3%	400
H1716	A565	West	HFB	53100	8,7%	16,1%	3048	544	0,06	0,010	7,7%	4100
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	110100	8,4%	15,5%	6321	1124	0,06	0,010	7,4%	8200
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	88000	9,5%	17,4%	5050	906	0,06	0,010	8,4%	7400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	97900	9,1%	16,8%	5615	1004	0,06	0,010	8,2%	8000
B17A	L269	Süd	Basisstraße	8450	6,6%	12,4%	487	85	0,06	0,010	5,9%	500
B17B	L269	Süd	Basisstraße	5700	7,7%	14,4%	326	58	0,06	0,010	7,0%	400
B17C	L16	Süd	Basisstraße	10400	4,1%	7,8%	599	103	0,06	0,010	3,8%	400
B17D	L16	Nord	Basisstraße	10400	4,1%	7,8%	599	103	0,06	0,010	3,8%	400
B17E	L16	Ost	Basisstraße	6700	1,6%	3,2%	386	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	6700	1,6%	3,2%	386	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	13900	4,6%	8,8%	800	138	0,06	0,010	4,3%	600
B17H	L269	Nord	Basisstraße	8450	6,6%	12,4%	487	85	0,06	0,010	5,9%	500
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	16900	6,6%	12,4%	974	171	0,06	0,010	5,9%	1000
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	19600	5,5%	10,5%	1126	196	0,06	0,010	5,1%	1000
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	20800	4,1%	7,8%	1198	206	0,06	0,010	3,8%	800
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	13400	1,6%	3,2%	773	130	0,06	0,010	1,5%	200

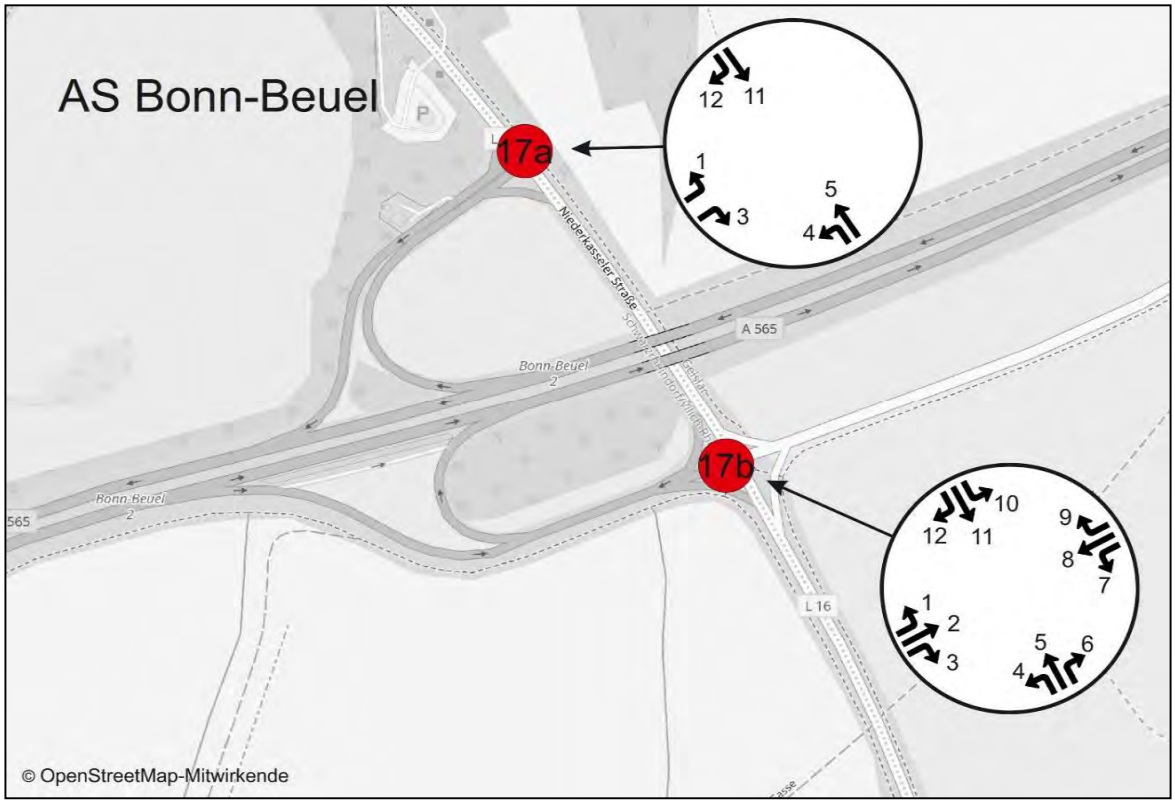


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1617	A565	HFB	**5696**	**5,8%**	-			-			R17A	1192	2,1%	H17A	4504	6,8%	4226	7,1%	5142	5,7%
R17A	A565	Ausfahrt	**1210**	**2,1%**	-			-			H17A	4206	6,5%	H1617	5416	5,5%	598	5,4%	1068	2,1%
H17A	A565	HFB	**4514**	**6,8%**	R17B	403	3,9%	H1731	4917	6,5%	R17A	1118	1,9%	H1617	5632	5,8%	3628	7,3%	4074	6,6%
R17B	A565	Einfahrt	**772**	**5,2%**	H17A	3791	7,1%	H1731	4563	6,8%	-			-			607	5,9%	380	4,5%
H1731	A565	HFB	**4935**	**6,6%**	R17B	446	4,4%	H17A	4489	6,8%	-			-			4235	7,1%	4454	6,4%
H3117	A565	HFB	**4296**	**8,1%**	-			-			R17C	312	8,2%	H17B	3984	8,1%	3697	9,3%	3662	5,8%
R17C	A565	Ausfahrt	**393**	**1,5%**	-			-			H17B	3424	6,1%	H3117	3817	5,7%	280	8,2%	347	1,4%
H17B	A565	HFB	**3971**	**8,2%**	R17D	1156	2,8%	H1716	5126	7,0%	R17C	292	7,7%	H3117	4262	8,2%	3417	9,4%	3316	6,3%
R17D	A565	Einfahrt	**1389**	**2,8%**	H17B	3568	9,1%	H1716	4957	7,3%	-			-			1089	3,2%	861	3,3%
H1716	A565	HFB	**5246**	**6,9%**	R17D	1279	3,1%	H17B	3966	8,1%	-			-			4505	7,9%	4178	5,7%

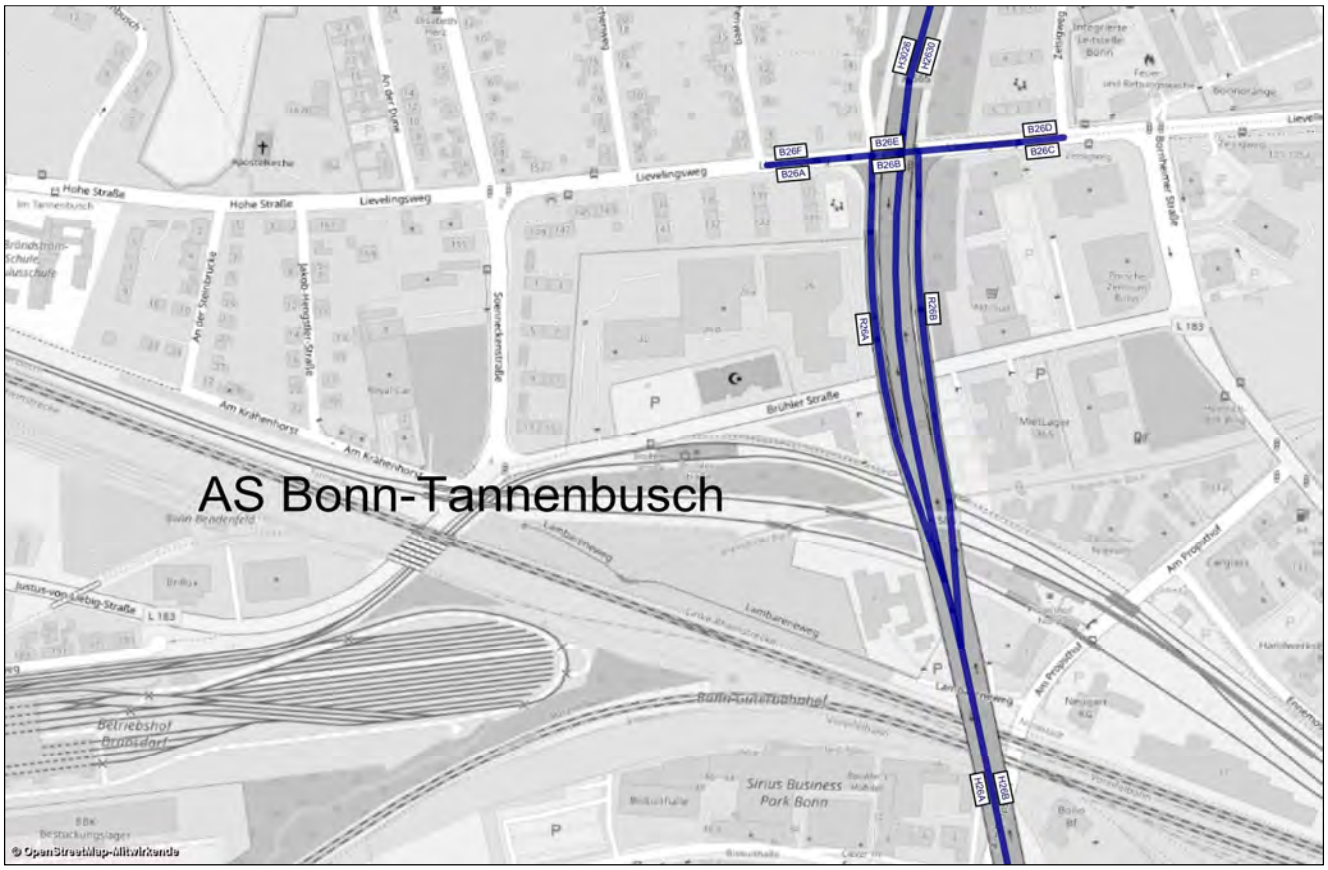



AS Bonn-Beuel
B17H
B17A
B17G
B17B
R17D
R17C
H17B
H17A
R17B
R17A
B17F
B17E
B17D
B17C
H3117
H1731
H1716
H1617
A 565
L 269
Sieg
Bonn-Beuel
Taubengasse
Auf der Rotschen
Ispelsgäßchen
Gensemer Gasse
Personenfähre Siegauel
Friedrich-Ebert-Brücke
Jüdischer Friedhof
© OpenStreetMap-Mitwirkende

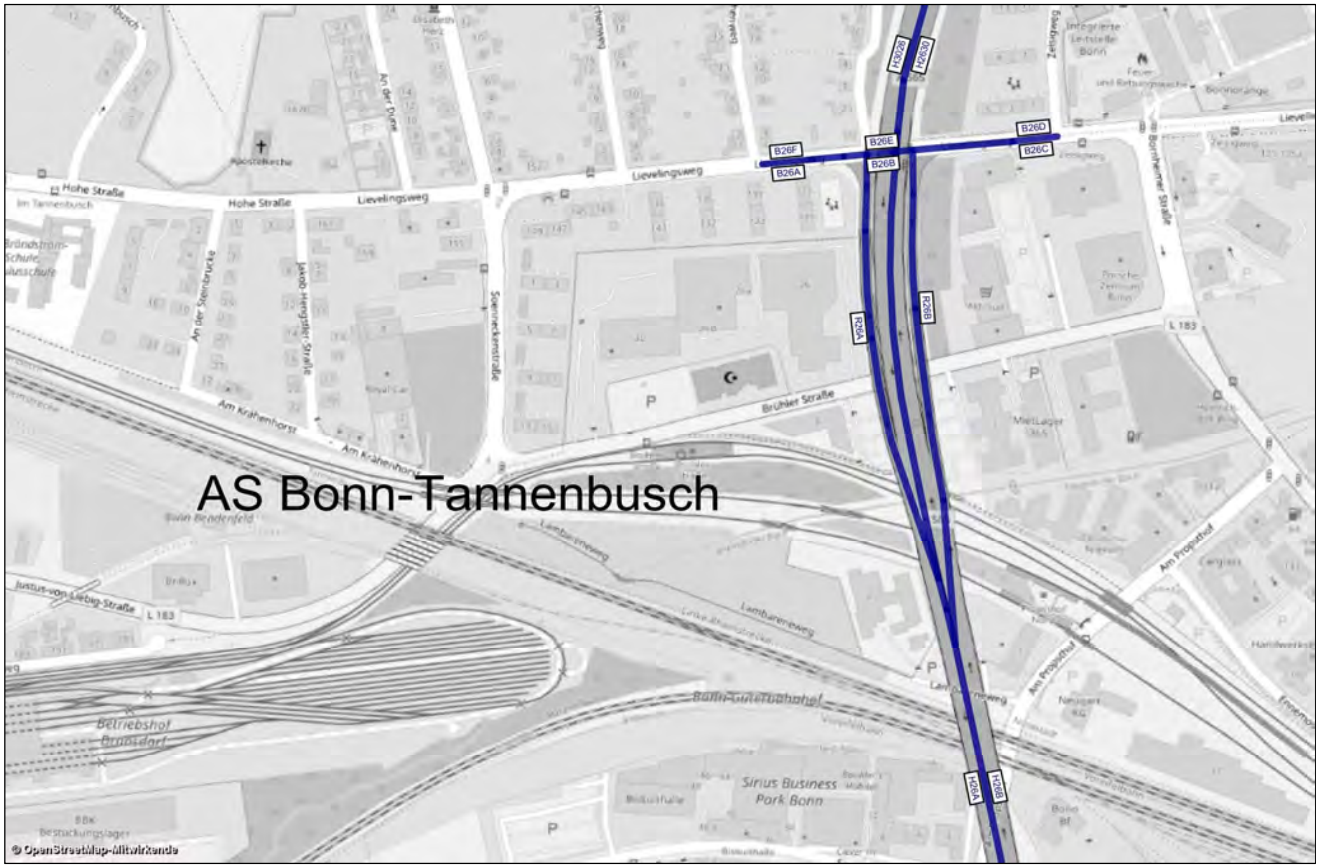
AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
17a	A 565	1	118	6	387	2
		2	-	-	-	-
		3	86	2	192	0
	Niederkasseler Straße (L269)	4	707	17	506	16
		5	990	22	1.340	19
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Niederkasseler Straße (L269)	10	-	-	-	-
		11	831	25	825	22
		12	749	30	510	24
17b	A 565	1	331	14	420	9
		2	143	0	242	2
		3	290	19	222	3
	Niederkasseler Straße (L16)	4	149	3	98	2
		5	826	20	937	23
		6	89	2	294	5
	L 16	7	153	2	79	0
		8	233	1	100	1
		9	539	6	489	4
	Niederkasseler Straße (L269)	10	121	2	307	2
		11	247	8	343	6
		12	550	17	367	15



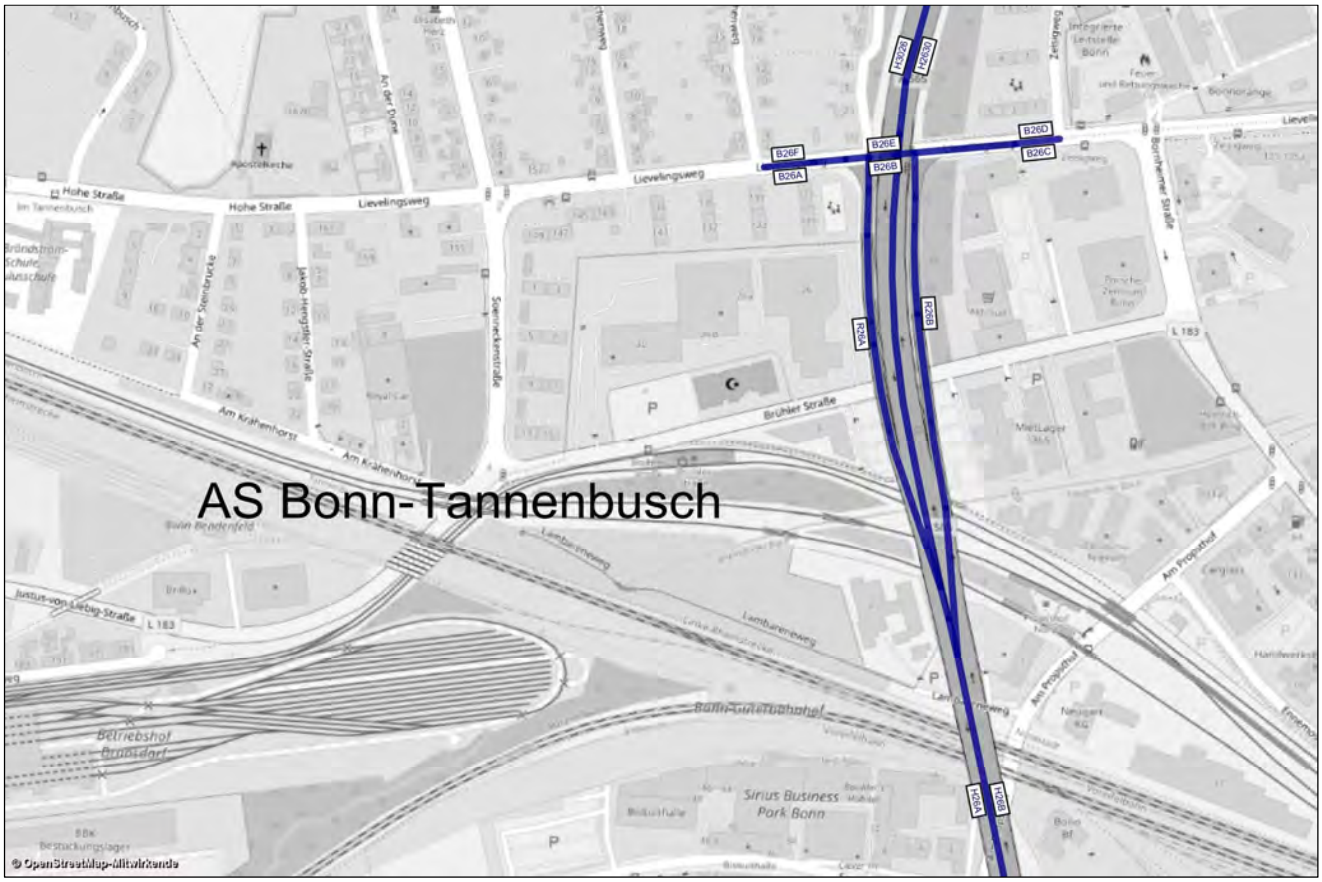
A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3026	A565	Süd	HFB	51600	7,9%	4100	53400	8,4%	4500
R26A	A565	Süd	Einfahrt	10000	4,0%	400	10300	3,9%	400
H26A	A565	Süd	HFB	61600	7,1%	4400	63700	7,7%	4900
H26B	A565	Nord	HFB	60100	7,3%	4400	62200	7,9%	4900
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	9000	1,1%	100	9300	1,1%	100
H2630	A565	Nord	HFB	51100	8,4%	4300	52900	9,1%	4800
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	102700	8,2%	8400	106300	8,7%	9300
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	121700	7,2%	8800	125900	7,8%	9800
B26A	-	Ost	Basisstraße	8700	3,4%	300	9000	3,3%	300
B26B	-	Ost	Basisstraße	4900	4,1%	200	5100	5,9%	300
B26C	-	Ost	Basisstraße	8600	2,3%	200	8800	3,4%	300
B26D	-	West	Basisstraße	8600	2,3%	200	8800	3,4%	300
B26E	-	West	Basisstraße	13200	3,0%	400	13600	2,9%	400
B26F	-	West	Basisstraße	8700	3,4%	300	9000	3,3%	300
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	17400	3,4%	600	18000	3,3%	600
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	18100	3,3%	600	18700	3,7%	700
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	17200	2,3%	400	17600	3,4%	600

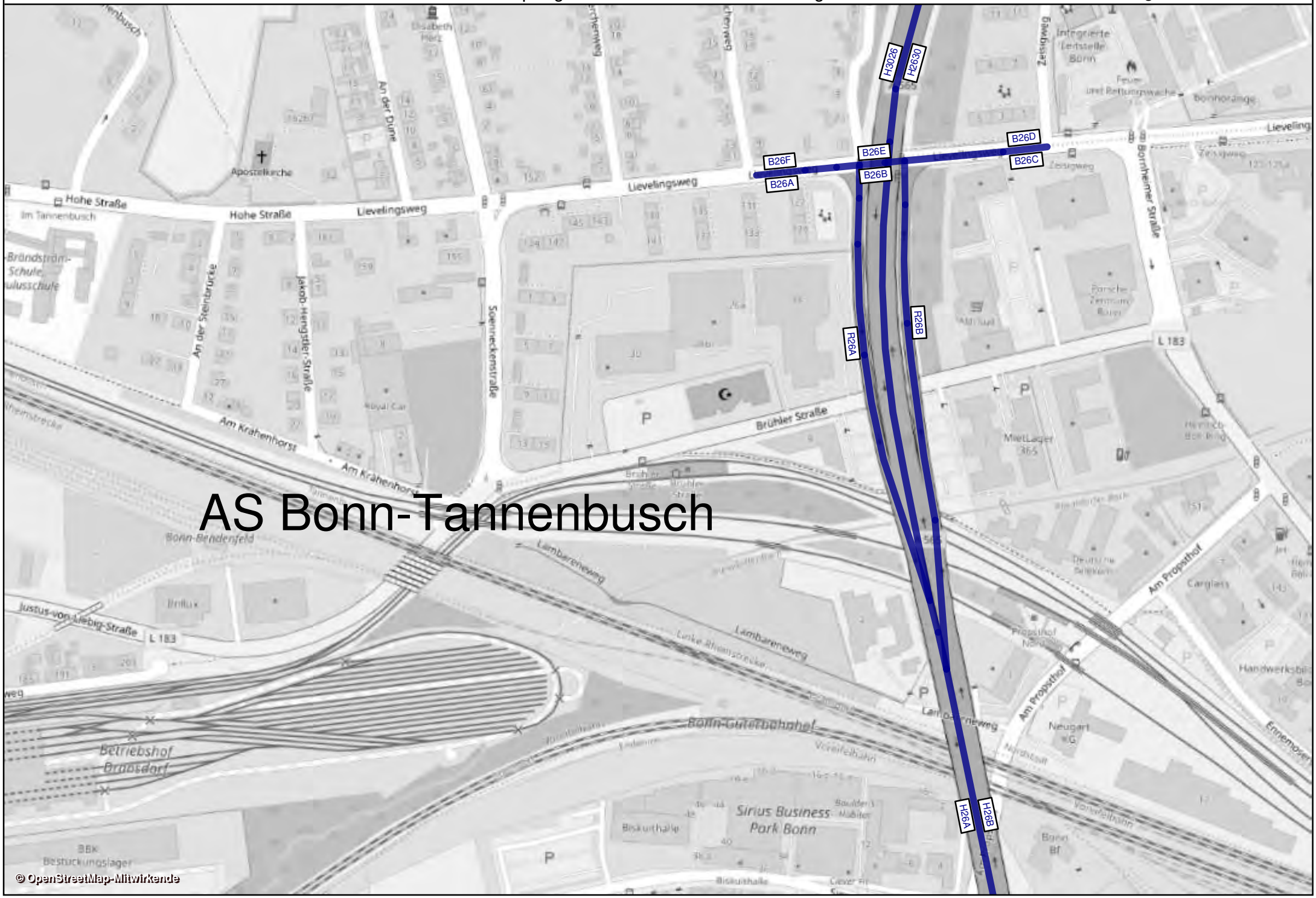


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3026	A565	Süd	HFB	48200	7,9%	14,7%	2765	490	0,06	0,010	7,1%	3400
R26A	A565	Süd	Einfahrt	9400	3,3%	6,3%	542	93	0,06	0,010	3,2%	300
H26A	A565	Süd	HFB	57600	7,2%	13,4%	3308	583	0,06	0,010	6,4%	3700
H26B	A565	Nord	HFB	56200	7,4%	13,8%	3228	570	0,06	0,010	6,6%	3700
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	8500	1,6%	3,2%	489	83	0,06	0,010	1,2%	100
H2630	A565	Nord	HFB	47700	8,5%	15,6%	2739	487	0,06	0,010	7,5%	3600
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	95900	8,2%	15,2%	5504	978	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	113800	7,3%	13,6%	6536	1153	0,06	0,010	6,5%	7400
B26A	-	Ost	Basisstraße	8200	3,5%	6,7%	471	81	0,06	0,010	3,0%	250
B26B	-	Ost	Basisstraße	4600	4,1%	7,8%	263	45	0,06	0,010	4,3%	200
B26C	-	Ost	Basisstraße	8050	2,8%	5,5%	464	79	0,06	0,010	2,5%	200
B26D	-	West	Basisstraße	8050	2,8%	5,5%	464	79	0,06	0,010	2,5%	200
B26E	-	West	Basisstraße	12400	2,7%	5,2%	736	125	0,06	0,010	2,4%	300
B26F	-	West	Basisstraße	8200	3,5%	6,7%	471	81	0,06	0,010	3,0%	250
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	16400	3,5%	6,7%	942	161	0,06	0,010	3,0%	500
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	17000	3,0%	5,9%	999	171	0,06	0,010	2,9%	500
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	16100	2,8%	5,5%	928	158	0,06	0,010	2,5%	400

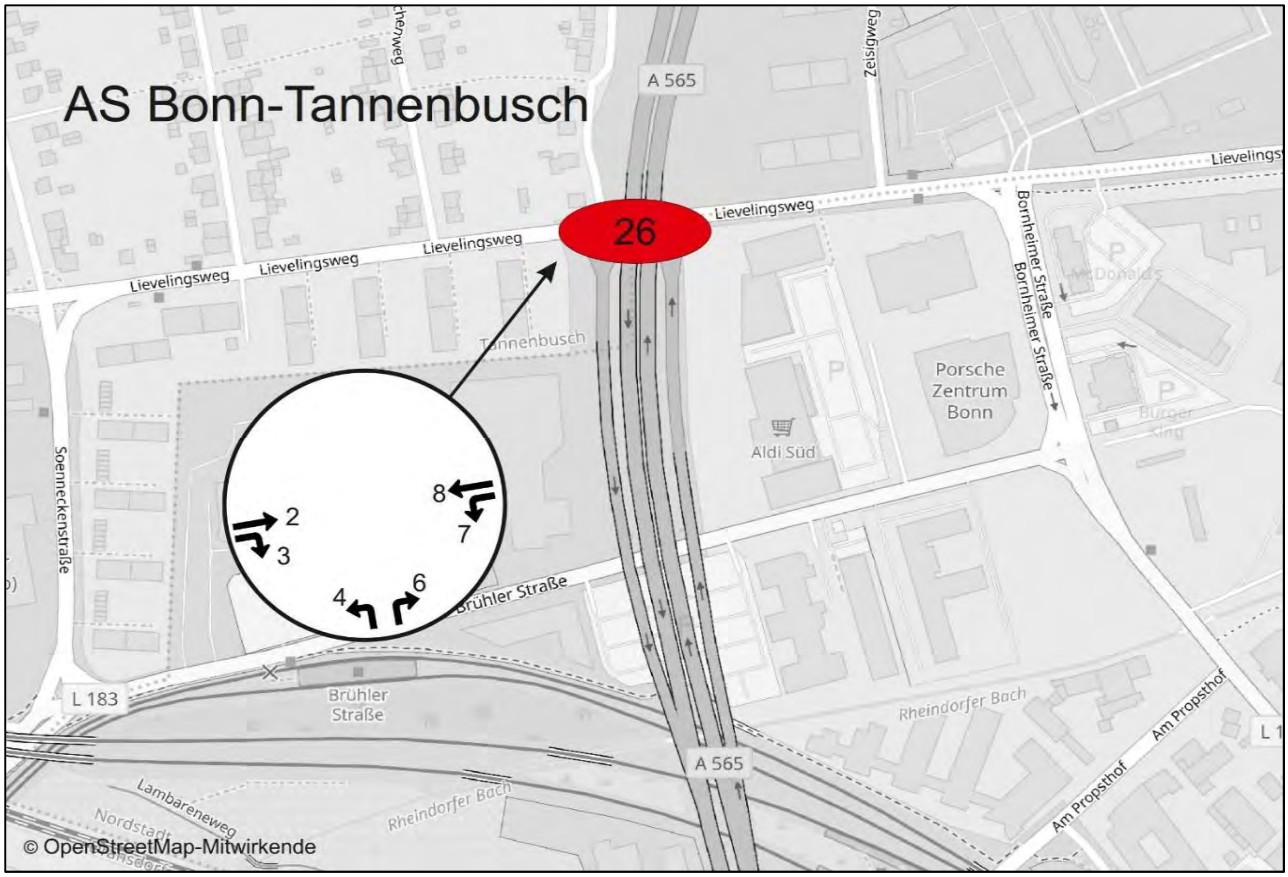


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3026	A565	HFB	**4897**	**5,3%**	R26A	557	5,1%	H26A	5454	5,3%	-			-			4195	6,1%	3653	6,3%
R26A	A565	Einfahrt	**1277**	**0,7%**	H3026	3818	6,1%	H26A	5095	4,7%	-			-			527	5,9%	1078	0,8%
H26A	A565	HFB	**5239**	**5,2%**	R26A	1267	0,8%	H3026	3972	6,6%	-			-			4723	6,1%	4730	5,1%
H26B	A565	HFB	**5388**	**4,9%**	-			-			R26B	859	1,6%	H2630	4529	5,5%	4613	5,6%	4605	6,0%
R26B	A565	Ausfahrt	**940**	**1,5%**	-			-			H2630	3968	6,3%	H26B	4907	5,4%	770	1,6%	676	0,9%
H2630	A565	HFB	**4354**	**7,1%**	-			-			R26B	708	0,8%	H26B	5062	6,2%	3843	6,4%	3929	6,9%

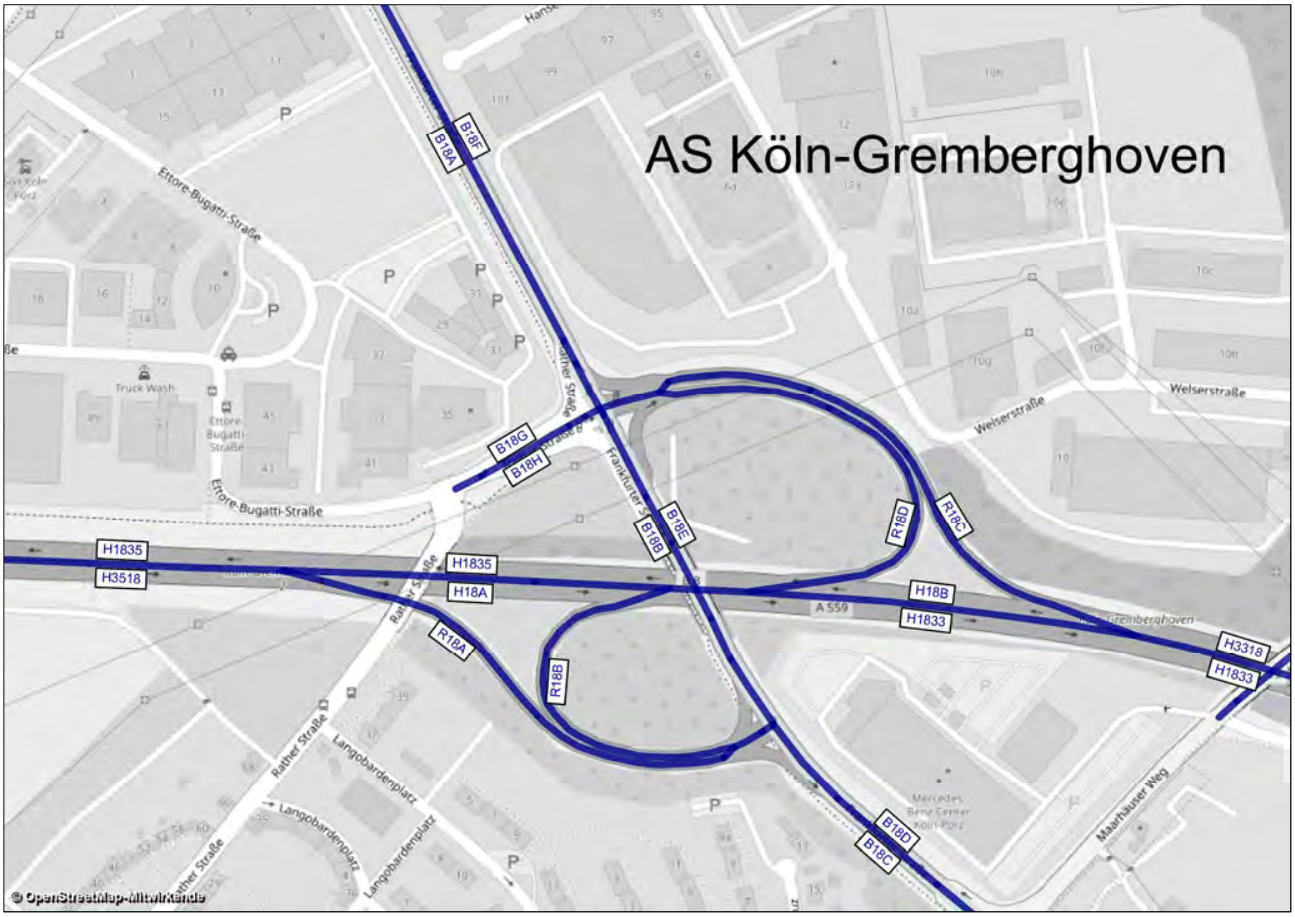



AS Bonn-Tannenbusch
H3026
H2630
B26F
B26E
B26D
B26A
B26B
B26C
R26A
R26B
H26A
H26B
Hohe Straße
Lievelingsweg
Brühler Straße
Am Krähenhorst
Lambareneweg
Bonn-Bendenfeld
Justus-von-Liebig-Straße
L 183
Bonn-Güterbahnhof
Betriebshof Brandsdorf
Sirius Business Park Bonn
Am Propsthof
Bornheimer Straße
Zeisigweg
Integrierte Leitstelle Bonn
Apostelkirche
Soenneckenstraße
Jakob-Hengstler-Straße
An der Steinbrücke
An der Düne
Im Tannenbusch
Bonnorange
Porsche Zentrum Bonn
MietLager 365
Neugart
Cargless
Handwerksbe
Ennemoser
Biskuithalle
BBK Bestückungslager
© OpenStreetMap-Mitwirkende

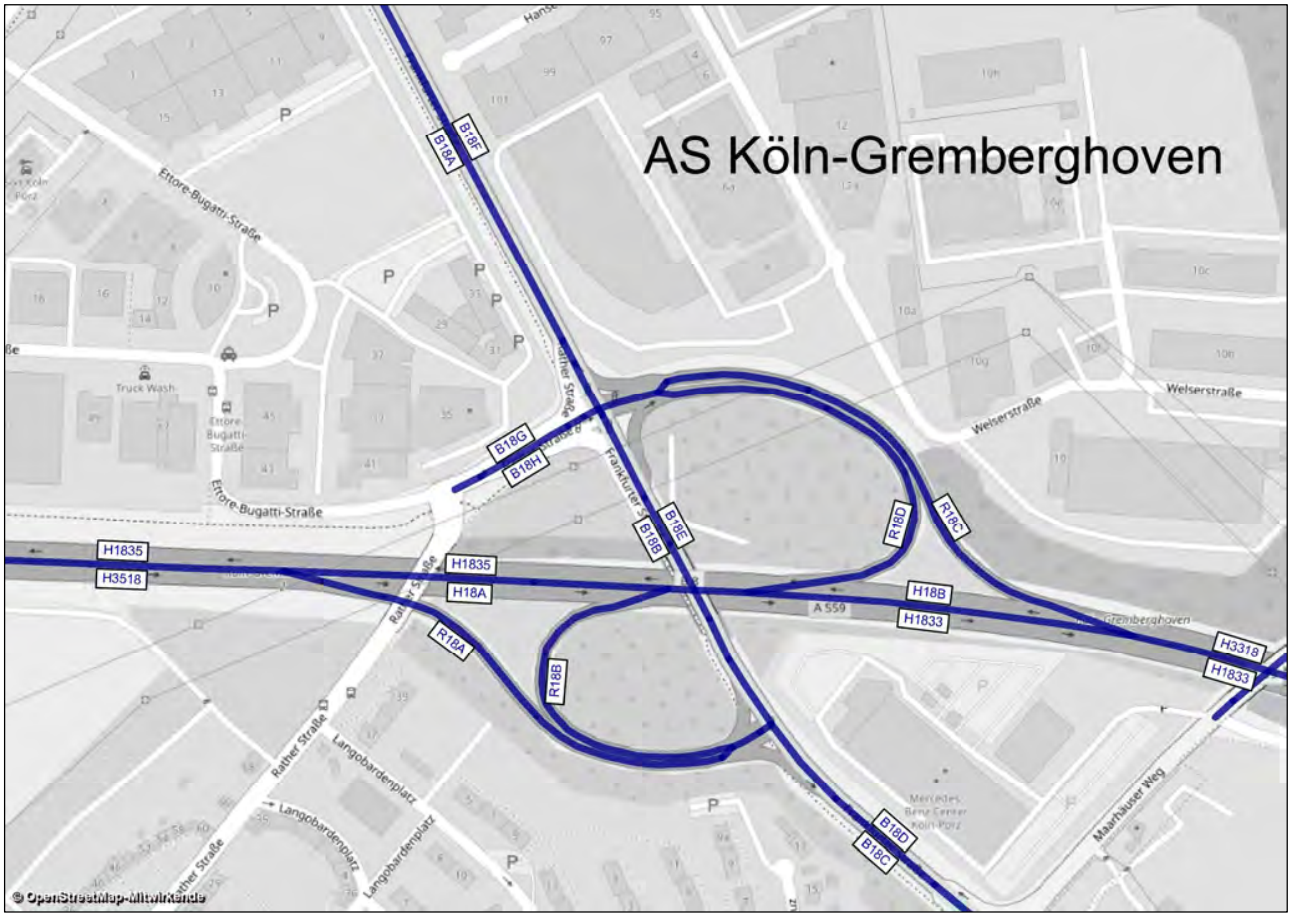
AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
26	Lievelingsweg	1	-	-	-	-
		2	359	28	385	10
		3	463	15	414	11
	A 565	4	342	5	416	12
		5	-	-	-	-
		6	462	9	404	11
	Lievelingsweg	7	241	12	518	9
		8	210	11	384	6
		9	-	-	-	-
	A 565	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



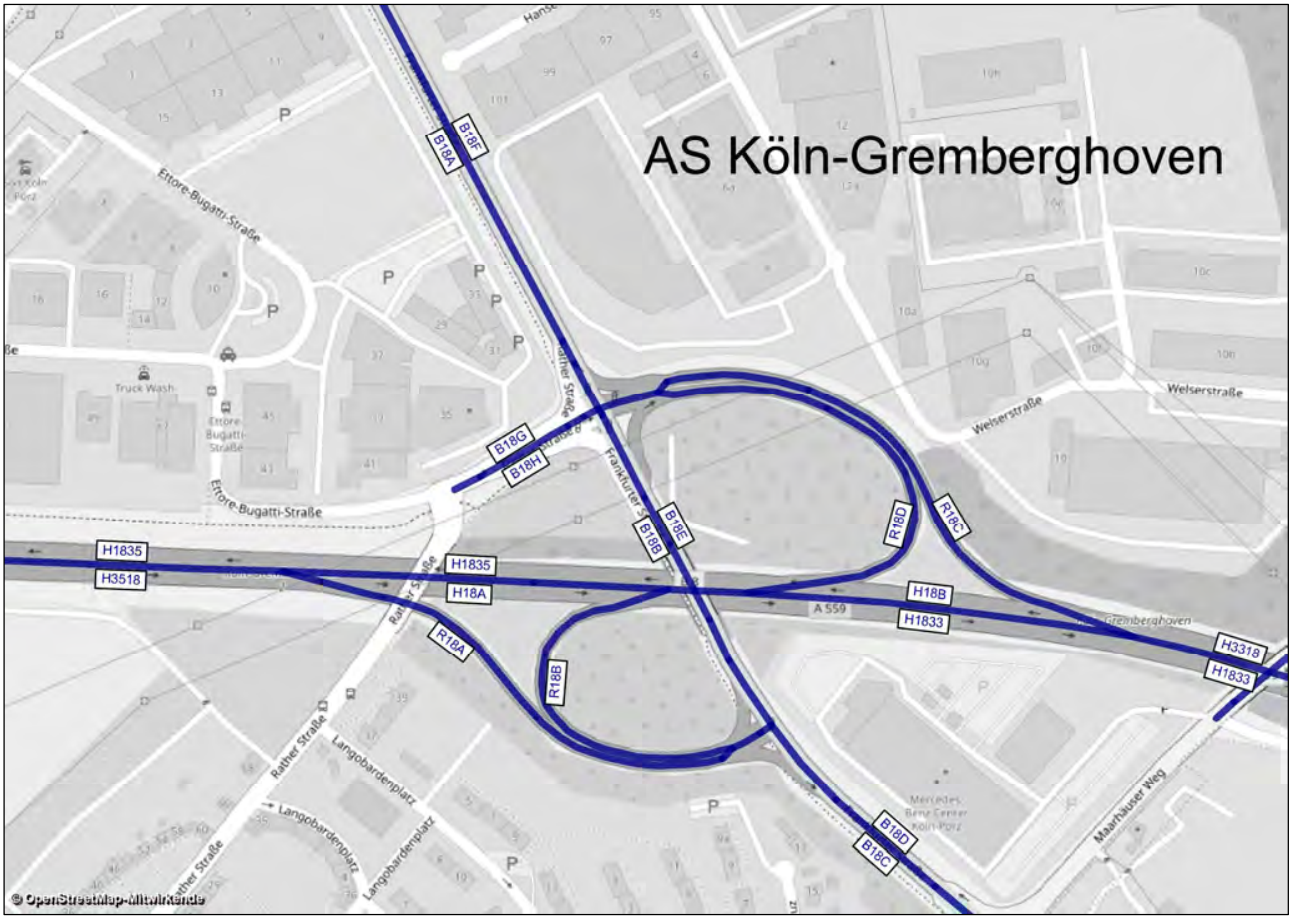
A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3518	A559	Süd	HFB	38800	8,2%	3200	40100	9,0%	3600
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	9900	14,1%	1400	10300	15,5%	1600
H18A	A559	Süd	HFB	28900	6,2%	1800	29800	6,7%	2000
R18B	A559	Süd	Einfahrt	6200	19,4%	1200	6500	20,0%	1300
H1833	A559	Süd	HFB	35000	8,6%	3000	36300	9,1%	3300
H3318	A559	Nord	HFB	33000	9,1%	3000	34200	9,6%	3300
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	10400	13,5%	1400	10800	14,8%	1600
H18B	A559	Nord	HFB	22700	7,0%	1600	23400	7,3%	1700
R18D	A559	Nord	Einfahrt	8800	12,5%	1100	9200	13,0%	1200
H1835	A559	Nord	HFB	31500	8,3%	2600	32600	8,9%	2900
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	70300	8,3%	5800	72700	8,9%	6500
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	60400	7,3%	4400	62400	7,9%	4900
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	57700	8,0%	4600	59700	8,4%	5000
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	68000	8,8%	6000	70500	9,4%	6600
B18A	B8	West	Basisstraße	11100	9,0%	1000	11500	9,6%	1100
B18B	B8	West	Basisstraße	9500	11,6%	1100	9800	12,2%	1200
B18C	B8	West	Basisstraße	12000	10,0%	1200	12500	10,4%	1300
B18D	B8	Ost	Basisstraße	12000	10,0%	1200	12500	10,4%	1300
B18E	B8	Ost	Basisstraße	14700	10,9%	1600	15300	11,1%	1700
B18F	B8	Ost	Basisstraße	11100	9,0%	1000	11500	9,6%	1100
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7500	6,7%	500	7700	7,8%	600
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7500	6,7%	500	7700	7,8%	600
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	22200	9,0%	2000	23000	9,6%	2200
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	15000	6,7%	1000	15400	7,8%	1200
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	24200	11,2%	2700	25100	11,6%	2900
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	24000	10,0%	2400	25000	10,4%	2600

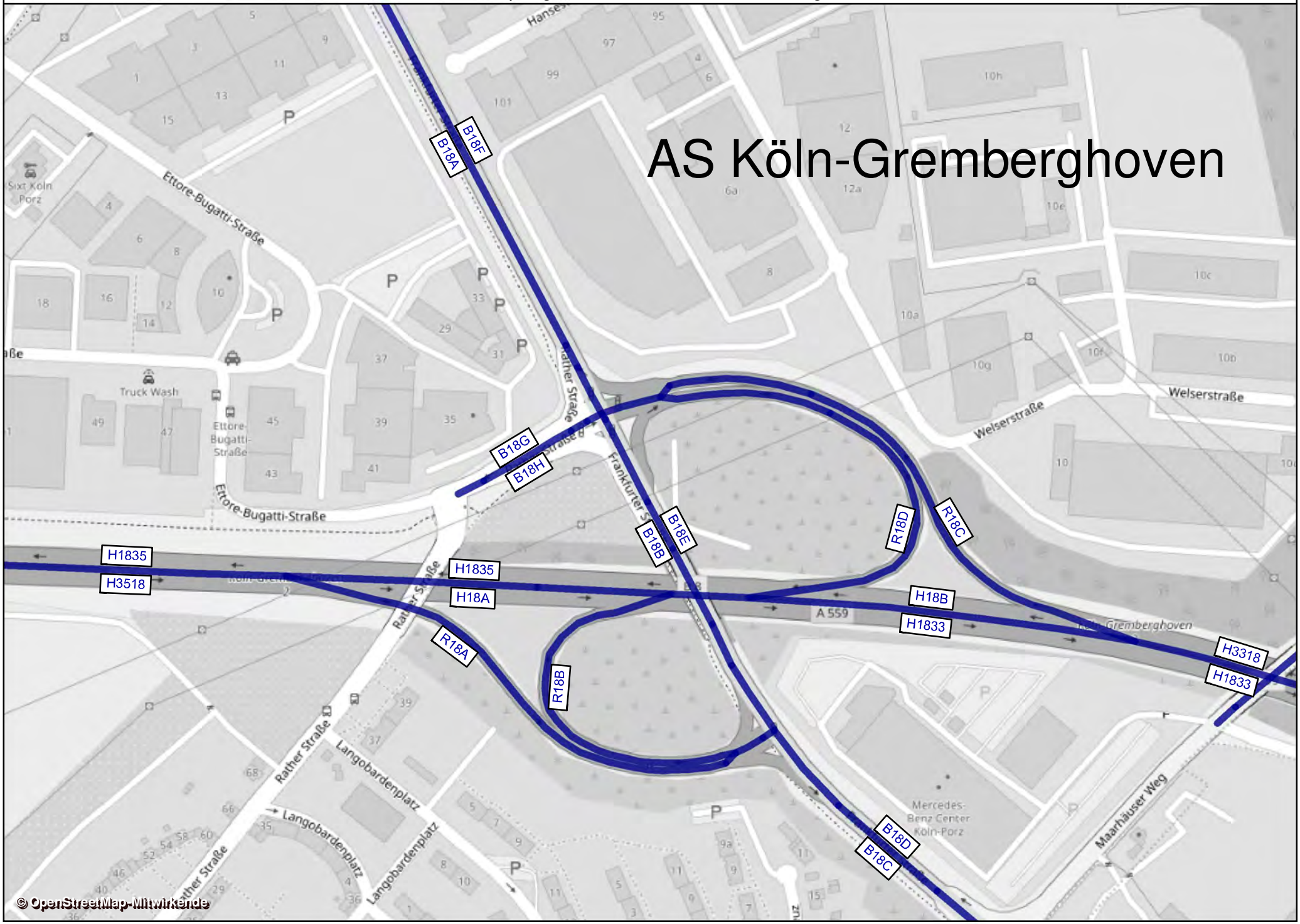


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3518	A559	Süd	HFB	36200	8,4%	15,6%	2075	369	0,06	0,010	7,5%	2700
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	9200	15,0%	26,5%	524	98	0,06	0,011	13,0%	1200
H18A	A559	Süd	HFB	27000	6,2%	11,7%	1551	271	0,06	0,010	5,6%	1500
R18B	A559	Süd	Einfahrt	5700	18,8%	32,3%	327	63	0,06	0,011	17,5%	1000
H1833	A559	Süd	HFB	32700	8,4%	15,6%	1878	334	0,06	0,010	7,6%	2500
H3318	A559	Nord	HFB	30800	9,1%	16,8%	1767	316	0,06	0,010	8,1%	2500
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	9600	13,7%	24,3%	549	102	0,06	0,011	12,5%	1200
H18B	A559	Nord	HFB	21200	7,1%	13,2%	1218	215	0,06	0,010	6,1%	1300
R18D	A559	Nord	Einfahrt	8200	12,4%	22,2%	469	86	0,06	0,010	11,0%	900
H1835	A559	Nord	HFB	29400	8,6%	15,8%	1687	300	0,06	0,010	7,5%	2200
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	65600	8,5%	15,7%	3762	670	0,06	0,010	7,5%	4900
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	56400	7,4%	13,9%	3238	572	0,06	0,010	6,6%	3700
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	53900	7,9%	14,6%	3096	549	0,06	0,010	7,1%	3800
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	63500	8,8%	16,2%	3644	650	0,06	0,010	7,9%	5000
B18A	B8	West	Basisstraße	10400	8,8%	16,3%	597	107	0,06	0,010	7,7%	800
B18B	B8	West	Basisstraße	8800	11,1%	20,1%	506	92	0,06	0,010	10,2%	900
B18C	B8	West	Basisstraße	11200	10,2%	18,6%	642	116	0,06	0,010	8,9%	1000
B18D	B8	Ost	Basisstraße	11200	10,2%	18,6%	642	116	0,06	0,010	8,9%	1000
B18E	B8	Ost	Basisstraße	13700	10,8%	20,1%	787	139	0,06	0,010	9,5%	1300
B18F	B8	Ost	Basisstraße	10400	8,8%	16,3%	597	107	0,06	0,010	7,7%	800
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7000	7,1%	13,3%	403	71	0,06	0,010	6,4%	450
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7000	7,1%	13,3%	403	71	0,06	0,010	6,4%	450
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	20800	8,8%	16,3%	1194	213	0,06	0,010	7,7%	1600
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	14000	7,1%	13,3%	807	142	0,06	0,010	6,4%	900
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	22500	10,9%	20,1%	1293	231	0,06	0,010	9,8%	2200
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	22400	10,2%	18,6%	1285	232	0,06	0,010	8,9%	2000

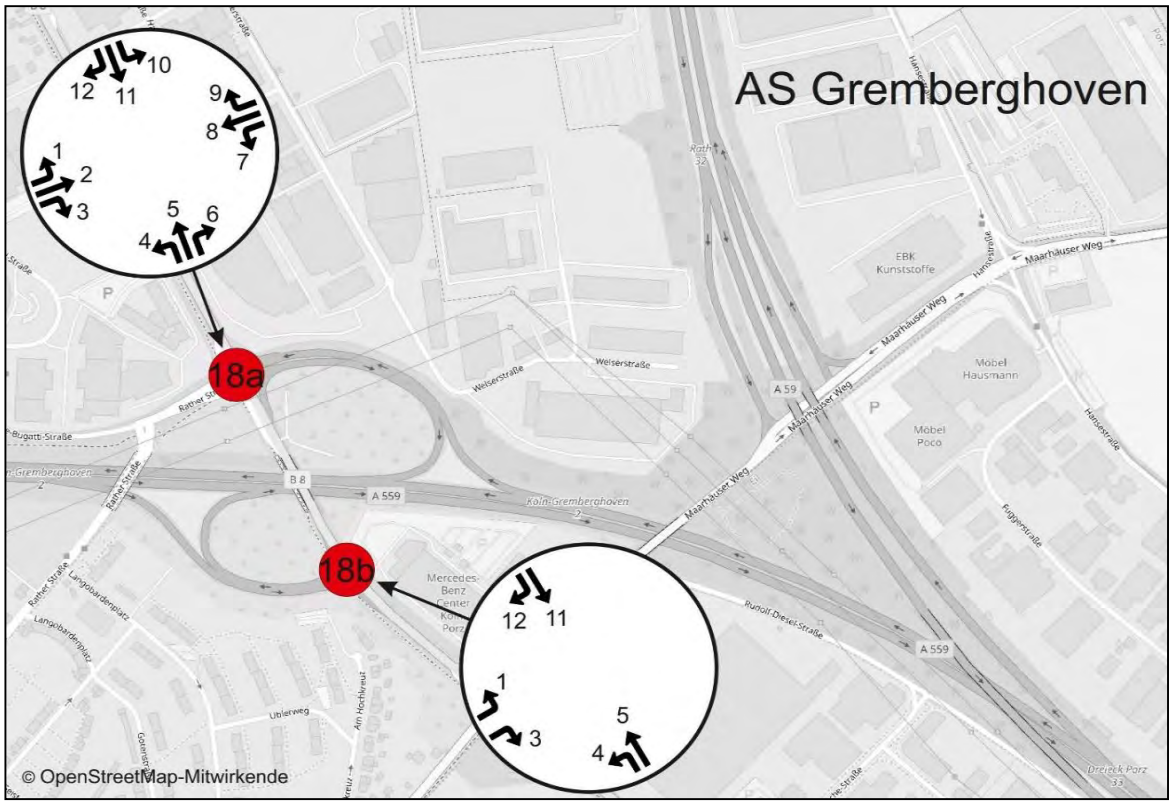


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3518	A559	HFB	**3582**	**5,5%**	-			-			R18A	1106	6,2%	H18A	2477	5,1%	3070	6,3%	2424	9,3%
R18A	A559	Ausfahrt	**1207**	**6,0%**	-			-			H18A	2146	6,2%	H3518	3353	6,1%	991	6,3%	404	31,9%
H18A	A559	HFB	**2426**	**5,5%**	R18B	430	18,9%	H1833	2856	7,5%	R18A	1034	5,8%	H3518	3460	5,6%	2079	6,3%	2020	4,8%
R18B	A559	Einfahrt	**544**	**10,0%**	H18A	2067	4,3%	H1833	2611	5,5%	-			-			416	21,4%	471	12,3%
H1833	A559	HFB	**2901**	**7,7%**	R18B	471	23,0%	H18A	2431	4,7%	-			-			2495	8,8%	2491	6,2%
H3318	A559	HFB	**3013**	**8,3%**	-			-			R18C	983	10,2%	H18B	2030	7,4%	2593	9,5%	2204	6,6%
R18C	A559	Ausfahrt	**1026**	**11,7%**	-			-			H18B	1681	9,0%	H3318	2707	10,0%	845	12,2%	649	12,3%
H18B	A559	HFB	**2034**	**7,2%**	R18D	321	15,7%	H1835	2356	8,3%	R18C	878	11,4%	H3318	2913	8,4%	1748	8,2%	1555	4,2%
R18D	A559	Einfahrt	**1084**	**7,6%**	H18B	1626	4,1%	H1835	2710	5,5%	-			-			309	17,8%	932	9,4%
H1835	A559	HFB	**2754**	**6,3%**	R18D	1090	9,9%	H18B	1664	3,8%	-			-			2057	9,6%	2486	6,1%

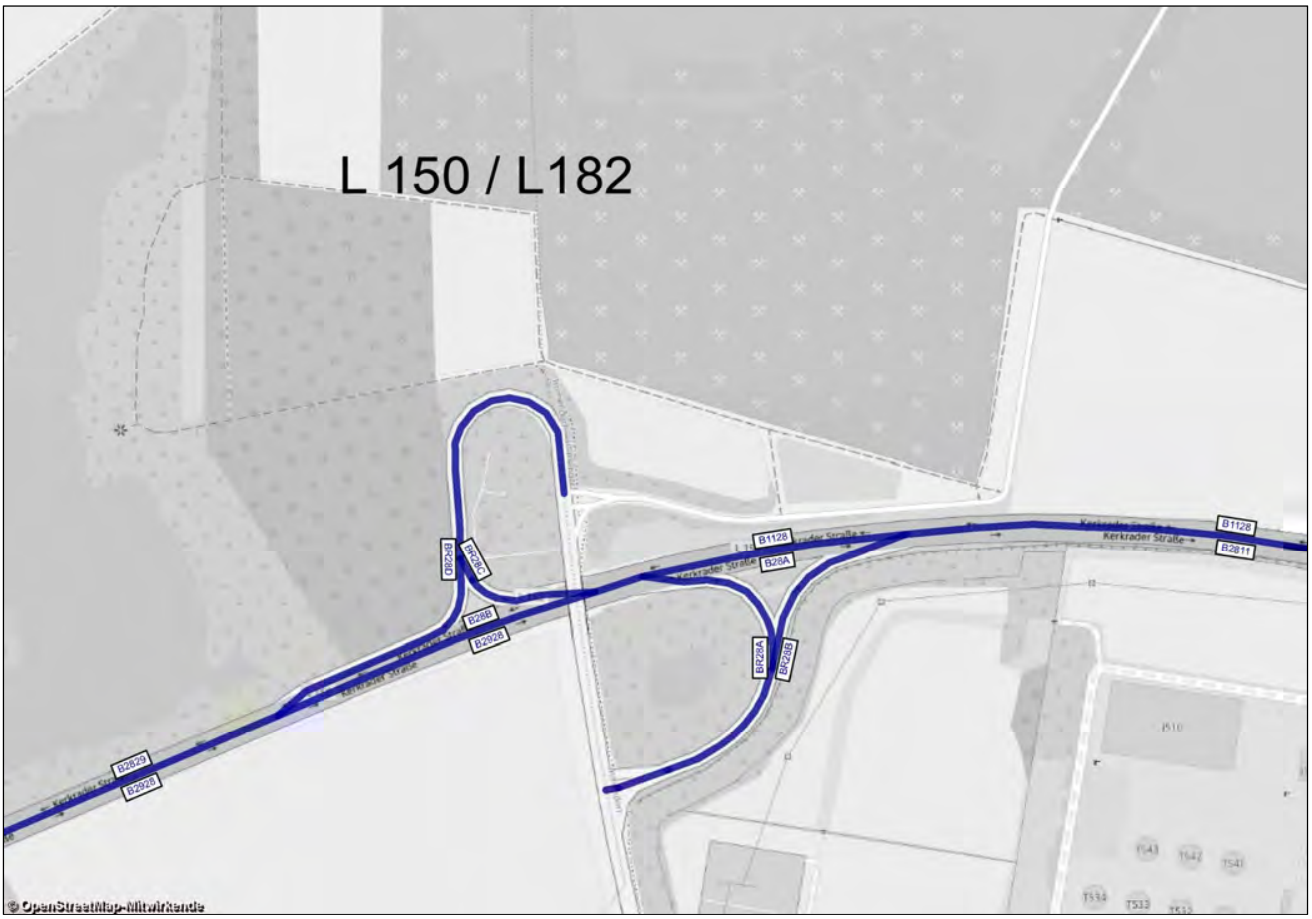



AS Köln-Gremberghoven
B18A
B18F
B18G
B18H
B18E
B18B
R18D
R18C
R18A
R18B
B18D
B18C
H1835
H3518
H1835
H18A
H18B
H1833
H3318
H1833
A 559
Ettore-Bugatti-Straße
Rather Straße
Frankfurter Straße
Welserstraße
Langobardenplatz
Maarhäuser Weg
Truck Wash
Mercedes-Benz Center Köln-Porz
© OpenStreetMap-Mitwirkende

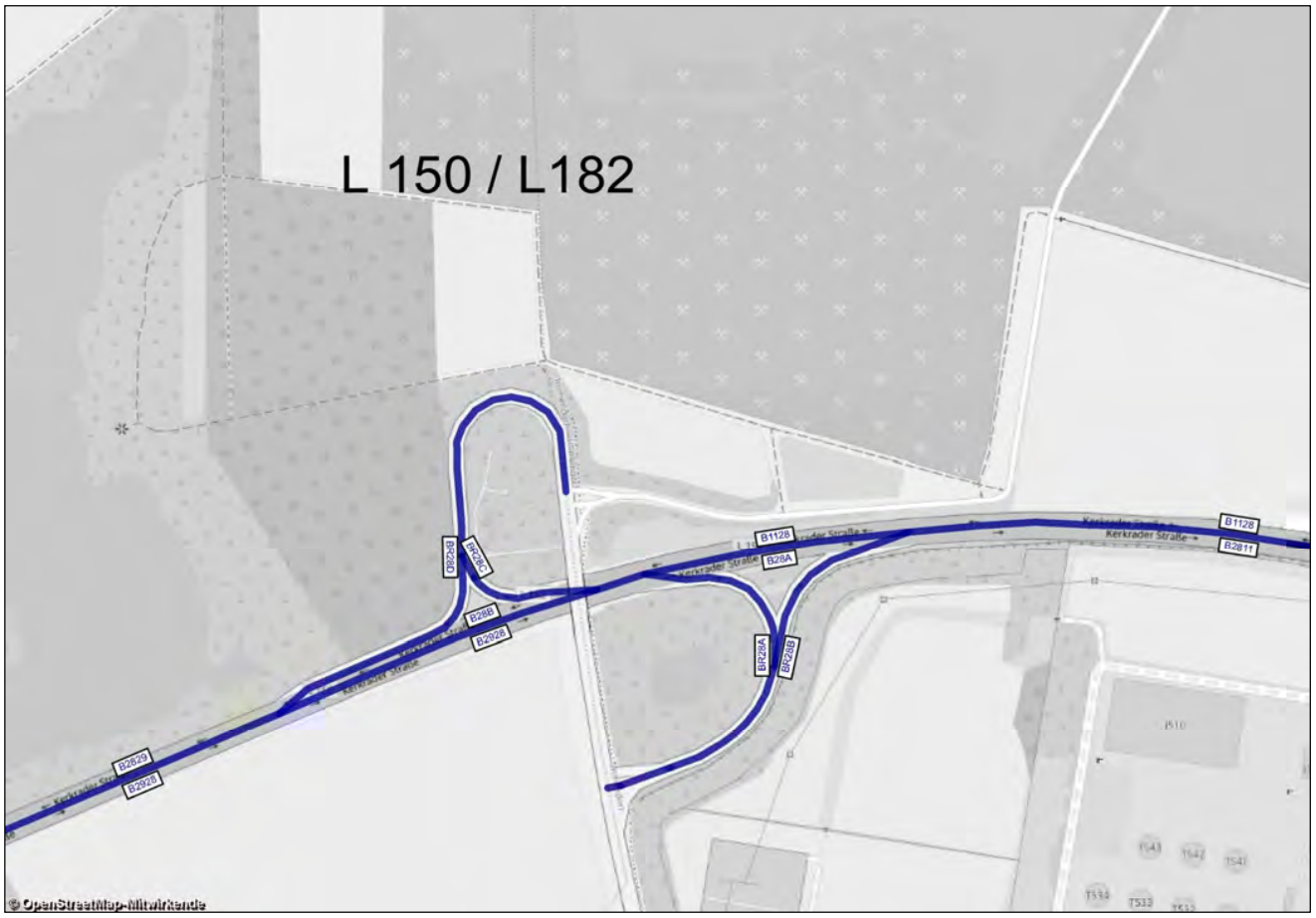
AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
18a	Rather Straße	1	79	5	76	0
		2	59	7	101	2
		3	197	22	563	17
	Frankfurter Straße (B 8)	4	406	8	100	0
		5	390	25	342	14
		6	280	13	395	14
	A 559	7	143	11	112	12
		8	334	6	182	3
		9	466	31	270	26
	Frankfurter Straße (B 8)	10	56	33	96	5
		11	467	42	1.114	11
		12	55	4	62	0
18b	A 559	1	397	13	105	13
		2	-	-	-	-
		3	742	7	613	18
	Frankfurter Straße (B 8)	4	145	23	193	15
		5	678	33	732	15
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	424	28	1.032	23
		12	383	47	757	17



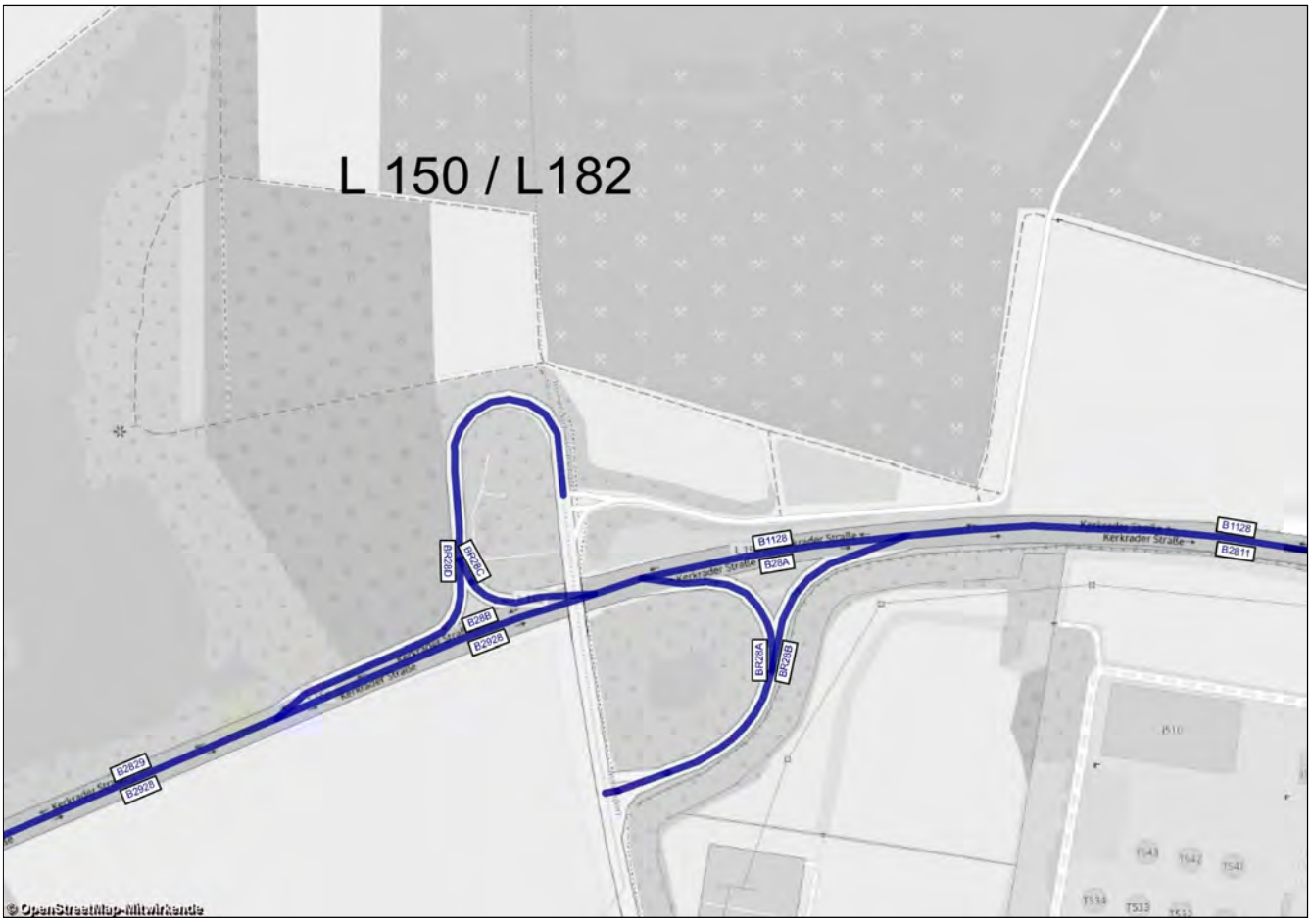
KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	29800	12,1%	3600	30900	12,9%	4000
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	7600	7,9%	600	7900	8,9%	700
B28A	L150	Ost	Basisstraße	22200	13,5%	3000	23100	14,3%	3300
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	3100	22,6%	700	3200	25,0%	800
B2811	L150	Ost	Basisstraße	25300	14,6%	3700	26300	15,6%	4100
B1128	L150	West	Basisstraße	21200	13,2%	2800	22000	13,6%	3000
BR28C	L182	West	Basisstraße	4600	15,2%	700	4800	16,7%	800
B28B	L150	West	Basisstraße	16600	12,0%	2000	17200	12,8%	2200
BR28D	L182	West	Basisstraße	6300	7,9%	500	6500	7,7%	500
B2829	L150	West	Basisstraße	22900	11,4%	2600	23800	12,2%	2900
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	52700	11,8%	6200	54700	12,6%	6900
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	46400	12,1%	5600	48100	12,9%	6200
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	43400	13,4%	5800	45100	14,0%	6300
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	46500	14,0%	6500	48300	14,7%	7100

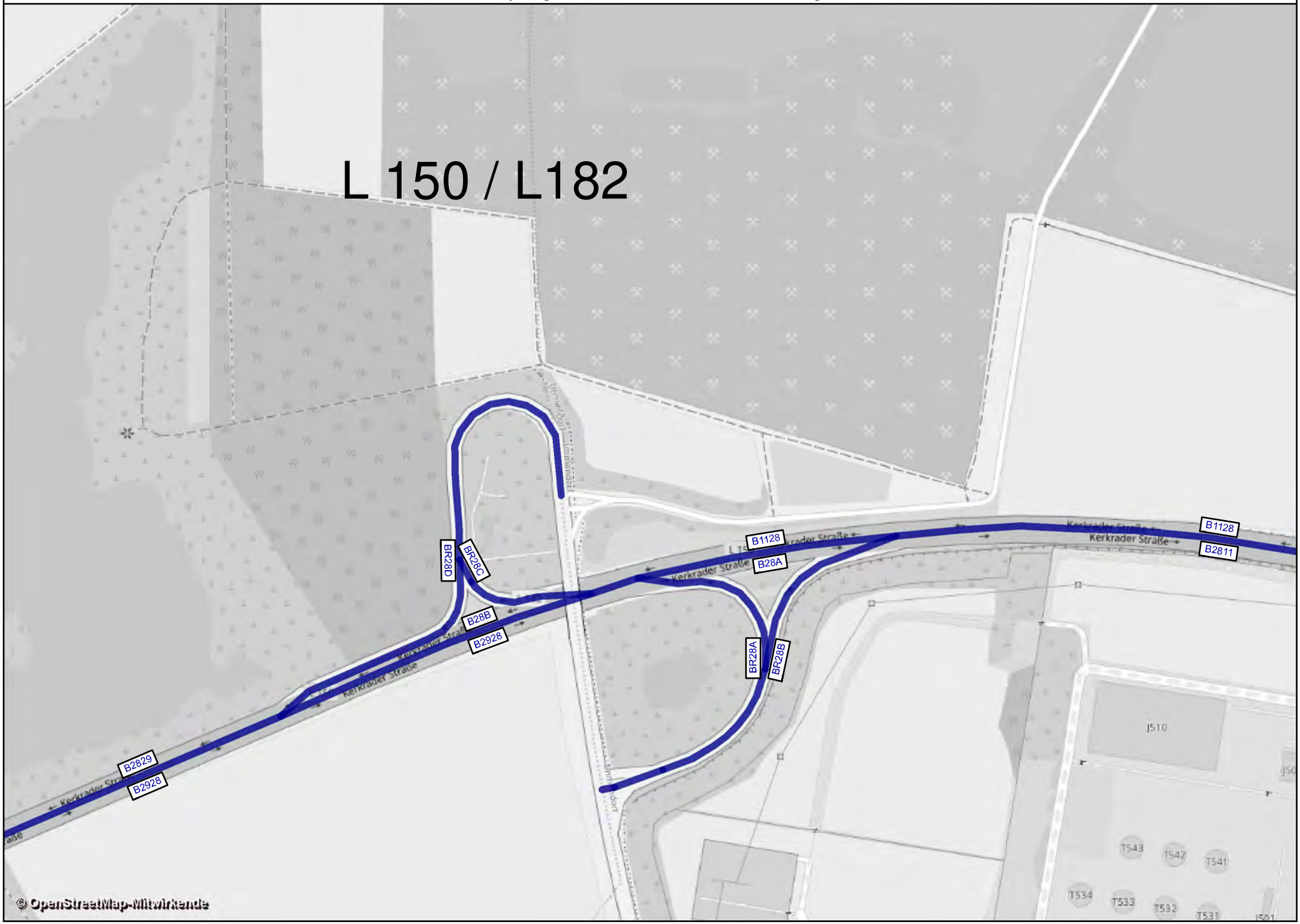


KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27700	12,1%	21,7%	1588	290	0,06	0,010	10,8%	3000
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	7100	8,1%	15,0%	408	72	0,06	0,010	7,0%	500
B28A	L150	Ost	Basisstraße	20600	13,5%	24,0%	1180	218	0,06	0,011	12,1%	2500
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	2800	25,2%	41,3%	159	32	0,06	0,011	21,4%	600
B2811	L150	Ost	Basisstraße	23400	14,9%	26,2%	1339	250	0,06	0,011	13,2%	3100
B1128	L150	West	Basisstraße	19700	13,1%	23,4%	1127	208	0,06	0,011	11,7%	2300
BR28C	L182	West	Basisstraße	4300	14,4%	25,4%	248	46	0,06	0,011	14,0%	600
B28B	L150	West	Basisstraße	15400	12,7%	22,8%	879	161	0,06	0,010	11,0%	1700
BR28D	L182	West	Basisstraße	5900	7,8%	14,6%	339	60	0,06	0,010	6,8%	400
B2829	L150	West	Basisstraße	21300	11,4%	20,6%	1218	222	0,06	0,010	10,3%	2200
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	49000	11,8%	21,2%	2806	512	0,06	0,010	10,6%	5200
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	43100	12,3%	22,1%	2467	452	0,06	0,010	10,9%	4700
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	40300	13,3%	23,7%	2307	426	0,06	0,011	11,9%	4800
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	43100	14,1%	24,9%	2466	458	0,06	0,011	12,5%	5400

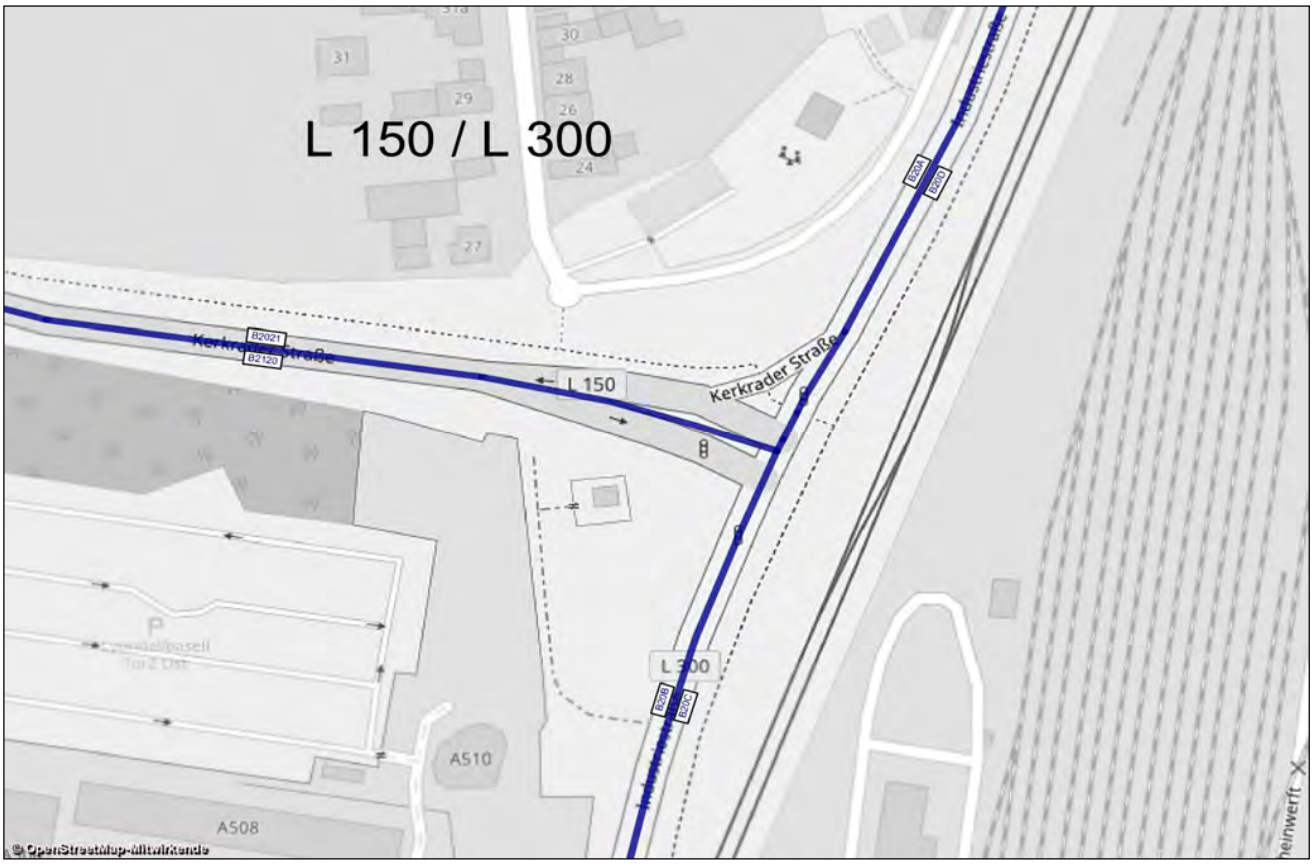


KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
B2928	L150	Basisstraße	**2831**	**10,5%**	-			-			BR28A	754	9,3%	B28A	2077	10,9%	2445	11,9%	1732	8,9%
BR28A	L182	Basisstraße	**822**	**8,9%**	-			-			B28A	1824	12,7%	B2928	2646	11,5%	676	9,3%	368	4,6%
B28A	L150	Basisstraße	**2045**	**11,4%**	BR28B	150	32,4%	B2811	2195	12,8%	BR28A	704	8,7%	B2928	2749	10,7%	1769	12,9%	1364	10,1%
BR28B	L182	Basisstraße	**323**	**12,7%**	B28A	1424	9,8%	B2811	1747	10,4%	-			-			148	35,8%	282	15,6%
B2811	L150	Basisstraße	**2210**	**13,0%**	BR28B	172	35,2%	B28A	2038	11,1%	-			-			1916	14,7%	1646	11,1%
B1128	L150	Basisstraße	**1789**	**12,1%**	-			-			BR28C	445	10,8%	B28B	1344	12,6%	1549	13,8%	1444	9,6%
BR28C	L182	Basisstraße	**485**	**10,3%**	-			-			B28B	1184	14,4%	B1128	1669	13,2%	399	10,8%	260	16,5%
B28B	L150	Basisstraße	**1311**	**8,1%**	BR28D	619	3,7%	B2829	1930	6,7%	BR28C	269,3	15,5%	B1128	1581	9,4%	1149	14,7%	1183	7,9%
BR28D	L182	Basisstraße	**687**	**3,4%**	B28B	1236	7,7%	B2829	1922	6,2%	-			-			279	14,3%	584	4,3%
B2829	L150	Basisstraße	**1958**	**6,9%**	BR28B	330	15,2%	B28D	1628	5,2%	-			-			1428	14,6%	1767	6,7%

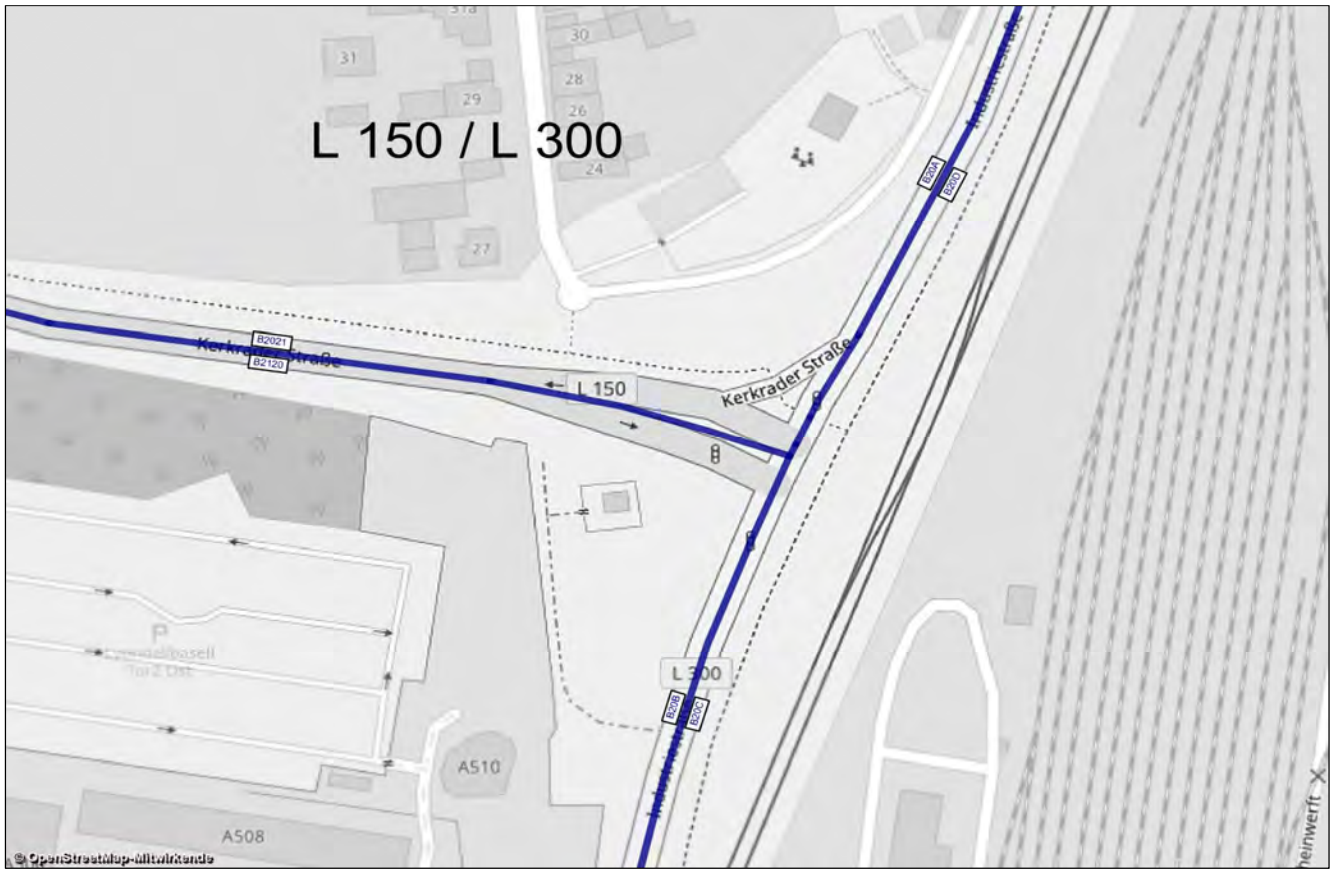


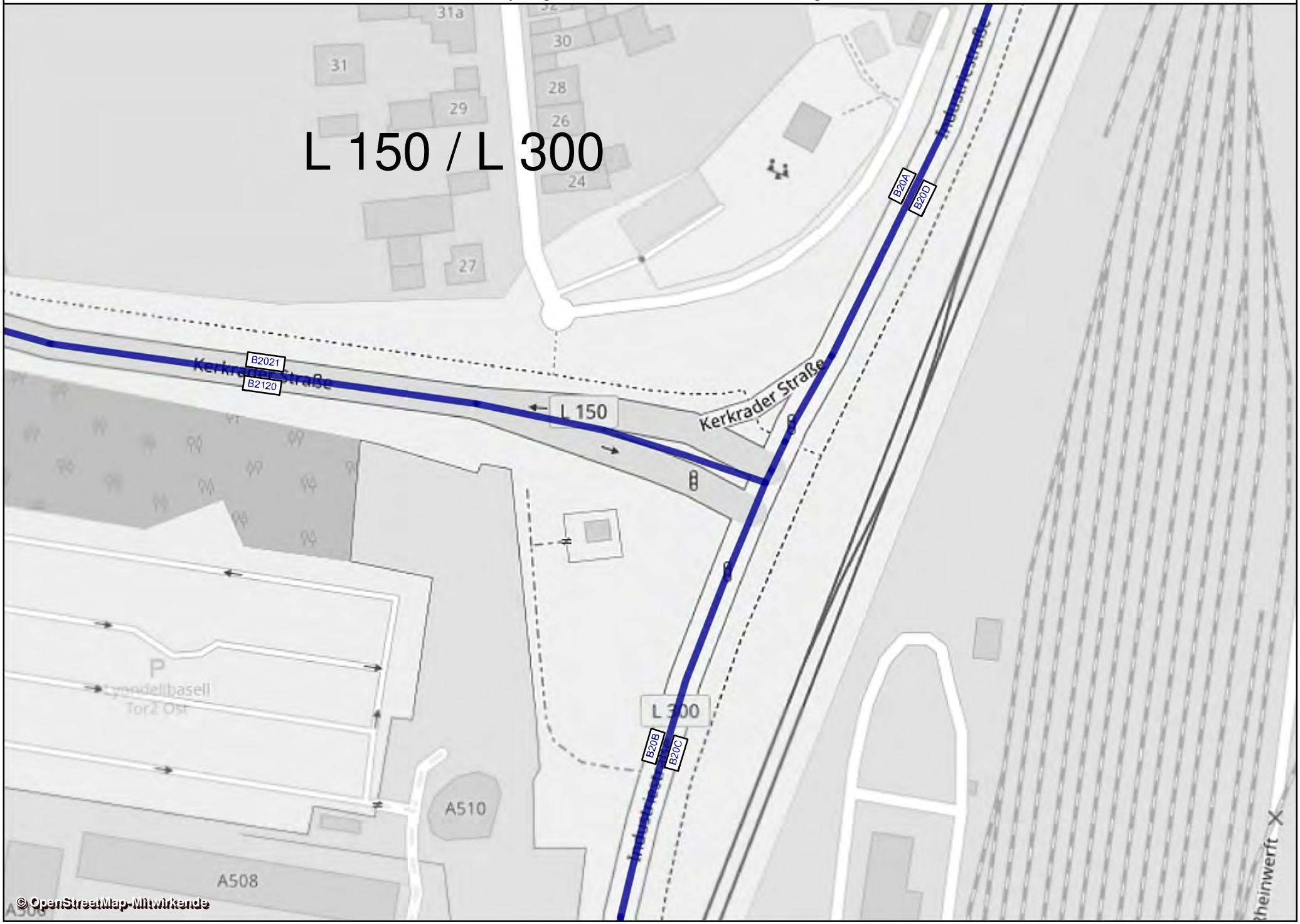

L 150 / L182
B1128
B2811
B28A
BR28D
BR28C
B28B
B2928
BR28A
BR28B
B2829
B2928
Kerkrader Straße
J510
T543
T542
T541
T534
T533
T532
T531
© OpenStreetMap-Mitwirkende

KP L 150 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2021	L150	West	Basisstraße	3700	10,8%	400	3800	10,5%	400
B2120	L150	Ost	Basisstraße	3700	10,8%	400	3800	10,5%	400
B20A	L300	Süd	Basisstraße	10100	6,9%	700	10400	6,7%	700
B20B	L300	Süd	Basisstraße	7500	5,3%	400	7700	5,2%	400
B20C	L300	Nord	Basisstraße	7500	5,3%	400	7700	5,2%	400
B20D	L300	Süd	Basisstraße	10100	6,9%	700	10400	6,7%	700
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	7400	10,8%	800	7600	10,5%	800
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	15000	5,3%	800	15400	5,2%	800
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	20200	6,9%	1400	20800	6,7%	1400

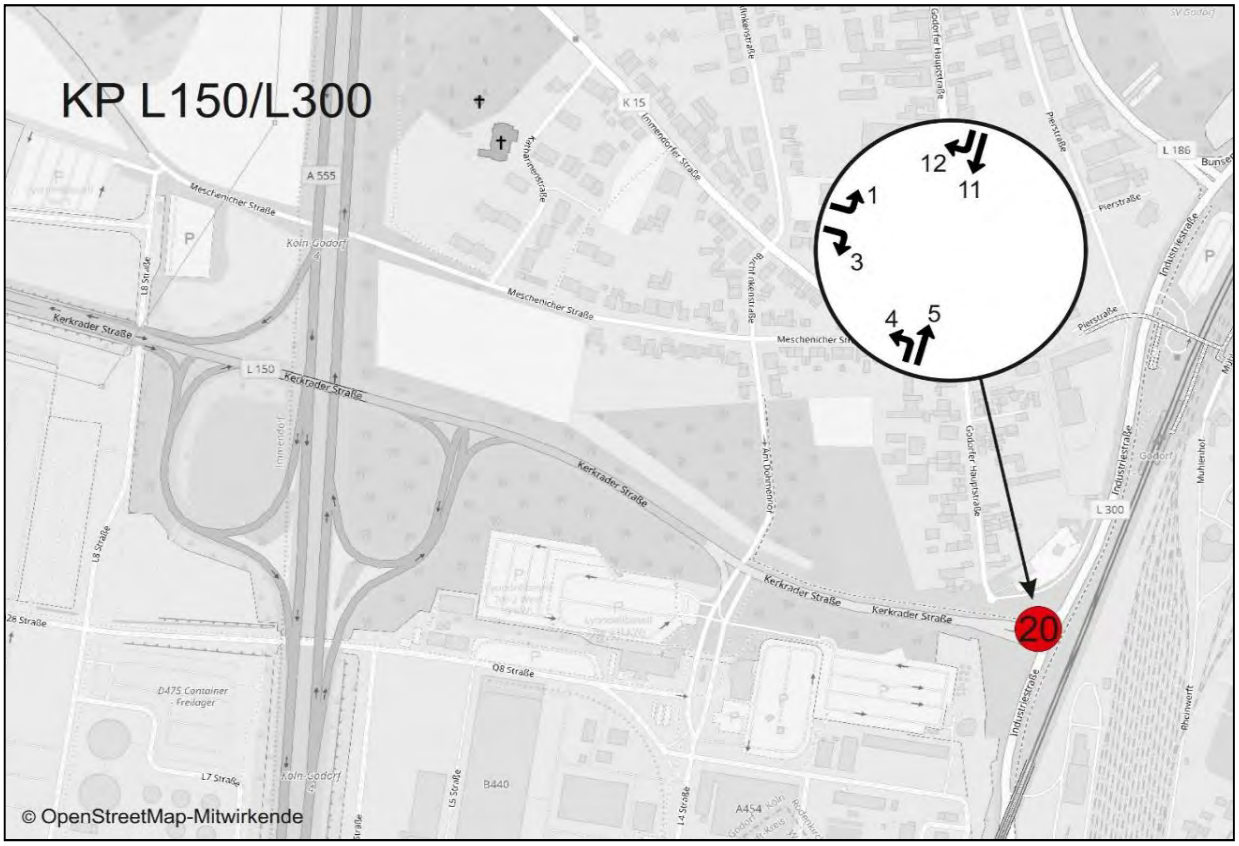


KP L 150 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2021	L150	West	Basisstraße	3450	9,2%	16,8%	198	35	0,06	0,010	8,7%	300
B2120	L150	Ost	Basisstraße	3450	9,2%	16,8%	198	35	0,06	0,010	8,7%	300
B20A	L300	Süd	Basisstraße	9400	6,9%	12,8%	542	95	0,06	0,010	5,9%	550
B20B	L300	Süd	Basisstraße	7000	4,8%	9,1%	401	69	0,06	0,010	4,3%	300
B20C	L300	Nord	Basisstraße	7000	4,8%	9,1%	401	69	0,06	0,010	4,3%	300
B20D	L300	Süd	Basisstraße	9400	6,9%	12,8%	542	95	0,06	0,010	5,9%	550
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	6900	9,2%	16,8%	395	71	0,06	0,010	8,7%	600
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	14000	4,8%	9,1%	803	139	0,06	0,010	4,3%	600
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	18800	6,9%	12,8%	1083	190	0,06	0,010	5,9%	1100

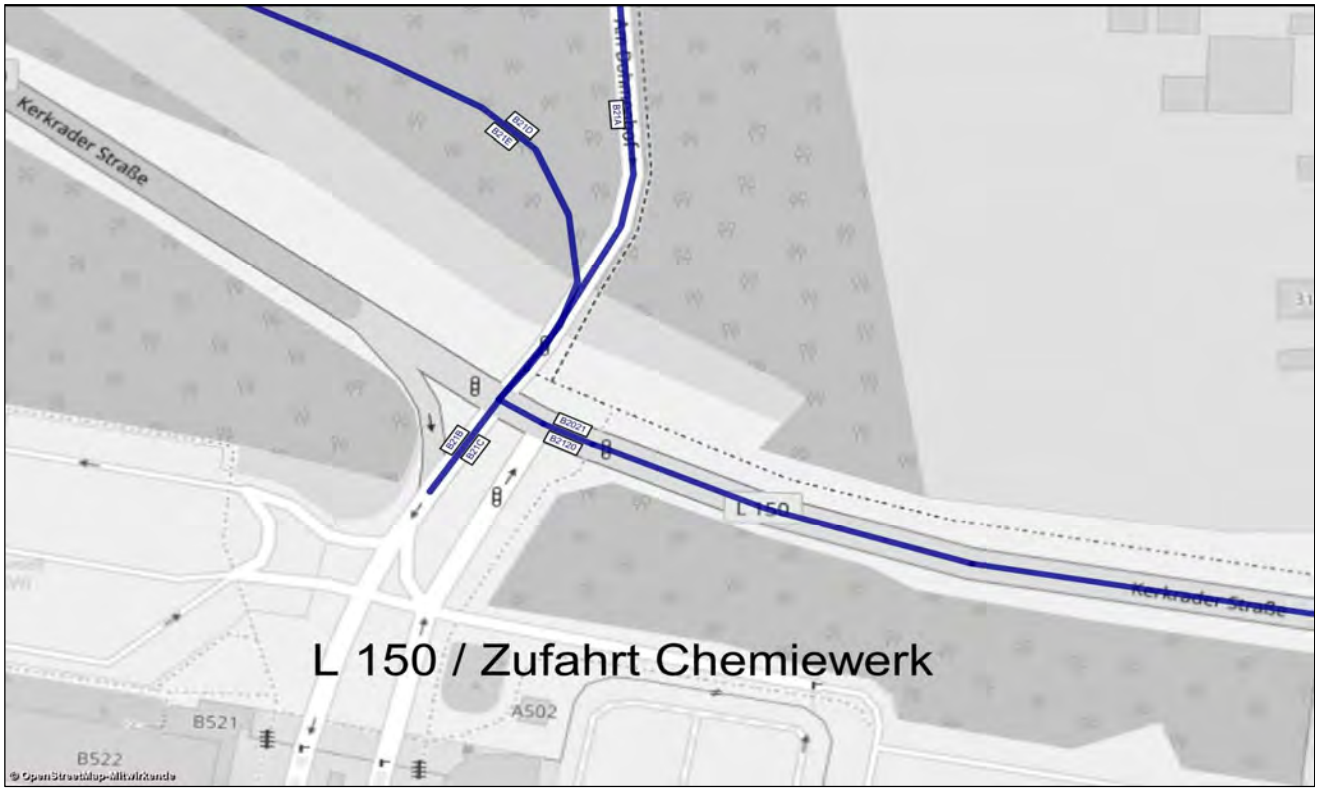



L 150 / L 300
B2021
B2120
Kerkrader Straße
L 150
Kerkrader Straße
B20A
B20D
L 300
B20B
B20C
A510
A508
Tor 2 Ost
Rheinwerft
© OpenStreetMap-Mitwirkende

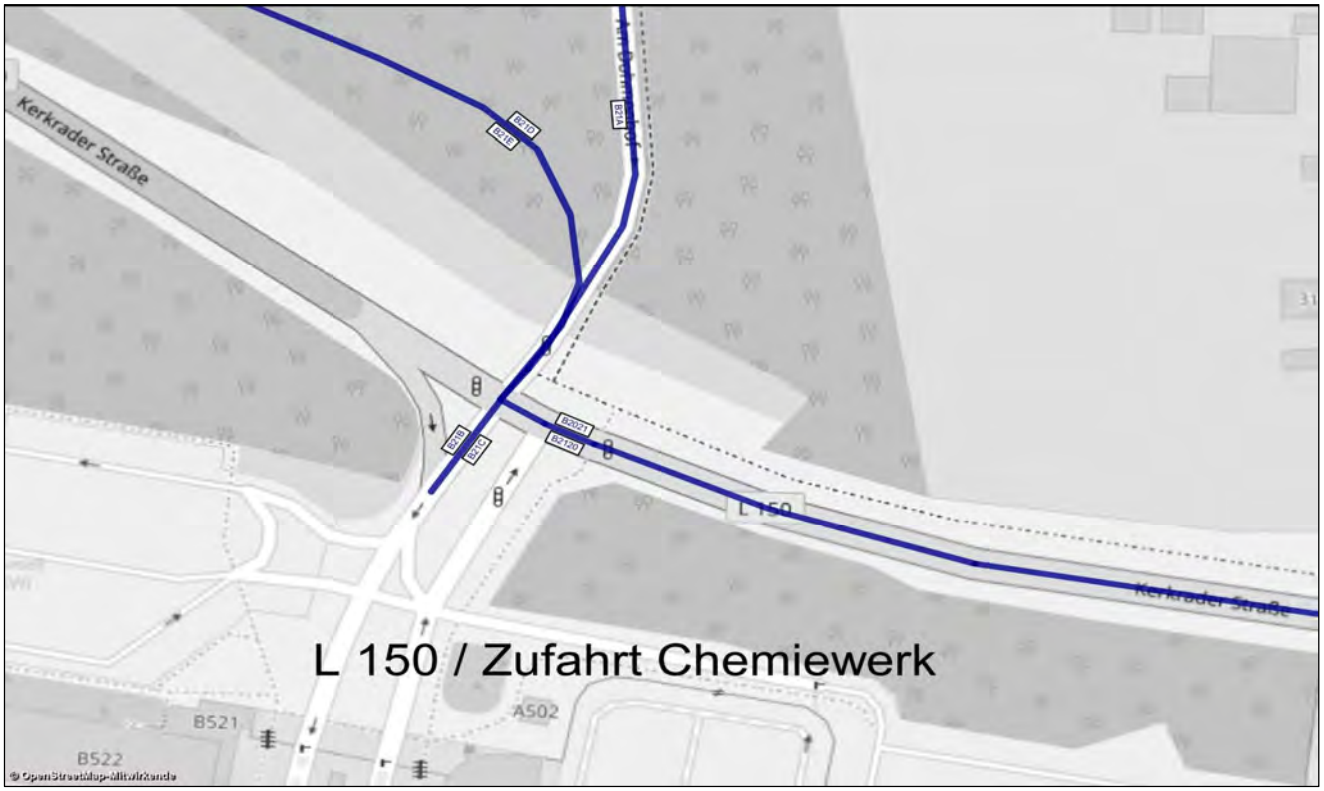
L150 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
20	Kerkrader Straße (L 150)	1	327	10	198	5
		2	-	-	-	-
		3	96	6	142	6
	Industriestraße (L 300)	4	69	4	132	2
		5	1.106	105	622	35
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Industriestraße (L 300)	10	-	-	-	-
		11	289	24	651	17
		12	98	7	187	4

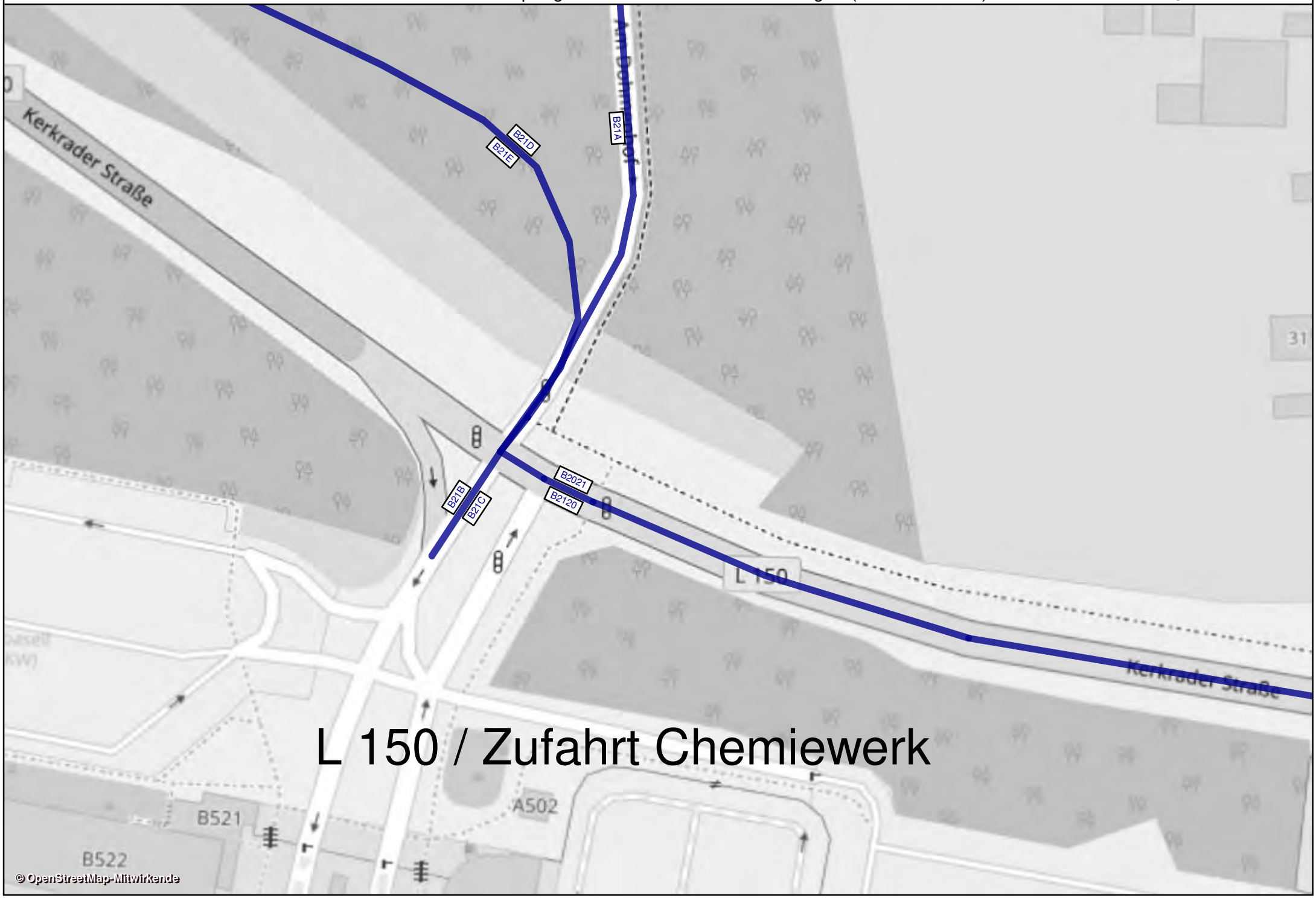


KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B21D	Planstraße	West	Planstraße	3600	5,6%	200	3700	5,4%	200
B21E	Planstraße	Ost	Planstraße	3600	5,6%	200	3700	5,4%	200
B2021	L150	West	Basisstraße	3700	10,8%	400	3800	10,5%	400
B2120	L150	Ost	Basisstraße	3700	10,8%	400	3800	10,5%	400
B21A	-	Süd	Basisstraße	2600	3,8%	100	2600	3,8%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1200	16,7%	200	1300	15,4%	200
B21C	-	Nord	Basisstraße	1200	16,7%	200	1300	15,4%	200
QS B11D+B21E	L150	-	Basisstraße	7200	5,6%	400	7400	5,4%	400
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	2400	16,7%	400	2600	15,4%	400
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	7400	10,8%	800	7600	10,5%	800

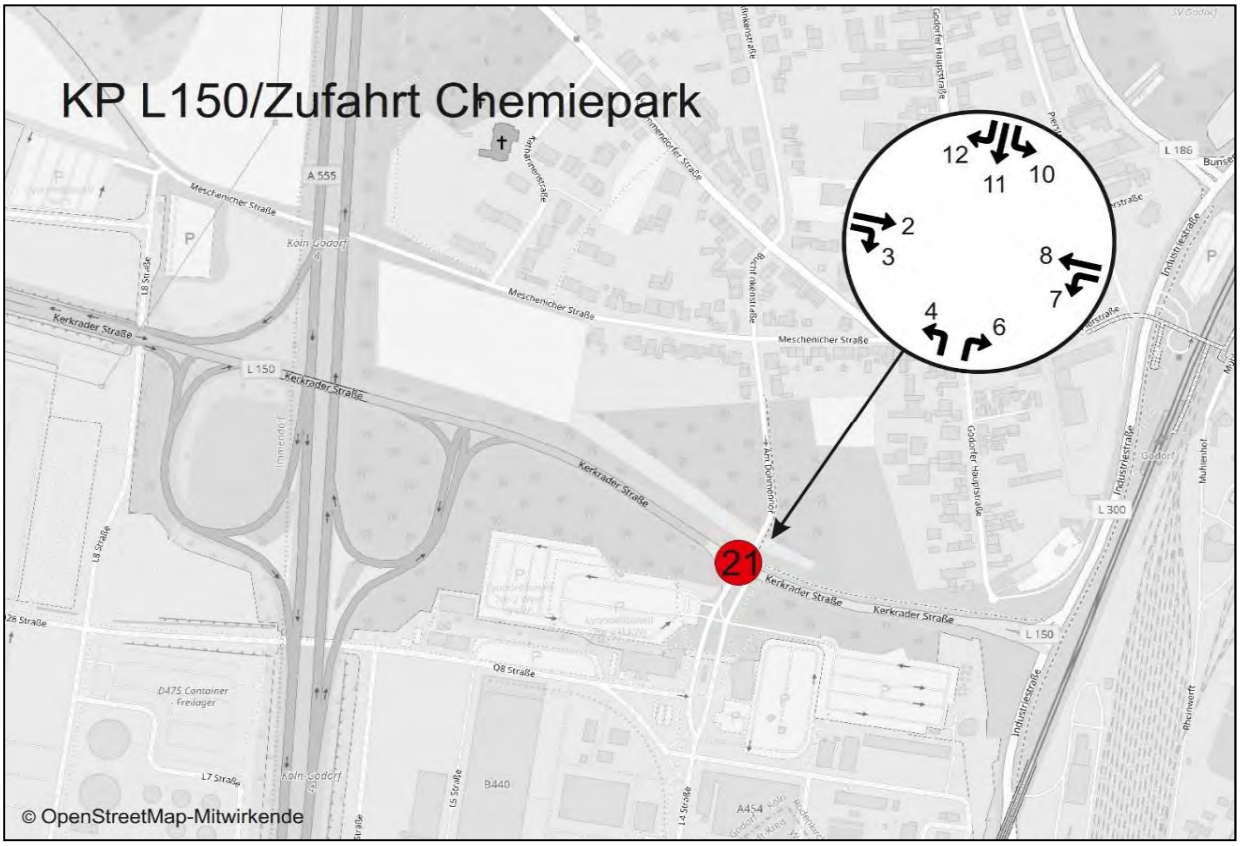


KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B21D	Planstraße	West	Planstraße	3400	6,1%	11,6%	195	34	0,06	0,010	4,4%	150
B21E	Planstraße	Ost	Planstraße	3400	6,1%	11,6%	195	34	0,06	0,010	4,4%	150
B2021	L150	West	Basisstraße	3450	9,2%	16,8%	198	35	0,06	0,010	8,7%	300
B2120	L150	Ost	Basisstraße	3450	9,2%	16,8%	198	35	0,06	0,010	8,7%	300
B21A	-	Süd	Basisstraße	2400	3,3%	6,3%	136	23	0,06	0,010	4,2%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1150	11,3%	20,4%	67	12	0,06	0,011	13,0%	150
B21C	-	Nord	Basisstraße	1150	11,3%	20,4%	67	12	0,06	0,011	13,0%	150
QS B11D+B21E	L150	-	Basisstraße	6800	6,1%	11,6%	390	68	0,06	0,010	4,4%	300
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	2300	11,3%	20,4%	135	25	0,06	0,011	13,0%	300
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	6900	9,2%	16,8%	395	71	0,06	0,010	8,7%	600

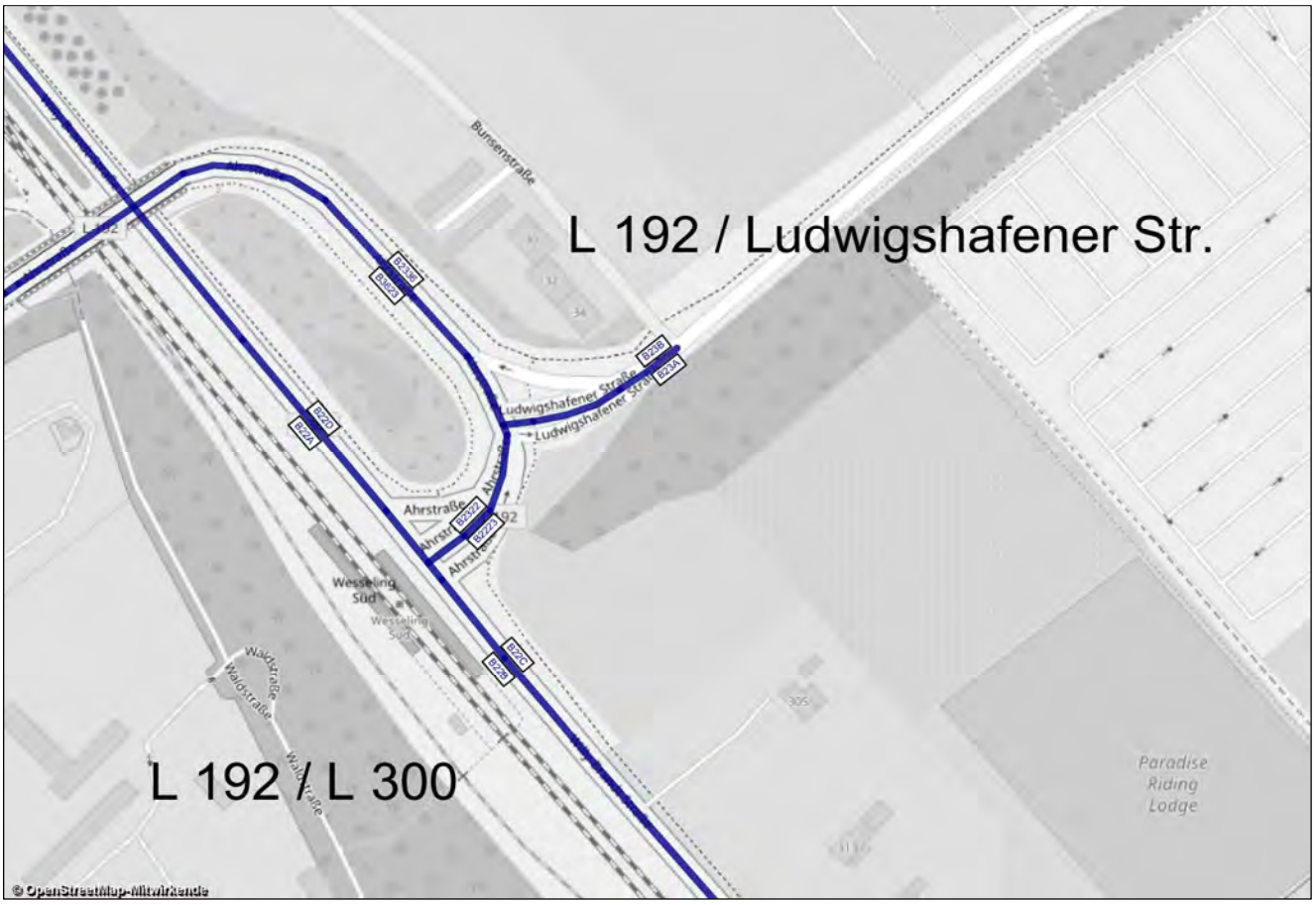



Kerkrader Straße
B21D
B21E
B21A
B21B
B21C
B2021
B2120
L 150
Kerkrader Straße
B521
B522
A502
L 150 / Zufahrt Chemiewerk
© OpenStreetMap-Mitwirkende

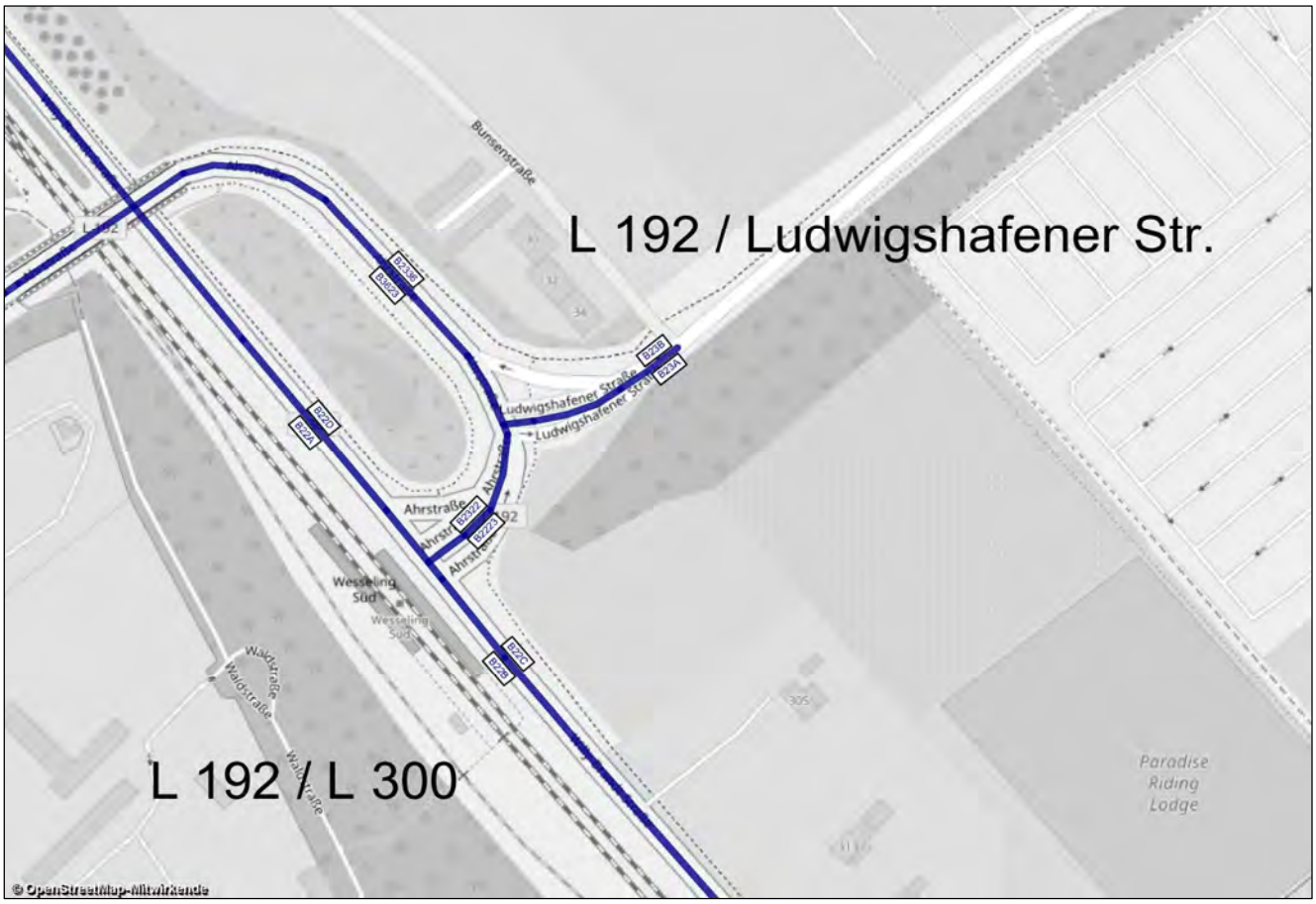
L150 / Zufahrt Chemiepark - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
21	Kerkrader Straße (L 150)	1	-	-	-	-
		2	341	25	185	6
		3	3	0	0	0
	Zufahrt Chemiepark	4	0	0	0	0
		5	-	-	-	-
		6	56	2	58	2
	Kerkrader Straße (L 150)	7	23	0	5	0
		8	88	14	164	4
		9	-	-	-	-
	Am Domenhof	10	18	0	110	1
		11	7	0	6	0
		12	34	2	194	2

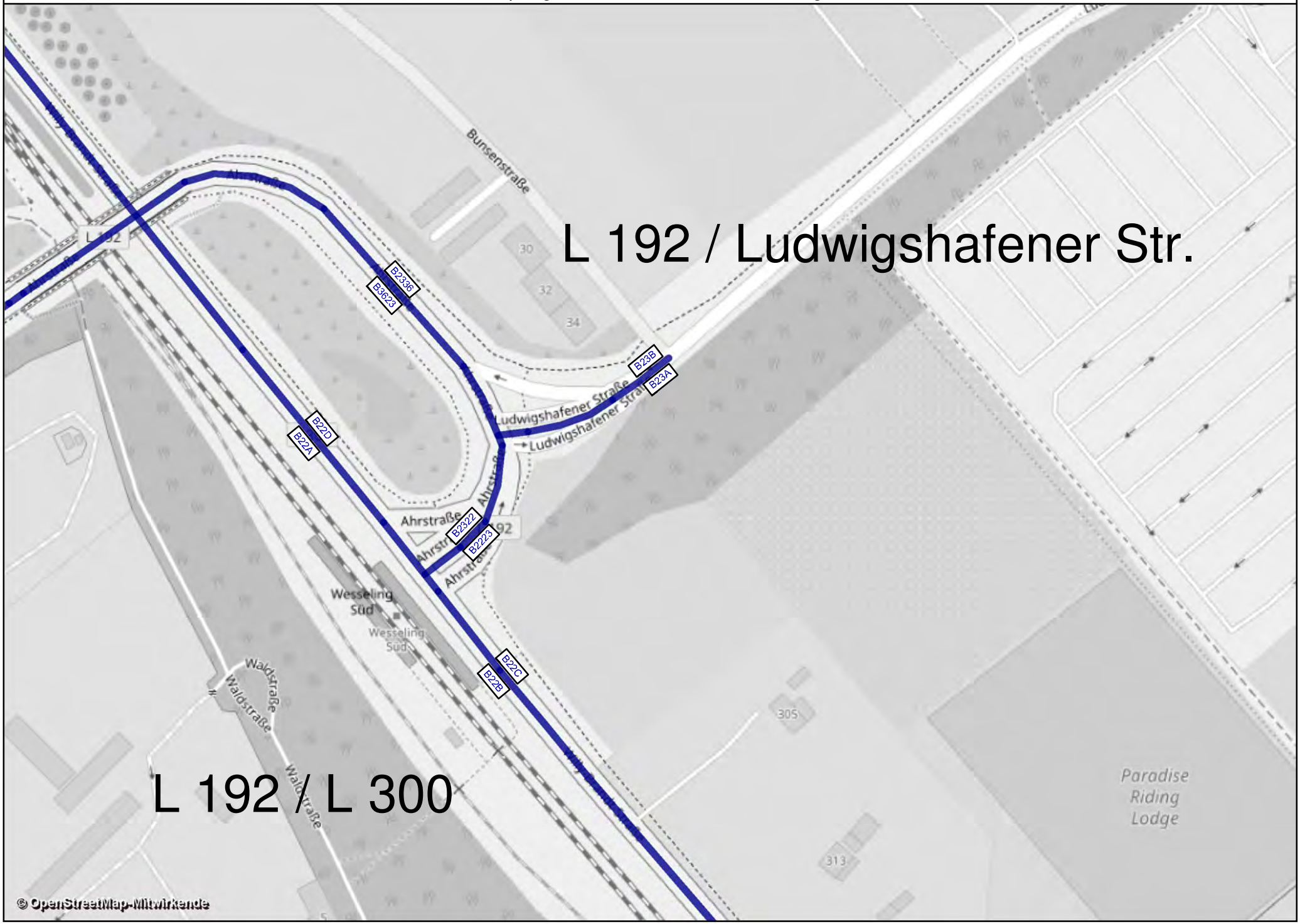


KP L192 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4800	2,1%	100	4900	2,0%	100
B22B	L300	Süd	Basisstraße	6300	3,2%	200	6500	3,1%	200
B22C	L300	Nord	Basisstraße	6300	3,2%	200	6500	3,1%	200
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4800	2,1%	100	4900	2,0%	100
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	9600	2,1%	200	9800	2,0%	200
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	12600	3,2%	400	13000	3,1%	400
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200

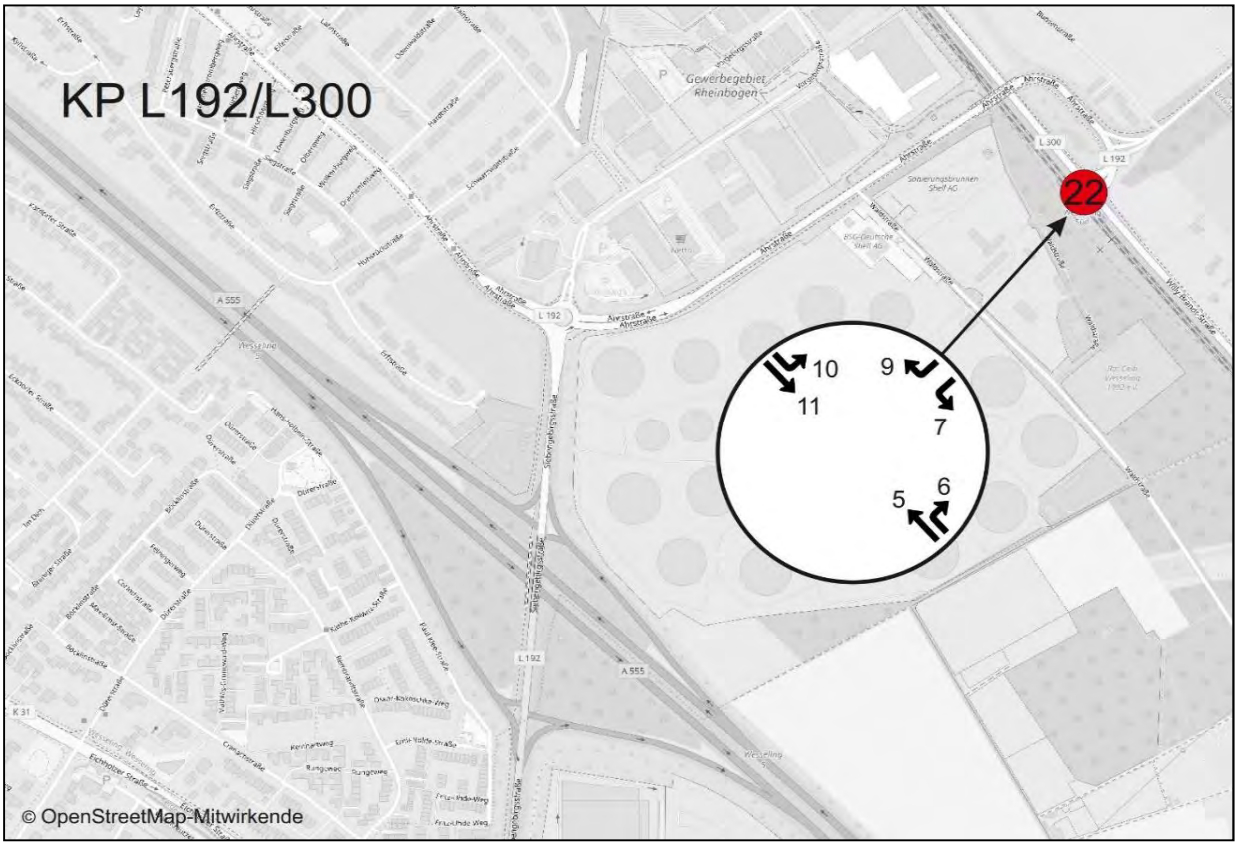


KP L192 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4500	1,3%	2,6%	261	44	0,06	0,010	1,1%	50
B22B	L300	Süd	Basisstraße	5900	3,0%	5,8%	341	58	0,06	0,010	2,5%	150
B22C	L300	Nord	Basisstraße	5900	3,0%	5,8%	341	58	0,06	0,010	2,5%	150
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4500	1,3%	2,6%	261	44	0,06	0,010	1,1%	50
B2322	L192	West	Basisstraße	2500	5,0%	9,5%	145	25	0,06	0,010	4,0%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2500	5,0%	9,5%	145	25	0,06	0,010	4,0%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	9000	1,3%	2,6%	522	88	0,06	0,010	1,1%	100
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	11800	3,0%	5,8%	682	116	0,06	0,010	2,5%	300
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	5000	5,0%	9,5%	290	50	0,06	0,010	4,0%	200

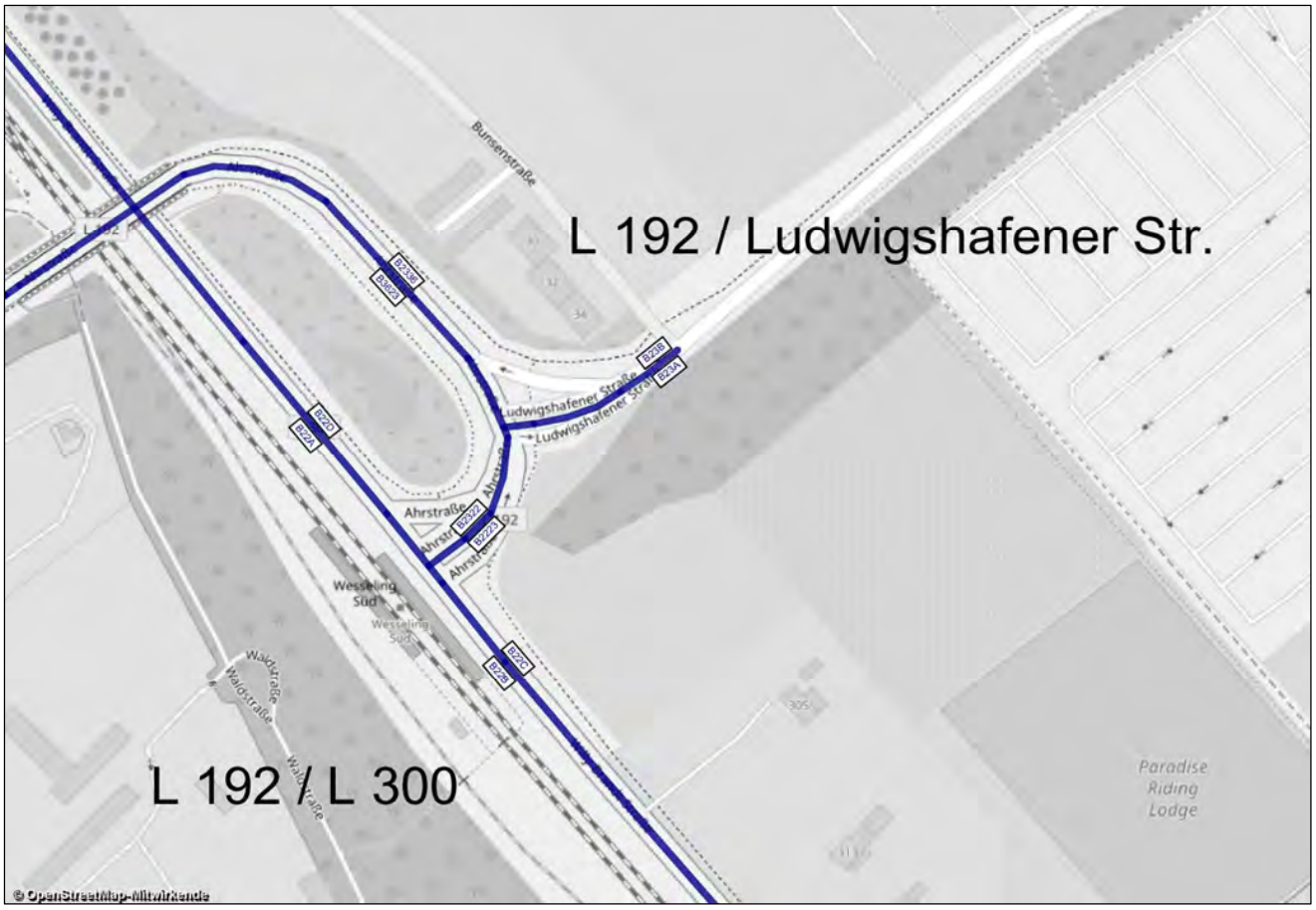



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

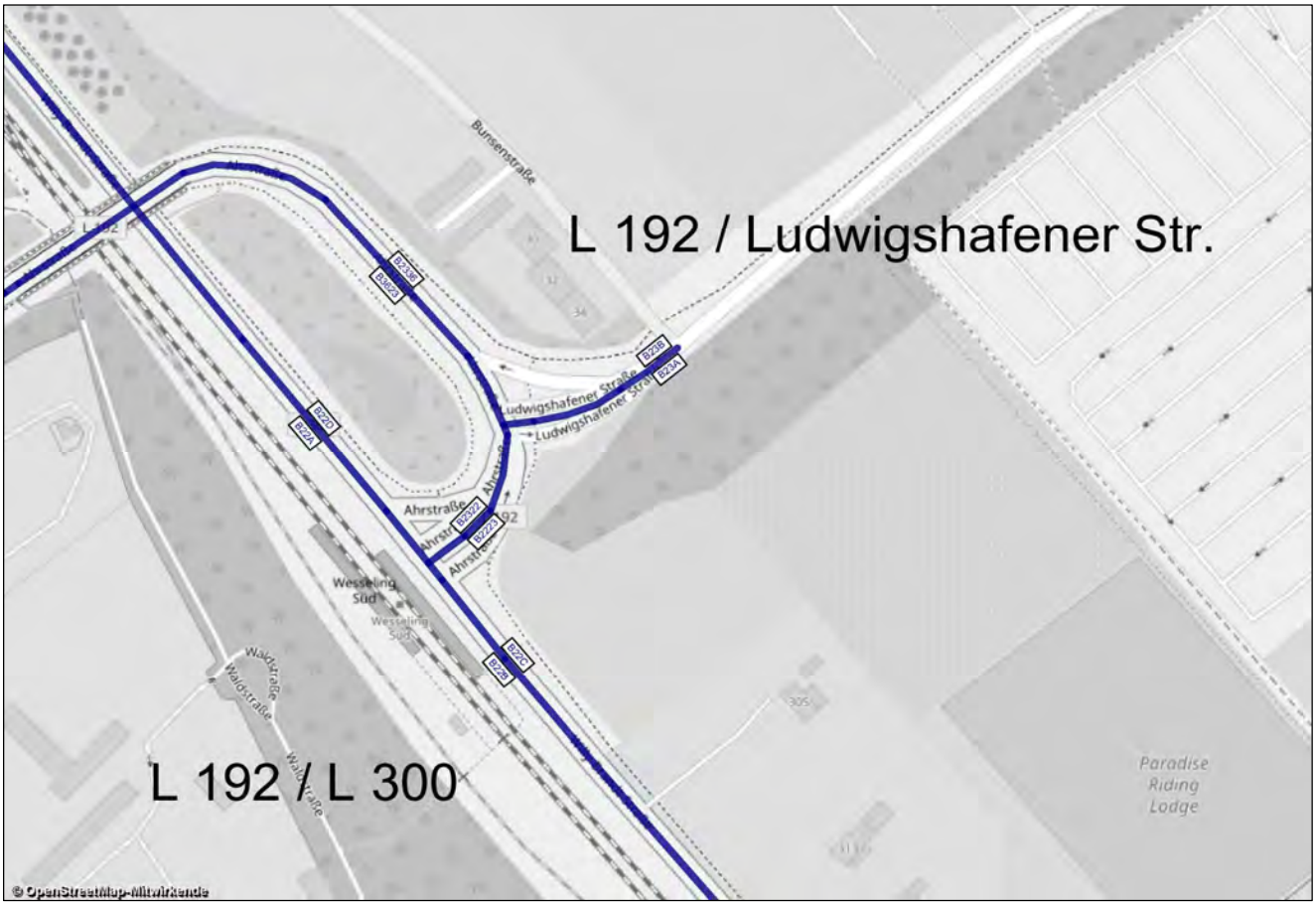
L192 / L300 - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
22	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	4	-	-	-	-
		5	250	6	171	3
		6	213	5	86	1
	Ludwigshafener Straße	7	89	1	153	3
		8	-	-	-	-
		9	87	12	122	12
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	10	85	35	112	29
		11	150	2	285	0
		12	-	-	-	-

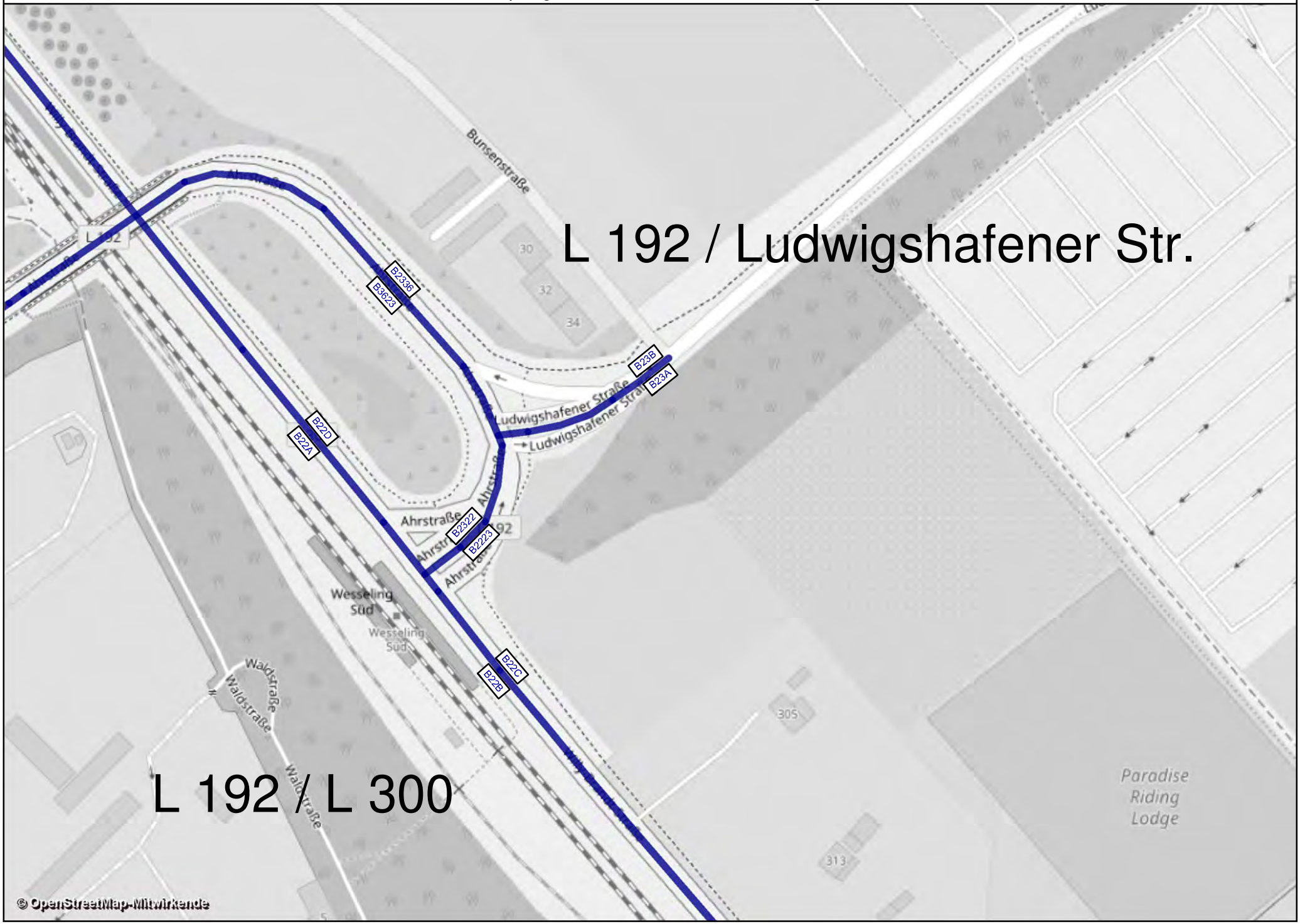


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B2322	L192	West	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2700	3,7%	100	2800	3,6%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B23A	-	Ost	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
B23B	-	West	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9600	4,2%	400	10000	6,0%	600
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	3,6%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4200	4,8%	200	4400	4,5%	200

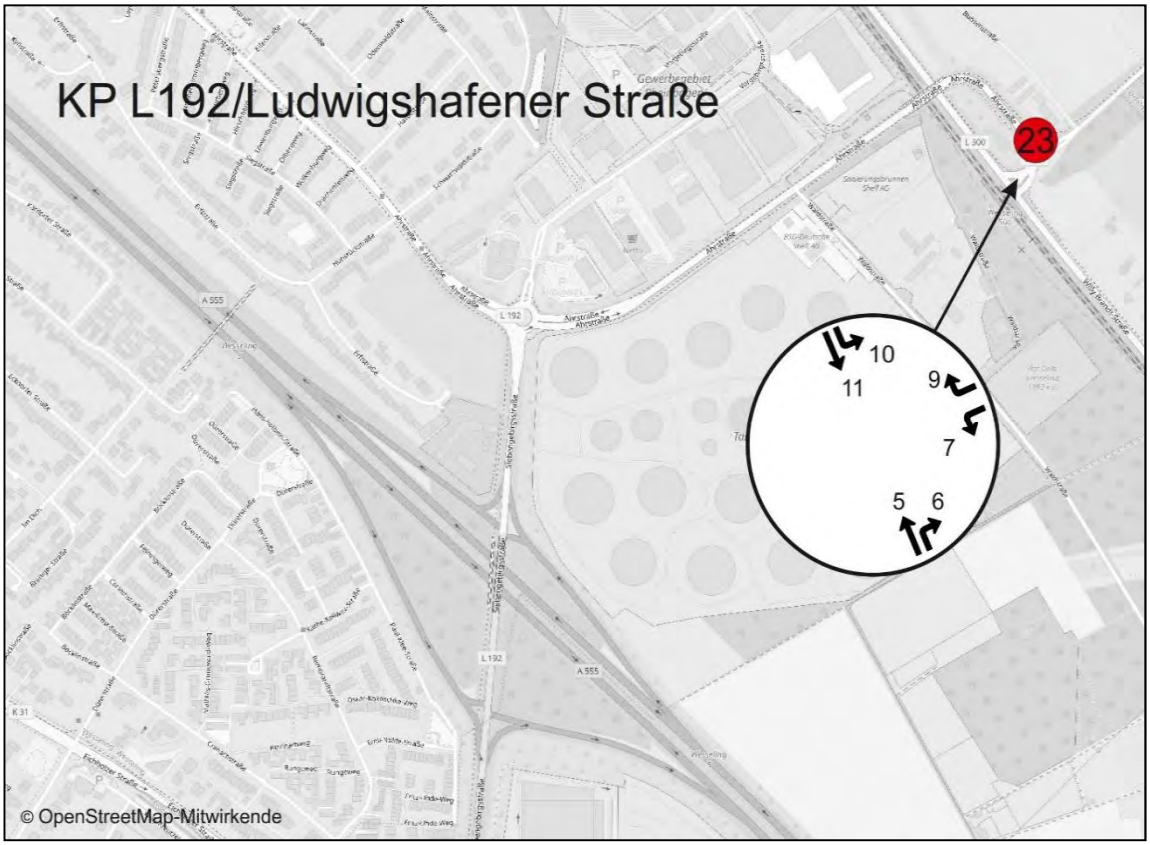


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	4500	4,5%	8,5%	256	44	0,06	0,010	4,4%	200
B2322	L192	West	Basisstraße	2500	5,0%	9,5%	145	25	0,06	0,010	4,0%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2500	5,0%	9,5%	145	25	0,06	0,010	4,0%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	4500	4,5%	8,5%	256	44	0,06	0,010	4,4%	200
B23A	-	Ost	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
B23B	-	West	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9000	4,5%	8,5%	513	88	0,06	0,010	4,4%	400
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	5000	5,0%	9,5%	290	50	0,06	0,010	4,0%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4000	2,2%	4,3%	226	38	0,06	0,010	2,5%	100

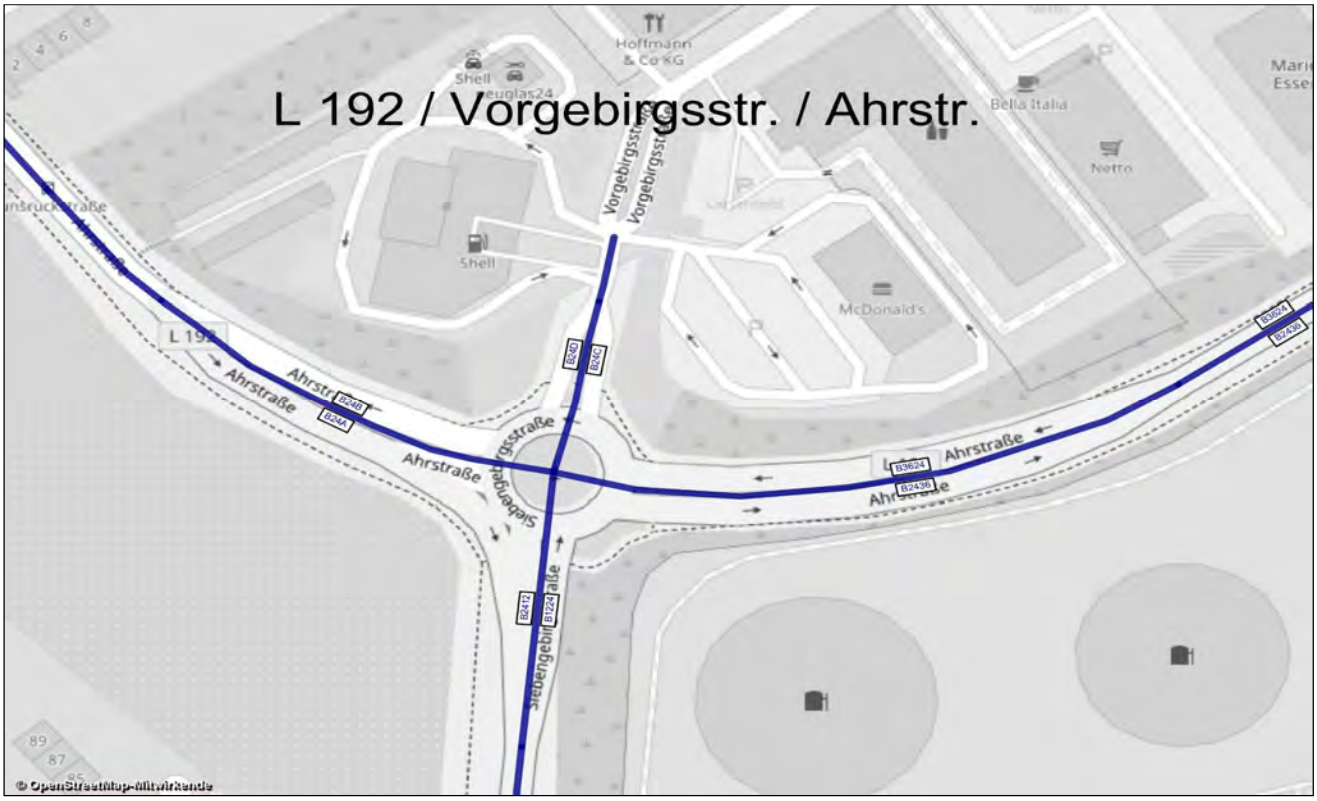



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

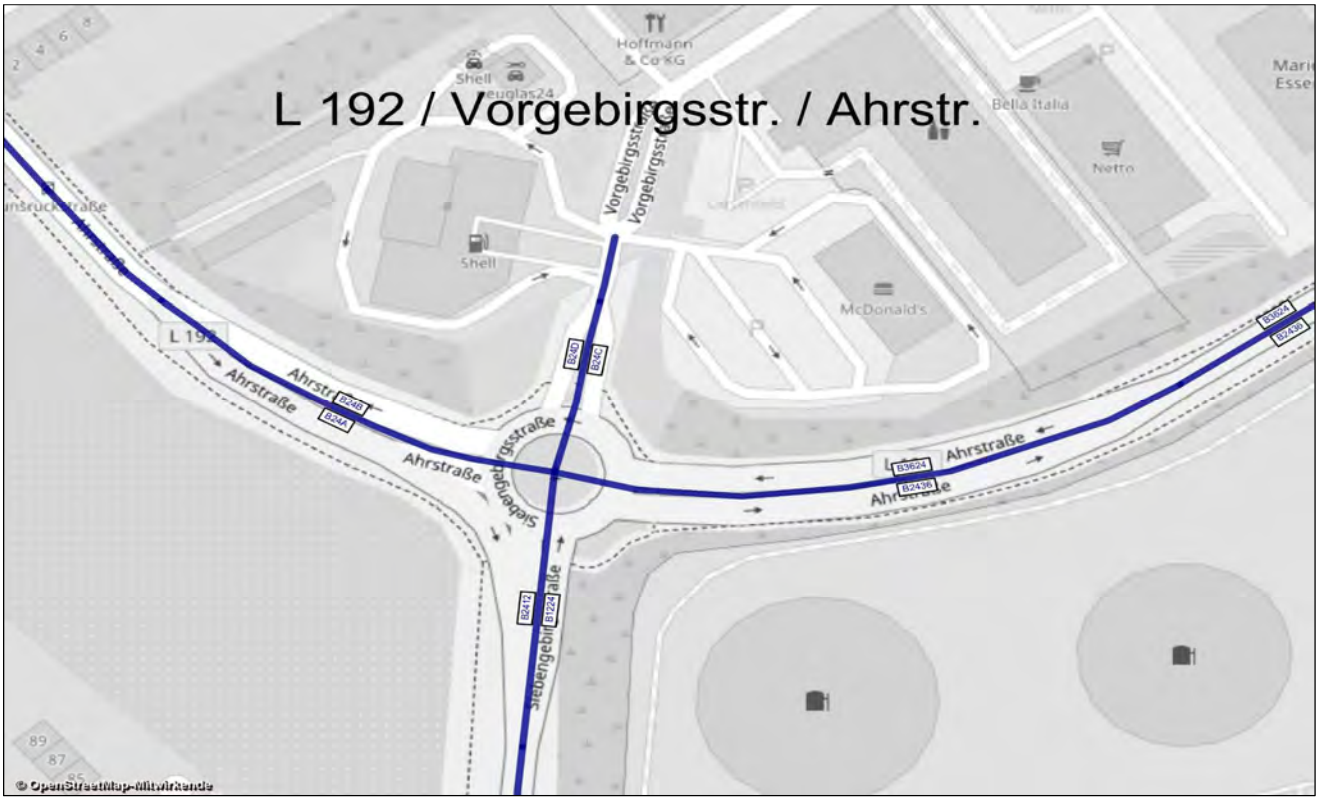
L192 / Ludwigshafener Str. - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
23	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Ludwigshafener Straße	4	-	-	-	-
		5	225	28	178	19
		6	95	1	22	2
	Ludwigshafener Straße	7	11	0	95	0
		8	-	-	-	-
		9	30	1	307	3
	Ahrstraße (L 192)	10	351	2	37	8
		11	127	13	174	15
		12	-	-	-	-



KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	8300	2,4%	200	8600	3,5%	300
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B3624	L192	West	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B24B	L192	West	Basisstraße	8300	2,4%	200	8600	3,5%	300
B24D	-	Süd	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
B2412	-	Süd	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	5,4%	500
B1224	-	Nord	Basisstraße	9000	4,4%	400	9200	5,4%	500
B24C	-	Nord	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	16600	2,4%	400	17200	3,5%	600
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	18000	4,4%	800	18400	5,4%	1000
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8000	5,0%	400	8200	7,3%	600
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7400	5,4%	400	7800	7,7%	600

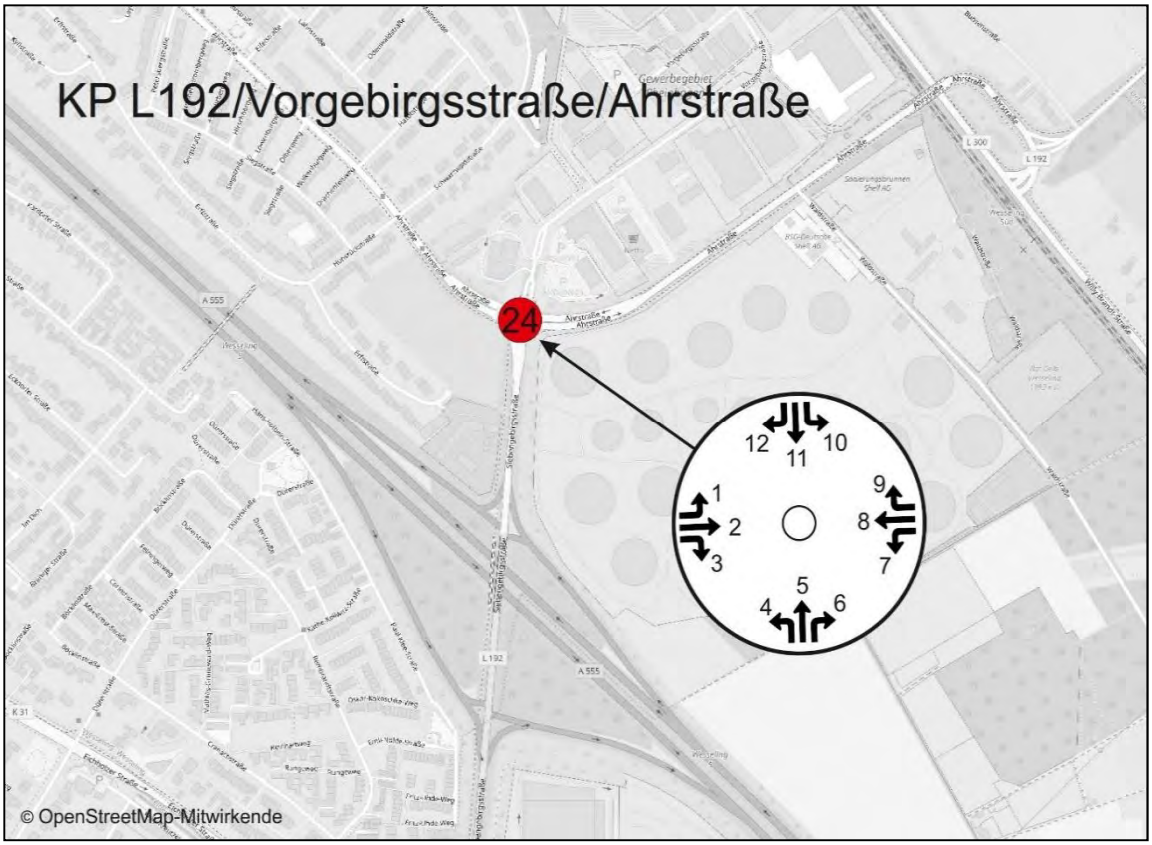


KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	7800	2,5%	4,8%	450	76	0,06	0,010	2,6%	200
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3750	6,4%	12,1%	216	38	0,06	0,010	5,3%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	3750	6,4%	12,1%	216	38	0,06	0,010	5,3%	200
B24B	L192	West	Basisstraße	7800	2,5%	4,8%	450	76	0,06	0,010	2,6%	200
B24D	-	Süd	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
B2412	-	Süd	Basisstraße	8400	4,6%	8,8%	484	84	0,06	0,010	4,2%	350
B1224	-	Nord	Basisstraße	8400	4,6%	8,8%	484	84	0,06	0,010	4,2%	350
B24C	-	Nord	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	15600	2,5%	4,8%	901	153	0,06	0,010	2,6%	400
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	16800	4,6%	8,8%	968	167	0,06	0,010	4,2%	700
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7500	6,4%	12,1%	431	76	0,06	0,010	5,3%	400
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7000	4,7%	8,9%	429	75	0,06	0,011	5,7%	400

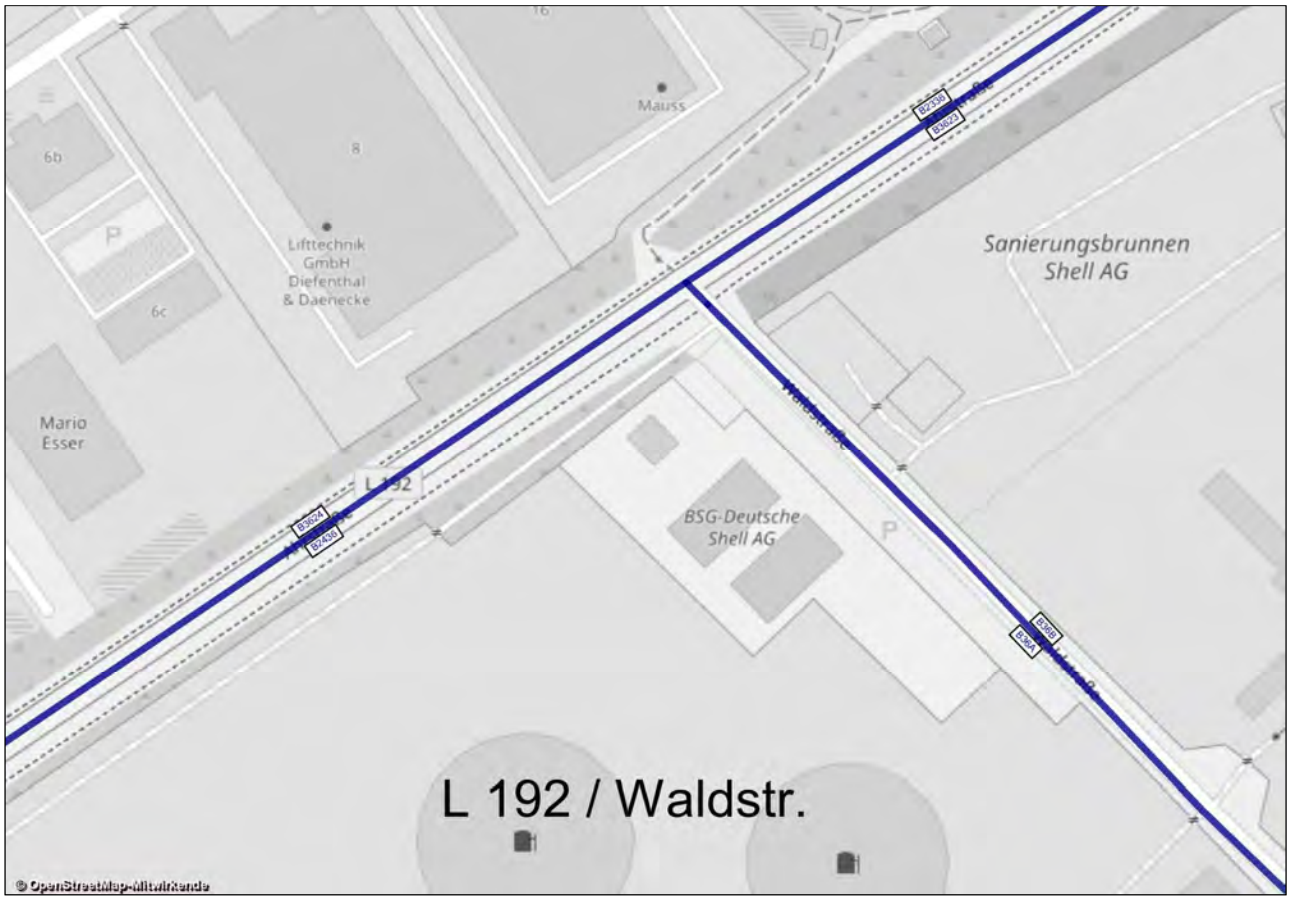



L 192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr.
Hoffmann & Co KG
Shell
Bella Italia
Netto
Mario Esser
Vorgebirgsstraße
Shell
McDonald's
L 192
Ahrstraße
B24B
B24A
B24D
B24C
Siebengebirgsstraße
B2412
B1224
B3624
B2436
© OpenStreetMap-Mitwirkende

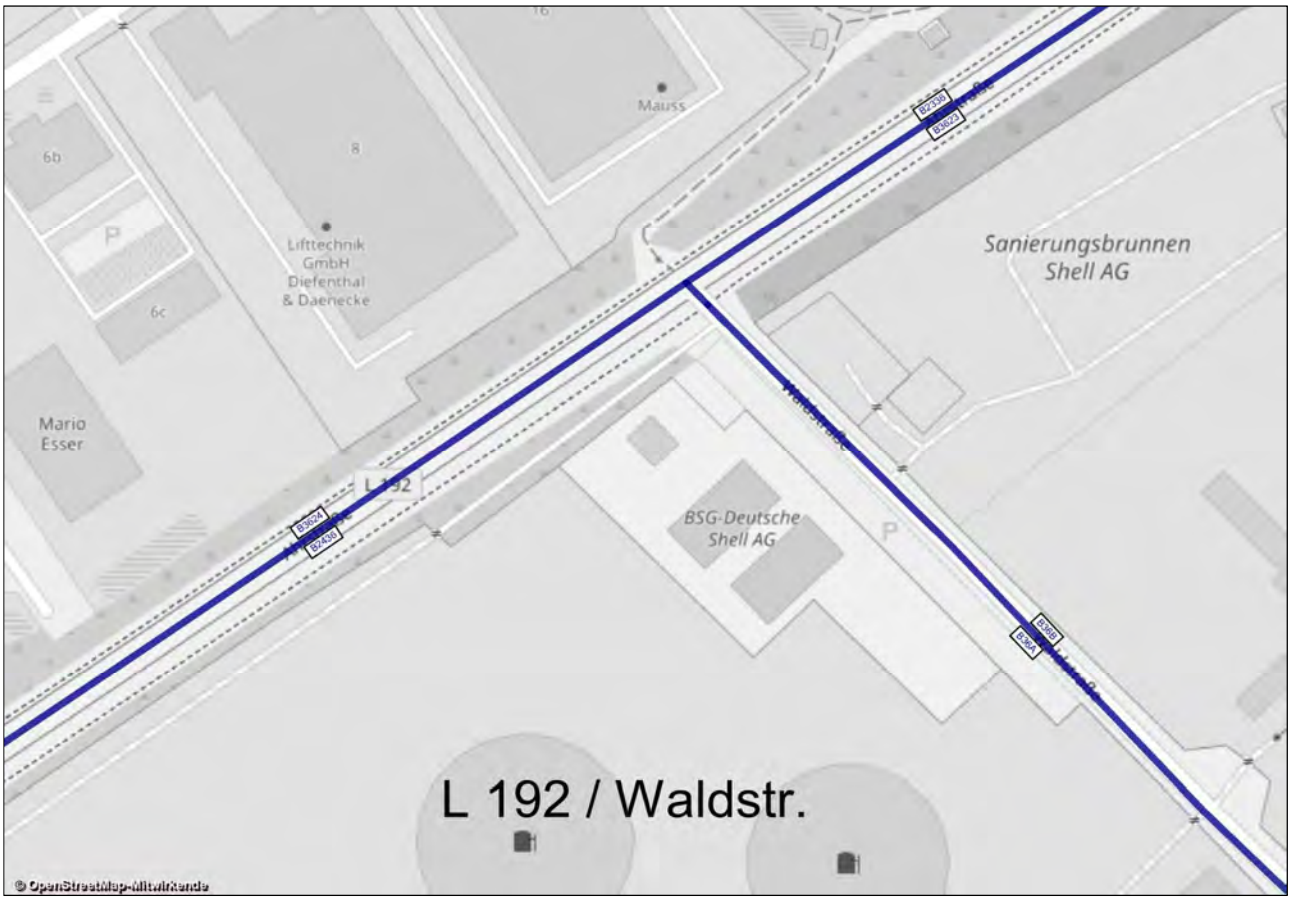
L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
24	Ahrstraße (L 192)	1	87	4	147	4
		2	57	0	68	1
		3	622	8	649	3
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	338	6	1.091	8
		5	118	2	132	4
		6	355	12	135	14
	Ahrstraße (L 192)	7	231	21	460	23
		8	24	3	134	1
		9	27	0	67	1
	Vorgebirgsstraße	10	19	3	59	1
		11	82	5	190	4
		12	32	2	151	2

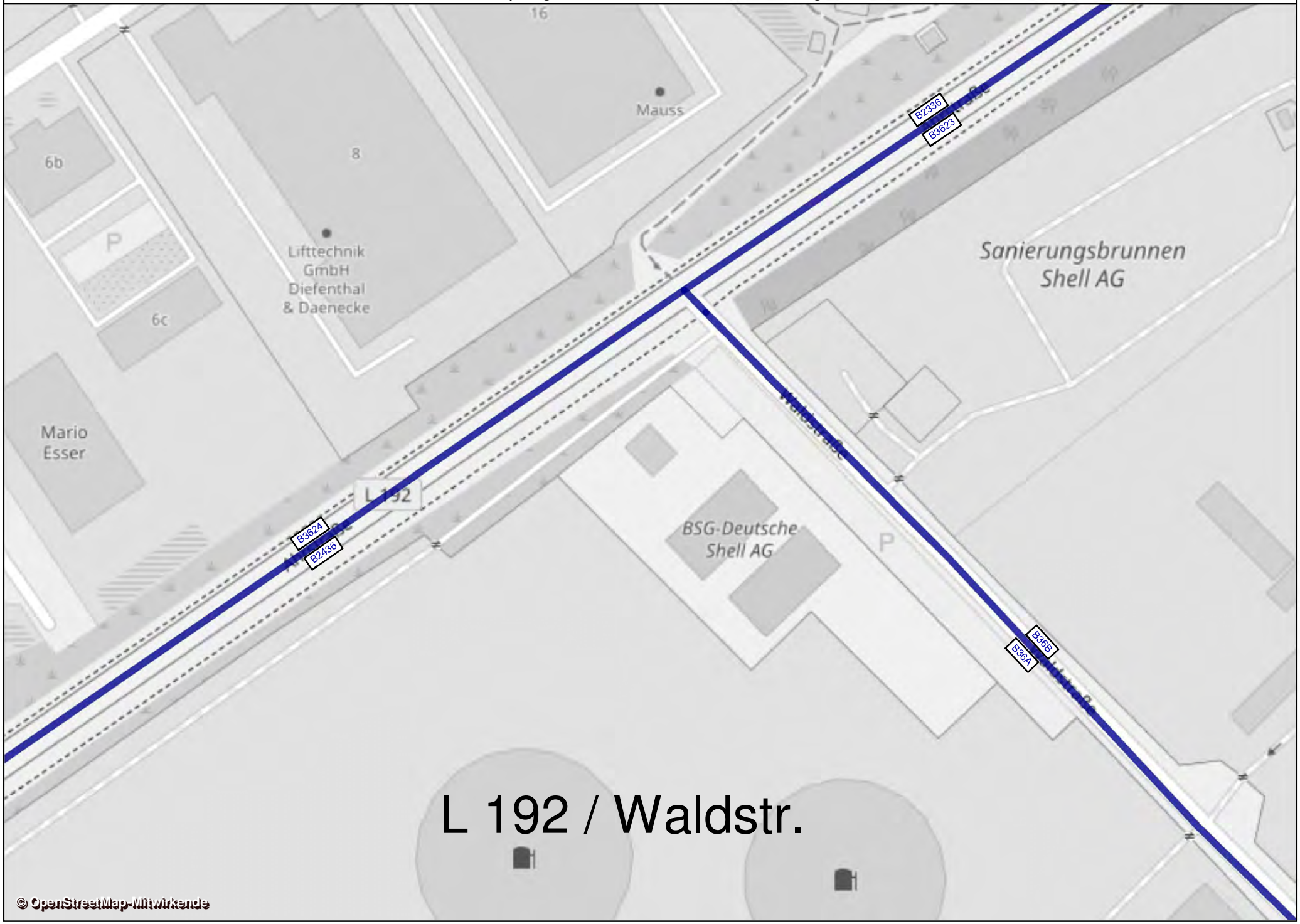


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 1 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B2336	L192	West	Basisstraße	4800	4,2%	200	5000	6,0%	300
B3624	L192	West	Basisstraße	4000	5,0%	200	4100	7,3%	300
B36A	-	Süd	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	1000	0,0%	0	1000	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	8000	5,0%	400	8200	7,3%	600
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	2000	0,0%	0	2000	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9600	4,2%	400	10000	6,0%	600

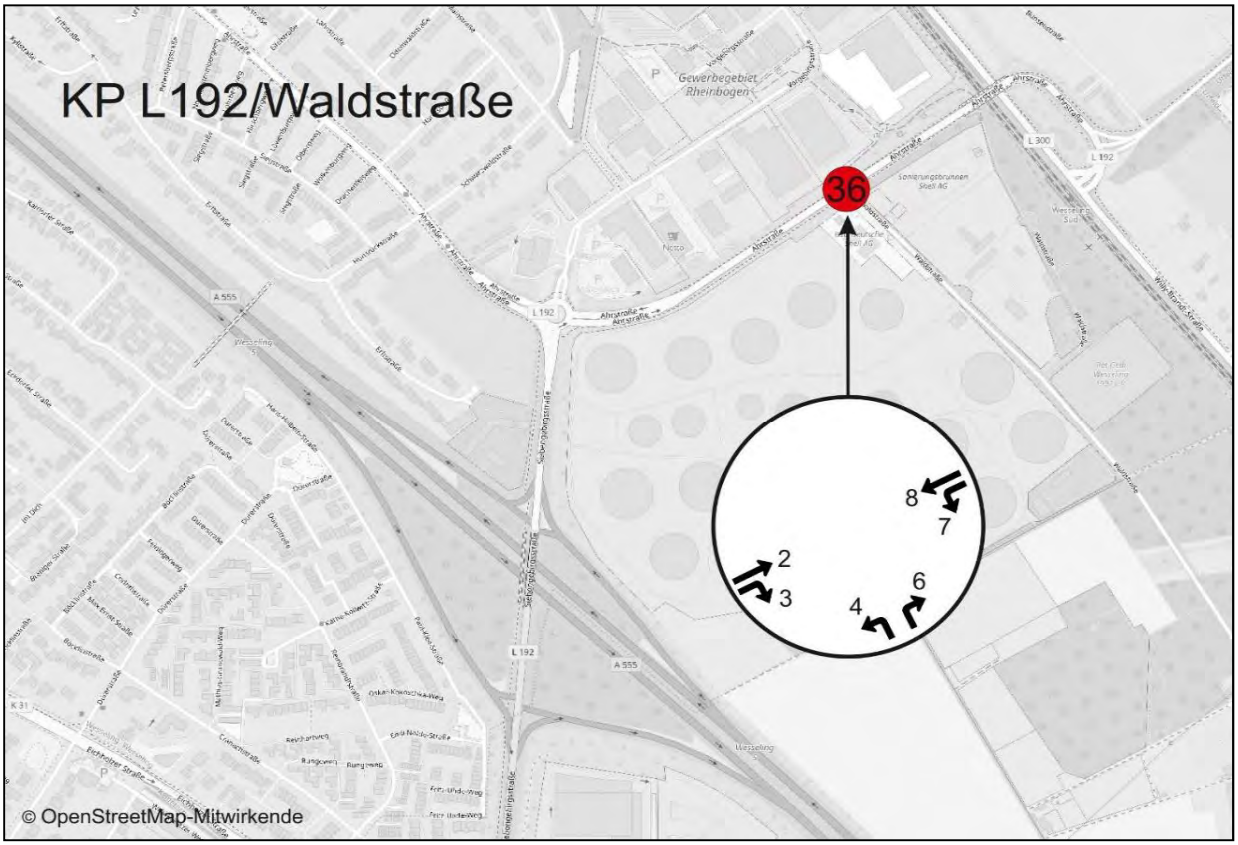


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 1 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	3750	6,4%	12,1%	216	38	0,06	0,010	5,3%	200
B3623	L192	Ost	Basisstraße	4500	4,5%	8,5%	256	44	0,06	0,010	4,4%	200
B2336	L192	West	Basisstraße	4500	4,5%	8,5%	256	44	0,06	0,010	4,4%	200
B3624	L192	West	Basisstraße	3750	6,4%	12,1%	216	38	0,06	0,010	5,3%	200
B36A	-	Süd	Basisstraße	950	3,7%	7,1%	56	10	0,06	0,010	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	950	3,7%	7,1%	56	10	0,06	0,010	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	7500	6,4%	12,1%	431	76	0,06	0,010	5,3%	400
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	1900	3,7%	7,1%	113	19	0,06	0,010	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	9000	4,5%	8,5%	513	88	0,06	0,010	4,4%	400




16
Mauss
8
6b
P
6c
Lifttechnik
GmbH
Diefenthal
& Daenecke
Sanierungsbrunnen
Shell AG
B2336
B3623
Mario
Esser
L 192
B3624
B2436
BSG-Deutsche
Shell AG
P
B36B
B36A
L 192 / Waldstr.
© OpenStreetMap-Mitwirkende

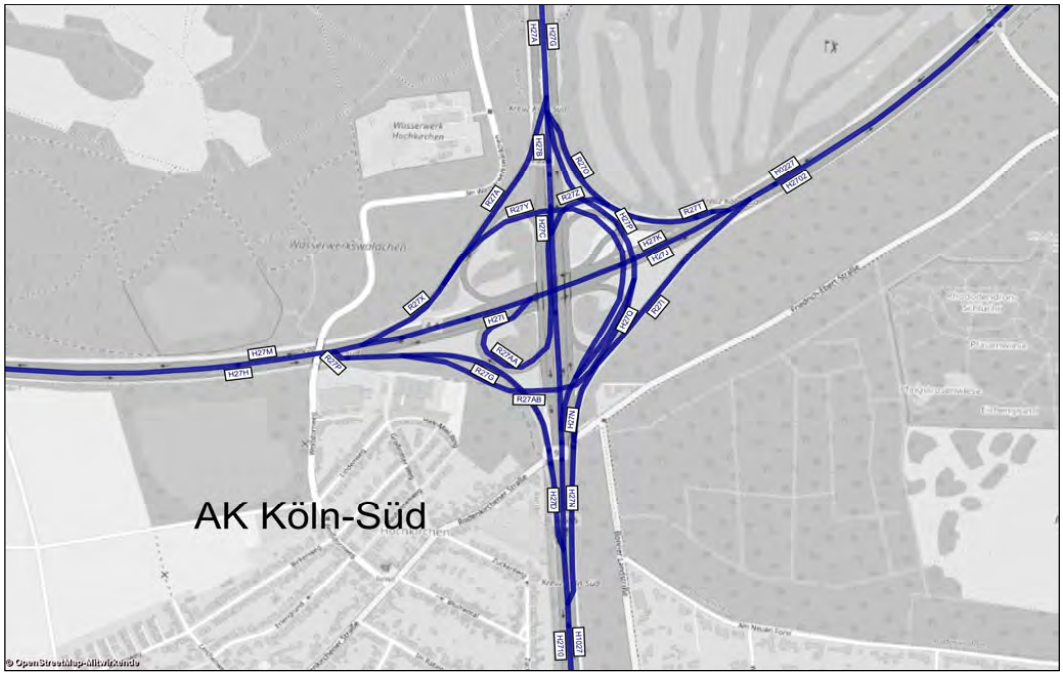
L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 1 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
36	Ahrstraße (L 192)	1	-	-	-	-
		2	393	10	220	13
		3	33	6	47	4
	Waldstraße	4	33	4	123	4
		5	-	-	-	-
		6	93	4	258	2
	Ahrstraße (L 192)	7	81	4	114	0
		8	166	14	552	24
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



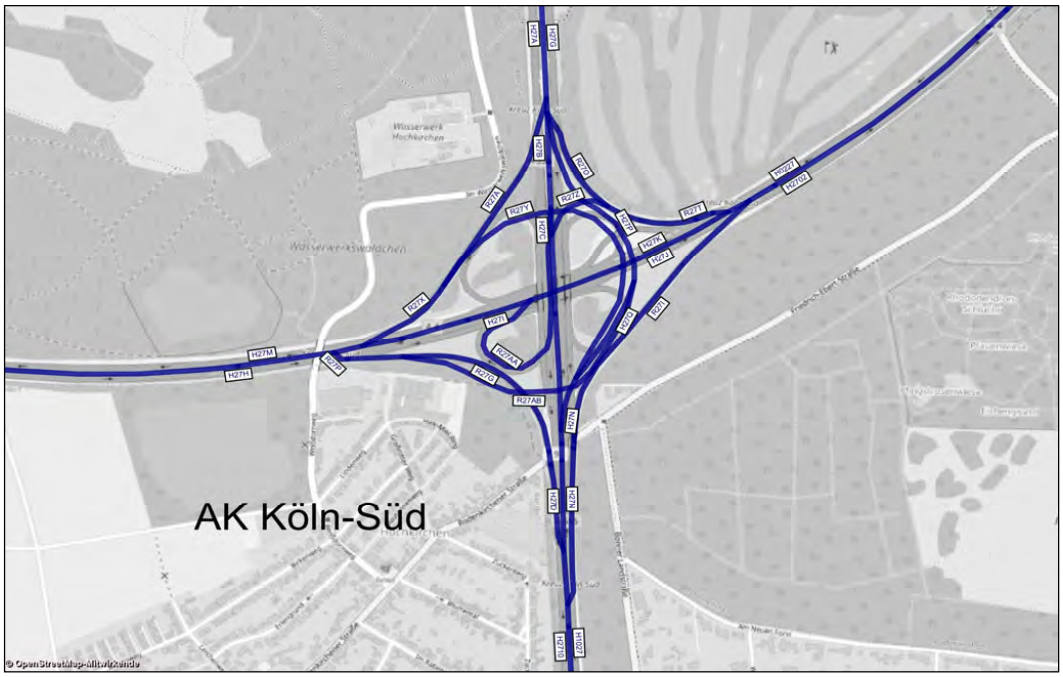
Anlage U-PF2-1 bis U-PF2-169

Prognose-Planfall 2 2030

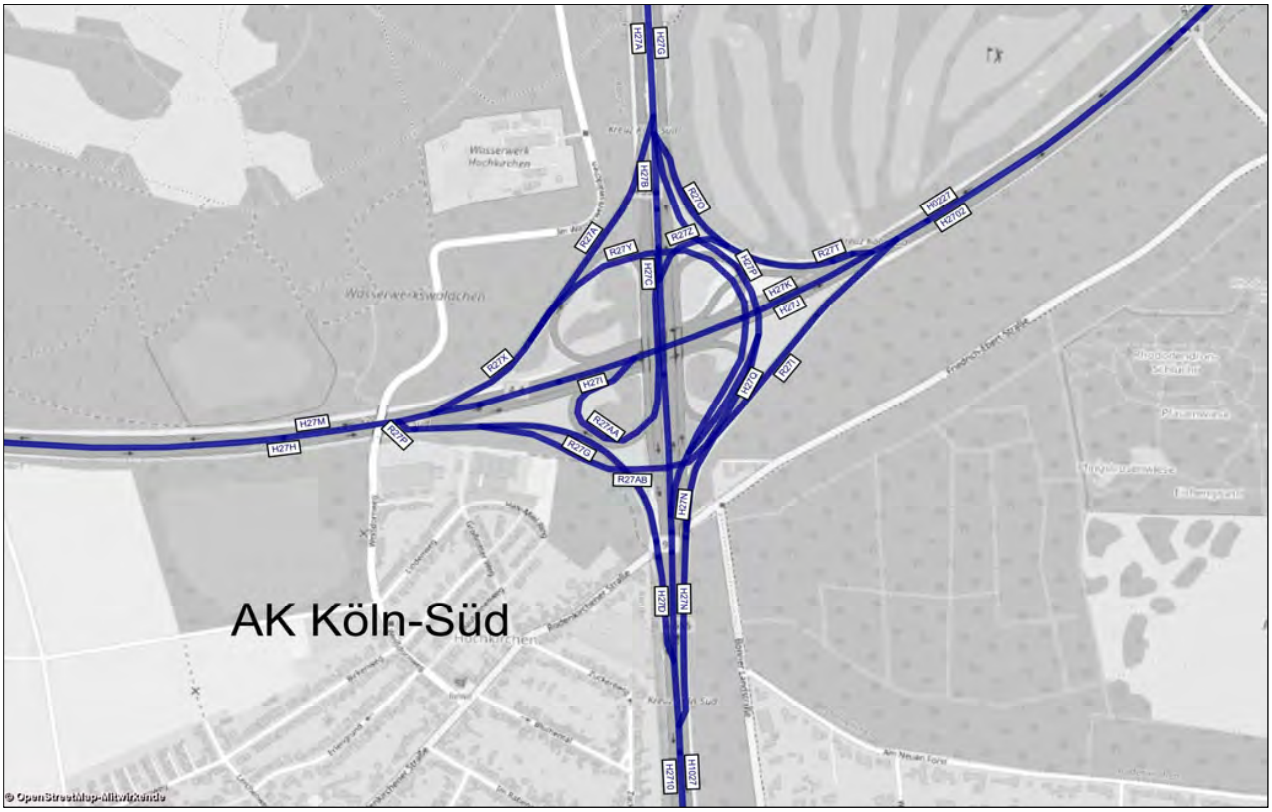
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H27A	A555	Süd	HFB	28600	8,0%	2300	29600	8,4%	2500
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5400	9,3%	500	5500	9,1%	500
H27B	A555	Süd	HFB	23100	7,8%	1800	23900	8,4%	2000
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	12200	10,7%	1300	12700	11,8%	1500
H27C	A555	Süd	HFB	23100	7,8%	1800	23900	8,4%	2000
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	24000	5,0%	1200	24800	5,2%	1300
H27D	A555	Süd	HFB	35000	5,1%	1800	36100	5,5%	2000
R27G	A555	Süd	Einfahrt	22800	15,4%	3500	23700	16,0%	3800
H2710	A555	Süd	HFB	57800	9,2%	5300	59800	9,7%	5800
H1027	A555	Nord	HFB	57500	11,0%	6300	59600	11,7%	7000
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	26900	9,7%	2600	27900	10,4%	2900
H27N	A555	Nord	HFB	30600	12,1%	3700	31700	12,9%	4100
H27Q	A555	Nord	HFB	6200	6,5%	400	6400	6,3%	400
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	24400	13,9%	3400	25300	14,6%	3700
H27P	A555	Nord	HFB	12400	8,1%	1000	12800	8,6%	1100
R27O	A555	Nord	Einfahrt	12700	15,0%	1900	13200	15,9%	2100
H27G	A555	Nord	HFB	25100	11,2%	2800	26100	11,5%	3000
H27H	A4	Ost	HFB	70000	18,3%	12800	73000	19,3%	14100
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	29000	13,8%	4000	30100	14,6%	4400
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	6200	8,1%	500	6400	7,8%	500
H27I	A4	Ost	HFB	40900	21,8%	8900	42700	23,0%	9800
H27J	A4	Ost	HFB	53100	19,0%	10100	55400	20,0%	11100
H2702	A4	Ost	HFB	80100	15,9%	12700	83300	16,8%	14000
H0227	A4	West	HFB	77700	15,1%	11700	80800	16,0%	12900
R27T	A4	West	Ausfahrt	36700	8,2%	3000	38000	8,7%	3300
H27K	A4	West	HFB	40900	21,0%	8600	42700	22,2%	9500
R27X	A4	West	Einfahrt	29700	12,5%	3700	30800	13,3%	4100
H27M	A4	West	HFB	70700	17,4%	12300	73600	18,5%	13600
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	53700	9,5%	5100	55700	9,9%	5500
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	115300	10,1%	11600	119400	10,7%	12800
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	140700	17,8%	25100	146600	18,9%	27700
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	81800	21,4%	17500	85400	22,6%	19300
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	94000	19,9%	18700	98100	21,0%	20600
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	157800	15,5%	24400	164100	16,4%	26900



A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H27A	A555	Süd	HFB	26700	8,0%	14,9%	1531	272	0,06	0,010	7,1%	1900
R27A	A555	Süd	Ausfahrt	5000	8,1%	15,0%	289	51	0,06	0,010	8,0%	400
H27B	A555	Süd	HFB	21600	8,0%	14,8%	1242	220	0,06	0,010	6,9%	1500
R27AA	A555	Süd	Ausfahrt	11400	10,4%	19,0%	651	118	0,06	0,010	9,6%	1100
H27C	A555	Süd	HFB	21600	8,0%	14,8%	1242	220	0,06	0,010	6,9%	1500
R27Z	A555	Süd	Einfahrt	22500	4,9%	9,3%	1296	224	0,06	0,010	4,4%	1000
H27D	A555	Süd	HFB	32800	5,0%	9,5%	1887	327	0,06	0,010	4,6%	1500
R27G	A555	Süd	Einfahrt	21100	15,6%	27,3%	1205	226	0,06	0,011	13,7%	2900
H2710	A555	Süd	HFB	53900	9,1%	16,8%	3092	553	0,06	0,010	8,2%	4400
H1027	A555	Nord	HFB	53500	11,2%	20,2%	3066	557	0,06	0,010	9,9%	5300
R27I	A555	Nord	Ausfahrt	25100	9,9%	18,0%	1440	259	0,06	0,010	8,8%	2200
H27N	A555	Nord	HFB	28400	12,3%	22,1%	1626	298	0,06	0,010	10,9%	3100
H27Q	A555	Nord	HFB	5800	6,7%	12,6%	334	59	0,06	0,010	5,2%	300
R27Y	A555	Nord	Ausfahrt	22600	13,8%	24,4%	1292	239	0,06	0,011	12,4%	2800
H27P	A555	Nord	HFB	11600	7,4%	13,8%	669	118	0,06	0,010	6,9%	800
R27O	A555	Nord	Einfahrt	11800	14,9%	26,3%	674	126	0,06	0,011	13,6%	1600
H27G	A555	Nord	HFB	23400	11,2%	20,3%	1343	244	0,06	0,010	9,8%	2300
H27H	A4	Ost	HFB	64600	18,7%	32,1%	3682	706	0,06	0,011	16,6%	10700
R27P	A4	Ost	Ausfahrt	26900	13,9%	24,7%	1541	286	0,06	0,011	12,3%	3300
R27AB	A4	Ost	Rampe von A4	5800	8,1%	15,0%	335	60	0,06	0,010	6,9%	400
H27I	A4	Ost	HFB	37600	22,1%	37,1%	2142	421	0,06	0,011	19,7%	7400
H27J	A4	Ost	HFB	49000	19,4%	33,1%	2793	538	0,06	0,011	17,1%	8400
H2702	A4	Ost	HFB	74100	16,2%	28,2%	4233	798	0,06	0,011	14,3%	10600
H0227	A4	West	HFB	72000	15,3%	26,9%	4113	770	0,06	0,011	13,6%	9800
R27T	A4	West	Ausfahrt	34300	8,3%	15,4%	1970	350	0,06	0,010	7,3%	2500
H27K	A4	West	HFB	37600	21,7%	36,4%	2143	420	0,06	0,011	19,1%	7200
R27X	A4	West	Einfahrt	27600	12,7%	22,8%	1581	291	0,06	0,011	11,2%	3100
H27M	A4	West	HFB	65300	17,9%	30,8%	3724	710	0,06	0,011	15,8%	10300
QS H27A+H27G	A555	-	HFB	50100	9,5%	17,4%	2874	515	0,06	0,010	8,4%	4200
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	107400	10,1%	18,5%	6158	1110	0,06	0,010	9,0%	9700
QS H27H+H27M	A4	-	HFB	129900	18,3%	31,5%	7406	1417	0,06	0,011	16,2%	21000
QS H27I+H27K	A4	-	HFB	75200	21,9%	36,7%	4284	841	0,06	0,011	19,4%	14600
QS H27J+H27K	A4	-	HFB	86600	20,4%	34,6%	4935	958	0,06	0,011	18,0%	15600
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	146100	15,7%	27,5%	8346	1567	0,06	0,011	14,0%	20400



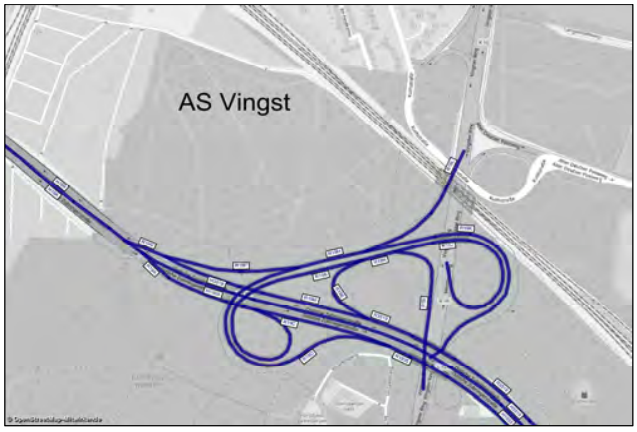
A 555/A 4 - AK Köln-Süd - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H27A	A555	HFB	**2341**	**6,1%**	-			-			R27A	466	6,7%	H27B	1875	5,9%	1883	8,3%	2113	5,9%
R27A	A555	Ausfahrt	**517**	**5,8%**	R27Y	1877	9,8%	R27X	2394	8,9%	H27B	1684	3,8%	H27A	2201	4,3%	277	10,1%	456	5,7%
H27B	A555	HFB	**1836**	**6,1%**	R27AA	950	8,2%	H27C	886	3,9%	R27A	275	5,7%	H27A	2111	6,1%	1607	8,1%	1657	6,0%
R27AA	A555	Ausfahrt	**966**	**8,4%**	H27I	3215	19,2%	H27J	4181	16,7%	H27C	1711	5,8%	H27B	2677	6,8%	822	10,3%	851	8,2%
H27C	A555	HFB	**1836**	**6,1%**	R27Z	2014	4,3%	H27D	3849	5,1%	R27AA	887	7,7%	H27B	2723	6,6%	1607	8,1%	1657	6,0%
R27Z	A555	Einfahrt	**2233**	**3,9%**	H27C	1732	5,8%	H27D	3965	4,7%	R27O	986	11,1%	R27T	3219	6,1%	1552	3,5%	1902	4,9%
H27D	A555	HFB	**3000**	**4,7%**	R27G	1606	10,5%	H2710	4606	6,7%	R27Z	2233	4,8%	H27C	767	4,3%	2335	4,2%	2709	4,6%
R27G	A555	Einfahrt	**2224**	**14,3%**	H27D	2235	3,4%	H2710	4459	8,8%	R27AB	496	7,3%	R27P	2720	13,0%	1772	16,0%	1444	10,8%
H2710	A555	HFB	**4601**	**6,9%**	R27G	1680	7,2%	H27D	2921	6,7%	-			-			4108	9,3%	4152	6,7%
H1027	A555	HFB	**4813**	**9,6%**	-			-			R27I	2325	9,2%	H27N	2488	9,9%	4151	10,9%	4002	8,6%
R27I	A555	Ausfahrt	**2467**	**8,1%**	H27J	3845	19,0%	H2702	6312	14,7%	H27N	2132	12,4%	H1027	4599	10,1%	2084	9,3%	1715	8,2%
H27N	A555	HFB	**2537**	**9,1%**	R27Y	2006	10,0%	H27Q	530	5,6%	R27I	1787	7,6%	H1027	4324	8,5%	2068	12,6%	2288	8,9%
H27Q	A555	HFB	**543**	**5,0%**	R27AB	390	6,3%	H27P	933	5,6%	R27Y	1871	9,4%	H27N	2414	8,4%	420	6,7%	490	4,9%
R27Y	A555	Ausfahrt	**2041**	**10,3%**	R27A	482	4,9%	R27X	2523	9,2%	H27Q	506	4,8%	H27N	2547	9,2%	1648	14,1%	1798	10,1%
H27P	A555	HFB	**1049**	**6,1%**	R27O	808	11,9%	H27G	1857	8,6%	R27AB	564	7,3%	H27Q	485	4,7%	900	7,0%	860	5,8%
R27O	A555	Einfahrt	**1097**	**9,6%**	H27P	899	5,6%	H27G	1996	7,8%	R27Z	1964	4,8%	R27T	3062	6,6%	773	13,6%	949	11,9%
H27G	A555	HFB	**2007**	**9,3%**	R27O	1002	18,5%	H27P	1004	0,0%	-			-			1673	10,1%	1810	9,1%
H27H	A4	HFB	**6452**	**15,2%**	-			-			R27P	2667	13,8%	H27I	3785	16,3%	5613	17,2%	4902	16,2%
R27P	A4	Ausfahrt	**2733**	**13,6%**	H27I	3703	19,1%	H27H	6436	16,8%	R27G	1954	17,3%	R27AB	779	4,5%	2253	14,2%	1814	10,1%
R27AB	A4	Rampe von A4	**571**	**6,5%**	H27Q	439	6,5%	H27P	1010	6,5%	R27G	1836	15,0%	R27P	2407	13,0%	481	7,5%	370	7,3%
H27I	A4	HFB	**3851**	**17,1%**	R27AA	864	9,0%	H27J	4715	15,6%	R27P	2581	14,7%	H27H	6432	16,1%	3360	19,2%	3089	19,7%
H27J	A4	HFB	**4806**	**15,5%**	R27I	2375	8,4%	H2702	7182	13,2%	R27AA	964	10,1%	H27I	3843	16,9%	4183	17,5%	3939	17,2%
H2702	A4	HFB	**7227**	**13,0%**	R27I	2481	8,9%	H27J	4747	15,1%	-			-			6266	14,7%	5654	14,5%
H0227	A4	HFB	**5902**	**10,9%**	-			-			R27T	3181	7,2%	H27K	2720	15,1%	4572	13,1%	5321	10,6%
R27T	A4	Ausfahrt	**3235**	**7,4%**	H27K	2845	12,9%	H0227	6080	10,0%	R27O	1256	3,0%	R27Z	1978	10,2%	2324	6,9%	2851	7,3%
H27K	A4	HFB	**2741**	**14,8%**	R27X	2372	8,0%	H27M	5113	11,6%	R27T	3101	8,1%	H0227	5842	11,2%	2248	19,6%	2469	14,5%
R27X	A4	Einfahrt	**2622**	**7,4%**	H27K	2574	14,1%	H27M	5196	10,7%	R27A	535	5,6%	R27Y	2087	7,9%	1926	13,6%	2254	9,2%
H27M	A4	HFB	**5240**	**12,2%**	R27X	2644	9,0%	H27K	2596	15,5%	-			-			4173	16,8%	4723	12,0%




H27A
H27G
H27B
R27O
H0227
H2702
R27A
R27Z
R27Y
R27T
H27C
H27P
H27K
H27J
R27L
R27X
H27I
R27I
H27O
H27M
H27H
R27P
R27AA
R27G
R27AB
H27N
H27D
H27M
H27O
H1027
AK Köln-Süd
Wasserwerk Hochkirchen
Wasserwerkswäldchen
Friedrich-Ebert-Straße
Rhododendron-Schlucht
Pfingstrosenwiese
Eichengrund
Rodenkirchener Straße
Bonner Landstraße
Am Neuen Forst
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H19A	L124	Ost	HFB	37500	6,1%	2300	38700	6,5%	2500
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	11600	8,6%	1000	12000	9,2%	1100
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	1000	10,0%	100	1000	10,0%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	10600	7,5%	800	11000	8,2%	900
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	9600	12,5%	1200	9900	13,1%	1300
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	20200	10,9%	2200	20900	11,5%	2400
H1935	L124	Ost	HFB	25900	4,6%	1200	26800	4,9%	1300
H3519	L124	West	HFB	26100	2,7%	700	26900	3,0%	800
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	28800	14,2%	4100	29900	15,1%	4500
R19E	L124	West	Rampe von L124	13500	23,0%	3100	14100	24,1%	3400
R19F	L124	West	Rampe zur L124	700	14,3%	100	700	14,3%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	15800	7,0%	1100	16400	7,3%	1200
H19B	L124	West	HFB	41900	4,3%	1800	43200	4,6%	2000
R19H	L124	West	Verflechtung	10200	12,7%	1300	10600	14,2%	1500
R19I	L124	West	Rampe zur K16	200	0,0%	0	200	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	14300	21,7%	3100	14900	22,8%	3400
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	0,0%	0	400	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	9800	12,2%	1200	10200	12,7%	1300
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	15300	6,5%	1000	15800	7,0%	1100
R19N	L124	West	Verflechtung	14500	21,4%	3100	15100	22,5%	3400
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	79400	5,2%	4100	81900	5,5%	4500
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	52000	3,7%	1900	53700	3,9%	2100
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	11600	10,3%	1200	12000	10,8%	1300
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	8600	11,6%	1000	8900	12,4%	1100
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	9900	11,1%	1100	10200	11,8%	1200
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	8600	11,6%	1000	8900	12,4%	1100
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
H35A	A559	Ost	HFB	27200	4,8%	1300	28100	5,3%	1500
H3518	A559	Ost	HFB	44100	9,5%	4200	45700	10,1%	4600
H1835	A559	West	HFB	38500	8,3%	3200	39800	9,0%	3600
R35G	A559	West	Ausfahrt	12400	19,4%	2400	12900	20,2%	2600
R35H	A559	West	Rampe zur A559	16100	19,3%	3100	16800	20,2%	3400
R35I	A559	West	Verflechtung	28400	19,4%	5500	29700	20,5%	6100
R35J	A559	West	Rampe von A559	12400	19,4%	2400	12900	20,2%	2600
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	16100	19,3%	3100	16800	20,2%	3400
R35L	A559	West	Rampe zur A559	12700	6,3%	800	13100	6,9%	900
H0235	A4	Nord	HFB	73100	17,4%	12700	76100	18,4%	14000
H35B	A4	Nord	HFB	56200	17,6%	9900	58600	18,8%	11000
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	16900	16,6%	2800	17600	17,0%	3000
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	16100	19,3%	3100	16800	20,2%	3400
H35C	A4	Nord	HFB	40100	17,0%	6800	41800	17,9%	7500
R35O	A4	Nord	Verflechtung	24700	16,6%	4100	25700	17,5%	4500
R35P	A4	Nord	Einfahrt	8600	11,6%	1000	8900	12,4%	1100
H3534	A4	Nord	HFB	48900	16,0%	7800	50800	16,9%	8600
H3435	A4	Süd	HFB	59200	14,4%	8500	61600	15,3%	9400
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	14000	7,9%	1100	14500	8,3%	1200
H35D	A4	Süd	HFB	45300	16,3%	7400	47200	17,4%	8200
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1300	7,7%	100	1300	7,7%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	13700	18,2%	2500	14200	19,7%	2800
R35T	A4	Süd	Einfahrt	12400	19,4%	2400	12900	20,2%	2600
H35E	A4	Süd	HFB	57700	17,2%	9900	60100	18,3%	11000
H3502	A4	Süd	HFB	69300	15,9%	11000	72100	16,9%	12200
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	53300	3,8%	2000	55000	4,2%	2300
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	82600	9,0%	7400	85500	9,6%	8200
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	142400	16,6%	23700	148200	17,7%	26200
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	113900	17,4%	19800	118700	18,5%	22000

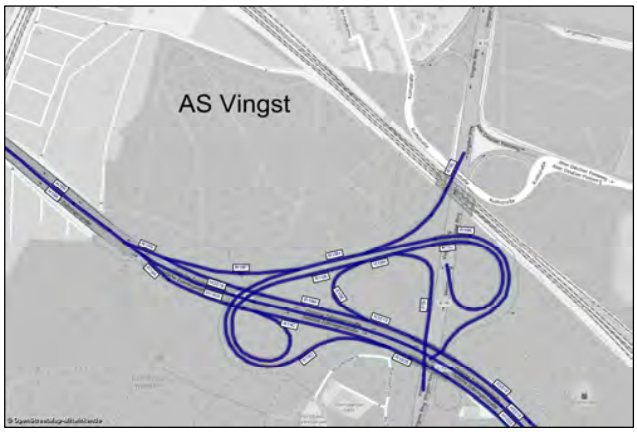
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	85400	16,6%	14200	89000	17,6%	15700
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	108100	15,1%	16300	112400	16,0%	18000

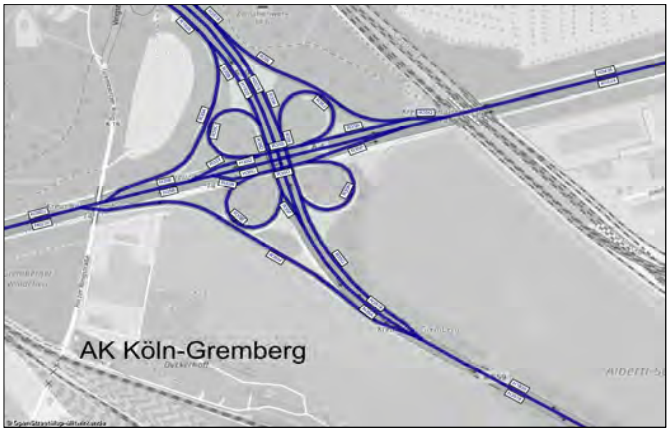




L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H19A	L124	Ost	HFB	35100	6,0%	11,3%	2019	353	0,06	0,010	5,4%	1900
R19A	L124	Ost	Ausfahrt	10800	8,7%	16,1%	621	111	0,06	0,010	7,4%	800
R19B	L124	Ost	Rampe von L124	900	11,1%	20,1%	52	9	0,06	0,010	11,1%	100
R19C	L124	Ost	Parallelfahrbahn	9900	8,5%	15,7%	569	101	0,06	0,010	7,1%	700
R19D	L124	Ost	Rampe zur L124	8900	12,7%	22,8%	511	94	0,06	0,011	11,2%	1000
R1935	L124	Ost	Parallelfahrbahn	18800	10,5%	19,1%	1080	195	0,06	0,010	9,6%	1800
H1935	L124	Ost	HFB	24300	4,8%	9,1%	1398	242	0,06	0,010	4,1%	1000
H3519	L124	West	HFB	24500	2,9%	5,7%	1411	241	0,06	0,010	2,4%	600
R3519	L124	West	Parallelfahrbahn	26700	14,2%	25,1%	1525	283	0,06	0,011	12,7%	3400
R19E	L124	West	Rampe von L124	12400	23,3%	38,7%	705	140	0,06	0,011	21,0%	2600
R19F	L124	West	Rampe zur L124	600	10,5%	19,0%	32	6	0,05	0,010	16,7%	100
R19G	L124	West	Einfahrt	14800	6,5%	12,1%	852	149	0,06	0,010	6,1%	900
H19B	L124	West	HFB	39300	4,3%	8,1%	2263	390	0,06	0,010	3,8%	1500
R19H	L124	West	Verflechtung	9500	12,6%	22,6%	543	100	0,06	0,011	11,6%	1100
R19I	L124	West	Rampe zur K16	200	1,6%	3,1%	12	2	0,06	0,010	0,0%	0
R19J	L124	West	Rampe zur K16	13100	22,8%	38,0%	744	147	0,06	0,011	19,8%	2600
R19K	L124	West	Rampe von K16	400	8,3%	15,3%	20	4	0,05	0,009	0,0%	0
R19L	L124	West	Rampe von K16	9100	12,8%	22,9%	523	96	0,06	0,011	11,0%	1000
R19M	L124	West	Parallelfahrbahn	14300	6,3%	11,9%	820	144	0,06	0,010	5,6%	800
R19N	L124	West	Verflechtung	13300	22,5%	37,5%	756	149	0,06	0,011	19,5%	2600
QS H19A+H19B	L124	-	HFB	74400	5,1%	9,6%	4282	742	0,06	0,010	4,6%	3400
QS H1935+H3519	L124	-	HFB	48800	3,8%	7,4%	2809	482	0,06	0,010	3,3%	1600
R35A	A559	Ost	Rampe von A559	10800	10,0%	18,3%	619	112	0,06	0,010	9,3%	1000
R35B	A559	Ost	Parallelfahrbahn	8000	11,1%	20,1%	461	84	0,06	0,010	10,0%	800
R35C	A559	Ost	Rampe zur A559	1200	10,5%	19,1%	67	12	0,06	0,010	8,3%	100
R35D	A559	Ost	Verflechtung	9200	11,0%	20,0%	528	96	0,06	0,010	9,8%	900
R35E	A559	Ost	Rampe von A559	8000	11,1%	20,1%	461	84	0,06	0,010	10,0%	800
R35F	A559	Ost	Einfahrt	1200	10,5%	19,2%	67	12	0,06	0,010	8,3%	100
H35A	A559	Ost	HFB	25500	5,0%	9,5%	1465	254	0,06	0,010	4,3%	1100
H3518	A559	Ost	HFB	41100	9,5%	17,3%	2356	423	0,06	0,010	8,5%	3500
H1835	A559	West	HFB	35900	8,3%	15,4%	2061	366	0,06	0,010	7,5%	2700
R35G	A559	West	Ausfahrt	11400	20,1%	34,1%	650	126	0,06	0,011	17,5%	2000
R35H	A559	West	Rampe zur A559	14800	20,0%	33,9%	842	163	0,06	0,011	17,6%	2600
R35I	A559	West	Verflechtung	26200	20,0%	34,0%	1492	289	0,06	0,011	17,6%	4600
R35J	A559	West	Rampe von A559	11400	20,1%	34,1%	650	126	0,06	0,011	17,5%	2000
R35K	A559	West	Parallelfahrbahn	14800	20,0%	33,9%	842	163	0,06	0,011	17,6%	2600
R35L	A559	West	Rampe zur A559	11900	7,0%	13,2%	683	120	0,06	0,010	5,9%	700
H0235	A4	Nord	HFB	67500	17,8%	30,7%	3851	734	0,06	0,011	15,7%	10600
H35B	A4	Nord	HFB	51900	18,1%	31,1%	2960	565	0,06	0,011	16,0%	8300
R35M	A4	Nord	Ausfahrt	15600	16,7%	29,1%	891	169	0,06	0,011	14,7%	2300
R35N	A4	Nord	Ausfahrt	14800	20,0%	33,9%	842	163	0,06	0,011	17,6%	2600
H35C	A4	Nord	HFB	37100	17,3%	30,0%	2118	402	0,06	0,011	15,4%	5700
R35O	A4	Nord	Verflechtung	22800	16,8%	29,2%	1303	247	0,06	0,011	14,9%	3400
R35P	A4	Nord	Einfahrt	8000	11,1%	20,1%	461	84	0,06	0,010	10,0%	800
H3534	A4	Nord	HFB	45200	16,2%	28,3%	2579	486	0,06	0,011	14,4%	6500
H3435	A4	Süd	HFB	54900	14,5%	25,7%	3140	585	0,06	0,011	12,9%	7100
R35Q	A4	Süd	Ausfahrt	13100	7,4%	13,7%	750	132	0,06	0,010	6,9%	900
H35D	A4	Süd	HFB	41900	16,8%	29,2%	2390	452	0,06	0,011	14,8%	6200
R35R	A4	Süd	Parallelfahrbahn	1200	10,5%	19,2%	67	12	0,06	0,010	8,3%	100
R35S	A4	Süd	Verflechtung	12600	19,2%	32,8%	717	138	0,06	0,011	16,7%	2100
R35T	A4	Süd	Einfahrt	11400	20,1%	34,1%	650	126	0,06	0,011	17,5%	2000
H35E	A4	Süd	HFB	53300	17,5%	30,2%	3040	578	0,06	0,011	15,6%	8300
H3502	A4	Süd	HFB	64100	16,2%	28,3%	3660	690	0,06	0,011	14,4%	9200
QS H35A+H3519	A4	-	HFB	50000	4,0%	7,6%	2876	494	0,06	0,010	3,4%	1700
QS H3518+H1835	A4	-	HFB	77000	8,9%	16,4%	4417	789	0,06	0,010	8,1%	6200
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	131600	17,0%	29,5%	7511	1424	0,06	0,011	15,0%	19800
QS H35B+H35E	A4	-	HFB	105200	17,8%	30,7%	6000	1144	0,06	0,011	15,8%	16600

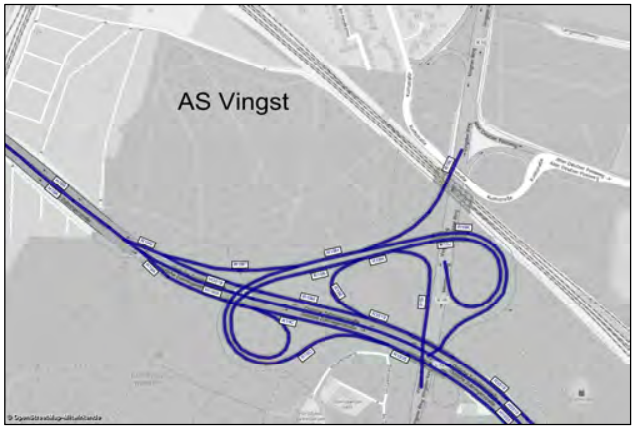
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS H35C+H35D	A4	-	HFB	79000	17,0%	29,6%	4508	855	0,06	0,011	15,1%	11900
QS H3534+H3435	A4	-	HFB	100100	15,3%	26,9%	5719	1071	0,06	0,011	13,6%	13600



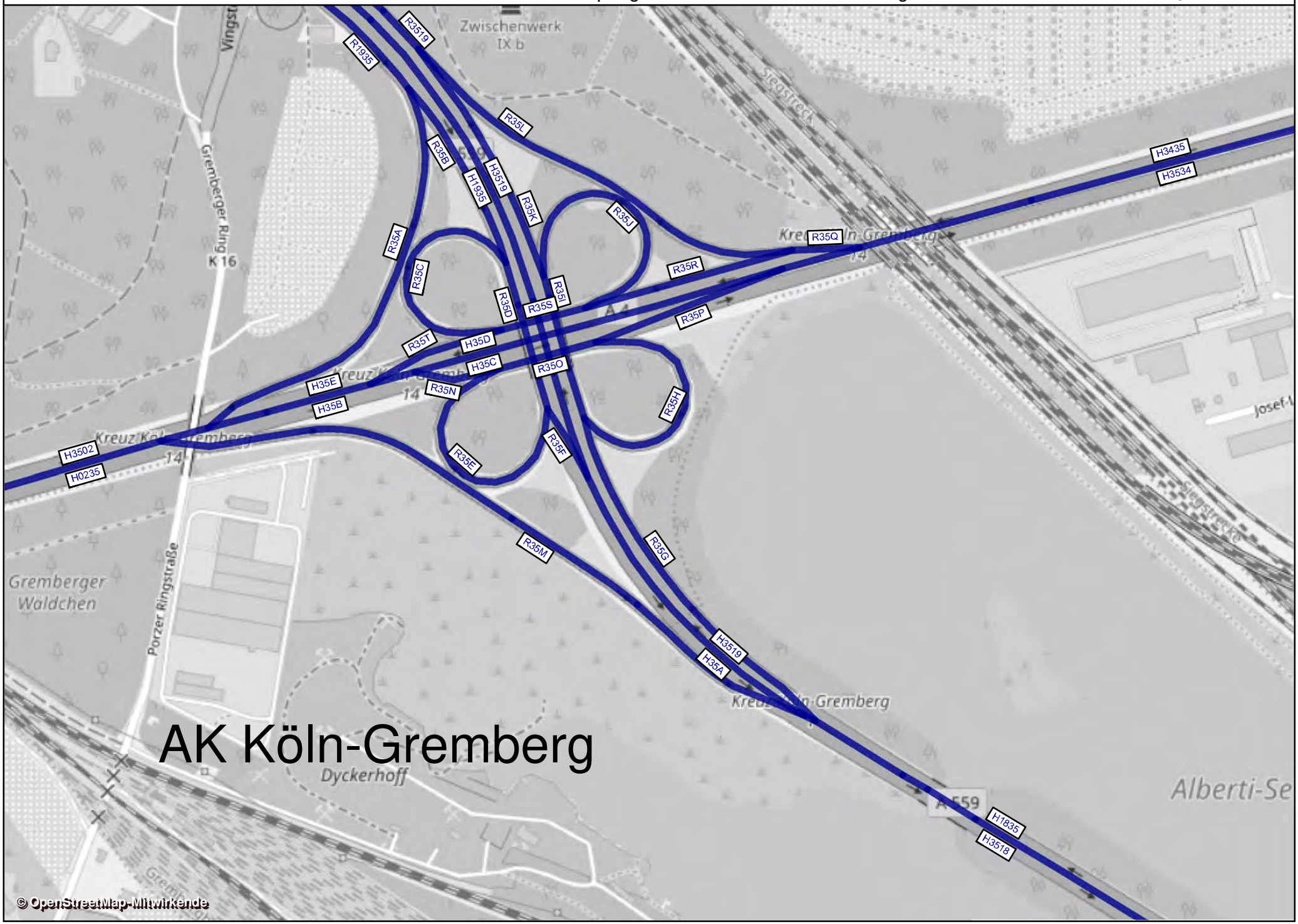


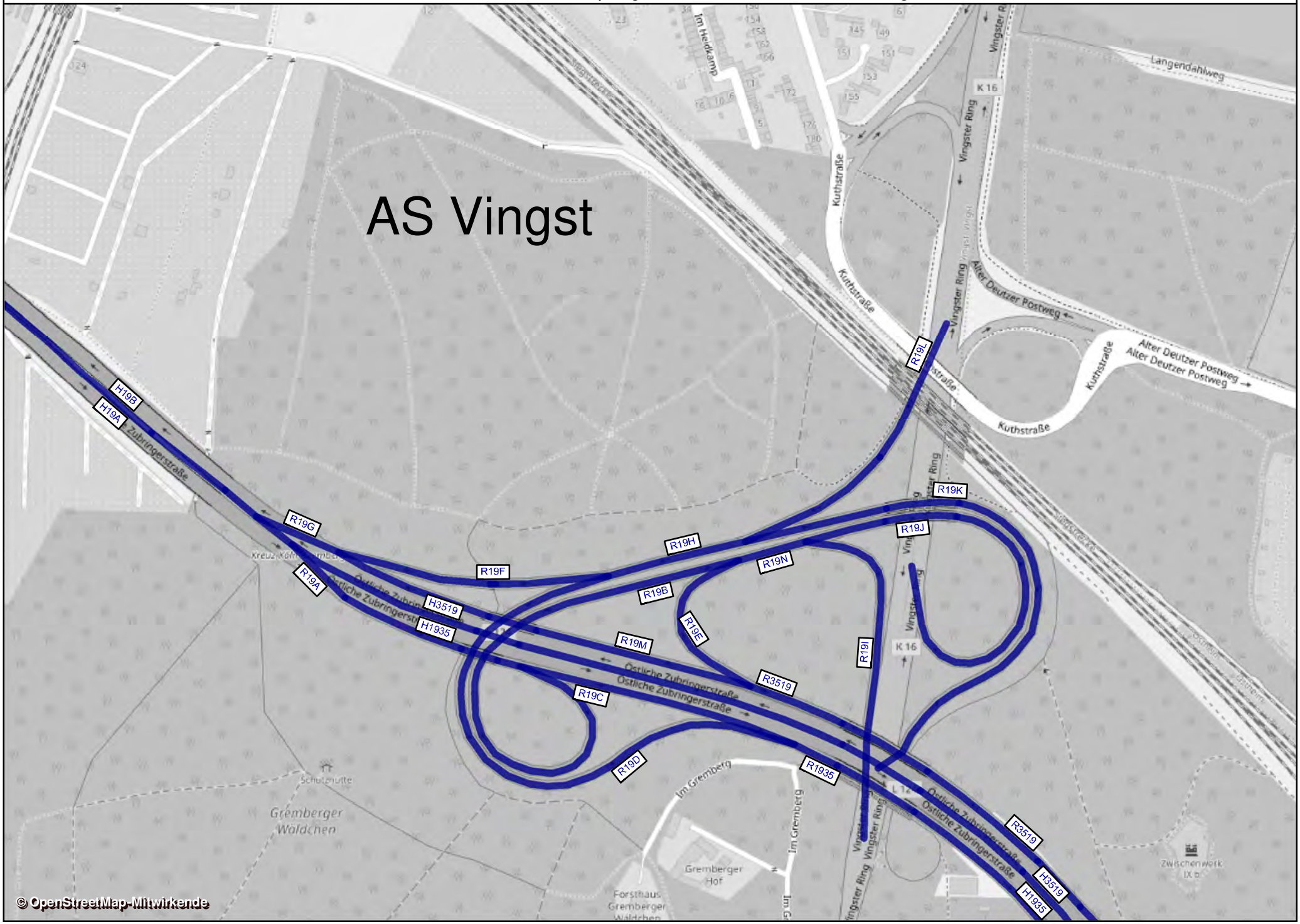
L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H19A	L124	HFB	**3389**	**4,9%**	-			-			R19A	1467	6,5%	H1935	1922	3,7%	2281	5,3%	3060	4,8%
R19A	L124	Ausfahrt	**1492**	**6,7%**	H1935	1803	3,4%	H19A	3294	4,9%	R19B	42	23,6%	R19C	1449	6,2%	335	9,0%	1315	6,5%
R19B	L124	Rampe von L124	**117**	**4,0%**	R19E	1070	17,7%	R19N	1187	16,3%	R19C	245	10,3%	R19A	362	8,3%	96	4,2%	38	23,7%
					R19J	489	20,0%	R19I	284	1,0%	-			-						
R19C	L124	Parallelfahrbahn	**1564**	**7,4%**	R19D	688	8,1%	R1935	2252	7,6%	R19B	39	22,3%	R19A	1603	7,8%	238	10,5%	1277	6,0%
R19D	L124	Rampe zur L124	**776**	**10,6%**	R19C	248	10,2%	R1935	1025	10,5%	R19F	34	11,3%	R19H	811	10,6%	673	13,1%	654	9,3%
					R19L	395	14,5%	R19K	1030	2,2%	-			-						
R1935	L124	Parallelfahrbahn	**2372**	**8,7%**	R19D	767	9,1%	R19C	1605	8,6%	R35A	980	6,3%	R35B	1393	10,5%	912	12,5%	1932	7,1%
H1935	L124	HFB	**2276**	**4,0%**	R35F	165	9,4%	H35A	2441	4,4%	R19A	349	8,4%	H19A	2625	4,6%	1946	4,6%	1745	3,5%
H3519	L124	HFB	**2393**	**2,3%**	R19G	1000	5,1%	H19B	3393	3,1%	R35G	772	16,4%	H1835	3165	5,7%	1635	2,9%	2162	2,3%
R3519	L124	Parallelfahrbahn	**2725**	**9,8%**	R35L	1233	4,9%	R35K	1492	13,7%	R19E	1152	20,0%	R19M	1573	2,2%	2308	11,2%	1807	11,7%
R19E	L124	Rampe von L124	**1250**	**17,7%**	R19B	100	4,0%	R19N	1350	16,7%	R19M	1317	3,9%	R3519	2567	10,6%	1033	20,0%	912	17,3%
					R19J	547	2,6%	R19I	384	0,9%	-			-						
R19F	L124	Rampe zur L124	**65**	**7,2%**	R19M	935	5,6%	R19G	999	5,7%	R19D	675	9,1%	R19H	739	9,0%	33	12,1%	51	7,8%
					R19L	292	8,1%	R19K	449	1,0%	-			-						
R19G	L124	Einfahrt	**1668**	**3,7%**	H3519	1711	2,8%	H19B	3379	3,3%	R19F	39	11,8%	R19M	1629	3,5%	1309	4,2%	946	5,9%
H19B	L124	HFB	**3441**	**3,5%**	R19G	1111	5,8%	H3519	2331	2,4%	-			-			2943	3,5%	3108	3,4%
R19H	L124	Verflechtung	**873**	**11,4%**	R19L	769	8,5%	R19K	103	32,6%	R19F	62	7,8%	R19D	811	11,6%	706	13,0%	707	9,3%
R19I	L124	Rampe zur K16	**23**	**0,4%**	-			-			R19J	489	20,0%	R19N	512	19,1%	21	0,5%	5	0,5%
					R19B	6	10,7%	R19E	62	43,5%	-			-						
R19J	L124	Rampe zur K16	**1341**	**17,9%**	-			-			R19I	22	0,4%	R19N	1363	17,7%	1107	18,6%	946	17,2%
					R19B	220	3,8%	R19E	1541	22,7%	-			-						
R19K	L124	Rampe von K16	**39**	**8,6%**	R19L	707	11,6%	R19H	746	11,5%	-			-			31	9,7%	23	4,3%
					R19F	2	41,5%	R19D	28	41,6%	-			-						
R19L	L124	Rampe von K16	**865**	**8,3%**	R19K	24	4,2%	R19H	889	8,2%	-			-			676	13,3%	683	9,4%
					R19F	119	4,7%	R19D	1094	7,8%	-			-						
R19M	L124	Parallelfahrbahn	**1521**	**3,5%**	R19F	35	10,6%	R19G	1555	3,6%	R19E	1067	18,8%	R3519	2588	9,8%	1275	4,0%	894	5,8%
R19N	L124	Verflechtung	**1317**	**16,5%**	R19E	1165	17,6%	R19B	153	8,4%	R19I	24	0,4%	R19J	1293	16,8%	1128	18,7%	951	17,7%
R35A	A559	Rampe von A559	**1076**	**7,7%**	H35E	3534	13,2%	H3502	4610	11,9%	R35B	1088	7,7%	R1935	2164	7,7%	733	12,0%	878	6,3%
R35B	A559	Parallelfahrbahn	**1168**	**8,1%**	R35C	268	0,0%	R35D	955	3,9%	R35A	916	5,8%	R1935	2085	7,1%	178	14,0%	1054	7,9%
					R35E	5422	6,7%	R35F	21	0,0%	-			-						
R35C	A559	Rampe zur A559	**185**	**9,4%**	R35E	178	13,9%	R35D	363	11,6%	R35B	178	13,9%	R35F	185	9,4%	157	10,8%	20	0,0%
					R35J	1078	23,2%	R35S	1263	21,2%	R35R	185	9,4%	R35T	1078	23,2%				
R35D	A559	Verflechtung	**1322**	**9,5%**	R35C	23	0,0%	R35B	1300	9,7%	R35E	1275	7,9%	R35F	47	54,9%	336	12,5%	1075	7,8%
R35E	A559	Rampe von A559	**1297**	**9,6%**	R35H	1076	15,3%	R35O	2372	12,2%	R35N	1076	15,3%	R35P	1297	9,6%	178	14,0%	1054	7,9%
					R35C	21	0,0%	R35D	1317	9,5%	R35B	1297	9,6%	R35F	21	0,0%				
R35F	A559	Einfahrt	**182**	**8,7%**	H1935	2035	4,5%	H35A	2217	4,8%	R35E	2334	6,3%	R35D	323	14,8%	157	10,8%	19	0,0%
					R35C	1929	1,7%	R35B	4680	0,3%	-			-						
H35A	A559	HFB	**2458**	**4,4%**	R35M	1394	11,4%	H3518	3852	7,0%	R35F	184	10,6%	H1835	2274	3,9%	2103	5,1%	1764	3,5%
H3518	A559	HFB	**3998**	**7,2%**	R35M	1561	12,8%	H35A	2437	3,6%	-			-			3435	8,2%	2790	9,0%
H1835	A559	HFB	**3223**	**6,3%**	-			-			R35G	832	17,4%	H3519	2391	2,5%	2612	8,9%	2909	6,2%
R35G	A559	Ausfahrt	**1111**	**19,3%**	R35H	7962	42,1%	R35I	1869	19,7%	H3519	1689	2,9%	H1835	2801	9,4%	977	18,9%	746	17,4%
					R35J	1127	2,7%	R35K	194	99,6%	-			-						
R35H	A559	Rampe zur A559	**1474**	**14,3%**	R35J	974	18,7%	R35I	2449	16,1%	R35G	974	18,7%	R35K	1474	14,3%	1258	16,3%	1078	15,5%
					R35E	194	17,4%	R35O	1668	14,7%	R35N	1474	14,3%	R35P	194	17,4%				
R35I	A559	Verflechtung	**2615**	**15,4%**	R35H	1418	16,4%	R35G	1197	14,1%	R35J	1182	18,9%	R35K	1433	12,4%	2235	17,4%	1825	16,3%
R35J	A559	Rampe von A559	**1141**	**16,7%**	R35C	157	10,7%	R35S	1297	16,0%	R35R	157	10,7%	R35T	1141	16,7%	977	18,9%	746	17,4%
					R35H	1378	20,1%	R35I	2519	18,6%	R35G	1141	16,7%	R35K	1378	20,1%				
R35K	A559	Parallelfahrbahn	**1397**	**16,6%**	R35L	1111	4,4%	R3519	2509	11,2%	R35J	376	5,5%	R35I	610	6,4%	1258	16,3%	1078	15,5%
					R35H	2107	16,9%	R35G	321	6,1%	-			-						
R35L	A559	Rampe zur A559	**1251**	**4,4%**	R35K	1311	15,9%	R3519	2561	10,2%	R35R	162	10,6%	R35Q	1413	5,1%	1050	5,0%	728	5,9%
H0235	A4	HFB	**6204**	**15,1%**	-			-			R35M	1143	18,3%	H35B	5061	14,3%	5347	17,1%	5588	14,7%
H35B	A4	HFB	**5065**	**14,2%**	R35N	1203	15,5%	H35C	3862	13,8%	R35M	1060	17,2%	H0235	6125	14,7%	4015	18,5%	4563	13,9%
R35M	A4	Ausfahrt	**1617**	**12,5%**	H35A	2199	4,9%	H3518	3816	8,2%	H35B	3678	4,7%	H0235	5295	7,1%	1332	13,1%	1025	18,3%
R35N	A4	Ausfahrt	**1525**	**15,7%**	R35E	214	8,2%	R35O	1738	14,7%	H35C	2839	19,1%	H35B	4364	17,9%	1258	16,3%	1078	15,5%
					R35H	1525	15,7%	R36C	214	8,2%	-			-						
H35C	A4	HFB	**3868**	**13,7%**	R35P	1111	6,8%	H3534	4979	12,2%	R35N	1117	14,5%	H35B	4985	13,9%	2758	19,4%	3485	13,5%

L 124/ A 559/ A 4 - AS Vingst/ AK Köln-Gremberg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{sv}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
R35O	A4	Verflechtung	**2649**	**14,2%**	R35E	1187	7,9%	R35N	1462	19,3%	R35H	1462	19,3%	R35P	1187	7,9%	1436	16,0%	2134	11,8%
R35P	A4	Einfahrt	**1230**	**6,3%**	H35C	3634	13,1%	H3534	4864	11,4%	R35H	1117	14,5%	R35O	2347	10,2%	178	14,0%	1054	7,9%
					R35E	1230	6,3%	R35N	1117	14,5%	-			-						
H3534	A4	HFB	**5037**	**12,4%**	R35P	1237	7,7%	H35C	3801	14,0%	-			-			2936	19,1%	4540	12,2%
H3435	A4	HFB	**4546**	**8,2%**	-			-			R35Q	1348	5,8%	H35D	3198	9,2%	3912	9,3%	3390	11,0%
R35Q	A4	Ausfahrt	**1471**	**5,5%**	H35D	2790	10,7%	H3435	4261	8,9%	R35L	1172	5,0%	R35R	299	7,5%	1208	5,8%	748	5,9%
H35D	A4	HFB	**3137**	**9,6%**	R35T	891	2,1%	H35E	4028	7,9%	R35Q	1261	5,4%	H3435	4398	8,4%	2705	10,9%	2642	12,5%
R35R	A4	Parallelfahrbahn	**185**	**9,4%**	R35J	1014	16,7%	R35S	1199	15,6%	R35L	1097	4,7%	R35Q	1282	5,4%	157	10,8%	19	0,0%
					R35C	185	9,4%	R35T	1014	16,7%	-			-						
R35S	A4	Verflechtung	**1326**	**15,7%**	R35J	1101	16,6%	R35R	225	11,3%	R35C	225	11,3%	R35T	1101	16,6%	1134	17,8%	766	17,1%
R35T	A4	Einfahrt	**1221**	**16,9%**	H35D	2823	10,6%	H35E	4045	12,5%	R35C	163	10,1%	R35S	1385	16,1%	977	18,9%	745	17,4%
					R35J	1221	16,9%	R35R	163	10,1%	-			-						
H35E	A4	HFB	**4257**	**11,5%**	R35A	768	10,5%	H3502	5025	11,3%	R35T	1143	18,5%	H35D	3114	8,9%	3682	13,0%	3389	13,6%
H3502	A4	HFB	**5105**	**11,3%**	R35A	859	11,7%	H35E	4246	11,3%	-			-			4415	12,9%	4266	12,1%





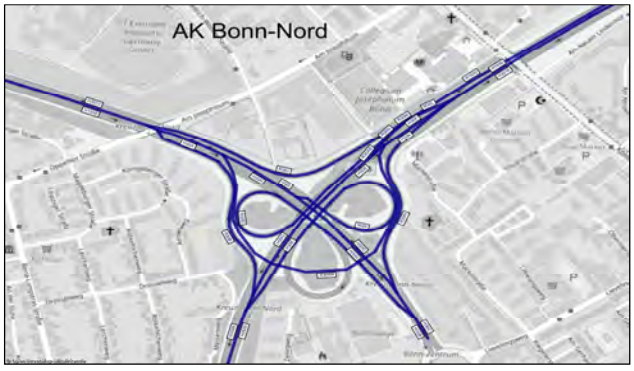

AK Köln-Gremberg
R3519
R1935
Zwischenwerk IX b
R35L
R35B
H3519
H1935
R35K
R35J
R35A
R35C
R35Q
R35R
H3435
H3534
R35D
R35S
R35I
R35P
R35T
H35D
H35C
R35O
H35E
R35N
H35B
R35H
H3502
H0235
R35F
R35E
R35M
R35G
H3519
H35A
H1835
H3518
K 16
Gremberger Ring
Porzer Ringstraße
Gremberger Wäldchen
Dyckerhoff
Siegstrecke
Alberti-Se
© OpenStreetMap-Mitwirkende

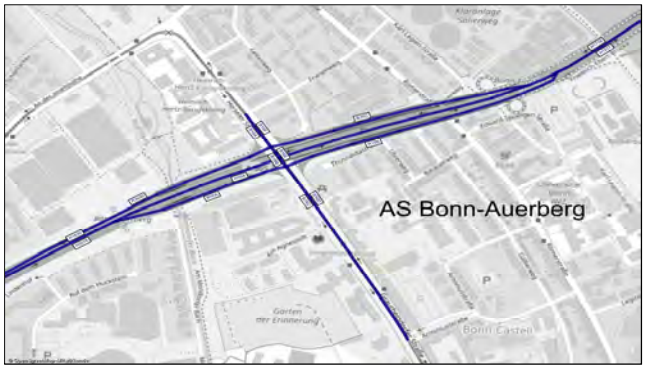

AS Vingst
H19B
H19A
Zubringerstraße
R19G
R19A
R19F
R19H
R19N
R19K
R19J
R19L
R19B
H3519
H1935
R19M
R19E
R19I
R3519
R19C
R19D
R1935
Östliche Zubringerstraße
Kuthstraße
Alter Deutzer Postweg
Vingster Ring
Langendahlweg
Im Heidkamp
K 16
L 14
Gremberger Wäldchen
Im Gremberg
Gremberger Hof
Forsthaus Gremberger Wäldchen
Schutzhütte
Zwischenwerk IX b
© OpenStreetMap-Mitwirkende

A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1330	A555	Süd	HFB	43500	5,5%	2400	44900	5,8%	2600
H30A	A555	Süd	HFB	22200	6,3%	1400	23000	7,0%	1600
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	21200	4,7%	1000	21900	5,0%	1100
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	7300	9,6%	700	7600	10,5%	800
H30H	A555	Süd	HFB	14900	4,7%	700	15400	5,2%	800
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	4700	2,1%	100	4800	2,1%	100
H30B	A555	Süd	HFB	19500	4,1%	800	20100	4,5%	900
H30C	A555	Nord	HFB	14100	7,1%	1000	14600	7,5%	1100
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6700	6,0%	400	6900	5,8%	400
H30D	A555	Nord	HFB	7400	8,1%	600	7600	9,2%	700
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	17300	6,4%	1100	17900	6,7%	1200
H30I	A555	Nord	HFB	24700	6,9%	1700	25500	7,1%	1800
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	15200	6,6%	1000	15700	7,0%	1100
H3013	A555	Nord	HFB	39900	6,5%	2600	41200	7,0%	2900
H2630	A565	Ost	HFB	51500	8,3%	4300	53300	9,0%	4800
H30E	A565	Ost	HFB	34200	9,4%	3200	35400	10,2%	3600
H30K	A565	Ost	HFB	41500	9,6%	4000	43000	10,2%	4400
H3016	A565	Ost	HFB	48200	8,7%	4200	49900	9,2%	4600
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7700	1,3%	100	7900	1,3%	100
H1630	A565	West	HFB	42700	9,8%	4200	44200	10,4%	4600
R30L	A565	West	Rampe von A565	17300	6,4%	1100	17900	6,7%	1200
R30M	A565	West	Rampe von A565	17300	6,4%	1100	17900	6,7%	1200
H30F	A565	West	HFB	27000	11,5%	3100	28000	12,1%	3400
R30N	A565	West	Rampe zur A565	8200	2,4%	200	8400	3,6%	300
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3500	2,9%	100	3600	2,8%	100
H30G	A565	West	HFB	30500	10,2%	3100	31600	10,8%	3400
H3026	A565	West	HFB	51700	7,9%	4100	53500	8,4%	4500
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3700	2,7%	100	3800	2,6%	100
H16A	A565	Ost	HFB	44500	9,4%	4200	46100	10,0%	4600
R16B	A565	Ost	Einfahrt	15300	4,6%	700	15700	5,1%	800
H1617	A565	Ost	HFB	59800	8,0%	4800	61800	8,6%	5300
H1716	A565	West	HFB	53100	9,2%	4900	55000	9,8%	5400
R16C	A565	West	Ausfahrt	10400	6,7%	700	10700	7,5%	800
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	87200	9,6%	8400	90300	10,2%	9200
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	112900	8,6%	9700	116800	9,2%	10700
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	83400	6,0%	5000	86100	6,4%	5500
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	46900	6,6%	3100	48500	7,0%	3400
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	33600	5,4%	1800	34700	5,8%	2000
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	103200	8,1%	8400	106800	8,7%	9300
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	64700	9,7%	6300	67000	10,4%	7000
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	68500	10,4%	7100	71000	11,0%	7800
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	90900	9,2%	8400	94100	9,8%	9200
B16A	-	Süd	Basisstraße	9000	7,8%	700	9300	7,5%	700
B16B	-	Süd	Basisstraße	13200	4,5%	600	13600	5,1%	700
B16C	-	Süd	Basisstraße	11000	2,7%	300	11400	2,6%	300
B16D	-	Nord	Basisstraße	11000	2,7%	300	11400	2,6%	300
B16E	-	Nord	Basisstraße	7700	1,3%	100	7900	1,3%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	9000	7,8%	700	9300	7,5%	700
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	18000	7,8%	1400	18600	7,5%	1400
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	20900	3,3%	700	21500	3,7%	800
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	22000	2,7%	600	22800	2,6%	600

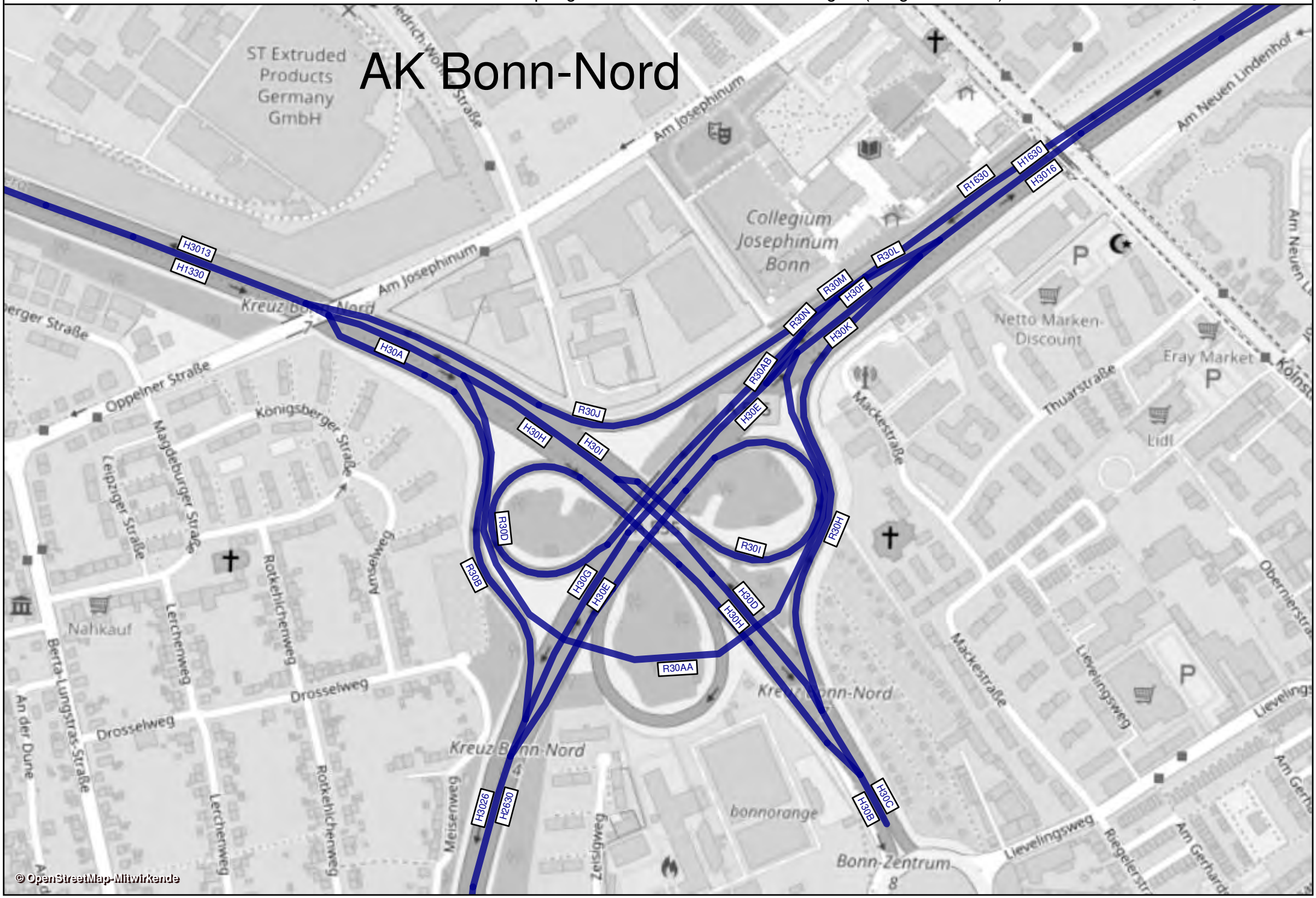
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1330	A555	Süd	HFB	40700	5,4%	10,2%	2338	406	0,06	0,010	4,9%	2000
H30A	A555	Süd	HFB	20800	6,4%	12,0%	1195	209	0,06	0,010	5,8%	1200
R30B	A555	Süd	Rampe von A555	19900	4,3%	8,3%	1143	197	0,06	0,010	4,0%	800
R30AA	A555	Süd	Rampe von A555	6800	9,1%	16,8%	392	70	0,06	0,010	8,8%	600
H30H	A555	Süd	HFB	14000	5,1%	9,6%	803	139	0,06	0,010	4,3%	600
R30D	A555	Süd	Rampe zur A555	4400	3,0%	5,7%	252	43	0,06	0,010	2,3%	100
H30B	A555	Süd	HFB	18300	4,6%	8,7%	1055	182	0,06	0,010	3,8%	700
H30C	A555	Nord	HFB	13200	6,4%	11,9%	760	133	0,06	0,010	6,1%	800
R30H	A555	Nord	Rampe von A555	6300	4,5%	8,6%	362	62	0,06	0,010	4,8%	300
H30D	A555	Nord	HFB	6900	8,0%	14,9%	398	71	0,06	0,010	7,2%	500
R30I	A555	Nord	Rampe zur A555	16200	6,1%	11,6%	931	163	0,06	0,010	5,6%	900
H30I	A555	Nord	HFB	23100	6,7%	12,6%	1329	233	0,06	0,010	6,1%	1400
R30J	A555	Nord	Rampe zur A555	14200	6,7%	12,5%	816	143	0,06	0,010	5,6%	800
H3013	A555	Nord	HFB	37300	6,7%	12,6%	2145	377	0,06	0,010	5,9%	2200
H2630	A565	Ost	HFB	48100	8,4%	15,6%	2760	491	0,06	0,010	7,5%	3600
H30E	A565	Ost	HFB	31900	9,6%	17,5%	1829	328	0,06	0,010	8,5%	2700
H30K	A565	Ost	HFB	38700	9,5%	17,4%	2222	399	0,06	0,010	8,5%	3300
H3016	A565	Ost	HFB	45000	8,8%	16,2%	2584	461	0,06	0,010	7,8%	3500
R1630	A565	West	Parallelfahrbahn	7200	1,9%	3,6%	414	70	0,06	0,010	1,4%	100
H1630	A565	West	HFB	39800	9,9%	18,0%	2283	411	0,06	0,010	8,8%	3500
R30L	A565	West	Rampe von A565	16200	6,1%	11,6%	931	163	0,06	0,010	5,6%	900
R30M	A565	West	Rampe von A565	16200	6,1%	11,6%	931	163	0,06	0,010	5,6%	900
H30F	A565	West	HFB	25100	11,6%	20,9%	1437	262	0,06	0,010	10,4%	2600
R30N	A565	West	Rampe zur A565	7700	2,7%	5,2%	445	76	0,06	0,010	2,6%	200
R30AB	A565	West	Rampe zur A565	3300	2,3%	4,5%	193	33	0,06	0,010	3,0%	100
H30G	A565	West	HFB	28400	10,5%	19,1%	1629	294	0,06	0,010	9,2%	2600
H3026	A565	West	HFB	48300	7,9%	14,7%	2772	491	0,06	0,010	7,0%	3400
R16A	A565	Ost	Ausfahrt	3500	2,4%	4,7%	204	35	0,06	0,010	2,9%	100
H16A	A565	Ost	HFB	41500	9,3%	17,2%	2380	426	0,06	0,010	8,4%	3500
R16B	A565	Ost	Einfahrt	14300	4,7%	8,9%	822	142	0,06	0,010	4,2%	600
H1617	A565	Ost	HFB	55800	8,1%	15,1%	3202	569	0,06	0,010	7,2%	4000
H1716	A565	West	HFB	49500	9,3%	17,0%	2839	508	0,06	0,010	8,3%	4100
R16C	A565	West	Ausfahrt	9700	6,9%	12,9%	555	98	0,06	0,010	6,2%	600
QS H1630+H16A	A565	-	HFB	81300	9,6%	17,6%	4663	837	0,06	0,010	8,6%	7000
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	105300	8,7%	16,0%	6041	1077	0,06	0,010	7,7%	8100
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	78000	6,0%	11,3%	4483	783	0,06	0,010	5,4%	4200
QS H30A+H30I	A555	-	HFB	43900	6,6%	12,3%	2524	443	0,06	0,010	5,9%	2600
QS H30B+H30C	A555	-	HFB	31500	5,3%	10,1%	1815	315	0,06	0,010	4,8%	1500
QS H2630+H3026	A565	-	HFB	96400	8,2%	15,2%	5532	983	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H30E+H30G	A565	-	HFB	60300	10,0%	18,3%	3459	623	0,06	0,010	8,8%	5300
QS H30K+H30F	A565	-	HFB	63800	10,3%	18,8%	3658	660	0,06	0,010	9,2%	5900
QS H3016+H1630	A565	-	HFB	84800	9,3%	17,1%	4867	872	0,06	0,010	8,3%	7000
B16A	-	Süd	Basisstraße	8450	6,7%	12,6%	485	85	0,06	0,010	6,5%	550
B16B	-	Süd	Basisstraße	12400	4,4%	8,5%	712	123	0,06	0,010	4,0%	500
B16C	-	Süd	Basisstraße	10350	2,5%	4,9%	594	101	0,06	0,010	2,4%	250
B16D	-	Nord	Basisstraße	10350	2,5%	4,9%	594	101	0,06	0,010	2,4%	250
B16E	-	Nord	Basisstraße	7200	1,9%	3,7%	417	71	0,06	0,010	1,4%	100
B16F	-	Nord	Basisstraße	8450	6,7%	12,6%	485	85	0,06	0,010	6,5%	550
QS B16A+B16F	-	-	Basisstraße	16900	6,7%	12,6%	969	170	0,06	0,010	6,5%	1100
QS B16B+B16E	-	-	Basisstraße	19600	3,5%	6,7%	1129	193	0,06	0,010	3,1%	600
QS B16C+B16D	-	-	Basisstraße	20700	2,5%	4,9%	1188	202	0,06	0,010	2,4%	500

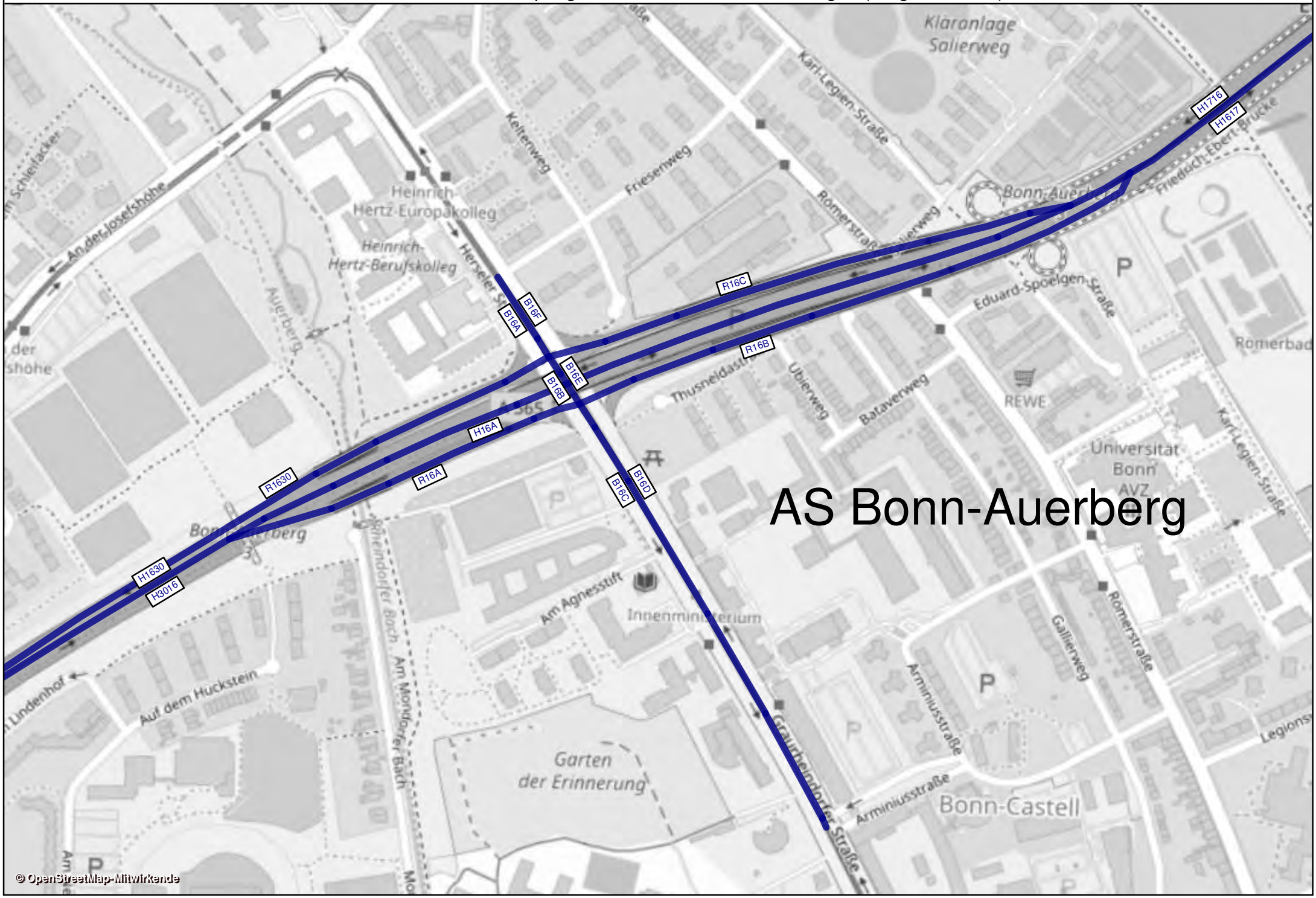
A 555/A 565- AK Bonn-Nord/ AS BN-Auerberg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1330	A555	HFB	**4138**	**4,0%**	-			-			R30B	1915	3,2%	H30A	2223	4,6%	3538	4,6%	2946	4,2%
H30A	A555	HFB	**2127**	**5,1%**	R30AA	664	4,5%	H30H	1463	5,3%	R30B	1795	3,0%	H1330	3922	4,1%	1822	5,8%	1486	4,5%
R30B	A555	Rampe von A555	**2049**	**2,8%**	H30G	2594	7,9%	H3026	4643	5,6%	H30A	1881	5,7%	H1330	3930	4,2%	1716	3,2%	1461	4,0%
R30AA	A555	Rampe von A555	**709**	**3,9%**	H30E	2593	6,6%	H30K	3302	6,1%	H30H	1267	6,3%	H30A	1976	5,4%	595	4,5%	520	10,2%
H30H	A555	HFB	**1431**	**5,6%**	R30D	457	3,0%	H30B	1889	5,0%	R30AA	622	4,2%	H30A	2053	5,2%	1227	6,4%	966	1,4%
R30D	A555	Rampe zur A555	**514**	**3,0%**	H30H	1282	6,2%	H30B	1797	5,3%	R30AB	261	0,7%	R30N	775	2,2%	431	3,5%	297	0,7%
H30B	A555	HFB	**1936**	**4,9%**	R30D	506	3,4%	H30H	1430	5,5%	-			-			1658	5,7%	1262	1,2%
H30C	A555	HFB	**1457**	**2,0%**	-			-			R30H	705	1,4%	H30D	751	2,6%	829	10,3%	1316	2,0%
R30H	A555	Rampe von A555	**716**	**1,5%**	H30K	3416	8,1%	H3016	4132	7,0%	H30D	707	2,4%	H30C	1423	1,9%	414	7,0%	632	1,4%
H30D	A555	HFB	**757**	**2,5%**	R30I	1314	3,7%	H30I	2071	3,3%	R30H	662	1,3%	H30C	1419	2,0%	415	13,5%	684	2,5%
R30I	A555	Rampe zur A555	**1623**	**4,9%**	H30D	433	13,1%	H30I	2056	6,7%	H30E	2561	6,7%	H2630	4184	6,0%	1364	5,7%	1240	4,3%
H30I	A555	HFB	**2130**	**3,7%**	R30J	1536	3,2%	H3013	3666	3,5%	R30I	1456	4,2%	H30D	674	2,8%	1778	7,5%	1924	3,6%
R30J	A555	Rampe zur A555	**1763**	**4,5%**	H30I	2013	3,5%	H3013	3776	4,0%	R30N	635	1,6%	R30M	2398	3,7%	816	8,3%	1448	3,7%
H3013	A555	HFB	**3734**	**3,7%**	R30J	1701	3,6%	H30I	2033	3,9%	-			-			2594	7,8%	3372	3,6%
H2630	A565	HFB	**4421**	**7,0%**	-			-			R30I	1384	4,3%	H30E	3038	8,2%	3845	6,4%	3990	6,8%
H30E	A565	HFB	**3048**	**8,2%**	R30AA	546	8,9%	H30K	3595	8,3%	R30I	1296	4,0%	H2630	4344	6,9%	2481	6,9%	2750	8,0%
H30K	A565	HFB	**3625**	**8,5%**	R30AA	546	8,9%	H30E	4171	8,6%	R30H	662	1,3%	H3016	4287	7,4%	3076	6,4%	3270	8,3%
H3016	A565	HFB	**4324**	**7,4%**	R30H	743	1,4%	H30K	3581	8,6%	R16A	316	2,1%	H16A	4008	7,8%	3490	6,5%	3902	7,2%
R1630	A565	Parallelfahrbahn	**944**	**1,9%**	R30L	1314	3,7%	R30M	2258	2,9%	-			-			401	1,5%	779	1,5%
H1630	A565	HFB	**3874**	**7,3%**	R16C			H1716			R30L	1522	5,7%	H30F	2352	8,3%	3329	8,4%	3169	6,9%
R30L	A565	Rampe von A565	**1661**	**5,5%**	R1630	420	1,4%	R30M	2081	4,7%	H30F	2306	8,7%	H1630	3967	7,4%	1364	5,7%	1240	4,3%
R30M	A565	Rampe von A565	**1623**	**4,9%**	R30L	1601	4,8%	R1630	22	12,4%	R30J	911	8,3%	R30N	712	0,6%	1364	5,7%	1240	4,3%
H30F	A565	HFB	**2647**	**7,7%**	R30AB	265	0,7%	H30G	2913	7,1%	R30L	1424	5,3%	H1630	4071	6,9%	2235	8,9%	1886	8,9%
R30N	A565	Rampe zur A565	**813**	**2,2%**	R30AB	278	0,8%	R30D	535	2,9%	R30J	850	7,8%	R30M	1663	5,0%	680	2,5%	614	1,6%
R30AB	A565	Rampe zur A565	**385**	**3,1%**	H30F	1970	8,6%	H30G	2355	7,7%	R30D	311	0,6%	R30N	696	2,0%	249	0,8%	317	2,5%
H30G	A565	HFB	**2944**	**7,0%**	R30B	1821	2,8%	H3026	4766	5,4%	R30AB	293	0,8%	H30F	2652	7,7%	2483	8,1%	2202	7,9%
H3026	A565	HFB	**4902**	**5,3%**	R30B	2016	3,1%	H30G	2886	6,8%	-			-			4200	6,1%	3664	6,3%
R16A	A565	Ausfahrt	**383**	**1,5%**	R16C	958	7,6%	H1716	1341	5,9%	H16A	3279	6,8%	H3016	3662	6,3%	314	1,6%	283	2,1%
H16A	A565	HFB	**4010**	**7,8%**	R16B	1540	0,9%	H1617	5550	5,9%	R16A	296	2,0%	H3016	4306	7,4%	3176	7,0%	3618	7,6%
R16B	A565	Einfahrt	**1713**	**0,9%**	H16A	3780	7,4%	H1617	5493	5,3%	-			-			922	7,7%	1447	1,1%
H1617	A565	HFB	**5611**	**5,9%**	R16B	1701	1,1%	H16A	3910	8,0%	-			-			4098	7,1%	5065	5,7%
H1716	A565	HFB	**4943**	**7,3%**	-			-			R16C	1025	8,1%	H1630	3918	7,0%	4248	8,3%	3821	6,0%
R16C	A565	Ausfahrt	**1118**	**7,8%**	-			-			H1630	3435	8,2%	H1716	4553	8,1%	919	8,2%	652	1,7%



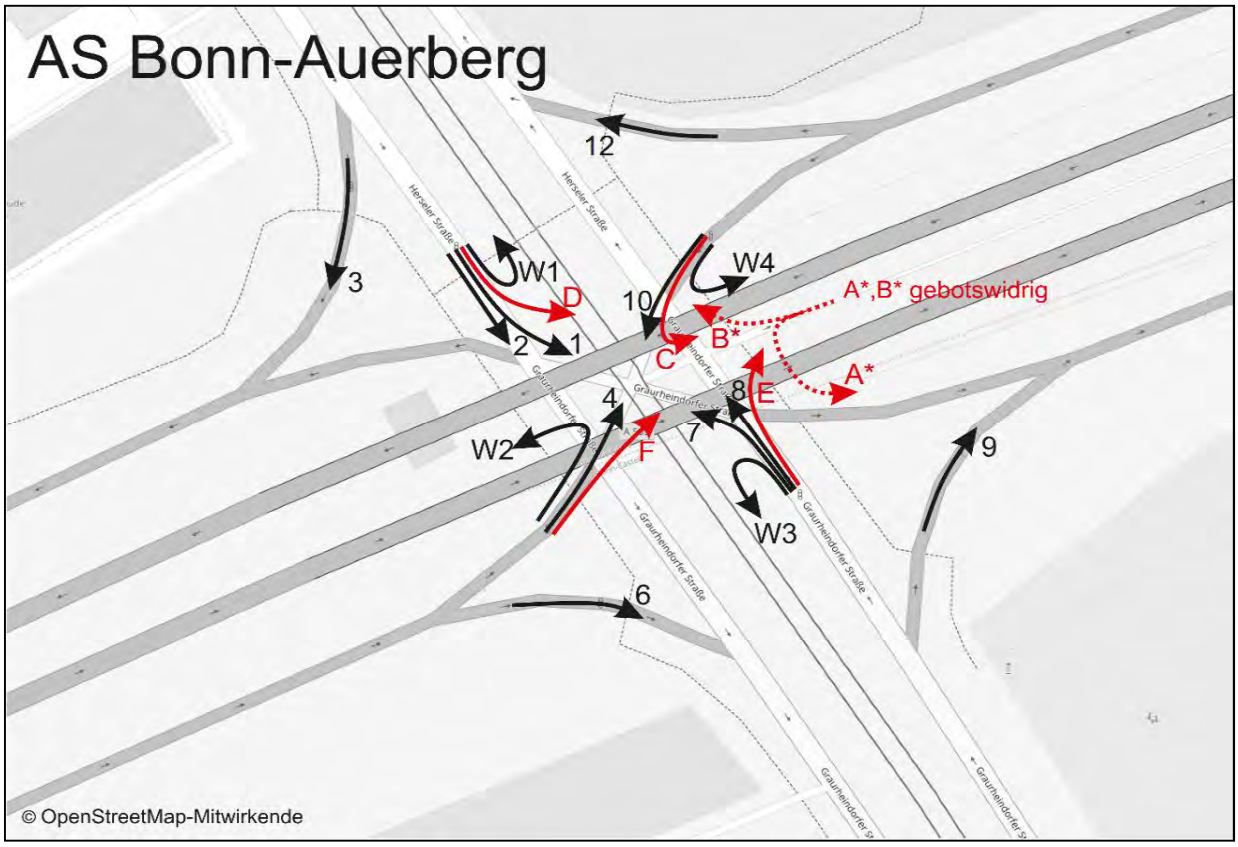


AK Bonn-Nord

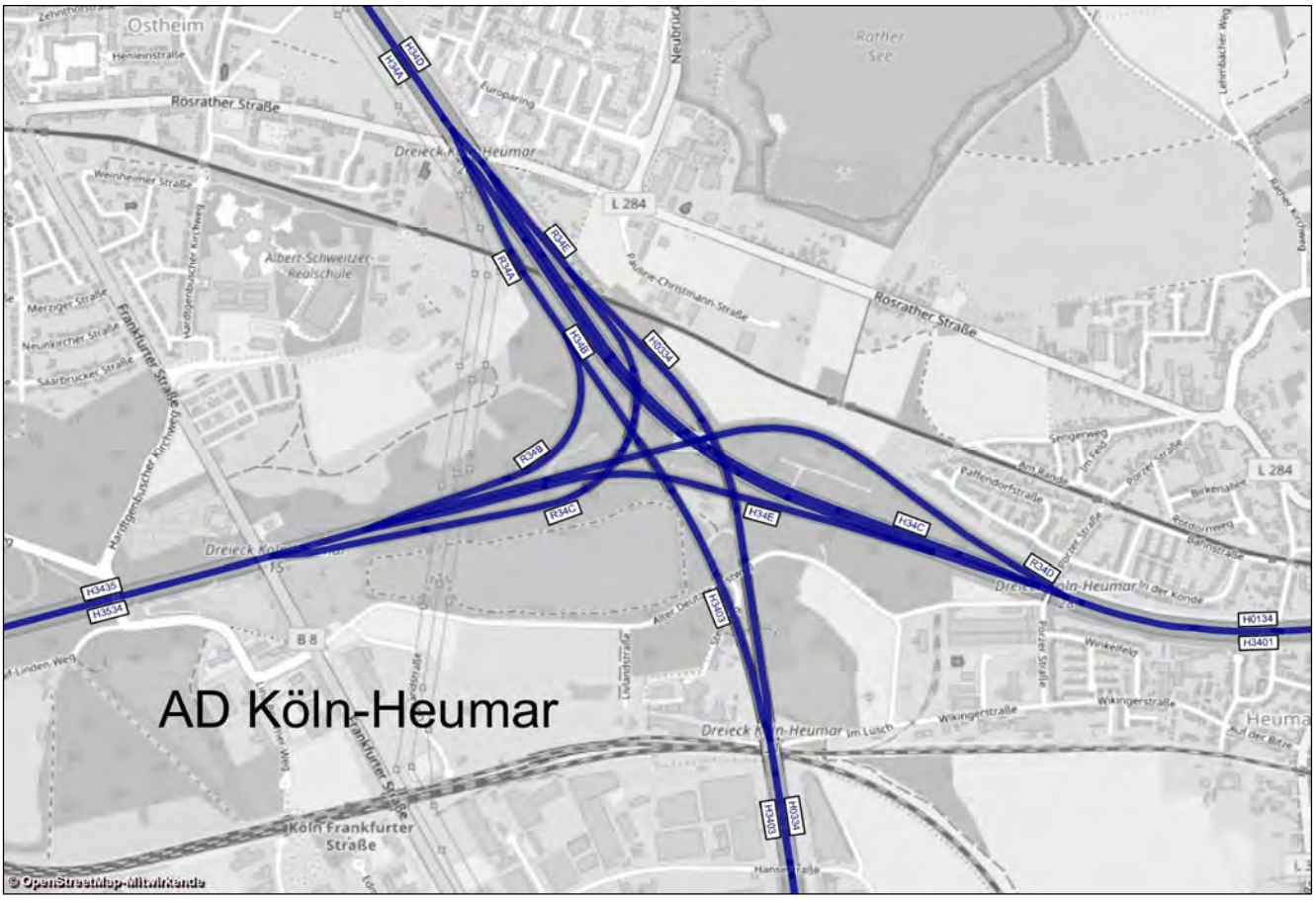

ST Extruded Products Germany GmbH
Am Josephinum
Collegium Josephinum Bonn
Am Neuen Lindenhof
Kreuz Bonn-Nord
Oppelner Straße
Königsberger Straße
Magdeburger Straße
Leipziger Straße
Rotkehlchenweg
Amselweg
Lerchenweg
Drosselweg
Berta-Lungstras-Straße
An der Dune
Meisenweg
Zeisigweg
Mackestraße
Thuarstraße
Netto Marken-Discount
Eray Market
Lidl
Lievelingsweg
Bonn-Zentrum
bonnorange
H3013
H1330
H30A
R30J
H30H
H30I
R30D
R30B
H30G
H30E
R30AA
H30D
H30H
R30I
R30H
H30C
H30B
H3026
H2630
R30AB
H30E
R30N
H30K
R30M
H30F
R30L
R1630
H1630
H3016
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Auerberg
R16C
R16B
R16A
R1630
B16F
B16A
B16E
B16B
B16C
B16D
H16A
H1630
H3016
H1716
H1617
Klaranlage Salierweg
Karl-Legien-Straße
Keltenweg
Friesenweg
Römerstraße
Heinrich-Hertz-Europakolleg
Heinrich-Hertz-Berufskolleg
An der Josefshöhe
Auerberg
Eduard-Spoelgen-Straße
Friedrich-Ebert-Brücke
Römerbad
Thusneldastr.
Ubierweg
Bataverweg
REWE
Universität Bonn AVZ
Am Agnesstift
Innenministerium
Rheindorfer Bach
Am Mondorfer Bach
Auf dem Huckstein
Garten der Erinnerung
Gallierweg
Arminiusstraße
Bonn-Castell
Graurheindorfer Straße
Legionsstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

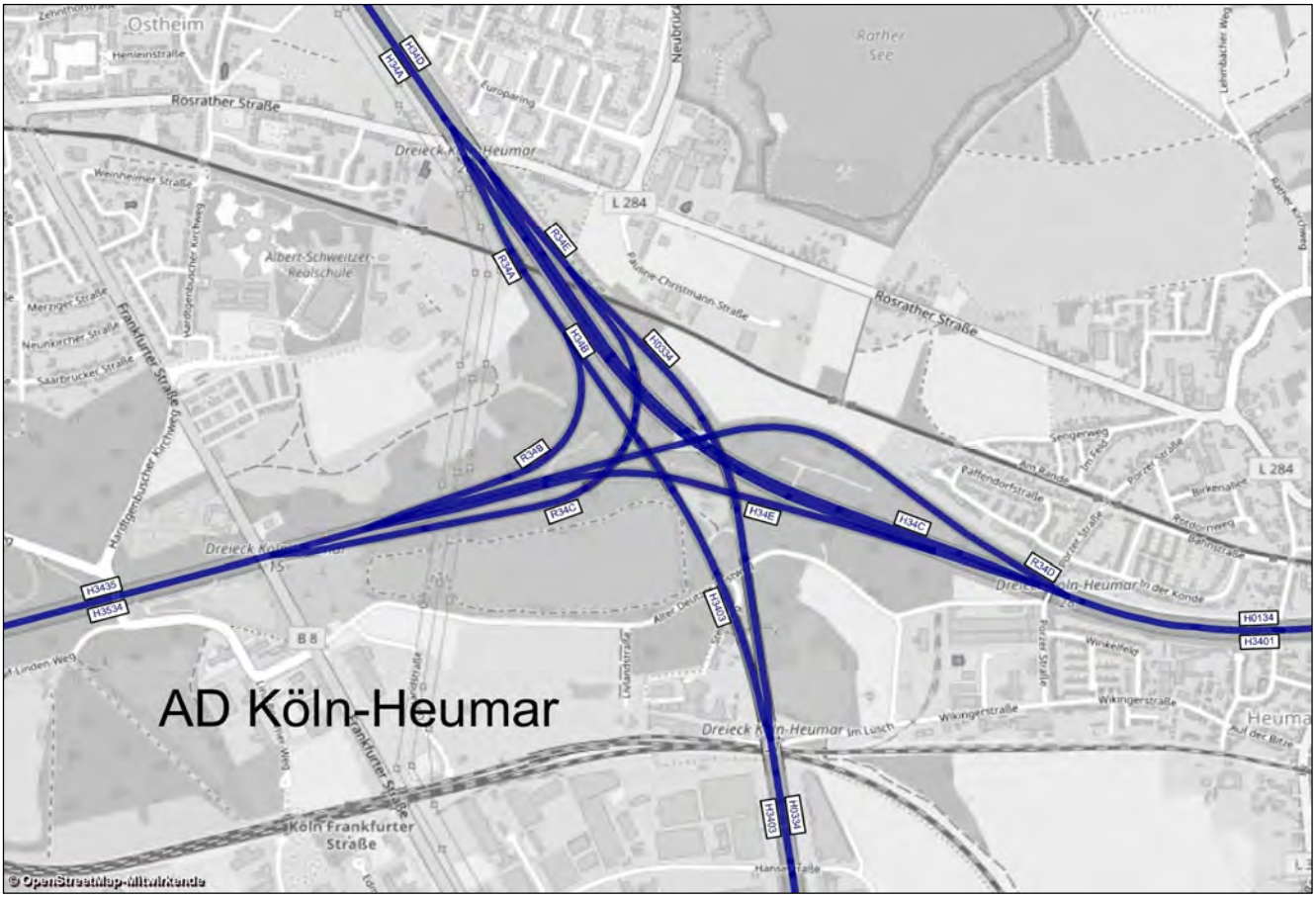
AS Bonn-Auerberg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
16	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	547	27	655	18
		2	91	4	59	0
		3	173	11	161	12
	Larstraße	4	149	20	86	6
		5	-	-	-	-
		6	256	3	97	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	216	4	572	5
		8	32	2	117	1
		9	419	2	1.005	4
	A 59	10	535	8	269	2
		11	-	-	-	-
		12	511	33	410	13
	Wender	W1	2	0	1	0
		W2	5	2	3	0
		W3	30	1	22	0
		W4	0	0	10	0
	Parkplatz	A	4	0	2	0
		B	0	0	0	0
		C	181	0	58	0
		D	13	0	2	0
		E	14	0	1	0
		F	7	0	3	0



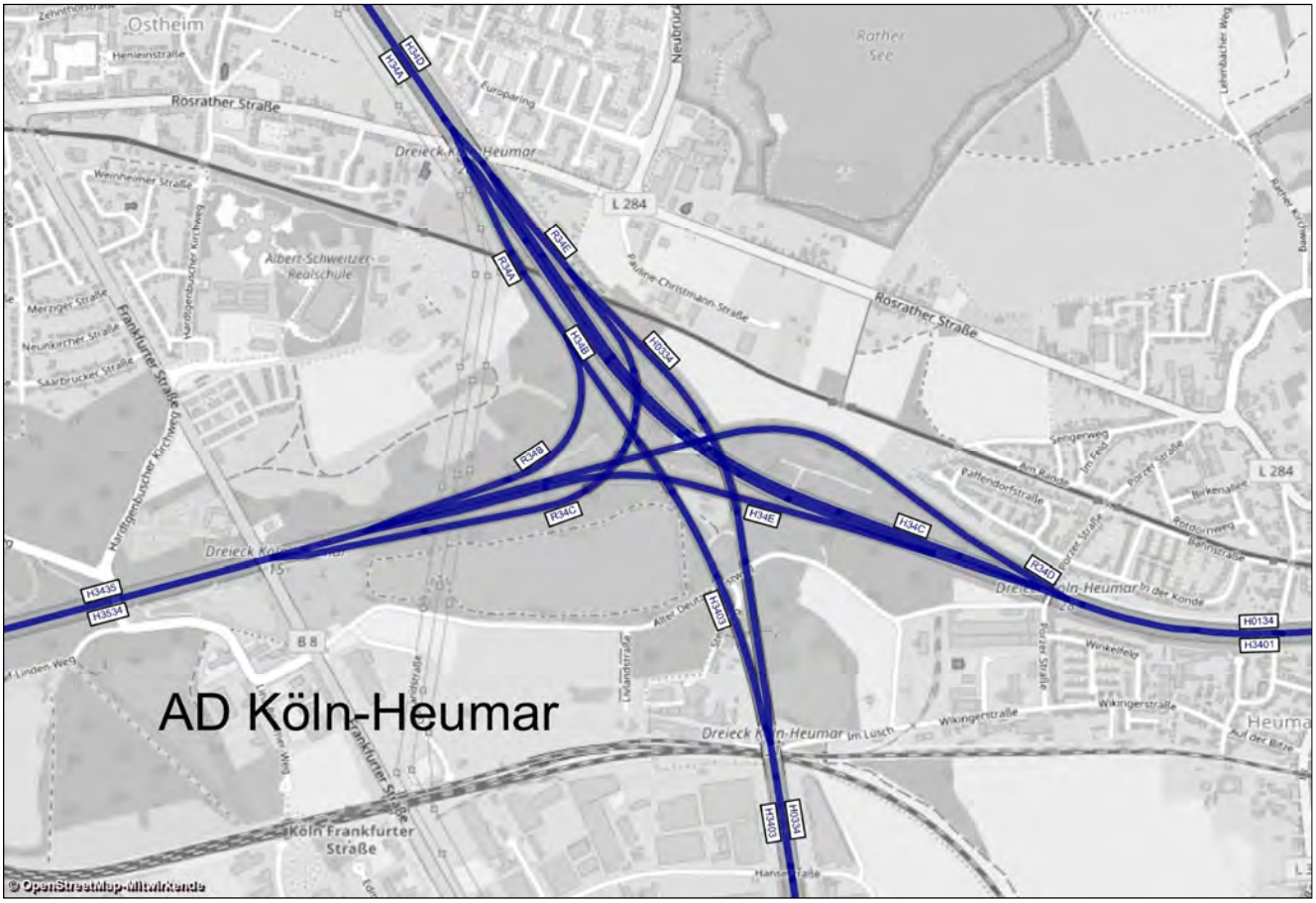
A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H34A	A3	Süd	HFB	98200	13,0%	12800	102000	13,8%	14100
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	68900	12,0%	8300	71400	12,7%	9100
H34B	A3	Süd	HFB	29300	16,0%	4700	30500	17,0%	5200
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	33800	12,1%	4100	35100	12,8%	4500
H3435	A4	Süd	HFB	59200	14,4%	8500	61600	15,3%	9400
H3534	A4	Nord	HFB	48900	16,0%	7800	50800	16,9%	8600
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	27800	13,7%	3800	28900	14,5%	4200
H34E	A4	Süd	HFB	21000	19,0%	4000	21900	20,1%	4400
H3403	A59	Süd	HFB	35100	11,7%	4100	36400	12,4%	4500
H0334	A59	Nord	HFB	33400	14,4%	4800	34800	15,2%	5300
H3401	A3	Süd	HFB	50300	17,1%	8600	52400	18,1%	9500
H0134	A3	Nord	HFB	51200	20,3%	10400	53400	21,5%	11500
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	25400	17,3%	4400	26500	18,5%	4900
H34C	A3	Nord	HFB	25700	23,3%	6000	26900	24,5%	6600
R34E	A59	Nord	Einfahrt	61300	14,0%	8600	63600	14,9%	9500
H34D	A3	Nord	HFB	87000	16,8%	14600	90600	17,8%	16100
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	108100	15,1%	16300	112400	16,0%	18000
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	80200	15,6%	12500	83500	16,5%	13800
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	55000	19,5%	10700	57400	20,6%	11800
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	101500	18,7%	19000	105800	19,8%	21000
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	68500	13,0%	8900	71200	13,8%	9800



A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H34A	A3	Süd	HFB	91200	13,3%	23,7%	5217	962	0,06	0,011	11,7%	10700
R34A	A3	Süd	Ausfahrt	64000	12,1%	21,7%	3667	671	0,06	0,010	10,8%	6900
H34B	A3	Süd	HFB	27100	16,1%	28,1%	1550	292	0,06	0,011	14,4%	3900
R34B	A3	Süd	Rampe zur A4	31400	12,3%	22,1%	1798	329	0,06	0,010	10,8%	3400
H3435	A4	Süd	HFB	54900	14,5%	25,7%	3140	585	0,06	0,011	12,9%	7100
H3534	A4	Nord	HFB	45200	16,2%	28,3%	2579	486	0,06	0,011	14,4%	6500
R34C	A4	Nord	Rampe von A4	25800	13,9%	24,6%	1475	273	0,06	0,011	12,4%	3200
H34E	A4	Süd	HFB	19400	19,4%	33,0%	1105	213	0,06	0,011	17,0%	3300
H3403	A59	Süd	HFB	32600	11,8%	21,3%	1869	341	0,06	0,010	10,4%	3400
H0334	A59	Nord	HFB	31000	14,6%	25,8%	1772	330	0,06	0,011	12,9%	4000
H3401	A3	Süd	HFB	46500	17,5%	30,2%	2655	505	0,06	0,011	15,5%	7200
H0134	A3	Nord	HFB	47100	20,9%	35,2%	2682	522	0,06	0,011	18,5%	8700
R34D	A3	Nord	Rampe von A3	23500	17,5%	30,3%	1342	255	0,06	0,011	15,7%	3700
H34C	A3	Nord	HFB	23600	24,2%	40,0%	1340	267	0,06	0,011	21,2%	5000
R34E	A59	Nord	Einfahrt	56800	14,3%	25,3%	3247	603	0,06	0,011	12,7%	7200
H34D	A3	Nord	HFB	80400	17,2%	29,8%	4587	871	0,06	0,011	15,2%	12200
QS H3435+H3534	A555	-	HFB	100100	15,3%	26,9%	5719	1071	0,06	0,011	13,6%	13600
QS H34E+H3435	A555	-	HFB	74300	15,8%	27,6%	4244	798	0,06	0,011	14,0%	10400
QS H34B+H34C	A555	-	HFB	50700	19,9%	33,8%	2890	559	0,06	0,011	17,6%	8900
QS H3401+H0134	A655	-	HFB	93600	19,2%	32,8%	5336	1027	0,06	0,011	17,0%	15900
QS H3403+H0334	A655	-	HFB	63600	13,2%	23,5%	3641	671	0,06	0,011	11,6%	7400

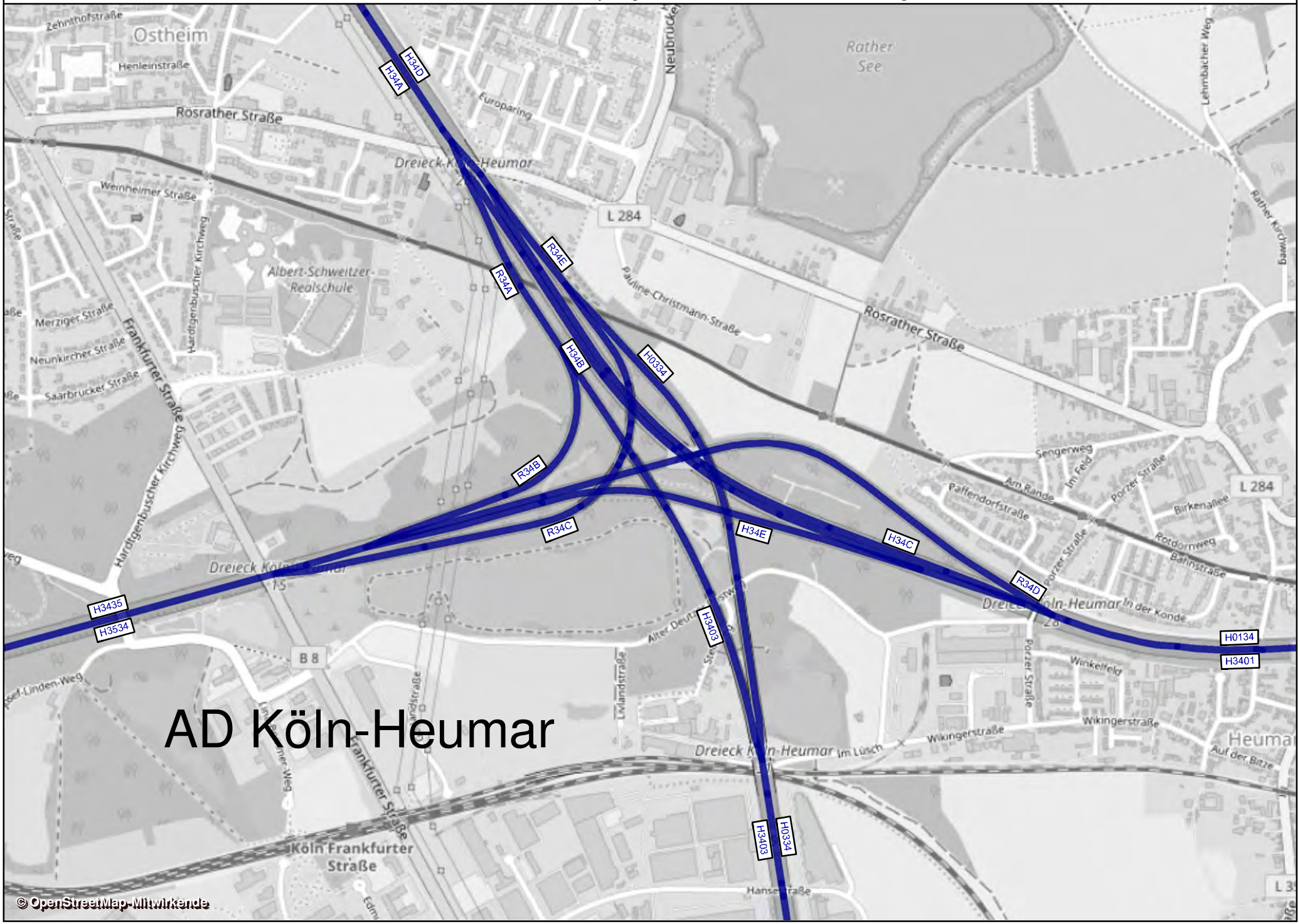


A 3/A 4/A 59 - AD Köln-Heumar - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H34A	A3	HFB	**7454**	**9,8%**	-			-			R34A	5295	1,3%	H34B	2158	30,5%	6418	10,4%	6722	9,6%
R34A	A3	Ausfahrt	**5760**	**8,9%**	H34B	1444	12,9%	H34A	7204	9,7%	R34B	2590	7,6%	H3403	3170	9,8%	4737	9,2%	4307	8,3%
H34B	A3	HFB	**2679**	**12,1%**	H34E	2417	10,4%	H3401	5096	11,3%	R34A	4488	7,8%	H34A	7168	9,4%	1681	13,7%	2415	11,8%
R34B	A3	Rampe zur A4	**2514**	**7,0%**	R34D	1674	13,4%	H3435	4188	9,6%	H3403	2754	10,1%	R34A	5268	8,6%	2120	8,1%	2059	10,0%
H3435	A4	HFB	**4546**	**8,2%**	R34B	2508	7,3%	R34D	2038	9,2%	-			-			3912	9,3%	3390	11,0%
H3534	A4	HFB	**5037**	**12,4%**	-			-			R34C	2684	8,8%	H34E	2353	16,6%	2936	19,1%	4540	12,2%
R34C	A4	Rampe von A4	**2777**	**15,0%**	H0334	3101	9,9%	R34E	5878	12,3%	H34E	2308	14,8%	H3534	5085	14,9%	2217	17,2%	2233	12,4%
H34E	A4	HFB	**2558**	**12,1%**	H35B	4758	13,6%	H3401	7316	13,1%	R34C	1385	13,6%	H3534	3944	12,7%	719	25,0%	2306	11,9%
H3403	A59	HFB	**3038**	**8,9%**	-			-			R34B	2424	7,6%	R34A	5462	8,3%	2617	10,2%	2250	6,8%
H0334	A59	HFB	**2783**	**9,3%**	R34C	2653	12,7%	R34E	5436	11,0%	-			-			2153	13,3%	2510	9,1%
H3401	A3	HFB	**5238**	**12,1%**	H34E	2511	11,9%	H34B	2727	12,3%	-			-			2400	17,1%	4721	11,8%
H0134	A3	HFB	**4184**	**14,1%**	-			-			R34D	1999	10,7%	H34C	2185	17,2%	3634	16,0%	3015	15,1%
R34D	A3	Rampe von A3	**2117**	**9,4%**	R34B	1878	8,2%	H3435	3995	8,9%	H34C	1487	22,8%	H0134	3604	14,9%	1792	10,8%	1332	12,6%
H34C	A3	HFB	**2106**	**18,7%**	R34E	4364	10,3%	H34D	6470	13,1%	R34D	1535	7,7%	H0134	3641	14,1%	1842	21,1%	1683	17,1%
R34E	A59	Einfahrt	**5499**	**8,6%**	H34C	1587	19,0%	H34D	7086	10,9%	R34C	2802	10,9%	H0334	2698	6,2%	4370	15,3%	4743	10,7%
H34D	A3	HFB	**7131**	**12,6%**	R34E	5989	9,7%	H34C	1142	28,3%	-			-			6212	17,0%	6427	12,4%

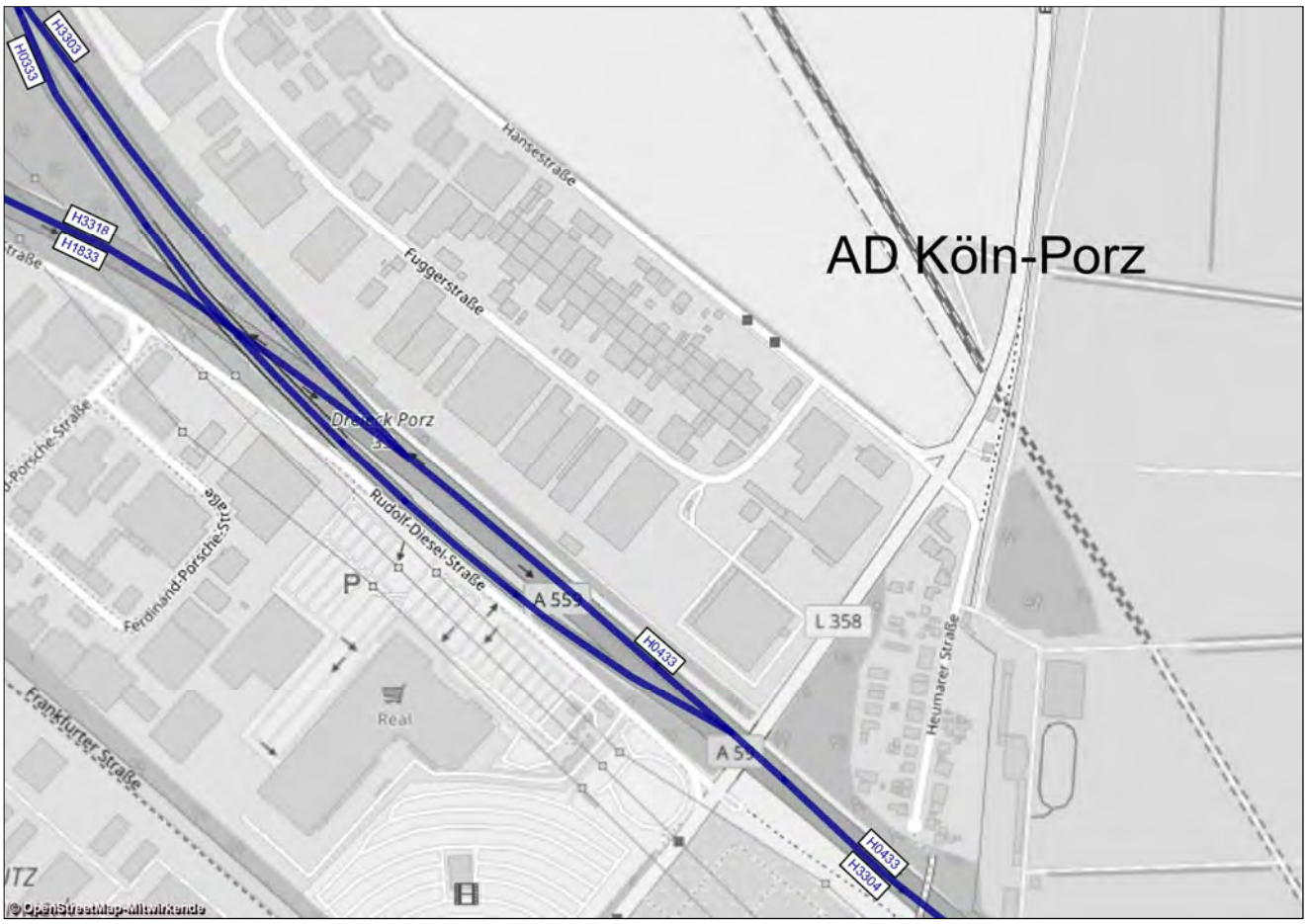


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

Anlage U-PF2-22



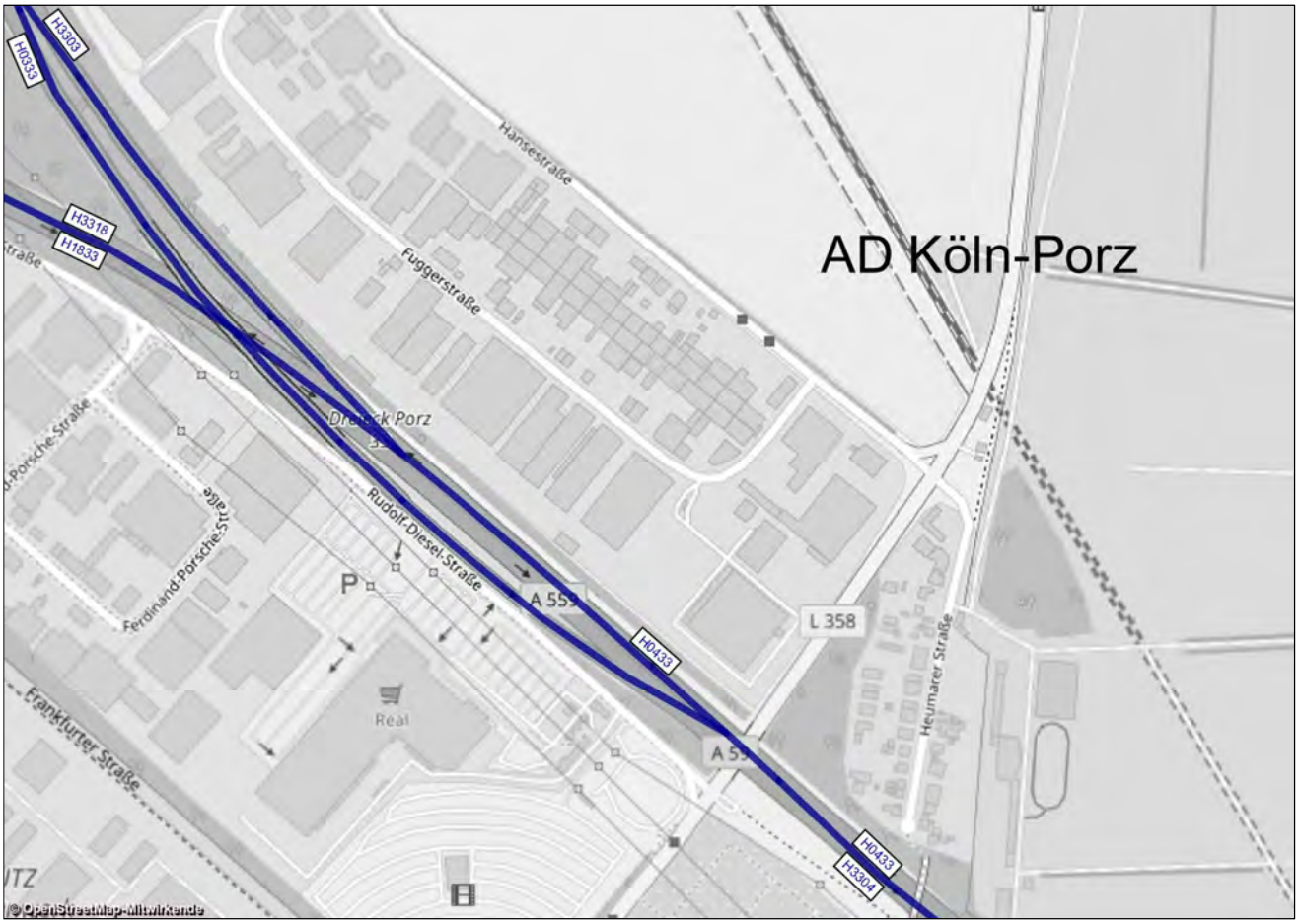
A 559/A 59 - AD Köln-Porz- Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1833	A559	Süd	HFB	41200	9,7%	4000	42700	10,3%	4400
H3304	A59	Süd	HFB	66900	11,7%	7800	69400	12,4%	8600
H0433	A59	Nord	HFB	68500	11,2%	7700	71000	12,0%	8500
H3303	A59	Nord	HFB	27900	15,1%	4200	29000	15,9%	4600
H0333	A59	Süd	HFB	25800	14,7%	3800	26800	15,7%	4200
H3318	A559	Nord	HFB	40600	8,9%	3600	42100	9,5%	4000
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	81800	9,3%	7600	84800	9,9%	8400
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53700	14,9%	8000	55800	15,8%	8800
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	109700	10,7%	11700	113700	11,3%	12900
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	135400	11,4%	15500	140400	12,2%	17100

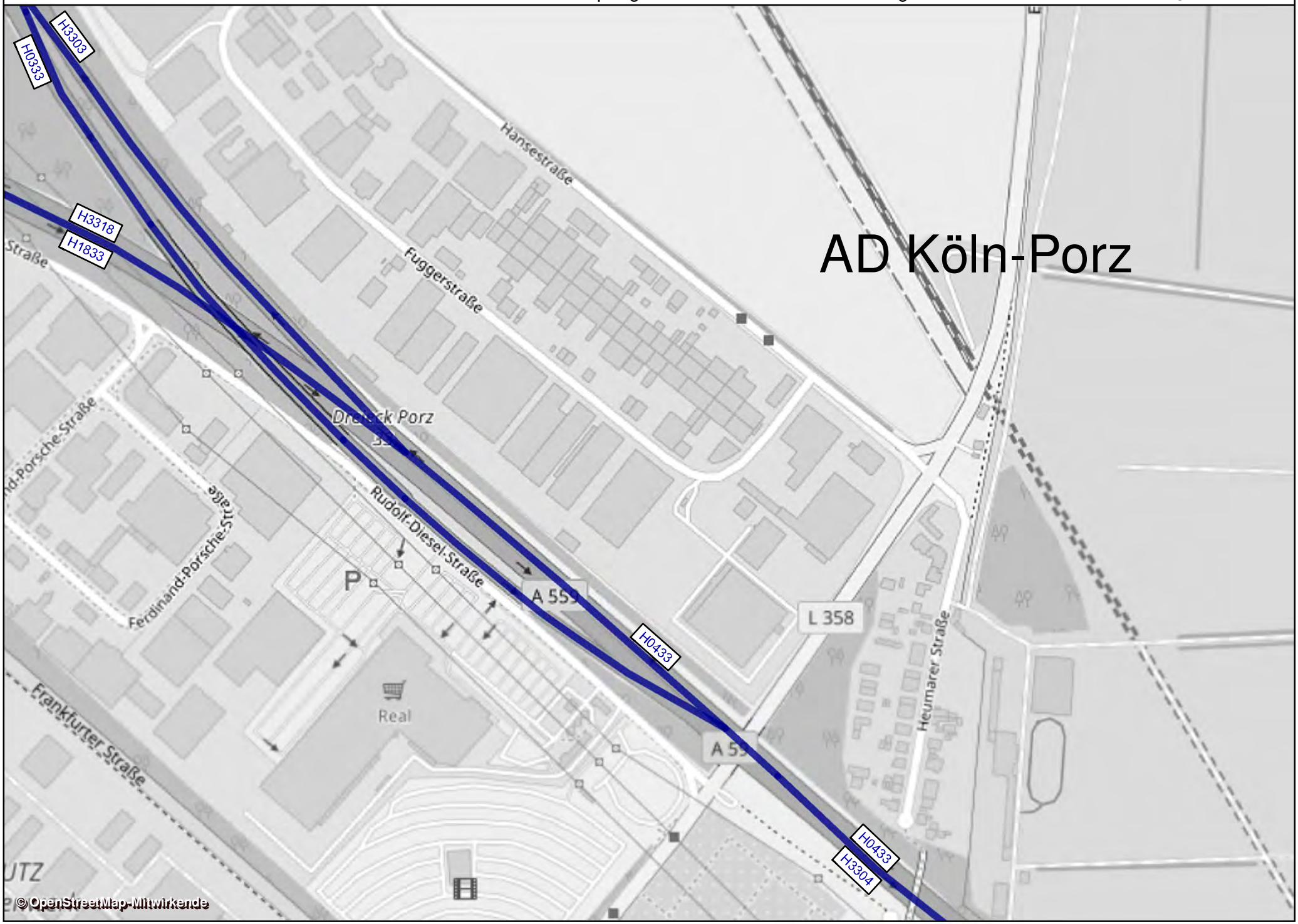


A 559/A 59 - AD Köln-Porz- Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1833	A559	Süd	HFB	38400	9,5%	17,5%	2200	395	0,06	0,010	8,6%	3300
H3304	A59	Süd	HFB	62200	11,7%	21,1%	3564	650	0,06	0,010	10,5%	6500
H0433	A59	Nord	HFB	63700	11,4%	20,6%	3648	664	0,06	0,010	10,0%	6400
H3303	A59	Nord	HFB	25800	15,2%	26,8%	1474	276	0,06	0,011	13,6%	3500
H0333	A59	Süd	HFB	23900	15,2%	26,7%	1364	255	0,06	0,011	13,4%	3200
H3318	A559	Nord	HFB	37900	8,8%	16,1%	2174	388	0,06	0,010	7,9%	3000
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	76300	9,2%	16,8%	4374	783	0,06	0,010	8,3%	6300
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49700	15,2%	26,7%	2838	531	0,06	0,011	13,5%	6700
QS H1833+H0433	A59	-	HFB	102100	10,7%	19,4%	5848	1058	0,06	0,010	9,5%	9700
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	125900	11,5%	20,8%	7212	1314	0,06	0,010	10,2%	12900

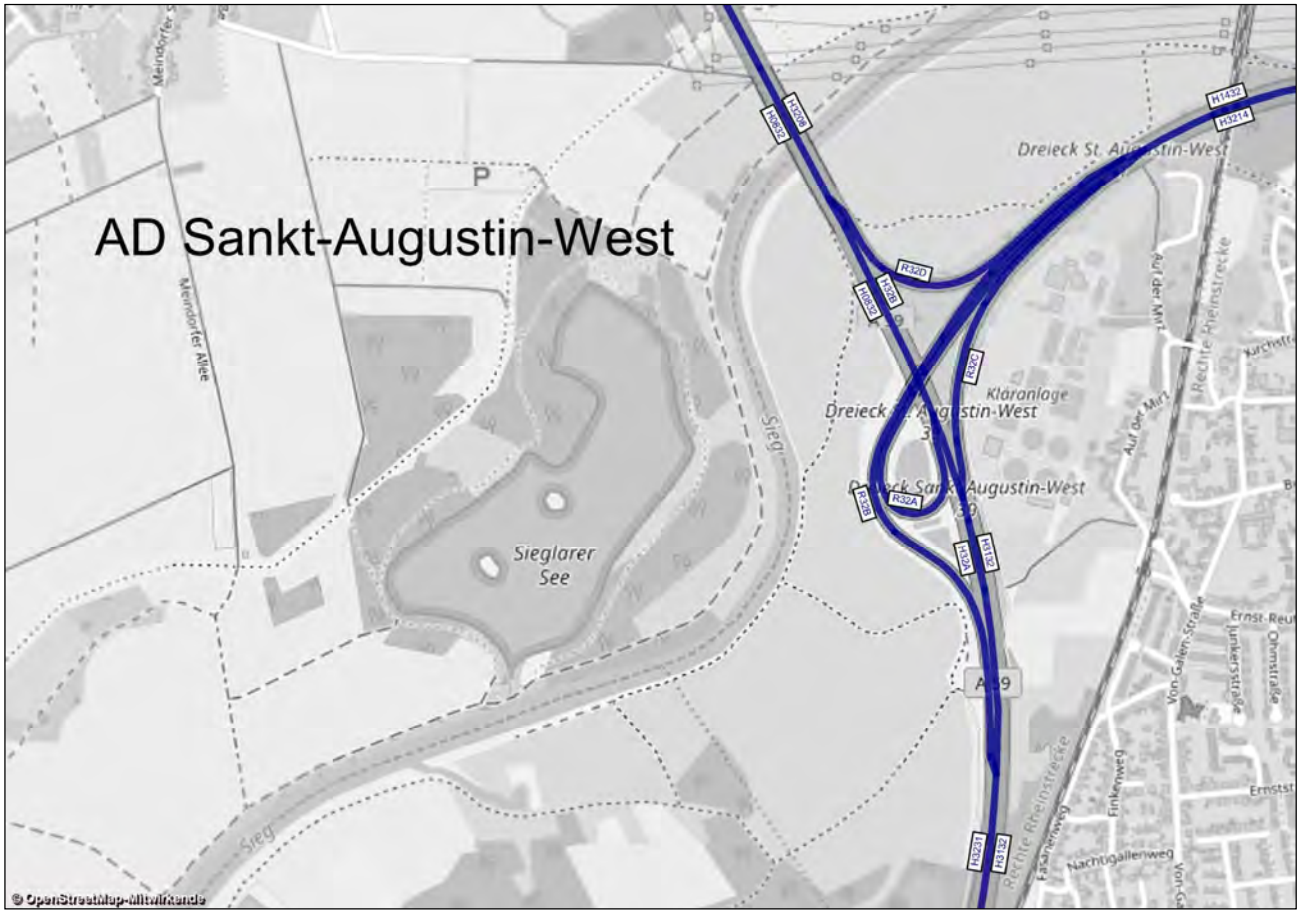


A 559/A 59 - AD Köln-Porz-Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1833	A559	HFB	**3415**	**9,3%**	H0333	2241	10,7%	H3304	5656	9,9%	-			-			2944	10,6%	2889	6,4%
H3304	A59	HFB	**5682**	**9,9%**	H0333	2132	9,2%	H1833	3550	10,4%	-			-			4903	11,3%	4493	7,4%
H0433	A59	HFB	**5951**	**9,1%**	-			-			H3318	3564	8,8%	H3303	2388	9,6%	5129	10,4%	4617	7,8%
H3303	A59	HFB	**2153**	**9,7%**	-			-			H3318	2732	7,3%	H0433	4885	8,4%	1935	13,0%	1942	9,5%
H0333	A59	HFB	**2267**	**10,8%**	H1833	2313	9,9%	H3304	4580	10,3%	-			-			1959	12,3%	1604	9,1%
H3318	A559	HFB	**3714**	**7,7%**	-			-			H3303	2029	9,1%	H0433	5743	8,2%	3194	8,8%	2674	6,6%

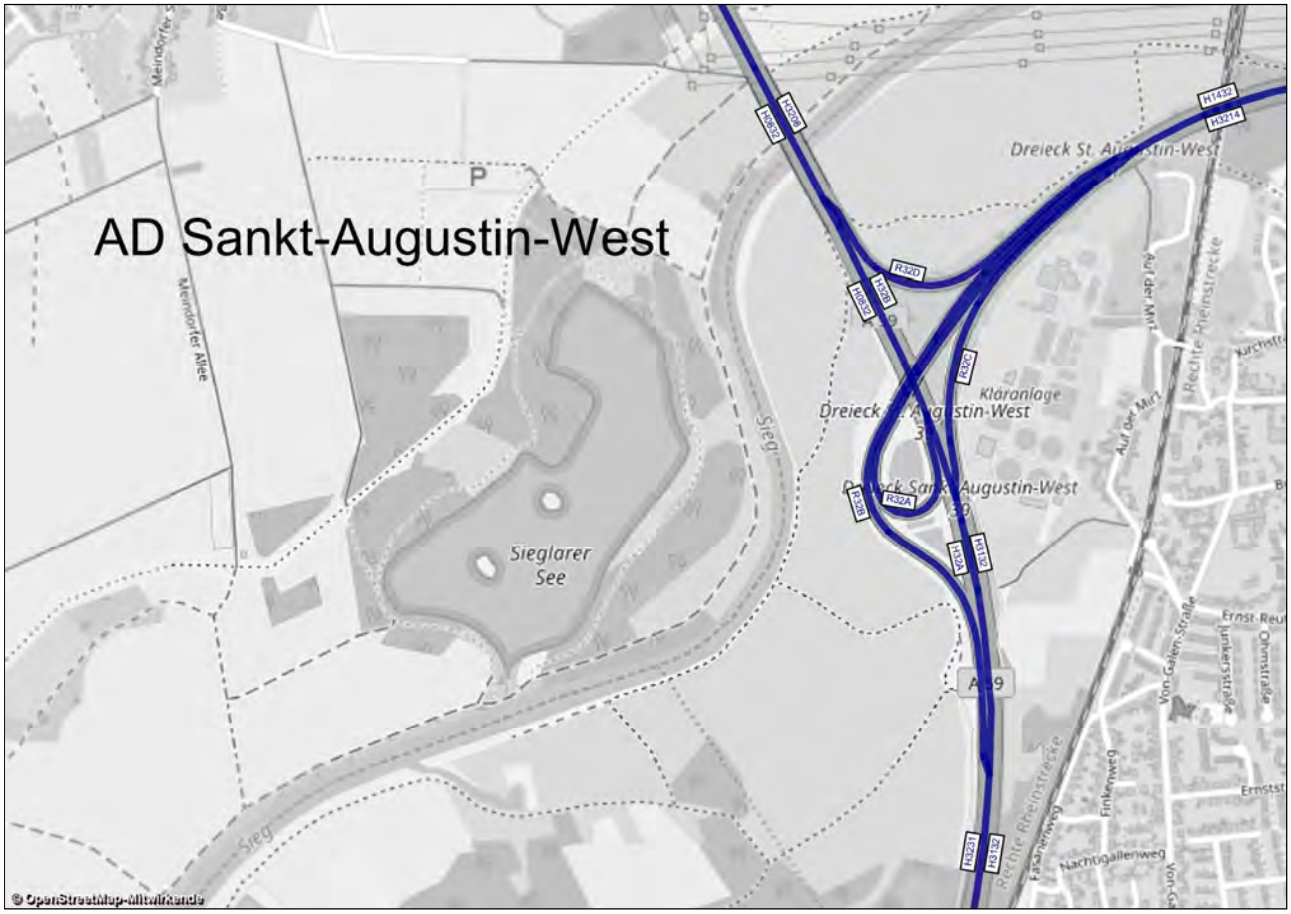



AD Köln-Porz
H0333
H3303
H3318
H1833
H0433
H0433
H3304
Hansestraße
Fuggerstraße
Rudolf-Diesel-Straße
Ferdinand-Porsche-Straße
Frankfurter Straße
Heumarer Straße
L 358
A 559
Real
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

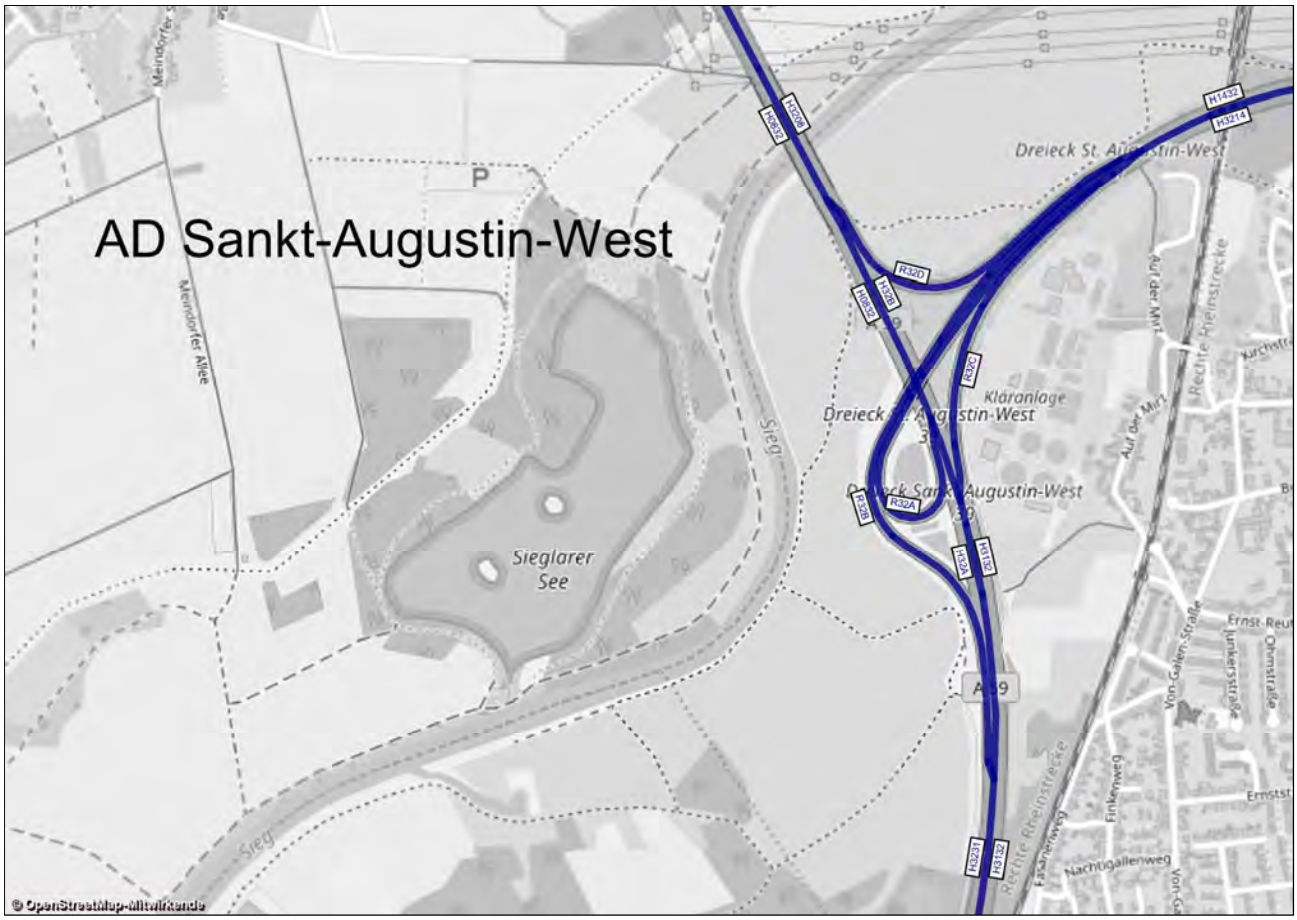
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0832	A59	Süd	HFB	57300	11,9%	6800	59500	12,6%	7500
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	19100	13,6%	2600	19800	14,6%	2900
H32A	A59	Süd	HFB	38200	10,7%	4100	39600	11,4%	4500
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	29600	6,8%	2000	30600	7,2%	2200
H3231	A59	Süd	HFB	67900	9,0%	6100	70300	9,5%	6700
H3132	A59	Nord	HFB	67800	8,7%	5900	70200	9,3%	6500
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	27300	6,6%	1800	28200	7,1%	2000
H32B	A59	Nord	HFB	40500	10,4%	4200	42000	11,0%	4600
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	26900	8,6%	2300	27800	9,0%	2500
H3208	A59	Nord	HFB	67400	9,6%	6500	69800	10,2%	7100
H3214	A560	Ost	HFB	46300	9,5%	4400	48000	10,2%	4900
H1432	A560	West	HFB	56500	7,6%	4300	58500	8,2%	4800
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	124700	10,7%	13300	129300	11,3%	14600
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	97800	11,2%	11000	101500	11,9%	12100
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	106000	9,4%	10000	109800	10,0%	11000
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	135700	8,8%	12000	140500	9,4%	13200
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	102800	8,5%	8700	106500	9,1%	9700

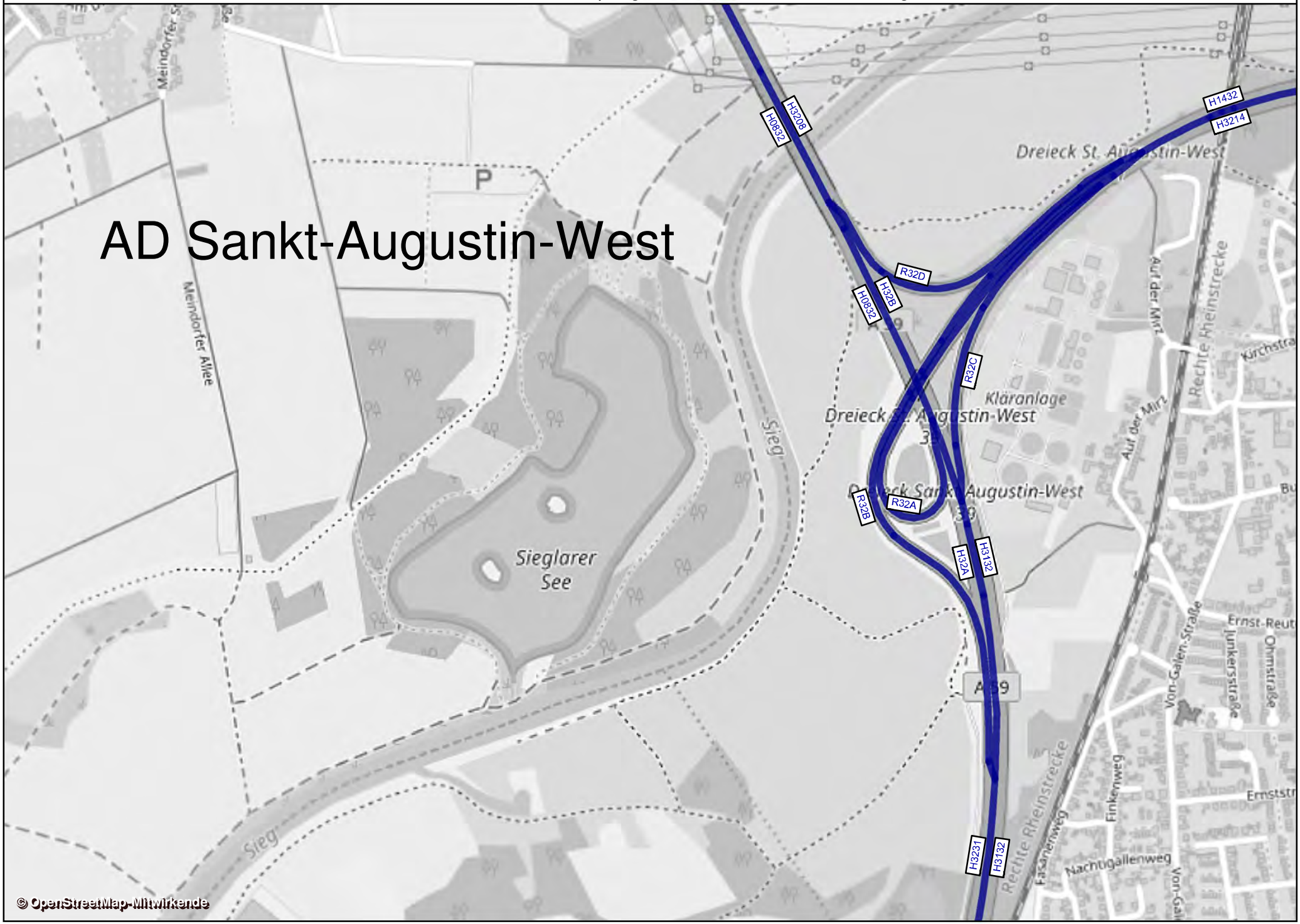


A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0832	A59	Süd	HFB	53300	12,0%	21,6%	3051	558	0,06	0,010	10,7%	5700
R32A	A59	Süd	Rampe von A59	17700	14,3%	25,3%	1010	188	0,06	0,011	12,4%	2200
H32A	A59	Süd	HFB	35600	10,9%	19,7%	2041	370	0,06	0,010	9,6%	3400
R32B	A59	Süd	Rampe zur A59	27700	6,7%	12,6%	1592	280	0,06	0,010	6,1%	1700
H3231	A59	Süd	HFB	63300	9,1%	16,7%	3633	650	0,06	0,010	8,1%	5100
H3132	A59	Nord	HFB	63300	8,7%	16,1%	3630	647	0,06	0,010	7,7%	4900
R32C	A59	Nord	Rampe von A59	25500	6,4%	12,0%	1466	257	0,06	0,010	5,9%	1500
H32B	A59	Nord	HFB	37700	10,3%	18,8%	2164	391	0,06	0,010	9,3%	3500
R32D	A59	Nord	Rampe zur A59	25100	8,7%	16,0%	1438	256	0,06	0,010	7,6%	1900
H3208	A59	Nord	HFB	62800	9,7%	17,7%	3602	647	0,06	0,010	8,6%	5400
H3214	A560	Ost	HFB	43200	9,6%	17,6%	2476	445	0,06	0,010	8,6%	3700
H1432	A560	West	HFB	52800	7,7%	14,3%	3030	536	0,06	0,010	6,8%	3600
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	116100	10,7%	19,5%	6653	1205	0,06	0,010	9,6%	11100
QS H0832+H32B	A59	-	HFB	91000	11,3%	20,4%	5215	948	0,06	0,010	10,1%	9200
QS H32A+H3132	A59	-	HFB	98900	9,5%	17,4%	5671	1017	0,06	0,010	8,4%	8300
QS H3231+H3132	A560	-	HFB	126600	8,9%	16,4%	7263	1297	0,06	0,010	7,9%	10000
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	96000	8,5%	15,8%	5506	981	0,06	0,010	7,6%	7300

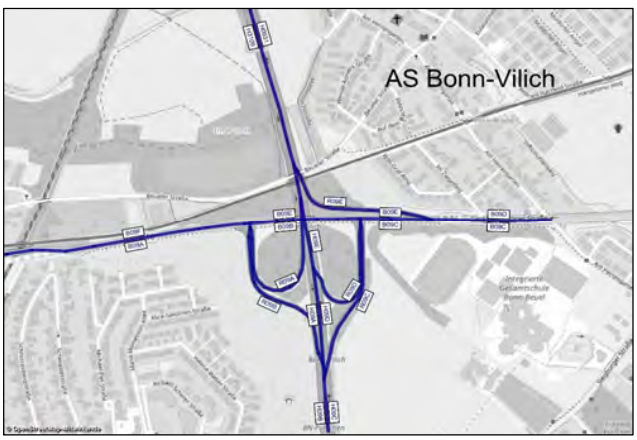


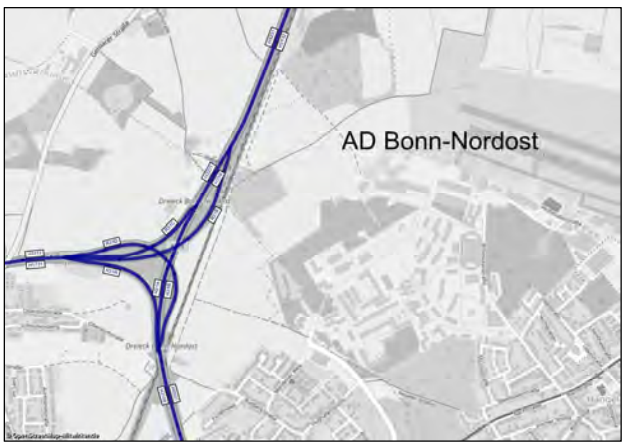
A 560/A 59- AD St. Augustin-West - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0832	A59	HFB	**4810**	**6,5%**	-			-			R32A	2003	5,1%	H32A	2807	7,5%	3966	11,7%	4341	6,4%
R32A	A59	Rampe von A59	**2046**	**8,1%**	R32C	2646	4,5%	H3214	4691	6,0%	H32A	2797	7,9%	H0832	4842	8,0%	1099	18,6%	1668	6,6%
H32A	A59	HFB	**3334**	**7,9%**	R32B	2796	5,3%	H3231	6131	6,7%	R32A	1306	17,0%	H0832	4640	10,5%	2868	9,0%	2673	6,2%
R32B	A59	Rampe zur A59	**3146**	**5,3%**	H32A	2995	8,8%	H3231	6142	7,0%	R32D	2010	8,0%	H1432	5156	6,4%	2646	6,2%	1939	3,7%
H3231	A59	HFB	**6422**	**6,7%**	R32B	3106	6,0%	H32A	3316	7,3%	-			-			5514	7,7%	4612	5,2%
H3132	A59	HFB	**6297**	**5,5%**	-			-			R32C	2740	5,3%	H32B	3557	5,7%	4479	7,5%	5685	5,4%
R32C	A59	Rampe von A59	**3005**	**5,2%**	R32A	1713	7,0%	H3214	4717	5,9%	H32B	3474	6,9%	H3132	6479	6,1%	1768	5,6%	2464	4,3%
H32B	A59	HFB	**3570**	**6,4%**	R32D	2135	4,7%	H3208	5705	5,8%	R32C	2779	2,6%	H3132	6349	4,8%	2710	8,7%	3222	6,3%
R32D	A59	Rampe zur A59	**2468**	**6,7%**	H32B	3368	6,1%	H3208	5836	6,4%	R32B	2003	3,6%	H1432	4471	5,3%	1929	8,6%	2018	5,5%
H3208	A59	HFB	**5806**	**6,1%**	R32D	2369	5,3%	H32B	3437	6,7%	-			-			4639	8,6%	5241	6,0%
H3214	A560	HFB	**4576**	**5,3%**	R32A	1914	8,9%	R32C	2662	2,8%	-			-			2867	10,6%	4131	5,2%
H1432	A560	HFB	**5332**	**6,3%**	-			-			R32D	2152	8,5%	R32B	3180	4,7%	4575	7,2%	3958	4,6%



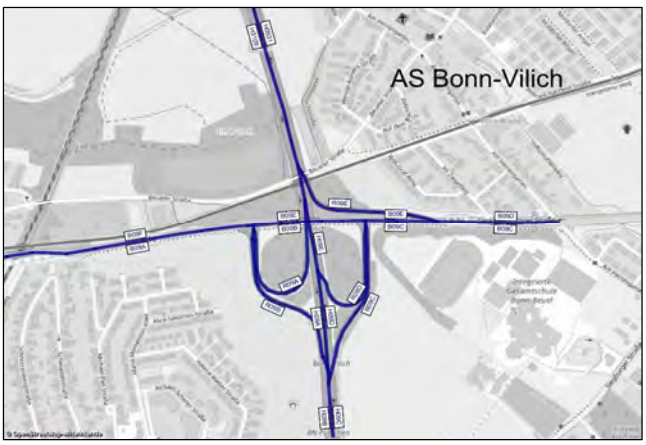

AD Sankt-Augustin-West
H3208
H0832
H1432
H3214
R32D
H32B
H0832
R32C
R32B
R32A
H32A
H3132
H3231
H3132
Dreieck St. Augustin-West
Kläranlage
Dreieck St. Augustin-West
Dreieck Sankt Augustin-West
Sieglarer See
Sieg
Sieg
Meindorfer Allee
Meindorfer
Auf der Mirz
Auf der Mirz
Rechte Rheinstrecke
Rechte Rheinstrecke
Von-Galen-Straße
Junkersstraße
Ohmstraße
Finkenweg
Nachtigallenweg
Fasanenweg
Ernststr
Ernst-Reut
Kirchstra
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

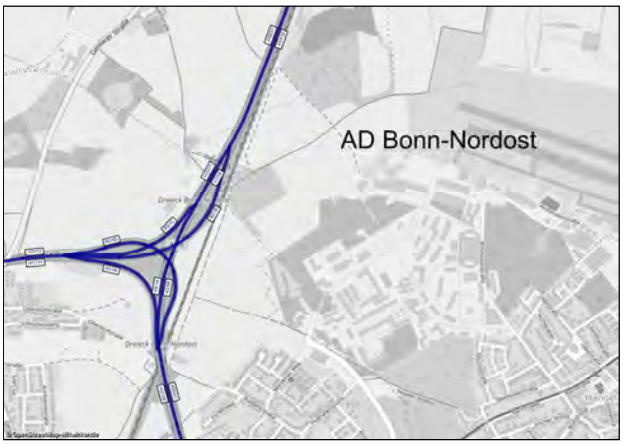
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1731	A565	Ost	HFB	55800	8,6%	4800	57800	9,2%	5300
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	21600	6,0%	1300	22300	6,7%	1500
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	34200	10,2%	3500	35500	10,7%	3800
H3109	A59	Süd	HFB	57400	7,0%	4000	59400	7,4%	4400
H0931	A59	Nord	HFB	47500	7,4%	3500	49100	7,7%	3800
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	13900	7,9%	1100	14400	8,3%	1200
H31B	A59	Nord	HFB	33600	7,1%	2400	34700	7,5%	2600
H3132	A59	Nord	HFB	67800	8,7%	5900	70200	9,3%	6500
H3231	A59	Süd	HFB	67900	9,0%	6100	70300	9,5%	6700
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	32000	11,3%	3600	33200	12,0%	4000
H31A	A59	Süd	HFB	35800	7,0%	2500	37000	7,6%	2800
H3117	A565	West	HFB	46000	10,2%	4700	47600	10,9%	5200
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	13300	7,5%	1000	13700	8,0%	1100
H09A	A59	Süd	HFB	44300	6,5%	2900	45700	7,0%	3200
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4500	2,2%	100	4600	2,2%	100
H09B	A59	Süd	HFB	48700	6,2%	3000	50300	6,6%	3300
H09C	A59	Nord	HFB	37000	6,2%	2300	38200	6,5%	2500
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	5000	2,0%	100	5200	1,9%	100
H09D	A59	Nord	HFB	31900	6,9%	2200	32900	7,3%	2400
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1500	6,7%	100	1600	6,3%	100
H09E	A59	Nord	HFB	33400	6,9%	2300	34500	7,2%	2500
R09E	A59	Nord	Einfahrt	14000	8,6%	1200	14500	9,0%	1300
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	77700	6,7%	5200	80200	7,1%	5700
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	76200	6,7%	5100	78600	7,1%	5600
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	85700	6,2%	5300	88500	6,6%	5800
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	101800	9,3%	9500	105400	10,0%	10500
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	104900	7,1%	7500	108500	7,6%	8200
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	69400	7,1%	4900	71700	7,5%	5400
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	101500	8,4%	8500	105000	8,9%	9300
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	135700	8,8%	12000	140500	9,4%	13200
B09A	B56	Ost	Basisstraße	6600	3,0%	200	6800	4,4%	300
B09B	B56	Ost	Basisstraße	13600	7,4%	1000	14000	7,9%	1100
B09C	B56	Ost	Basisstraße	17400	6,3%	1100	18000	7,2%	1300
B09D	B56	West	Basisstraße	17400	6,3%	1100	18000	7,2%	1300
B09E	B56	West	Basisstraße	4900	2,0%	100	5000	2,0%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	6600	3,0%	200	6800	4,4%	300
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	13200	3,0%	400	13600	4,4%	600
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	18500	5,9%	1100	19000	6,3%	1200
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	22300	5,4%	1200	23000	6,1%	1400
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	34800	6,3%	2200	36000	7,2%	2600



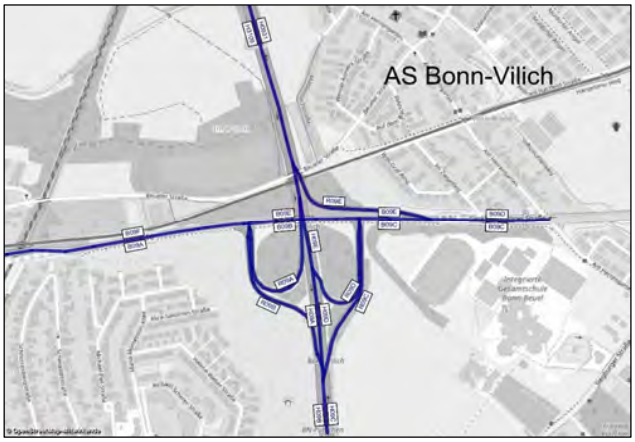


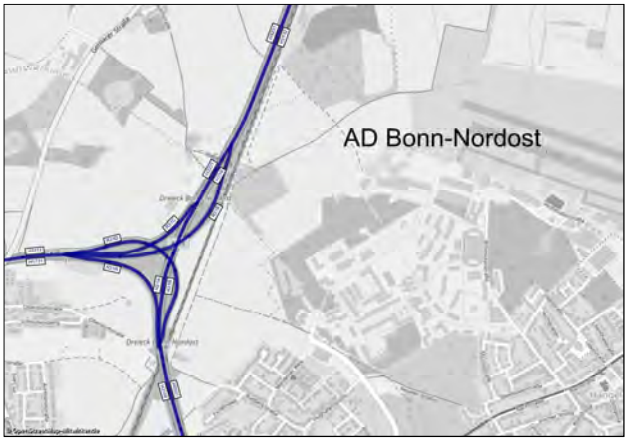
A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1731	A565	Ost	HFB	52100	8,7%	16,0%	2989	533	0,06	0,010	7,7%	4000
R31A	A565	Süd	Rampe von A565	20200	6,2%	11,7%	1161	203	0,06	0,010	5,4%	1100
R31B	A565	Nord	Rampe von A565	31900	10,2%	18,6%	1828	330	0,06	0,010	9,1%	2900
H3109	A59	Süd	HFB	53700	6,8%	12,7%	3088	543	0,06	0,010	6,1%	3300
H0931	A59	Nord	HFB	44400	7,3%	13,7%	2548	450	0,06	0,010	6,5%	2900
R31D	A59	Nord	Rampe nach A565	13000	7,6%	14,2%	747	132	0,06	0,010	6,9%	900
H31B	A59	Nord	HFB	31400	7,2%	13,5%	1802	318	0,06	0,010	6,4%	2000
H3132	A59	Nord	HFB	63300	8,7%	16,1%	3630	647	0,06	0,010	7,7%	4900
H3231	A59	Süd	HFB	63300	9,1%	16,7%	3633	650	0,06	0,010	8,1%	5100
R31C	A59	Süd	Rampe nach A565	29800	11,2%	20,3%	1706	310	0,06	0,010	10,1%	3000
H31A	A59	Süd	HFB	33500	7,1%	13,3%	1927	339	0,06	0,010	6,3%	2100
H3117	A565	West	HFB	42800	10,1%	18,5%	2453	442	0,06	0,010	9,1%	3900
R09A	A59	Süd	Ausfahrt	12400	7,4%	13,8%	712	126	0,06	0,010	6,5%	800
H09A	A59	Süd	HFB	41400	6,6%	12,4%	2376	417	0,06	0,010	5,8%	2400
R09B	A59	Süd	Einfahrt	4200	1,9%	3,7%	244	41	0,06	0,010	2,4%	100
H09B	A59	Süd	HFB	45600	6,2%	11,6%	2621	458	0,06	0,010	5,5%	2500
H09C	A59	Nord	HFB	34600	6,1%	11,4%	1986	347	0,06	0,010	5,5%	1900
R09C	A59	Nord	Ausfahrt	4700	1,9%	3,7%	273	46	0,06	0,010	2,1%	100
H09D	A59	Nord	HFB	29800	6,7%	12,6%	1713	301	0,06	0,010	6,0%	1800
R09D	A59	Nord	Einfahrt	1400	6,2%	11,7%	82	14	0,06	0,010	7,1%	100
H09E	A59	Nord	HFB	31200	6,7%	12,5%	1795	315	0,06	0,010	6,1%	1900
R09E	A59	Nord	Einfahrt	13100	8,9%	16,3%	754	135	0,06	0,010	7,6%	1000
QS H09A+H09E	A59	-	HFB	72600	6,6%	12,4%	4171	732	0,06	0,010	5,9%	4300
QS H09A+H09D	A59	-	HFB	71200	6,6%	12,5%	4089	718	0,06	0,010	5,9%	4200
QS H09B+H09C	A59	-	HFB	80200	6,1%	11,5%	4607	805	0,06	0,010	5,5%	4400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	94900	9,3%	17,1%	5442	975	0,06	0,010	8,3%	7900
QS H3109+H0931	A59	-	HFB	98100	7,0%	13,1%	5636	992	0,06	0,010	6,3%	6200
QS H31B+H31A	A59	-	HFB	64900	7,2%	13,4%	3729	657	0,06	0,010	6,3%	4100
QS H31B+H3231	A59	-	HFB	94700	8,4%	15,6%	5435	967	0,06	0,010	7,5%	7100
QS H3132+H3231	A59	-	HFB	126600	8,9%	16,4%	7263	1297	0,06	0,010	7,9%	10000
B09A	B56	Ost	Basisstraße	6150	3,7%	7,0%	355	61	0,06	0,010	3,3%	200
B09B	B56	Ost	Basisstraße	12700	7,3%	13,5%	730	129	0,06	0,010	6,3%	800
B09C	B56	Ost	Basisstraße	16300	6,6%	12,4%	937	164	0,06	0,010	5,8%	950
B09D	B56	West	Basisstraße	16300	6,6%	12,4%	937	164	0,06	0,010	5,8%	950
B09E	B56	West	Basisstraße	4600	1,8%	3,5%	267	45	0,06	0,010	2,2%	100
B09F	B56	West	Basisstraße	6150	3,7%	7,0%	355	61	0,06	0,010	3,3%	200
QS B09A+B09F	B56	-	Basisstraße	12300	3,7%	7,0%	710	122	0,06	0,010	3,3%	400
QS B09B+B09E	B56	-	Basisstraße	17300	5,8%	10,9%	996	174	0,06	0,010	5,2%	900
QS B09C+B09E	B56	-	Basisstraße	20900	5,5%	10,5%	1203	209	0,06	0,010	5,0%	1050
QS B09C+B09D	B56	-	Basisstraße	32600	6,6%	12,4%	1873	329	0,06	0,010	5,8%	1900

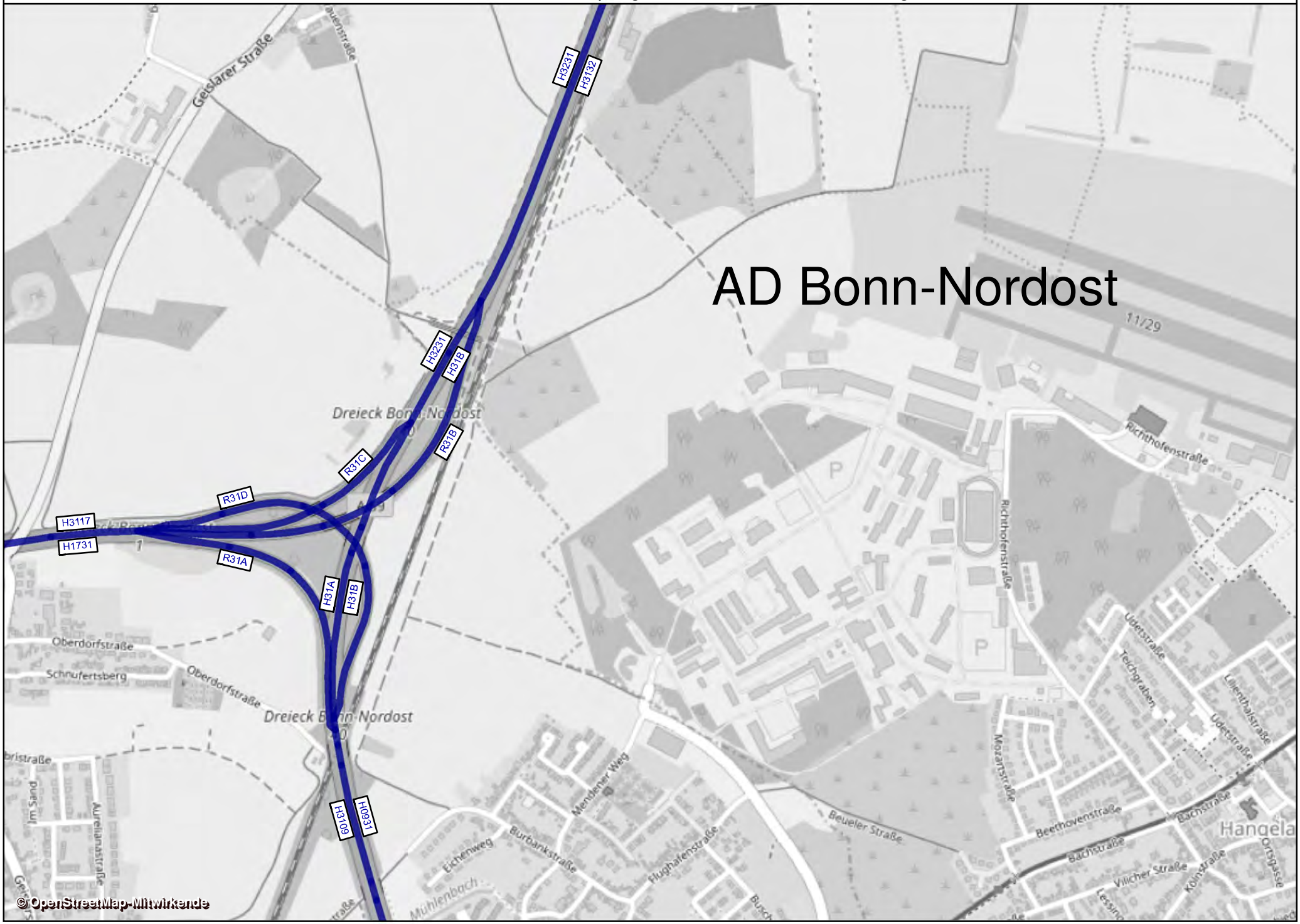


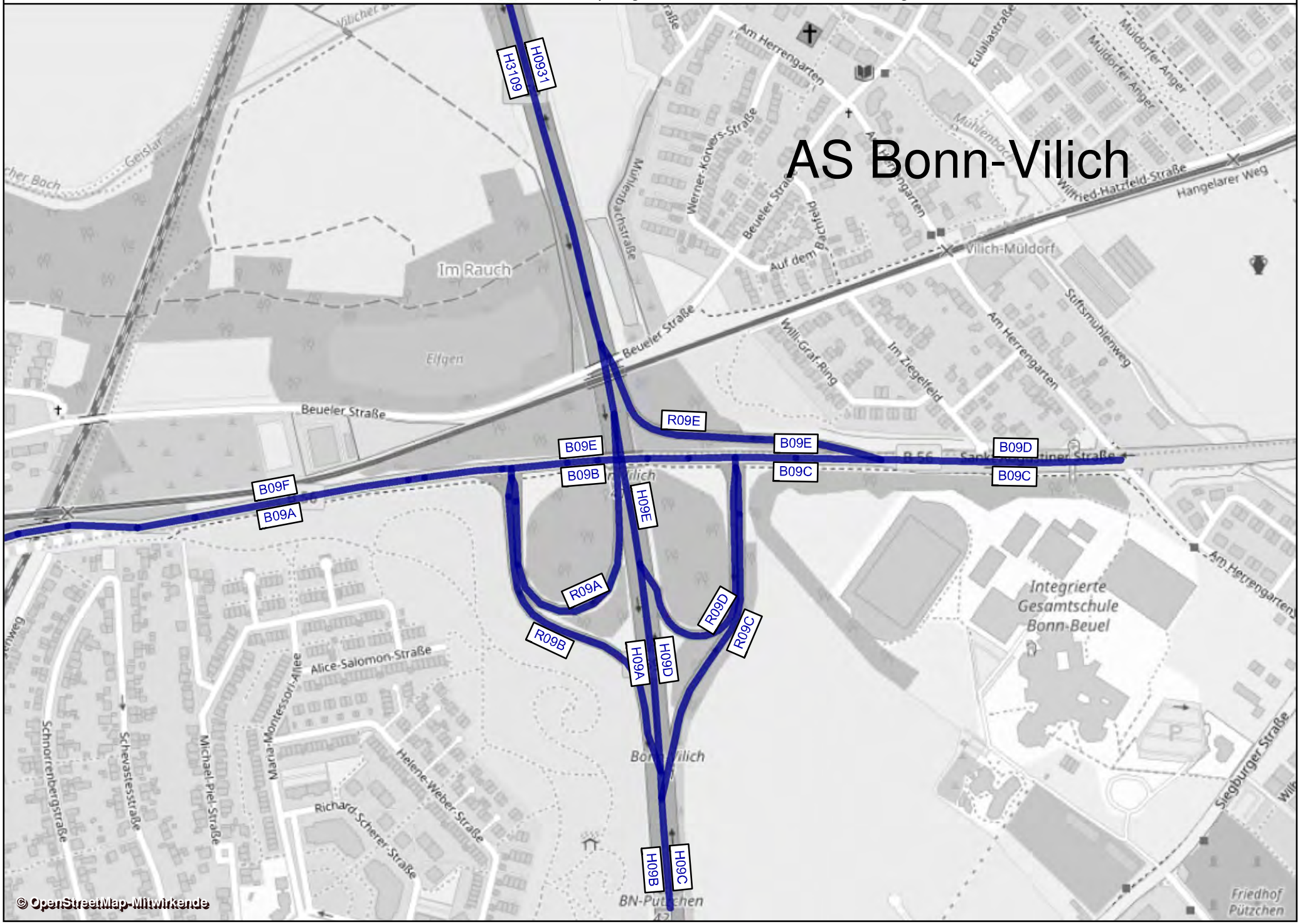


A 565/A 59- AD Bonn-Nordost + AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1731	A565	HFB	**4903**	**6,7%**	-			-			R31A	1842	5,1%	R31B	3061	7,6%	4134	7,1%	4425	6,5%
R31A	A565	Rampe von A565	**2082**	**3,9%**	H31A	3227	4,3%	H3109	5310	4,1%	R31B	2592	5,9%	H1731	4674	5,0%	1747	4,5%	1651	5,1%
R31B	A565	Rampe von A565	**3408**	**9,0%**	H31B	3046	3,5%	H3132	6454	6,4%	R31A	1725	4,7%	H1731	5133	7,6%	2386	9,0%	2774	7,4%
H3109	A59	HFB	**5369**	**4,3%**	R31A	2072	3,1%	H31A	3297	5,1%	R09A	849	10,5%	H09A	4520	3,2%	4593	5,0%	4119	4,2%
H0931	A59	HFB	**4574**	**4,0%**	R09E	1359	7,6%	H09E	3215	2,5%	R31D	1476	4,6%	H31B	3098	3,8%	3046	6,2%	4131	3,9%
R31D	A59	Rampe nach A565	**1490**	**5,9%**	R31C	2242	6,8%	H3117	3731	6,4%	H31B	3008	3,5%	H0931	4498	4,3%	954	7,2%	1220	4,8%
H31B	A59	HFB	**3224**	**3,7%**	R31B	2706	7,3%	H3132	5930	5,3%	R31D	1531	4,9%	H0931	4755	4,1%	2092	5,8%	2912	3,6%
H3132	A59	HFB	**6297**	**5,5%**	R31B	3255	7,2%	H31B	3042	3,8%	-			-			4479	7,5%	5685	5,4%
H3231	A59	HFB	**6422**	**6,7%**	-			-			R31C	2976	10,1%	H31A	3447	3,7%	5514	7,7%	4612	5,2%
R31C	A59	Rampe nach A565	**3153**	**8,9%**	R31D	877	4,0%	H3117	4031	7,8%	H31A	2616	5,0%	H3231	5770	7,1%	2667	10,2%	2145	7,0%
H31A	A59	HFB	**3327**	**4,6%**	R31A	2202	3,9%	H3109	5529	4,3%	R31C	2937	9,6%	H3231	6264	7,0%	2847	5,3%	2468	3,6%
H3117	A565	HFB	**4207**	**8,2%**	R31D	994	7,4%	R31C	3213	8,5%	-			-			3621	9,4%	3365	6,2%
R09A	A59	Ausfahrt	**1251**	**6,2%**	-			-			H09A	2802	5,6%	H3109	4053	5,8%	1028	6,5%	988	5,1%
H09A	A59	HFB	**4170**	**4,0%**	R09B	413	3,7%	H09B	4582	3,9%	R09A	990	9,0%	H3109	5160	4,9%	3565	4,5%	3130	3,9%
R09B	A59	Einfahrt	**481**	**2,1%**	H09A	3836	3,4%	H09B	4318	3,3%	-			-			377	2,4%	334	0,6%
H09B	A59	HFB	**4613**	**3,8%**	R09B	545	1,0%	H09A	4068	4,1%	-			-			3943	4,3%	3464	3,6%
H09C	A59	HFB	**3763**	**2,9%**	-			-			R09C	605	0,8%	H09D	3158	3,3%	2190	4,9%	3399	2,8%
R09C	A59	Ausfahrt	**595**	**1,4%**	-			-			H09D	3342	3,1%	H09C	3936	2,8%	270	1,9%	525	1,3%
H09D	A59	HFB	**3182**	**3,2%**	R09D	107	3,0%	H09E	3289	3,2%	R09C	511	1,7%	H09C	3692	3,0%	1920	5,4%	2874	3,1%
R09D	A59	Einfahrt	**139**	**1,3%**	H09D	3007	3,0%	H09E	3147	2,9%	-			-			107	8,4%	118	1,7%
H09E	A59	HFB	**3312**	**3,1%**	R09E	1270	6,5%	H0931	4583	4,0%	R09D	140	2,0%	H09D	3172	3,2%	2027	5,5%	2992	3,0%
R09E	A59	Einfahrt	**1334**	**5,0%**	H09E	2581	2,6%	H0931	3916	3,4%	-			-			1018	7,6%	1140	6,3%

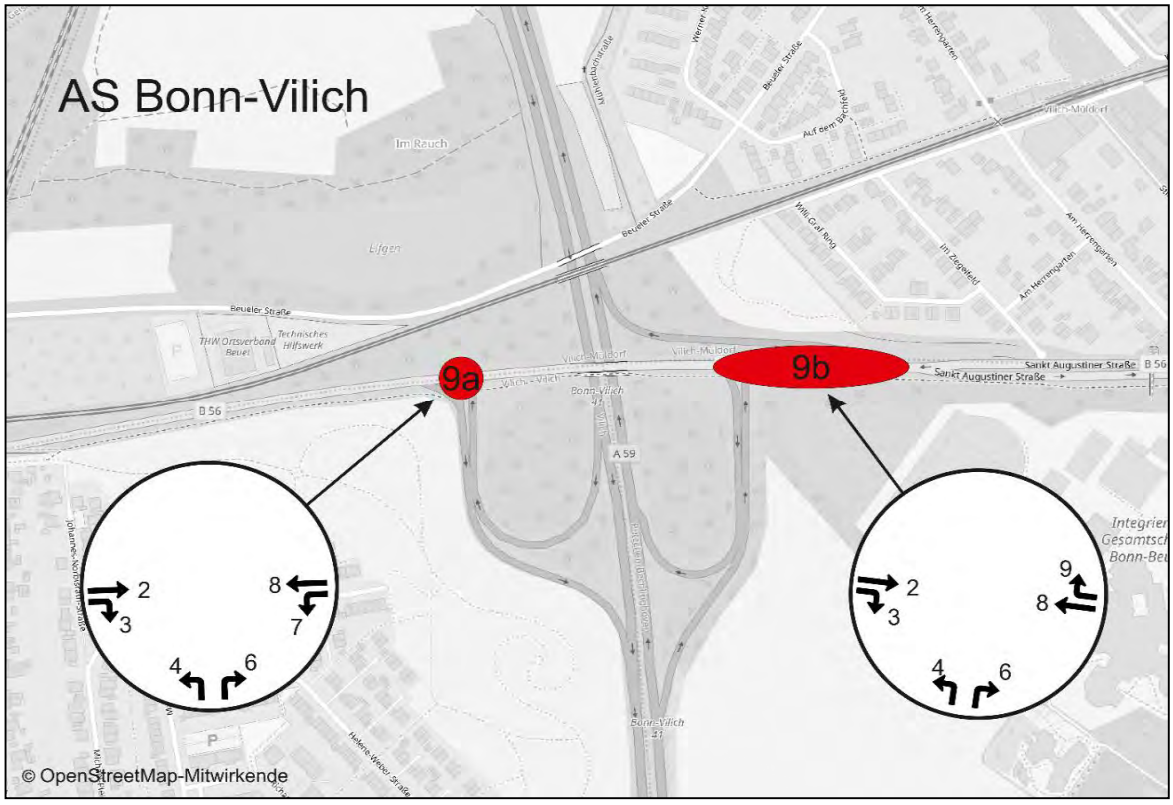




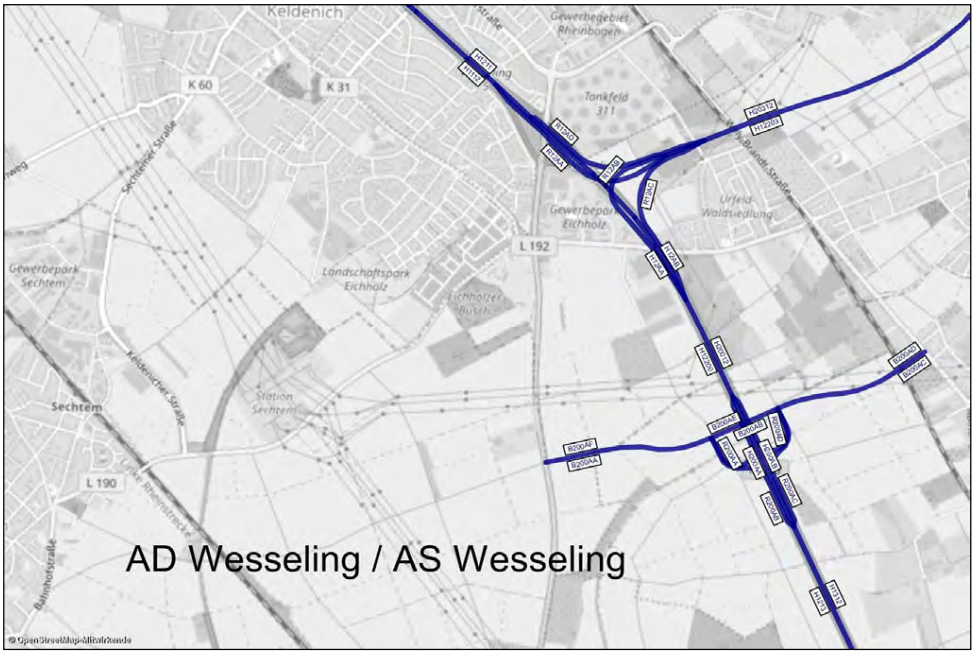

AD Bonn-Nordost
H3231
H3132
H3231
H31B
R31B
R31C
R31D
H3117
H1731
R31A
H31A
H31B
H3109
H3131
Geislarer Straße
Dreieck Bonn-Nordost
Dreieck Bonn-Nordost
Oberdorfstraße
Schnufertsberg
Oberdorfstraße
Richthofenstraße
Richthofenstraße
Mozartstraße
Udetstraße
Teichgraben
Lilienthalstraße
Udetstraße
Beueler Straße
Beethovenstraße
Bachstraße
Bachstraße
Villicher Straße
Kölnstraße
Ortsgasse
Mendener Weg
Eichenweg
Burbankstraße
Flughafenstraße
Mühlenbach
Im Sand
Aurelianastraße
11/29
P
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende


AS Bonn-Vilich
H3109
H0931
R09E
B09E
B09E
B09D
B09C
B09C
B09B
B09F
B09A
H09E
R09A
R09D
R09C
R09B
H09A
H09D
H09B
H09C
Im Rauch
Elfgen
Beueler Straße
Beueler Straße
Am Herrengarten
Mühlenbachstraße
Werner-Körvers-Straße
Beueler Straße
Auf dem Bachfeld
Vilich-Müldorf
Wilfried-Hatzfeld-Straße
Hangelarer Weg
Stiftsmühlenweg
Am Herrengarten
Im Ziegelfeld
Willi-Graf-Ring
Eulaliastraße
Müldorfer Anger
Integrierte Gesamtschule Bonn-Beuel
Alice-Salomon-Straße
Maria-Montessori-Allee
Helene-Weber-Straße
Richard-Scherer-Straße
Michael-Piel-Straße
Schevastesstraße
Schnorrenbergstraße
Siegburger Straße
Friedhof Pützchen
BN-Pützchen
© OpenStreetMap-Mitwirkende

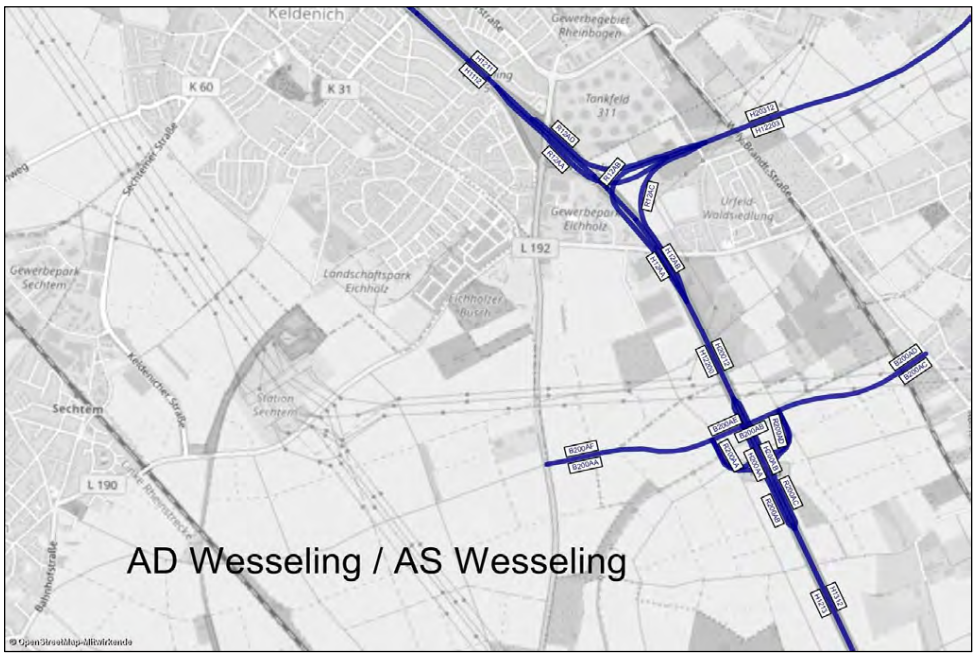
AS Bonn-Vilich - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
9a	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	525	33	476	6
		3	139	1	152	0
	A 59	4	383	12	347	6
		5	-	-	-	-
		6	555	11	790	6
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	236	1	197	0
		8	53	8	217	1
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
9b	St. Augustiner Straße (B 56)	1	-	-	-	-
		2	725	12	1.073	7
		3	356	31	194	5
	A 59	4	189	0	125	1
		5	-	-	-	-
		6	294	1	227	2
	St. Augustiner Straße (B 56)	7	-	-	-	-
		8	100	9	289	0
		9	1.817	28	1.082	9
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



A 555/ A553 - AD Wesseling/ AS Wesseling - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1112	A555	Süd	HFB	54000	8,3%	4500	55900	8,9%	5000
R12AA	A555	Süd	Rampe von A555	14000	11,4%	1600	14500	11,7%	1700
H12AA	A555	Süd	HFB	39900	7,5%	3000	41300	8,0%	3300
R12AB	A555	Süd	Rampe zur A555	12200	4,1%	500	12500	4,0%	500
H12200	A555	Süd	HFB	52100	6,7%	3500	53800	7,1%	3800
H20012	A555	Nord	HFB	44600	8,3%	3700	46100	8,9%	4100
R12AC	A555	Nord	Rampe von A555	10100	5,0%	500	10500	4,8%	500
H12AB	A555	Nord	HFB	34400	9,3%	3200	35700	10,1%	3600
R12AD	A555	Nord	Rampe Zur A555	15000	7,3%	1100	15500	7,7%	1200
H1211	A555	Nord	HFB	49400	8,7%	4300	51100	9,4%	4800
H12203	A553	Ost	HFB	24100	8,3%	2000	24900	8,8%	2200
H20312	A553	West	HFB	27000	5,9%	1600	27900	6,1%	1700
R200AA	A555	Süd	Ausfahrt	13300	5,3%	700	13800	5,8%	800
H200AA	A555	Süd	HFB	38700	7,2%	2800	40000	7,5%	3000
R200AB	A555	Süd	Einfahrt	7900	2,5%	200	8100	3,7%	300
H1213	A555	Süd	HFB	46600	6,4%	3000	48200	6,8%	3300
H1312	A555	Nord	HFB	41900	8,4%	3500	43300	8,8%	3800
R200AC	A555	Nord	Ausfahrt	8100	2,5%	200	8300	3,6%	300
H200AB	A555	Nord	HFB	33800	9,2%	3100	35000	9,7%	3400
R200AD	A555	Nord	Einfahrt	10900	4,6%	500	11200	4,5%	500
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	103400	8,5%	8800	107000	9,2%	9800
QS H12AA+H12AB	A555	-	HFB	74300	8,3%	6200	77000	9,0%	6900
QS H12200+H20012	A555	-	HFB	96700	7,4%	7200	99900	7,9%	7900
QS H12203+H20312	A555	-	HFB	51100	7,0%	3600	52800	7,4%	3900
QS H200AA+H200AB	A555	-	HFB	72500	8,1%	5900	75000	8,5%	6400
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	88500	7,3%	6500	91500	7,8%	7100
B200AA	Planstraße	Ost	Planstraße	17100	4,1%	700	17600	4,0%	700
B200AB	Planstraße	Ost	Planstraße	12900	4,7%	600	13300	5,3%	700
B200AC	Planstraße	Ost	Planstraße	6100	6,6%	400	6300	6,3%	400
B200AD	Planstraße	West	Planstraße	6100	6,6%	400	6300	6,3%	400
B200AE	Planstraße	West	Planstraße	9400	2,1%	200	9700	3,1%	300
B200AF	Planstraße	West	Planstraße	17100	4,1%	700	17600	4,0%	700
QS B200AA+B200AF	Planstraße	-	Planstraße	34200	4,1%	1400	35200	4,0%	1400
QS B200AB+B200AE	Planstraße	-	Planstraße	22300	3,6%	800	23000	4,3%	1000
QS B200AC+B200AD	Planstraße	-	Planstraße	12200	6,6%	800	12600	6,3%	800

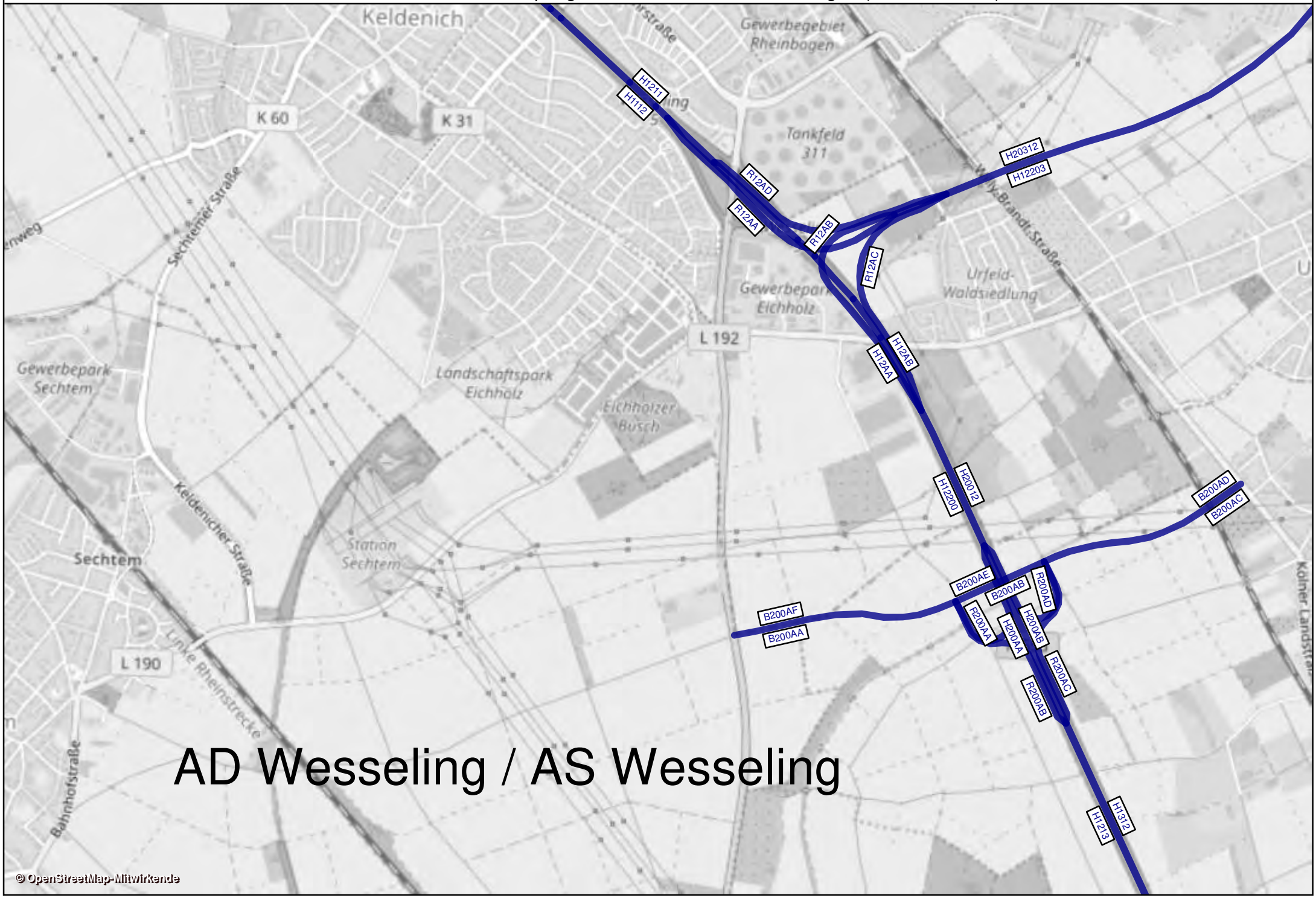


A 555/ A553 - AD Wesseling/ AS Wesseling - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1112	A555	Süd	HFB	50400	8,5%	15,7%	2890	515	0,06	0,010	7,5%	3800
R12AA	A555	Süd	Rampe von A555	13000	11,3%	20,4%	746	136	0,06	0,010	10,0%	1300
H12AA	A555	Süd	HFB	37300	7,6%	14,1%	2145	379	0,06	0,010	6,7%	2500
R12AB	A555	Süd	Rampe zur A555	11400	3,7%	7,1%	654	112	0,06	0,010	3,5%	400
H12200	A555	Süd	HFB	48700	6,7%	12,5%	2799	491	0,06	0,010	6,0%	2900
H20012	A555	Nord	HFB	41600	8,3%	15,3%	2390	425	0,06	0,010	7,5%	3100
R12AC	A555	Nord	Rampe von A555	9500	4,4%	8,3%	548	95	0,06	0,010	4,2%	400
H12AB	A555	Nord	HFB	32100	9,4%	17,3%	1841	330	0,06	0,010	8,4%	2700
R12AD	A555	Nord	Rampe Zur A555	14000	7,1%	13,3%	801	141	0,06	0,010	6,4%	900
H1211	A555	Nord	HFB	46100	8,7%	16,1%	2643	471	0,06	0,010	7,8%	3600
H12203	A553	Ost	HFB	22500	8,3%	15,4%	1294	230	0,06	0,010	7,6%	1700
H20312	A553	West	HFB	25300	5,6%	10,5%	1456	253	0,06	0,010	5,1%	1300
R200AA	A555	Süd	Ausfahrt	12500	5,2%	9,8%	718	125	0,06	0,010	4,8%	600
H200AA	A555	Süd	HFB	36200	7,2%	13,4%	2081	367	0,06	0,010	6,4%	2300
R200AB	A555	Süd	Einfahrt	7400	2,7%	5,2%	424	72	0,06	0,010	2,7%	200
H1213	A555	Süd	HFB	43600	6,4%	12,1%	2505	439	0,06	0,010	5,7%	2500
H1312	A555	Nord	HFB	39100	8,3%	15,3%	2245	399	0,06	0,010	7,4%	2900
R200AC	A555	Nord	Ausfahrt	7600	3,6%	7,0%	439	75	0,06	0,010	2,6%	200
H200AB	A555	Nord	HFB	31500	9,4%	17,2%	1805	324	0,06	0,010	8,3%	2600
R200AD	A555	Nord	Einfahrt	10200	4,8%	9,2%	584	101	0,06	0,010	3,9%	400
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	96500	8,6%	15,9%	5533	986	0,06	0,010	7,7%	7400
QS H12AA+H12AB	A555	-	HFB	69400	8,4%	15,6%	3986	709	0,06	0,010	7,5%	5200
QS H12200+H20012	A555	-	HFB	90300	7,4%	13,8%	5189	916	0,06	0,010	6,6%	6000
QS H12203+H20312	A555	-	HFB	47800	6,9%	12,9%	2750	483	0,06	0,010	6,3%	3000
QS H200AA+H200AB	A555	-	HFB	67700	8,2%	15,2%	3886	690	0,06	0,010	7,2%	4900
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	82700	7,3%	13,6%	4750	838	0,06	0,010	6,5%	5400
B200AA	Planstraße	Ost	Planstraße	16000	3,6%	6,8%	919	157	0,06	0,010	3,4%	550
B200AB	Planstraße	Ost	Planstraße	12100	4,6%	8,7%	696	120	0,06	0,010	4,1%	500
B200AC	Planstraße	Ost	Planstraße	5700	5,9%	11,1%	328	57	0,06	0,010	5,3%	300
B200AD	Planstraße	West	Planstraße	5700	5,9%	8,7%	328	57	0,06	0,010	5,3%	300
B200AE	Planstraße	West	Planstraße	8800	2,5%	4,8%	506	86	0,06	0,010	2,3%	200
B200AF	Planstraße	West	Planstraße	16000	3,6%	6,8%	919	157	0,06	0,010	3,4%	550
QS B200AA+B200AF	Planstraße	-	Planstraße	32000	3,6%	6,8%	1838	315	0,06	0,010	3,4%	1100
QS B200AB+B200AE	Planstraße	-	Planstraße	20900	3,7%	7,1%	1203	206	0,06	0,010	3,3%	700
QS B200AC+B200AD	Planstraße	-	Planstraße	11400	5,9%	9,9%	656	114	0,06	0,010	5,3%	600

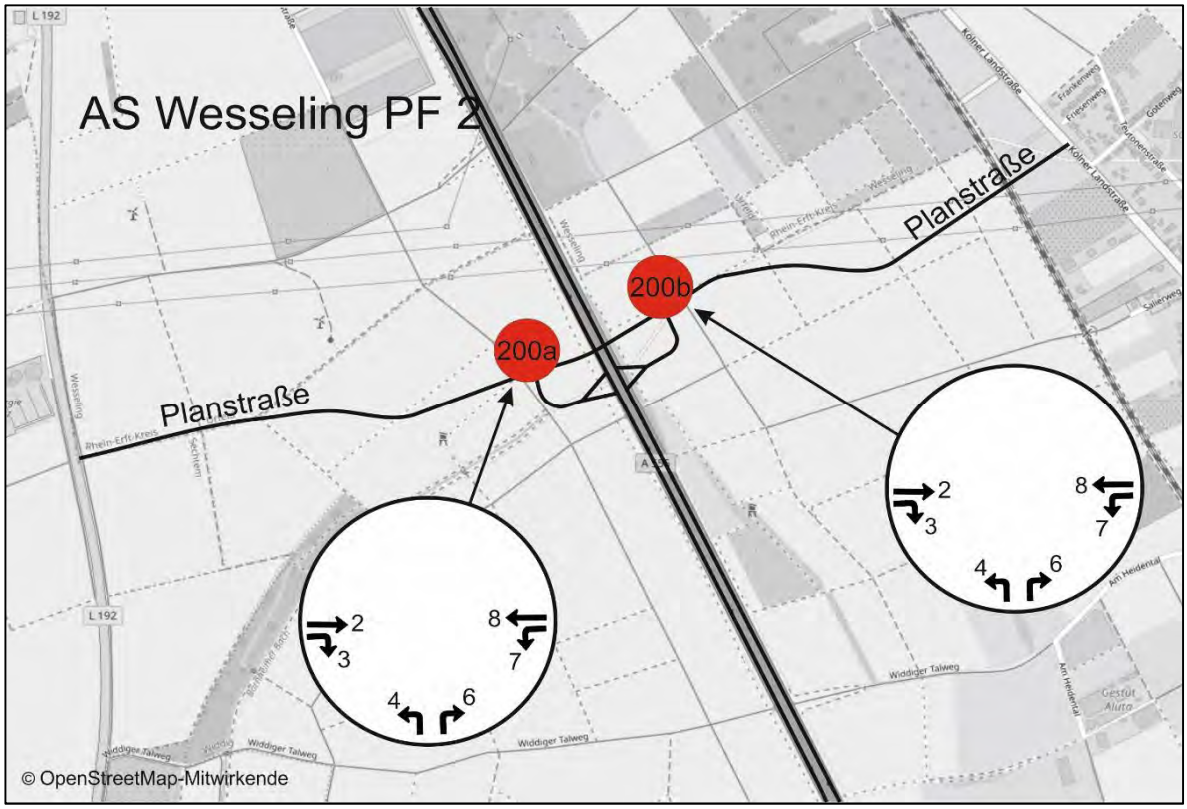


A 555/ A553 - AD Wesseling/ AS Wesseling - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1112	A555	HFB	**4569**	**5,5%**	-			-			R12AA	1151	4,1%	H12AA	3419	5,9%	3729	9,3%	4125	5,3%
R12AA	A555	Rampe von A555	**1257**	**5,0%**	R12AC	703	3,6%	H12203	1959	4,5%	H12AA	3195	5,6%	H1112	4451	5,5%	972	15,6%	1031	4,1%
H12AA	A555	HFB	**3428**	**5,9%**	R12AB	1076	3,1%	H12200	4503	5,2%	R12AA	1078	3,8%	H1112	4505	5,4%	2758	7,1%	3094	5,8%
R12AB	A555	Rampe zur A555	**1235**	**4,5%**	H12AA	3235	5,6%	H12200	4469	5,3%	R12AD	752	4,5%	H20312	1987	4,5%	815	2,7%	1014	3,6%
H12200	A555	HFB	**4550**	**5,4%**	R12AB	1191	3,6%	H12AA	3359	6,0%	R200AA	1451	3,8%	H200AA	3100	6,1%	3572	6,1%	4108	5,2%
H20012	A555	HFB	**3937**	**7,2%**	R200AD	1091	3,5%	H200AB	2846	8,7%	R12AC	969	3,6%	H12AB	2968	8,4%	3383	8,3%	3171	5,6%
R12AC	A555	Rampe von A555	**1036**	**3,1%**	R12AA	1013	15,2%	H12203	2049	9,1%	H12AB	2627	9,7%	H20012	3663	7,8%	868	3,6%	663	4,2%
H12AB	A555	HFB	**2921**	**8,7%**	R12AD	1503	6,1%	H1211	4424	7,8%	R12AC	908	3,3%	H20012	3829	7,4%	2516	9,9%	2509	5,9%
R12AD	A555	Rampe Zur A555	**1691**	**6,2%**	H12AB	2627	9,7%	H1211	4318	8,3%	R12AB	842	2,6%	H20312	2533	5,0%	1424	7,1%	720	4,9%
H1211	A555	HFB	**4580**	**7,8%**	R12AD	1671	6,9%	H12AB	2909	8,3%	-			-			3939	8,9%	3228	5,7%
H12203	A553	HFB	**2135**	**8,7%**	R12AC	1020	3,5%	R12AA	1116	13,4%	-			-			1839	9,9%	1694	4,1%
H20312	A553	HFB	**2615**	**4,7%**	-			-			R12AD	1589	7,1%	R12AB	1026	1,1%	2238	5,5%	1733	4,2%
R200AA	A555	Ausfahrt	**1474**	**3,9%**	-			-			H200AA	2899	5,8%	H12200	4373	5,1%	641	6,1%	1300	3,8%
H200AA	A555	HFB	**3420**	**5,3%**	R200AB	729	2,0%	H1213	4149	4,7%	R200AA	669	5,7%	H12200	4089	5,4%	2930	6,1%	2808	5,9%
R200AB	A555	Einfahrt	**876**	**2,0%**	H200AA	3063	5,9%	H1213	3939	5,0%	-			-			686	2,3%	479	2,1%
H1213	A555	HFB	**4226**	**4,7%**	R200AB	806	2,3%	H200AA	3420	5,3%	-			-			3617	5,4%	3288	5,4%
H1312	A555	HFB	**3734**	**4,9%**	-			-			R200AC	942	2,1%	H200AB	2792	5,8%	2823	9,4%	3371	4,8%
R200AC	A555	Ausfahrt	**957**	**2,2%**	-			-			H200AB	2608	5,5%	H1312	3565	4,6%	369	5,1%	844	2,1%
H200AB	A555	HFB	**2798**	**5,8%**	R200AD	683	4,6%	H20012	3481	5,5%	R200AC	884	2,0%	H1312	3682	4,8%	2454	10,1%	2526	5,6%
R200AD	A555	Einfahrt	**1185**	**3,1%**	H200AB	2562	9,8%	H20012	3747	7,7%	-			-			929	3,6%	645	5,3%

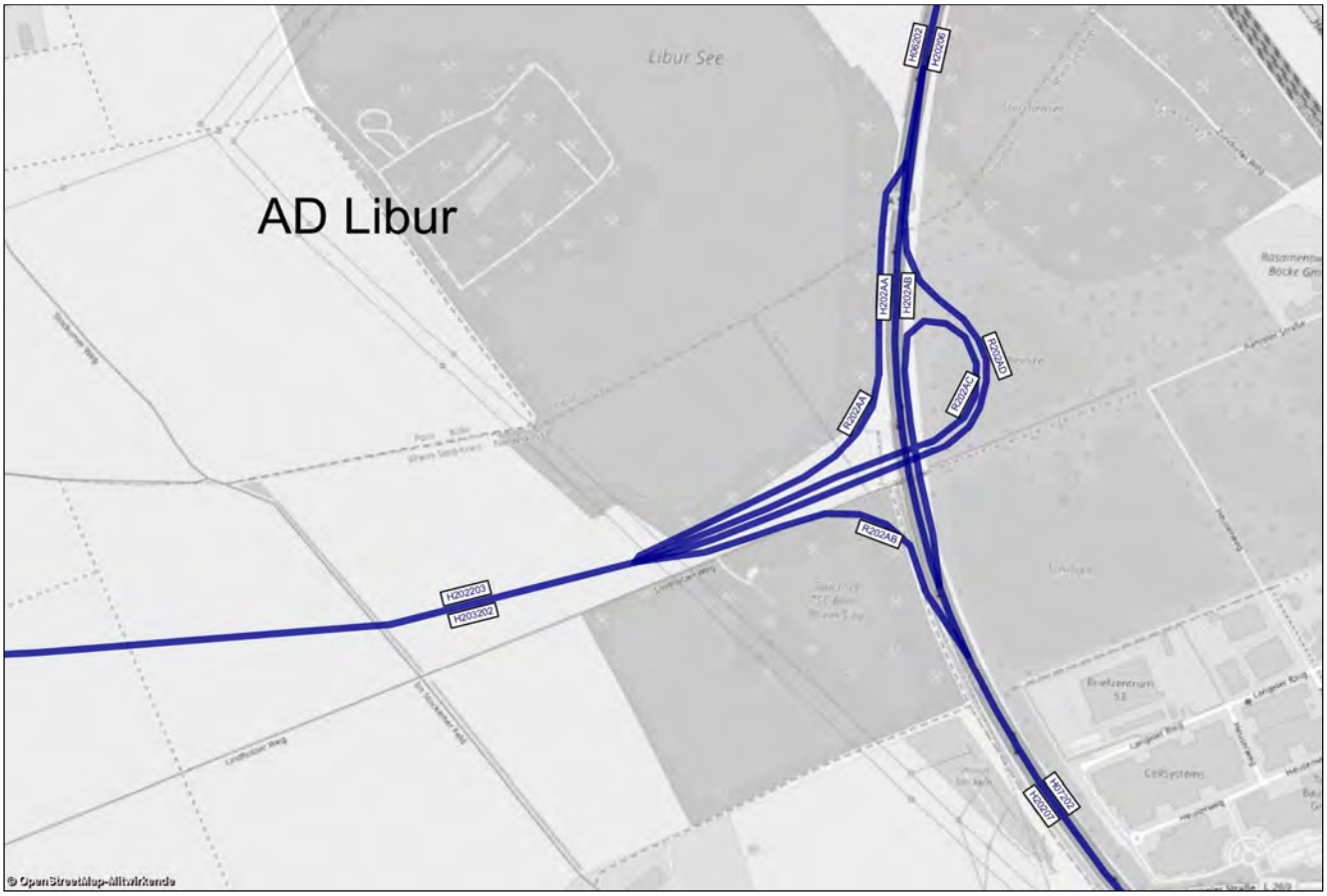



Keldenich
Gewerbegebiet Rheinbogen
Tankfeld 311
K 60
K 31
L 192
L 190
Sechtemer Straße
Keldenicher Straße
Gewerbepark Sechtem
Landschaftspark Eichholz
Eichholzer Busch
Gewerbepark Eichholz
Urfeld-Waldsiedlung
Willy-Brandt-Straße
Station Sechtem
Sechtem
Linke Rheinstrecke
Bahnhofstraße
Kölner Landstraße
H1211
H1112
R12AD
R12AA
R12AB
R12AC
H20312
H12203
H12AB
H12AA
H12200
H20012
B200AD
B200AC
B200AE
B200AB
B200AF
B200AA
R200AD
R200AA
H200AA
H200AB
R200AC
R200AB
H1213
H1312
AD Wesseling / AS Wesseling
© OpenStreetMap-Mitwirkende

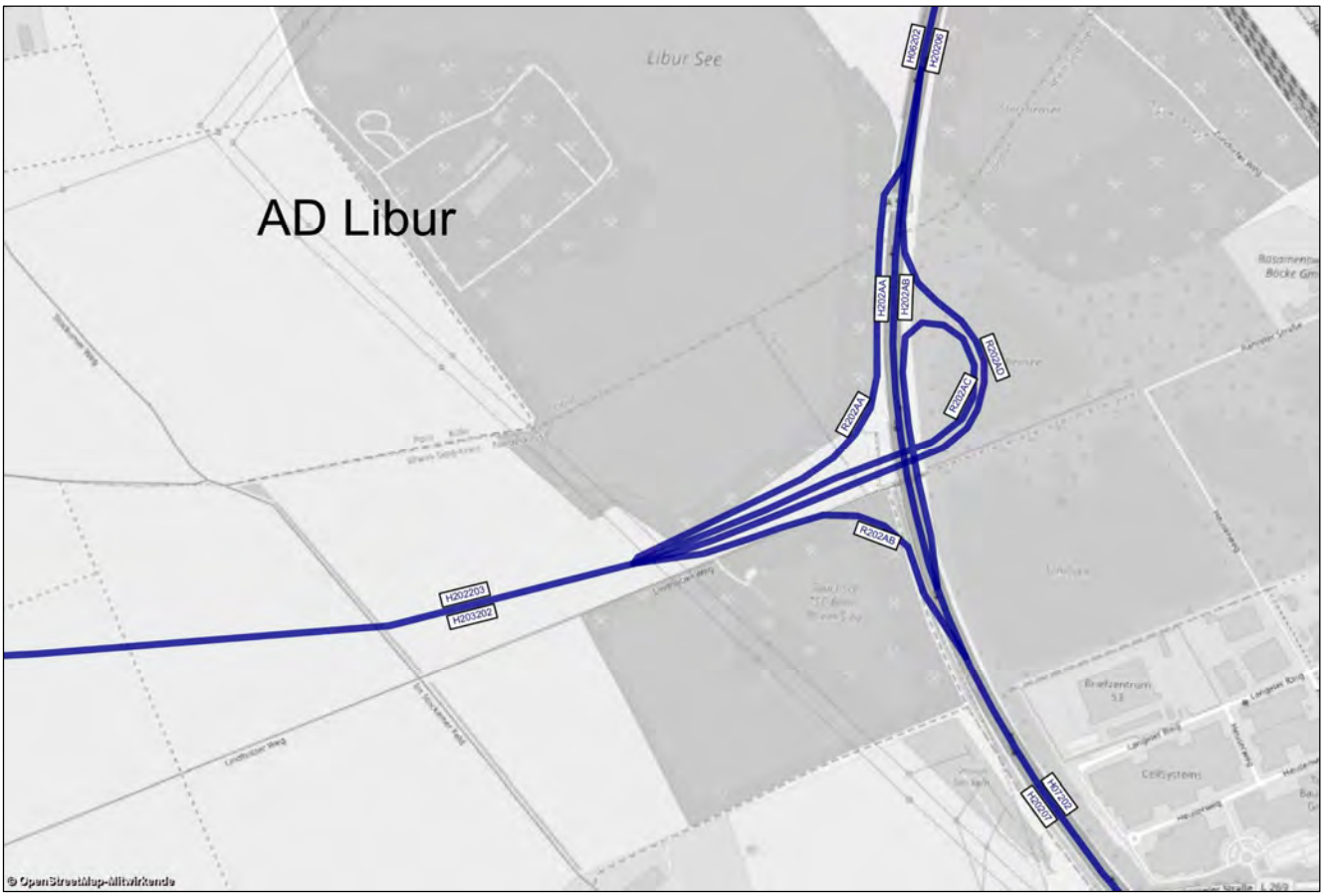
AS Wesseling - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
200a	A 555	1	-	-	-	-
		2	961	23	702	17
		3	502	12	379	7
	Planstraße	4	549	23	1.166	28
		5	-	-	-	-
		6	120	9	222	13
	A 555	7	242	2	142	2
		8	380	12	755	7
		9	-	-	-	-
	Planstraße	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
200b	A 555	1	-	-	-	-
		2	210	13	364	17
		3	870	19	559	14
	Planstraße	4	258	9	623	7
		5	-	-	-	-
		6	131	6	295	8
	A 555	7	123	8	119	14
		8	365	4	274	3
		9	-	-	-	-
	Planstraße	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



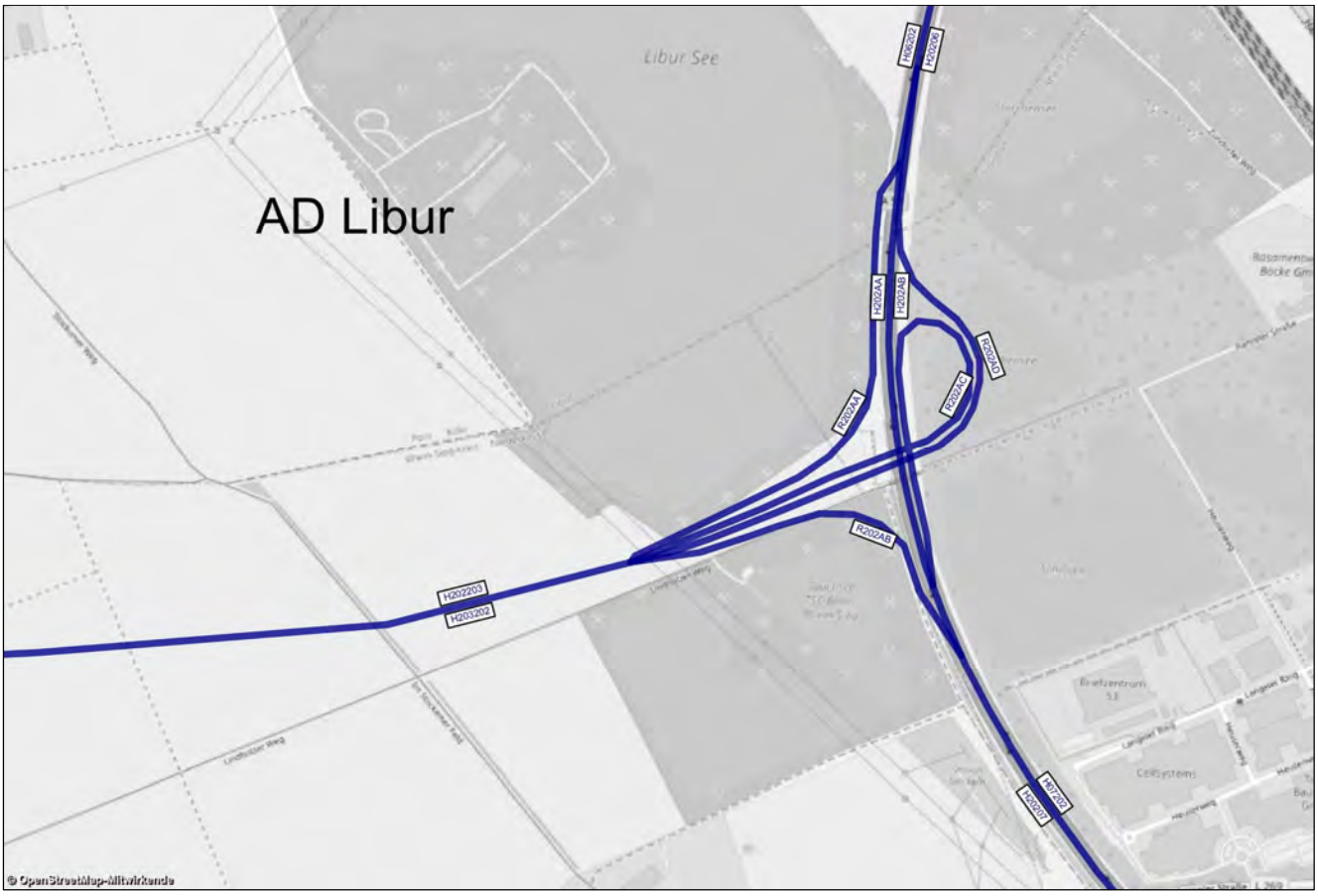
A 59/A 553- AD Libur - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H06202	A59	Süd	HFB	55300	10,7%	5900	57300	11,3%	6500
R202AA	A59	Süd	Rampe von A59	9700	5,2%	500	10000	5,0%	500
H202AA	A59	Süd	HFB	45600	11,8%	5400	47300	12,5%	5900
R202AB	A59	Süd	Rampe zur A59	18900	8,5%	1600	19500	8,7%	1700
H20207	A59	Süd	HFB	64500	10,7%	6900	66800	11,5%	7700
H07202	A59	Nord	HFB	66500	10,1%	6700	68800	10,8%	7400
R202AC	A59	Nord	Rampe von A59	18600	5,9%	1100	19200	6,3%	1200
H202AB	A59	Nord	HFB	47800	11,9%	5700	49600	12,7%	6300
R202AD	A59	Nord	Rampe zur A59	11100	6,3%	700	11500	7,0%	800
H20206	A59	Nord	HFB	59000	11,0%	6500	61200	11,6%	7100
H202203	A553	West	HFB	28300	5,7%	1600	29200	5,8%	1700
H203202	A553	Ost	HFB	30000	7,7%	2300	31000	8,1%	2500
QS H20206+H06202	A565	-	HFB	114300	10,8%	12400	118500	11,5%	13600
QS H202AA+H202AB	A59	-	HFB	93400	11,9%	11100	96900	12,6%	12200
QS H20207+H07202	A59	-	HFB	131000	10,4%	13600	135600	11,1%	15100
QS H202203+H203202	A59	-	HFB	58300	6,7%	3900	60200	7,0%	4200



A 59/A 553- AD Libur - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H06202	A59	Süd	HFB	51500	10,7%	19,5%	2952	535	0,06	0,010	9,5%	4900
R202AA	A59	Süd	Rampe von A59	9100	5,4%	10,2%	523	91	0,06	0,010	4,4%	400
H202AA	A59	Süd	HFB	42400	11,9%	21,4%	2430	444	0,06	0,010	10,6%	4500
R202AB	A59	Süd	Rampe zur A59	17600	8,3%	15,3%	1010	180	0,06	0,010	7,4%	1300
H20207	A59	Süd	HFB	60000	10,8%	19,7%	3440	623	0,06	0,010	9,7%	5800
H07202	A59	Nord	HFB	61900	10,3%	18,7%	3547	640	0,06	0,010	9,0%	5600
R202AC	A59	Nord	Rampe von A59	17400	5,6%	10,7%	1002	175	0,06	0,010	5,2%	900
H202AB	A59	Nord	HFB	44400	12,1%	21,7%	2545	465	0,06	0,010	10,8%	4800
R202AD	A59	Nord	Rampe zur A59	10400	6,9%	12,9%	598	105	0,06	0,010	5,8%	600
H20206	A59	Nord	HFB	54900	11,1%	20,1%	3143	571	0,06	0,010	9,8%	5400
H202203	A553	West	HFB	26500	5,6%	10,5%	1525	265	0,06	0,010	4,9%	1300
H203202	A553	Ost	HFB	28000	7,8%	14,4%	1609	285	0,06	0,010	6,8%	1900
QS H20206+H06202	A565	-	HFB	106400	10,9%	19,8%	6095	1105	0,06	0,010	9,7%	10300
QS H202AA+H202AB	A59	-	HFB	86800	12,0%	21,6%	4974	909	0,06	0,010	10,7%	9300
QS H20207+H07202	A59	-	HFB	121900	10,5%	19,2%	6987	1263	0,06	0,010	9,4%	11400
QS H202203+H203202	A59	-	HFB	54500	6,7%	12,5%	3133	550	0,06	0,010	5,9%	3200

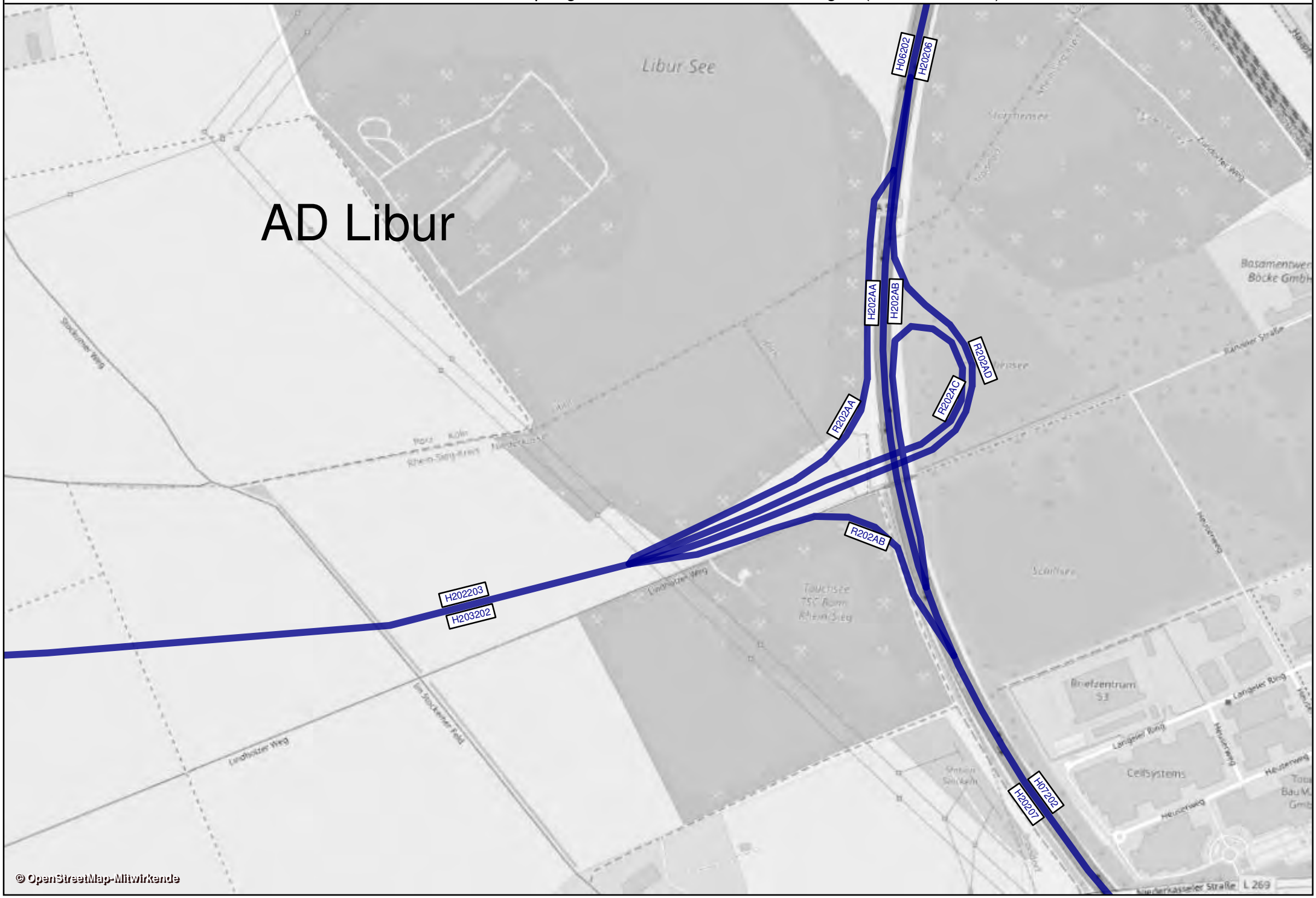


A 59/A 553- AD Libur - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H06202	A59	HFB	**5084**	**5,9%**	-			-			R202AA	1012	3,5%	H202AA	4072	6,4%	3336	11,4%	4589	5,7%
R202AA	A59	Rampe von A59	**1104**	**4,4%**	R202AC	1521	3,1%	H202203	2625	3,6%	H202AA	3803	6,2%	H06202	4907	5,8%	530	7,4%	907	3,5%
H202AA	A59	HFB	**4081**	**6,4%**	R202AB	1355	3,9%	H20207	5436	5,8%	R202AA	949	3,3%	H06202	5029	5,8%	2806	12,2%	3683	6,3%
R202AB	A59	Rampe zur A59	**1760**	**7,8%**	H202AA	2927	11,8%	H20207	4687	10,3%	R202AD	1110	6,3%	H203202	2870	7,2%	1486	9,0%	1279	4,5%
H20207	A59	HFB	**5497**	**6,0%**	R202AB	1502	4,4%	H202AA	3995	6,6%	-			-			4292	11,1%	4962	5,8%
H07202	A59	HFB	**5684**	**7,5%**	-			-			R202AC	1410	6,9%	H202AB	4274	7,7%	4886	8,5%	4739	7,3%
R202AC	A59	Rampe von A59	**1768**	**3,9%**	R202AA	962	3,0%	H202203	2731	3,6%	H202AB	3389	8,9%	H07202	5158	7,2%	1264	6,9%	1454	3,2%
H202AB	A59	HFB	**4209**	**8,0%**	R202AD	1136	5,6%	H20206	5345	7,5%	R202AC	1319	6,4%	H07202	5528	7,6%	3621	9,1%	3285	9,1%
R202AD	A59	Rampe zur A59	**1278**	**5,6%**	H202AB	3781	8,8%	H20206	5059	8,0%	R202AB	1548	8,4%	H203202	2826	7,1%	1075	6,4%	572	5,8%
H20206	A59	HFB	**5463**	**7,4%**	R202AD	1262	6,3%	H202AB	4201	7,8%	-			-			4696	8,5%	3857	8,6%
H202203	A553	HFB	**2614**	**3,4%**	R202AA	1065	3,4%	R202AC	1549	3,3%	-			-			1794	7,0%	2361	3,3%
H203202	A553	HFB	**2982**	**6,9%**	-			-			R202AB	1658	9,0%	R202AD	1324	4,3%	2561	7,9%	1851	4,9%

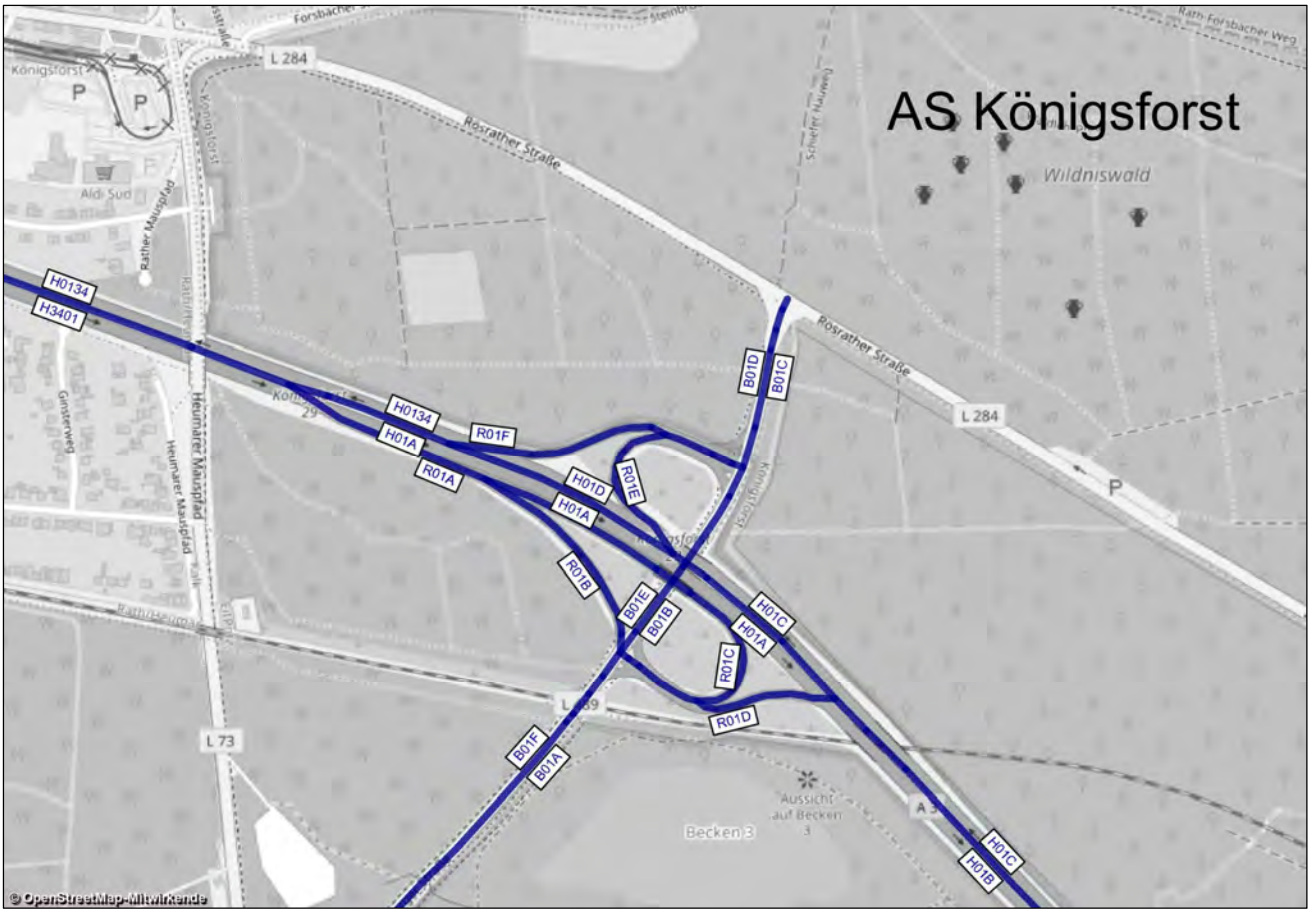


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Planfall 2 2030)

Anlage U-PF2-45



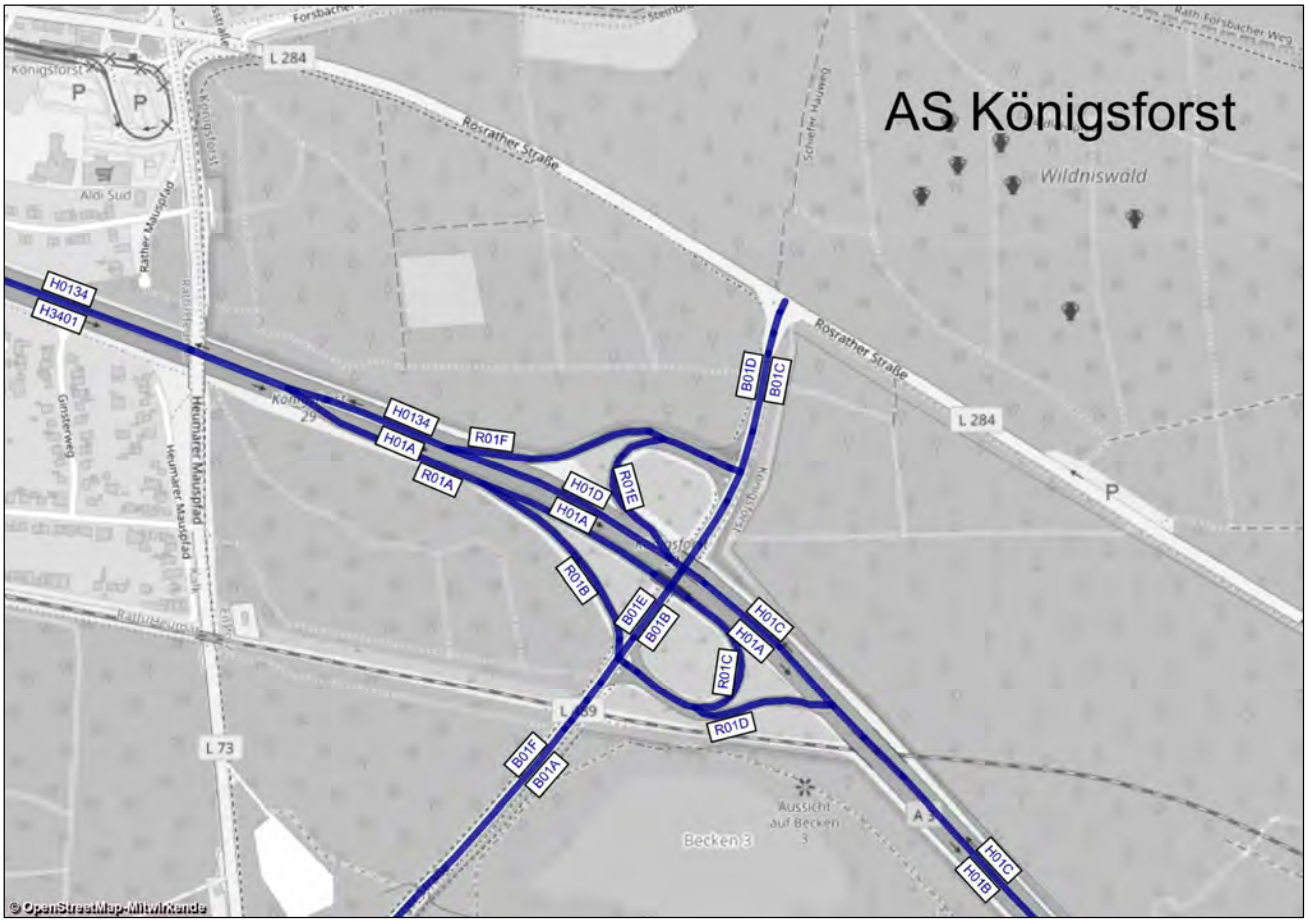
A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3401	A3	Süd	HFB	50300	17,1%	8600	52400	18,1%	9500
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	9400	4,3%	400	9700	4,1%	400
H01A	A3	Süd	HFB	40900	20,3%	8300	42700	21,3%	9100
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	3800	5,3%	200	4000	7,5%	300
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	5500	3,6%	200	5700	5,3%	300
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
H01B	A3	Süd	HFB	44800	19,0%	8500	46700	20,1%	9400
H01C	A3	Nord	HFB	49200	21,7%	10700	51400	23,0%	11800
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4400	22,7%	1000	4500	24,4%	1100
H01D	A3	Nord	HFB	44800	21,7%	9700	46800	22,9%	10700
R01F	A3	Nord	Einfahrt	6300	11,1%	700	6600	12,1%	800
H0134	A3	Nord	HFB	51200	20,3%	10400	53400	21,5%	11500
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	101500	18,7%	19000	105800	19,8%	21000
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	92100	20,3%	18700	96100	21,4%	20600
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	85700	21,0%	18000	89500	22,1%	19800
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	90100	21,1%	19000	94100	22,2%	20900
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	94000	20,4%	19200	98100	21,6%	21200
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5700	8,8%	500	5900	8,5%	500
B01B	L489	Ost	Basisstraße	7800	6,4%	500	8100	6,2%	500
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8900	9,0%	800	9200	9,8%	900
B01D	L489	West	Basisstraße	8900	9,0%	800	9200	9,8%	900
B01E	L489	West	Basisstraße	5400	13,0%	700	5600	14,3%	800
B01F	L489	West	Basisstraße	5700	8,8%	500	5900	8,5%	500
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	11400	8,8%	1000	11800	8,5%	1000
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	13200	9,1%	1200	13700	9,5%	1300
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	17800	9,0%	1600	18400	9,8%	1800

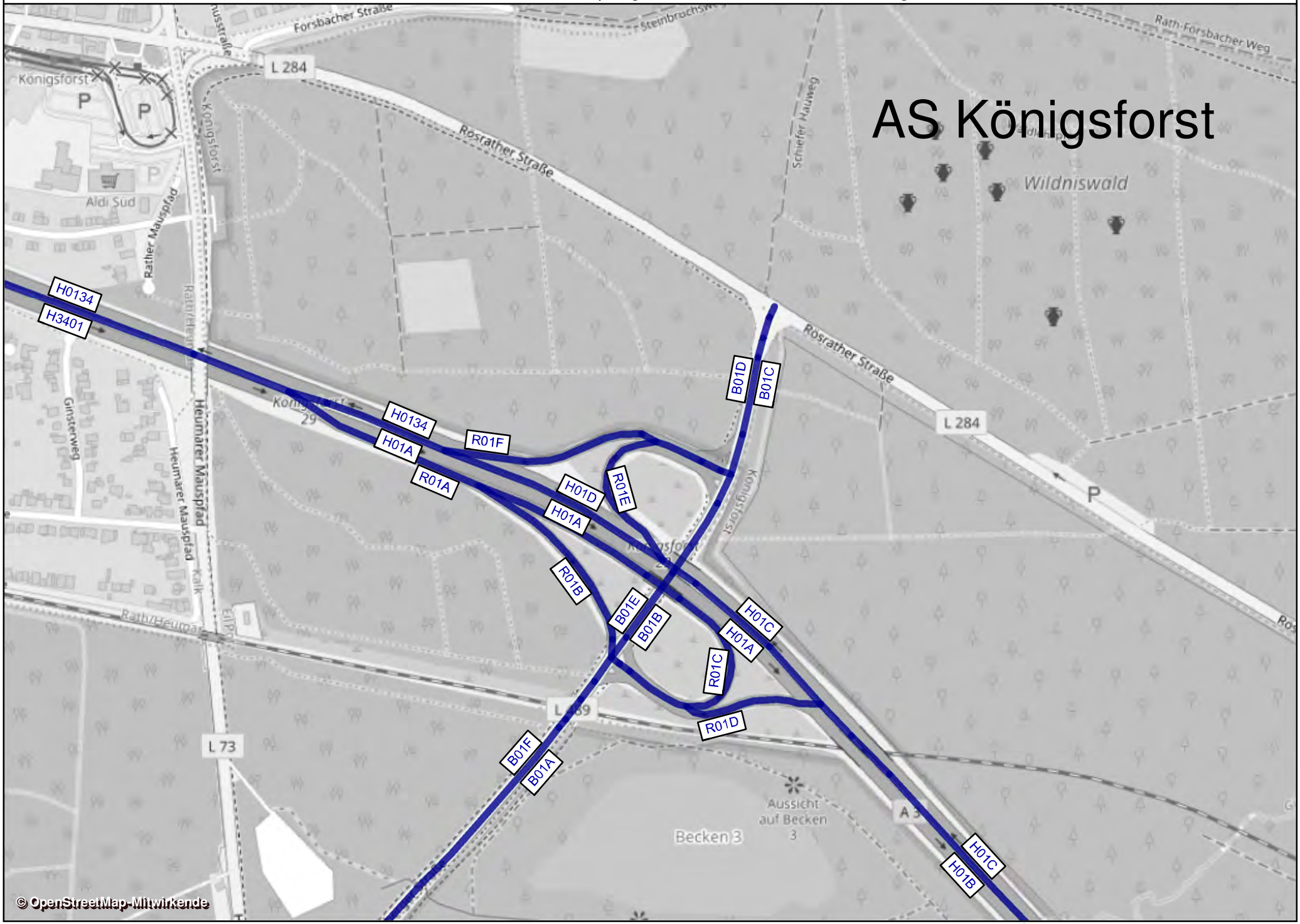


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3401	A3	Süd	HFB	46500	17,5%	30,2%	2655	505	0,06	0,011	15,5%	7200
R01A	A3	Süd	Ausfahrt	8800	4,3%	8,3%	504	87	0,06	0,010	3,4%	300
H01A	A3	Süd	HFB	37700	20,5%	34,8%	2150	418	0,06	0,011	18,3%	6900
R01B	A3	Süd	Ausfahrt	3600	4,9%	9,3%	207	36	0,06	0,010	5,6%	200
R01C	A3	Süd	Ausfahrt	5200	3,9%	7,5%	298	51	0,06	0,010	3,8%	200
R01D	A3	Süd	Einfahrt	3500	7,1%	13,3%	202	36	0,06	0,010	5,7%	200
H01B	A3	Süd	HFB	41300	19,4%	33,1%	2352	453	0,06	0,011	17,2%	7100
H01C	A3	Nord	HFB	45200	22,2%	37,2%	2572	506	0,06	0,011	19,7%	8900
R01E	A3	Nord	Ausfahrt	4000	21,7%	36,4%	229	45	0,06	0,011	20,0%	800
H01D	A3	Nord	HFB	41200	22,3%	37,3%	2344	461	0,06	0,011	19,7%	8100
R01F	A3	Nord	Einfahrt	5900	11,0%	20,0%	338	61	0,06	0,010	10,2%	600
H0134	A3	Nord	HFB	47100	20,9%	35,2%	2682	522	0,06	0,011	18,5%	8700
QS H3401+H0134	A3	-	HFB	93600	19,2%	32,8%	5336	1027	0,06	0,011	17,0%	15900
QS H01A+H0134	A3	-	HFB	84800	20,7%	35,0%	4832	940	0,06	0,011	18,4%	15600
QS H01A+H01D	A3	-	HFB	78900	21,5%	36,1%	4494	879	0,06	0,011	19,0%	15000
QS H01A+H01C	A3	-	HFB	82900	21,5%	36,1%	4723	924	0,06	0,011	19,1%	15800
QS H01B+H01C	A3	-	HFB	86500	20,9%	35,3%	4925	959	0,06	0,011	18,5%	16000
B01A	L489	Ost	Basisstraße	5350	9,0%	16,5%	306	55	0,06	0,010	7,5%	400
B01B	L489	Ost	Basisstraße	7300	5,5%	10,3%	422	73	0,06	0,010	5,5%	400
B01C	L489	Ost	Basisstraße	8250	9,4%	17,2%	472	85	0,06	0,010	8,5%	700
B01D	L489	West	Basisstraße	8250	9,4%	17,2%	472	85	0,06	0,010	8,5%	700
B01E	L489	West	Basisstraße	5000	13,6%	24,2%	288	53	0,06	0,011	12,0%	600
B01F	L489	West	Basisstraße	5350	9,0%	16,5%	306	55	0,06	0,010	7,5%	400
QS B01A+B01F	L489	-	Basisstraße	10700	9,0%	16,5%	613	109	0,06	0,010	7,5%	800
QS B01B+B01E	L489	-	Basisstraße	12300	8,8%	16,1%	710	127	0,06	0,010	8,1%	1000
QS B01C+B01D	L489	-	Basisstraße	16500	9,4%	17,2%	945	169	0,06	0,010	8,5%	1400

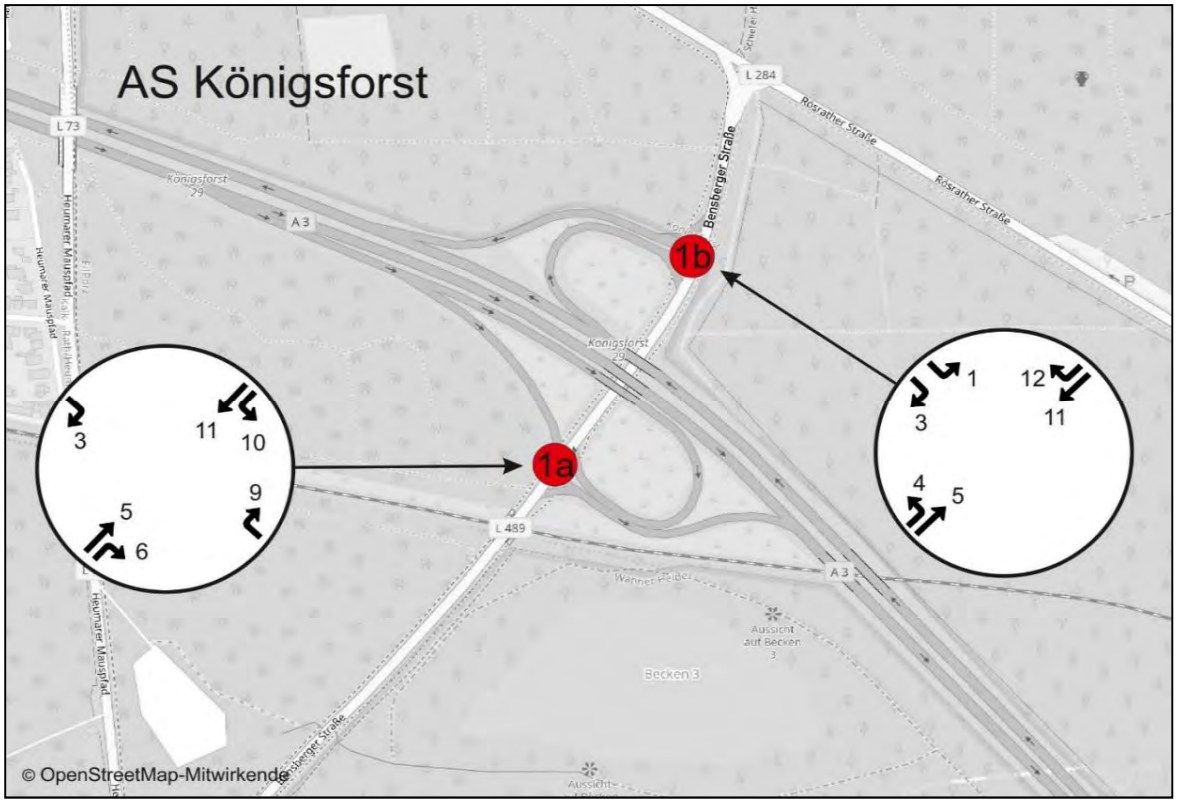


A 3 - AS Königsforst - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3401	A3	HFB	**5238**	**12,1%**	-			-			R01A	916	2,3%	H01A	4321	14,2%	2400	17,1%	4721	11,8%
R01A	A3	Ausfahrt	**955**	**2,4%**	H01A	3997	13,6%	H3401	4952	11,5%	R01B	147	0,0%	R01C	808	2,9%	454	6,4%	843	2,4%
H01A	A3	HFB	**4305**	**14,2%**	R01D	302	8,1%	H01B	4607	13,8%	R01A	784	2,4%	H3401	5089	12,4%	1946	19,6%	3878	13,9%
R01B	A3	Ausfahrt	**475**	**5,4%**	-			-			R01C	66	10,7%	R01A	541	6,0%	390	5,6%	132	0,0%
R01C	A3	Ausfahrt	**806**	**2,9%**	-			-			R01B	204	0,0%	R01A	1010	2,3%	64	10,9%	711	2,8%
R01D	A3	Einfahrt	**375**	**5,5%**	H01A	4044	13,5%	H01B	4419	12,8%	-			-			224	4,9%	321	6,9%
H01B	A3	HFB	**4660**	**13,6%**	R01D	347	7,4%	H01A	4314	14,1%	-			-			2170	18,1%	4199	13,4%
H01C	A3	HFB	**4083**	**15,4%**	-			-			R01E	484	18,9%	H01D	3599	14,9%	3553	17,4%	2884	16,4%
R01E	A3	Ausfahrt	**525**	**18,2%**	-			-			H01D	3684	15,1%	H01C	4209	15,5%	434	18,9%	184	19,0%
H01D	A3	HFB	**3586**	**15,2%**	R01F	542	7,6%	H0134	4129	14,2%	R01E	449	17,8%	H01C	4035	15,5%	3120	17,2%	2700	16,2%
R01F	A3	Einfahrt	**652**	**7,7%**	H01D	3250	16,8%	H0134	3902	15,2%	-			-			515	8,7%	316	6,3%
H0134	A3	HFB	**4184**	**14,1%**	R01F	604	8,5%	H01D	3580	15,1%	-			-			3634	16,0%	3015	15,1%



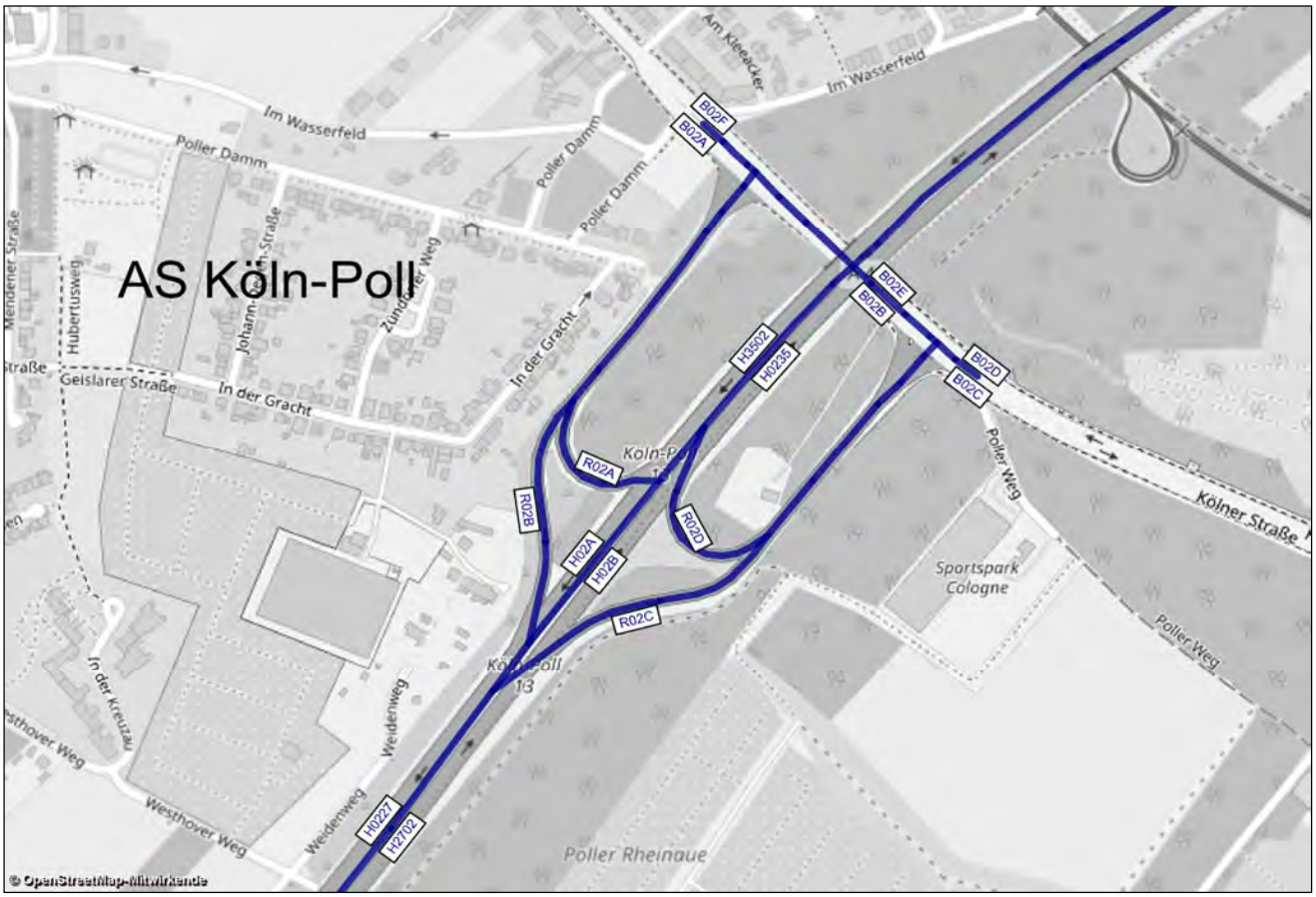

AS Königsforst
Königsforst
Forsbacher Straße
L 284
Rösrather Straße
Rath-Forsbacher Weg
Schiefer Hauweg
Wildniswald
Aldi Süd
Rather Mauspfad
Heumarer Mauspfad
Ginsterweg
Kalk
Rath/Heumar
L 73
Aussicht auf Becken 3
Becken 3
A 3
H0134
H3401
H01A
R01A
R01F
H01D
R01E
R01B
B01E
B01B
B01D
B01C
H01C
R01C
R01D
B01F
B01A
H01B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Königsforst - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
1a	A 3	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	239	21	210	7
	Bensberger Straße (L 489)	4	-	-	-	-
		5	207	13	313	6
		6	147	54	141	0
	A 3	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	213	54	681	25
	Bensberger Straße (L 489)	10	223	30	145	0
		11	919	67	158	6
		12	-	-	-	-
1b	A 3	1	212	10	114	5
		2	-	-	-	-
		3	430	12	81	3
	Bensberger Straße (L 489)	4	32	8	63	1
		5	388	59	930	30
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bensberger Straße (L 489)	10	-	-	-	-
		11	713	85	221	3
		12	754	156	265	3

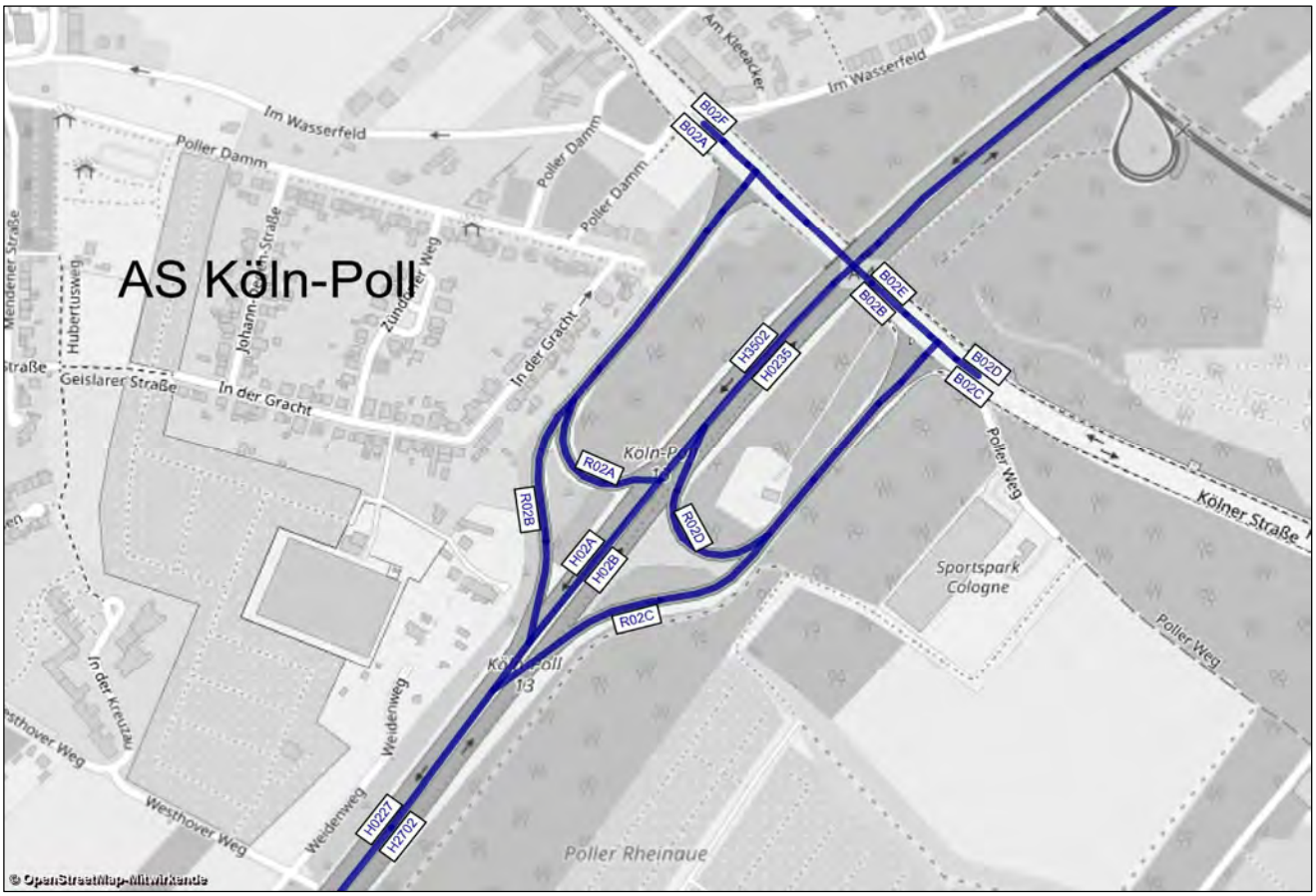


Anlage U-PF2-50

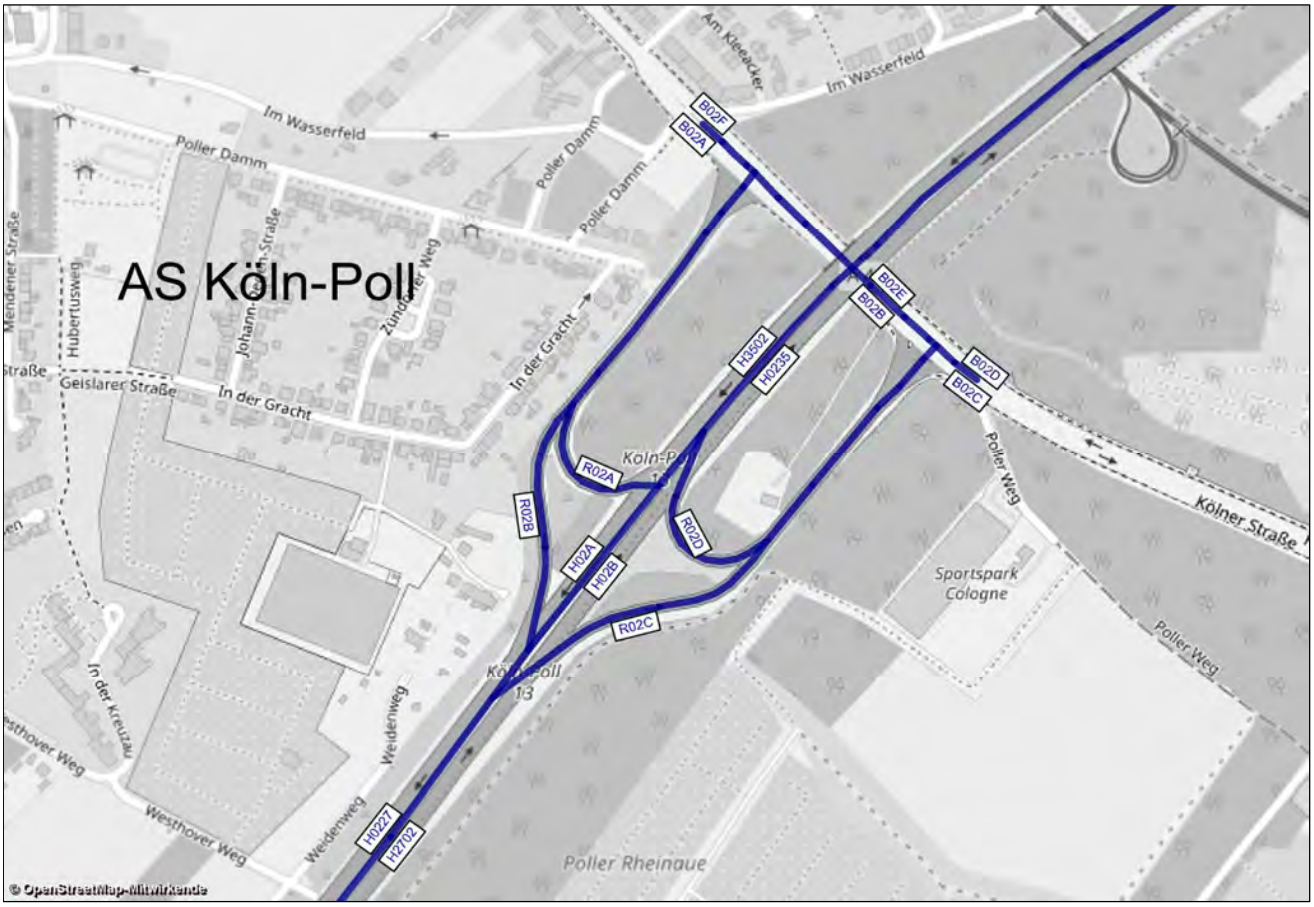
A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3502	A4	West	HFB	69300	15,9%	11000	72100	16,9%	12200
R02A	A4	West	Ausfahrt	4900	2,0%	100	5000	2,0%	100
H02A	A4	West	HFB	64400	16,9%	10900	67000	17,9%	12000
R02B	A4	West	Einfahrt	13300	5,3%	700	13800	5,8%	800
H0227	A4	West	HFB	77700	15,1%	11700	80800	16,0%	12900
H2702	A4	Ost	HFB	80100	15,9%	12700	83300	16,8%	14000
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	11900	4,2%	500	12300	4,1%	500
H02B	A4	Ost	HFB	68100	17,9%	12200	71000	19,0%	13500
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4900	10,2%	500	5100	9,8%	500
H0235	A4	Ost	HFB	73100	17,4%	12700	76100	18,4%	14000
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	157800	15,5%	24400	164100	16,4%	26900
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	132500	17,4%	23100	138000	18,5%	25500
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	142400	16,6%	23700	148200	17,7%	26200
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12900	3,1%	400	13300	3,0%	400
B02B	L82	Süd	Basisstraße	9200	4,3%	400	9500	4,2%	400
B02C	L82	Süd	Basisstraße	14000	5,0%	700	14400	4,9%	700
B02D	L82	Nord	Basisstraße	14000	5,0%	700	14400	4,9%	700
B02E	L82	Nord	Basisstraße	18500	3,8%	700	19100	4,2%	800
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12900	3,1%	400	13300	3,0%	400
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	25800	3,1%	800	26600	3,0%	800
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	27700	4,0%	1100	28600	4,2%	1200
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	28000	5,0%	1400	28800	4,9%	1400

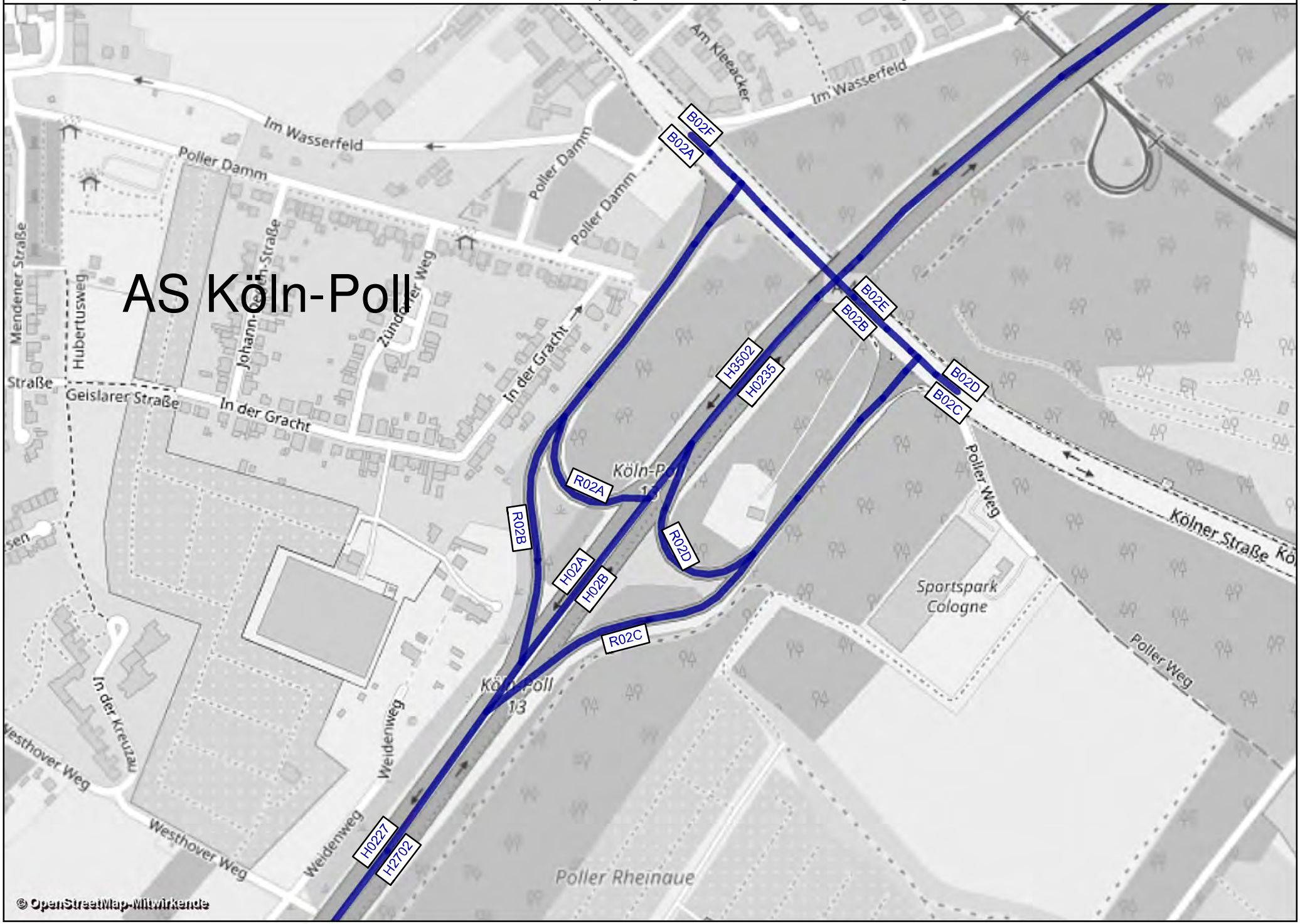


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3502	A4	West	HFB	64100	16,2%	28,3%	3660	690	0,06	0,011	14,4%	9200
R02A	A4	West	Ausfahrt	4600	2,2%	4,4%	265	45	0,06	0,010	2,2%	100
H02A	A4	West	HFB	59500	17,3%	30,0%	3395	645	0,06	0,011	15,3%	9100
R02B	A4	West	Einfahrt	12500	5,6%	10,7%	718	125	0,06	0,010	4,8%	600
H0227	A4	West	HFB	72000	15,3%	26,9%	4113	770	0,06	0,011	13,6%	9800
H2702	A4	Ost	HFB	74100	16,2%	28,2%	4233	798	0,06	0,011	14,3%	10600
R02C	A4	Ost	Ausfahrt	11200	4,4%	8,3%	644	111	0,06	0,010	3,6%	400
H02B	A4	Ost	HFB	62900	18,3%	31,4%	3589	687	0,06	0,011	16,2%	10200
R02D	A4	Ost	Einfahrt	4600	10,6%	19,3%	262	47	0,06	0,010	8,7%	400
H0235	A4	Ost	HFB	67500	17,8%	30,7%	3851	734	0,06	0,011	15,7%	10600
QS H2702+H0227	A4	-	HFB	146100	15,7%	27,5%	8346	1567	0,06	0,011	14,0%	20400
QS H02B+H02A	A4	-	HFB	122400	17,8%	30,7%	6984	1331	0,06	0,011	15,8%	19300
QS H0235+H3502	A4	-	HFB	131600	17,0%	29,5%	7511	1424	0,06	0,011	15,0%	19800
B02A	L82	Süd	Basisstraße	12100	2,9%	5,6%	696	119	0,06	0,010	2,5%	300
B02B	L82	Süd	Basisstraße	8600	3,3%	6,4%	497	85	0,06	0,010	3,5%	300
B02C	L82	Süd	Basisstraße	13100	4,9%	9,2%	753	130	0,06	0,010	4,2%	550
B02D	L82	Nord	Basisstraße	13100	4,9%	9,2%	753	130	0,06	0,010	4,2%	550
B02E	L82	Nord	Basisstraße	17400	3,6%	7,0%	1000	171	0,06	0,010	3,4%	600
B02F	L82	Nord	Basisstraße	12100	2,9%	5,6%	696	119	0,06	0,010	2,5%	300
QS B02A+B02F	L82	-	Basisstraße	24200	2,9%	5,6%	1392	237	0,06	0,010	2,5%	600
QS B02B+B02E	L82	-	Basisstraße	26000	3,5%	6,8%	1496	256	0,06	0,010	3,5%	900
QS B02C+B02D	L82	-	Basisstraße	26200	4,9%	9,2%	1506	261	0,06	0,010	4,2%	1100

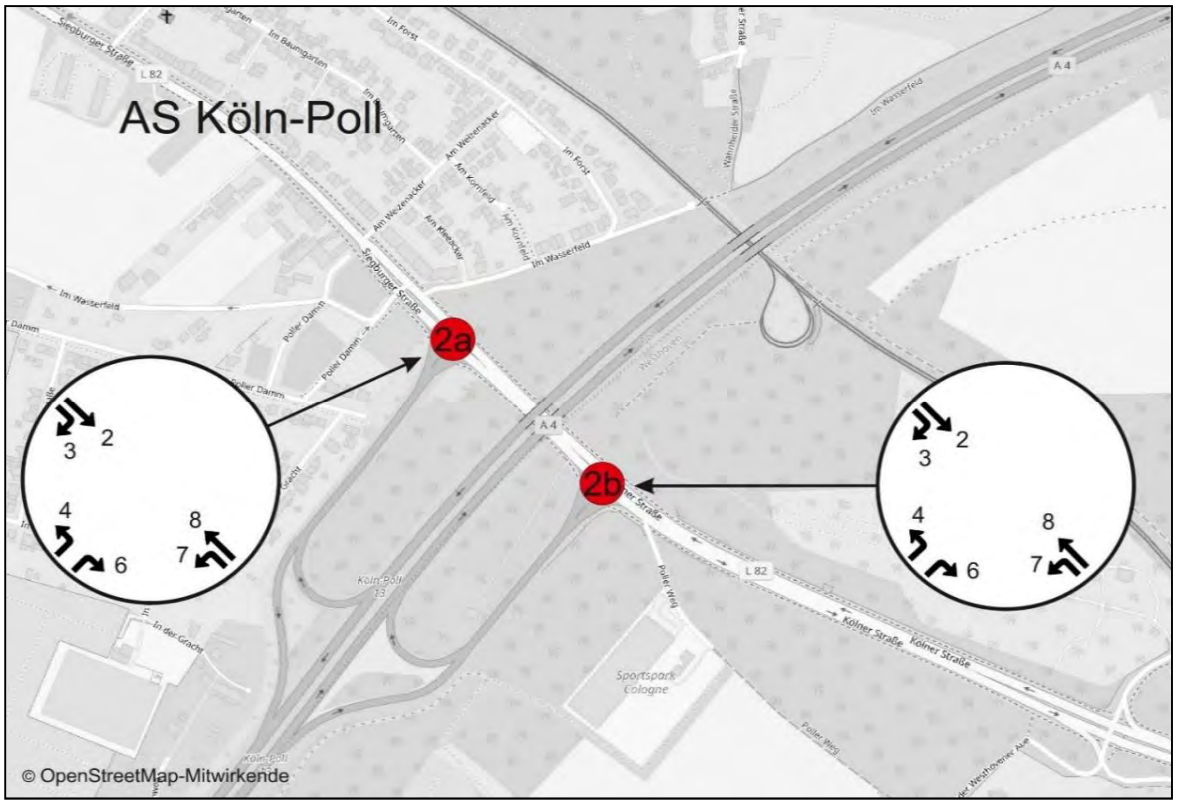


A 4 - AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3502	A4	HFB	**5105**	**11,3%**	-			-			R02A	459	2,7%	H02A	4646	12,2%	4415	12,9%	4266	12,1%
R02A	A4	Ausfahrt	**528**	**1,8%**	-			-			H02A	4103	13,8%	H3502	4631	12,4%	433	1,8%	248	2,0%
H02A	A4	HFB	**4459**	**12,9%**	R02B	1381	3,7%	H0227	5839	10,8%	R02A	260	1,9%	H3502	4718	12,3%	3981	14,1%	4018	12,7%
R02B	A4	Einfahrt	**1532**	**3,4%**	H02A	4157	13,0%	H0227	5688	10,4%	-			-			591	6,8%	1303	4,3%
H0227	A4	HFB	**5902**	**10,9%**	R02B	1530	4,2%	H02A	4371	13,2%	-			-			4572	13,1%	5321	10,6%
H2702	A4	HFB	**7227**	**13,0%**	-			-			R02C	1240	4,8%	H02B	5987	14,7%	6266	14,7%	5654	14,5%
R02C	A4	Ausfahrt	**1447**	**3,7%**	-			-			H02B	5653	15,2%	H2702	7100	12,8%	1187	3,9%	486	4,5%
H02B	A4	HFB	**5740**	**15,7%**	R02D	444	5,6%	H0235	6183	15,0%	R02C	508	4,2%	H2702	6248	14,8%	5080	17,3%	5169	15,4%
R02D	A4	Einfahrt	**491**	**5,1%**	H02B	5387	15,0%	H0235	5879	14,2%	-			-			268	13,8%	420	6,4%
H0235	A4	HFB	**6204**	**15,1%**	R02D	429	6,6%	H02B	5775	15,7%	-			-			5347	17,1%	5588	14,7%



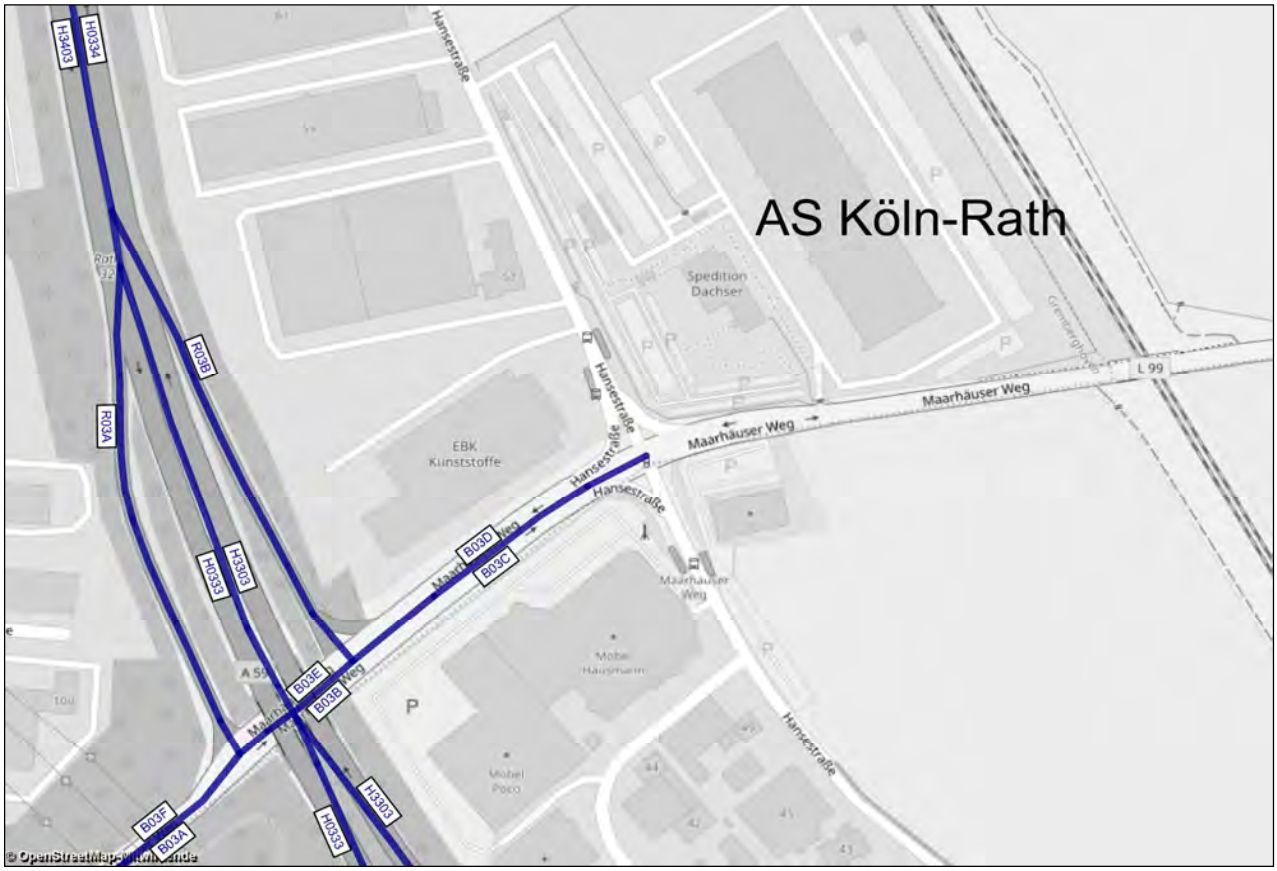

AS Köln-Poll
B02F
B02A
B02E
B02B
B02D
B02C
H3502
H0235
R02A
R02B
R02D
H02A
H02B
R02C
H0227
H2702
Im Wasserfeld
Am Kleeacker
Poller Damm
Mendener Straße
Hubertusweg
Johann-[illegible]-Straße
Zündorfer Weg
Geislarer Straße
In der Gracht
Poller Weg
Kölner Straße
Sportspark Cologne
In der Kreuzau
Westhover Weg
Weidenweg
Poller Rheinaue
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Köln-Poll - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
2a	Siegburger Straße (L 82)	1	-	-	-	-
		2	372	16	636	5
		3	258	7	1.157	5
	A 4	4	67	1	69	1
		5	-	-	-	-
		6	199	10	131	9
	Siegburger Straße (L 82)	7	480	11	1.556	16
		8	958	22	781	7
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
2b	Kölner Straße (L82)	1	-	-	-	-
		2	500	13	739	14
		3	71	13	28	0
	A 4	4	428	6	317	6
		5	-	-	-	-
		6	391	11	578	7
	Kölner Straße (L82)	7	206	11	355	6
		8	1.010	27	2.020	16
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

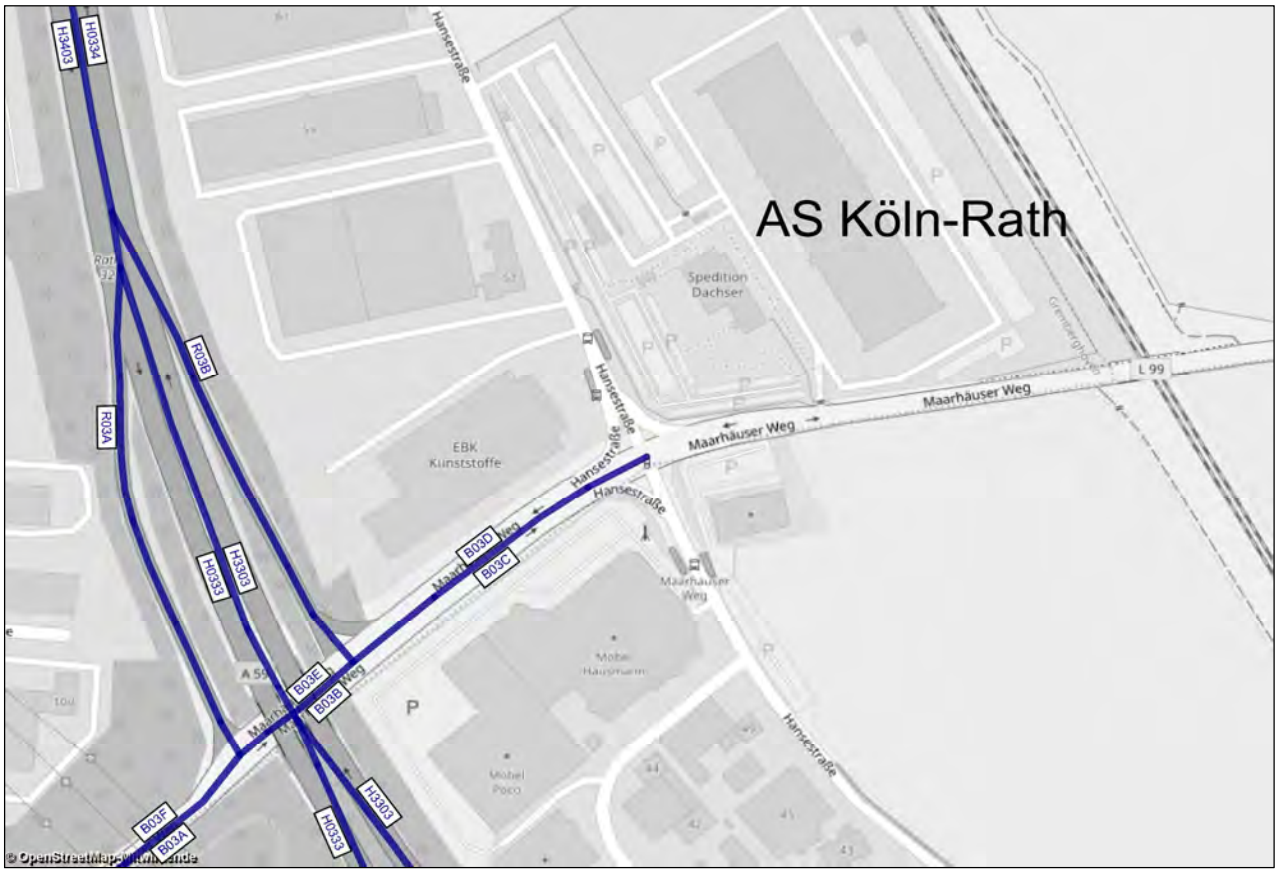


Anlage U-PF2-55

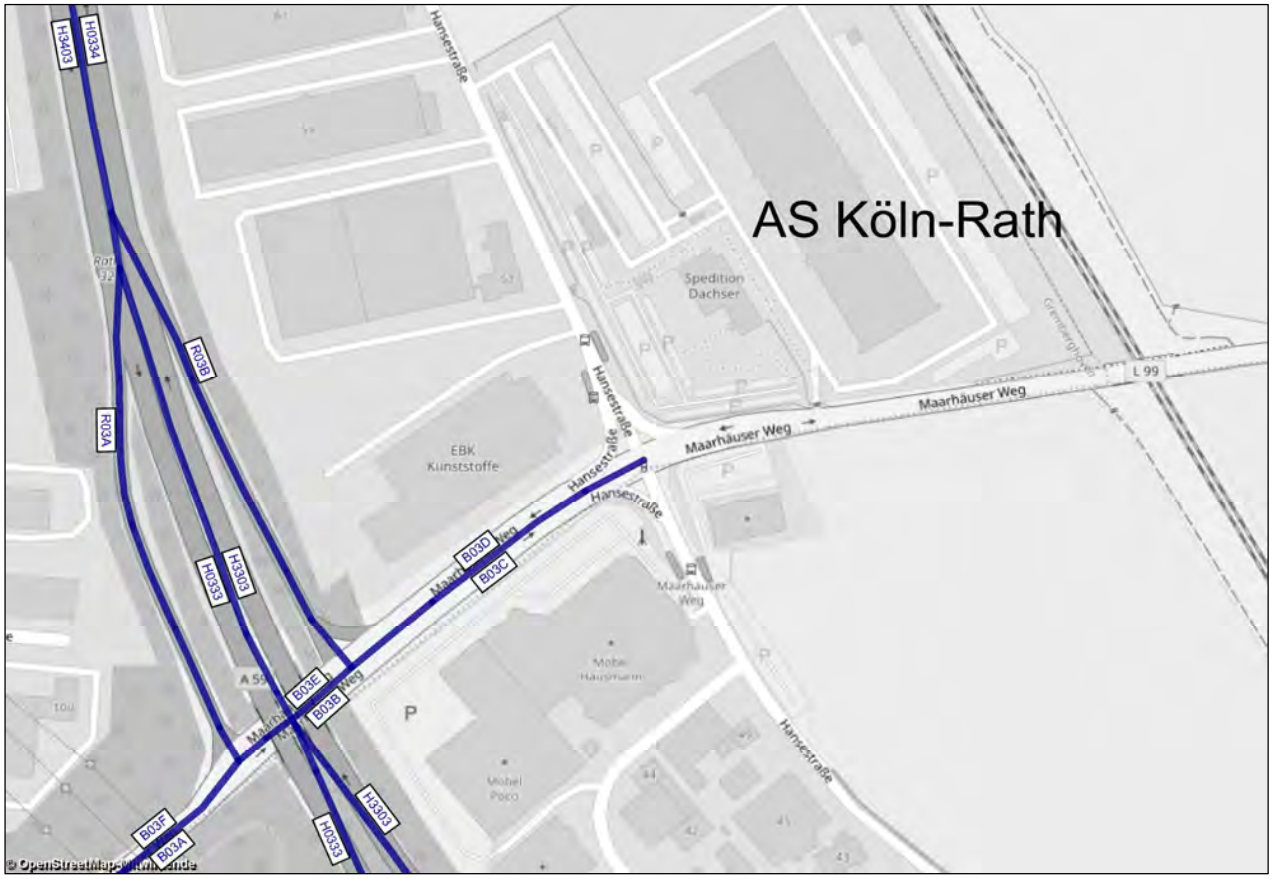
A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3403	A59	Süd	HFB	35100	11,7%	4100	36400	12,4%	4500
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	9400	2,1%	200	9700	3,1%	300
H0333	A59	Süd	HFB	25800	14,7%	3800	26800	15,7%	4200
H3303	A59	Nord	HFB	27900	15,1%	4200	29000	15,9%	4600
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5600	10,7%	600	5800	12,1%	700
H0334	A59	Nord	HFB	33400	14,4%	4800	34800	15,2%	5300
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	68500	13,0%	8900	71200	13,8%	9800
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	53700	14,9%	8000	55800	15,8%	8800
B03A	L99	Ost	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
B03B	L99	Ost	Basisstraße	11100	9,0%	1000	11500	9,6%	1100
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4900	12,2%	600	5100	13,7%	700
B03D	L99	West	Basisstraße	4900	12,2%	600	5100	13,7%	700
B03E	L99	West	Basisstraße	3800	13,2%	500	3900	12,8%	500
B03F	L99	West	Basisstraße	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	16800	8,3%	1400	17400	9,2%	1600
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	14900	10,1%	1500	15400	10,4%	1600
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	9800	12,2%	1200	10200	13,7%	1400

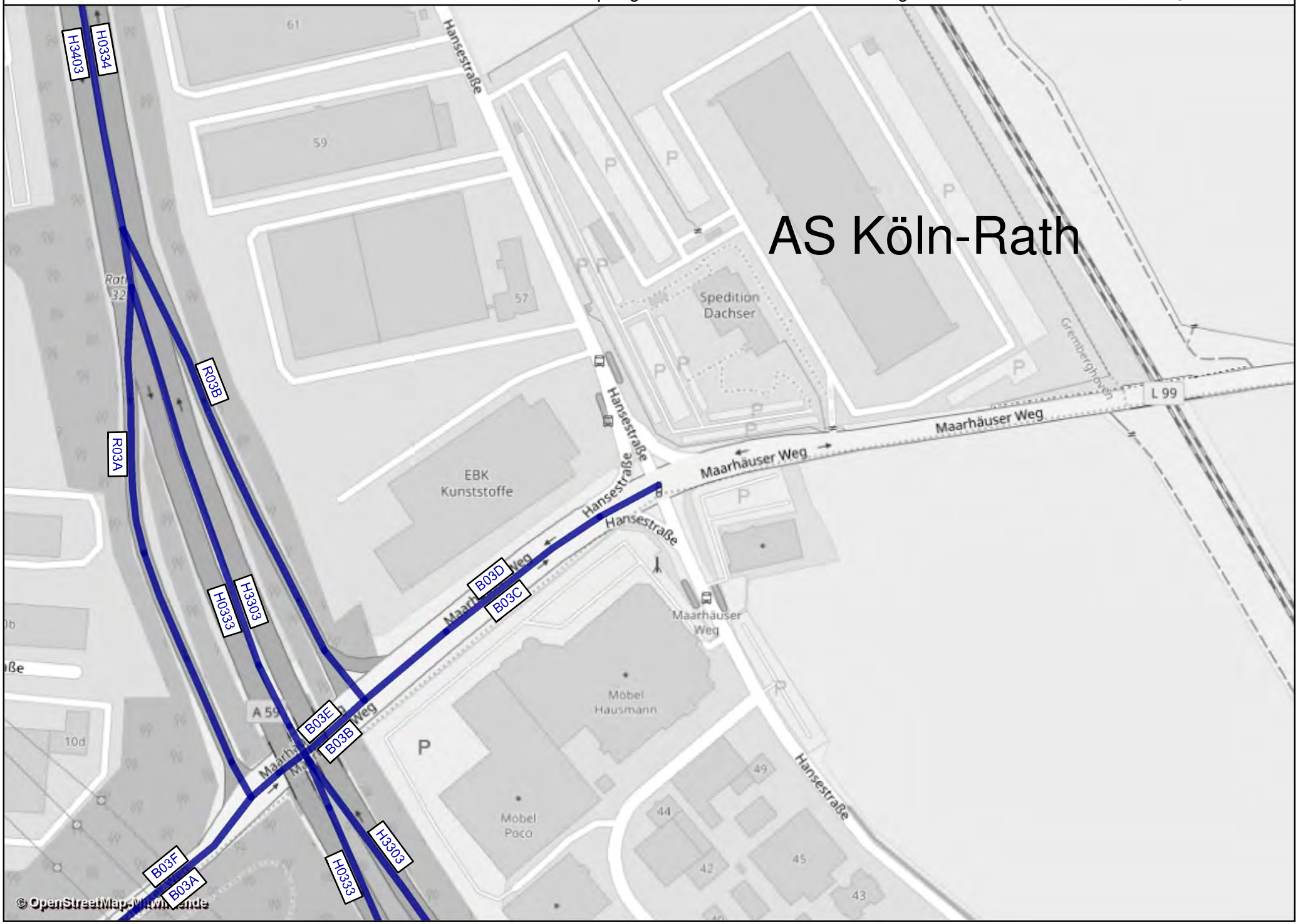


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3403	A59	Süd	HFB	32600	11,8%	21,3%	1869	341	0,06	0,010	10,4%	3400
R03A	A59	Süd	Ausfahrt	8800	2,8%	5,4%	505	86	0,06	0,010	2,3%	200
H0333	A59	Süd	HFB	23900	15,2%	26,7%	1364	255	0,06	0,011	13,4%	3200
H3303	A59	Nord	HFB	25800	15,2%	26,8%	1474	276	0,06	0,011	13,6%	3500
R03B	A59	Nord	Einfahrt	5200	11,5%	20,8%	298	54	0,06	0,010	9,6%	500
H0334	A59	Nord	HFB	31000	14,6%	25,8%	1772	330	0,06	0,011	12,9%	4000
QS H3403+H0334	A59	-	HFB	63600	13,2%	23,5%	3641	671	0,06	0,011	11,6%	7400
QS H0333+H3303	A59	-	HFB	49700	15,2%	26,7%	2838	531	0,06	0,011	13,5%	6700
B03A	L99	Ost	Basisstraße	7850	8,7%	16,1%	451	81	0,06	0,010	7,6%	600
B03B	L99	Ost	Basisstraße	10400	8,1%	15,0%	600	106	0,06	0,010	7,7%	800
B03C	L99	Ost	Basisstraße	4550	11,5%	20,8%	260	47	0,06	0,010	11,0%	500
B03D	L99	West	Basisstraße	4550	11,5%	20,8%	260	47	0,06	0,010	11,0%	500
B03E	L99	West	Basisstraße	3500	12,6%	22,6%	202	37	0,06	0,011	11,4%	400
B03F	L99	West	Basisstraße	7850	8,7%	16,1%	451	81	0,06	0,010	7,6%	600
QS B03A+B03F	L99	-	Basisstraße	15700	8,7%	16,1%	903	161	0,06	0,010	7,6%	1200
QS B03B+B03E	L99	-	Basisstraße	13900	9,3%	17,0%	802	144	0,06	0,010	8,6%	1200
QS B03C+B03D	L99	-	Basisstraße	9100	11,5%	20,8%	521	95	0,06	0,010	11,0%	1000

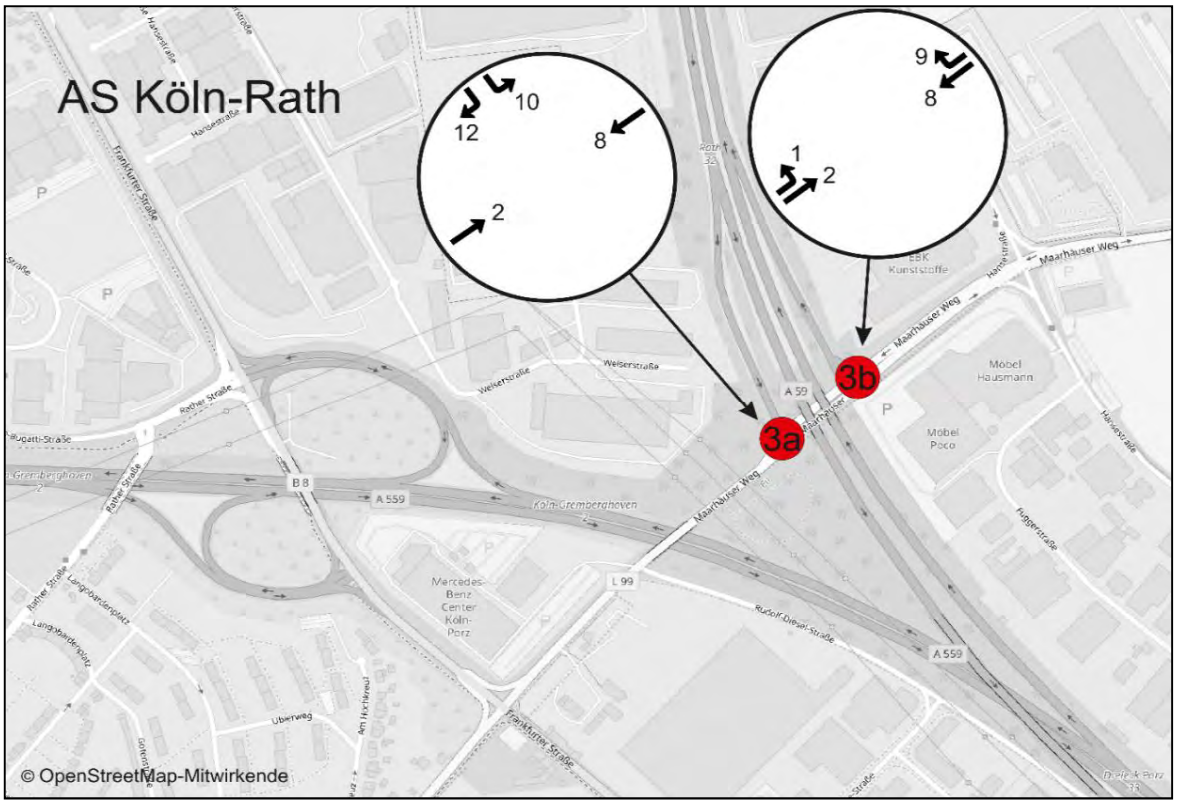


A 59 - AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3403	A59	HFB	**3038**	**8,9%**	-			-			R03A	557	5,8%	H0333	2481	9,6%	2617	10,2%	2250	6,8%
R03A	A59	Ausfahrt	**802**	**3,6%**	-			-			H0333	1623	13,4%	H3403	2425	10,1%	658	3,8%	644	1,1%
H0333	A59	HFB	**2267**	**10,8%**	-			-			R03A	498	6,2%	H3403	2765	10,0%	1959	12,3%	1604	9,1%
H3303	A59	HFB	**2153**	**9,7%**	R03B	608	10,2%	H0334	2761	9,8%	-			-			1935	13,0%	1942	9,5%
R03B	A59	Einfahrt	**663**	**6,4%**	H3303	2028	9,2%	H0334	2690	8,5%	-			-			218	16,1%	568	7,9%
H0334	A59	HFB	**2783**	**9,3%**	R03B	714	6,8%	H3303	2069	10,2%	-			-			2153	13,3%	2510	9,1%




AS Köln-Rath
H3403
H0334
R03B
R03A
H0333
H3303
B03D
B03C
B03E
B03B
B03F
B03A
H3303
H0333
Hansestraße
Maarhäuser Weg
L 99
Spedition Dachser
EBK Kunststoffe
Möbel Hausmann
Möbel Poco
A 59
© OpenStreetMap-Mitwirkende

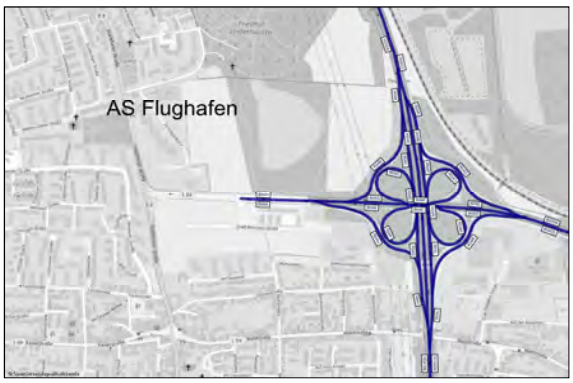
AS Köln-Rath - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
3a	Maarhäuser Weg (L 99)	1	-	-	-	-
		2	562	42	759	41
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	244	43	308	18
		9	-	-	-	-
	A 59	10	272	15	126	8
		11	-	-	-	-
		12	936	20	720	10
3b	Maarhäuser Weg (L 99)	1	209	14	612	12
		2	625	43	273	36
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Maarhäuser Weg (L 99)	7	-	-	-	-
		8	244	43	308	18
		9	65	26	246	17
	A 59	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

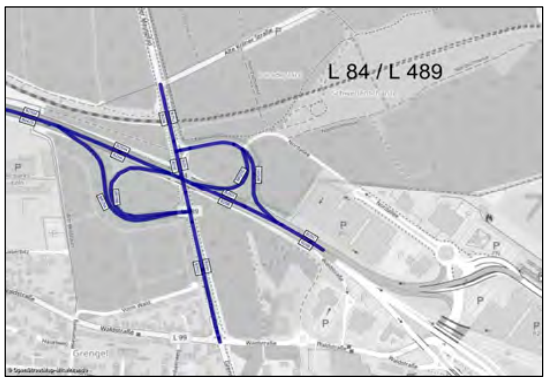


Anlage U-PF2-60

A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3304	A59	Süd	HFB	66900	11,7%	7800	69400	12,4%	8600
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	20500	6,8%	1400	21200	7,5%	1600
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	5100	15,7%	800	5300	17,0%	900
H04A	A59	Süd	HFB	46500	13,5%	6300	48300	14,5%	7000
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	15500	3,9%	600	15900	4,4%	700
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	10500	10,5%	1100	10900	11,0%	1200
R04E	A59	Süd	Verflechtung	26000	6,5%	1700	26800	6,7%	1800
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	15500	3,9%	600	15900	4,4%	700
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	10500	10,5%	1100	10900	11,0%	1200
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	5400	9,3%	500	5500	9,1%	500
R04I	A59	Süd	Einfahrt	15900	10,1%	1600	16500	10,3%	1700
H04146	A59	Süd	HFB	62200	12,7%	7900	64600	13,5%	8700
H14604	A59	Nord	HFB	65200	11,3%	7400	67600	12,1%	8200
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	14900	13,4%	2000	15500	14,2%	2200
H04B	A59	Nord	HFB	50300	10,7%	5400	52100	11,3%	5900
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	9600	19,8%	1900	10000	21,0%	2100
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	5300	1,9%	100	5500	1,8%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	9400	11,7%	1100	9700	12,4%	1200
R04N	A59	Nord	Verflechtung	14800	8,1%	1200	15300	8,5%	1300
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	5300	1,9%	100	5500	1,8%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	9400	11,7%	1100	9700	12,4%	1200
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8900	14,6%	1300	9200	16,3%	1500
R04R	A59	Nord	Einfahrt	18200	13,2%	2400	18900	13,8%	2600
H0433	A59	Nord	HFB	68500	11,2%	7700	71000	12,0%	8500
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	135400	11,4%	15500	140400	12,2%	17100
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	96800	12,1%	11700	100400	12,8%	12900
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	127400	12,0%	15300	132200	12,8%	16900
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	9200	15,2%	1400	9600	16,7%	1600
B25A	L84	Ost	Basisstraße	16500	7,3%	1200	17000	7,6%	1300
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2200	0,0%	0	2300	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	18800	6,4%	1200	19400	6,7%	1300
B25C	L84	West	Basisstraße	12900	7,8%	1000	13400	8,2%	1100
BR25C	L84	West	Basisstraße	1700	5,9%	100	1800	5,6%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	11100	7,2%	800	11500	7,8%	900
BR25D	L84	West	Basisstraße	10000	14,0%	1400	10400	15,4%	1600
B25E	L489	Süd	Basisstraße	10300	8,7%	900	10600	9,4%	1000
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4700	2,1%	100	4800	2,1%	100
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6700	14,9%	1000	7000	15,7%	1100
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6700	14,9%	1000	7000	15,7%	1100
B25I	L489	Nord	Basisstraße	11400	14,9%	1700	11900	15,1%	1800
B25J	L489	Nord	Basisstraße	10300	8,7%	900	10600	9,4%	1000
B04A	L84	Ost	Basisstraße	15400	11,0%	1700	15900	11,3%	1800
B04B	L84	Ost	Basisstraße	10000	11,0%	1100	10400	11,5%	1200
B04C	L84	Ost	Basisstraße	25400	6,7%	1700	26300	6,8%	1800
B04D	L84	Ost	Basisstraße	16100	4,3%	700	16600	4,8%	800
B04E	L84	West	Basisstraße	12300	8,9%	1100	12800	9,4%	1200
B04F	L84	West	Basisstraße	17600	6,8%	1200	18200	7,1%	1300
B04G	L84	West	Basisstraße	7100	1,4%	100	7300	1,4%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	12200	8,2%	1000	12600	8,7%	1100
B0425	L84	Ost	Basisstraße	25700	10,1%	2600	26600	10,9%	2900
B2504	L84	West	Basisstraße	21200	11,3%	2400	22000	11,8%	2600
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	27600	9,8%	2700	28500	10,2%	2900
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	17100	7,0%	1200	17700	7,3%	1300
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	43000	6,7%	2900	44500	7,0%	3100
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	28400	6,3%	1800	29400	6,8%	2000
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	46900	10,7%	5000	48600	11,3%	5500
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	37700	9,5%	3600	39000	10,0%	3900

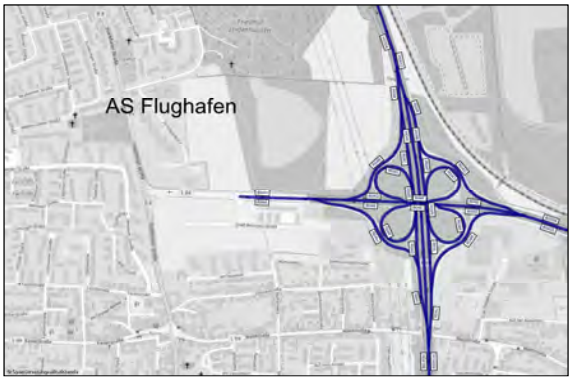
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	29900	6,7%	2000	30900	7,1%	2200
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	31700	6,9%	2200	32800	7,3%	2400
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	20600	8,7%	1800	21200	9,4%	2000
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	16100	11,2%	1800	16700	11,4%	1900
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	13400	14,9%	2000	14000	15,7%	2200

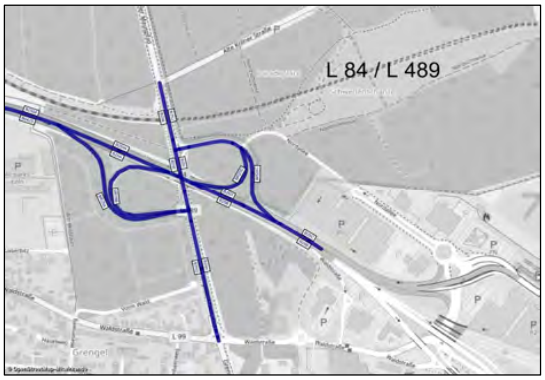




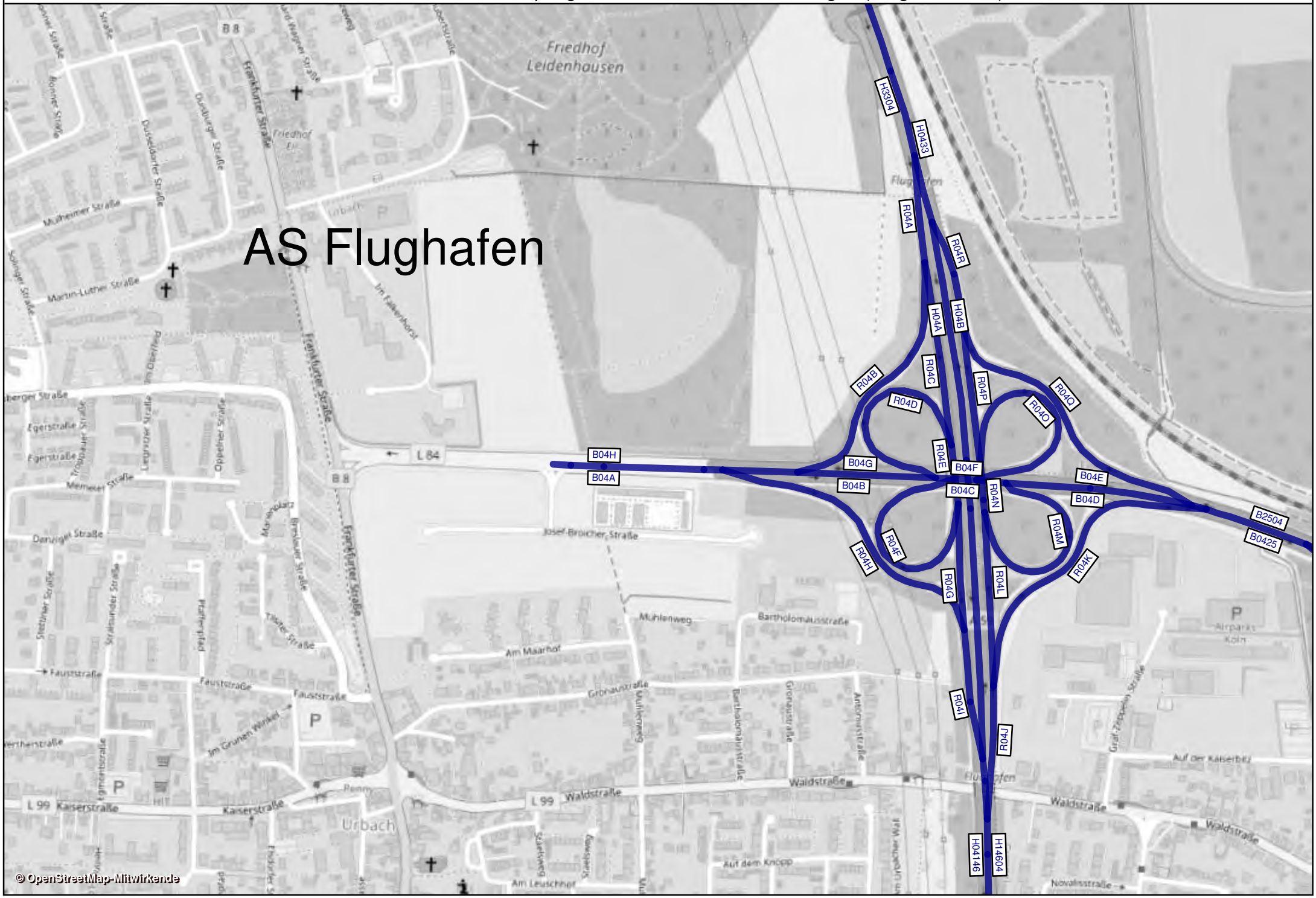
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3304	A59	Süd	HFB	62200	11,7%	21,1%	3564	650	0,06	0,010	10,5%	6500
R04A	A59	Süd	Ausfahrt	19200	7,1%	13,3%	1101	194	0,06	0,010	6,3%	1200
R04B	A59	Süd	Rampe von A59	4700	16,8%	29,2%	268	51	0,06	0,011	14,9%	700
H04A	A59	Süd	HFB	43100	13,7%	24,4%	2463	456	0,06	0,011	12,3%	5300
R04C	A59	Süd	Parallelfahrbahn	14500	4,0%	7,7%	833	143	0,06	0,010	3,4%	500
R04D	A59	Süd	Rampe zur A59	9800	9,8%	18,0%	562	101	0,06	0,010	9,2%	900
R04E	A59	Süd	Verflechtung	24300	6,4%	12,0%	1395	244	0,06	0,010	5,8%	1400
R04F	A59	Süd	Rampe von A59	14500	4,0%	7,7%	833	143	0,06	0,010	3,4%	500
R04G	A59	Süd	Parallelfahrbahn	9800	9,8%	18,0%	562	101	0,06	0,010	9,2%	900
R04H	A59	Süd	Rampe zur A59	5000	10,1%	18,4%	284	51	0,06	0,010	8,0%	400
R04I	A59	Süd	Einfahrt	14800	9,9%	18,1%	847	152	0,06	0,010	8,8%	1300
H04146	A59	Süd	HFB	57800	12,8%	22,8%	3310	608	0,06	0,011	11,4%	6600
H14604	A59	Nord	HFB	60600	11,5%	20,8%	3472	632	0,06	0,010	10,2%	6200
R04J	A59	Nord	Ausfahrt	13800	14,2%	25,2%	792	147	0,06	0,011	12,3%	1700
H04B	A59	Nord	HFB	46800	10,7%	19,5%	2680	485	0,06	0,010	9,6%	4500
R04K	A59	Nord	Rampe von A59	8800	21,0%	35,4%	501	98	0,06	0,011	18,2%	1600
R04L	A59	Nord	Parallelfahrbahn	5000	2,5%	4,9%	290	49	0,06	0,010	2,0%	100
R04M	A59	Nord	Rampe zur A59	8700	11,3%	20,5%	500	91	0,06	0,010	10,3%	900
R04N	A59	Nord	Verflechtung	13800	8,1%	15,0%	790	140	0,06	0,010	7,2%	1000
R04O	A59	Nord	Rampe von A59	5000	2,5%	4,9%	290	49	0,06	0,010	2,0%	100
R04P	A59	Nord	Parallelfahrbahn	8700	11,3%	20,5%	500	91	0,06	0,010	10,3%	900
R04Q	A59	Nord	Rampe zur A59	8200	15,1%	26,5%	469	88	0,06	0,011	13,4%	1100
R04R	A59	Nord	Einfahrt	16900	13,1%	23,5%	968	178	0,06	0,011	11,8%	2000
H0433	A59	Nord	HFB	63700	11,4%	20,6%	3648	664	0,06	0,010	10,0%	6400
QS H3304+H0433	A59	-	HFB	125900	11,5%	20,8%	7212	1314	0,06	0,010	10,2%	12900
QS H04A+H04B	A59	-	HFB	89900	12,2%	21,9%	5143	941	0,06	0,010	10,9%	9800
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	118400	12,1%	21,8%	6782	1241	0,06	0,010	10,8%	12800
BR25A	L84	Ost	Basisstraße	8500	15,5%	27,2%	484	91	0,06	0,011	14,1%	1200
B25A	L84	Ost	Basisstraße	15400	7,4%	13,8%	886	157	0,06	0,010	6,5%	1000
BR25B	L84	Ost	Basisstraße	2100	1,5%	2,8%	123	21	0,06	0,010	0,0%	0
B25B	L84	Ost	Basisstraße	17600	6,7%	12,5%	1009	177	0,06	0,010	5,7%	1000
B25C	L84	West	Basisstraße	12100	7,5%	13,9%	693	123	0,06	0,010	6,6%	800
BR25C	L84	West	Basisstraße	1600	5,0%	9,5%	94	16	0,06	0,010	6,3%	100
B25D	L84	West	Basisstraße	10400	7,9%	14,6%	599	106	0,06	0,010	6,7%	700
BR25D	L84	West	Basisstraße	9300	15,2%	26,7%	529	99	0,06	0,011	12,9%	1200
B25E	L489	Süd	Basisstraße	9600	8,5%	15,6%	550	98	0,06	0,010	7,8%	750
B25F	L489	Süd	Basisstraße	4400	3,3%	6,4%	255	44	0,06	0,010	2,3%	100
B25G	L489	Süd	Basisstraße	6250	14,4%	25,5%	357	66	0,06	0,011	13,6%	850
B25H	L489	Nord	Basisstraße	6250	14,4%	25,5%	357	66	0,06	0,011	13,6%	850
B25I	L489	Nord	Basisstraße	10600	14,5%	25,6%	608	113	0,06	0,011	13,2%	1400
B25J	L489	Nord	Basisstraße	9600	8,5%	15,6%	550	98	0,06	0,010	7,8%	750
B04A	L84	Ost	Basisstraße	14300	10,7%	19,4%	820	148	0,06	0,010	9,8%	1400
B04B	L84	Ost	Basisstraße	9300	11,0%	19,9%	535	97	0,06	0,010	9,7%	900
B04C	L84	Ost	Basisstraße	23800	6,8%	12,6%	1368	240	0,06	0,010	5,9%	1400
B04D	L84	Ost	Basisstraße	15100	4,1%	7,9%	869	149	0,06	0,010	4,0%	600
B04E	L84	West	Basisstraße	11500	8,6%	15,9%	660	118	0,06	0,010	7,8%	900
B04F	L84	West	Basisstraße	16500	6,8%	12,6%	950	167	0,06	0,010	6,1%	1000
B04G	L84	West	Basisstraße	6700	2,3%	4,4%	387	66	0,06	0,010	1,5%	100
B04H	L84	West	Basisstraße	11400	8,2%	15,2%	656	116	0,06	0,010	7,0%	800
B0425	L84	Ost	Basisstraße	23900	10,3%	18,7%	1370	247	0,06	0,010	9,2%	2200
B2504	L84	West	Basisstraße	19700	11,3%	20,4%	1128	205	0,06	0,010	10,2%	2000
QS B04A+B04H	L84	-	Basisstraße	25700	9,6%	17,6%	1475	265	0,06	0,010	8,6%	2200
QS B04B+B04G	L84	-	Basisstraße	16000	7,3%	13,7%	923	163	0,06	0,010	6,3%	1000
QS B04C+B04F	L84	-	Basisstraße	40300	6,8%	12,6%	2318	407	0,06	0,010	6,0%	2400
QS B04D+B04E	L84	-	Basisstraße	26600	6,1%	11,4%	1528	267	0,06	0,010	5,6%	1500
QS B0425+B2504	L84	-	Basisstraße	43600	10,7%	19,5%	2498	452	0,06	0,010	9,6%	4200
QS B25A+B2504	L84	-	Basisstraße	35100	9,6%	17,6%	2015	362	0,06	0,010	8,5%	3000

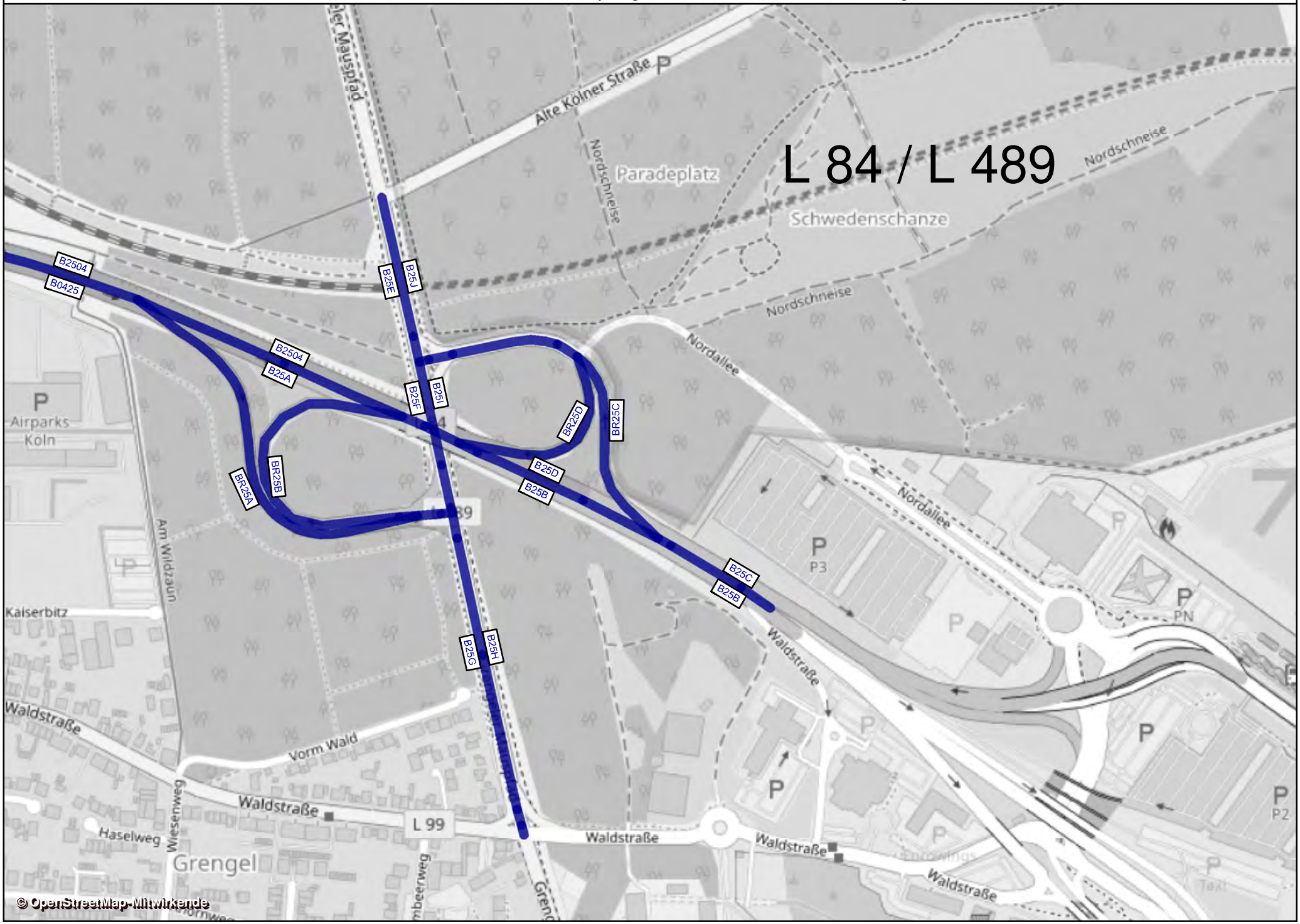
A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
QS B25B+B25D	L84	-	Basisstraße	28000	7,1%	13,3%	1608	283	0,06	0,010	6,1%	1700
QS B25B+B25C	L84	-	Basisstraße	29700	7,0%	13,1%	1703	300	0,06	0,010	6,1%	1800
QS B25E+B25J	L489	-	Basisstraße	19200	8,5%	15,6%	1100	196	0,06	0,010	7,8%	1500
QS B25F+B25I	L489	-	Basisstraße	15000	11,2%	20,3%	863	157	0,06	0,010	10,0%	1500
QS B25G+B25H	L489	-	Basisstraße	12500	14,4%	25,5%	714	133	0,06	0,011	13,6%	1700



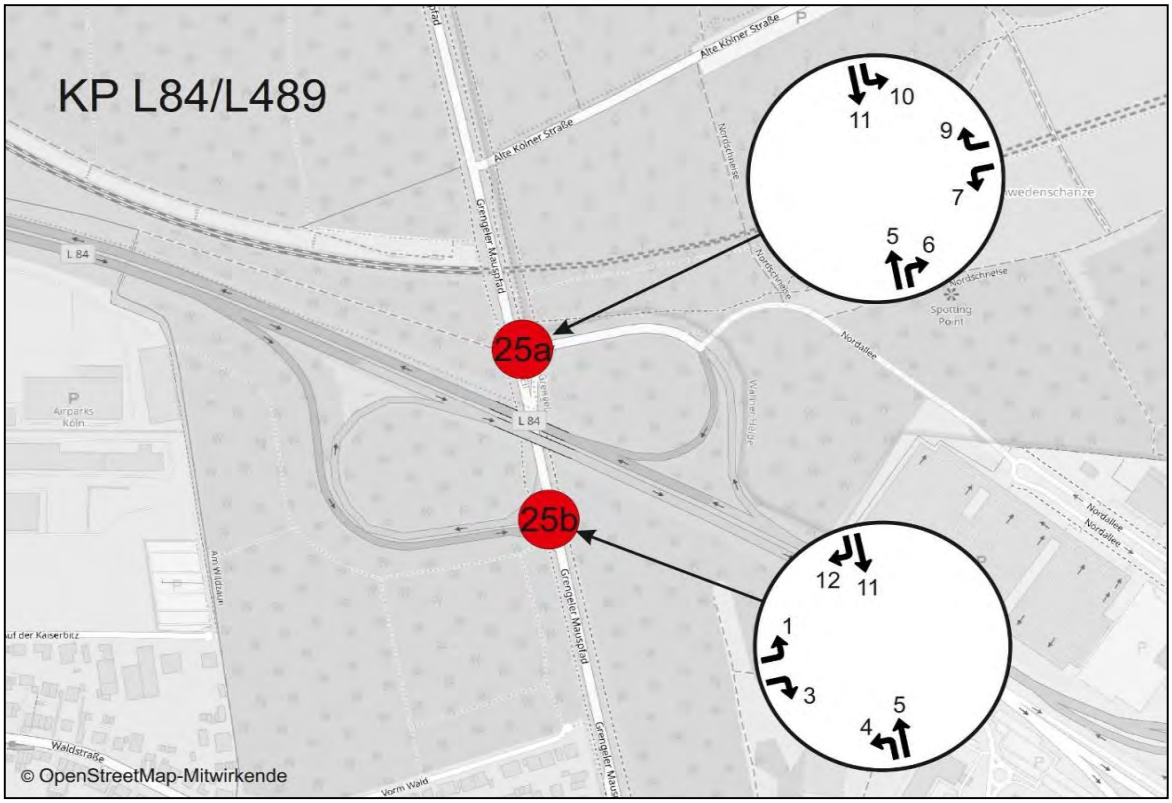


A 59 - AS Flughafen - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3304	A59	HFB	**5682**	**9,9%**	-			-			R04A	1735	6,6%	H04A	3947	11,4%	4903	11,3%	4493	7,4%
R04A	A59	Ausfahrt	**2033**	**6,5%**	H04A	3333	13,4%	H3304	5366	10,8%	R04B	436	13,8%	R04C	1597	4,5%	1670	6,8%	1219	6,3%
R04B	A59	Rampe von A59	**460**	**12,1%**	B04G	608	1,2%	B04H	1068	5,9%	R04C	1321	4,6%	R04A	1781	6,5%	391	13,8%	319	16,9%
H04A	A59	HFB	**3629**	**7,9%**	R04A	1280	5,9%	H3304	4908	7,4%	R04I	1501	5,9%	H04146	5130	7,3%	3234	13,6%	3274	7,8%
R04C	A59	Parallelfahrbahn	**1524**	**4,1%**	R04D	624	10,0%	R04E	2148	5,8%	R04B	406	12,9%	R04A	1930	5,9%	1279	4,7%	900	2,6%
					R04F	1524	4,1%	R04G	624	10,0%	-			-						
R04D	A59	Rampe zur A59	**1141**	**8,4%**	R04F	900	2,5%	R04E	2041	5,8%	R04C	900	2,5%	R04G	1141	8,4%	595	11,4%	930	6,9%
					R04O	439	3,7%	B04F	1580	7,1%	B04E	1141	8,4%	B04G	439	3,7%				
R04E	A59	Verflechtung	**2226**	**5,9%**	R04D	706	15,3%	R04C	1520	1,6%	R04F	1520	1,6%	R04G	706	15,3%	1874	6,8%	1830	4,8%
R04F	A59	Rampe von A59	**1524**	**4,1%**	R04M	815	10,1%	B04C	2339	6,2%	B04B	815	10,1%	B04D	1524	4,1%	1279	4,7%	900	2,6%
					R04D	643	14,3%	R04E	2167	7,1%	R04C	1524	4,1%	R04G	643	14,3%				
R04G	A59	Parallelfahrbahn	**1141**	**8,4%**	R04H	520	5,8%	R04I	1661	7,6%	R04F	851	2,3%	R04E	1992	5,8%	595	11,4%	930	6,9%
					R04D	1141	8,4%	R04C	851	2,3%	-			-						
R04H	A59	Rampe zur A59	**604**	**8,2%**	R04G	972	6,7%	R04I	1575	7,3%	B04B	578	9,4%	B04A	1181	8,8%	280	12,9%	492	6,7%
R04I	A59	Einfahrt	**1663**	**5,5%**	H04A	3421	7,5%	H04146	5083	6,9%	R04H	577	6,5%	R04G	1085	4,9%	876	11,9%	1422	6,8%
H04146	A59	HFB	**5206**	**7,6%**	R04I	1669	6,6%	H04A	3537	8,1%	-			-			4109	13,2%	4697	7,5%
H14604	A59	HFB	**5620**	**8,7%**	-			-			R04J	1127	13,6%	H04B	4493	7,4%	4840	9,9%	4513	8,5%
R04J	A59	Ausfahrt	**1313**	**12,3%**	H04B	4400	5,2%	H14604	5713	6,8%	R04K	795	18,3%	R04L	518	2,9%	1010	13,7%	1156	12,0%
H04B	A59	HFB	**4453**	**7,8%**	R04J	1274	14,0%	H14604	5727	9,2%	R04R	1355	12,9%	H0433	5808	9,0%	3830	8,9%	3357	7,2%
R04K	A59	Rampe von A59	**929**	**20,4%**	B04D	1008	2,5%	B0425	1937	11,1%	R04L	420	2,7%	R04J	1349	14,9%	636	20,9%	739	17,1%
R04L	A59	Parallelfahrbahn	**506**	**3,6%**	R04M	511	10,9%	R04N	1017	7,2%	R04K	764	16,1%	R04J	1269	11,1%	374	1,3%	416	2,9%
					R04O	506	3,6%	R04P	511	10,9%	-			-						
R04M	A59	Rampe zur A59	**965**	**9,0%**	R04O	374	1,3%	R04N	1339	6,8%	R04L	374	1,3%	R04P	965	9,0%	816	10,3%	498	10,4%
					R04F	1356	6,0%	B04C	2320	7,2%	B04B	965	9,0%	B04D	1356	6,0%				
R04N	A59	Verflechtung	**1412**	**6,5%**	R04M	1008	7,4%	R04L	404	4,2%	R04O	404	4,2%	R04P	1008	7,4%	1190	7,5%	914	7,0%
R04O	A59	Rampe von A59	**506**	**3,6%**	R04D	929	6,8%	B04F	1435	5,6%	B04E	929	6,8%	B04G	506	3,6%	374	1,3%	416	2,9%
					R04M	537	13,1%	R04N	1042	8,5%	R04L	506	3,6%	R04P	537	13,1%				
R04P	A59	Parallelfahrbahn	**965**	**9,0%**	R04Q	499	19,8%	R04R	1463	12,7%	R04O	424	1,0%	R04N	1389	6,5%	816	10,3%	498	10,4%
					R04M	965	9,0%	R04L	424	1,0%	-			-						
R04Q	A59	Rampe zur A59	**940**	**10,5%**	R04P	520	10,1%	R04R	1460	10,4%	B04E	1011	6,6%	B2504	1951	8,5%	483	22,4%	763	8,7%
R04R	A59	Einfahrt	**1632**	**13,1%**	H04B	4000	8,6%	H0433	5632	9,9%	R04Q	565	21,9%	R04P	1067	8,4%	1298	14,7%	1260	9,4%
H0433	A59	HFB	**5951**	**9,1%**	R04R	1520	14,4%	H04B	4431	7,3%	-			-			5129	10,4%	4617	7,8%
B04A	L84	Basisstraße	**1309**	**9,5%**	-			-			R04H	312	12,8%	B04B	997	8,4%	1129	10,8%	1053	8,3%
B04B	L84	Basisstraße	**987**	**9,0%**	R04F	1018	2,4%	B04C	932	4,5%	R04H	291	12,0%	B04A	1277	9,7%	850	10,2%	560	9,6%
					R04M	1087	6,7%	B04D	894	3,0%	-			-						
B04C	L84	Basisstraße	**2481**	**6,0%**	R04F	1440	4,7%	B04B	1041	7,7%	R04M	987	10,3%	B04D	1494	3,1%	2128	6,9%	1460	5,3%
B04D	L84	Basisstraße	**1534**	**4,1%**	R04K	658	18,5%	B0425	2192	8,4%	R04M	1630	10,3%	B04C	1380	7,1%	1312	4,7%	963	2,6%
					B04F	1364	5,2%	B04B	1301	15,5%	-			-						
B0425	L84	Basisstraße	**2262**	**8,8%**	R04K	744	20,5%	B04D	1518	3,0%	BR25A	582	26,0%	B25A	1679	20,8%	1948	10,0%	1702	8,9%
B2504	L84	Basisstraße	**1930**	**7,8%**	BR25D	760	9,6%	B25D	2689	8,3%	R04Q	851	8,6%	B04E	1078	7,1%	1285	13,9%	1741	7,6%
B04E	L84	Basisstraße	**1142**	**5,9%**	R04O	913	3,7%	B04F	960	6,3%	R04Q	795	8,1%	B2504	1937	6,8%	803	8,7%	979	6,7%
					R04D	1049	5,6%	R04G	1731	14,5%	-			-						
B04F	L84	Basisstraße	**1545**	**5,7%**	R04O	468	2,9%	B04E	1077	6,9%	R04D	1125	6,9%	B04G	420	2,6%	1176	6,4%	1395	5,6%
B04G	L84	Basisstraße	**683**	**1,0%**	R04B	409	12,1%	B04H	1091	5,2%	R04D	556	8,0%	B04F	688	4,3%	581	1,2%	464	3,0%
					R04O	738	0,9%	B04E	667	6,0%	-			-						
B04H	L84	Basisstraße	**1134**	**5,5%**	R04B	458	13,5%	B04G	676	0,0%	-			-			972	6,3%	783	8,7%
BR25A	L84	Basisstraße	**876**	**5,8%**	-			-			B25A	959	11,4%	B0425	1835	8,7%	522	26,1%	772	5,7%
B25A	L84	Basisstraße	**1669**	**3,6%**	BR25B	118	1,5%	B25B	1787	3,5%	BR25A	537	24,6%	B0425	2206	8,7%	1426	4,1%	930	11,6%
BR25B	L84	Basisstraße	**248**	**1,1%**	B25A	970	11,3%	B25B	1219	9,2%	-			-			111	1,8%	210	1,4%
B25B	L84	Basisstraße	**1799**	**3,4%**	BR25B	130	1,8%	B25A	1669	3,6%	-			-			1537	4,0%	1139	9,7%
B25C	L84	Basisstraße	**1456**	**6,1%**	-			-			BR25C	247	4,5%	B25D	1209	6,4%	560	9,1%	1314	5,9%
BR25C	L84	Basisstraße	**251**	**4,6%**	-			-			B25D	1128	6,1%	B25C	1379	5,8%	26	3,8%	221	4,5%
B25D	L84	Basisstraße	**1211**	**6,4%**	BR25D	681	8,6%	B2504	1892	7,2%	BR25C	231	4,2%	B25C	1442	6,0%	533	9,4%	1093	6,2%
BR25D	L84	Basisstraße	**943**	**15,2%**	B25D	557	9,1%	B2504	1499	12,9%	-			-			752	17,0%	648	9,9%

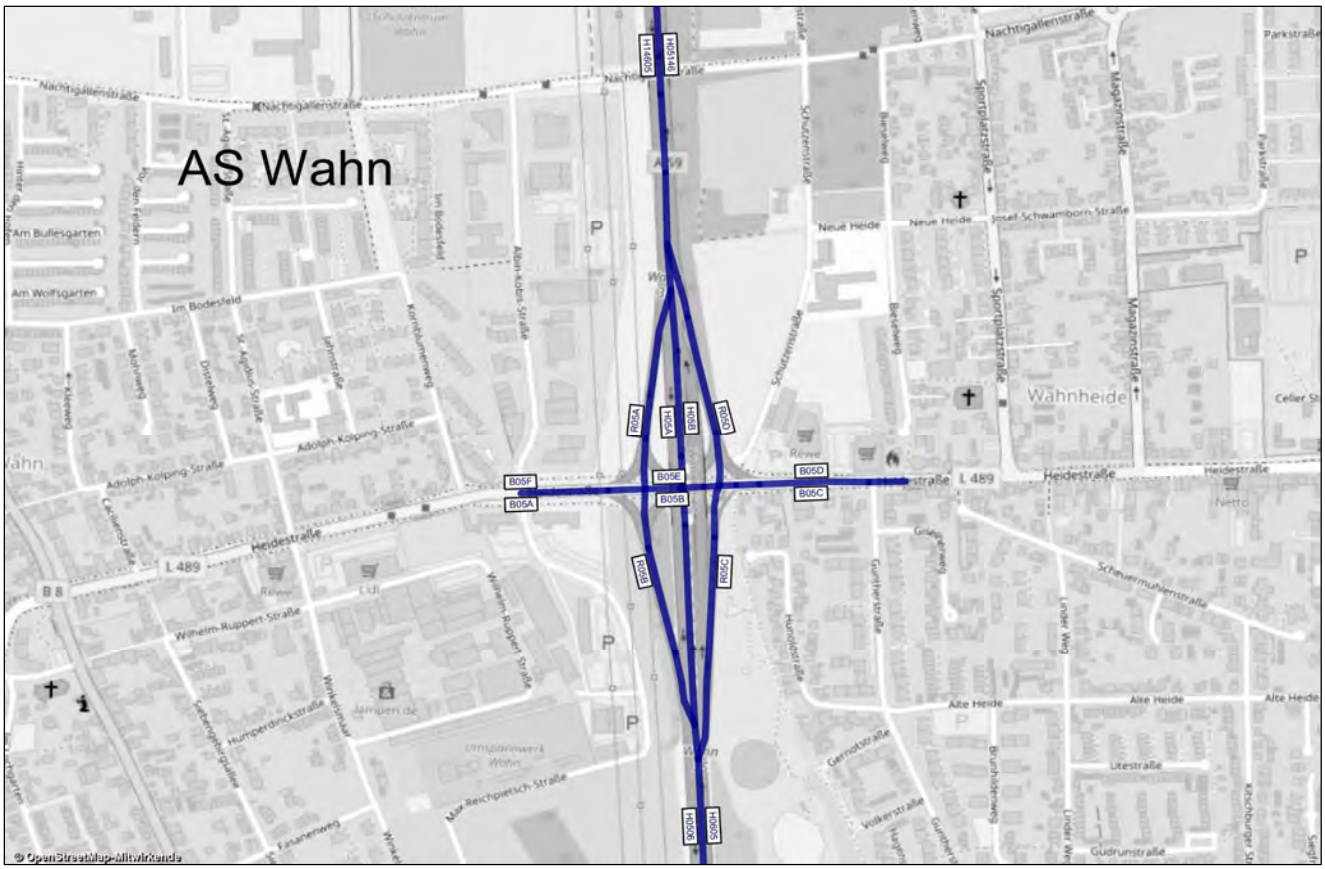

AS Flughafen
Friedhof Leidenhausen
Frankfurter Straße
Josef-Broicher Straße
Mühlenweg
Bartholomäusstraße
Am Maarhof
Gronaustraße
Waldstraße
Kaiserstraße
Urbach
Auf der Kaiserbitz
Auf dem Knopp
Am Leuschhof
Novalisstraße
Fauststraße
Danziger Straße
Memeler Straße
Egerstraße
Martin-Luther Straße
Mülheimer Straße
Duisburger Straße
Düsseldorfer Straße
Bonner Straße
Frankfurter Straße
Im Falkenhorst
Im Grünen Winkel
Stettiner Straße
Stralsunder Straße
Pfaffenpfad
Breslauer Straße
Oppelner Straße
Liegnitzer Straße
Trappauer Straße
Solinger Straße
Mühlenweg
Antoniusstraße
Gronaustraße
Bartholomäusstraße
Graf-Zeppelin-Straße
Airparks Köln
Flughafen
L 84
L 99
B 8
H3304
H0433
R04A
R04R
H04A
H04B
R04B
R04C
R04P
R04Q
R04D
R04O
R04E
B04H
B04A
B04G
B04F
B04B
B04C
R04N
B04E
B04D
B2504
B0425
R04M
R04F
R04H
R04K
R04G
R04L
R04I
R04J
H04146
H14604
© OpenStreetMap-Mitwirkende


L 84 / L 489
Alte Kölner Straße
Nordschneise
Paradeplatz
Schwedenschanze
Nordallee
B2504
B0425
B25E
B25J
B25A
B25F
B25I
BR25D
BR25C
BR25B
BR25A
B25D
B25B
B25C
B25G
B25H
Airparks Koln
Am Wildzaun
Kalserbitz
P3
PN
P2
Waldstraße
Vorm Wald
L 99
Haselweg
Wieserweg
Grengel
© OpenStreetMap-Mitwirkende

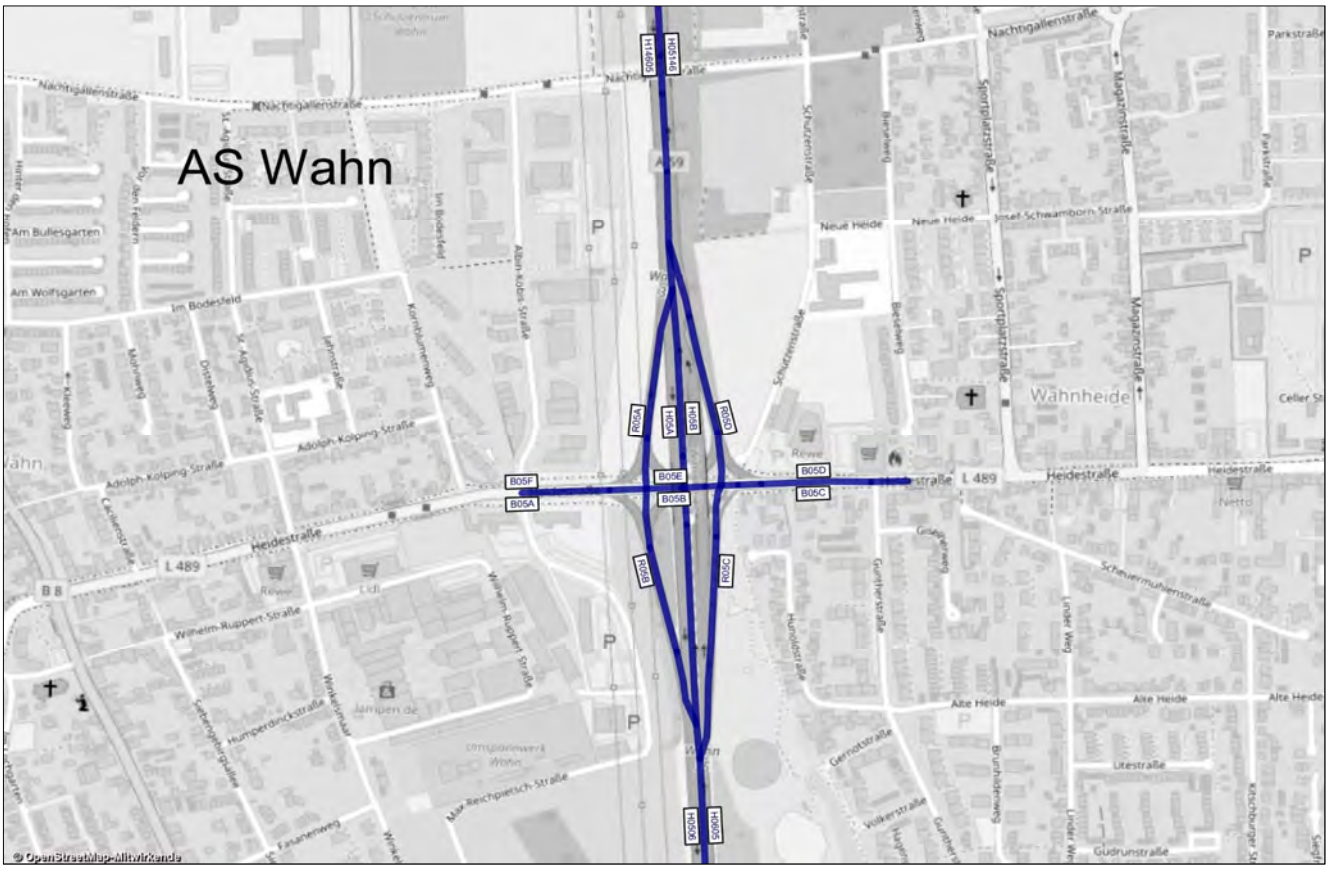
L84 / L489 - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
25a	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	-	-	-	-
		5	388	11	913	9
		6	339	15	249	7
	L 84	7	27	1	10	0
		8	-	-	-	-
		9	47	1	44	3
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	896	15	449	9
		11	541	7	303	4
		12	-	-	-	-
25b	L 84	1	268	8	758	5
		2	-	-	-	-
		3	148	9	461	4
	Grengeler Mauspfad (L 489)	4	8	0	1	0
		5	458	17	404	11
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Grengeler Mauspfad (L 489)	10	-	-	-	-
		11	346	6	281	3
		12	222	2	33	2



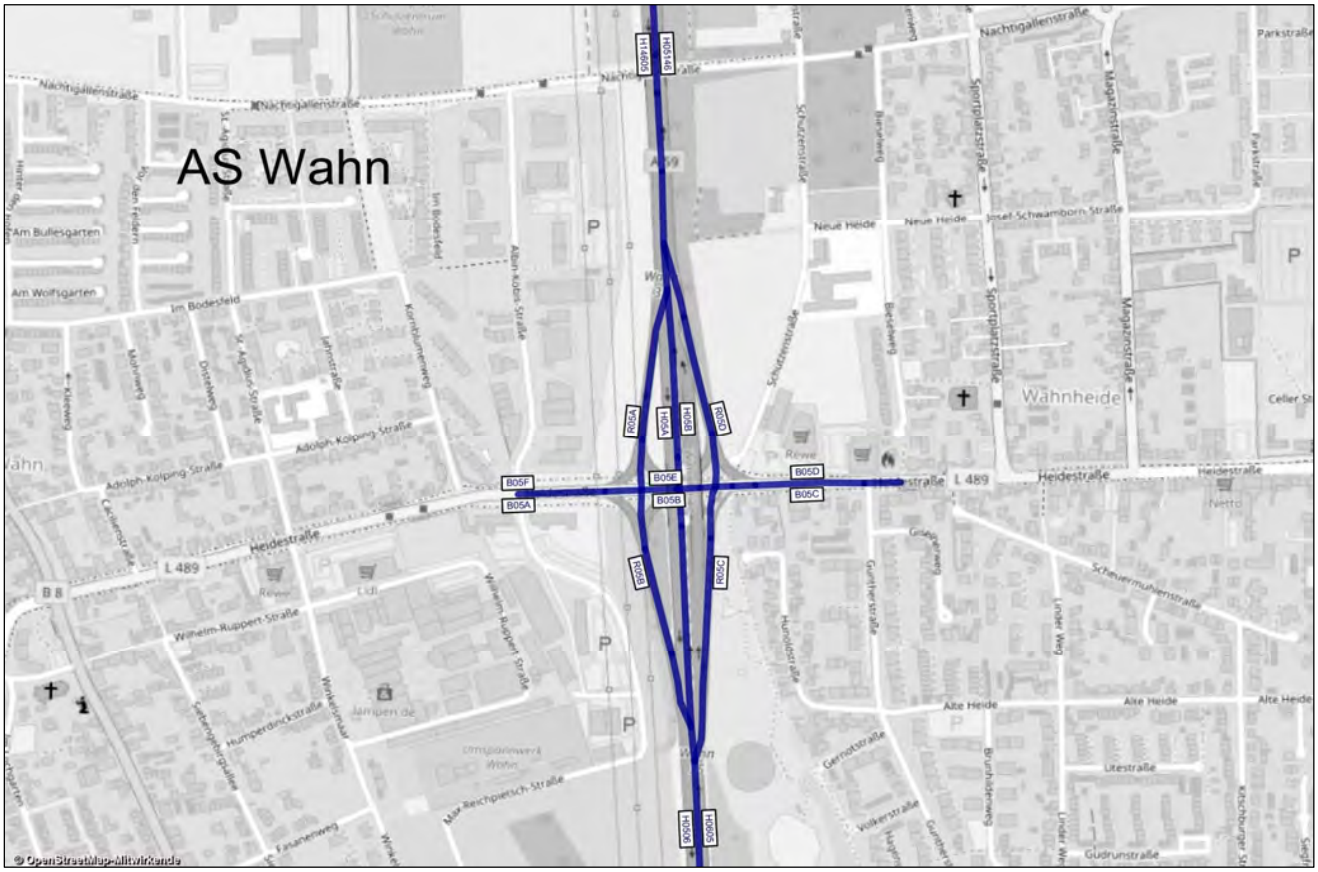
A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H14605	A59	Süd	HFB	61400	12,7%	7800	63700	13,5%	8600
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	7100	15,5%	1100	7400	16,2%	1200
H05A	A59	Süd	HFB	54200	12,4%	6700	56300	13,1%	7400
R05B	A59	Süd	Einfahrt	4400	2,3%	100	4500	2,2%	100
H0506	A59	Süd	HFB	58600	11,8%	6900	60800	12,7%	7700
H0605	A59	Nord	HFB	60100	11,8%	7100	62400	12,5%	7800
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
H05B	A59	Nord	HFB	54400	11,9%	6500	56500	12,6%	7100
R05D	A59	Nord	Einfahrt	8600	8,1%	700	8900	9,0%	800
H05146	A59	Nord	HFB	63000	11,4%	7200	65300	12,1%	7900
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	124400	12,1%	15000	129000	12,8%	16500
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	108600	12,2%	13200	112800	12,9%	14500
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	118700	11,8%	14000	123200	12,6%	15500
B05A	B489	Ost	Basisstraße	9100	5,5%	500	9400	5,3%	500
B05B	B489	Ost	Basisstraße	15700	7,6%	1200	16300	8,0%	1300
B05C	B489	Ost	Basisstraße	13700	5,1%	700	14100	5,7%	800
B05D	B489	West	Basisstraße	13700	5,1%	700	14100	5,7%	800
B05E	B489	West	Basisstraße	6800	2,9%	200	7000	4,3%	300
B05F	B489	West	Basisstraße	9100	5,5%	500	9400	5,3%	500
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	18200	5,5%	1000	18800	5,3%	1000
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	22500	6,2%	1400	23300	6,9%	1600
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	27400	5,1%	1400	28200	5,7%	1600



A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H14605	A59	Süd	HFB	57000	12,8%	22,9%	3264	600	0,06	0,011	11,4%	6500
R05A	A59	Süd	Ausfahrt	6600	14,9%	26,3%	377	70	0,06	0,011	13,6%	900
H05A	A59	Süd	HFB	50400	12,5%	22,5%	2887	530	0,06	0,011	11,1%	5600
R05B	A59	Süd	Einfahrt	4100	3,6%	6,8%	234	40	0,06	0,010	2,4%	100
H0506	A59	Süd	HFB	54500	11,9%	21,4%	3121	570	0,06	0,010	10,6%	5800
H0605	A59	Nord	HFB	55900	11,8%	21,2%	3204	585	0,06	0,010	10,6%	5900
R05C	A59	Nord	Ausfahrt	5400	8,7%	16,1%	307	55	0,06	0,010	7,4%	400
H05B	A59	Nord	HFB	50600	12,1%	21,7%	2897	530	0,06	0,010	10,7%	5400
R05D	A59	Nord	Einfahrt	8000	7,9%	14,6%	461	82	0,06	0,010	7,5%	600
H05146	A59	Nord	HFB	58600	11,5%	20,8%	3358	612	0,06	0,010	10,2%	6000
QS H14605+H05146	A59	-	HFB	115600	12,2%	21,8%	6622	1212	0,06	0,010	10,8%	12500
QS H05A+H05B	A59	-	HFB	101000	12,3%	22,1%	5784	1060	0,06	0,010	10,9%	11000
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	110400	11,8%	21,3%	6325	1155	0,06	0,010	10,6%	11700
B05A	B489	Ost	Basisstraße	8550	5,5%	10,4%	494	86	0,06	0,010	4,7%	400
B05B	B489	Ost	Basisstraße	14700	7,3%	13,6%	845	149	0,06	0,010	6,8%	1000
B05C	B489	Ost	Basisstraße	12800	5,2%	9,8%	736	128	0,06	0,010	4,7%	600
B05D	B489	West	Basisstraße	12800	5,2%	9,8%	736	128	0,06	0,010	4,7%	600
B05E	B489	West	Basisstraße	6400	4,2%	8,1%	366	63	0,06	0,010	3,1%	200
B05F	B489	West	Basisstraße	8550	5,5%	10,4%	494	86	0,06	0,010	4,7%	400
QS B05A+B05F	B489	-	Basisstraße	17100	5,5%	10,4%	989	172	0,06	0,010	4,7%	800
QS B05B+B05E	B489	-	Basisstraße	21100	6,4%	12,0%	1211	212	0,06	0,010	5,7%	1200
QS B05C+B05D	B489	-	Basisstraße	25600	5,2%	9,8%	1471	255	0,06	0,010	4,7%	1200

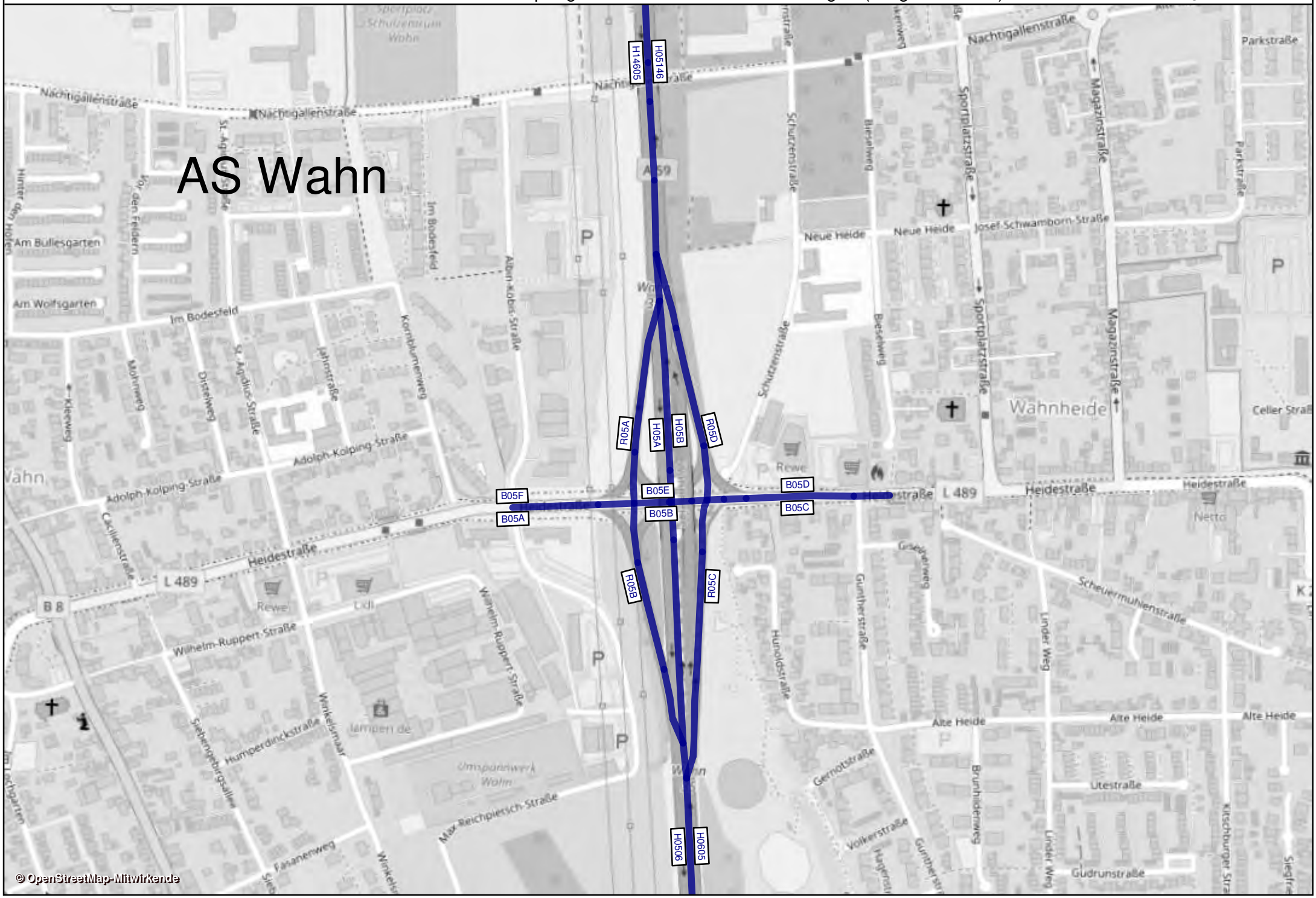


A 59 - AS Wahn - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H14605	A59	HFB	**5155**	**7,7%**	-			-			R05A	698	8,8%	H05A	4456	7,5%	4033	13,3%	4651	7,5%
R05A	A59	Ausfahrt	**710**	**9,0%**	-			-			H05A	4154	7,2%	H14605	4864	7,4%	377	21,5%	626	8,8%
H05A	A59	HFB	**4460**	**7,5%**	R05B	450	4,6%	H0506	4909	7,2%	R05A	652	8,2%	H14605	5112	7,6%	3656	12,4%	4024	7,3%
R05B	A59	Einfahrt	**442**	**3,2%**	H05A	4205	7,1%	H0506	4647	6,7%	-			-			269	2,2%	376	4,0%
H0506	A59	HFB	**4876**	**7,2%**	R05B	430	5,0%	H05A	4446	7,4%	-			-			3925	11,7%	4400	7,0%
H0605	A59	HFB	**5197**	**8,8%**	-			-			R05C	561	8,8%	H05B	4636	8,9%	4477	10,1%	4202	8,3%
R05C	A59	Ausfahrt	**542**	**9,7%**	-			-			H05B	4091	10,9%	H0605	4633	10,7%	446	10,1%	405	4,7%
H05B	A59	HFB	**4679**	**8,9%**	R05D	716	7,9%	H05146	5396	8,7%	R04C	1336	4,4%	H0605	6016	7,9%	4031	10,1%	3797	8,7%
R05D	A59	Einfahrt	**792**	**6,8%**	H05B	4438	9,0%	H05146	5230	8,7%	-			-			624	7,7%	601	7,2%
H05146	A59	HFB	**5406**	**8,6%**	R05D	732	7,5%	H05B	4674	8,7%	-			-			4655	9,8%	4397	8,5%

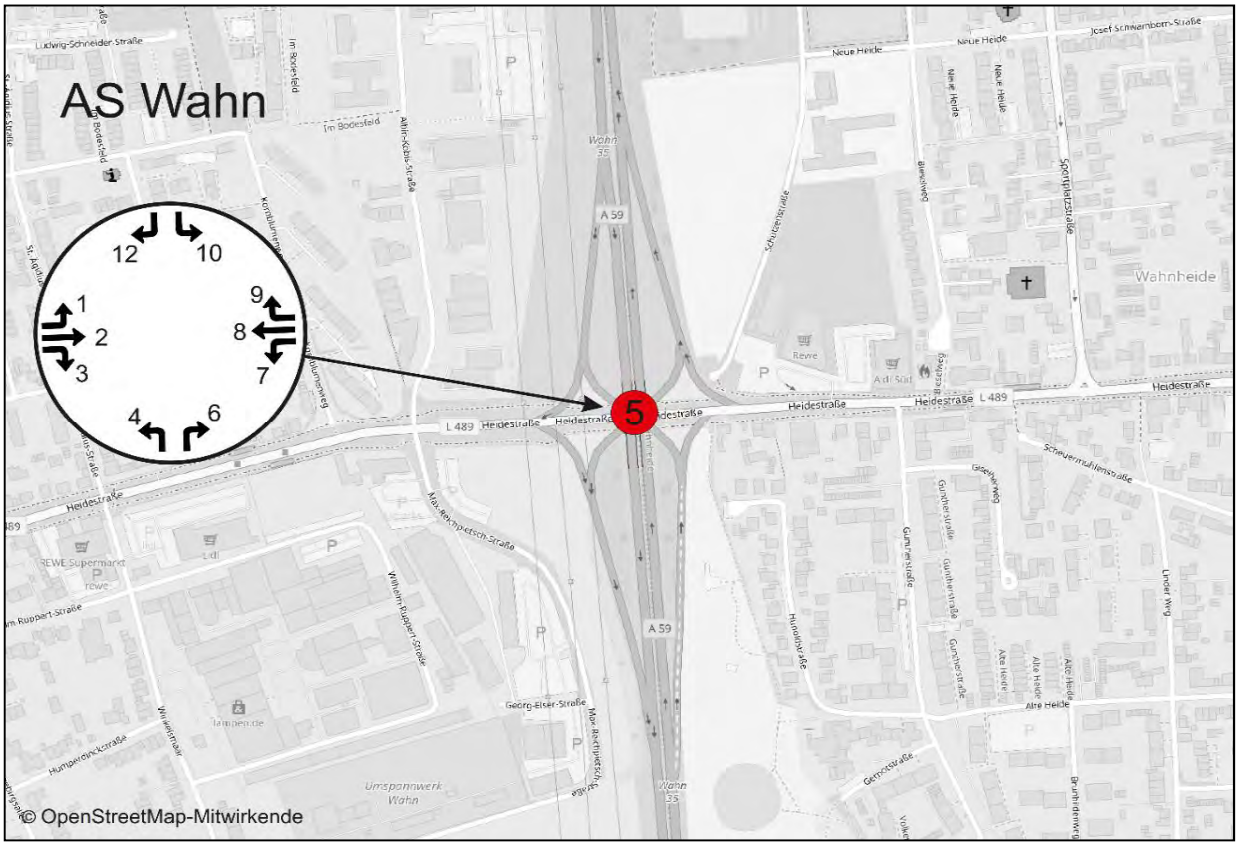


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Prognose 2030)

Anlage U-PF2-72



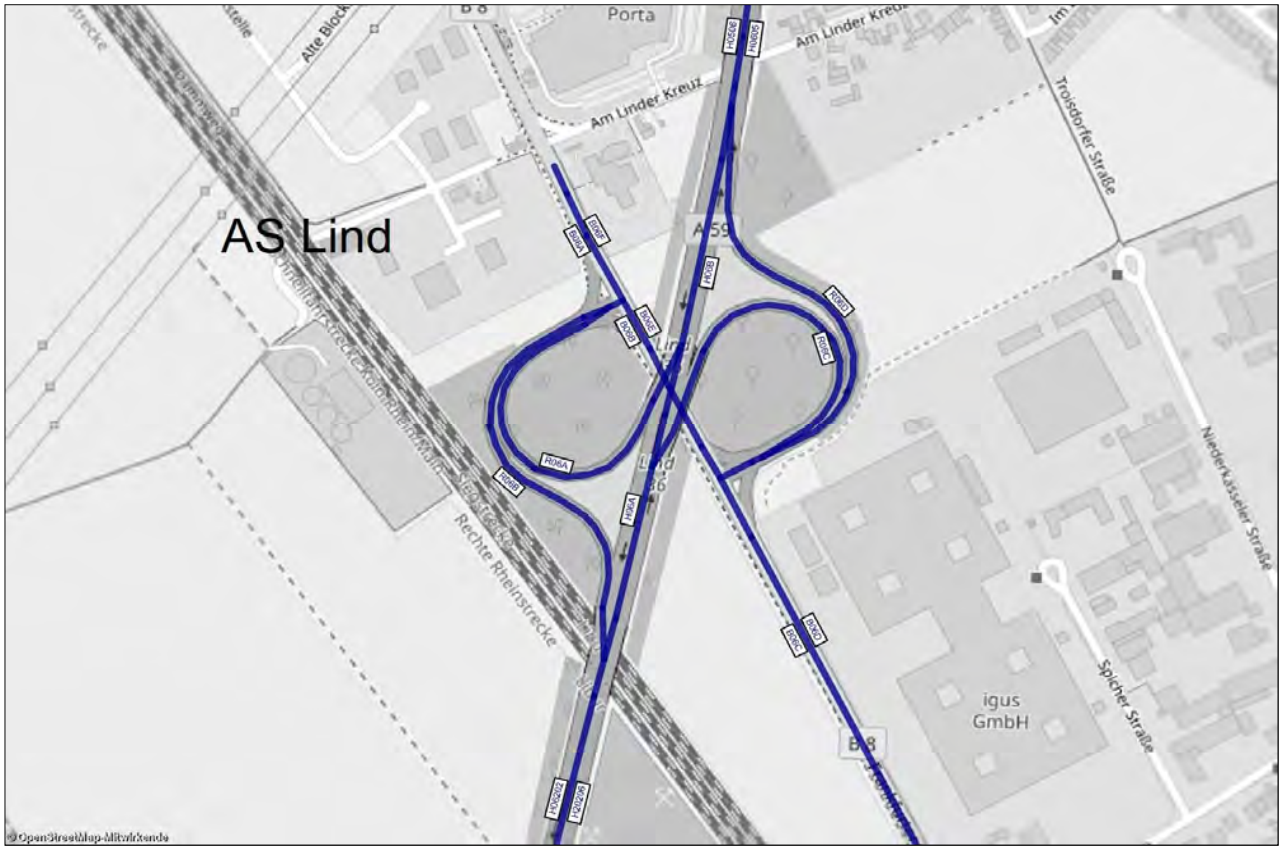
AS Wahn - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
5a	Heidestraße (L489)	1	618	18	371	19
		2	962	40	654	36
		3	227	15	152	1
	A 59	4	86	5	110	5
		5	-	-	-	-
		6	125	7	105	1
	Heidestraße (L489)	7	181	0	228	2
		8	117	8	301	8
		9	289	6	493	7
	A 59	10	246	12	234	5
		11	-	-	-	-
		12	257	16	676	28



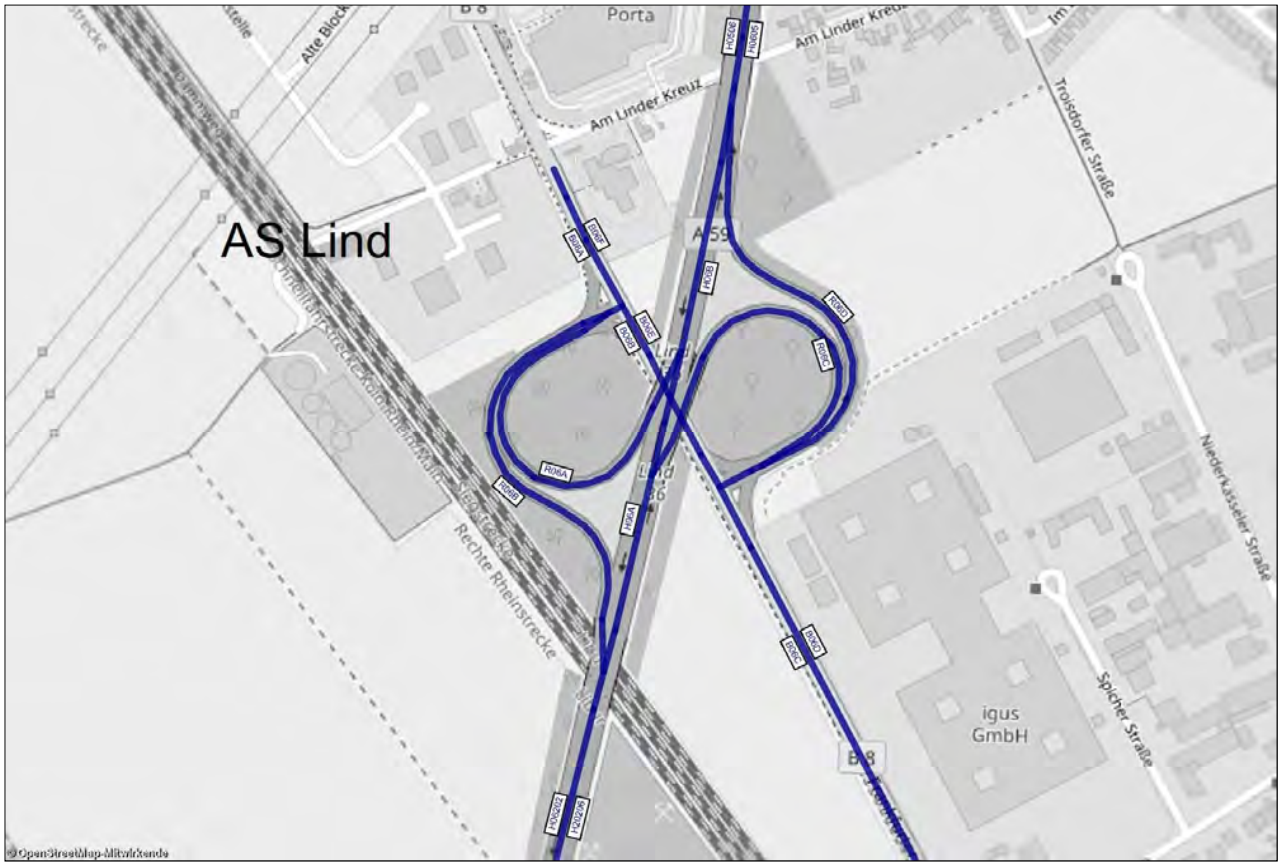
A 59 - AS Lind - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0506	A59	Süd	HFB	58600	11,8%	6900	60800	12,7%	7700
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	9700	16,5%	1600	10100	16,8%	1700
H06A	A59	Süd	HFB	48900	11,0%	5400	50700	11,6%	5900
R06B	A59	Süd	Einfahrt	6400	7,8%	500	6600	7,6%	500
H06202	A59	Süd	HFB	55300	10,7%	5900	57300	11,3%	6500
H20206	A59	Nord	HFB	59000	11,0%	6500	61200	11,6%	7100
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	6800	14,7%	1000	7100	15,5%	1100
H06B	A59	Nord	HFB	52100	10,6%	5500	54000	11,3%	6100
R06D	A59	Nord	Einfahrt	8000	17,5%	1400	8400	19,0%	1600
H0605	A59	Nord	HFB	60100	11,8%	7100	62400	12,5%	7800
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	118700	11,8%	14000	123200	12,6%	15500
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	110700	11,2%	12400	114800	12,0%	13800
QS H06A+H20206	A59	-	HFB	107900	11,0%	11900	111900	11,6%	13000
QS H06202+H20206	A59	-	HFB	114300	10,8%	12400	118500	11,5%	13600
B06A	B8	Ost	Basisstraße	7500	6,7%	500	7800	7,7%	600
B06B	B8	Ost	Basisstraße	10000	16,0%	1600	10400	16,3%	1700
B06C	B8	Ost	Basisstraße	10700	15,9%	1700	11100	17,1%	1900
B06D	B8	West	Basisstraße	10700	15,9%	1700	11100	17,1%	1900
B06E	B8	West	Basisstraße	9200	13,0%	1200	9500	13,7%	1300
B06F	B8	West	Basisstraße	7500	6,7%	500	7800	7,7%	600
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	15000	6,7%	1000	15600	7,7%	1200
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	19200	14,6%	2800	19900	15,1%	3000
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	21400	15,9%	3400	22200	17,1%	3800

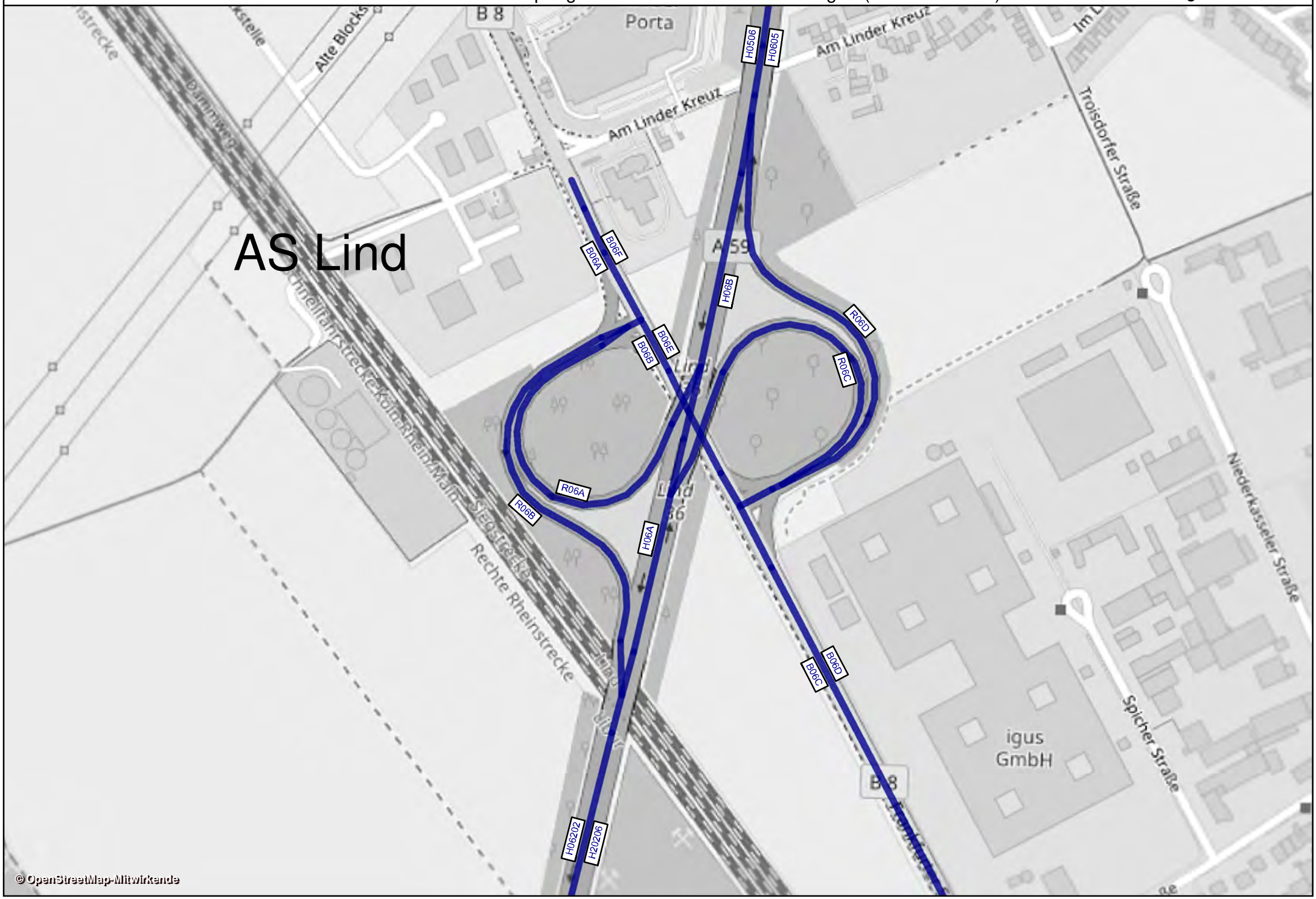


A 59 - AS Lind - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0506	A59	Süd	HFB	54500	11,9%	21,4%	3121	570	0,06	0,010	10,6%	5800
R06A	A59	Süd	Ausfahrt	9000	15,8%	27,7%	513	96	0,06	0,011	14,4%	1300
H06A	A59	Süd	HFB	45500	11,1%	20,1%	2608	473	0,06	0,010	9,9%	4500
R06B	A59	Süd	Einfahrt	6000	8,1%	15,0%	344	61	0,06	0,010	6,7%	400
H06202	A59	Süd	HFB	51500	10,7%	19,5%	2952	535	0,06	0,010	9,5%	4900
H20206	A59	Nord	HFB	54900	11,1%	20,1%	3143	571	0,06	0,010	9,8%	5400
R06C	A59	Nord	Ausfahrt	6300	13,8%	24,6%	361	67	0,06	0,011	12,7%	800
H06B	A59	Nord	HFB	48500	10,7%	19,5%	2782	504	0,06	0,010	9,5%	4600
R06D	A59	Nord	Einfahrt	7400	18,6%	32,0%	422	81	0,06	0,011	16,2%	1200
H0605	A59	Nord	HFB	55900	11,8%	21,2%	3204	585	0,06	0,010	10,6%	5900
QS H0506+H0605	A59	-	HFB	110400	11,8%	21,3%	6325	1155	0,06	0,010	10,6%	11700
QS H0506+H06B	A59	-	HFB	103000	11,3%	20,5%	5903	1074	0,06	0,010	10,1%	10400
QS H06A+H20206	A59	-	HFB	100400	11,1%	20,1%	5751	1044	0,06	0,010	9,9%	9900
QS H06202+H20206	A59	-	HFB	106400	10,9%	19,8%	6095	1105	0,06	0,010	9,7%	10300
B06A	B8	Ost	Basisstraße	7050	7,6%	14,1%	405	72	0,06	0,010	6,4%	450
B06B	B8	Ost	Basisstraße	9300	15,9%	27,8%	534	100	0,06	0,011	14,0%	1300
B06C	B8	Ost	Basisstraße	9900	16,3%	28,5%	567	107	0,06	0,011	14,6%	1450
B06D	B8	West	Basisstraße	9900	16,3%	28,5%	567	107	0,06	0,011	14,6%	1450
B06E	B8	West	Basisstraße	8500	12,7%	22,8%	486	89	0,06	0,011	11,8%	1000
B06F	B8	West	Basisstraße	7050	7,6%	14,1%	405	72	0,06	0,010	6,4%	450
QS B06A+B06F	B8	-	Basisstraße	14100	7,6%	14,1%	811	143	0,06	0,010	6,4%	900
QS B06B+B06E	B8	-	Basisstraße	17800	14,4%	25,4%	1020	190	0,06	0,011	12,9%	2300
QS B06C+B06D	B8	-	Basisstraße	19800	16,3%	28,5%	1135	214	0,06	0,011	14,6%	2900

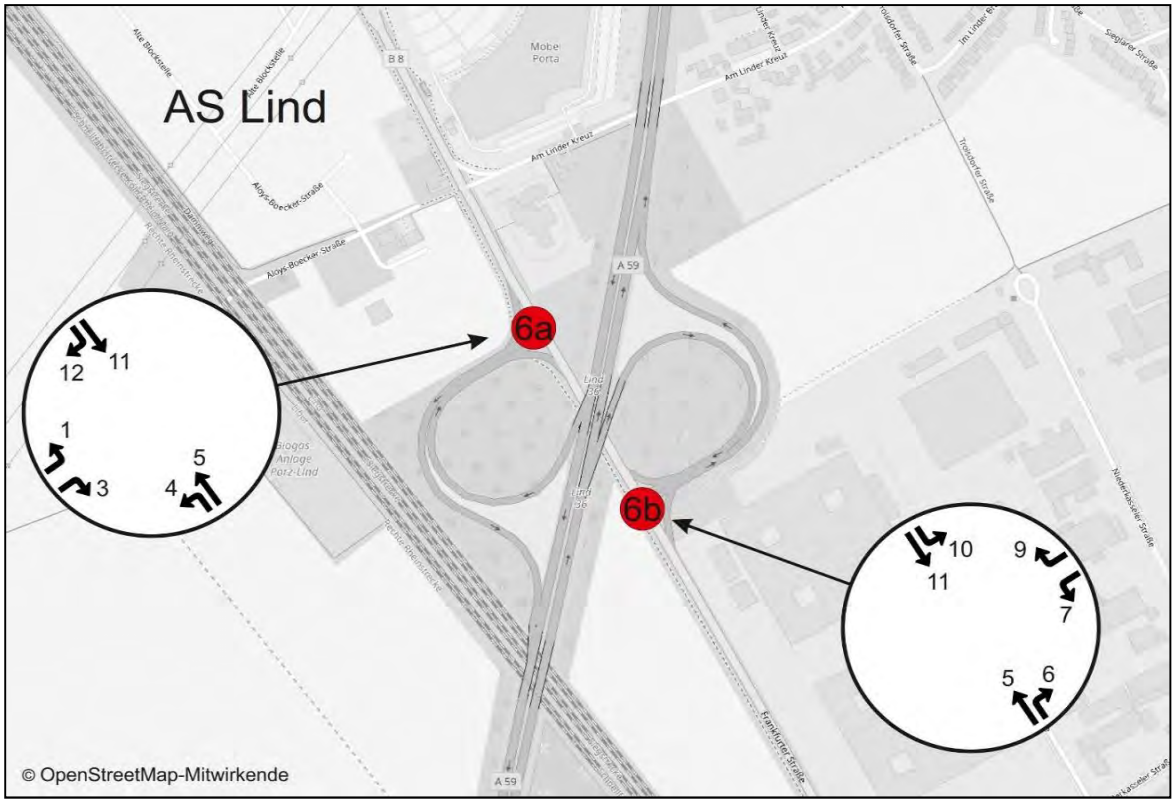


A 59 - AS Lind - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0506	A59	HFB	**4876**	**7,2%**	-			-			R06A	554	16,5%	H06A	4321	6,0%	3925	11,7%	4400	7,0%
R06A	A59	Ausfahrt	**1016**	**12,7%**	-			-			H06A	3461	11,9%	H0506	4477	12,1%	837	13,3%	497	16,5%
H06A	A59	HFB	**4323**	**6,0%**	R06B	669	7,3%	H06202	4992	6,1%	R06A	513	19,3%	H0506	4836	7,4%	3087	11,3%	3902	5,8%
R06B	A59	Einfahrt	**806**	**4,2%**	H06A	3972	5,6%	H06202	4778	5,4%	-			-			248	12,9%	687	5,2%
H06202	A59	HFB	**5084**	**5,9%**	R06B	807	5,1%	H06A	4277	6,0%	-			-			3336	11,4%	4589	5,7%
H20206	A59	HFB	**5463**	**7,4%**	-			-			R06C	740	10,1%	H06B	4723	7,0%	4696	8,5%	3857	8,6%
R06C	A59	Ausfahrt	**806**	**9,7%**	-			-			H06B	4072	8,2%	H20206	4878	8,4%	663	10,1%	316	16,8%
H06B	A59	HFB	**4694**	**7,2%**	R06D	395	27,3%	H0605	5089	8,8%	R06C	735	9,3%	H20206	5428	7,5%	4033	8,2%	3541	7,9%
R06D	A59	Einfahrt	**766**	**8,7%**	H06B	3654	7,6%	H0605	4421	7,8%	-			-			444	27,3%	661	10,7%
H0605	A59	HFB	**5197**	**8,8%**	R06D	518	26,7%	H06B	4679	6,9%	-			-			4477	10,1%	4202	8,3%

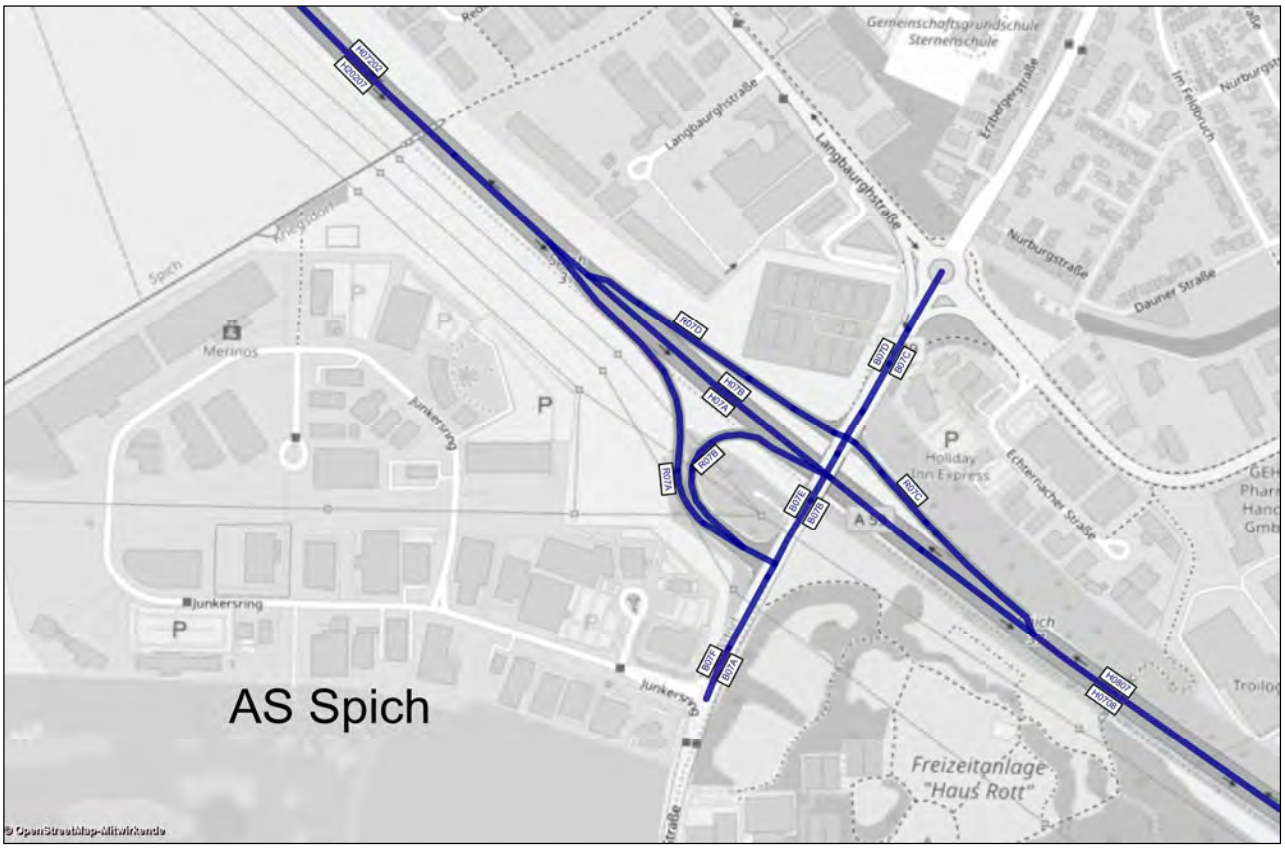



AS Lind
Porta
B 8
Am Linder Kreuz
Alte Blocks
Dammweg
Troisdorfer Straße
Niederkasseler Straße
Spicher Straße
Rechte Rheinstrecke
Rheinstrecke Köln-Rhein/Main
Siegstrecke
A 59
igus GmbH
H0506
H0605
B06F
B06A
H06B
R06D
B06E
B06B
R06C
R06A
R06B
H06A
B06D
B06C
H06202
H20206
© OpenStreetMap-Mitwirkende

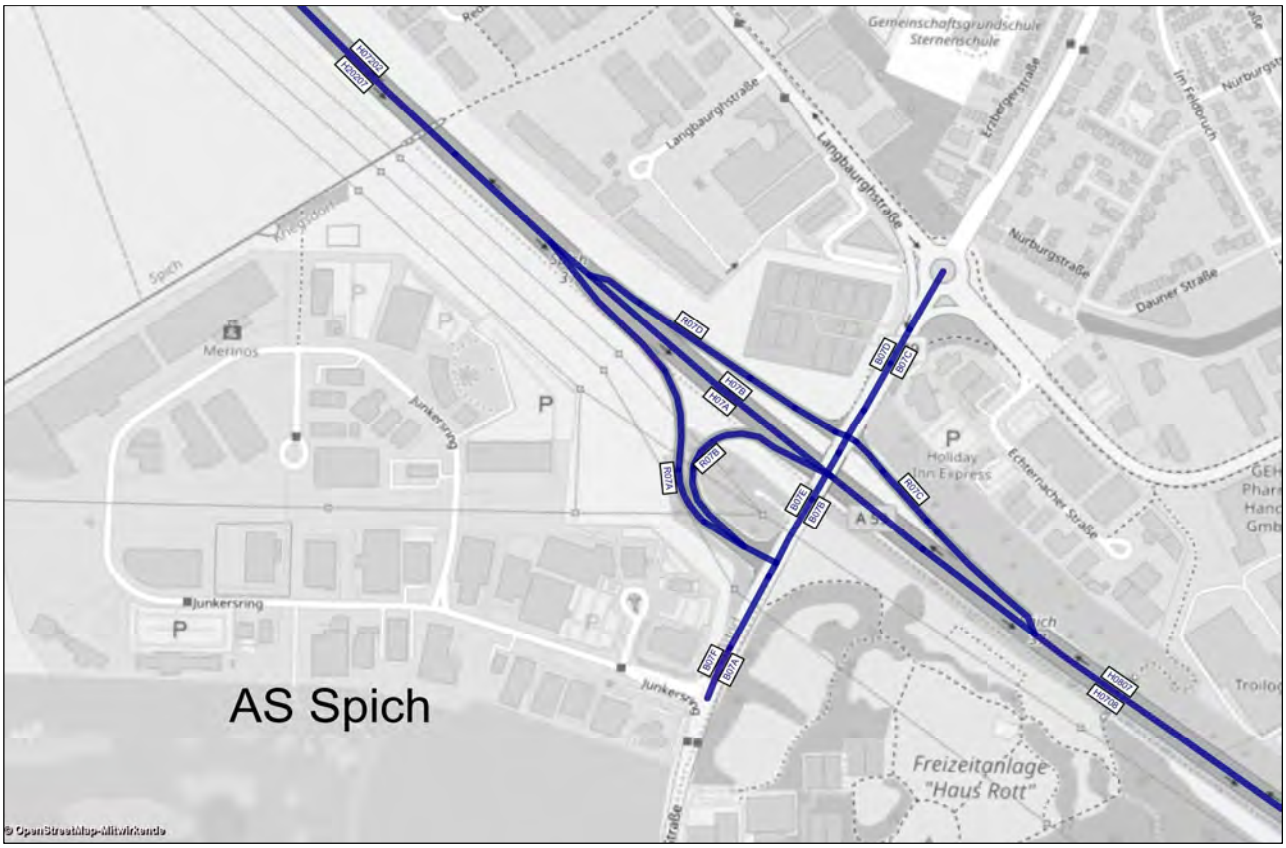
AS Lind - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
6a	A 59	1	58	2	83	3
		2	-	-	-	-
		3	1.065	69	487	55
	Frankfurter Straße (B 8)	4	125	23	634	12
		5	346	4	481	0
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	258	1	233	6
		12	254	3	434	1
6b	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	4	-	-	-	-
		5	180	25	837	12
		6	502	96	879	48
	A 59	7	504	14	113	10
		8	-	-	-	-
		9	292	2	279	0
	Frankfurter Straße (B 8)	10	78	0	104	4
		11	1.245	70	617	58
		12	-	-	-	-



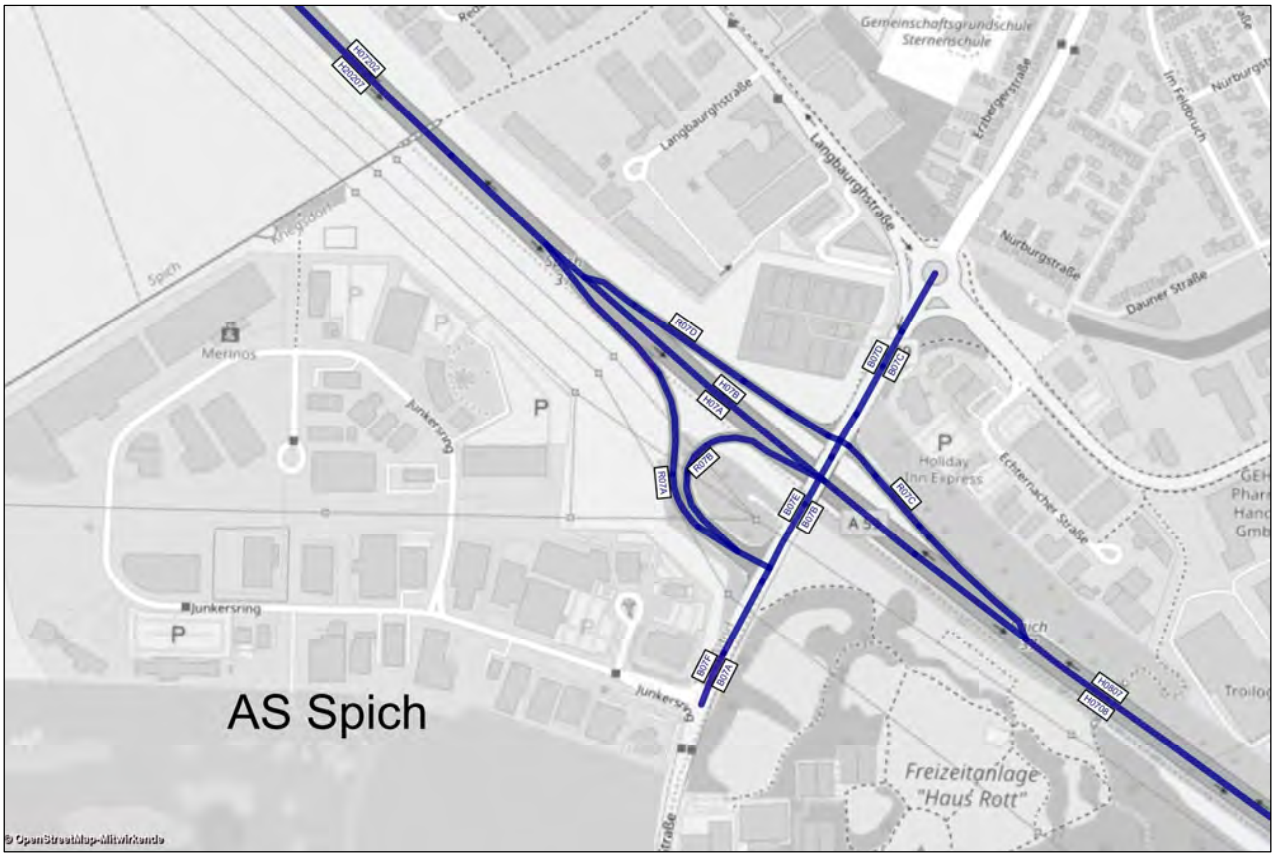
A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H20207	A59	Süd	HFB	64500	10,7%	6900	66800	11,5%	7700
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	10100	6,9%	700	10400	7,7%	800
H07A	A59	Süd	HFB	54400	11,4%	6200	56400	12,2%	6900
R07B	A59	Süd	Einfahrt	5800	10,3%	600	6000	11,7%	700
H0708	A59	Süd	HFB	60200	11,1%	6700	62400	11,9%	7400
H0807	A59	Nord	HFB	65400	9,9%	6500	67700	10,5%	7100
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	8500	8,2%	700	8800	9,1%	800
H07B	A59	Nord	HFB	56900	10,0%	5700	58900	10,7%	6300
R07D	A59	Nord	Einfahrt	9600	11,5%	1100	9900	12,1%	1200
H07202	A59	Nord	HFB	66500	10,1%	6700	68800	10,8%	7400
QS H20207+H07202	A59	-	HFB	131000	10,4%	13600	135600	11,1%	15100
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	117100	10,6%	12400	121300	11,3%	13700
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	111300	10,7%	11900	115300	11,4%	13200
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	125600	10,5%	13200	130100	11,1%	14500
B07A	K29	Ost	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
B07B	K29	Ost	Basisstraße	12600	5,6%	700	13000	6,2%	800
B07C	K29	Ost	Basisstraße	12800	10,2%	1300	13200	10,6%	1400
B07D	K29	West	Basisstraße	12800	10,2%	1300	13200	10,6%	1400
B07E	K29	West	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
B07F	K29	West	Basisstraße	8100	3,7%	300	8400	3,6%	300
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	16200	3,7%	600	16800	3,6%	600
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	20100	6,5%	1300	20800	7,2%	1500
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	25600	10,2%	2600	26400	10,6%	2800

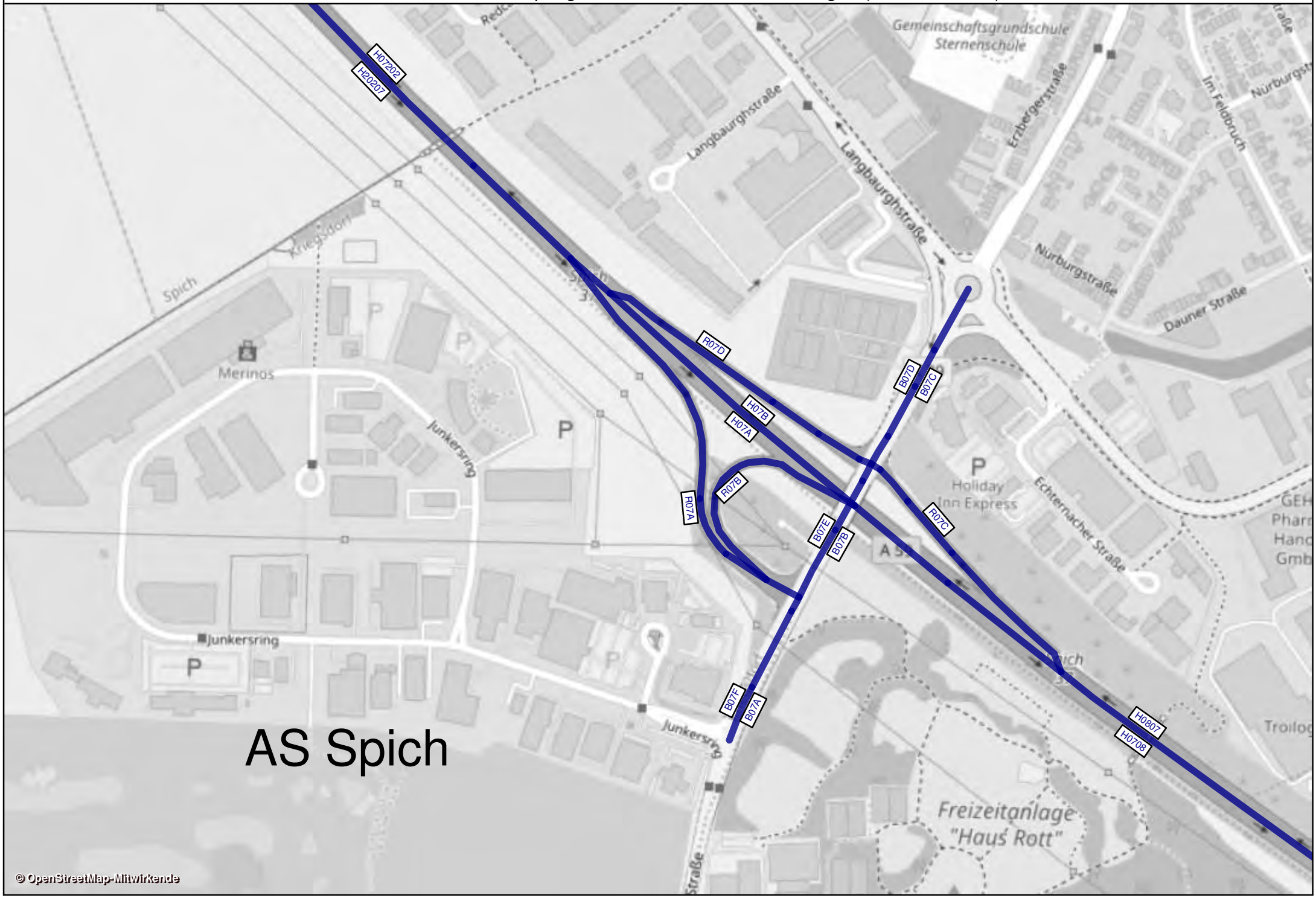


A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H20207	A59	Süd	HFB	60000	10,8%	19,7%	3440	623	0,06	0,010	9,7%	5800
R07A	A59	Süd	Ausfahrt	9400	7,1%	13,2%	539	95	0,06	0,010	6,4%	600
H07A	A59	Süd	HFB	50600	11,5%	20,8%	2900	528	0,06	0,010	10,3%	5200
R07B	A59	Süd	Einfahrt	5400	9,5%	17,4%	309	55	0,06	0,010	9,3%	500
H0708	A59	Süd	HFB	56000	11,3%	20,5%	3210	584	0,06	0,010	10,0%	5600
H0807	A59	Nord	HFB	60900	9,9%	18,2%	3490	628	0,06	0,010	8,9%	5400
R07C	A59	Nord	Ausfahrt	7900	8,5%	15,7%	452	80	0,06	0,010	7,6%	600
H07B	A59	Nord	HFB	53000	10,2%	18,5%	3039	548	0,06	0,010	9,1%	4800
R07D	A59	Nord	Einfahrt	8900	10,8%	19,6%	509	92	0,06	0,010	10,1%	900
H07202	A59	Nord	HFB	61900	10,3%	18,7%	3547	640	0,06	0,010	9,0%	5600
QS H20207+H07202	A59	-	HFB	121900	10,5%	19,2%	6987	1263	0,06	0,010	9,4%	11400
QS H0708+H07B	A59	-	HFB	109000	10,8%	19,6%	6248	1132	0,06	0,010	9,5%	10400
QS H07A+H07B	A59	-	HFB	103600	10,8%	19,7%	5939	1076	0,06	0,010	9,7%	10000
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	116900	10,6%	19,3%	6700	1212	0,06	0,010	9,4%	11000
B07A	K29	Ost	Basisstraße	7600	4,1%	7,9%	436	75	0,06	0,010	3,3%	250
B07B	K29	Ost	Basisstraße	11800	5,3%	10,1%	678	118	0,06	0,010	5,1%	600
B07C	K29	Ost	Basisstraße	11900	10,0%	18,2%	681	123	0,06	0,010	8,8%	1050
B07D	K29	West	Basisstraße	11900	10,0%	18,2%	681	123	0,06	0,010	8,8%	1050
B07E	K29	West	Basisstraße	7000	8,7%	16,0%	399	71	0,06	0,010	7,1%	500
B07F	K29	West	Basisstraße	7600	4,1%	7,9%	436	75	0,06	0,010	3,3%	250
QS B07A+B07F	K29	-	Basisstraße	15200	4,1%	7,9%	872	150	0,06	0,010	3,3%	500
QS B07B+B07E	K29	-	Basisstraße	18800	6,6%	12,3%	1077	189	0,06	0,010	5,9%	1100
QS B07C+B07D	K29	-	Basisstraße	23800	10,0%	18,2%	1361	245	0,06	0,010	8,8%	2100

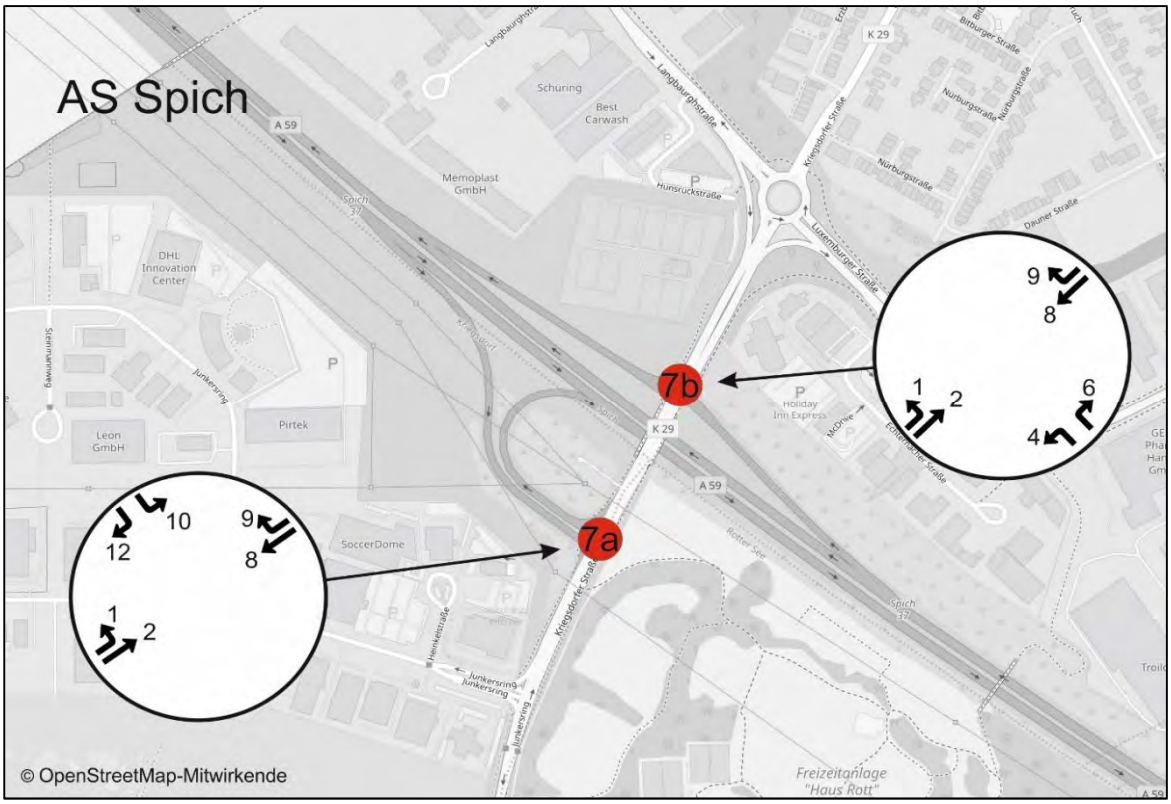


A 59 - AS Spich - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H20207	A59	HFB	**5497**	**6,0%**	-			-			R07A	720	4,8%	H07A	4777	6,2%	4292	11,1%	4962	5,8%
R07A	A59	Ausfahrt	**943**	**7,8%**	-			-			H07A	3344	11,0%	H20207	4287	10,3%	775	8,1%	645	4,8%
H07A	A59	HFB	**4783**	**6,1%**	R07B	484	4,9%	H0708	5267	6,0%	R07A	674	4,5%	H20207	5457	5,9%	3518	11,7%	4317	6,0%
R07B	A59	Einfahrt	**537**	**4,5%**	H07A	4513	5,8%	H0708	5050	5,7%	-			-			391	11,0%	458	5,7%
H0708	A59	HFB	**5290**	**6,1%**	R07B	489	5,3%	H07A	4801	6,2%	-			-			3909	11,7%	4775	6,0%
H0807	A59	HFB	**5614**	**7,1%**	-			-			R07C	592	8,2%	H07B	5022	7,0%	4823	8,1%	4686	6,9%
R07C	A59	Ausfahrt	**711**	**6,2%**	-			-			H07B	4031	6,6%	H0807	4742	6,5%	604	8,4%	627	6,1%
H07B	A59	HFB	**4911**	**7,1%**	R07D	714	10,5%	H07202	5625	7,5%	R07C	576	7,6%	H0807	5487	7,1%	4219	8,1%	4059	7,0%
R07D	A59	Einfahrt	**791**	**7,2%**	H07B	4242	6,8%	H07202	5033	6,8%	-			-			666	11,3%	680	9,0%
H07202	A59	HFB	**5684**	**7,5%**	R07D	781	11,0%	H07B	4903	6,9%	-			-			4886	8,5%	4739	7,3%



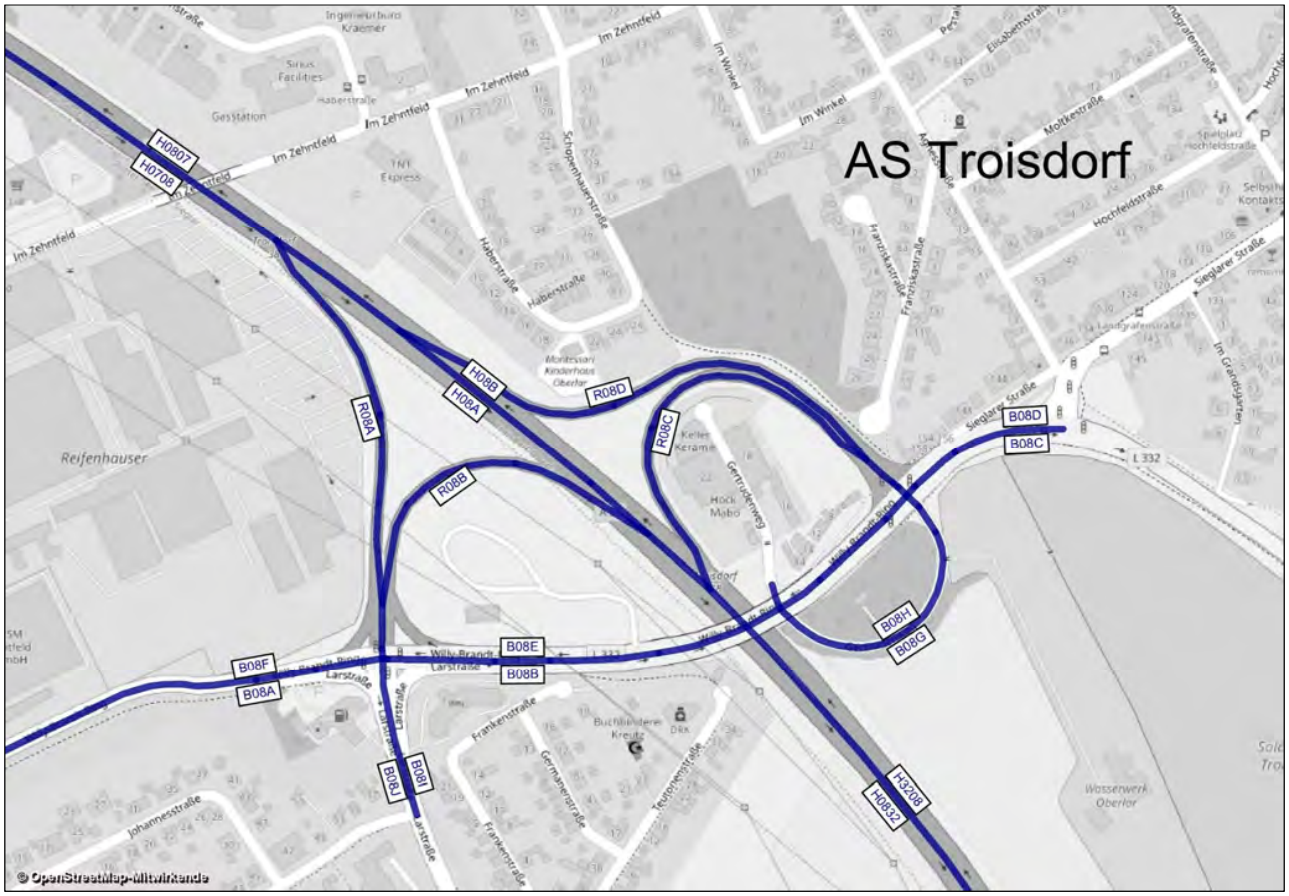

H07202
H20207
R07D
H07B
H07A
R07B
R07A
B07D
B07C
B07E
B07B
R07C
B07F
B07A
H07807
H07708
AS Spich
Gemeinschaftsgrundschule Sternenschule
Langbaurghstraße
Nürburgstraße
Dauner Straße
Im Feldbruch
Erzbergerstraße
Spich
Merinos
Junkersring
Holiday Inn Express
Echternacher Straße
Freizeitanlage "Haus Rott"
© OpenStreetMap-Mitwirkende

AS Spich - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
7a	Kriegsdorfer Straße (K 29)	1	86	2	150	1
		2	479	4	240	6
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	7	-	-	-	-
		8	427	25	678	20
		9	367	20	358	8
	A 59	10	398	24	322	24
		11	-	-	-	-
		12	475	10	787	3
7b	A 59	1	719	5	479	3
		2	158	23	82	27
		3	-	-	-	-
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	4	171	5	160	0
		5	-	-	-	-
		6	666	27	596	18
	A 59	7	-	-	-	-
		8	623	40	875	28
		9	348	22	424	8
	Kriegsdorfer Straße (K 29)	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-

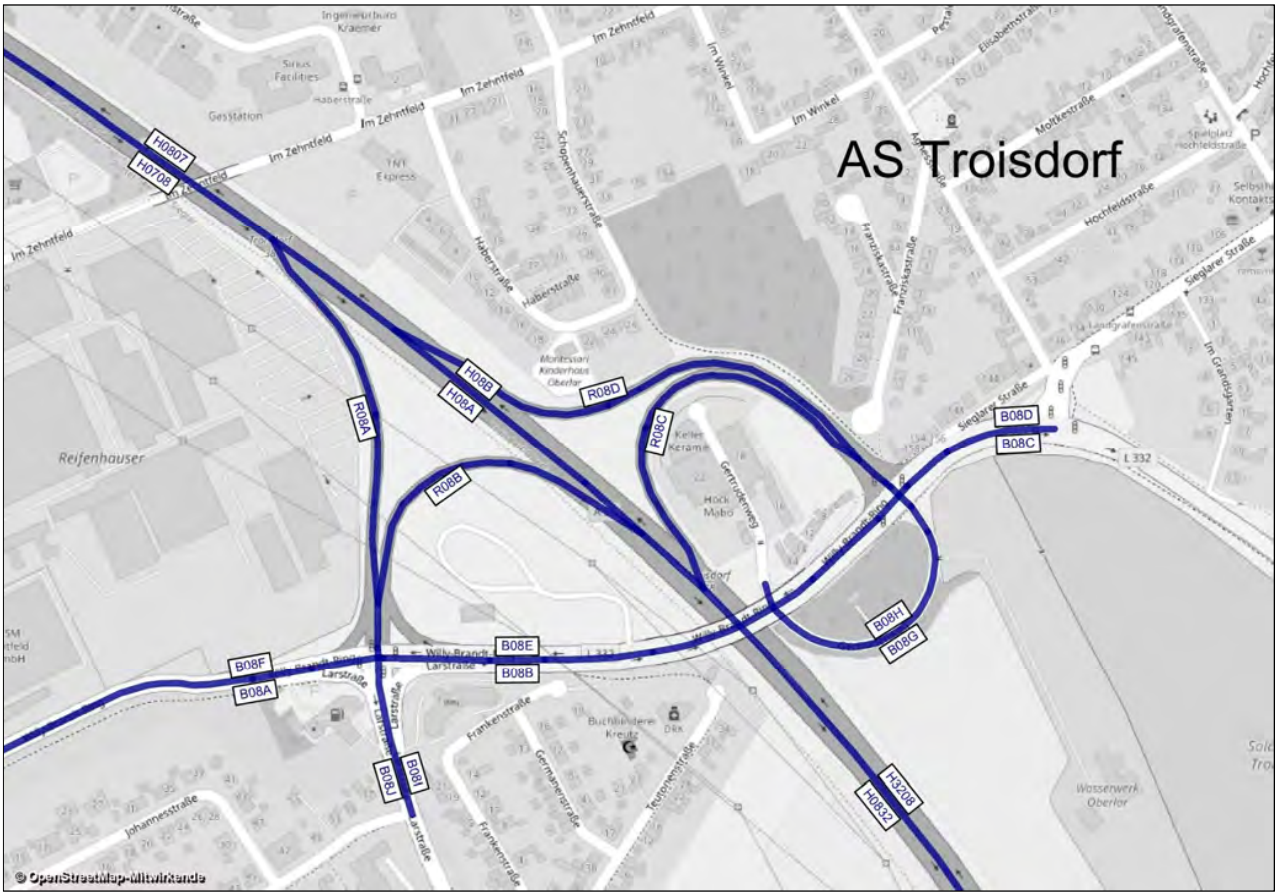


Anlage U-PF2-83

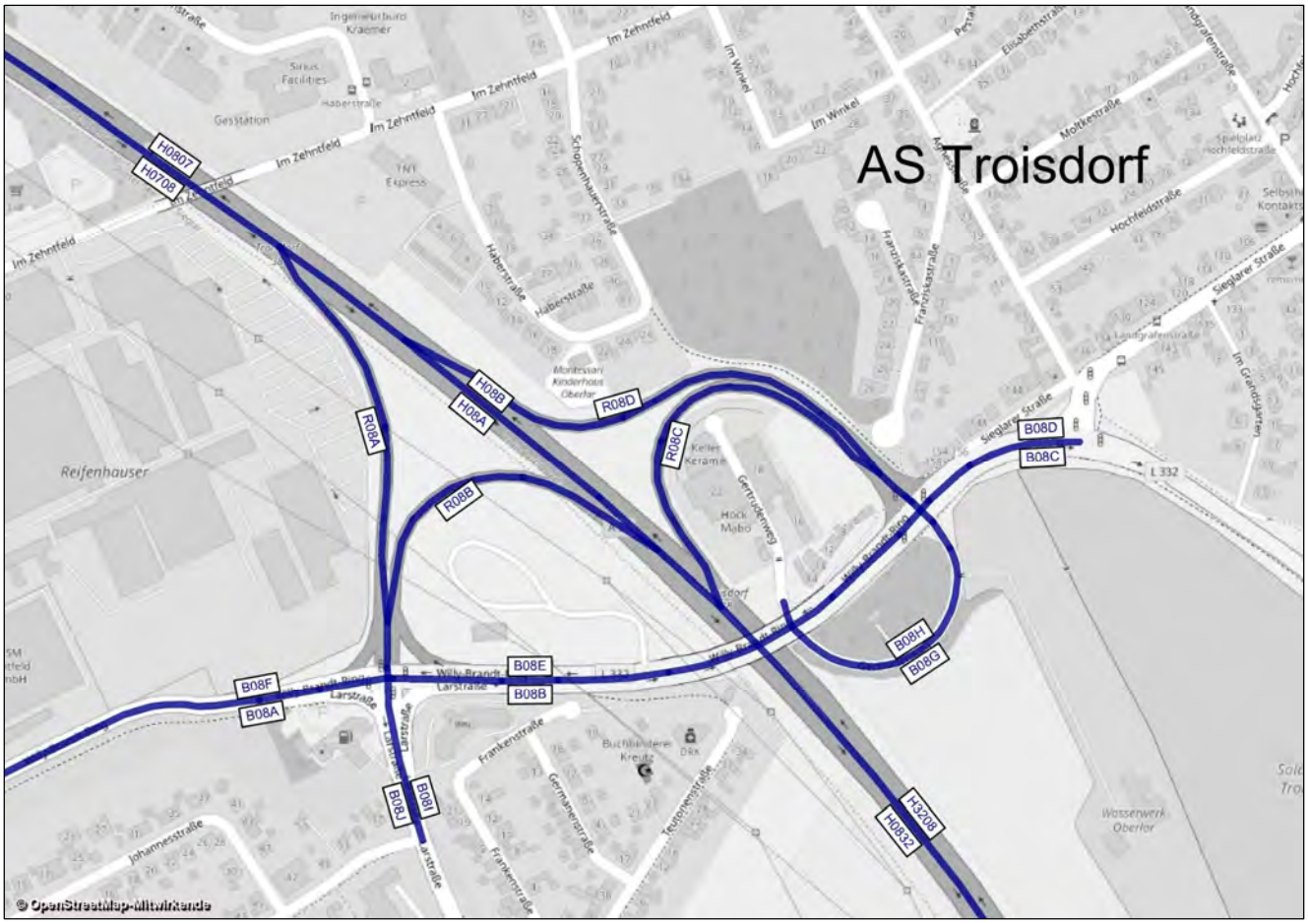
A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H0708	A59	Süd	HFB	60200	11,1%	6700	62400	11,9%	7400
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	11500	7,0%	800	11800	7,6%	900
H08A	A59	Süd	HFB	48700	12,1%	5900	50600	12,8%	6500
R08B	A59	Süd	Einfahrt	8600	11,6%	1000	8900	12,4%	1100
H0832	A59	Süd	HFB	57300	11,9%	6800	59500	12,6%	7500
H3208	A59	Nord	HFB	67400	9,6%	6500	69800	10,2%	7100
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	13900	3,6%	500	14300	3,5%	500
H08B	A59	Nord	HFB	53500	11,2%	6000	55500	11,9%	6600
R08D	A59	Nord	Einfahrt	11700	4,3%	500	12100	4,1%	500
H0807	A59	Nord	HFB	65400	9,9%	6500	67700	10,5%	7100
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	125600	10,5%	13200	130100	11,1%	14500
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	102200	11,6%	11900	106100	12,3%	13100
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	124700	10,7%	13300	129300	11,3%	14600
B08A	L332	Ost	Basisstraße	7100	5,6%	400	7300	6,8%	500
B08B	L332	Ost	Basisstraße	14500	3,4%	500	14900	3,4%	500
B08C	L332	Ost	Basisstraße	15900	3,1%	500	16400	3,7%	600
B08D	L332	West	Basisstraße	15900	3,1%	500	16400	3,7%	600
B08E	L332	West	Basisstraße	13300	3,0%	400	13700	2,9%	400
B08F	L332	West	Basisstraße	7100	5,6%	400	7300	6,8%	500
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	0,0%	0	200	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	6500	7,7%	500	6700	7,5%	500
B08J	L332	Süd	Basisstraße	6500	7,7%	500	6700	7,5%	500
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	14200	5,6%	800	14600	6,8%	1000
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	13000	7,7%	1000	13400	7,5%	1000
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	27800	3,2%	900	28600	3,1%	900
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	0,0%	0	400	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	31800	3,1%	1000	32800	3,7%	1200



A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H0708	A59	Süd	HFB	56000	11,3%	20,5%	3210	584	0,06	0,010	10,0%	5600
R08A	A59	Süd	Ausfahrt	10700	7,5%	14,0%	617	109	0,06	0,010	6,5%	700
H08A	A59	Süd	HFB	45300	12,2%	22,0%	2592	475	0,06	0,010	10,8%	4900
R08B	A59	Süd	Einfahrt	8000	10,6%	19,2%	459	83	0,06	0,010	10,0%	800
H0832	A59	Süd	HFB	53300	12,0%	21,6%	3051	558	0,06	0,010	10,7%	5700
H3208	A59	Nord	HFB	62800	9,7%	17,7%	3602	647	0,06	0,010	8,6%	5400
R08C	A59	Nord	Ausfahrt	13000	3,5%	6,7%	747	128	0,06	0,010	3,1%	400
H08B	A59	Nord	HFB	49800	11,3%	20,4%	2855	519	0,06	0,010	10,0%	5000
R08D	A59	Nord	Einfahrt	11000	3,9%	7,5%	636	109	0,06	0,010	3,6%	400
H0807	A59	Nord	HFB	60900	9,9%	18,2%	3490	628	0,06	0,010	8,9%	5400
QS H0708+H0807	A59	-	HFB	116900	10,6%	19,3%	6700	1212	0,06	0,010	9,4%	11000
QS H08A+H08B	A59	-	HFB	95100	11,7%	21,2%	5447	994	0,06	0,010	10,4%	9900
QS H0832+H3208	A59	-	HFB	116100	10,7%	19,5%	6653	1205	0,06	0,010	9,6%	11100
B08A	L332	Ost	Basisstraße	6650	5,7%	10,7%	383	67	0,06	0,010	5,3%	350
B08B	L332	Ost	Basisstraße	13600	3,2%	6,2%	784	134	0,06	0,010	2,9%	400
B08C	L332	Ost	Basisstraße	14900	3,4%	6,6%	858	147	0,06	0,010	3,0%	450
B08D	L332	West	Basisstraße	14900	3,4%	6,6%	858	147	0,06	0,010	3,0%	450
B08E	L332	West	Basisstraße	12500	3,1%	6,0%	720	123	0,06	0,010	2,4%	300
B08F	L332	West	Basisstraße	6650	5,7%	10,7%	383	67	0,06	0,010	5,3%	350
B08G	-	Nord	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08H	-	Süd	Basisstraße	200	9,4%	16,9%	10	2	0,05	0,009	0,0%	0
B08I	L332	Nord	Basisstraße	6050	7,0%	13,1%	348	61	0,06	0,010	6,6%	400
B08J	L332	Süd	Basisstraße	6050	7,0%	13,1%	348	61	0,06	0,010	6,6%	400
QS B08A+B08F	L332	-	Basisstraße	13300	5,7%	10,7%	767	134	0,06	0,010	5,3%	700
QS B08I+B08J	L332	-	Basisstraße	12100	7,0%	13,1%	697	123	0,06	0,010	6,6%	800
QS B08B+B08E	L332	-	Basisstraße	26100	3,2%	6,1%	1504	257	0,06	0,010	2,7%	700
QS B08G+B08H	-	-	Basisstraße	400	9,4%	16,9%	21	4	0,05	0,009	0,0%	0
QS B08C+B08D	L332	-	Basisstraße	29800	3,4%	6,6%	1716	294	0,06	0,010	3,0%	900

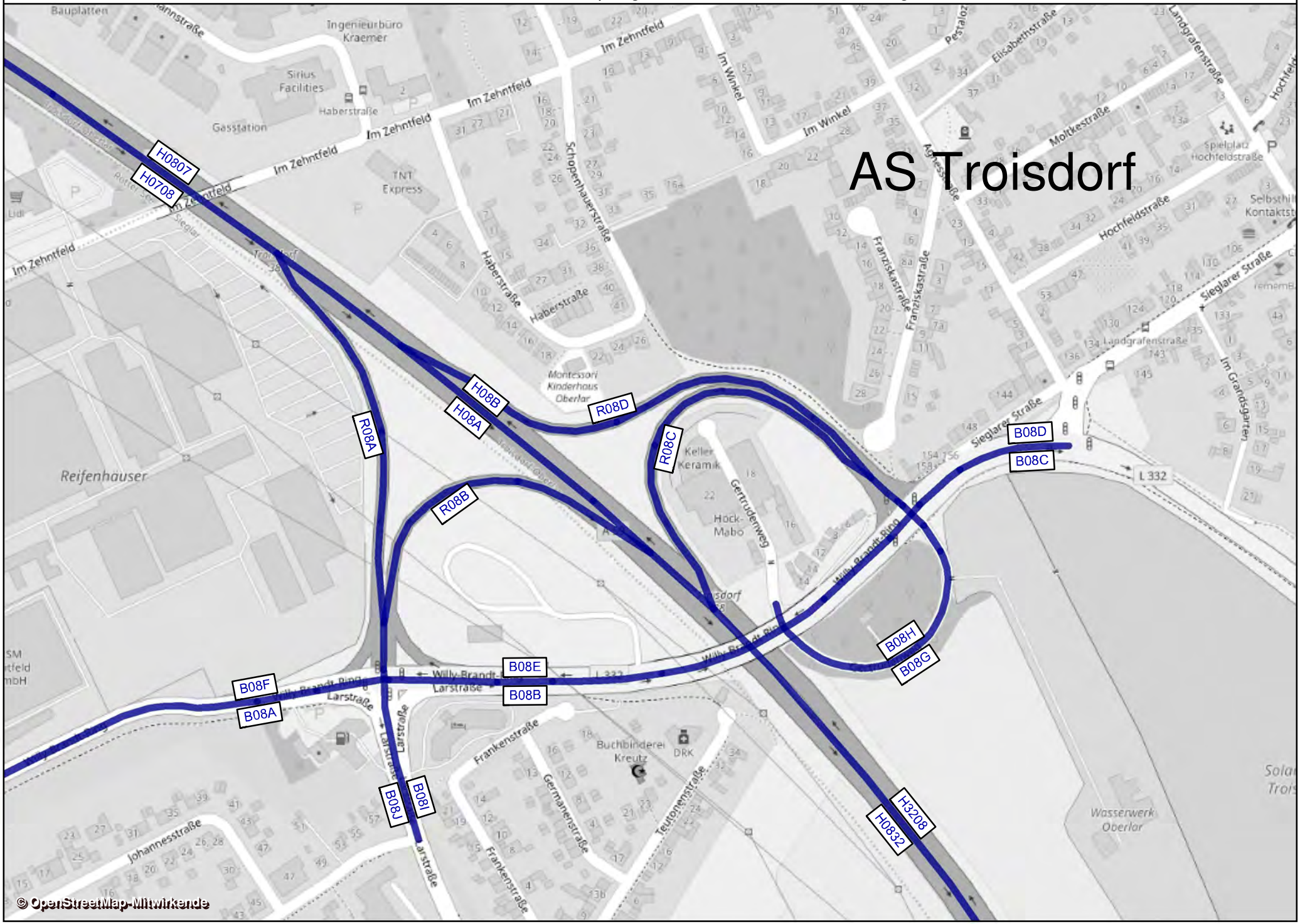


A 59 - AS Troisdorf - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H0708	A59	HFB	**5290**	**6,1%**	-			-			R08A	1148	5,1%	H08A	4142	6,4%	3909	11,7%	4775	6,0%
R08A	A59	Ausfahrt	**1167**	**5,3%**	-			-			H08A	3788	4,4%	H0708	4955	4,6%	591	10,2%	1029	5,2%
H08A	A59	HFB	**4150**	**6,3%**	R08B	628	6,6%	H0832	4778	6,4%	R08A	1075	4,8%	H0708	5225	6,0%	3317	11,9%	3746	6,2%
R08B	A59	Einfahrt	**820**	**9,1%**	H08A	3786	9,5%	H0832	4607	9,4%	-			-			649	10,3%	595	7,6%
H0832	A59	HFB	**4810**	**6,5%**	R08B	698	7,4%	H08A	4112	6,4%	-			-			3966	11,7%	4341	6,4%
H3208	A59	HFB	**5806**	**6,1%**	-			-			R08C	1428	1,6%	H08B	4378	7,6%	4639	8,6%	5241	6,0%
R08C	A59	Ausfahrt	**1450**	**1,7%**	-			-			H08B	4089	7,2%	H3208	5539	5,8%	749	5,3%	1280	1,6%
H08B	A59	HFB	**4390**	**7,6%**	R08D	770	3,4%	H0807	5159	6,9%	R08C	1340	1,5%	H3208	5730	6,2%	3888	9,3%	3961	7,4%
R08D	A59	Einfahrt	**1192**	**3,1%**	H08B	4060	9,0%	H0807	5252	7,7%	-			-			935	3,5%	726	4,0%
H0807	A59	HFB	**5614**	**7,1%**	R08D	1098	3,4%	H08B	4515	8,0%	-			-			4823	8,1%	4686	6,9%

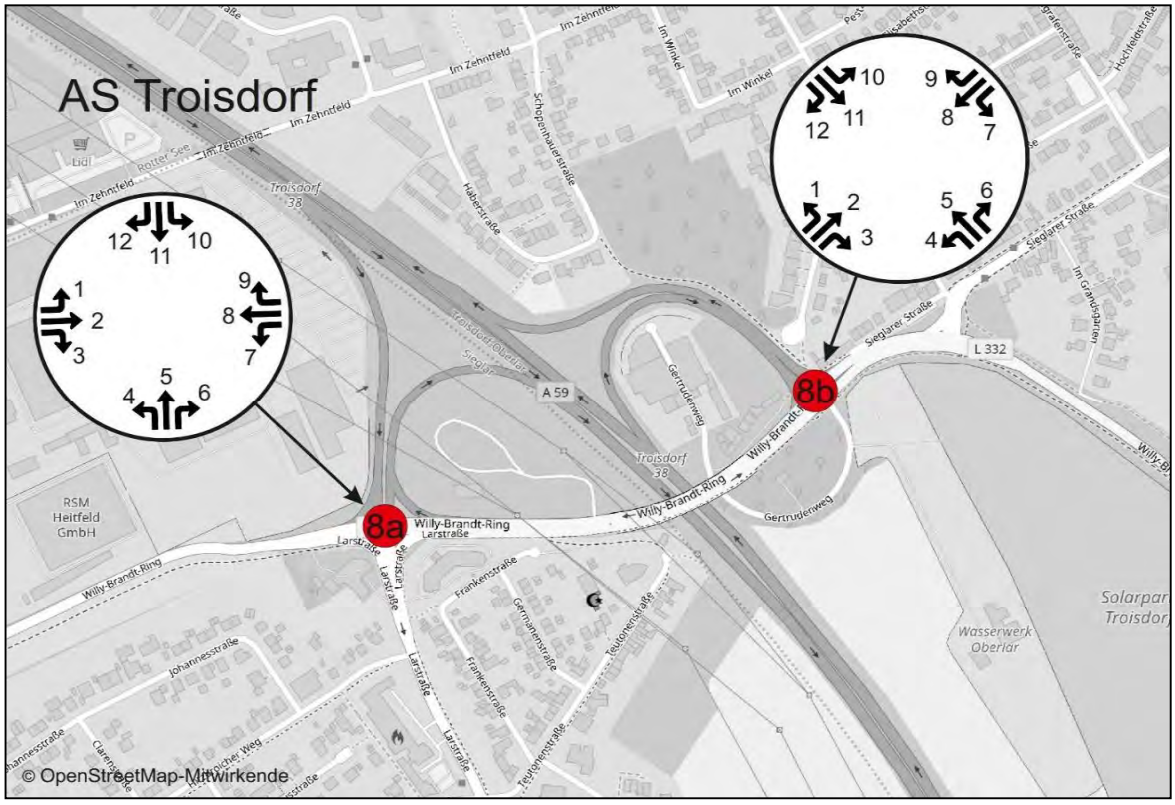


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen

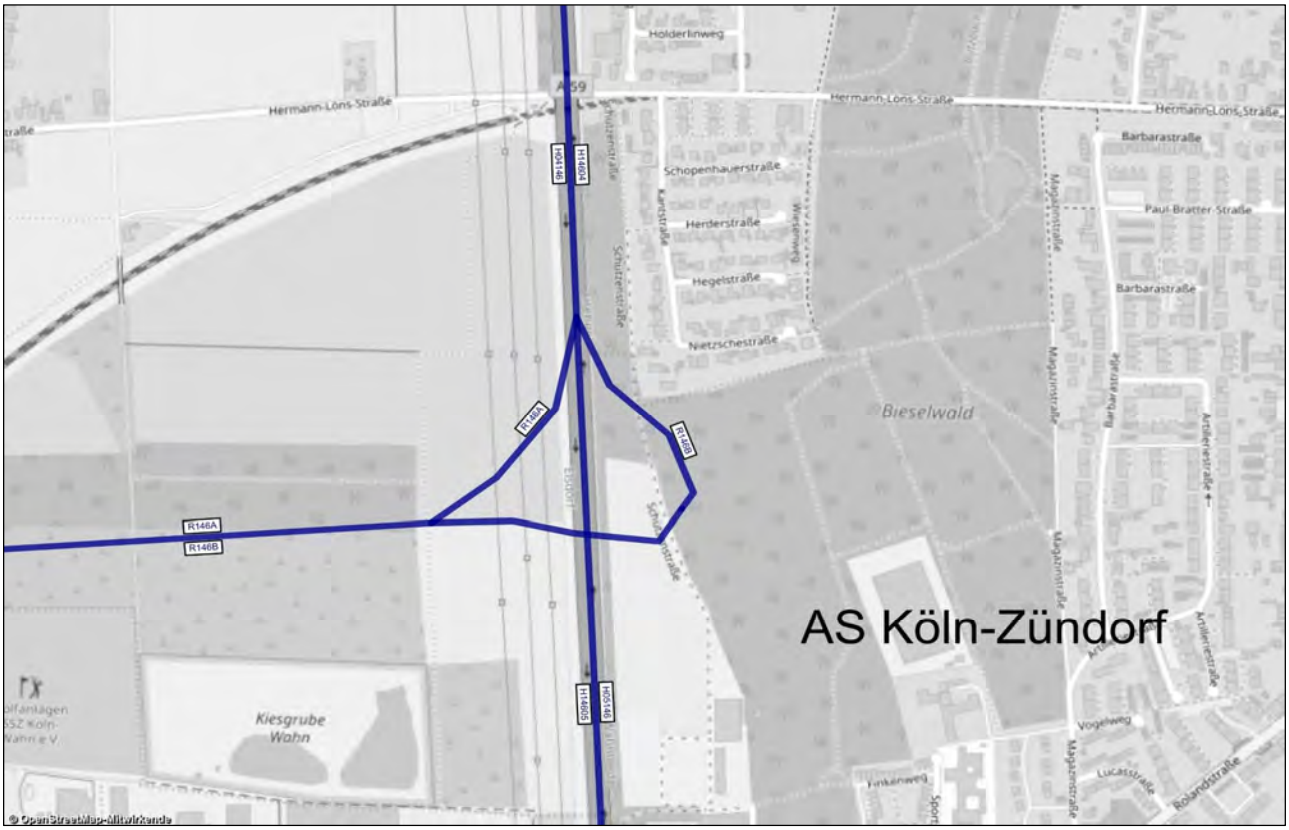
Anlage U-PF2-87



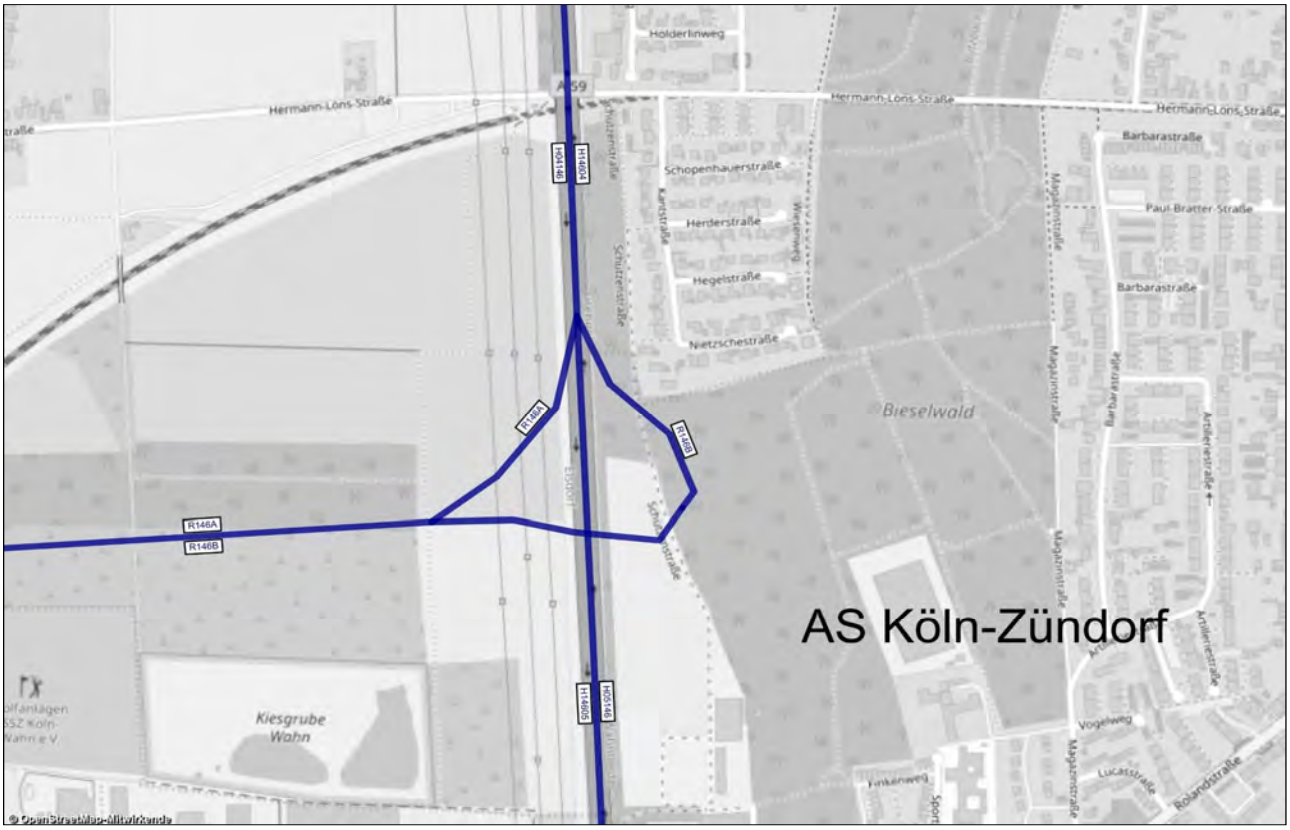
AS Troisdorf - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
8a	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	280	10	261	4
		2	303	6	358	1
		3	31	0	76	0
	Larstraße	4	36	0	44	0
		5	217	1	196	1
		6	570	10	245	3
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	285	15	399	7
		8	526	9	416	4
		9	361	3	312	2
	A 59	10	364	9	762	7
		11	152	6	318	0
		12	148	3	55	1
8b	Willy-Brandt-Ring (L 332)	1	299	7	180	2
		2	929	17	1.174	7
		3	9	1	11	2
	Gertrudenweg	4	7	2	6	0
		5	4	0	6	0
		6	2	0	4	0
	Willy-Brandt-Ring (L 332)	7	8	0	2	0
		8	603	11	608	5
		9	699	26	491	1
	A 59	10	266	2	626	5
		11	5	0	1	1
		12	561	13	513	9



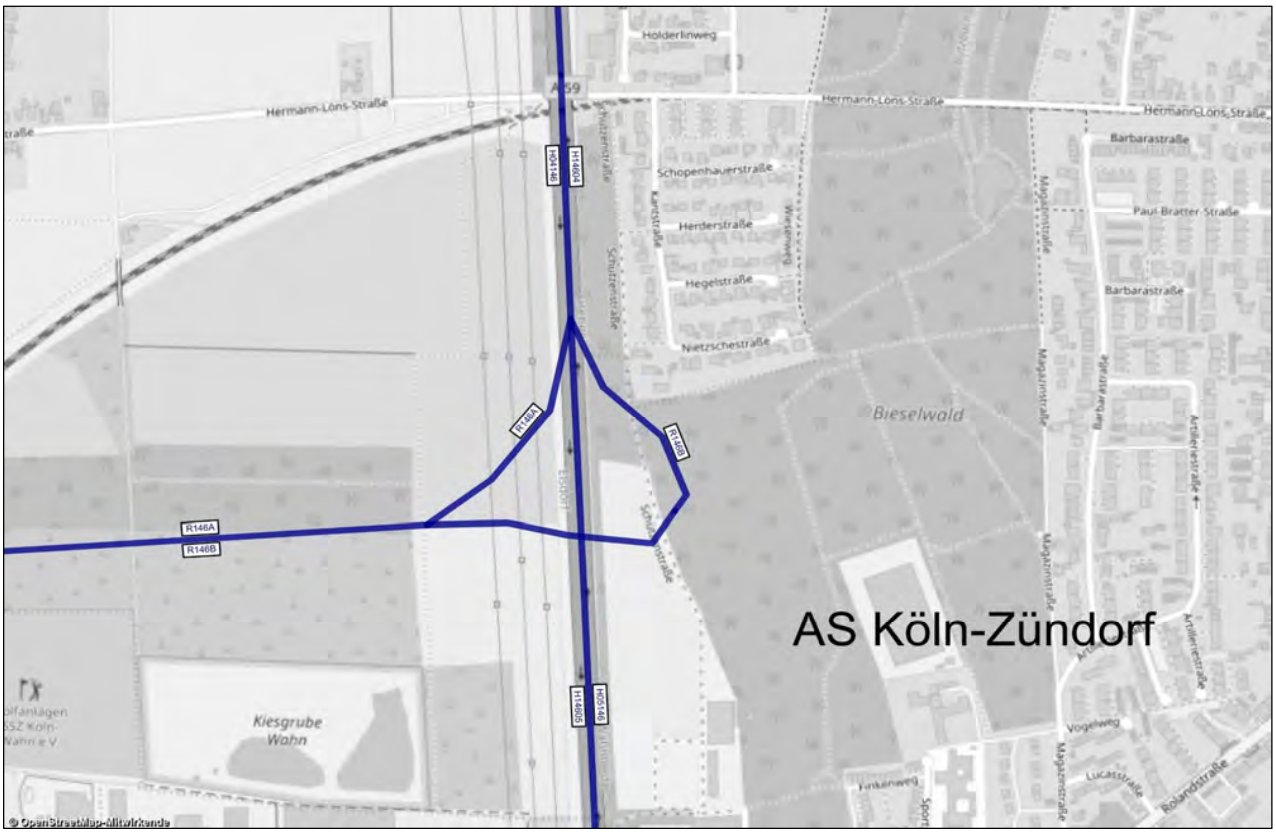
A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H04146	A59	Süd	HFB	62200	12,7%	7900	64600	13,5%	8700
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	900	11,1%	100	900	11,1%	100
H14605	A59	Süd	HFB	61400	12,7%	7800	63700	13,5%	8600
H05146	A59	Nord	HFB	63000	11,4%	7200	65300	12,1%	7900
R146B	A59	Nord	Einfahrt	2100	9,5%	200	2200	13,6%	300
H14604	A59	Nord	HFB	65200	11,3%	7400	67600	12,1%	8200
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	127400	12,0%	15300	132200	12,8%	16900
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	124400	12,1%	15000	129000	12,8%	16500

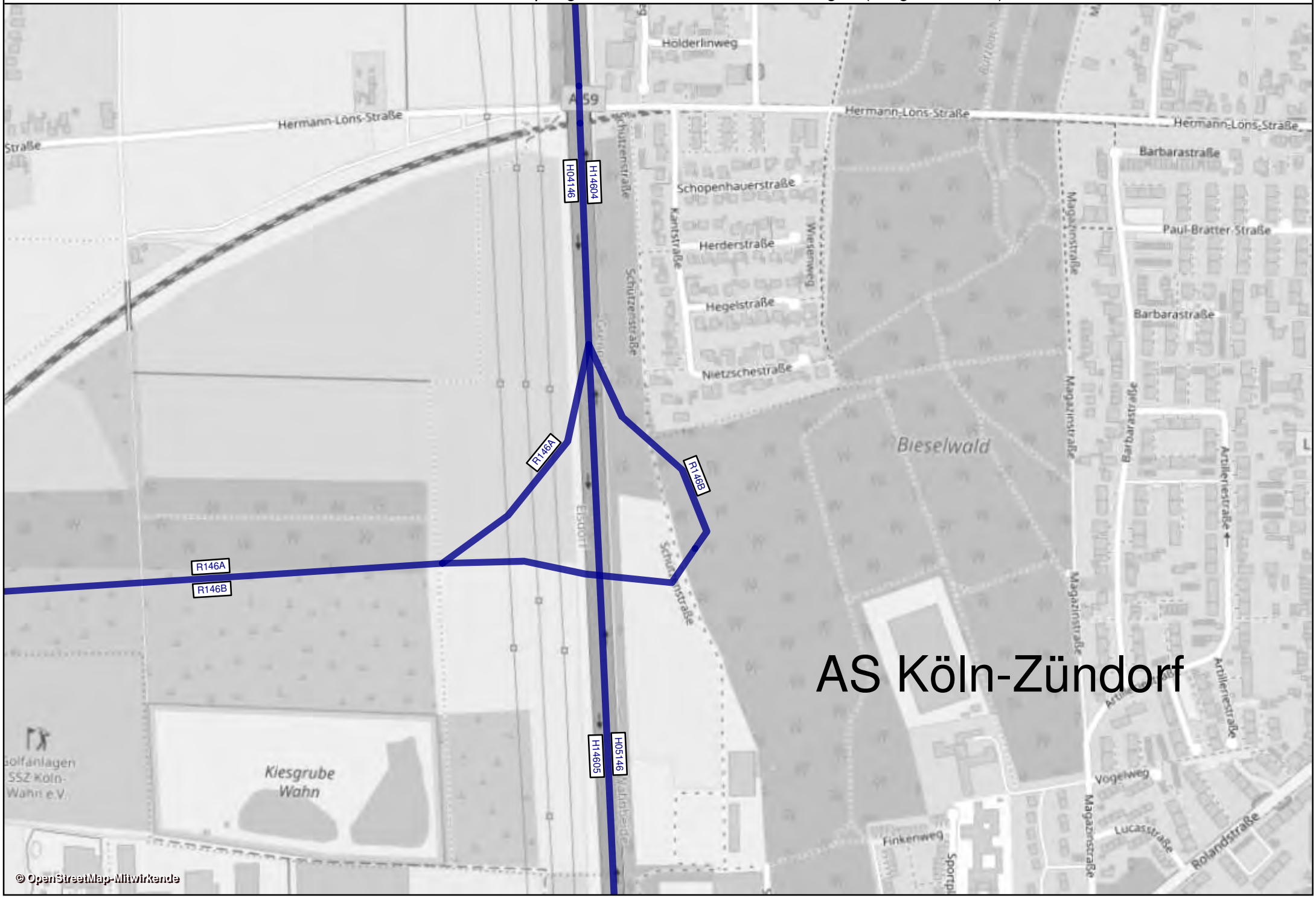


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H04146	A59	Süd	HFB	57800	12,8%	22,8%	3310	608	0,06	0,011	11,4%	6600
R146A	A59	Süd	Ausfahrt	800	8,6%	15,9%	46	8	0,06	0,010	12,5%	100
H14605	A59	Süd	HFB	57000	12,8%	22,9%	3264	600	0,06	0,011	11,4%	6500
H05146	A59	Nord	HFB	58600	11,5%	20,8%	3358	612	0,06	0,010	10,2%	6000
R146B	A59	Nord	Einfahrt	2000	12,1%	21,8%	114	21	0,06	0,010	10,0%	200
H14604	A59	Nord	HFB	60600	11,5%	20,8%	3472	632	0,06	0,010	10,2%	6200
QS H04146+H14604	A59	-	HFB	118400	12,1%	21,8%	6782	1241	0,06	0,010	10,8%	12800
QS H14605+H05145	A59	-	HFB	115600	12,2%	21,8%	6622	1212	0,06	0,010	10,8%	12500

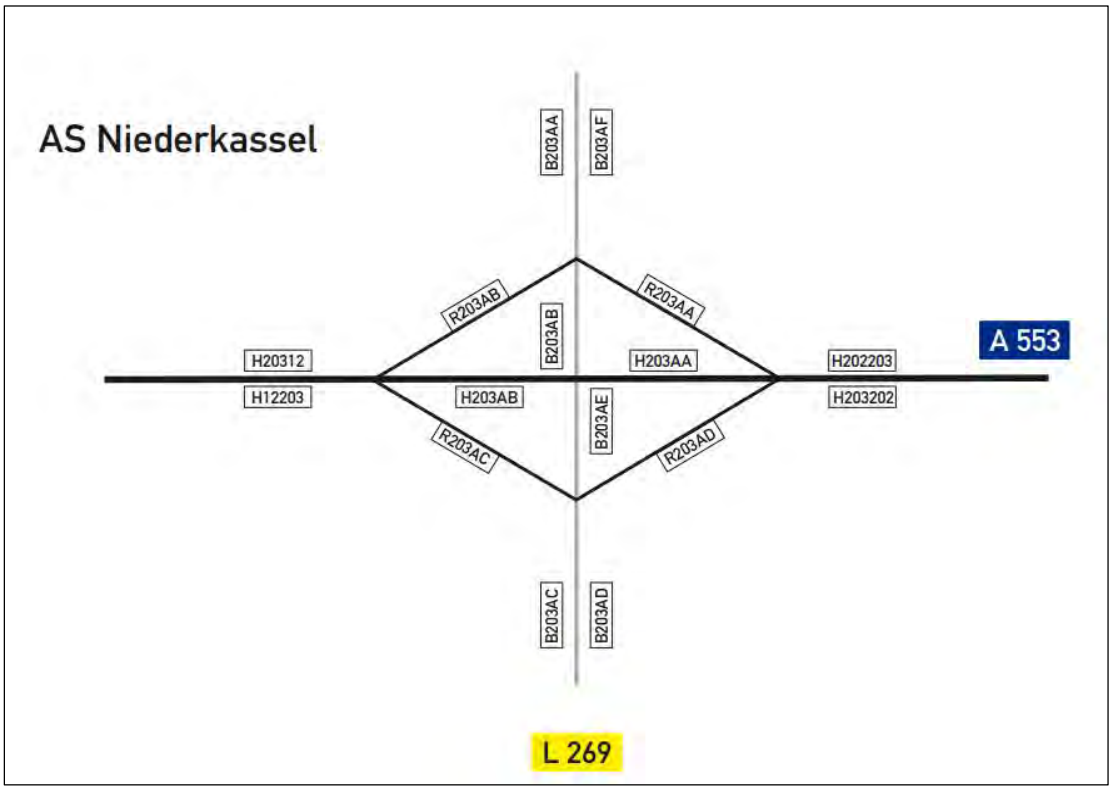


A 59 - AS Köln-Zündorf - Prognose-Planfall 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H04146	A59	HFB	**5206**	**7,6%**	-			-			R146A	51	2,2%	H14605	5154	7,7%	4109	13,2%	4697	7,5%
R146A	A59	Ausfahrt	**91**	**11,5%**	-			-			H14605	4157	13,0%	H04146	4248	13,0%	75	12,0%	46	2,2%
H14605	A59	HFB	**5155**	**7,7%**	-			-			R146A	48	2,0%	H04146	5203	7,6%	4033	13,3%	4651	7,5%
H05146	A59	HFB	**5406**	**8,6%**	R146B	194	11,3%	H14604	5600	8,7%	-			-			4655	9,8%	4397	8,5%
R146B	A59	Einfahrt	**233**	**11,5%**	H05146	4860	9,5%	H14604	5093	9,6%	-			-			185	13,0%	115	7,8%
H14604	A59	HFB	**5620**	**8,7%**	R146B	217	12,7%	H05146	5403	8,5%	-			-			4840	9,9%	4513	8,5%

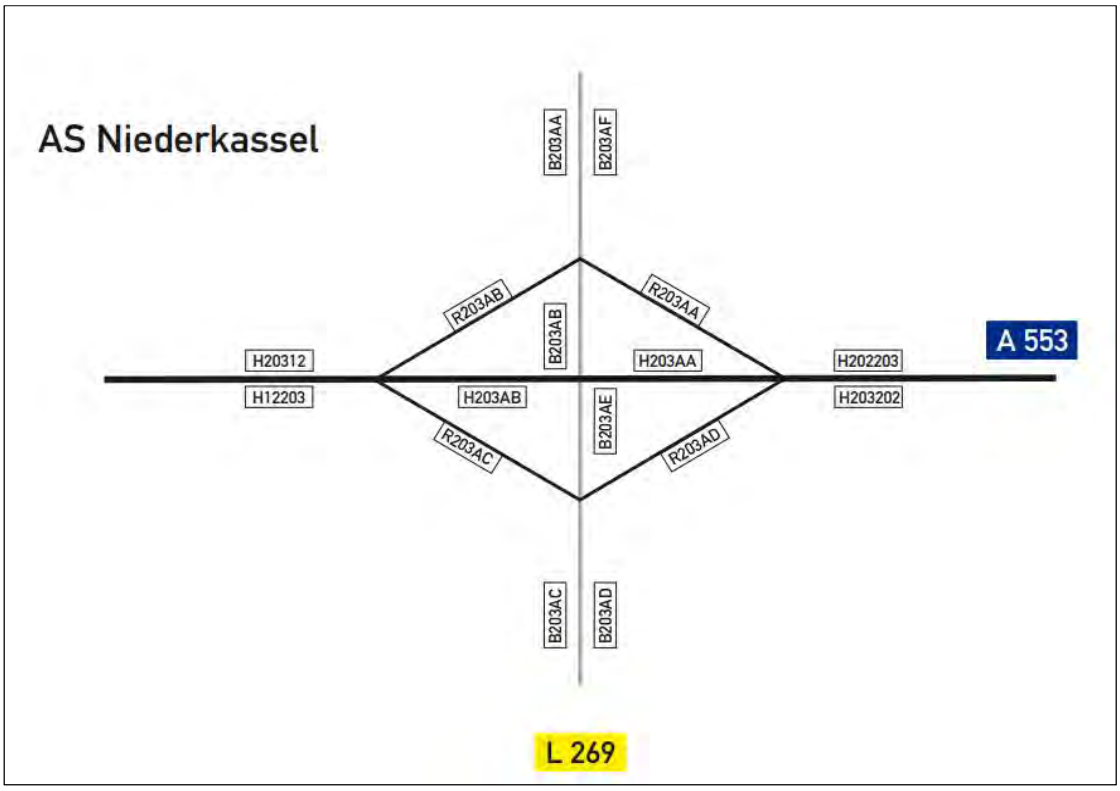



Holderlinweg
A 59
Hermann-Löns-Straße
Straße
H04146
H14604
Schützenstraße
Schopenhauerstraße
Kantstraße
Herderstraße
Wiesenweg
Hegelstraße
Nietzschestraße
Magazinstraße
Barbarastraße
Paul-Bratter-Straße
Artilleriestraße
Bieselwald
R146A
R146B
Eisdorf
Schützenstraße
AS Köln-Zündorf
H14605
H05146
Kiesgrube
Wahn
Golfanlagen
SSZ Köln-
Wahn e.V.
Vogelweg
Finkenweg
Lucasstraße
Rolandstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

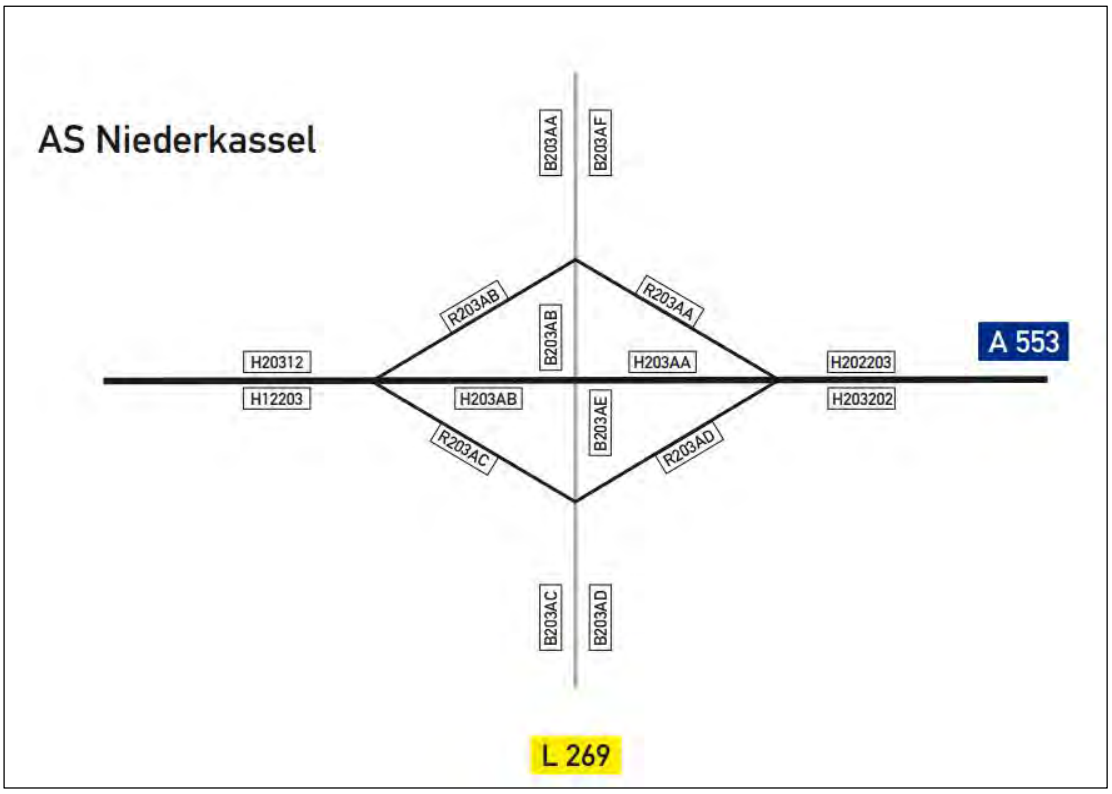
A 555 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H12203	A553	Ost	HFB	24100	8,3%	2000	24900	8,8%	2200
R203AC	A553	Ost	Ausfahrt	10200	4,9%	500	10600	4,7%	500
H203AB	A553	Ost	HFB	13900	11,5%	1600	14400	11,8%	1700
R203AD	A553	Ost	Einfahrt	16100	5,0%	800	16600	5,4%	900
H203202	A553	Ost	HFB	30000	7,7%	2300	31000	8,1%	2500
H202203	A553	West	HFB	28300	5,7%	1600	29200	5,8%	1700
R203AA	A553	West	Ausfahrt	12700	5,5%	700	13100	6,1%	800
H203AA	A553	West	HFB	15600	6,4%	1000	16100	6,8%	1100
R203AB	A553	West	Einfahrt	11400	5,3%	600	11800	5,9%	700
H20312	A553	West	HFB	27000	5,9%	1600	27900	6,1%	1700
QS H12203+H20312	A553	-	HFB	51100	7,0%	3600	52800	7,4%	3900
QS H55AA+H55AB	A553	-	HFB	29500	8,8%	2600	30500	9,2%	2800
QS H203202+H202203	A553	-	HFB	58300	6,7%	3900	60200	7,0%	4200
B203AA	L269	Süd	Basisstraße	17600	6,3%	1100	18200	6,6%	1200
B203AB	L269	Süd	Basisstraße	15400	5,2%	800	15900	5,7%	900
B203AC	L269	Süd	Basisstraße	9500	4,2%	400	9800	4,1%	400
B203AD	L269	Nord	Basisstraße	13100	3,8%	500	13500	3,7%	500
B203AE	L269	Nord	Basisstraße	13100	5,3%	700	13600	5,9%	800
B203AF	L269	Nord	Basisstraße	16700	6,0%	1000	17200	6,4%	1100
QS B203AA+B203AF	L269	-	Basisstraße	34300	6,1%	2100	35400	6,5%	2300
QS B203AB+B203AE	L269	-	Basisstraße	28500	5,3%	1500	29500	5,8%	1700
QS B203AC+B203AD	L269	-	Basisstraße	22600	4,0%	900	23300	3,9%	900



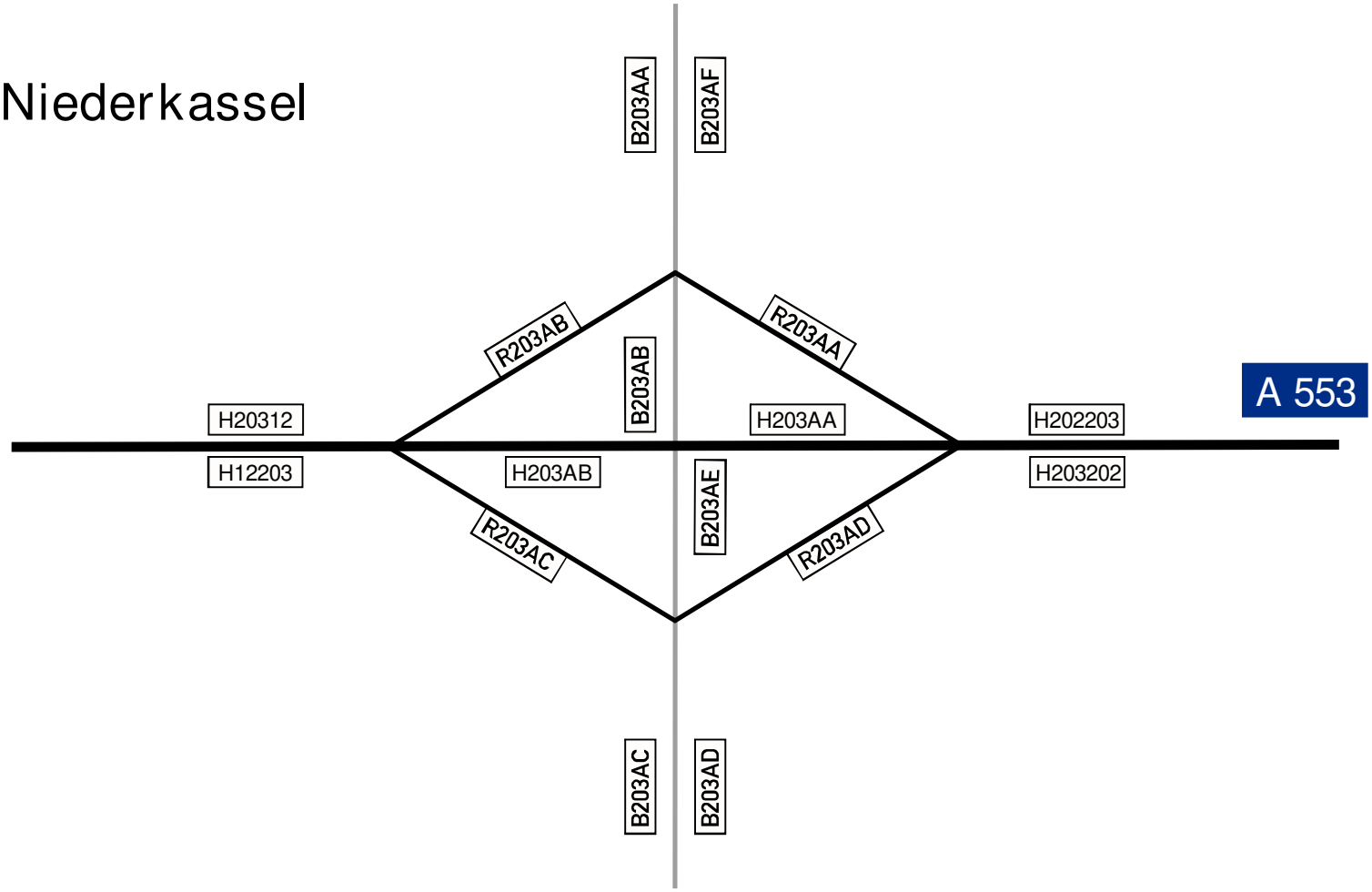
A 555 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H12203	A553	Ost	HFB	22500	8,3%	15,4%	1294	230	0,06	0,010	7,6%	1700
R203AC	A553	Ost	Ausfahrt	9600	4,9%	9,3%	554	96	0,06	0,010	4,2%	400
H203AB	A553	Ost	HFB	12900	10,9%	19,8%	740	134	0,06	0,010	10,1%	1300
R203AD	A553	Ost	Einfahrt	15100	5,1%	9,7%	869	151	0,06	0,010	4,6%	700
H203202	A553	Ost	HFB	28000	7,8%	14,4%	1609	285	0,06	0,010	6,8%	1900
H202203	A553	West	HFB	26500	5,6%	10,5%	1525	265	0,06	0,010	4,9%	1300
R203AA	A553	West	Ausfahrt	11900	5,2%	9,9%	683	119	0,06	0,010	5,0%	600
H203AA	A553	West	HFB	14600	5,8%	11,0%	841	147	0,06	0,010	5,5%	800
R203AB	A553	West	Einfahrt	10700	5,2%	9,9%	614	107	0,06	0,010	4,7%	500
H20312	A553	West	HFB	25300	5,6%	10,5%	1456	253	0,06	0,010	5,1%	1300
QS H12203+H20312	A553	-	HFB	47800	6,9%	12,9%	2750	483	0,06	0,010	6,3%	3000
QS H55AA+H55AB	A553	-	HFB	27500	8,2%	15,2%	1581	281	0,06	0,010	7,6%	2100
QS H203202+H202203	A553	-	HFB	54500	6,7%	12,5%	3133	550	0,06	0,010	5,9%	3200
B203AA	L269	Süd	Basisstraße	16500	6,0%	11,2%	949	166	0,06	0,010	5,5%	900
B203AB	L269	Süd	Basisstraße	14400	5,4%	10,3%	827	144	0,06	0,010	4,9%	700
B203AC	L269	Süd	Basisstraße	8900	3,8%	7,4%	515	88	0,06	0,010	3,4%	300
B203AD	L269	Nord	Basisstraße	12300	3,9%	7,4%	708	122	0,06	0,010	3,3%	400
B203AE	L269	Nord	Basisstraße	12300	5,1%	9,6%	705	122	0,06	0,010	4,9%	600
B203AF	L269	Nord	Basisstraße	15600	5,7%	10,7%	896	156	0,06	0,010	5,1%	800
QS B203AA+B203AF	L269	-	Basisstraße	32100	5,8%	11,0%	1845	322	0,06	0,010	5,3%	1700
QS B203AB+B203AE	L269	-	Basisstraße	26700	5,3%	10,0%	1532	266	0,06	0,010	4,9%	1300
QS B203AC+B203AD	L269	-	Basisstraße	21200	3,9%	7,4%	1223	210	0,06	0,010	3,3%	700



A 555 - AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H12203	A553	HFB	**2135**	**8,7%**	-			-			R203AC	793	7,4%	H203AB	1342	9,4%	1839	9,9%	1694	4,1%
R203AC	A553	Ausfahrt	**976**	**1,9%**	-			-			H203AB	860	6,2%	H12203	1836	3,9%	711	7,5%	861	1,9%
H203AB	A553	HFB	**1308**	**10,1%**	R203AD	1516	4,4%	H203202	2824	7,0%	R203AC	741	6,9%	H12203	2049	9,0%	1129	11,5%	833	6,4%
R203AD	A553	Einfahrt	**1823**	**4,5%**	H203AB	1178	11,2%	H203202	3001	7,1%	-			-			1432	5,1%	1018	3,7%
H203202	A553	HFB	**2982**	**6,9%**	R203AD	1681	5,0%	H203AB	1300	9,5%	-			-			2561	7,9%	1851	4,9%
H202203	A553	HFB	**2614**	**3,4%**	-			-			R203AA	1500	2,2%	H203AA	1114	4,9%	1794	7,0%	2361	3,3%
R203AA	A553	Ausfahrt	**1523**	**2,3%**	-			-			H203AA	1050	4,6%	H202203	2574	3,2%	578	10,4%	1344	2,2%
H203AA	A553	HFB	**1421**	**4,7%**	R203AB	1080	4,8%	H20312	2501	4,7%	R203AA	601	9,7%	H202203	2022	6,2%	1216	5,3%	1017	4,7%
R203AB	A553	Einfahrt	**1299**	**4,9%**	H203AA	1271	5,2%	H20312	2570	5,0%	-			-			1021	5,6%	716	3,4%
H20312	A553	HFB	**2615**	**4,7%**	R203AB	1199	5,4%	H203AA	1416	4,2%	-			-			2238	5,5%	1733	4,2%



AS Niederkassel



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

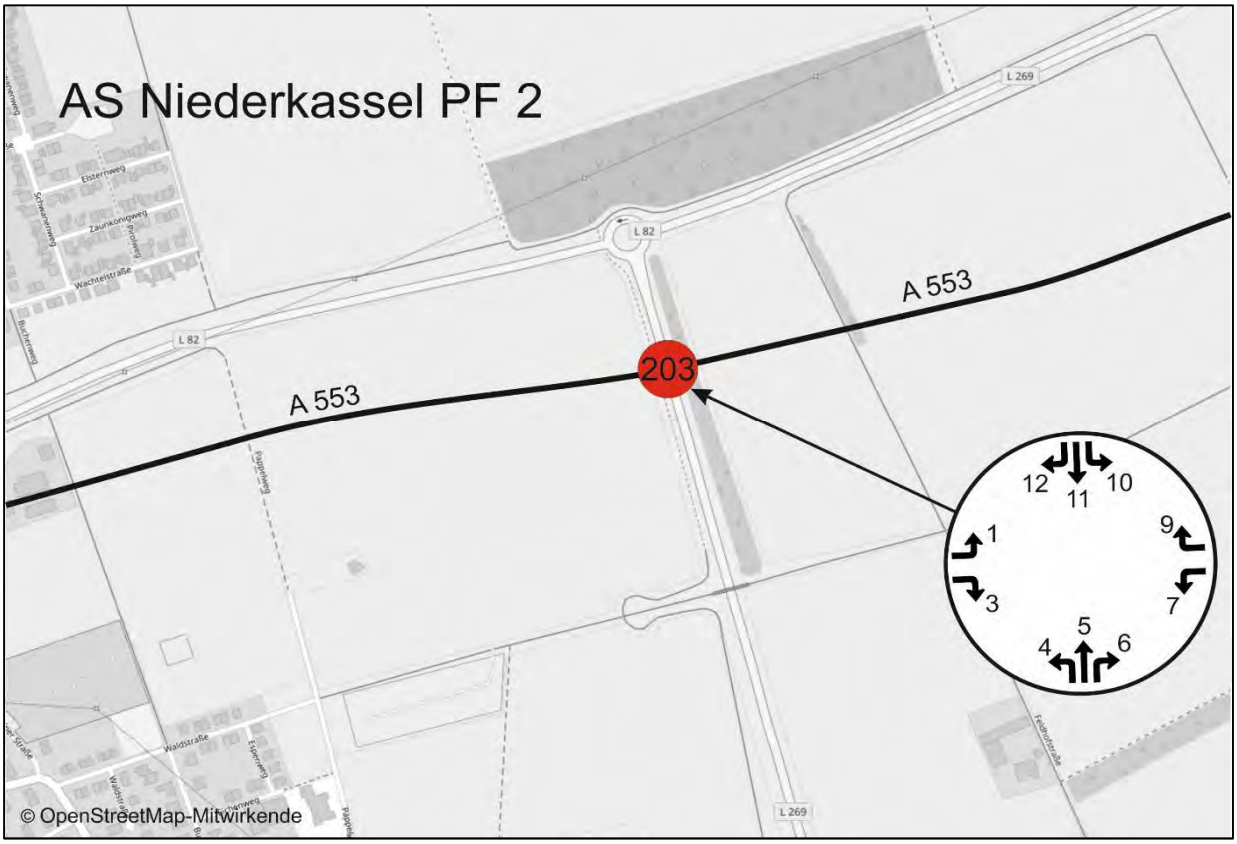
Darstellung:

Systemskizze - Typen und Teilknotenbezeichnung

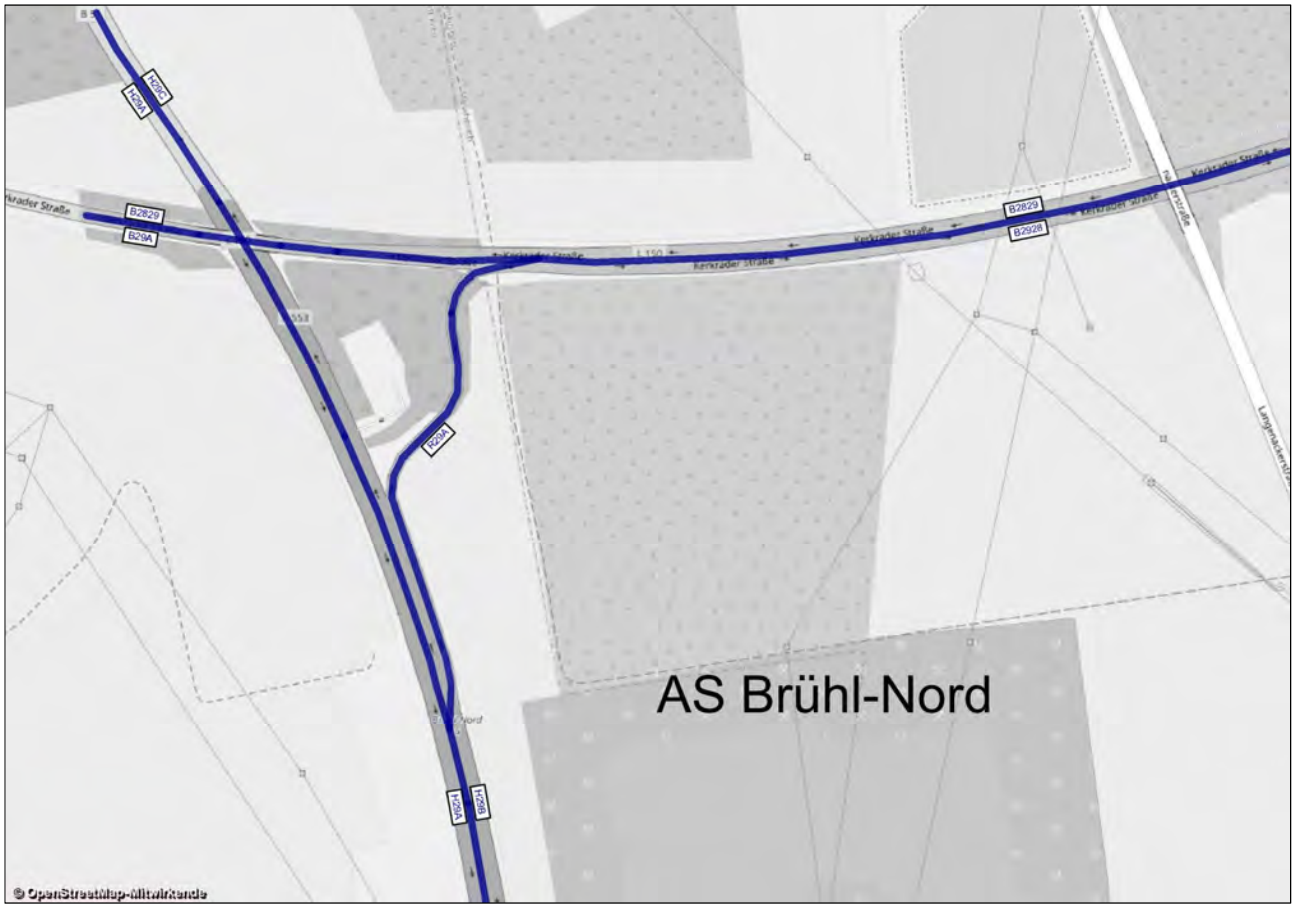
AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage U-PF2-96
09/2019	3.1671	

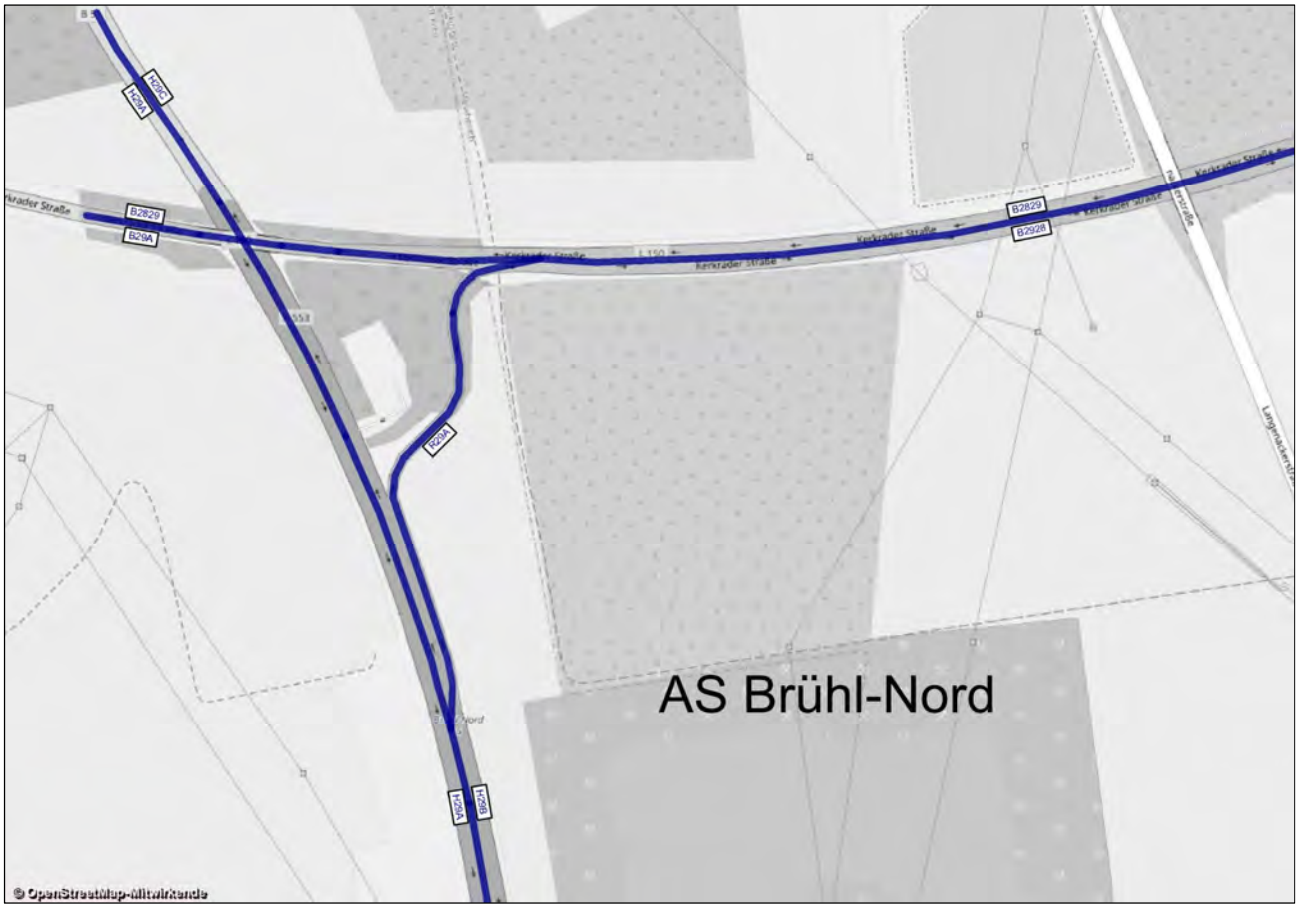
AS Niederkassel - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
203	A 553	1	552	39	592	12
		2	-	-	-	-
		3	214	4	314	1
	L 269	4	427	10	248	3
		5	107	4	214	5
		6	667	21	467	14
	A 553	7	229	17	563	13
		8	-	-	-	-
		9	389	31	875	11
	L 269	10	866	38	623	17
		11	47	2	172	4
		12	666	36	518	16



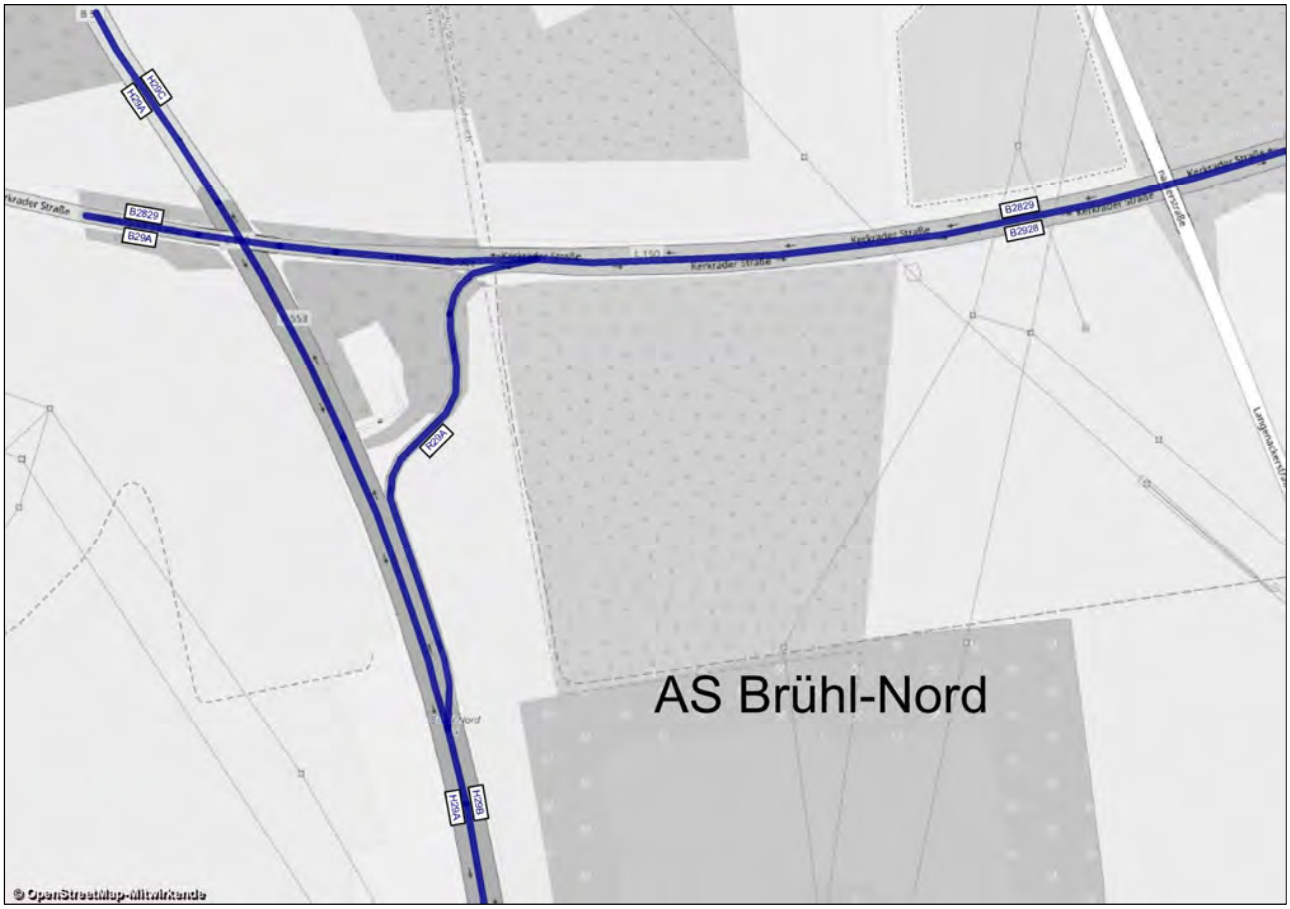
A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H29A	A553	Süd	HFB	12300	6,5%	800	12700	7,1%	900
H29B	A553	Nord	HFB	20500	8,8%	1800	21200	9,4%	2000
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	13900	8,6%	1200	14400	9,0%	1300
H29C	A553	Nord	HFB	6500	9,2%	600	6800	10,3%	700
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	18800	7,4%	1400	19500	8,2%	1600
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	32800	7,9%	2600	33900	8,6%	2900
B29A	L150	Ost	Basisstraße	15300	13,1%	2000	15900	13,8%	2200
B2928	L150	Ost	Basisstraße	29200	11,0%	3200	30300	11,9%	3600
B2829	L150	West	Basisstraße	21000	11,0%	2300	21700	11,5%	2500
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	36300	11,8%	4300	37600	12,5%	4700
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	50200	11,0%	5500	52000	11,7%	6100

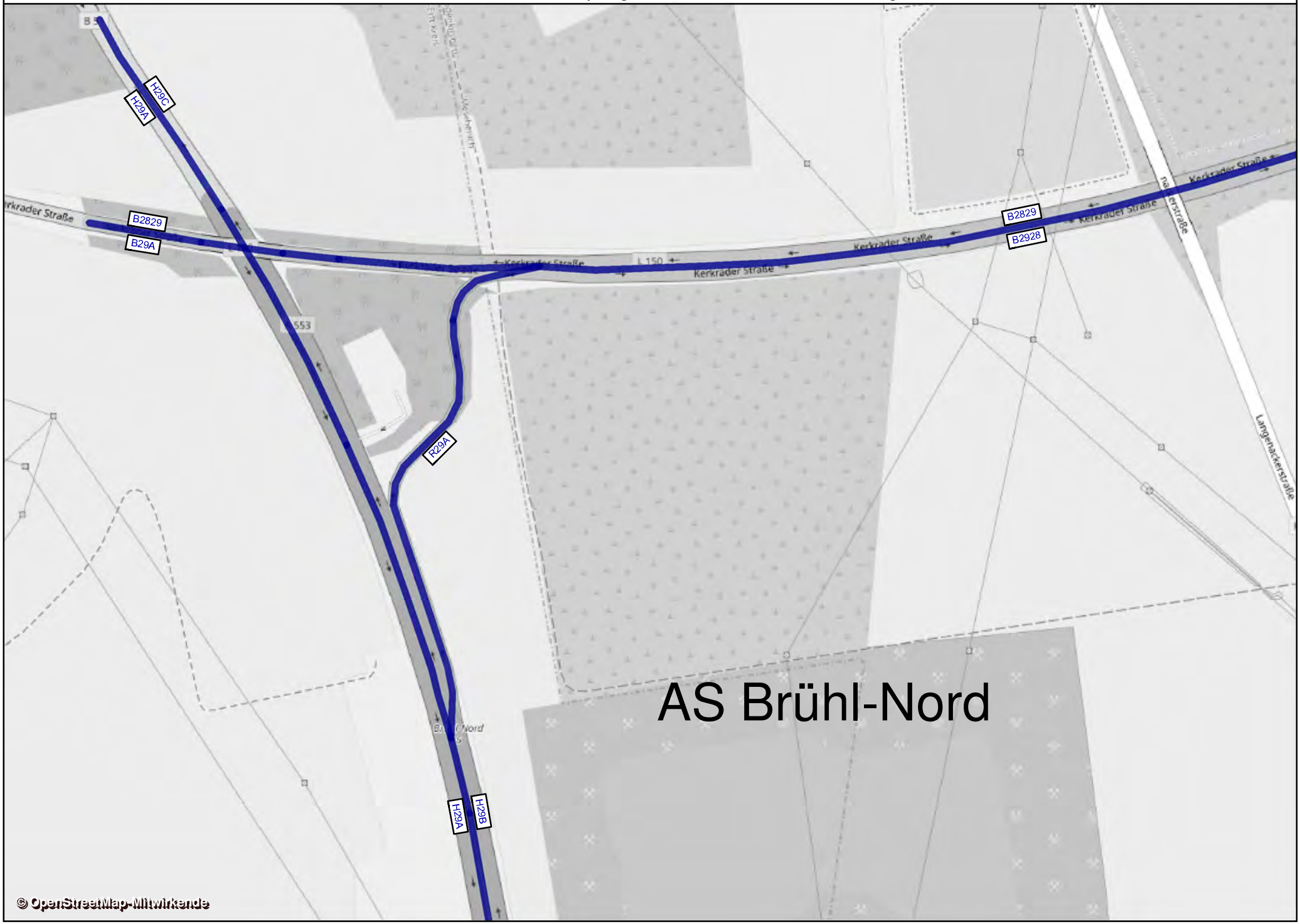


A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H29A	A553	Süd	HFB	11500	6,7%	12,6%	663	116	0,06	0,010	6,1%	700
H29B	A553	Nord	HFB	19100	8,9%	16,4%	1098	196	0,06	0,010	7,9%	1500
R29A	A553	Nord	Ausfahrt	13000	8,5%	15,7%	748	133	0,06	0,010	7,7%	1000
H29C	A553	Nord	HFB	6100	9,6%	17,6%	350	63	0,06	0,010	8,2%	500
QS H29A+H29C	A553	-	HFB	17600	7,7%	14,3%	1013	179	0,06	0,010	6,8%	1200
QS H29A+H29B	A553	-	HFB	30600	8,1%	14,9%	1761	312	0,06	0,010	7,2%	2200
B29A	L150	Ost	Basisstraße	14200	13,8%	24,5%	812	150	0,06	0,011	12,0%	1700
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27200	11,3%	20,4%	1560	284	0,06	0,010	9,9%	2700
B2829	L150	West	Basisstraße	19500	10,8%	19,6%	1119	203	0,06	0,010	9,7%	1900
QS B29A+B2829	L150	-	Basisstraße	33700	12,1%	21,7%	1930	353	0,06	0,010	10,7%	3600
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	46700	11,1%	20,1%	2678	486	0,06	0,010	9,9%	4600

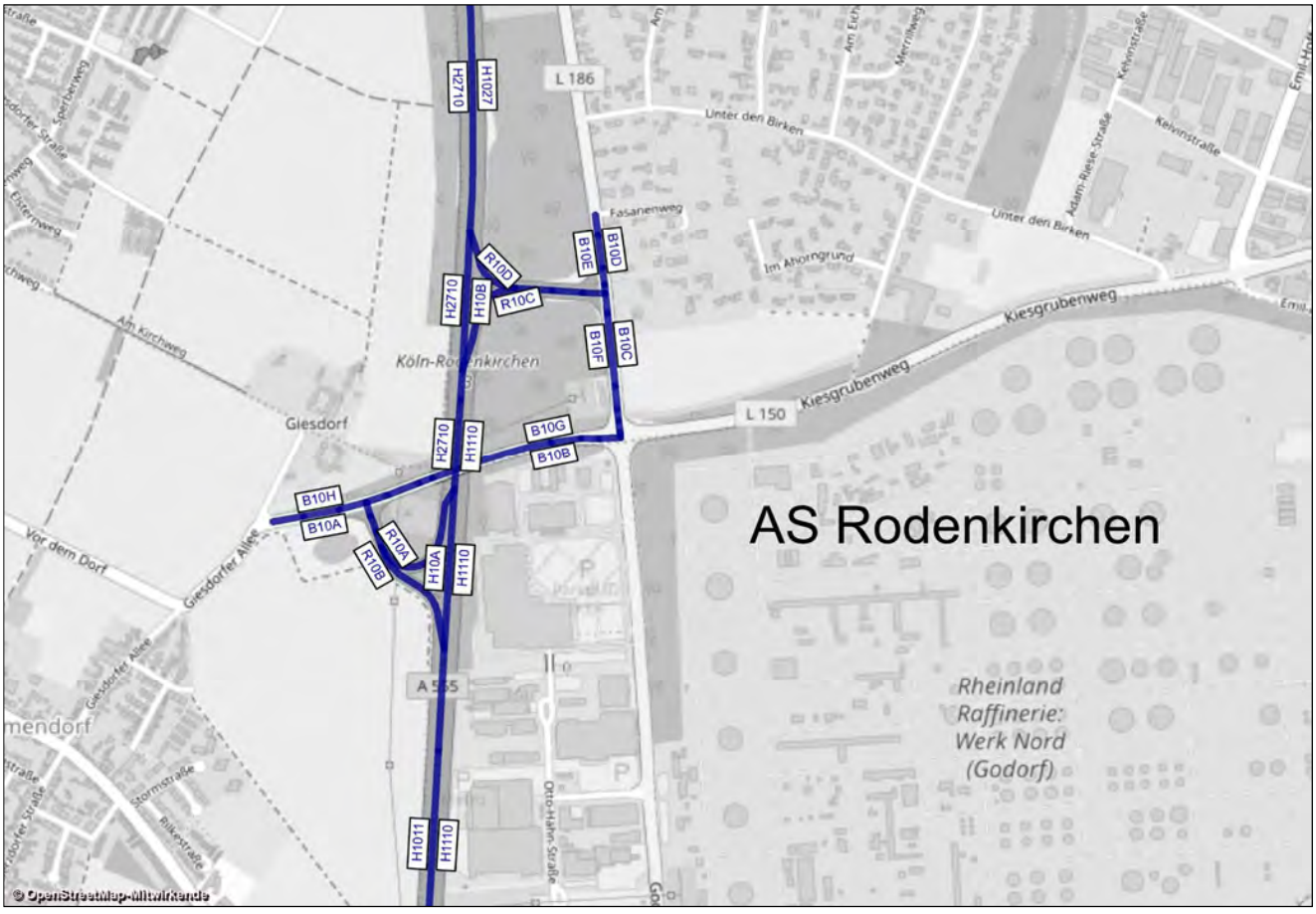


A 553 - AS Brühl-Nord - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H29A	A553	HFB	**1192**	**4,7%**	-			-			-			-			641	8,1%	1076	4,6%
H29B	A553	HFB	**2145**	**7,0%**	-			-			R29A	1485	7,3%	H29C	660	6,5%	1843	8,0%	1045	7,2%
R29A	A553	Ausfahrt	**1620**	**7,0%**	-			-			H29C	528	9,8%	H29B	2674	6,2%	1331	7,3%	645	7,4%
H29C	A553	HFB	**594**	**8,7%**	-			-			R29A	1388	6,8%	H29B	1983	7,4%	512	10,0%	400	6,8%
B29A	L150	Basisstraße	**1192**	**9,6%**	R29A	680	6,5%	B2928	1872	8,5%	-			-			1028	15,9%	1075	9,4%
B2928	L150	Basisstraße	**2735**	**9,7%**	R29A	1562	7,1%	B29A	1173	13,1%	-			-			2359	11,0%	1720	8,7%
B2829	L150	Basisstraße	**1782**	**6,8%**	-			-			-			-			1310	13,7%	1608	6,7%

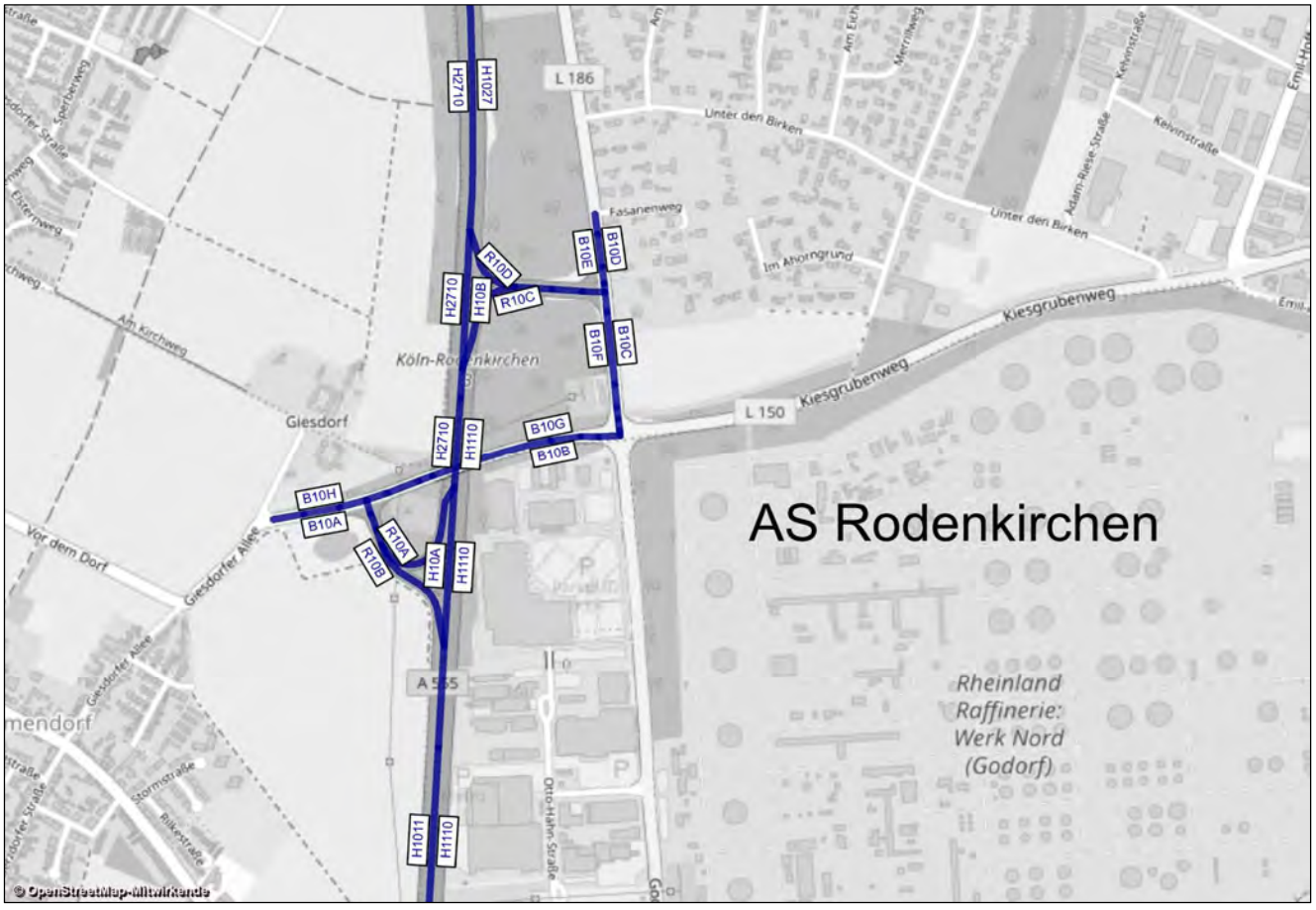



H29C
H29A
B2829
B29A
Kerkrader Straße
L 150
553
R29A
B2829
B2928
Langenackerstraße
AS Brühl-Nord
H29A
H29B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

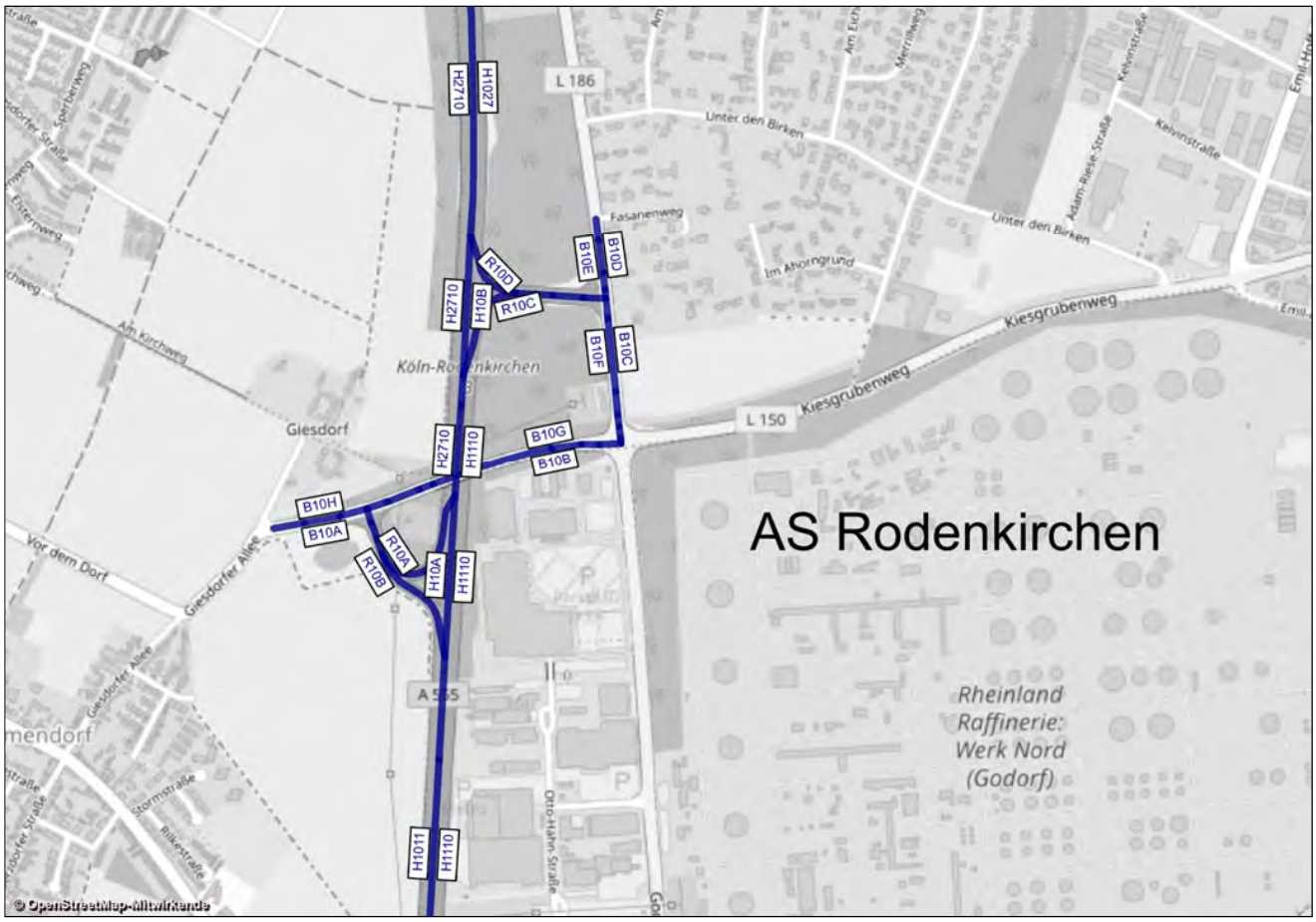
A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H2710	A555	Süd	HFB	57800	9,2%	5300	59800	9,7%	5800
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	12000	15,0%	1800	12500	16,0%	2000
H10A	A555	Süd	HFB	45800	7,6%	3500	47400	8,0%	3800
R10B	A555	Süd	Einfahrt	6500	15,4%	1000	6700	16,4%	1100
H1011	A555	Süd	HFB	52200	8,4%	4400	54000	9,1%	4900
H1110	A555	Nord	HFB	52300	9,6%	5000	54100	10,2%	5500
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	8800	11,4%	1000	9100	12,1%	1100
H10B	A555	Nord	HFB	43300	9,5%	4100	44900	10,0%	4500
R10D	A555	Nord	Einfahrt	14200	16,2%	2300	14700	17,0%	2500
H1027	A555	Nord	HFB	57500	11,0%	6300	59600	11,7%	7000
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	115300	10,1%	11600	119400	10,7%	12800
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	101100	9,3%	9400	104700	9,8%	10300
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	110100	9,4%	10300	113900	9,9%	11300
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	98100	8,7%	8500	101500	9,2%	9300
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	104500	9,0%	9400	108100	9,6%	10400
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4400	18,2%	800	4600	19,6%	900
B10B	L186	Ost	Basisstraße	10400	13,5%	1400	10800	13,9%	1500
B10C	L186	Nord	Basisstraße	11500	12,2%	1400	11900	12,6%	1500
B10D	L186	Nord	Basisstraße	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
B10E	L186	Süd	Basisstraße	5800	8,6%	500	6000	8,3%	500
B10F	L186	Süd	Basisstraße	11500	12,2%	1400	11900	12,6%	1500
B10G	L186	West	Basisstraße	10400	13,5%	1400	10800	13,9%	1500
B10H	L186	West	Basisstraße	4400	18,2%	800	4600	19,6%	900
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8800	18,2%	1600	9200	19,6%	1800
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	20800	13,5%	2800	21600	13,9%	3000
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	23000	12,2%	2800	23800	12,6%	3000
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	11600	8,6%	1000	12000	8,3%	1000

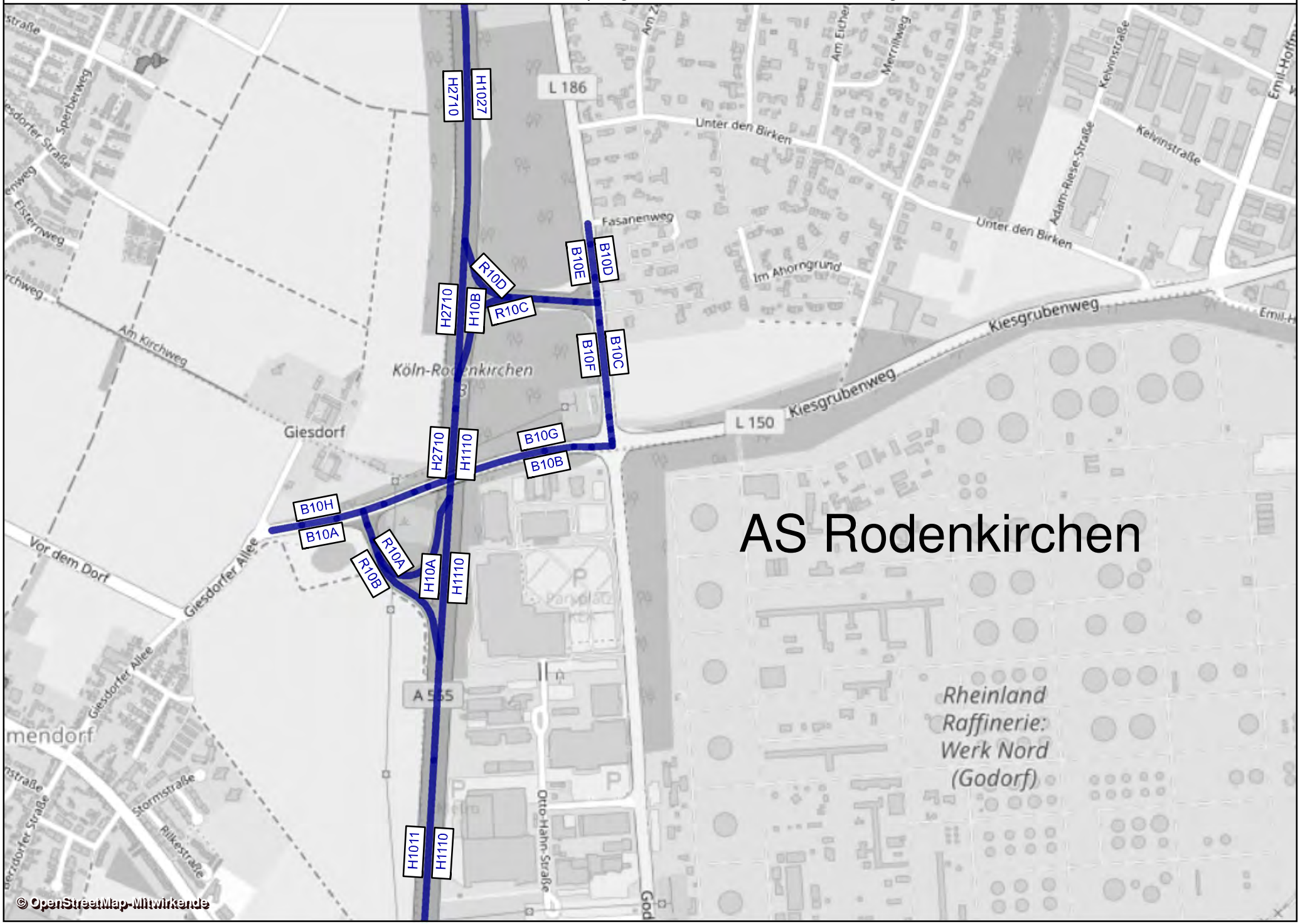


A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H2710	A555	Süd	HFB	53900	9,1%	16,8%	3092	553	0,06	0,010	8,2%	4400
R10A	A555	Süd	Ausfahrt	11100	15,1%	26,6%	635	119	0,06	0,011	13,5%	1500
H10A	A555	Süd	HFB	42800	7,6%	14,1%	2457	434	0,06	0,010	6,8%	2900
R10B	A555	Süd	Einfahrt	6000	14,6%	25,8%	341	63	0,06	0,011	13,3%	800
H1011	A555	Süd	HFB	48700	8,4%	15,6%	2798	498	0,06	0,010	7,6%	3700
H1110	A555	Nord	HFB	48700	9,7%	17,7%	2791	501	0,06	0,010	8,6%	4200
R10C	A555	Nord	Ausfahrt	8200	10,3%	18,9%	472	85	0,06	0,010	9,8%	800
H10B	A555	Nord	HFB	40400	9,6%	17,5%	2319	416	0,06	0,010	8,4%	3400
R10D	A555	Nord	Einfahrt	13100	16,2%	28,2%	747	141	0,06	0,011	14,5%	1900
H1027	A555	Nord	HFB	53500	11,2%	20,2%	3066	557	0,06	0,010	9,9%	5300
QS H2710+H1027	A555	-	HFB	107400	10,1%	18,5%	6158	1110	0,06	0,010	9,0%	9700
QS H2710+H10B	A555	-	HFB	94300	9,3%	17,1%	5411	969	0,06	0,010	8,3%	7800
QS H2710+H1110	A555	-	HFB	102600	9,4%	17,2%	5883	1054	0,06	0,010	8,4%	8600
QS H10A+H1110	A555	-	HFB	91500	8,7%	16,0%	5248	936	0,06	0,010	7,8%	7100
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	97400	9,1%	16,7%	5589	999	0,06	0,010	8,1%	7900
B10A	L186	Ost	Basisstraße	4050	19,2%	32,9%	231	44	0,06	0,011	17,3%	700
B10B	L186	Ost	Basisstraße	9650	13,3%	23,7%	553	102	0,06	0,011	11,9%	1150
B10C	L186	Nord	Basisstraße	10700	12,1%	21,8%	612	112	0,06	0,010	10,7%	1150
B10D	L186	Nord	Basisstraße	5400	8,3%	15,3%	311	55	0,06	0,010	7,4%	400
B10E	L186	Süd	Basisstraße	5400	8,3%	15,3%	311	55	0,06	0,010	7,4%	400
B10F	L186	Süd	Basisstraße	10700	12,1%	21,8%	612	112	0,06	0,010	10,7%	1150
B10G	L186	West	Basisstraße	9650	13,3%	23,7%	553	102	0,06	0,011	11,9%	1150
B10H	L186	West	Basisstraße	4050	19,2%	32,9%	231	44	0,06	0,011	17,3%	700
QS B10A+B10H	L186	-	Basisstraße	8100	19,2%	32,9%	461	89	0,06	0,011	17,3%	1400
QS B10B+B10G	L186	-	Basisstraße	19300	13,3%	23,7%	1107	204	0,06	0,011	11,9%	2300
QS B10C+B10F	L186	-	Basisstraße	21400	12,1%	21,8%	1225	224	0,06	0,010	10,7%	2300
QS B10E+B10D	L186	-	Basisstraße	10800	8,3%	15,3%	622	111	0,06	0,010	7,4%	800

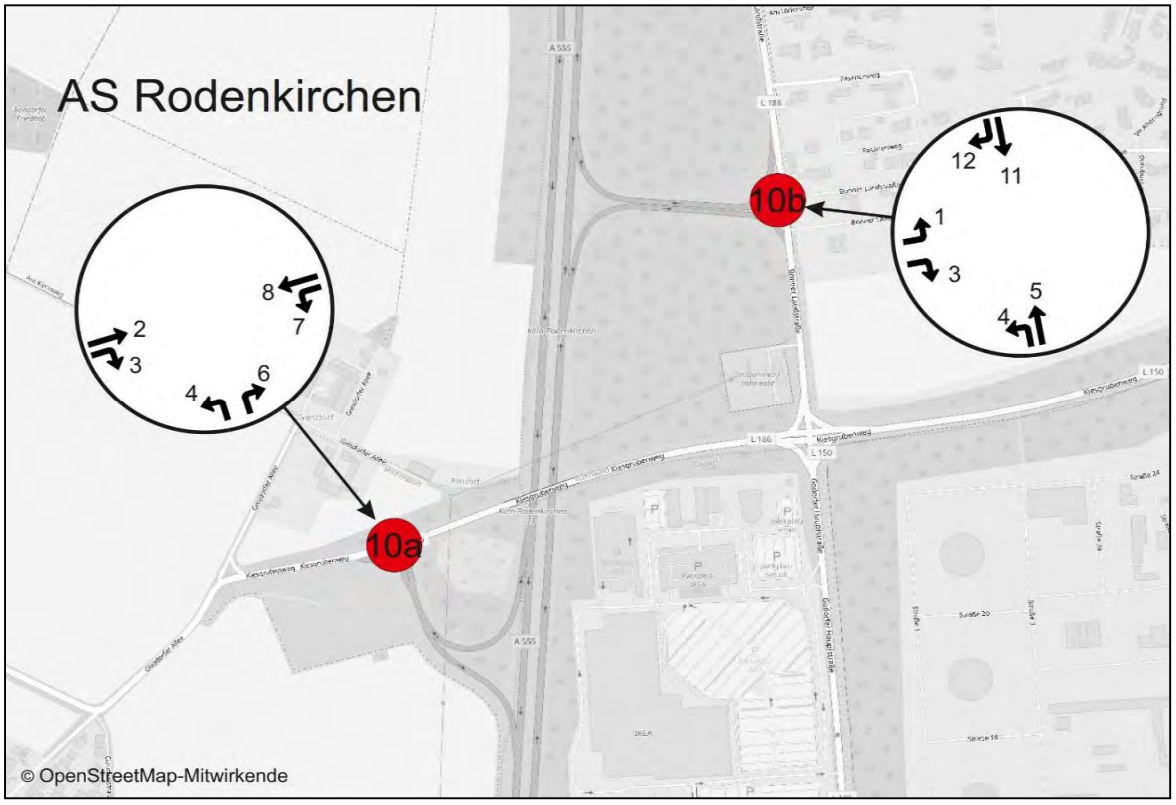


A 555 - AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H2710	A555	HFB	**4601**	**6,9%**	-			-			R10A	810	11,1%	H10A	3791	6,0%	4108	9,3%	4152	6,7%
R10A	A555	Ausfahrt	**1100**	**15,8%**	-			-			H10A	3457	6,6%	H2710	4557	8,8%	908	16,4%	726	11,2%
H10A	A555	HFB	**3795**	**5,9%**	R10B	568	5,3%	H1011	4364	5,9%	R10A	794	12,0%	H2710	4590	7,0%	3199	7,3%	3426	5,8%
R10B	A555	Einfahrt	**701**	**5,1%**	H10A	3266	5,8%	H1011	3967	5,7%	-			-			315	27,0%	599	6,3%
H1011	A555	HFB	**4459**	**6,0%**	R10B	703	6,2%	H10A	3756	6,0%	-			-			3514	9,1%	4025	5,9%
H1110	A555	HFB	**4564**	**7,9%**	-			-			R10C	557	16,0%	H10B	4007	6,7%	3926	9,0%	3567	7,8%
R10C	A555	Ausfahrt	**836**	**7,1%**	-			-			H10B	2922	7,9%	H1110	3758	7,7%	523	13,2%	737	6,9%
H10B	A555	HFB	**3961**	**7,3%**	R10D	772	20,0%	H1027	4733	9,4%	R10C	543	12,3%	H1110	4504	7,9%	3404	8,4%	2831	8,1%
R10D	A555	Einfahrt	**1361**	**8,0%**	H10B	2957	7,8%	H1027	4318	7,9%	-			-			748	22,6%	1172	10,0%
H1027	A555	HFB	**4813**	**9,6%**	R10D	874	22,1%	H10B	3939	6,8%	-			-			4151	10,9%	4002	8,6%

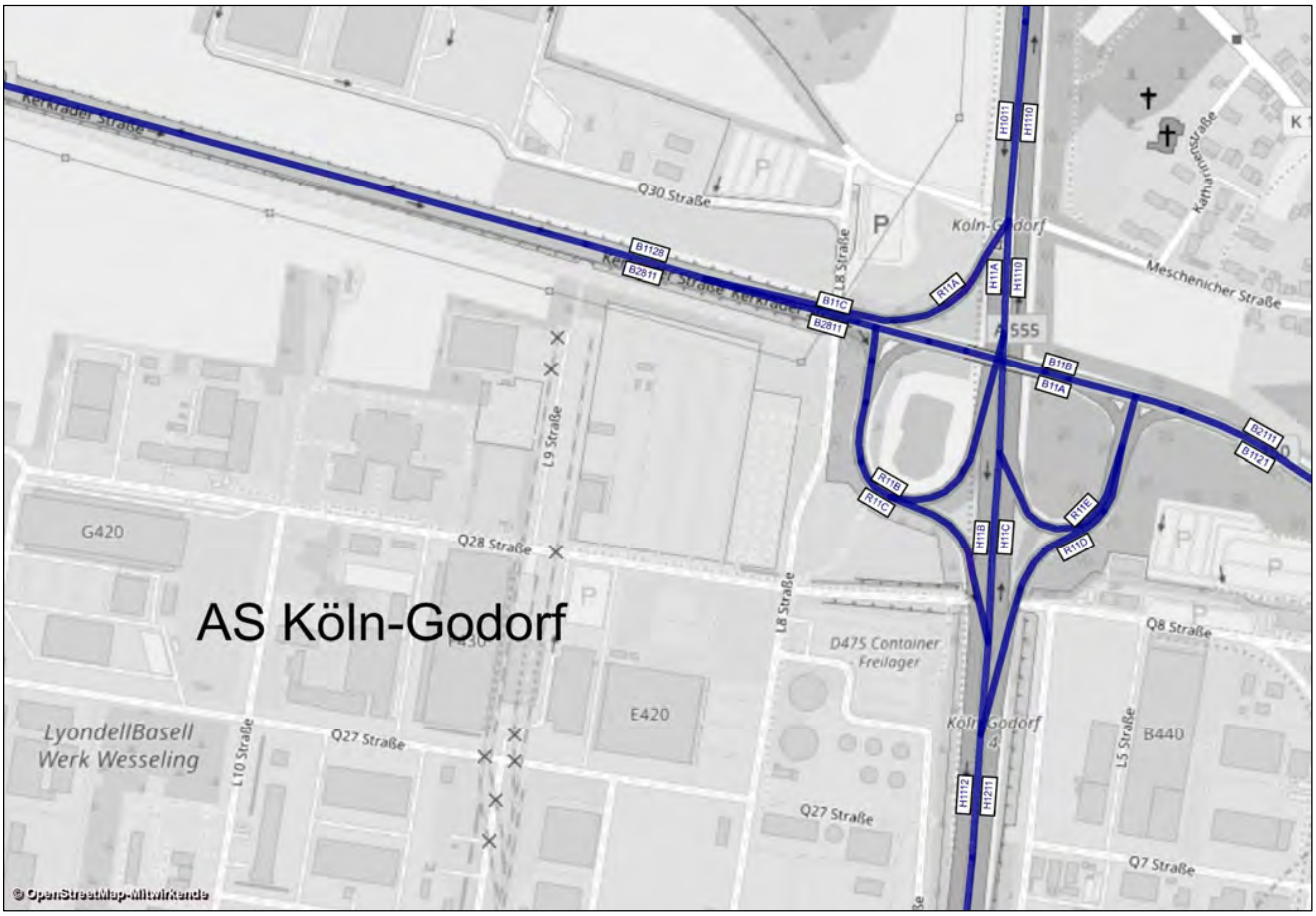



AS Rodenkirchen
H2710
H1027
L 186
Unter den Birken
Fasanenweg
Im Ahorngrund
Kiesgrubenweg
L 150
B10E
B10D
R10D
R10C
H2710
H10B
B10F
B10C
Köln-Rodenkirchen
Giesdorf
H2710
H1110
B10G
B10B
B10H
B10A
R10A
R10B
H10A
H1110
Am Kirchweg
Vor dem Dorf
Giesdorfer Allee
A 565
Rheinland
Raffinerie:
Werk Nord
(Godorf)
Otto-Hahn-Straße
H1011
H1110
Stormstraße
Pilkestraße
Kelvinstraße
Adam-Riese-Straße
Merrilweg
Am Eicher
Sperberweg
Elsternweg
Am Kirchweg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

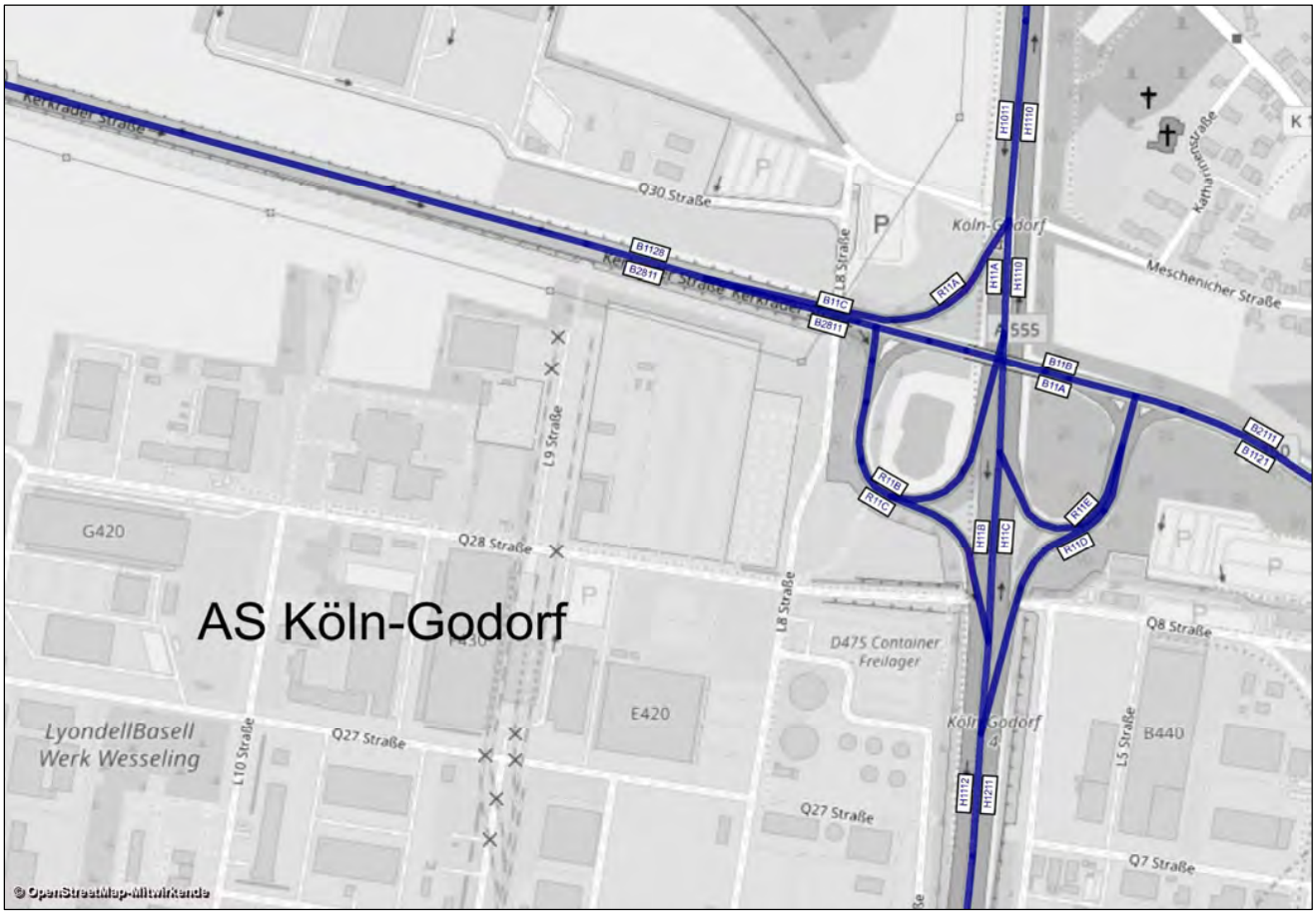
AS Rodenkirchen - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
10a	Kiesgrubenweg (L 186)	1	-	-	-	-
		2	151	0	1.811	37
		3	91	7	85	0
	A 555	4	64	8	186	4
		5	-	-	-	-
		6	1.016	41	965	41
	Kiesgrubenweg (L 186)	7	372	17	899	19
		8	184	3	262	27
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-
10b	A 555	1	163	3	268	9
		2	-	-	-	-
		3	203	5	643	19
	Bonner Landstraße (L186)	4	767	38	1.646	77
		5	265	11	314	9
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Landstraße (L186)	10	-	-	-	-
		11	311	10	326	11
		12	112	3	111	4



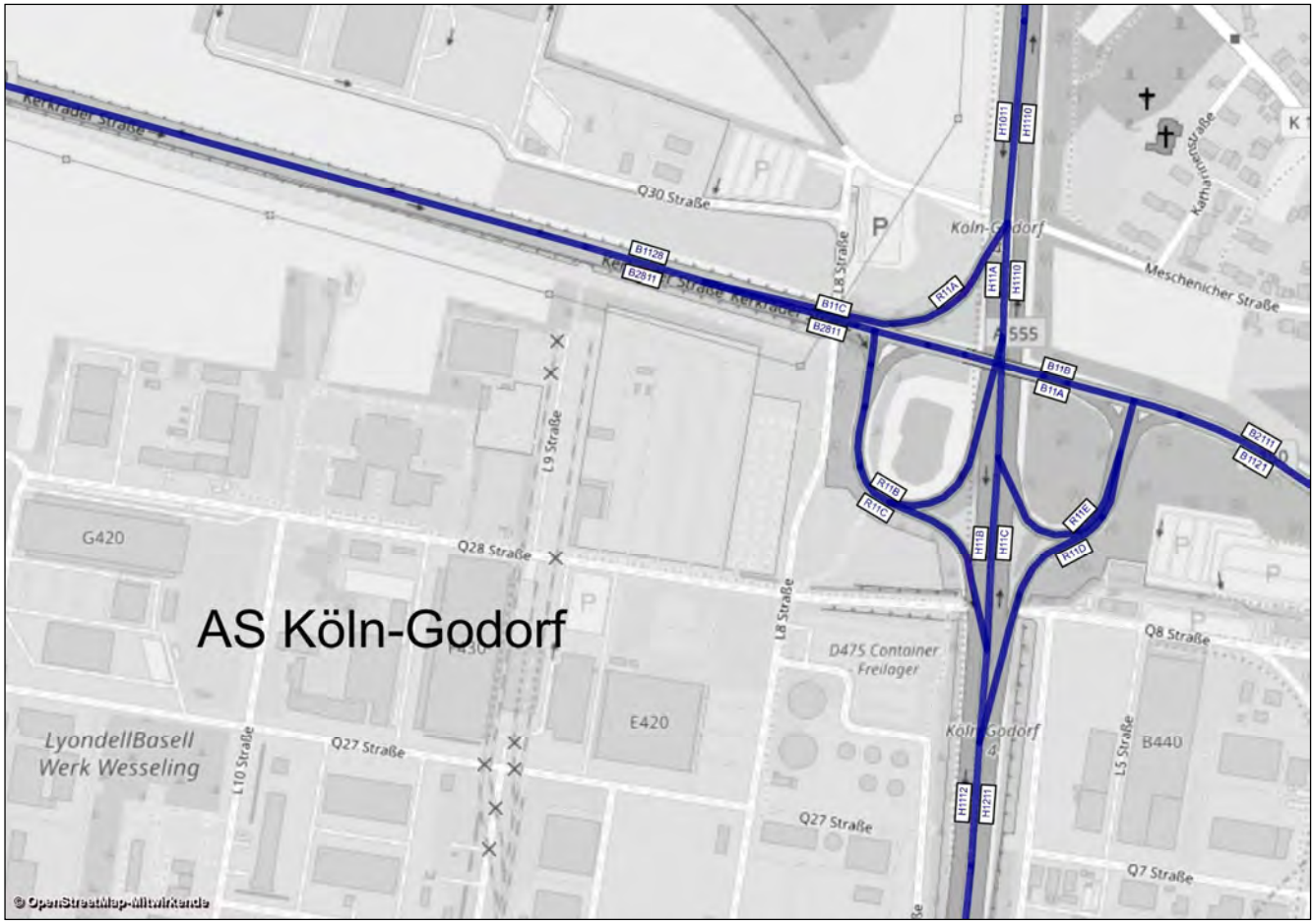
A 555 - AS Godorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1011	A555	Süd	HFB	52200	8,4%	4400	54000	9,1%	4900
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	6900	18,8%	1300	7200	20,8%	1500
H11A	A555	Süd	HFB	45300	6,8%	3100	46900	7,2%	3400
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	4900	12,2%	600	5100	13,7%	700
H11B	A555	Süd	HFB	40400	6,2%	2500	41700	6,7%	2800
R11C	A555	Süd	Einfahrt	13600	14,7%	2000	14100	15,6%	2200
H1112	A555	Süd	HFB	54000	8,3%	4500	55900	8,9%	5000
H1211	A555	Nord	HFB	49400	8,7%	4300	51100	9,4%	4800
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	12700	11,0%	1400	13200	12,1%	1600
H11C	A555	Nord	HFB	36600	7,9%	2900	37900	8,4%	3200
R11E	A555	Nord	Einfahrt	15600	14,1%	2200	16200	14,8%	2400
H1110	A555	Nord	HFB	52300	9,6%	5000	54100	10,2%	5500
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	104500	9,0%	9400	108100	9,6%	10400
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	97600	8,3%	8100	101000	8,8%	8900
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	77000	7,0%	5400	79600	7,5%	6000
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	103400	8,5%	8800	107000	9,2%	9800
B2811	L150	Ost	Basisstraße	23900	13,0%	3100	24800	13,7%	3400
B11A	L150	Nord	Basisstraße	20400	12,7%	2600	21100	13,7%	2900
B1121	L150	Nord	Basisstraße	12400	10,5%	1300	12800	11,7%	1500
B2111	L150	Süd	Basisstraße	12400	10,5%	1300	12800	11,7%	1500
B11B	L150	Süd	Basisstraße	16200	9,9%	1600	16800	10,1%	1700
B11C	L150	Süd	Basisstraße	14100	9,2%	1300	14600	10,3%	1500
B1128	L150	West	Basisstraße	23900	13,0%	3100	24800	13,7%	3400
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	47800	13,0%	6200	49600	13,7%	6800
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	36600	11,5%	4200	37900	12,1%	4600
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	24800	10,5%	2600	25600	11,7%	3000



A 555 - AS Godorf - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1011	A555	Süd	HFB	48700	8,4%	15,6%	2798	498	0,06	0,010	7,6%	3700
R11A	A555	Süd	Ausfahrt	6400	18,9%	32,4%	364	70	0,06	0,011	17,2%	1100
H11A	A555	Süd	HFB	42400	6,9%	12,8%	2434	428	0,06	0,010	6,1%	2600
R11B	A555	Süd	Ausfahrt	4600	11,0%	20,0%	265	48	0,06	0,010	10,9%	500
H11B	A555	Süd	HFB	37800	6,4%	11,9%	2169	380	0,06	0,010	5,6%	2100
R11C	A555	Süd	Einfahrt	12600	15,0%	26,4%	721	135	0,06	0,011	13,5%	1700
H1112	A555	Süd	HFB	50400	8,5%	15,7%	2890	515	0,06	0,010	7,5%	3800
H1211	A555	Nord	HFB	46100	8,7%	16,1%	2643	471	0,06	0,010	7,8%	3600
R11D	A555	Nord	Ausfahrt	11800	11,5%	20,8%	678	123	0,06	0,010	10,2%	1200
H11C	A555	Nord	HFB	34200	7,8%	14,4%	1965	348	0,06	0,010	7,0%	2400
R11E	A555	Nord	Einfahrt	14500	14,2%	25,2%	827	154	0,06	0,011	12,4%	1800
H1110	A555	Nord	HFB	48700	9,7%	17,7%	2791	501	0,06	0,010	8,6%	4200
QS H1011+H1110	A555	-	HFB	97400	9,1%	16,7%	5589	999	0,06	0,010	8,1%	7900
QS H11A+H1110	A555	-	HFB	91100	8,4%	15,5%	5225	929	0,06	0,010	7,5%	6800
QS H11B+H11C	A555	-	HFB	72000	7,0%	13,1%	4134	728	0,06	0,010	6,3%	4500
QS H1112+H1211	A555	-	HFB	96500	8,6%	15,9%	5533	986	0,06	0,010	7,7%	7400
B2811	L150	Ost	Basisstraße	22200	13,4%	23,9%	1271	235	0,06	0,011	11,7%	2600
B11A	L150	Nord	Basisstraße	18900	12,8%	23,0%	1079	198	0,06	0,011	11,6%	2200
B1121	L150	Nord	Basisstraße	11500	10,5%	19,2%	659	119	0,06	0,010	9,6%	1100
B2111	L150	Süd	Basisstraße	11500	10,5%	19,2%	659	119	0,06	0,010	9,6%	1100
B11B	L150	Süd	Basisstraße	15100	9,8%	17,9%	865	155	0,06	0,010	8,6%	1300
B11C	L150	Süd	Basisstraße	13100	9,2%	16,8%	754	135	0,06	0,010	8,4%	1100
B1128	L150	West	Basisstraße	22200	13,4%	23,9%	1271	235	0,06	0,011	11,7%	2600
QS B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	44400	13,4%	23,9%	2542	469	0,06	0,011	11,7%	5200
QS B11A+B11B	L150	-	Basisstraße	34000	11,5%	20,8%	1944	354	0,06	0,010	10,3%	3500
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	23000	10,5%	19,2%	1319	238	0,06	0,010	9,6%	2200

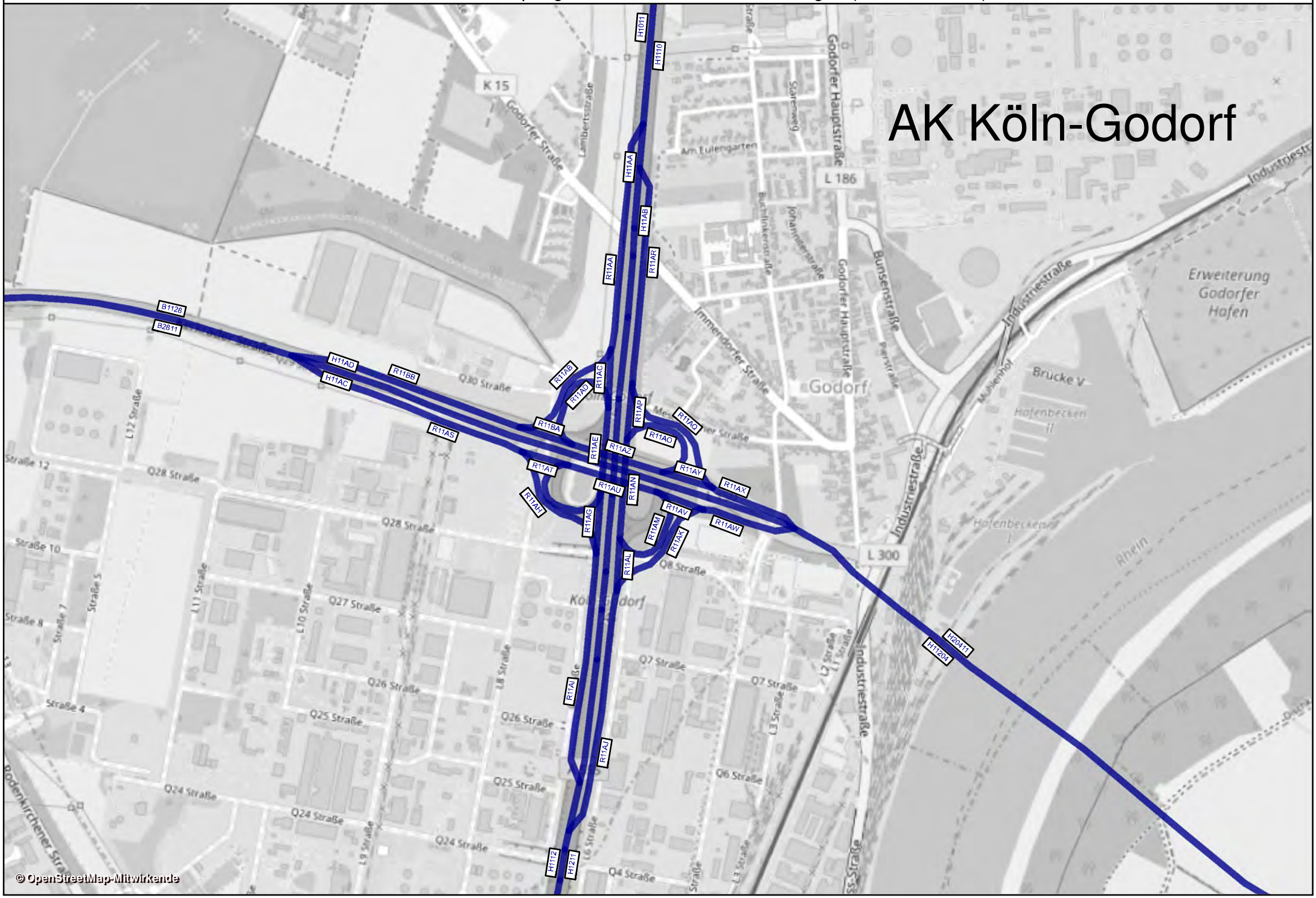


A 555 - AS Godorf - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1011	A555	HFB	**4459**	**6,0%**	-			-			R11A	582	14,3%	H11A	3877	4,8%	3514	9,1%	4025	5,9%
R11A	A555	Ausfahrt	**593**	**14,6%**	-			-			H11A	3639	6,2%	H1011	4232	7,4%	424	21,7%	522	14,4%
H11A	A555	HFB	**3880**	**4,7%**	R11B	343	9,4%	H11B	3537	4,3%	R11A	542	13,5%	H1011	4421	5,8%	3090	7,3%	3503	4,6%
R11B	A555	Ausfahrt	**453**	**10,5%**	-			-			H11B	2805	6,7%	H11A	3258	7,2%	373	11,0%	307	9,4%
H11B	A555	HFB	**3538**	**4,2%**	R11C	977	8,1%	H1112	4515	5,1%	R11B	320	8,8%	H11A	3858	4,6%	2717	6,8%	3195	4,1%
R11C	A555	Einfahrt	**1270**	**14,2%**	H11B	3015	6,2%	H1112	4285	8,5%	-			-			1012	15,9%	929	9,4%
H1112	A555	HFB	**4569**	**5,5%**	R11C	1007	6,5%	H11B	3563	5,2%	-			-			3729	9,3%	4125	5,3%
H1211	A555	HFB	**4580**	**7,8%**	-			-			R11D	943	12,9%	H11C	3637	6,4%	3939	8,9%	3228	5,7%
R11D	A555	Ausfahrt	**1367**	**10,4%**	-			-			H11C	2768	7,4%	H1211	4135	8,4%	1125	10,8%	693	8,7%
H11C	A555	HFB	**3276**	**7,1%**	R11E	1167	9,8%	H1110	4442	7,8%	R11D	1170	10,1%	H1211	4446	7,9%	2814	8,1%	2534	4,9%
R11E	A555	Einfahrt	**1404**	**10,0%**	H11C	2940	7,9%	H1110	4344	8,5%	-			-			1112	11,2%	1033	15,0%
H1110	A555	HFB	**4564**	**7,9%**	R11E	1304	11,0%	H11C	3261	6,6%	-			-			3926	9,0%	3567	7,8%

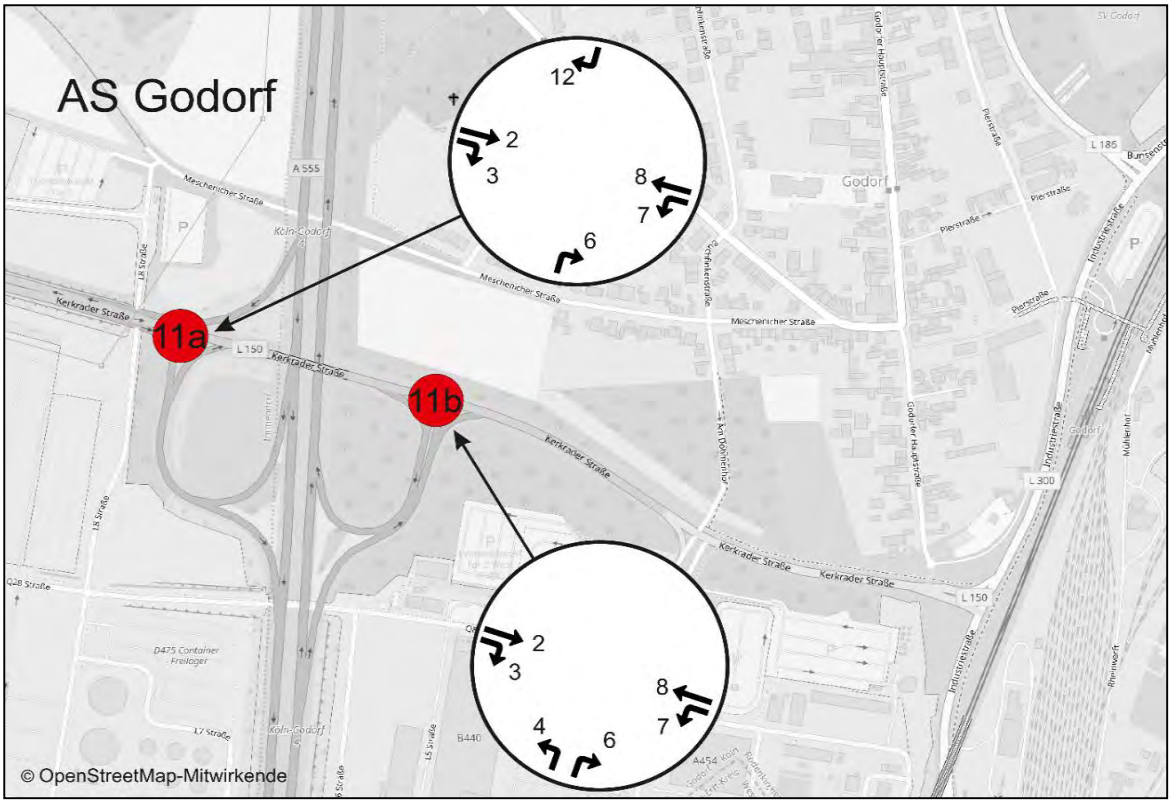


VU Köln-Bonn inkl. Rheinspange 553 - Abschnittsbezeichnungen (Planfall 1 2030)

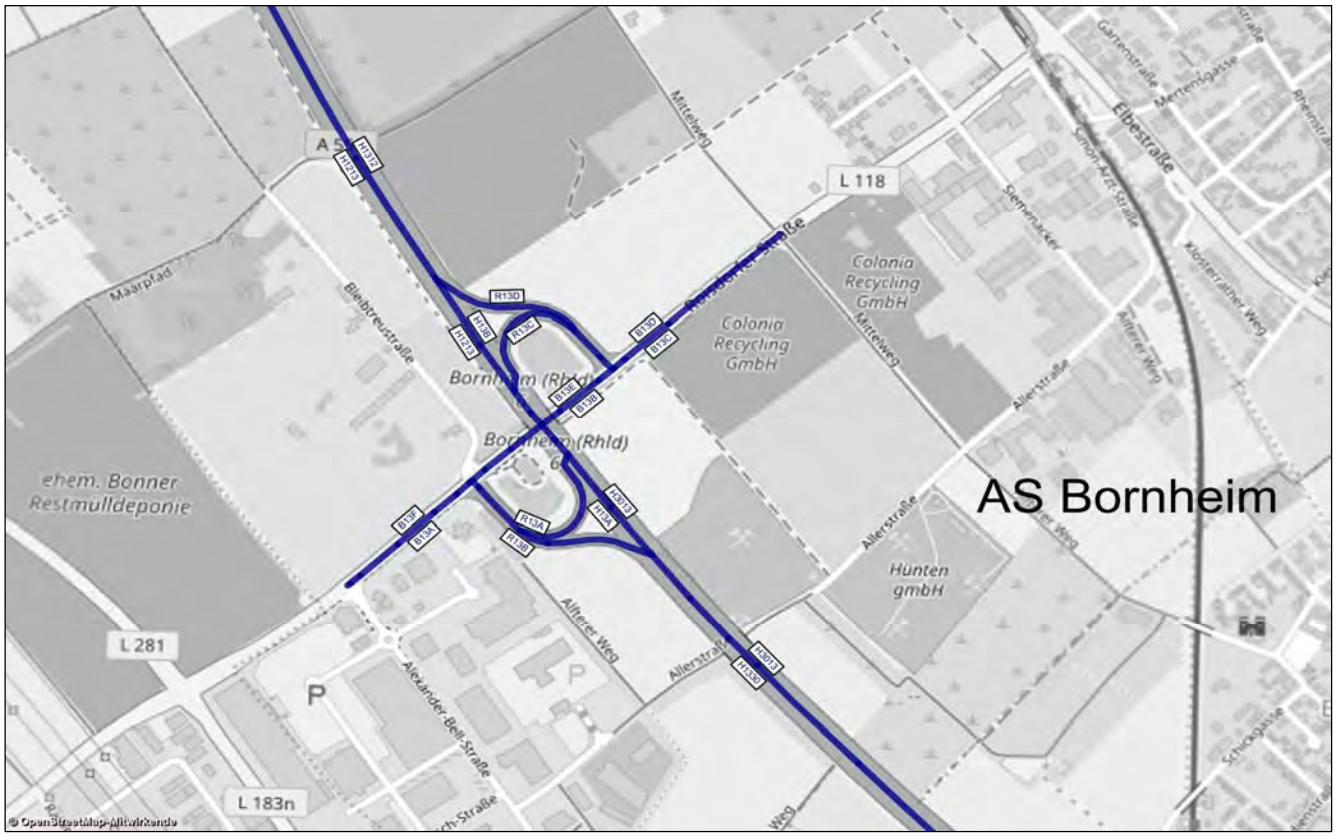
Anlage U-PF2-110



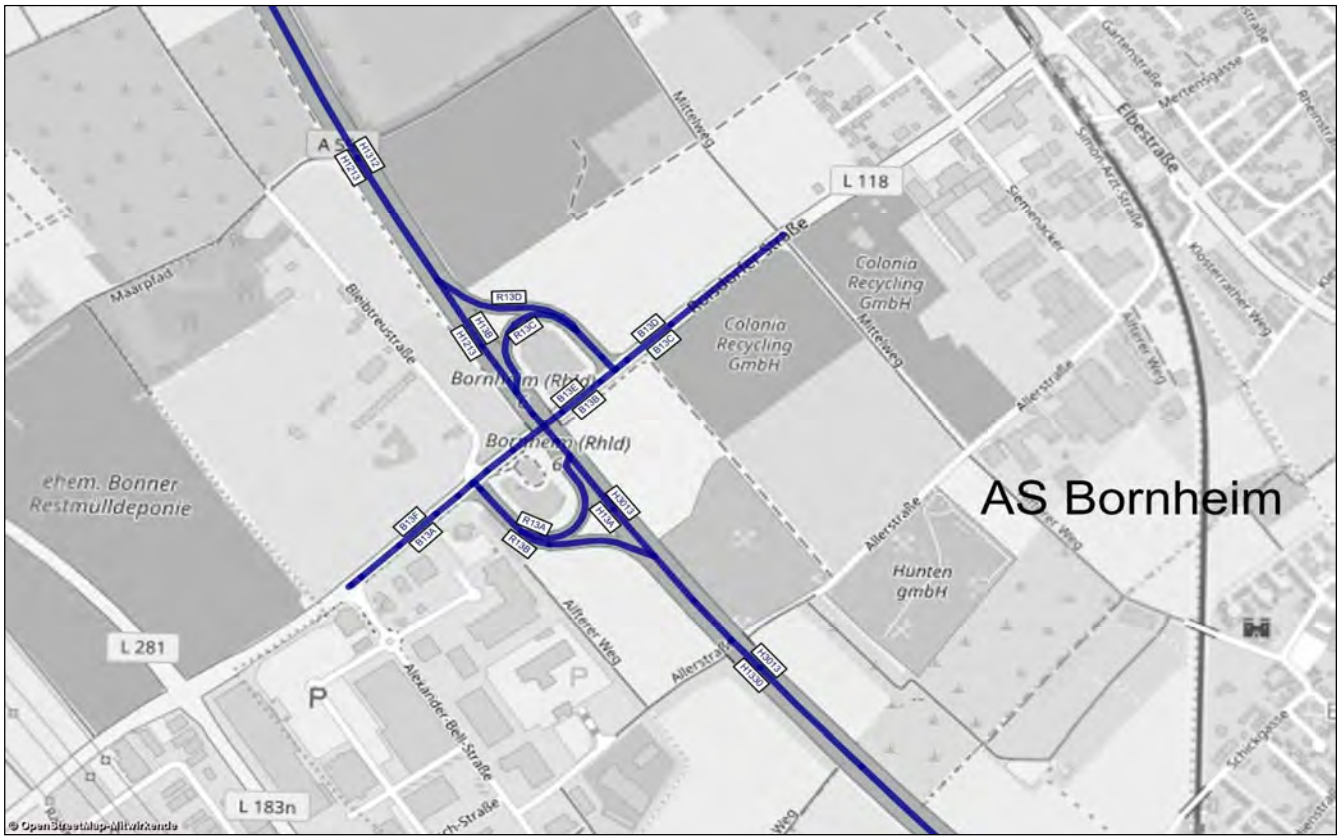
AS Godorf - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
11a	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	1.715	112	1.145	125
		3	1.203	41	1.621	67
	A 555	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	493	38	302	11
	Kerkrader Straße (L150)	7	217	5	747	37
		8	941	53	1.332	72
		9	-	-	-	-
	A 555	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	507	57	704	60
11b	Kerkrader Straße (L150)	1	-	-	-	-
		2	905	52	665	35
		3	1.304	97	782	101
	A 555	4	760	37	905	47
		5	-	-	-	-
		6	654	21	238	6
	Kerkrader Straße (L150)	7	240	17	388	44
		8	398	21	1.173	63
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



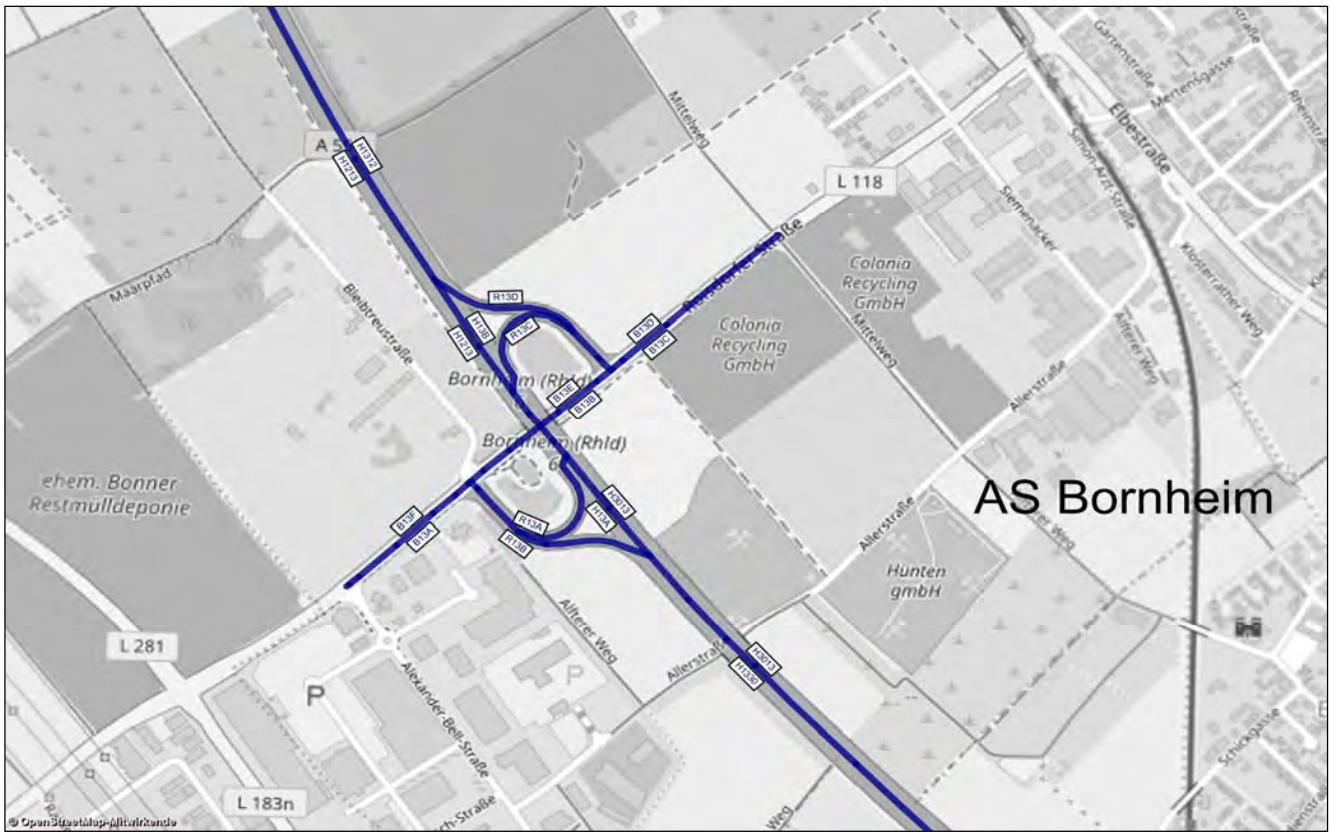
A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1213	A555	Süd	HFB	46600	6,4%	3000	48200	6,8%	3300
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	10500	12,4%	1300	10900	13,8%	1500
H13A	A555	Süd	HFB	36100	4,7%	1700	37200	4,8%	1800
R13B	A555	Süd	Einfahrt	7400	8,1%	600	7600	9,2%	700
H1330	A555	Süd	HFB	43500	5,5%	2400	44900	5,8%	2600
H3013	A555	Nord	HFB	39900	6,5%	2600	41200	7,0%	2900
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	8400	8,3%	700	8700	9,2%	800
H13B	A555	Nord	HFB	31500	6,3%	2000	32600	6,7%	2200
R13D	A555	Nord	Einfahrt	10400	13,5%	1400	10800	14,8%	1600
H1312	A555	Nord	HFB	41900	8,4%	3500	43300	8,8%	3800
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	88500	7,3%	6500	91500	7,8%	7100
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	78100	6,4%	5000	80800	6,8%	5500
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	86500	6,5%	5600	89400	6,9%	6200
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	76000	5,7%	4300	78400	6,0%	4700
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	83400	6,0%	5000	86100	6,4%	5500
B13A	L118	Ost	Basisstraße	16800	9,5%	1600	17400	9,8%	1700
B13B	L118	Ost	Basisstraße	13000	10,8%	1400	13500	11,9%	1600
B13C	L118	Ost	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
B13D	L118	West	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
B13E	L118	West	Basisstraße	10400	6,7%	700	10700	7,5%	800
B13F	L118	West	Basisstraße	16800	9,5%	1600	17400	9,8%	1700
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	33600	9,5%	3200	34800	9,8%	3400
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	23400	9,0%	2100	24200	9,9%	2400
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	15000	8,0%	1200	15600	9,0%	1400

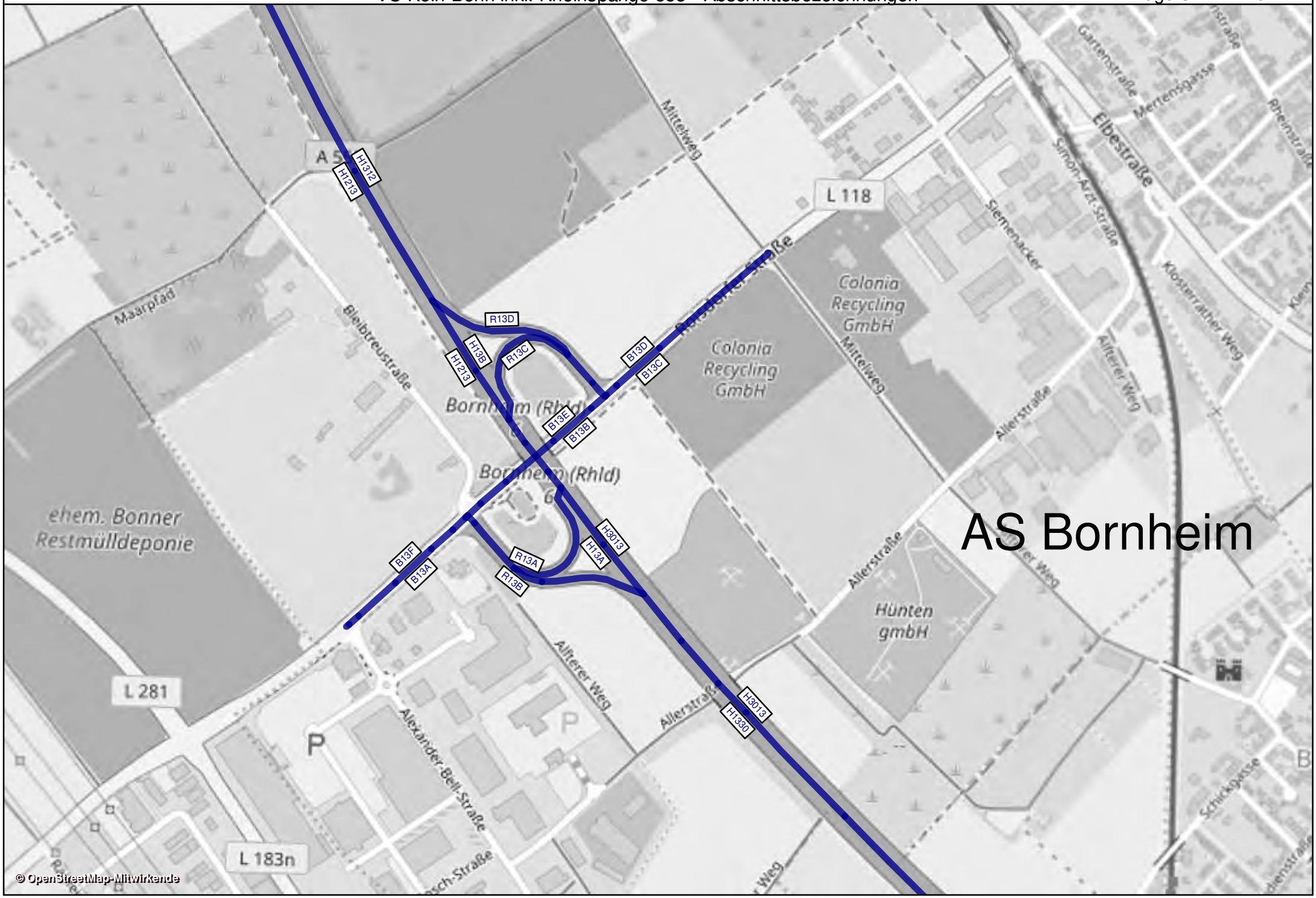


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1213	A555	Süd	HFB	43600	6,4%	12,1%	2505	439	0,06	0,010	5,7%	2500
R13A	A555	Süd	Ausfahrt	9800	12,4%	22,2%	562	103	0,06	0,011	11,2%	1100
H13A	A555	Süd	HFB	33800	4,7%	9,0%	1943	336	0,06	0,010	4,1%	1400
R13B	A555	Süd	Einfahrt	6900	8,8%	16,2%	395	70	0,06	0,010	7,2%	500
H1330	A555	Süd	HFB	40700	5,4%	10,2%	2338	406	0,06	0,010	4,9%	2000
H3013	A555	Nord	HFB	37300	6,7%	12,6%	2145	377	0,06	0,010	5,9%	2200
R13C	A555	Nord	Ausfahrt	7800	8,3%	15,4%	449	80	0,06	0,010	7,7%	600
H13B	A555	Nord	HFB	29500	6,3%	11,8%	1697	297	0,06	0,010	5,8%	1700
R13D	A555	Nord	Einfahrt	9600	14,4%	25,4%	548	102	0,06	0,011	12,5%	1200
H1312	A555	Nord	HFB	39100	8,3%	15,3%	2245	399	0,06	0,010	7,4%	2900
QS H1213+H1312	A555	-	HFB	82700	7,3%	13,6%	4750	838	0,06	0,010	6,5%	5400
QS H1213+H13B	A555	-	HFB	73100	6,4%	12,0%	4202	736	0,06	0,010	5,7%	4200
QS H1213+H3013	A555	-	HFB	80900	6,6%	12,3%	4650	816	0,06	0,010	5,8%	4700
QS H13A+H3013	A555	-	HFB	71100	5,8%	10,9%	4089	713	0,06	0,010	5,1%	3600
QS H1330+H3013	A555	-	HFB	78000	6,0%	11,3%	4483	783	0,06	0,010	5,4%	4200
B13A	L118	Ost	Basisstraße	15700	9,4%	17,2%	901	161	0,06	0,010	8,3%	1300
B13B	L118	Ost	Basisstraße	12100	11,3%	20,4%	691	126	0,06	0,010	9,9%	1200
B13C	L118	Ost	Basisstraße	7000	8,4%	15,6%	404	72	0,06	0,010	7,1%	500
B13D	L118	West	Basisstraße	7000	8,4%	15,6%	404	72	0,06	0,010	7,1%	500
B13E	L118	West	Basisstraße	9700	6,9%	12,8%	556	98	0,06	0,010	6,2%	600
B13F	L118	West	Basisstraße	15700	9,4%	17,2%	901	161	0,06	0,010	8,3%	1300
QS B13A+B13F	L118	-	Basisstraße	31400	9,4%	17,2%	1801	323	0,06	0,010	8,3%	2600
QS B13B+B13E	L118	-	Basisstraße	21800	9,3%	17,1%	1247	223	0,06	0,010	8,3%	1800
QS B13C+B13D	L118	-	Basisstraße	14000	8,4%	15,6%	808	144	0,06	0,010	7,1%	1000

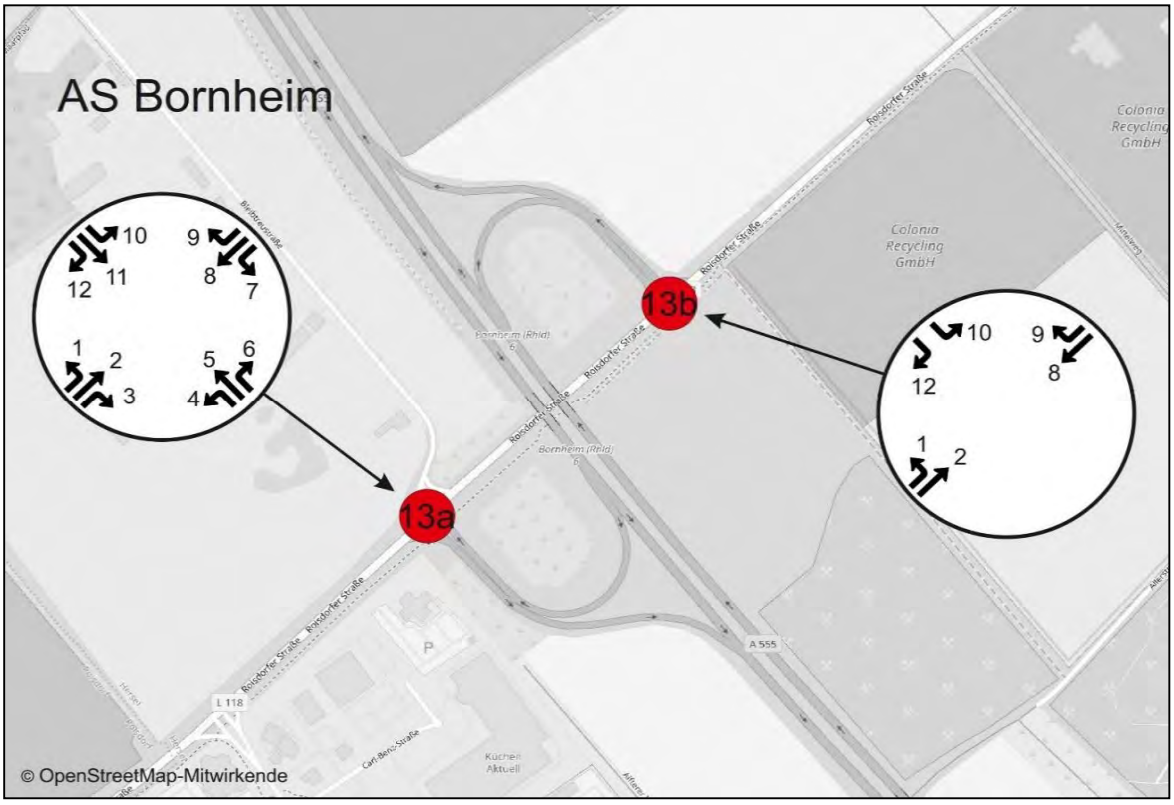


A 555 - AS Bornheim - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1213	A555	HFB	**4226**	**4,7%**	-			-			R13A	771	11,8%	H13A	3455	3,1%	3617	5,4%	3288	5,4%
R13A	A555	Ausfahrt	**983**	**9,3%**	-			-			H13A	2384	4,2%	H1213	3367	5,7%	691	11,9%	866	9,1%
H13A	A555	HFB	**3426**	**3,4%**	R13B	645	6,8%	H1330	4071	3,9%	R13A	718	11,1%	H1213	4144	4,7%	2926	3,9%	2421	4,0%
R13B	A555	Einfahrt	**776**	**6,9%**	H13A	3061	3,7%	H1330	3837	4,4%	-			-			612	7,8%	526	5,3%
H1330	A555	HFB	**4138**	**4,0%**	R13B	700	7,2%	H13A	3439	3,3%	-			-			3538	4,6%	2946	4,2%
H3013	A555	HFB	**3734**	**3,7%**	-			-			R13C	832	3,5%	H13B	2902	3,8%	2594	7,8%	3372	3,6%
R13C	A555	Ausfahrt	**841**	**3,9%**	-			-			H13B	2654	3,1%	H3013	3495	3,3%	547	9,9%	742	3,8%
H13B	A555	HFB	**2913**	**3,7%**	R13D	779	7,6%	H1312	3692	4,6%	R13C	776	3,5%	H3013	3689	3,7%	2047	7,2%	2631	3,6%
R13D	A555	Einfahrt	**974**	**13,6%**	H13B	2314	5,6%	H1312	3288	8,0%	-			-			775	15,2%	740	8,8%
H1312	A555	HFB	**3734**	**4,9%**	R13D	868	8,6%	H13B	2865	3,8%	-			-			2823	9,4%	3371	4,8%

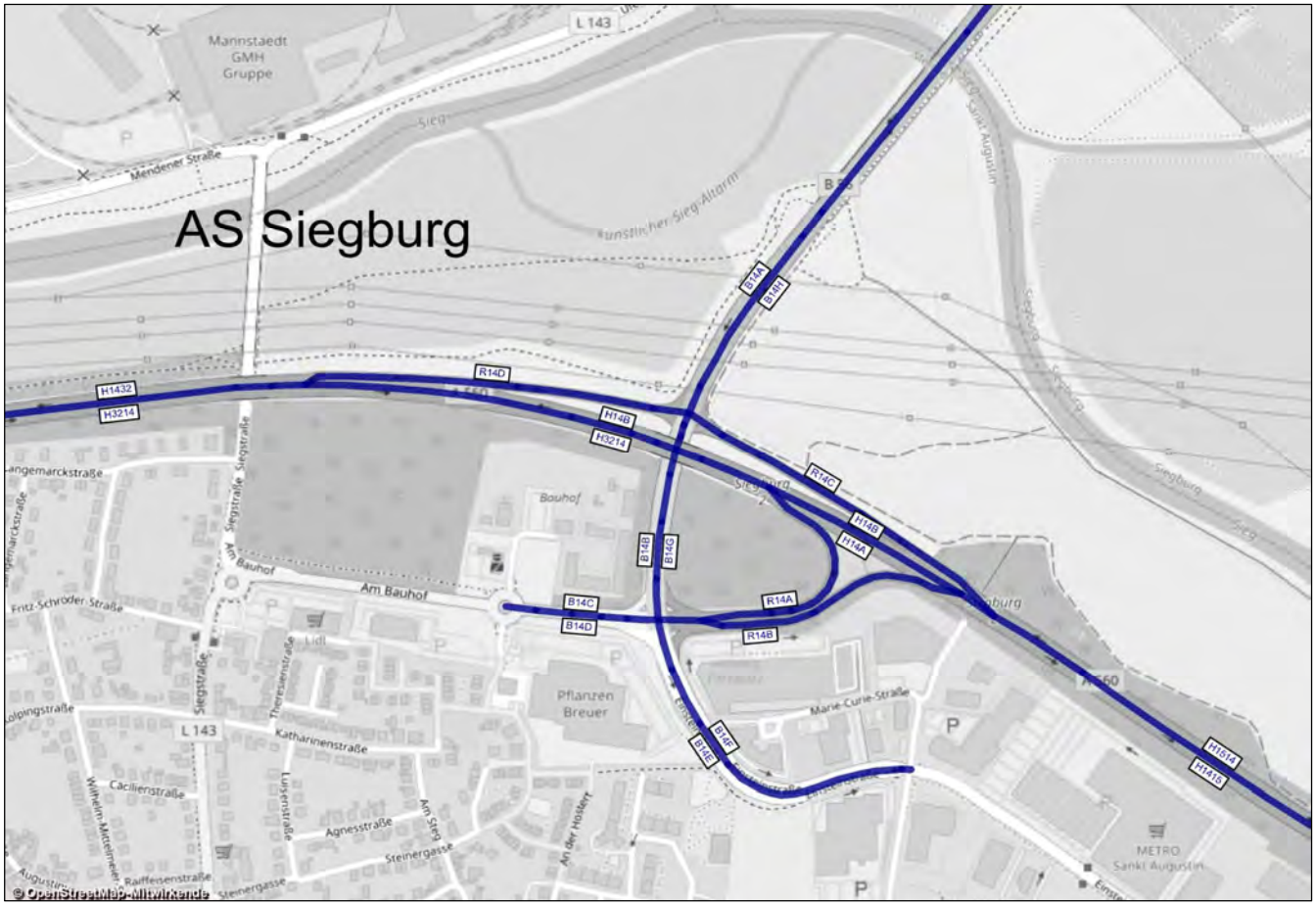



AS Bornheim
H1312
H1213
R13D
H13B
R13C
H1213
B13D
B13C
B13E
B13B
H3013
H13A
R13A
R13B
B13F
B13A
H3013
H1330
Colonia Recycling GmbH
Colonia Recycling GmbH
Hünten gmbH
ehem. Bonner Restmülldeponie
Bornheim (Rhld)
Bornheim (Rhld)
Maarpfad
Bleibtreustraße
Mittelweg
Mittelweg
Allerstraße
Allerstraße
Allerstraße
Allerer Weg
Allerer Weg
Alexander-Bell-Straße
Siemenacker
Simon-Arzt-Straße
Elbestraße
Gartenstraße
Mertensgasse
Klosterrather Weg
Schickgasse
L 118
L 281
L 183n
P
© OpenStreetMap-Mitwirkende

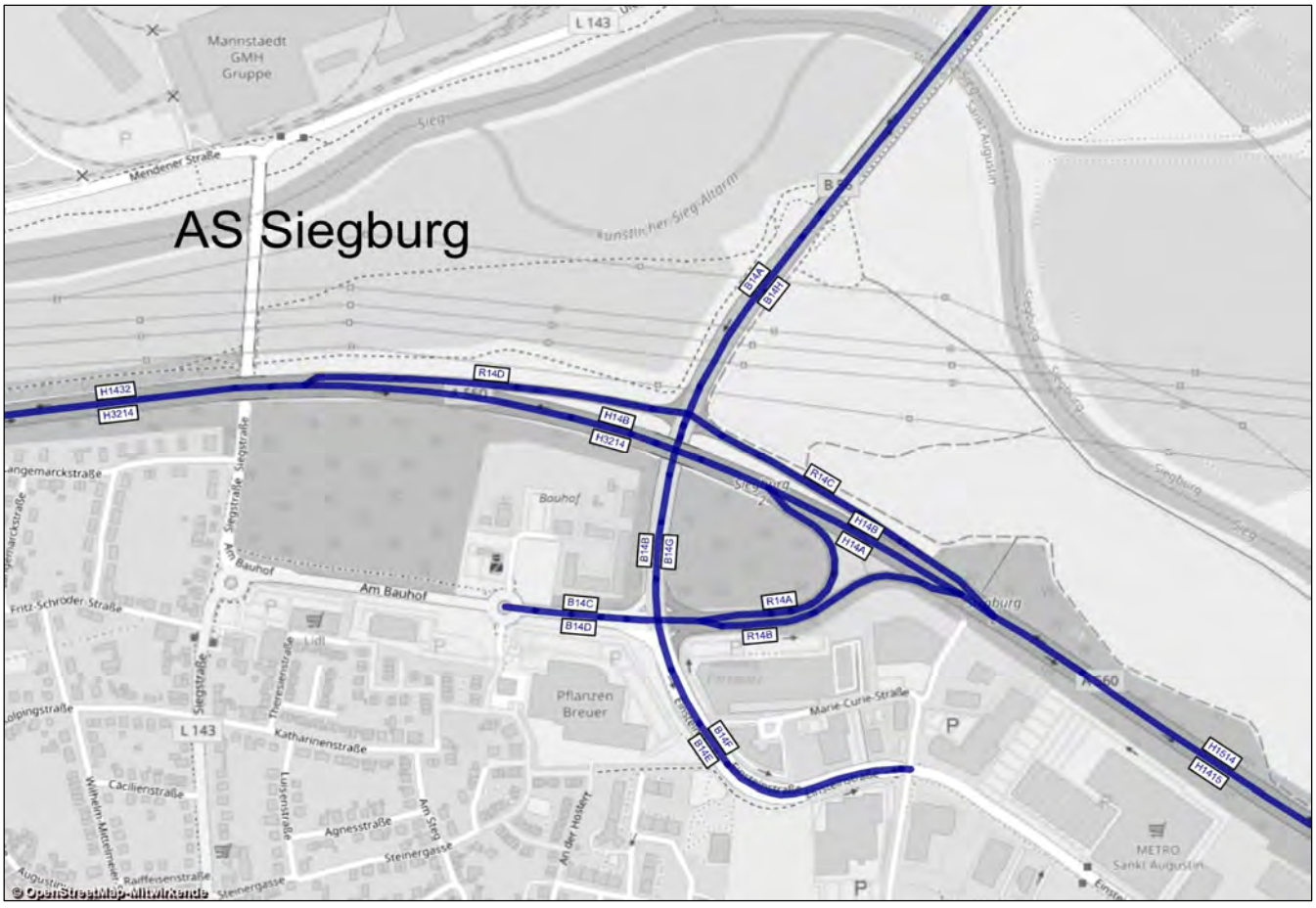
AS Bornheim - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
13a	Roisdorfer Straße (L 118)	1	10	6	13	5
		2	970	60	1.021	54
		3	594	23	428	17
	A 555	4	568	29	861	40
		5	23	13	5	3
		6	287	12	360	13
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	97	9	119	3
		8	663	32	1.270	31
		9	17	9	11	7
	Bleibtreustraße	10	16	11	23	5
		11	10	8	6	1
		12	12	9	12	2
13b	Roisdorfer Straße (L 118)	1	668	60	693	36
		2	605	23	711	37
		3	-	-	-	-
	-	4	-	-	-	-
		5	-	-	-	-
		6	-	-	-	-
	Roisdorfer Straße (L 118)	7	-	-	-	-
		8	257	30	441	20
		9	308	22	300	11
	A 555	10	172	5	235	7
		11	-	-	-	-
		12	520	21	960	21



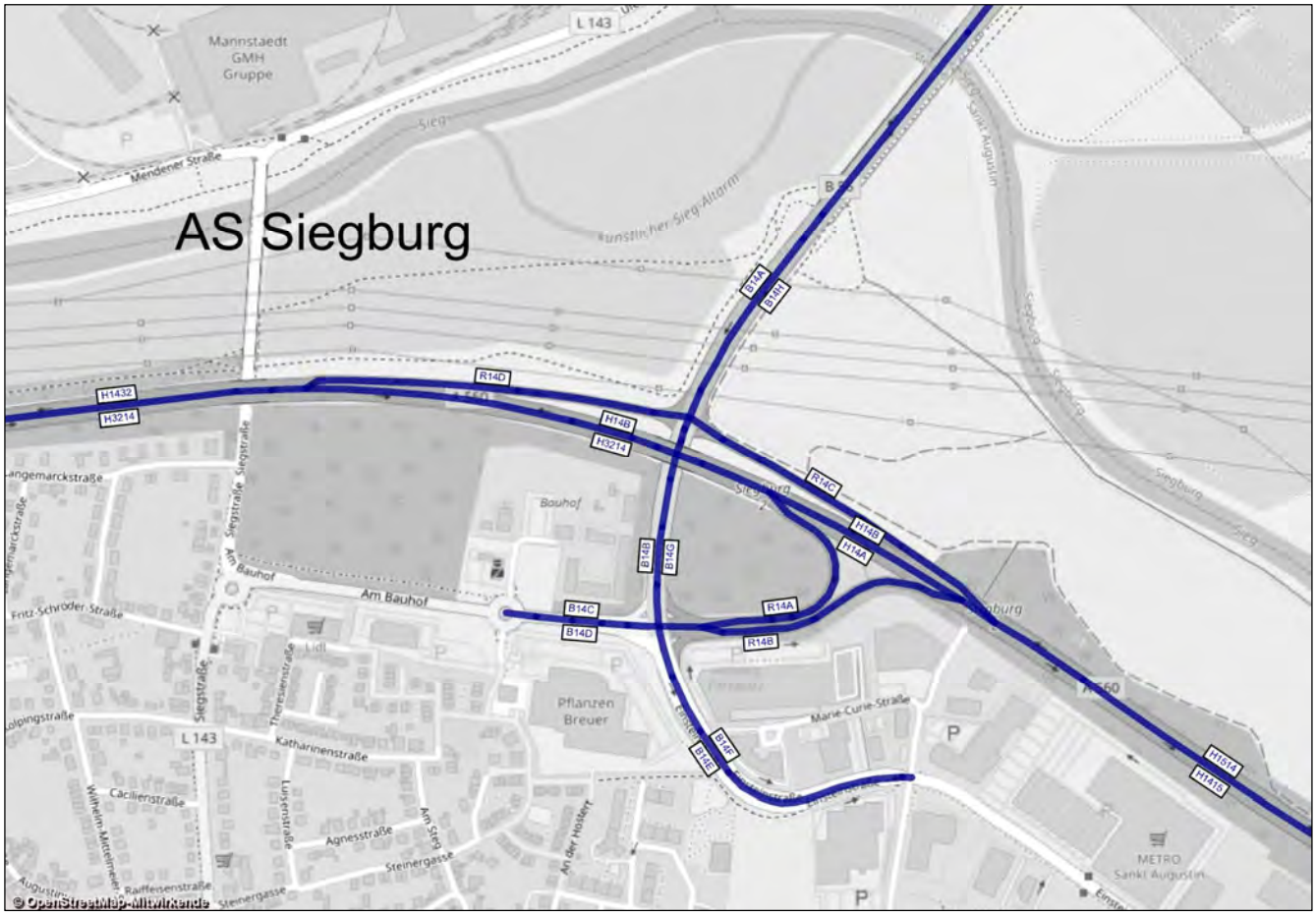
A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3214	A560	Ost	HFB	46300	9,5%	4400	48000	10,2%	4900
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	16000	6,3%	1000	16600	6,6%	1100
H14A	A560	Ost	HFB	30300	11,6%	3500	31400	12,1%	3800
R14B	A560	Ost	Einfahrt	6300	9,5%	600	6600	10,6%	700
H1415	A560	Ost	HFB	36700	11,2%	4100	38000	11,8%	4500
H1514	A560	West	HFB	42900	8,6%	3700	44400	9,2%	4100
R14C	A560	West	Ausfahrt	8000	5,0%	400	8300	4,8%	400
H14B	A560	West	HFB	34900	9,7%	3400	36100	10,2%	3700
R14D	A560	West	Einfahrt	21700	4,6%	1000	22300	4,9%	1100
H1432	A560	West	HFB	56500	7,6%	4300	58500	8,2%	4800
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	102800	8,5%	8700	106500	9,1%	9700
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	81200	9,6%	7800	84100	10,2%	8600
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	65200	10,6%	6900	67500	11,1%	7500
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	79600	9,8%	7800	82400	10,4%	8600
B14A	B56	Süd	Basisstraße	14400	6,3%	900	14900	6,7%	1000
B14B	B56	Süd	Basisstraße	7900	7,6%	600	8200	8,5%	700
B14C	L143	West	Basisstraße	7400	4,1%	300	7600	3,9%	300
B14D	L143	Ost	Basisstraße	7400	4,1%	300	7600	3,9%	300
B14E	B56	Süd	Basisstraße	9300	2,2%	200	9600	3,1%	300
B14F	B56	Nord	Basisstraße	9300	2,2%	200	9600	3,1%	300
B14G	B56	Nord	Basisstraße	25600	4,7%	1200	26400	4,9%	1300
B14H	B56	Nord	Basisstraße	14400	6,3%	900	14900	6,7%	1000
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	28800	6,3%	1800	29800	6,7%	2000
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	33500	5,4%	1800	34600	5,8%	2000
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	14800	4,1%	600	15200	3,9%	600
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	18600	2,2%	400	19200	3,1%	600

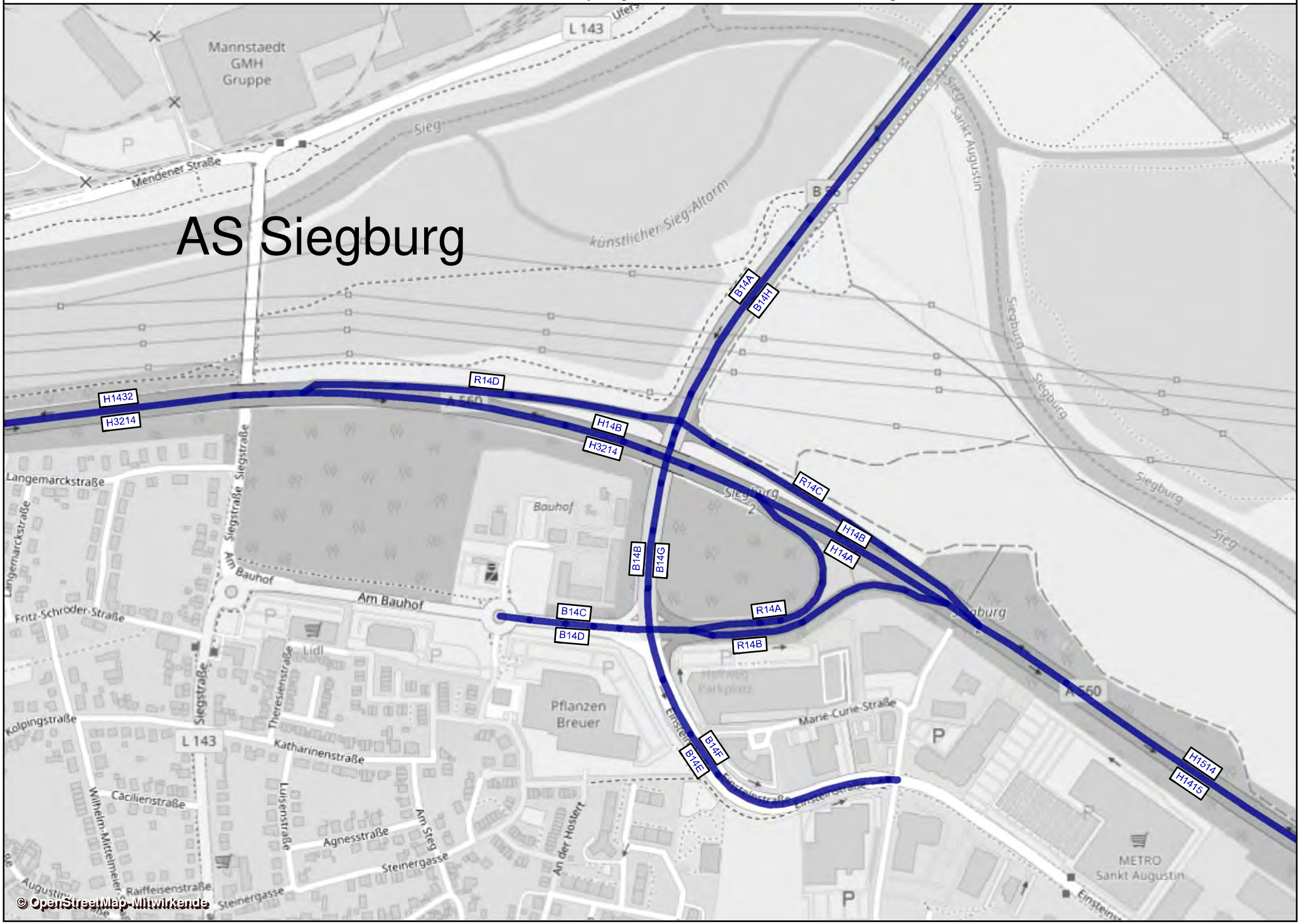


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3214	A560	Ost	HFB	43200	9,6%	17,6%	2476	445	0,06	0,010	8,6%	3700
R14A	A560	Ost	Ausfahrt	15000	5,9%	11,2%	862	150	0,06	0,010	5,3%	800
H14A	A560	Ost	HFB	28200	11,6%	20,9%	1615	294	0,06	0,010	10,3%	2900
R14B	A560	Ost	Einfahrt	5900	8,9%	16,4%	340	61	0,06	0,010	8,5%	500
H1415	A560	Ost	HFB	34100	11,1%	20,1%	1954	355	0,06	0,010	10,0%	3400
H1514	A560	West	HFB	40000	8,6%	15,9%	2296	409	0,06	0,010	7,8%	3100
R14C	A560	West	Ausfahrt	7500	3,8%	7,3%	434	75	0,06	0,010	4,0%	300
H14B	A560	West	HFB	32500	9,7%	17,8%	1862	335	0,06	0,010	8,6%	2800
R14D	A560	West	Einfahrt	20300	4,4%	8,4%	1168	201	0,06	0,010	3,9%	800
H1432	A560	West	HFB	52800	7,7%	14,3%	3030	536	0,06	0,010	6,8%	3600
QS H3214+H1432	A560	-	HFB	96000	8,5%	15,8%	5506	981	0,06	0,010	7,6%	7300
QS H3214+H14B	A560	-	HFB	75700	9,6%	17,7%	4339	779	0,06	0,010	8,6%	6500
QS H14A+H14B	A560	-	HFB	60700	10,6%	19,2%	3477	629	0,06	0,010	9,4%	5700
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	74100	9,7%	17,8%	4251	764	0,06	0,010	8,8%	6500
B14A	B56	Süd	Basisstraße	13450	6,4%	12,1%	773	136	0,06	0,010	5,6%	750
B14B	B56	Süd	Basisstraße	7400	7,4%	13,8%	426	75	0,06	0,010	6,8%	500
B14C	L143	West	Basisstraße	6950	4,2%	8,0%	399	69	0,06	0,010	3,6%	250
B14D	L143	Ost	Basisstraße	6950	4,2%	8,0%	399	69	0,06	0,010	3,6%	250
B14E	B56	Süd	Basisstraße	8750	2,6%	5,1%	505	86	0,06	0,010	2,3%	200
B14F	B56	Nord	Basisstraße	8750	2,6%	5,1%	505	86	0,06	0,010	2,3%	200
B14G	B56	Nord	Basisstraße	24000	4,6%	8,8%	1380	238	0,06	0,010	4,2%	1000
B14H	B56	Nord	Basisstraße	13450	6,4%	12,1%	773	136	0,06	0,010	5,6%	750
QS B14A+B14H	B56	-	Basisstraße	26900	6,4%	12,1%	1547	271	0,06	0,010	5,6%	1500
QS B14B+B14G	B56	-	Basisstraße	31400	5,3%	10,0%	1806	314	0,06	0,010	4,8%	1500
QS B14C+B14D	L143	-	Basisstraße	13900	4,2%	8,0%	799	138	0,06	0,010	3,6%	500
QS B14E+B14F	B56	-	Basisstraße	17500	2,6%	5,1%	1010	172	0,06	0,010	2,3%	400

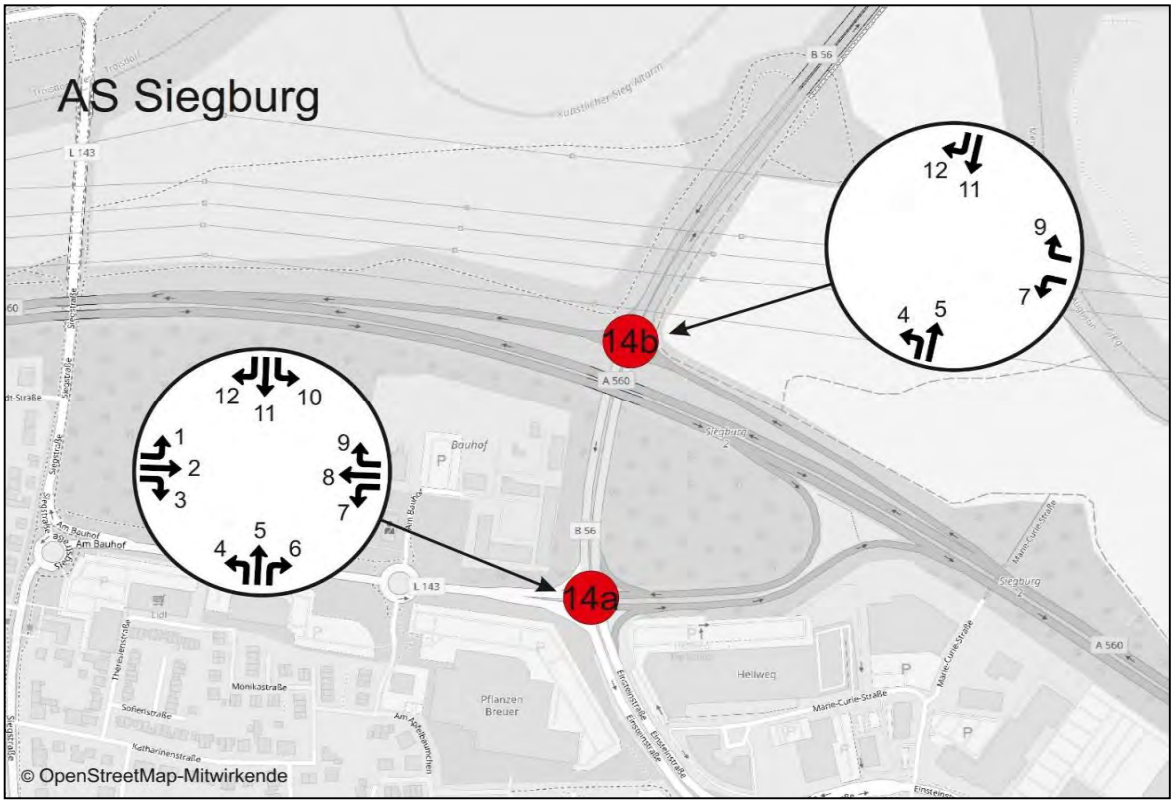


A 560 - AS Siegburg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3214	A560	HFB	**4576**	**5,3%**	-			-			R14A	1413	3,5%	H14A	3163	6,2%	2867	10,6%	4131	5,2%
R14A	A560	Ausfahrt	**1530**	**2,9%**	-			-			H14A	2872	6,2%	H3214	4402	5,1%	1083	7,0%	1350	2,9%
H14A	A560	HFB	**3082**	**6,5%**	R14B	753	4,1%	H1415	3835	6,0%	R14A	1412	2,7%	H3214	4495	5,3%	1784	12,7%	2782	6,3%
R14B	A560	Einfahrt	**835**	**3,8%**	H14A	2908	6,1%	H1415	3743	5,6%	-			-			246	13,4%	711	4,8%
H1415	A560	HFB	**3870**	**6,1%**	R14B	835	4,7%	H14A	3035	6,6%	-			-			2030	12,8%	3493	6,0%
H1514	A560	HFB	**4153**	**6,6%**	-			-			R14C	614	3,6%	H14B	3539	7,2%	3565	7,6%	2888	5,5%
R14C	A560	Ausfahrt	**762**	**2,6%**	-			-			H14B	2288	6,3%	H1415	3049	5,4%	550	3,6%	672	2,5%
H14B	A560	HFB	**3508**	**7,3%**	R14D	2030	4,3%	H1432	5538	6,2%	R14C	452	3,5%	H1514	3961	6,8%	3015	8,3%	2216	6,4%
R14D	A560	Einfahrt	**2057**	**1,8%**	H14B	2316	6,2%	H1432	4373	4,1%	-			-			1560	4,9%	1742	2,2%
H1432	A560	HFB	**5332**	**6,3%**	R14D	2106	4,6%	H14B	3226	7,4%	-			-			4575	7,2%	3958	4,6%

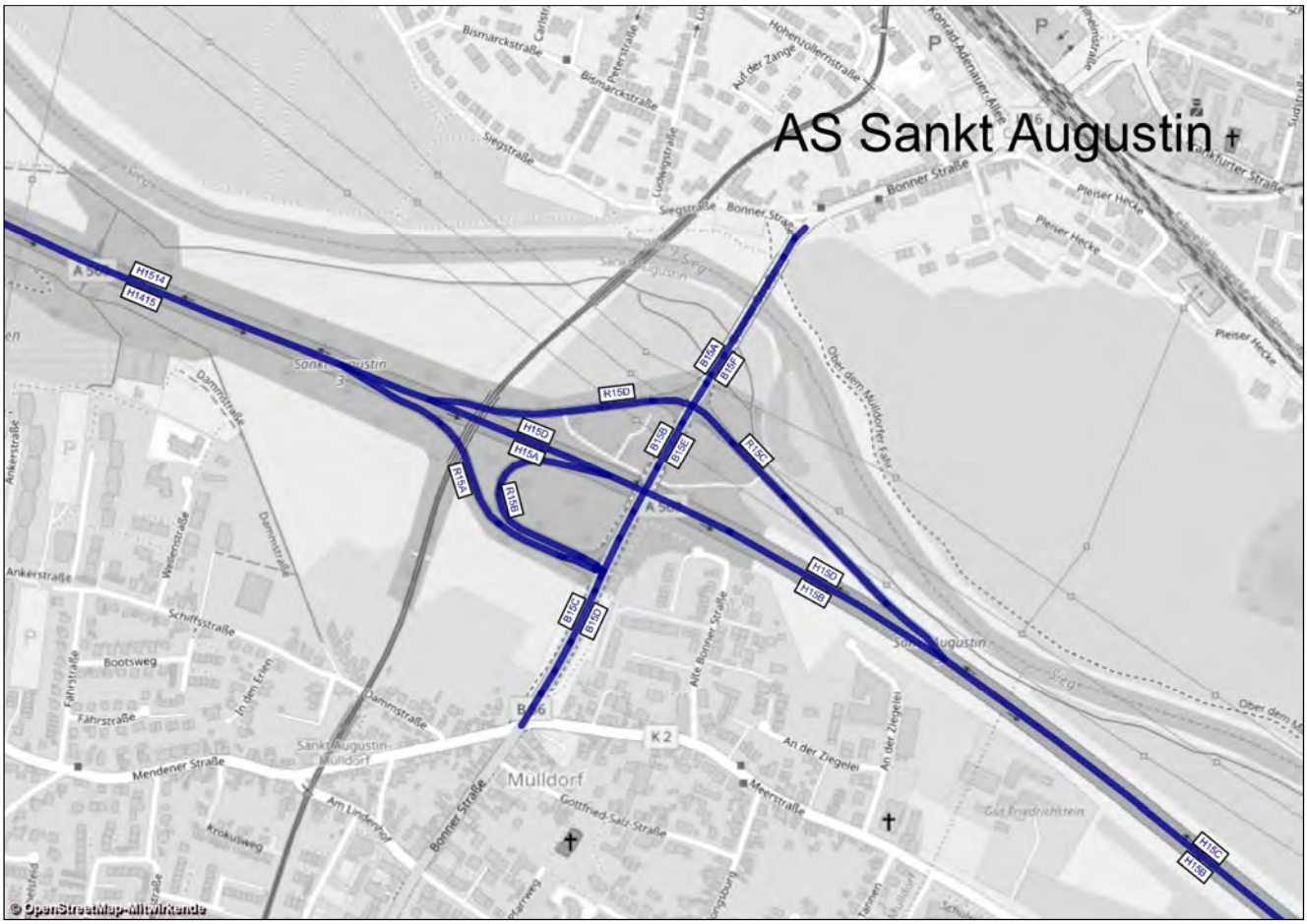



AS Siegburg
L 143
Mannstaedt GMH Gruppe
Mendener Straße
Sieg
künstlicher Sieg-Altarm
Sankt Augustin
Siegburg
B14A
B14H
R14D
H1432
H3214
H14B
H3214
R14C
H14B
H14A
B14B
B14G
Langemarckstraße
Siegstraße
Bauhof
Am Bauhof
Fritz-Schröder-Straße
B14C
B14D
R14A
R14B
Lidl
Pflanzen Breuer
Marie-Curie-Straße
Kolpingstraße
Theresienstraße
Katharinenstraße
Cacilienstraße
Wilhelm-Mittelmeier-Straße
Luisenstraße
Agnesstraße
Am Steg
Steinergasse
An der Hostert
Raiffeisenstraße
B14F
B14E
H1514
H1415
METRO Sankt Augustin
Einsteinstraße
© OpenStreetMap-Mitwirkende

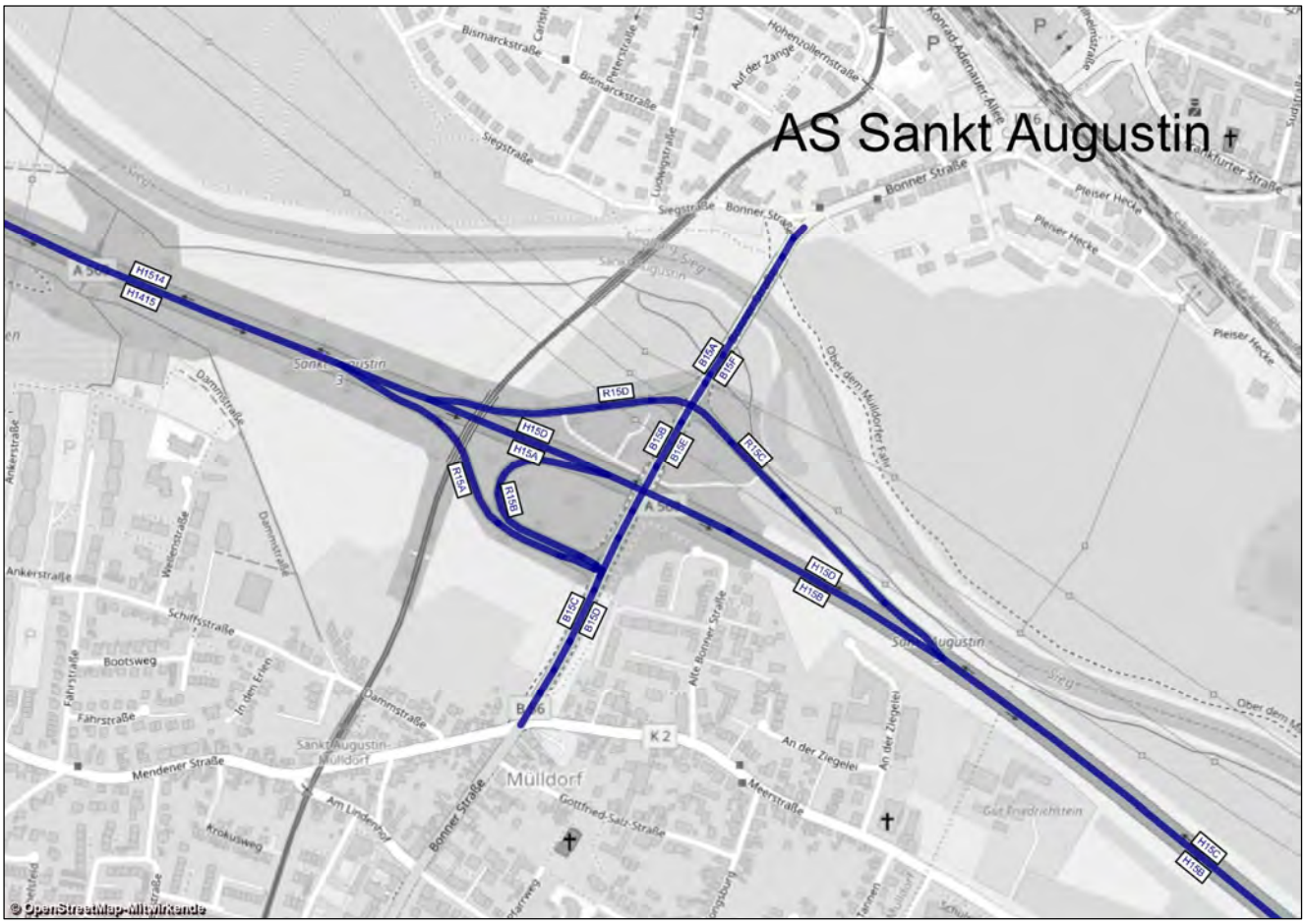
AS Siegburg - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
14a	Am Bauhof (L 143)	1	378	6	447	2
		2	144	6	337	4
		3	86	0	194	2
	Einsteinstraße (B 56)	4	57	2	201	2
		5	46	12	724	5
		6	38	2	215	2
	A 560	7	277	10	194	4
		8	142	4	179	4
		9	932	35	1.189	25
	Einsteinstraße (B 56)	10	157	17	303	11
		11	372	11	454	2
		12	328	4	538	8
14b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Einsteinstraße (B 56)	4	430	17	787	9
		5	926	36	1.574	24
		6	-	-	-	-
	A 560	7	197	8	187	2
		8	-	-	-	-
		9	315	19	269	3
	Einsteinstraße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	660	25	1.109	20
		12	1.520	55	1.558	24



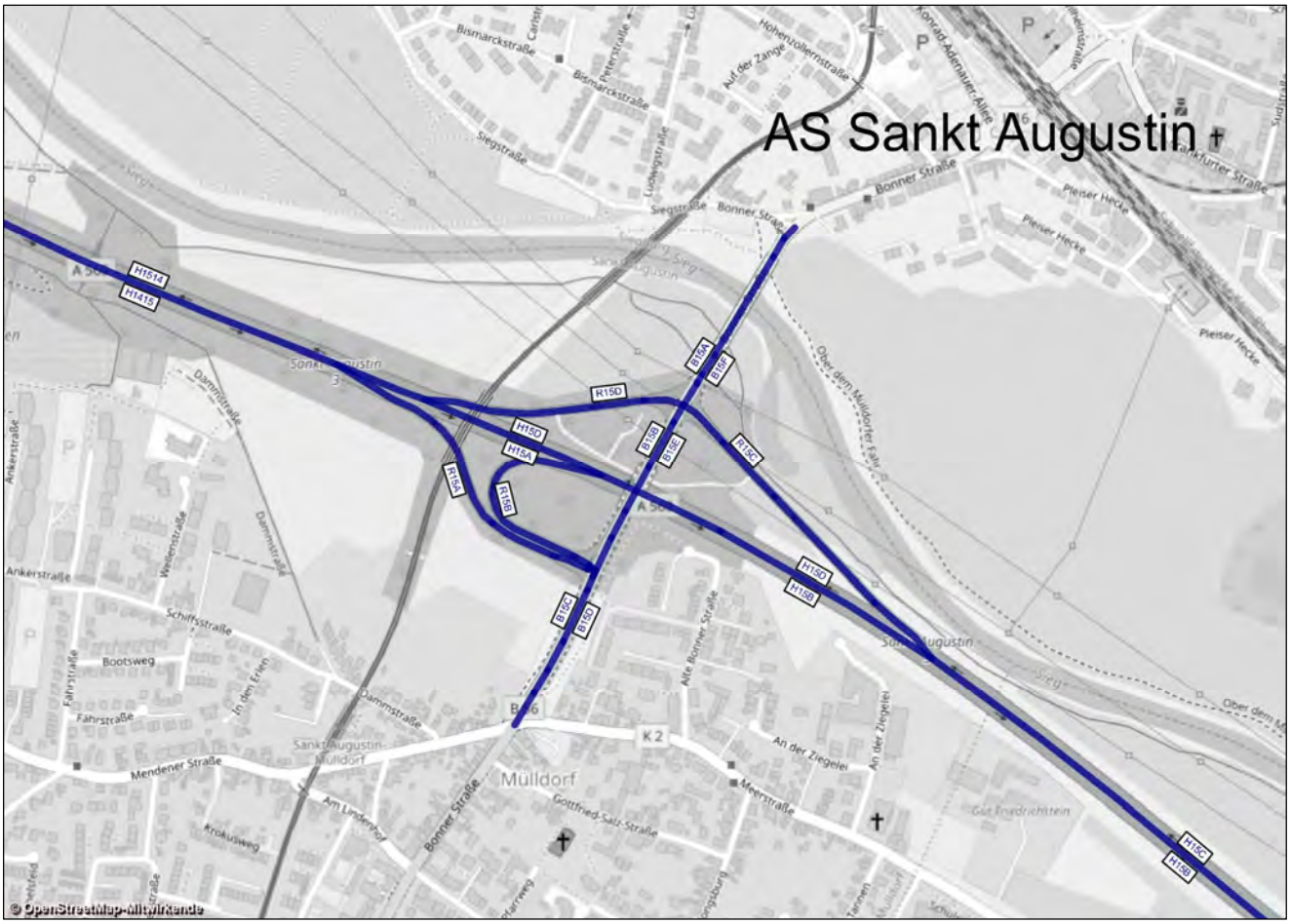
A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1415	A560	Ost	HFB	36700	11,2%	4100	38000	11,8%	4500
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8700	4,6%	400	9000	4,4%	400
H15A	A560	Ost	HFB	27900	13,3%	3700	29000	14,1%	4100
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4700	8,5%	400	4900	8,2%	400
H15B	A560	Ost	HFB	32700	12,5%	4100	34000	13,2%	4500
H15C	A560	West	HFB	39400	9,4%	3700	40800	10,0%	4100
R15C	A560	West	Ausfahrt	8000	5,0%	400	8300	4,8%	400
H15D	A560	West	HFB	31400	10,8%	3400	32500	11,4%	3700
R15D	A560	West	Einfahrt	11500	1,7%	200	11800	2,5%	300
H1514	A560	West	HFB	42900	8,6%	3700	44400	9,2%	4100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	79600	9,8%	7800	82400	10,4%	8600
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	59300	12,0%	7100	61500	12,7%	7800
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	64100	11,7%	7500	66500	12,3%	8200
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	72100	10,8%	7800	74800	11,5%	8600
B15A	L16	Süd	Basisstraße	11500	0,9%	100	11900	0,8%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8800	4,5%	400	9100	4,4%	400
B15C	L56	Süd	Basisstraße	11400	5,3%	600	11800	5,9%	700
B15D	L56	Nord	Basisstraße	11400	5,3%	600	11800	5,9%	700
B15E	L16	Nord	Basisstraße	13500	3,0%	400	13900	2,9%	400
B15F	L16	Nord	Basisstraße	11500	0,9%	100	11900	0,8%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	23000	0,9%	200	23800	0,8%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	22300	3,6%	800	23000	3,5%	800
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	22800	5,3%	1200	23600	5,9%	1400

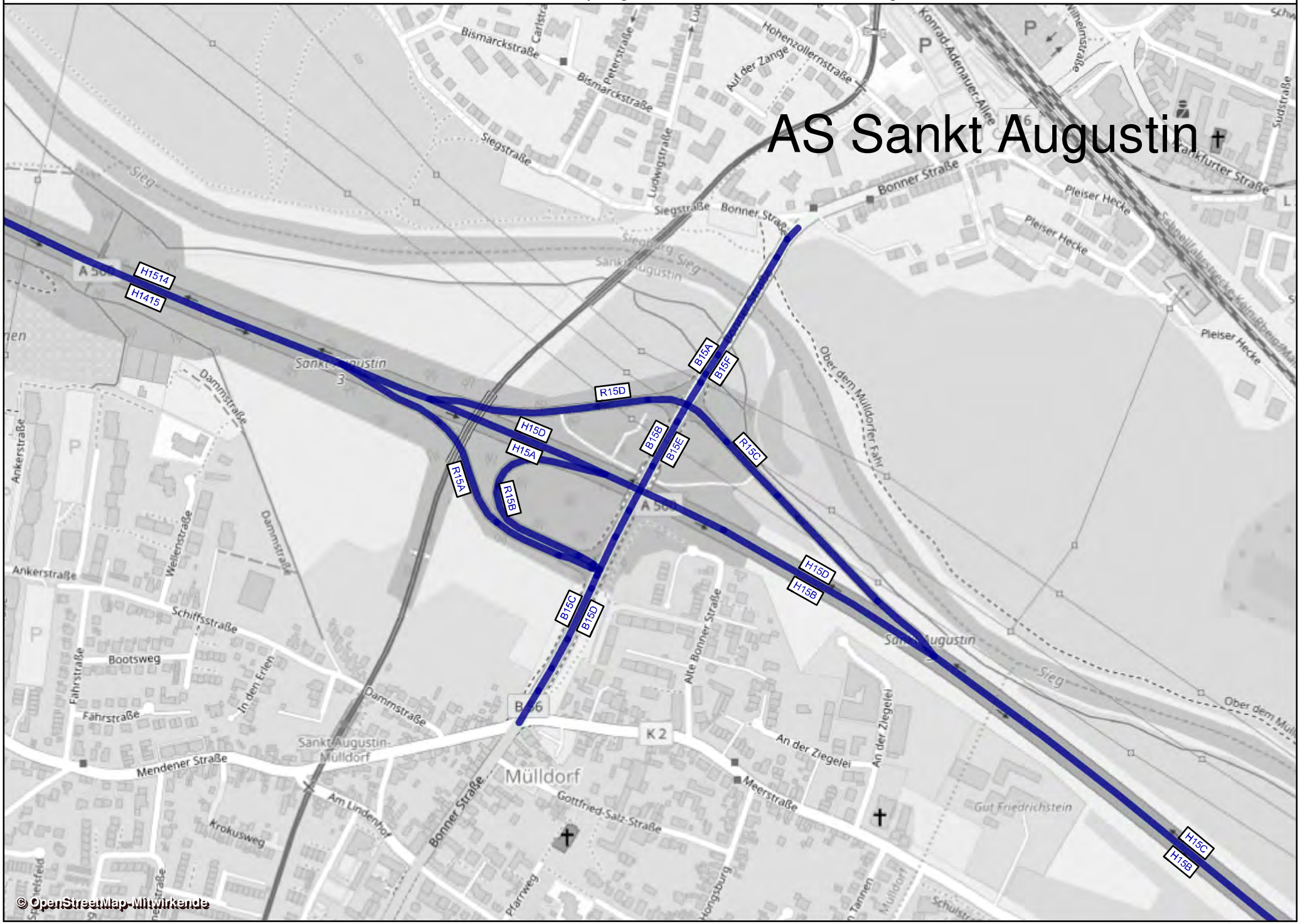


A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1415	A560	Ost	HFB	34100	11,1%	20,1%	1954	355	0,06	0,010	10,0%	3400
R15A	A560	Ost	Ausfahrt	8200	3,8%	7,3%	472	81	0,06	0,010	3,7%	300
H15A	A560	Ost	HFB	25900	13,4%	23,9%	1483	274	0,06	0,011	12,0%	3100
R15B	A560	Ost	Einfahrt	4400	7,3%	13,6%	255	45	0,06	0,010	6,8%	300
H15B	A560	Ost	HFB	30400	12,5%	22,4%	1738	319	0,06	0,010	11,2%	3400
H15C	A560	West	HFB	36700	9,5%	17,4%	2106	378	0,06	0,010	8,4%	3100
R15C	A560	West	Ausfahrt	7500	4,3%	8,2%	432	75	0,06	0,010	4,0%	300
H15D	A560	West	HFB	29200	10,8%	19,7%	1674	303	0,06	0,010	9,6%	2800
R15D	A560	West	Einfahrt	10800	2,5%	4,9%	623	106	0,06	0,010	1,9%	200
H1514	A560	West	HFB	40000	8,6%	15,9%	2296	409	0,06	0,010	7,8%	3100
QS H1415+H1514	A560	-	HFB	74100	9,7%	17,8%	4251	764	0,06	0,010	8,8%	6500
QS H15A+H15D	A560	-	HFB	55100	12,1%	21,7%	3156	577	0,06	0,010	10,7%	5900
QS H15B+H15D	A560	-	HFB	59600	11,7%	21,1%	3412	622	0,06	0,010	10,4%	6200
QS H15B+H15C	A560	-	HFB	67100	10,9%	19,7%	3844	697	0,06	0,010	9,7%	6500
B15A	L16	Süd	Basisstraße	10850	1,3%	2,5%	624	105	0,06	0,010	0,9%	100
B15B	L16	Süd	Basisstraße	8300	4,1%	7,9%	479	82	0,06	0,010	3,6%	300
B15C	L56	Süd	Basisstraße	10700	5,0%	9,5%	614	106	0,06	0,010	4,7%	500
B15D	L56	Nord	Basisstraße	10700	5,0%	9,5%	614	106	0,06	0,010	4,7%	500
B15E	L16	Nord	Basisstraße	12700	2,3%	4,5%	733	124	0,06	0,010	2,4%	300
B15F	L16	Nord	Basisstraße	10850	1,3%	2,5%	624	105	0,06	0,010	0,9%	100
QS B15A+B15F	L16	-	Basisstraße	21700	1,3%	2,5%	1249	210	0,06	0,010	0,9%	200
QS B15B+B15E	L 16	-	Basisstraße	21000	3,1%	5,9%	1212	207	0,06	0,010	2,9%	600
QS B15C+B15D	L56	-	Basisstraße	21400	5,0%	9,5%	1228	213	0,06	0,010	4,7%	1000



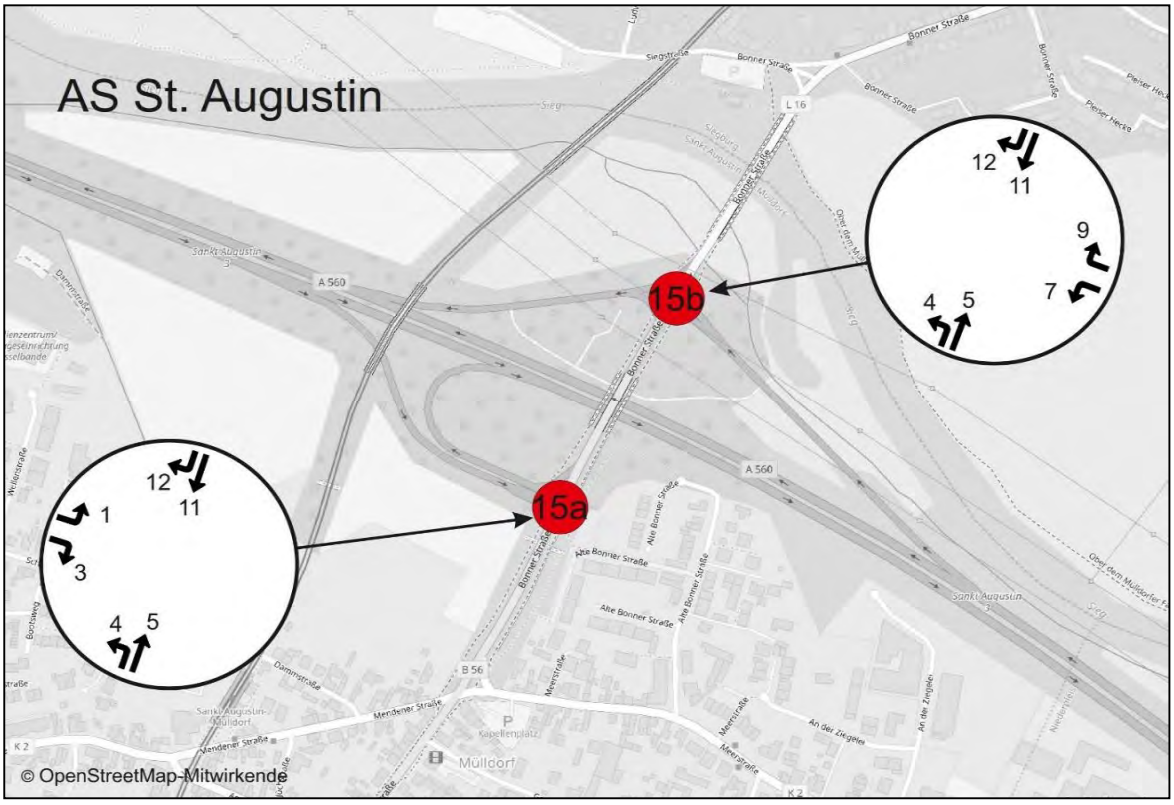
A 560 - AS St. Augustin - Prognose-Planfall 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1415	A560	HFB	**3870**	**6,1%**	-			-			R15A	783	1,6%	H15A	3086	7,3%	2030	12,8%	3493	6,0%
R15A	A560	Ausfahrt	**795**	**1,6%**	-			-			H15A	2880	7,0%	H1415	3675	5,8%	570	5,1%	702	1,6%
H15A	A560	HFB	**3092**	**7,3%**	R15B	516	4,1%	H15B	3608	6,8%	R15A	735	1,5%	H1415	3827	6,1%	1461	15,9%	2790	7,1%
R15B	A560	Einfahrt	**572**	**3,8%**	H15A	2915	6,9%	H15B	3487	6,4%	-			-			250	6,8%	487	4,7%
H15B	A560	HFB	**3631**	**6,9%**	R15B	542	5,1%	H15A	3089	7,2%	-			-			1710	14,5%	3277	6,7%
H15C	A560	HFB	**4034**	**7,1%**	-			-			R15C	584	2,9%	H15D	3451	7,8%	3466	8,1%	2516	6,0%
R15C	A560	Ausfahrt	**768**	**4,7%**	-			-			H15D	2927	8,5%	H15C	3695	7,7%	630	4,9%	589	1,4%
H15D	A560	HFB	**3298**	**7,7%**	R15D	774	2,4%	H1514	4072	6,7%	R15C	658	4,6%	H15C	3956	7,2%	2836	8,9%	1926	7,4%
R15D	A560	Einfahrt	**1136**	**1,2%**	H15D	2551	6,3%	H1514	3688	4,7%	-			-			729	2,7%	961	1,6%
H1514	A560	HFB	**4153**	**6,6%**	R15D	857	2,7%	H15D	3296	7,7%	-			-			3565	7,6%	2888	5,5%



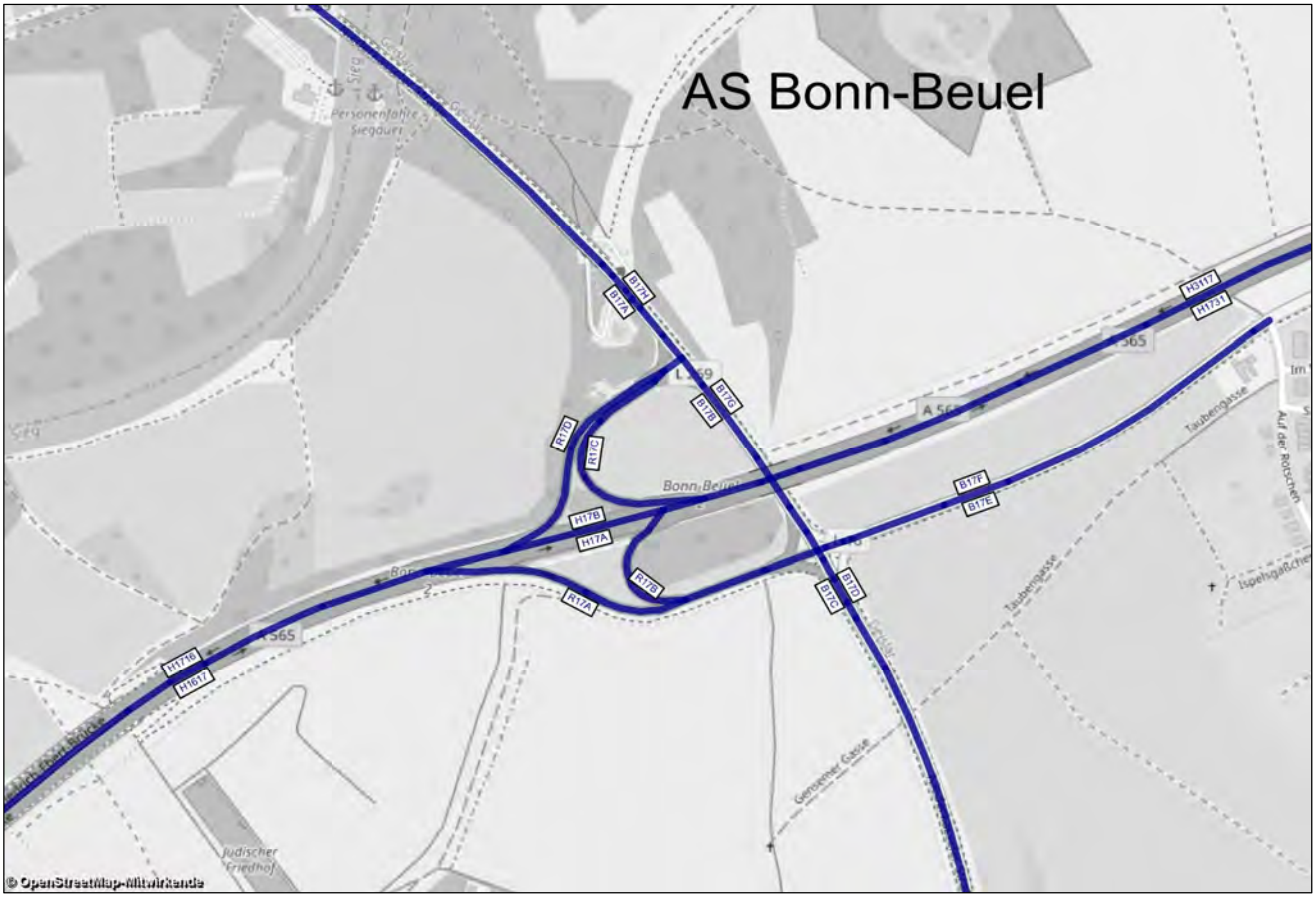


© OpenStreetMap-Mitwirkende

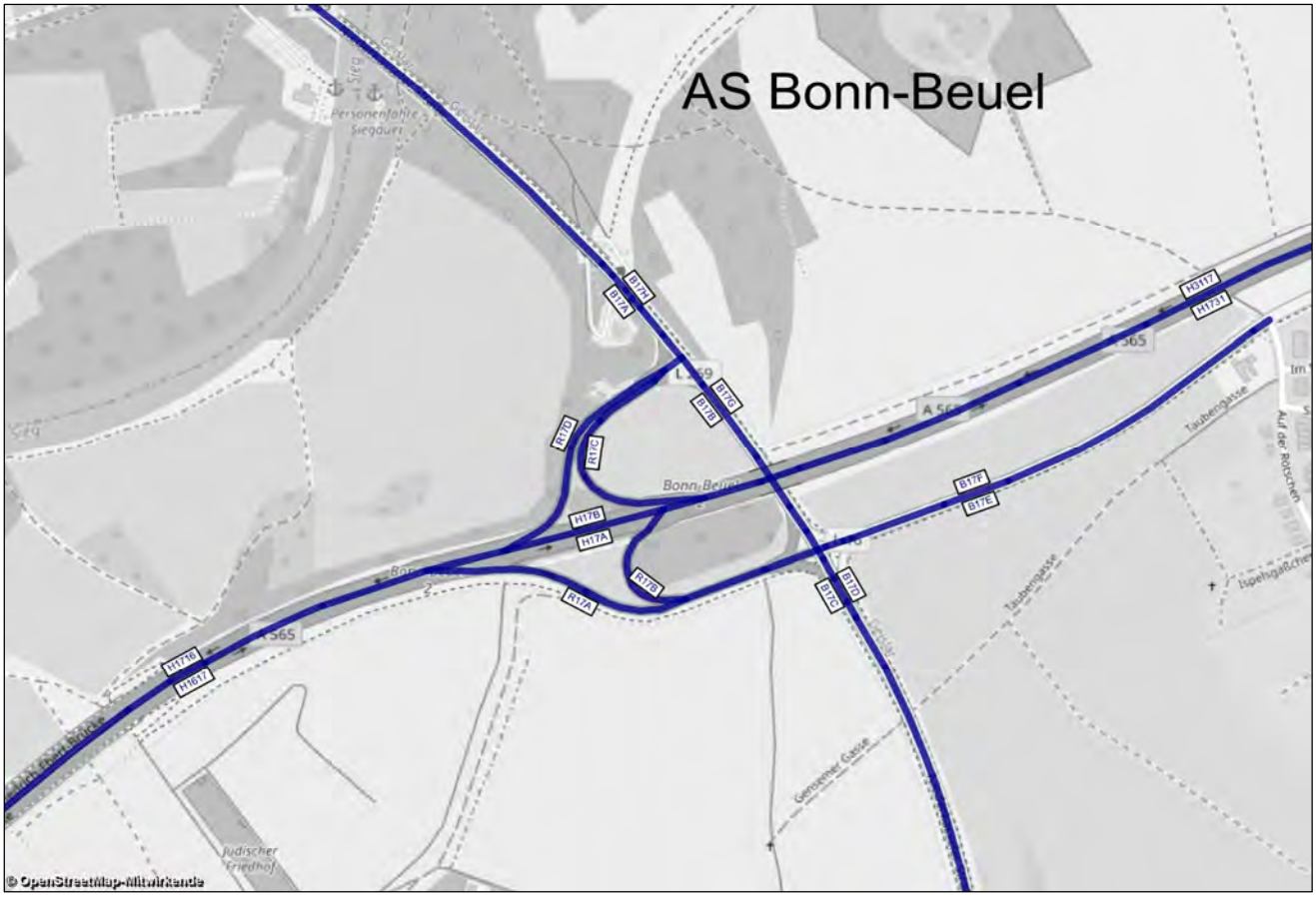
AS St. Augustin - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
15a	A 560	1	418	6	422	5
		2	-	-	-	-
		3	291	6	391	1
	Bonner Straße (B 56)	4	100	2	401	1
		5	703	15	762	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	10	-	-	-	-
		11	799	13	793	1
		12	144	1	488	2
15b	A 560	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Bonner Straße (B 56)	4	204	6	372	3
		5	918	15	813	9
		6	-	-	-	-
	A 560	7	357	4	256	1
		8	-	-	-	-
		9	419	5	284	3
	Bonner Straße (L 16)	10	-	-	-	-
		11	585	10	1.024	2
		12	368	10	572	3



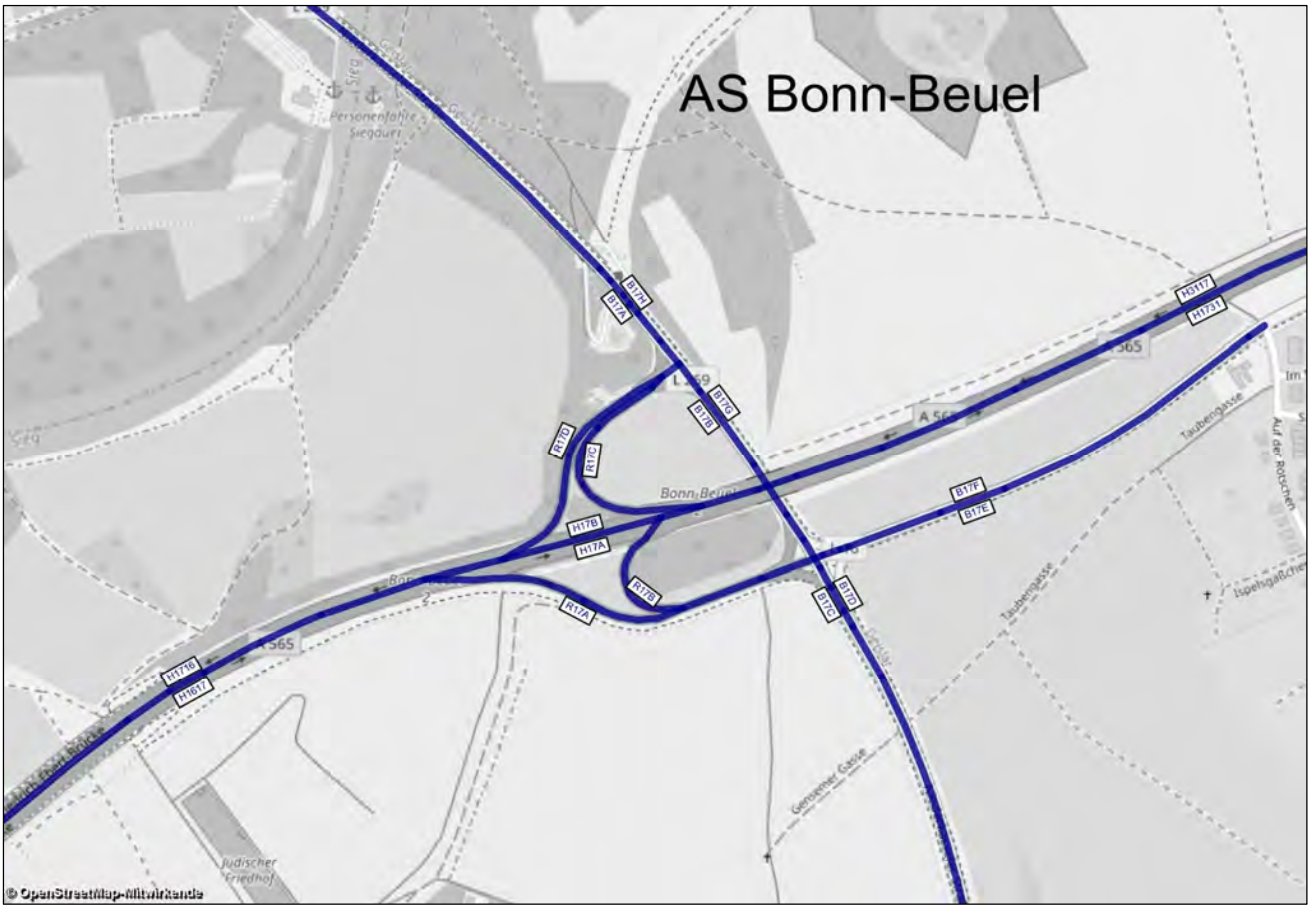
A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H1617	A565	Ost	HFB	59800	8,0%	4800	61800	8,6%	5300
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	9300	4,3%	400	9600	4,2%	400
H17A	A565	Ost	HFB	50500	8,7%	4400	52300	9,4%	4900
R17B	A565	Ost	Einfahrt	5300	7,5%	400	5500	7,3%	400
H1731	A565	Ost	HFB	55800	8,6%	4800	57800	9,2%	5300
H3117	A565	West	HFB	46000	10,2%	4700	47600	10,9%	5200
R17C	A565	West	Ausfahrt	3500	5,7%	200	3600	8,3%	300
H17B	A565	West	HFB	42300	10,4%	4400	43900	11,2%	4900
R17D	A565	West	Einfahrt	10800	4,6%	500	11100	4,5%	500
H1716	A565	West	HFB	53100	9,2%	4900	55000	9,8%	5400
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	112900	8,6%	9700	116800	9,2%	10700
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	92800	9,5%	8800	96200	10,2%	9800
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	101800	9,3%	9500	105400	10,0%	10500
B17A	L269	Süd	Basisstraße	6100	8,2%	500	6300	7,9%	500
B17B	L269	Süd	Basisstraße	4900	8,2%	400	5100	7,8%	400
B17C	L16	Süd	Basisstraße	10300	4,9%	500	10700	4,7%	500
B17D	L16	Nord	Basisstraße	10300	4,9%	500	10700	4,7%	500
B17E	L16	Ost	Basisstraße	7100	1,4%	100	7300	1,4%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	7100	1,4%	100	7300	1,4%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	13500	4,4%	600	14000	5,0%	700
B17H	L269	Nord	Basisstraße	6100	8,2%	500	6300	7,9%	500
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	12200	8,2%	1000	12600	7,9%	1000
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	18400	5,4%	1000	19100	5,8%	1100
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	20600	4,9%	1000	21400	4,7%	1000
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	14200	1,4%	200	14600	1,4%	200

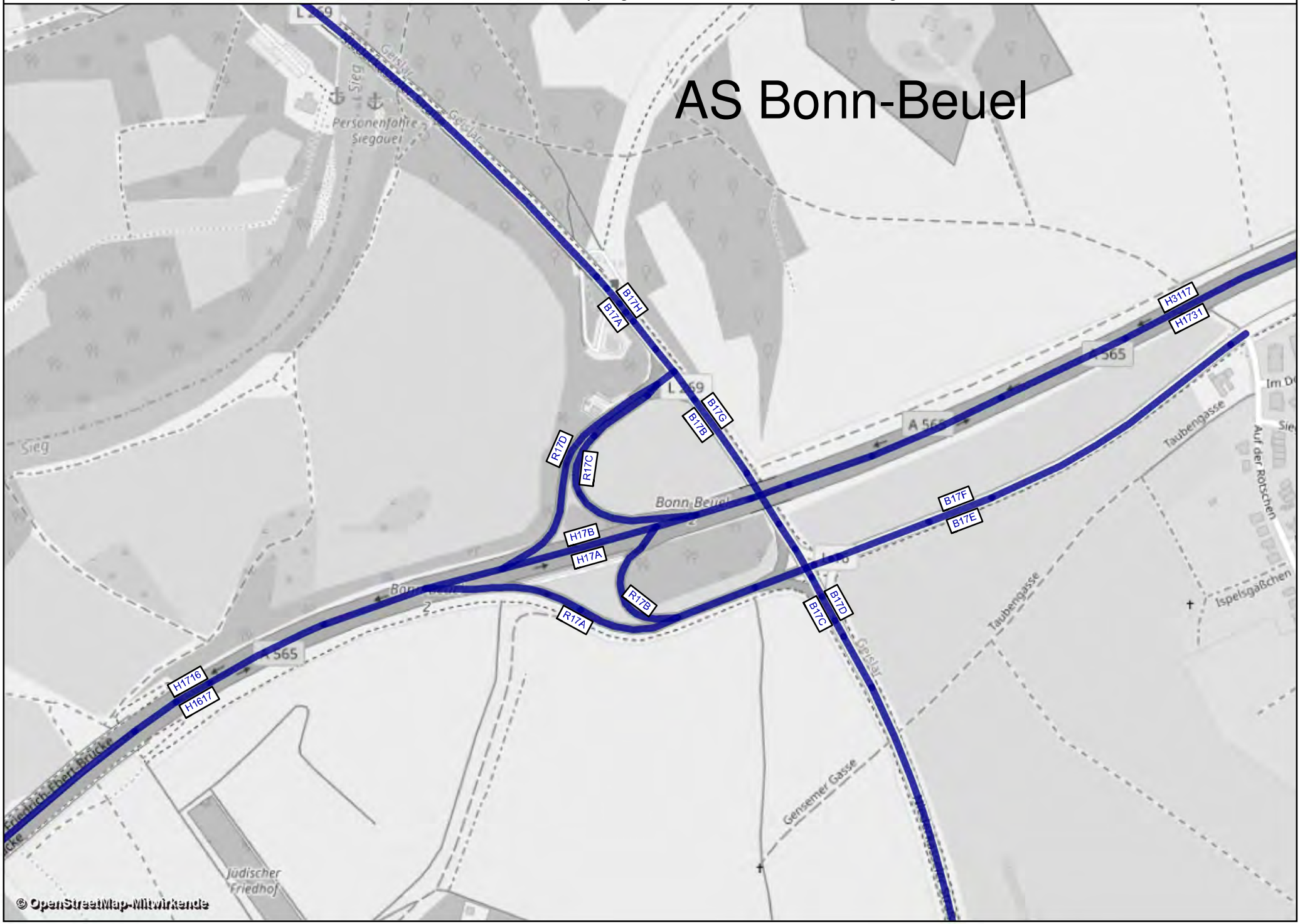


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
				Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H1617	A565	Ost	HFB	55800	8,1%	15,1%	3202	569	0,06	0,010	7,2%	4000
R17A	A565	Ost	Ausfahrt	8700	4,0%	7,6%	500	86	0,06	0,010	3,4%	300
H17A	A565	Ost	HFB	47100	8,9%	16,4%	2702	482	0,06	0,010	7,9%	3700
R17B	A565	Ost	Einfahrt	5000	6,4%	12,0%	288	50	0,06	0,010	6,0%	300
H1731	A565	Ost	HFB	52100	8,7%	16,0%	2989	533	0,06	0,010	7,7%	4000
H3117	A565	West	HFB	42800	10,1%	18,5%	2453	442	0,06	0,010	9,1%	3900
R17C	A565	West	Ausfahrt	3300	5,5%	10,4%	192	33	0,06	0,010	6,1%	200
H17B	A565	West	HFB	39400	10,5%	19,2%	2260	409	0,06	0,010	9,4%	3700
R17D	A565	West	Einfahrt	10100	4,3%	8,3%	578	100	0,06	0,010	4,0%	400
H1716	A565	West	HFB	49500	9,3%	17,0%	2839	508	0,06	0,010	8,3%	4100
QS H1617+H1716	A565	-	HFB	105300	8,7%	16,0%	6041	1077	0,06	0,010	7,7%	8100
QS H17A+H17B	A565	-	HFB	86500	9,6%	17,7%	4962	891	0,06	0,010	8,6%	7400
QS H1731+H3117	A565	-	HFB	94900	9,3%	17,1%	5442	975	0,06	0,010	8,3%	7900
B17A	L269	Süd	Basisstraße	5700	8,0%	14,8%	328	58	0,06	0,010	7,0%	400
B17B	L269	Süd	Basisstraße	4600	8,0%	14,8%	263	47	0,06	0,010	6,5%	300
B17C	L16	Süd	Basisstraße	9700	4,5%	8,5%	559	96	0,06	0,010	4,1%	400
B17D	L16	Nord	Basisstraße	9700	4,5%	8,5%	559	96	0,06	0,010	4,1%	400
B17E	L16	Ost	Basisstraße	6700	1,6%	3,2%	388	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17F	L16	West	Basisstraße	6700	1,6%	3,2%	388	65	0,06	0,010	1,5%	100
B17G	L269	Nord	Basisstraße	12700	4,6%	8,8%	733	127	0,06	0,010	3,9%	500
B17H	L269	Nord	Basisstraße	5700	8,0%	14,8%	328	58	0,06	0,010	7,0%	400
QS B17A+B17H	L269	-	Basisstraße	11400	8,0%	14,8%	657	117	0,06	0,010	7,0%	800
QS B17B+B17G	L269	-	Basisstraße	17300	5,5%	10,4%	996	173	0,06	0,010	4,6%	800
QS B17C+B17D	L16	-	Basisstraße	19400	4,5%	8,5%	1117	193	0,06	0,010	4,1%	800
QS B17E+B17F	L16	-	Basisstraße	13400	1,6%	3,2%	776	131	0,06	0,010	1,5%	200

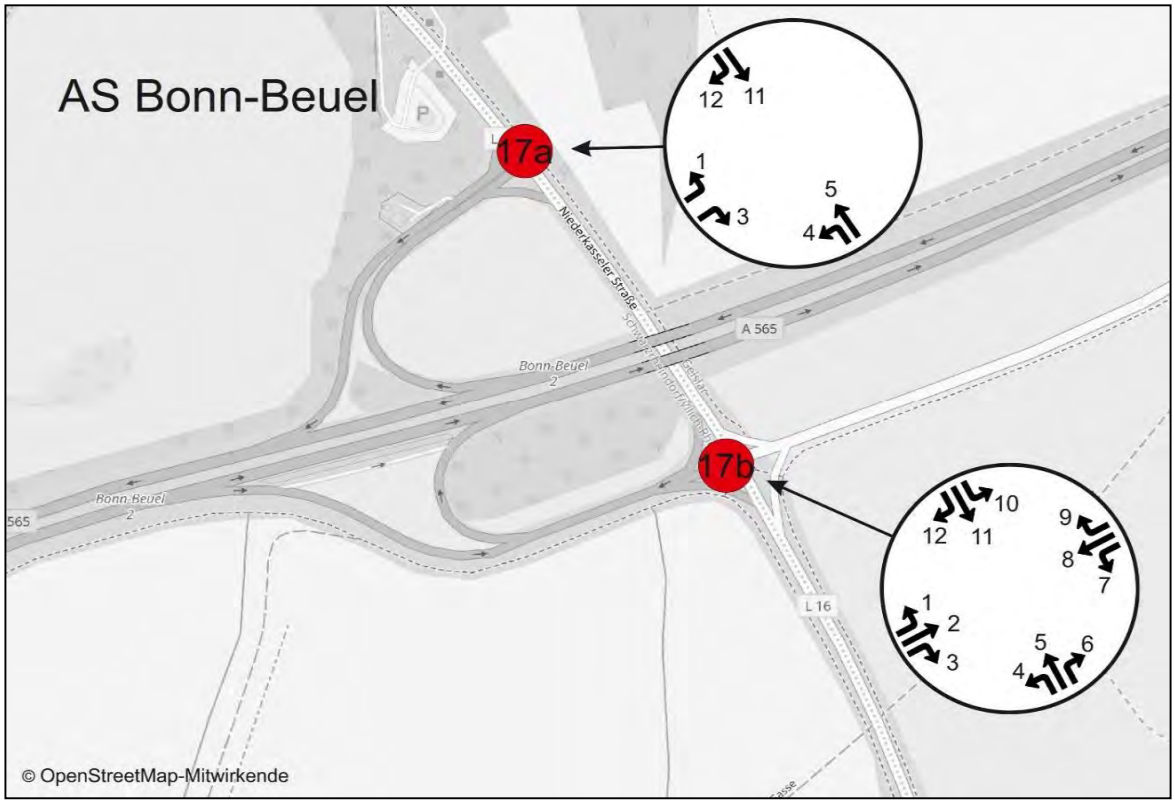


A 565 - AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H1617	A565	HFB	**5611**	**5,9%**	-			-			R17A	1052	1,7%	H17A	4559	6,8%	4098	7,1%	5065	5,7%
R17A	A565	Ausfahrt	**1069**	**1,7%**	-			-			H17A	4255	6,5%	H1617	5324	5,6%	487	6,2%	943	1,7%
H17A	A565	HFB	**4567**	**6,8%**	R17B	321	3,7%	H1731	4889	6,6%	R17A	987	1,6%	H1617	5555	5,9%	3611	7,3%	4122	6,7%
R17B	A565	Einfahrt	**665**	**5,2%**	H17A	3773	7,0%	H1731	4438	6,8%	-			-			523	5,9%	303	4,3%
H1731	A565	HFB	**4903**	**6,7%**	R17B	356	4,2%	H17A	4547	6,9%	-			-			4134	7,1%	4425	6,5%
H3117	A565	HFB	**4207**	**8,2%**	-			-			R17C	282	8,3%	H17B	3925	8,2%	3621	9,4%	3365	6,2%
R17C	A565	Ausfahrt	**323**	**1,4%**	-			-			H17B	3180	6,5%	H3117	3503	6,0%	253	8,3%	285	1,4%
H17B	A565	HFB	**3914**	**8,3%**	R17D	933	3,3%	H1716	4847	7,3%	R17C	264	7,7%	H3117	4178	8,3%	3369	9,5%	3080	6,7%
R17D	A565	Einfahrt	**1122**	**3,4%**	H17B	3518	9,2%	H1716	4640	7,8%	-			-			880	3,9%	742	3,2%
H1716	A565	HFB	**4943**	**7,3%**	R17D	1034	3,8%	H17B	3910	8,2%	-			-			4248	8,3%	3821	6,0%

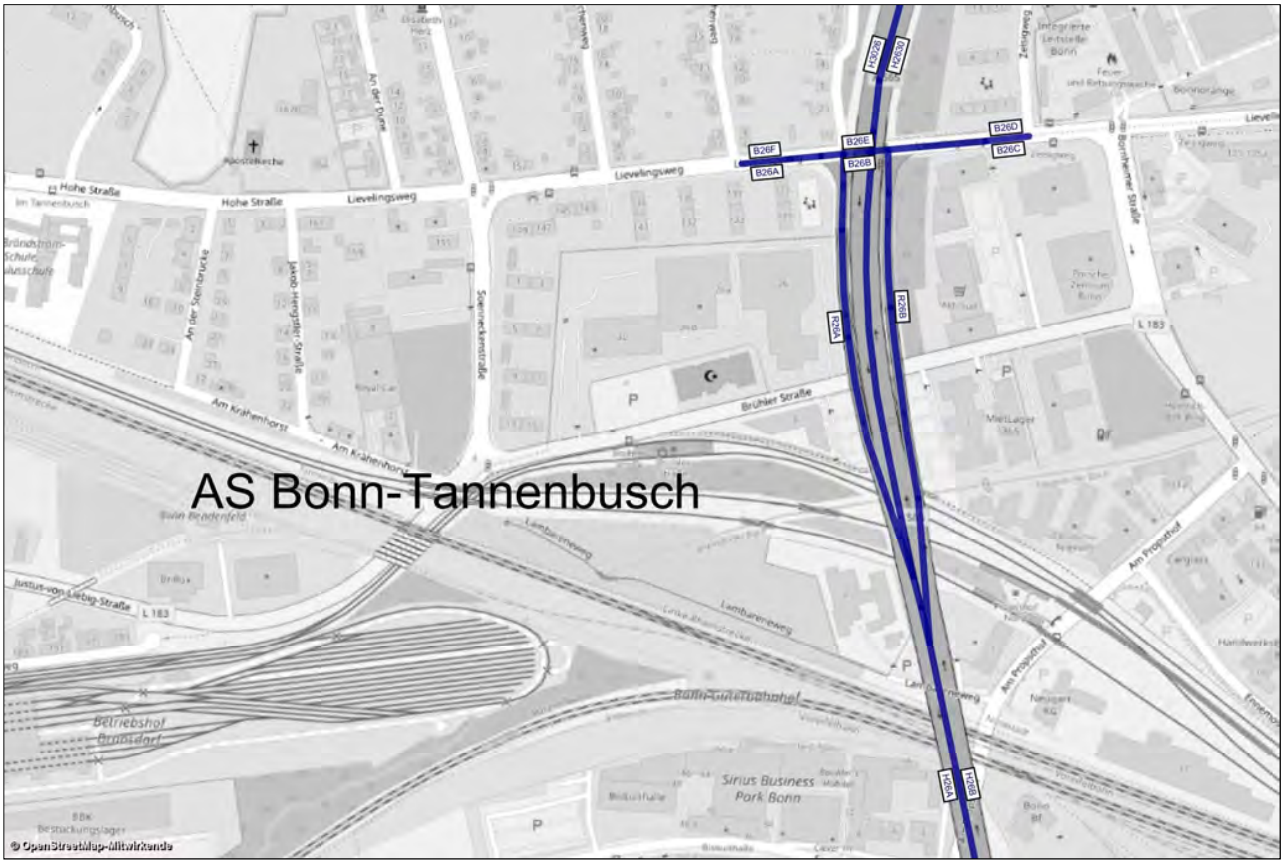



AS Bonn-Beuel
B17H
B17A
B17G
B17B
R17D
R17C
H17B
H17A
R17B
R17A
H1716
H1617
B17F
B17E
B17D
B17C
H3117
H1731
Personenfähre Siegauer
Sieg
Geislar
Bonn-Beuel
Taubengasse
Auf der Rötschen
Ispelsgäßchen
Gensemer Gasse
Jüdischer Friedhof
Friedrich-Ebert-Brücke
© OpenStreetMap-Mitwirkende

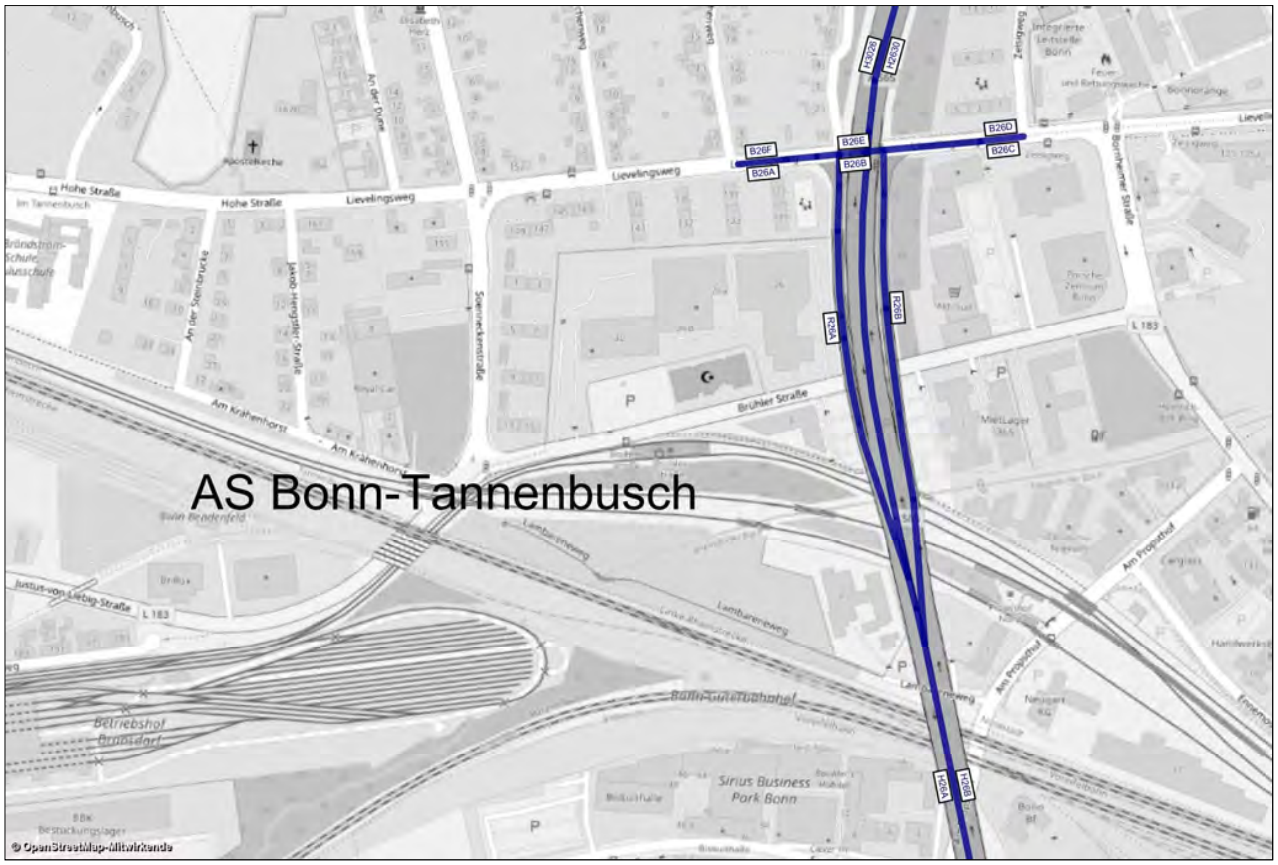
AS Bonn-Beuel - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
17a	A 565	1	106	5	353	2
		2	-	-	-	-
		3	77	2	175	0
	Niederkasseler Straße (L269)	4	568	14	489	13
		5	1.050	24	1.432	21
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Niederkasseler Straße (L269)	10	-	-	-	-
		11	693	21	654	19
		12	603	26	492	20
17b	A 565	1	421	16	565	12
		2	183	0	326	3
		3	369	22	298	5
	Niederkasseler Straße (L16)	4	128	2	84	2
		5	656	17	867	19
		6	89	2	294	5
	L 16	7	154	2	79	0
		8	201	1	86	1
		9	539	6	489	4
	Niederkasseler Straße (L269)	10	121	2	253	1
		11	184	7	274	6
		12	465	14	303	12



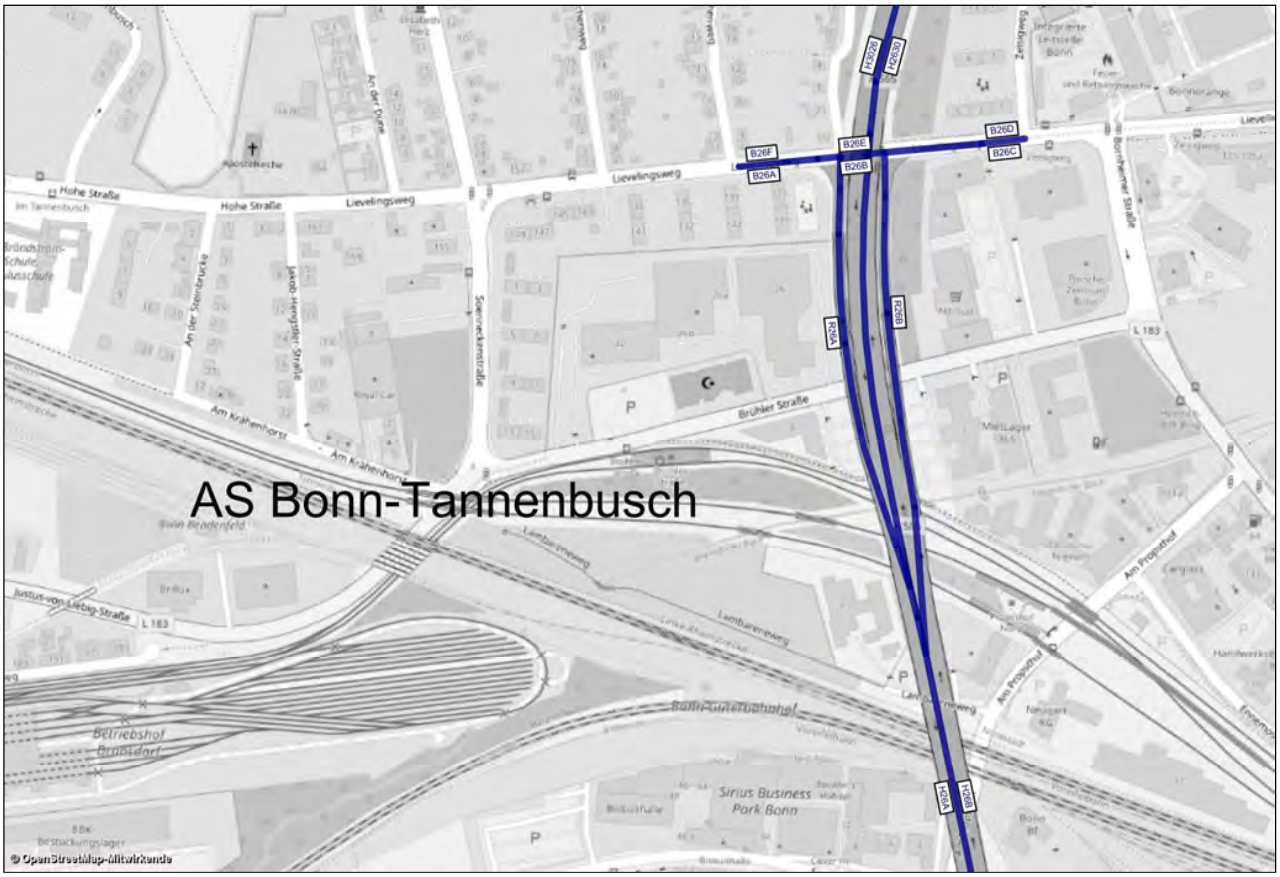
A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3026	A565	Süd	HFB	51700	7,9%	4100	53500	8,4%	4500
R26A	A565	Süd	Einfahrt	9800	4,1%	400	10100	4,0%	400
H26A	A565	Süd	HFB	61500	7,2%	4400	63600	7,7%	4900
H26B	A565	Nord	HFB	60800	7,2%	4400	62800	7,8%	4900
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	9200	1,1%	100	9500	1,1%	100
H2630	A565	Nord	HFB	51500	8,3%	4300	53300	9,0%	4800
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	103200	8,1%	8400	106800	8,7%	9300
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	122300	7,2%	8800	126400	7,8%	9800
B26A	-	Ost	Basisstraße	9300	3,2%	300	9600	3,1%	300
B26B	-	Ost	Basisstraße	5400	3,7%	200	5600	5,4%	300
B26C	-	Ost	Basisstraße	9400	2,1%	200	9700	3,1%	300
B26D	-	West	Basisstraße	9400	2,1%	200	9700	3,1%	300
B26E	-	West	Basisstraße	14000	2,9%	400	14500	2,8%	400
B26F	-	West	Basisstraße	9300	3,2%	300	9600	3,1%	300
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	18600	3,2%	600	19200	3,1%	600
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	19400	3,1%	600	20100	3,5%	700
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	18800	2,1%	400	19400	3,1%	600

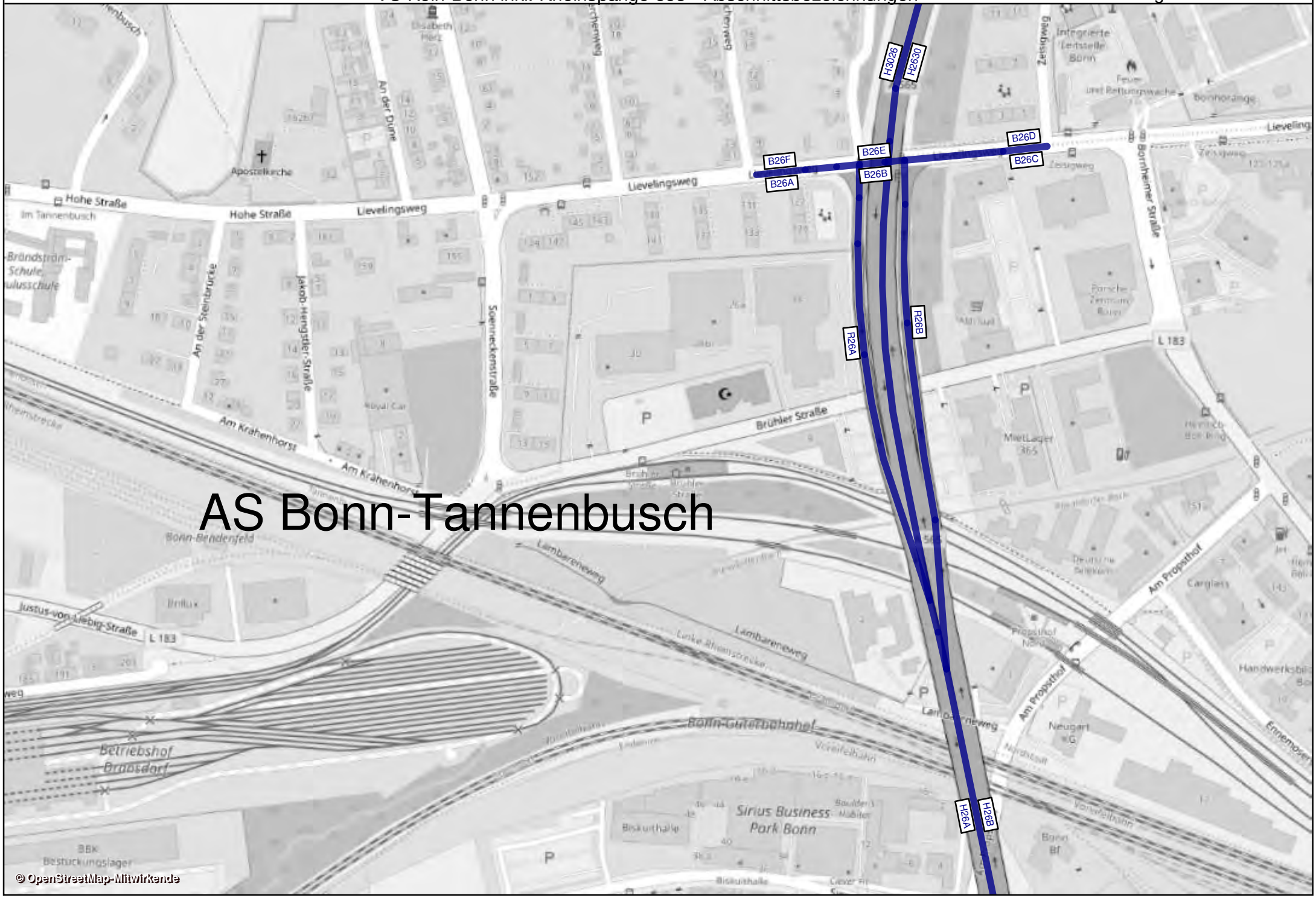


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3026	A565	Süd	HFB	48300	7,9%	14,7%	2772	491	0,06	0,010	7,0%	3400
R26A	A565	Süd	Einfahrt	9200	3,4%	6,4%	530	91	0,06	0,010	3,3%	300
H26A	A565	Süd	HFB	57500	7,2%	13,5%	3303	582	0,06	0,010	6,4%	3700
H26B	A565	Nord	HFB	56800	7,4%	13,7%	3260	575	0,06	0,010	6,5%	3700
R26B	A565	Nord	Ausfahrt	8700	1,6%	3,1%	500	84	0,06	0,010	1,1%	100
H2630	A565	Nord	HFB	48100	8,4%	15,6%	2760	491	0,06	0,010	7,5%	3600
QS H3026+H2630	A565	-	HFB	96400	8,2%	15,2%	5532	983	0,06	0,010	7,3%	7000
QS H26A+H26B	A565	-	HFB	114300	7,3%	13,6%	6562	1158	0,06	0,010	6,5%	7400
B26A	-	Ost	Basisstraße	8750	3,3%	6,4%	503	86	0,06	0,010	2,9%	250
B26B	-	Ost	Basisstraße	5100	3,7%	7,0%	296	51	0,06	0,010	3,9%	200
B26C	-	Ost	Basisstraße	8800	2,7%	5,1%	507	86	0,06	0,010	2,3%	200
B26D	-	West	Basisstraße	8800	2,7%	5,1%	507	86	0,06	0,010	2,3%	200
B26E	-	West	Basisstraße	13200	2,6%	5,0%	761	129	0,06	0,010	2,3%	300
B26F	-	West	Basisstraße	8750	3,3%	6,4%	503	86	0,06	0,010	2,9%	250
QS B26A+H26F	-	West	Basisstraße	17500	3,3%	6,4%	1007	172	0,06	0,010	2,9%	500
QS B26B+H26E	-	West	Basisstraße	18300	2,9%	5,6%	1056	180	0,06	0,010	2,7%	500
QS B26C+H26D	-	West	Basisstraße	17600	2,7%	5,1%	1014	172	0,06	0,010	2,3%	400

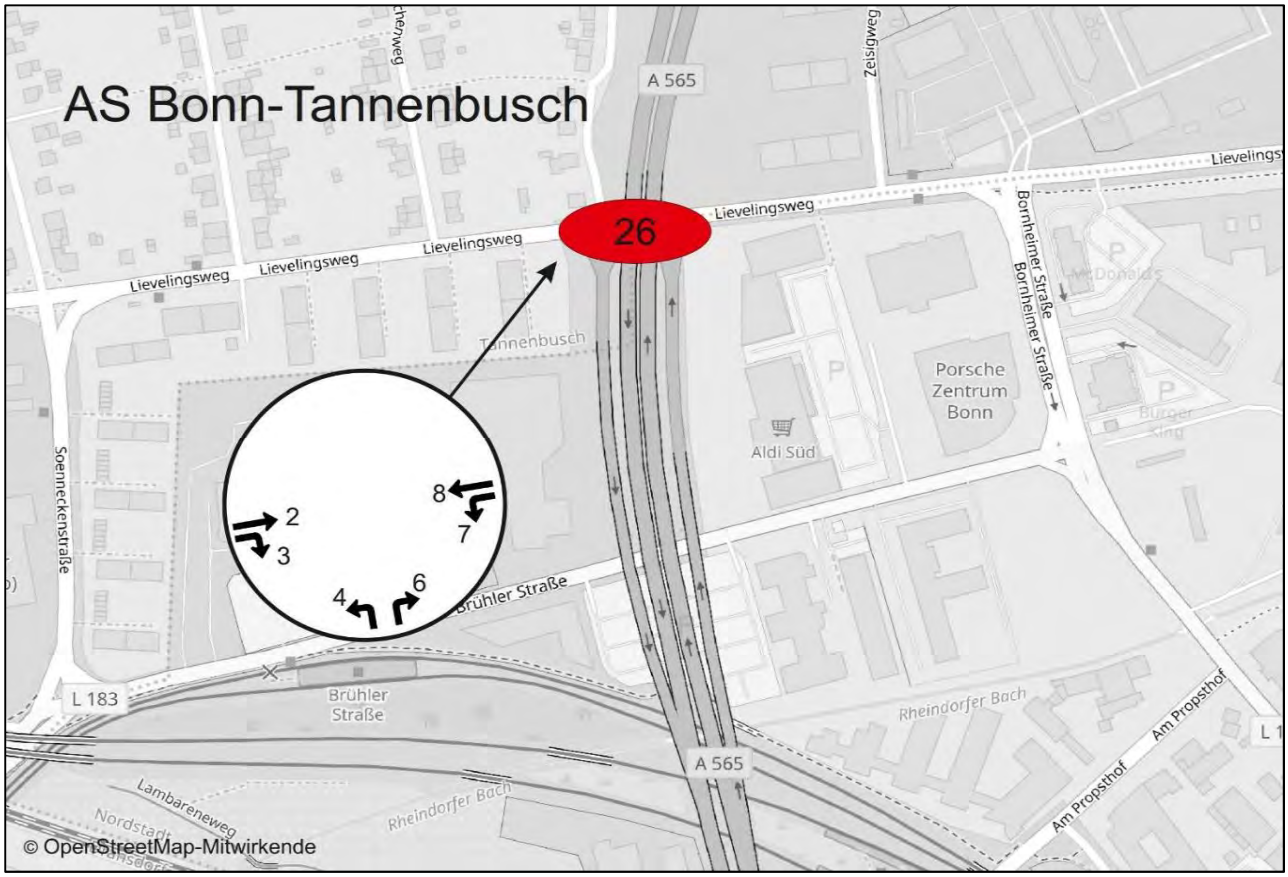


A 565 - AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3026	A565	HFB	**4902**	**5,3%**	R26A	525	5,4%	H26A	5427	5,3%	-			-			4200	6,1%	3664	6,3%
R26A	A565	Einfahrt	**1271**	**0,6%**	H3026	3830	6,1%	H26A	5101	4,8%	-			-			497	6,2%	1073	0,7%
H26A	A565	HFB	**5246**	**5,2%**	R26A	1261	0,7%	H3026	3984	6,6%	-			-			4698	6,1%	4736	5,1%
H26B	A565	HFB	**5178**	**6,1%**	-			-			R26B	763	0,9%	H2630	4415	7,0%	4637	5,6%	4674	5,9%
R26B	A565	Ausfahrt	**968**	**1,4%**	-			-			H2630	3970	6,3%	H26B	4937	5,4%	793	1,5%	684	0,9%
H2630	A565	HFB	**4421**	**7,0%**	-			-			R26B	717	0,8%	H26B	5138	6,1%	3845	6,4%	3990	6,8%

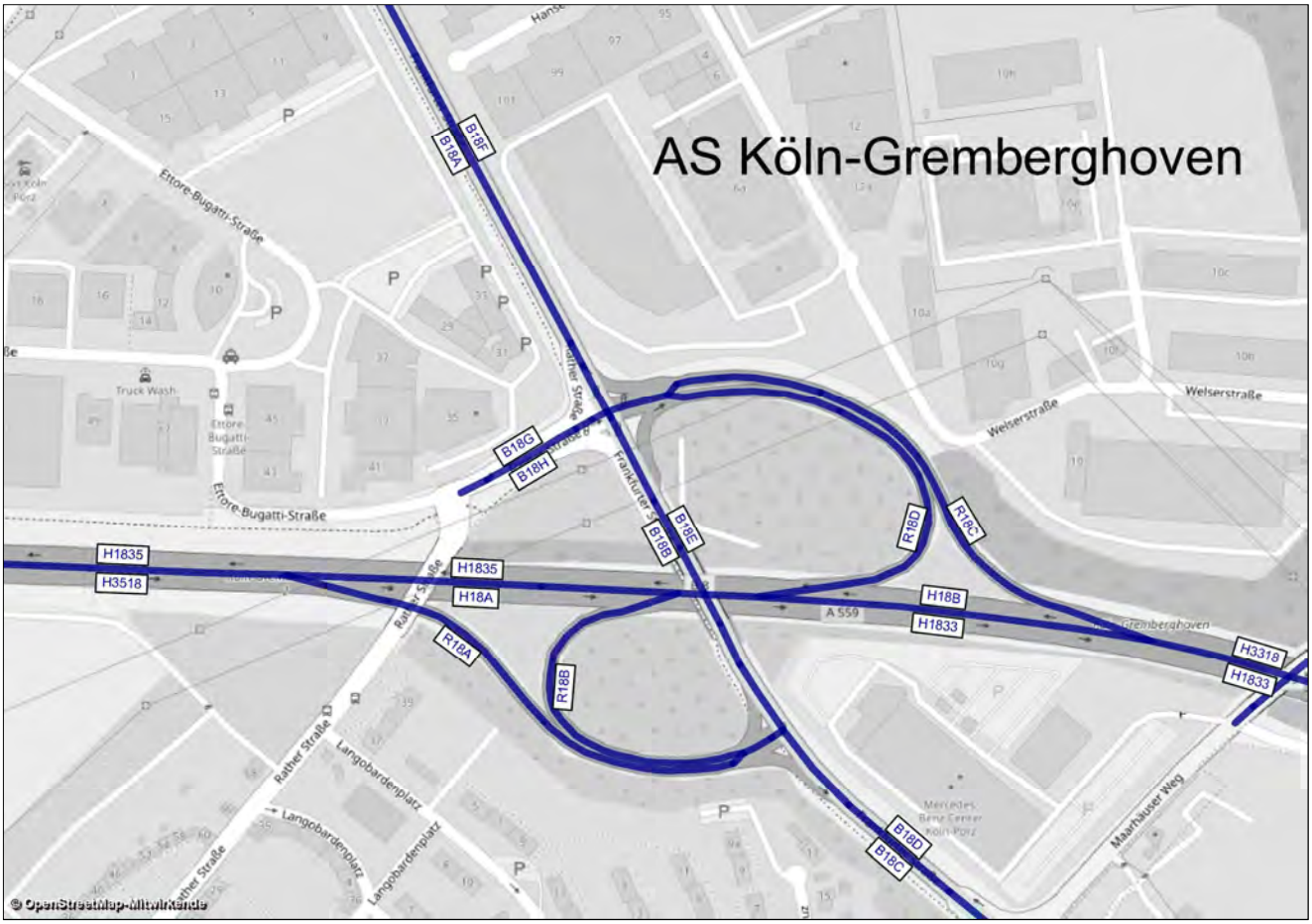



AS Bonn-Tannenbusch
H3026
H2630
B26F
B26E
B26D
B26A
B26B
B26C
R26A
R26B
H26A
H26B
Hohe Straße
Lievelingsweg
Brühler Straße
Am Krähenhorst
Lambareneweg
Bonn-Bendenfeld
Justus-von-Liebig-Straße
L 183
Bonn-Güterbahnhof
Betriebshof Brandsdorf
Sirius Business Park Bonn
Am Propsthof
Bornheimer Straße
Zeisigweg
Integrierte Leitstelle Bonn
Apostelkirche
Soenneckenstraße
Jakob-Hengstler-Straße
An der Steinbrücke
An der Düne
Bonnorange
Neugart
Carglass
Handwerksbe
© OpenStreetMap-Mitwirkende

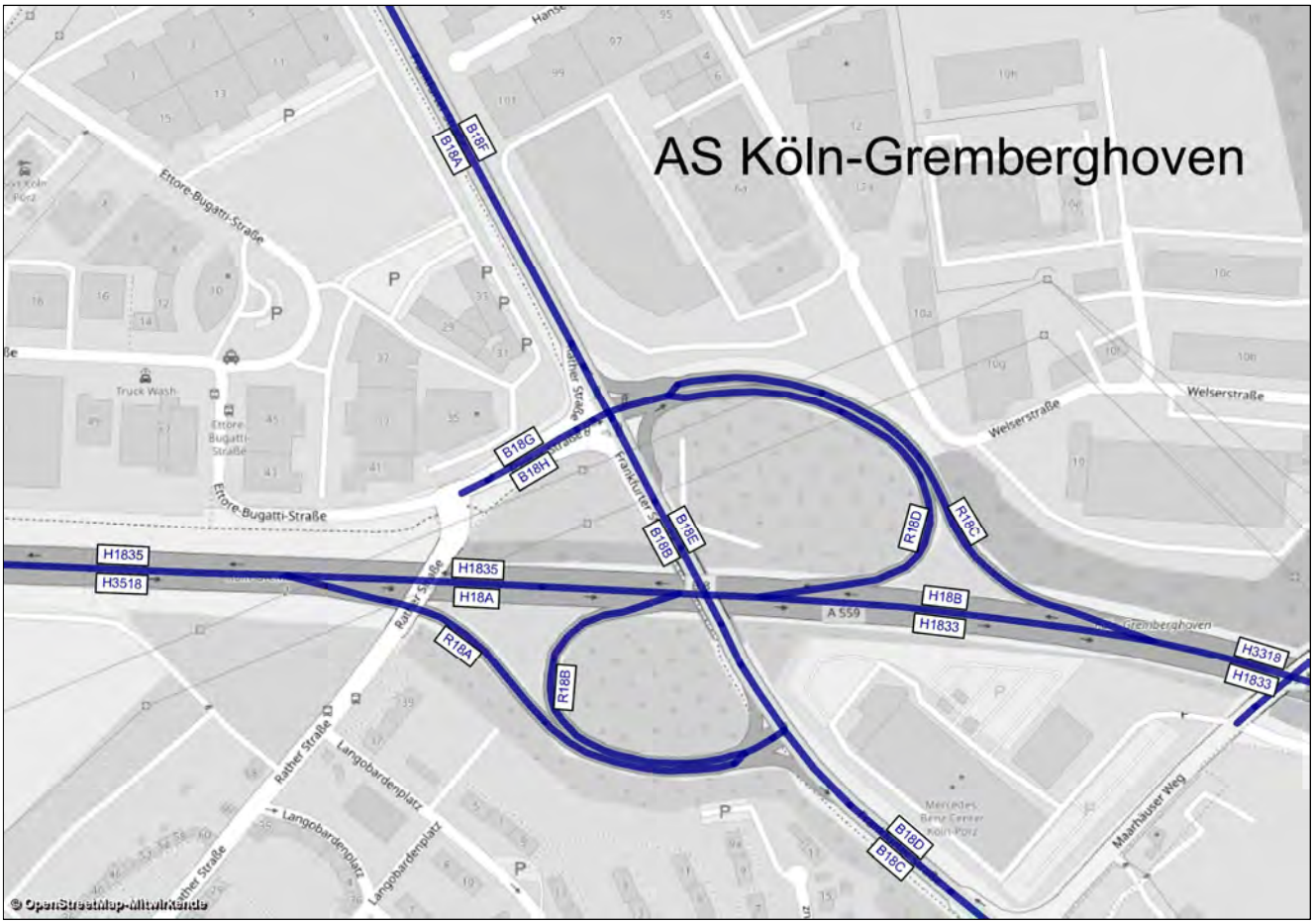
AS Bonn-Tannenbusch - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
26	Lievelingsweg	1	-	-	-	-
		2	385	34	407	10
		3	435	15	412	9
	A 565	4	353	5	416	12
		5	-	-	-	-
		6	476	9	404	11
	Lievelingsweg	7	227	12	517	8
		8	301	12	384	6
		9	-	-	-	-
	A 565	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



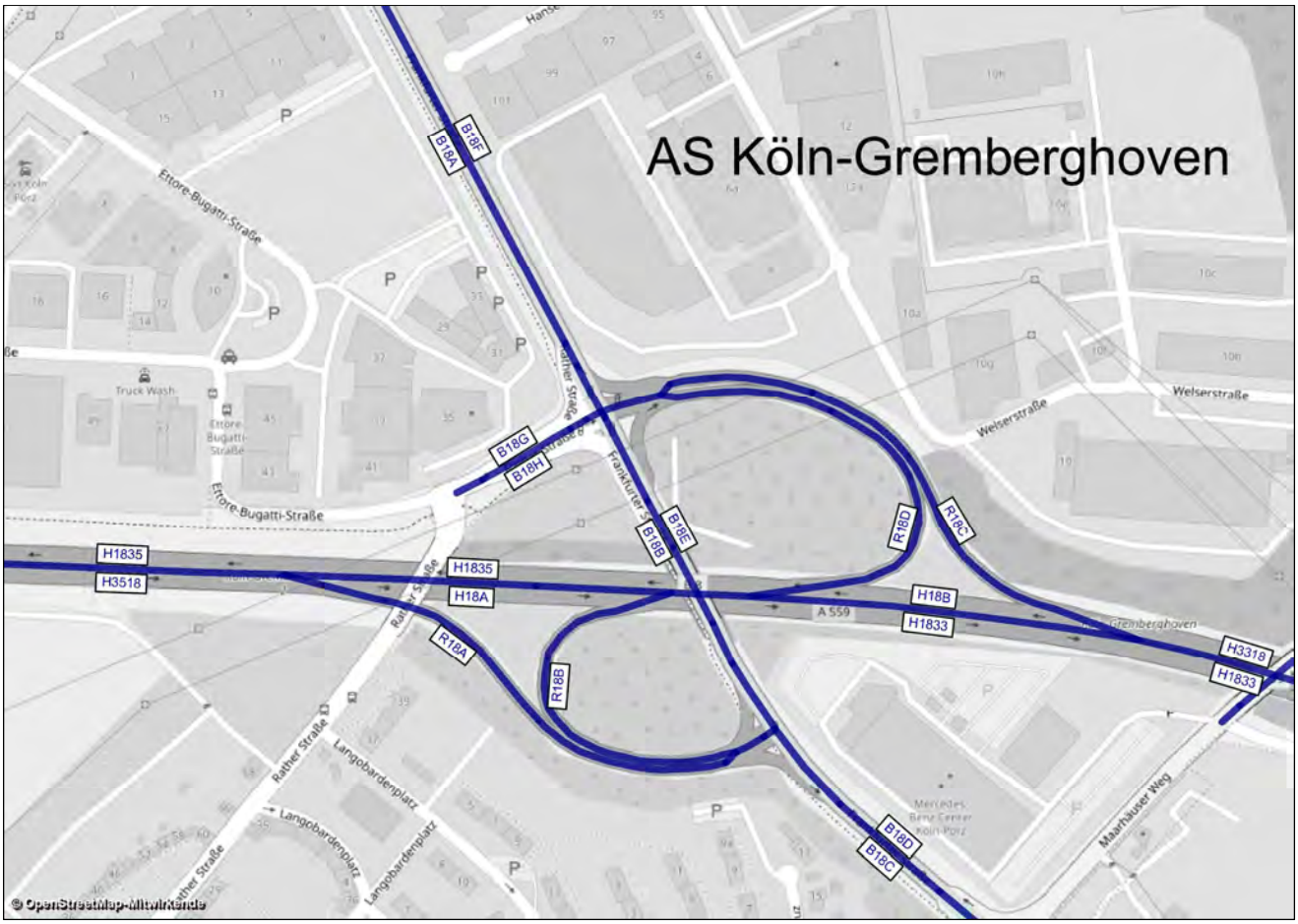
A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
H3518	A559	Süd	HFB	44100	9,5%	4200	45700	10,1%	4600
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	9200	15,2%	1400	9600	16,7%	1600
H18A	A559	Süd	HFB	34900	8,0%	2800	36100	8,3%	3000
R18B	A559	Süd	Einfahrt	6300	19,0%	1200	6600	19,7%	1300
H1833	A559	Süd	HFB	41200	9,7%	4000	42700	10,3%	4400
H3318	A559	Nord	HFB	40600	8,9%	3600	42100	9,5%	4000
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	11100	12,6%	1400	11500	13,9%	1600
H18B	A559	Nord	HFB	29400	6,8%	2000	30400	7,2%	2200
R18D	A559	Nord	Einfahrt	9000	12,2%	1100	9400	12,8%	1200
H1835	A559	Nord	HFB	38500	8,3%	3200	39800	9,0%	3600
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	82600	9,0%	7400	85500	9,6%	8200
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	73400	8,2%	6000	75900	8,7%	6600
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	70600	8,5%	6000	73100	9,0%	6600
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	81800	9,3%	7600	84800	9,9%	8400
B18A	B8	West	Basisstraße	11400	8,8%	1000	11800	9,3%	1100
B18B	B8	West	Basisstraße	9700	11,3%	1100	10000	12,0%	1200
B18C	B8	West	Basisstraße	12200	10,7%	1300	12700	11,0%	1400
B18D	B8	Ost	Basisstraße	12200	10,7%	1300	12700	11,0%	1400
B18E	B8	Ost	Basisstraße	14300	9,8%	1400	14800	10,8%	1600
B18F	B8	Ost	Basisstraße	11400	8,8%	1000	11800	9,3%	1100
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7500	8,0%	600	7800	9,0%	700
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	22800	8,8%	2000	23600	9,3%	2200
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	15000	8,0%	1200	15600	9,0%	1400
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	24000	10,4%	2500	24800	11,3%	2800
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	24400	10,7%	2600	25400	11,0%	2800

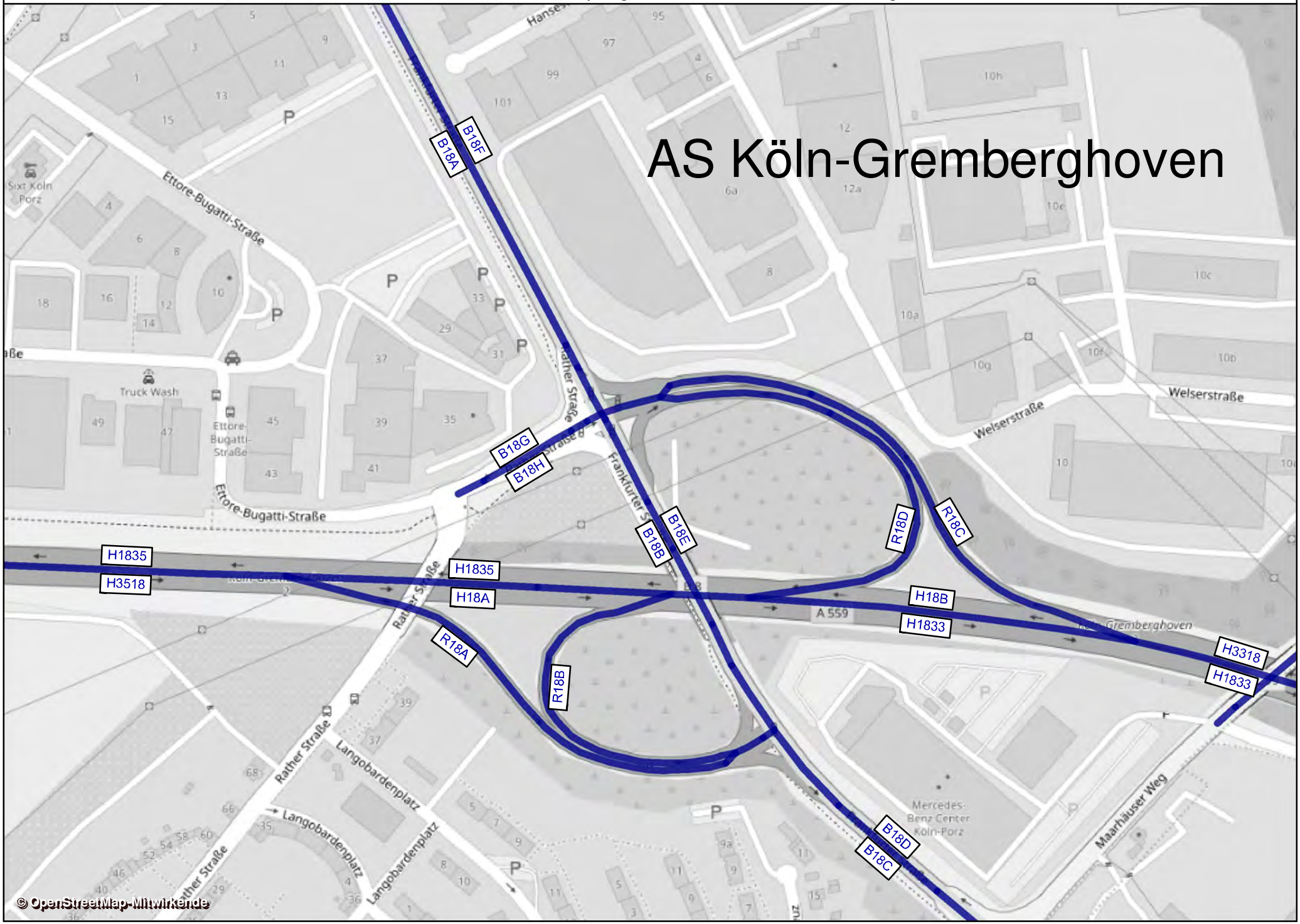


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
H3518	A559	Süd	HFB	41100	9,5%	17,3%	2356	423	0,06	0,010	8,5%	3500
R18A	A559	Süd	Ausfahrt	8500	15,8%	27,7%	486	91	0,06	0,011	14,1%	1200
H18A	A559	Süd	HFB	32600	7,8%	14,5%	1870	331	0,06	0,010	7,1%	2300
R18B	A559	Süd	Einfahrt	5800	19,4%	33,1%	330	64	0,06	0,011	17,2%	1000
H1833	A559	Süd	HFB	38400	9,5%	17,5%	2200	395	0,06	0,010	8,6%	3300
H3318	A559	Nord	HFB	37900	8,8%	16,1%	2174	388	0,06	0,010	7,9%	3000
R18C	A559	Nord	Ausfahrt	10300	13,2%	23,6%	592	109	0,06	0,011	11,7%	1200
H18B	A559	Nord	HFB	27500	7,1%	13,2%	1582	279	0,06	0,010	6,2%	1700
R18D	A559	Nord	Einfahrt	8400	12,5%	22,3%	479	88	0,06	0,010	10,7%	900
H1835	A559	Nord	HFB	35900	8,3%	15,4%	2061	366	0,06	0,010	7,5%	2700
QS H3518+H1835	A559	-	HFB	77000	8,9%	16,4%	4417	789	0,06	0,010	8,1%	6200
QS H18A+H1835	A559	-	HFB	68500	8,1%	15,0%	3931	698	0,06	0,010	7,3%	5000
QS H1833+H18B	A559	-	HFB	65900	8,5%	15,7%	3782	673	0,06	0,010	7,6%	5000
QS H1833+H3318	A559	-	HFB	76300	9,2%	16,8%	4374	783	0,06	0,010	8,3%	6300
B18A	B8	West	Basisstraße	10650	8,7%	16,1%	611	109	0,06	0,010	7,5%	800
B18B	B8	West	Basisstraße	9000	11,1%	20,1%	518	94	0,06	0,010	10,0%	900
B18C	B8	West	Basisstraße	11400	10,1%	18,4%	654	118	0,06	0,010	9,2%	1050
B18D	B8	Ost	Basisstraße	11400	10,1%	18,4%	654	118	0,06	0,010	9,2%	1050
B18E	B8	Ost	Basisstraße	13300	10,1%	18,5%	760	137	0,06	0,010	9,0%	1200
B18F	B8	Ost	Basisstraße	10650	8,7%	16,1%	611	109	0,06	0,010	7,5%	800
B18G	B8	Ost	Basisstraße	7050	7,8%	14,6%	406	72	0,06	0,010	7,1%	500
B18H	B8	Ost	Basisstraße	7050	7,8%	14,6%	406	72	0,06	0,010	7,1%	500
QS B18A+B18F	B8	-	Basisstraße	21300	8,7%	16,1%	1222	218	0,06	0,010	7,5%	1600
QS B18G+B18H	B8	-	Basisstraße	14100	7,8%	14,6%	811	144	0,06	0,010	7,1%	1000
QS B18B+B18E	B8	-	Basisstraße	22300	10,5%	19,1%	1278	231	0,06	0,010	9,4%	2100
QS B18C+B18D	B8	-	Basisstraße	22800	10,1%	18,4%	1307	236	0,06	0,010	9,2%	2100

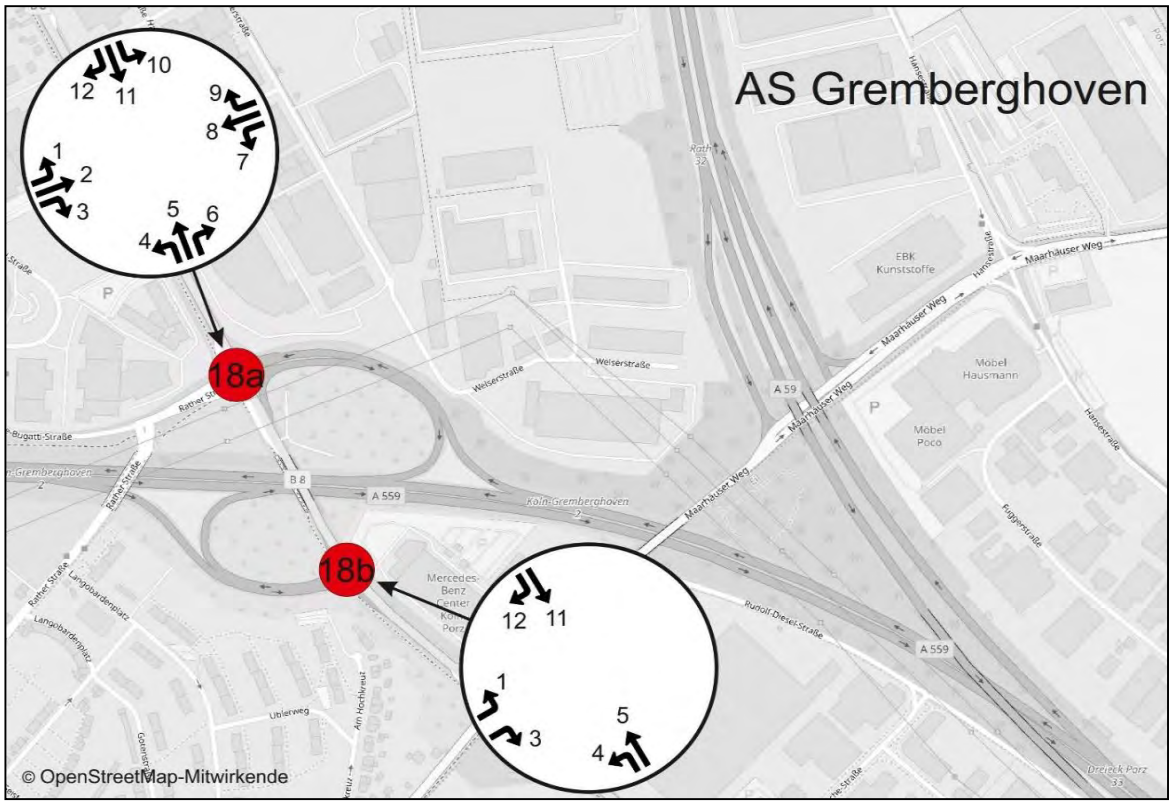


A 559 - AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
H3518	A559	HFB	**3998**	**7,2%**	-			-			R18A	1015	6,6%	H18A	2982	7,3%	3435	8,2%	2790	9,0%
R18A	A559	Ausfahrt	**1108**	**6,3%**	-			-			H18A	2605	8,6%	H3518	3713	7,9%	910	6,6%	377	33,4%
H18A	A559	HFB	**2936**	**7,7%**	R18B	433	19,2%	H1833	3369	9,2%	R18A	950	6,1%	H3518	3886	7,3%	2525	8,8%	2412	5,1%
R18B	A559	Einfahrt	**549**	**10,4%**	H18A	2467	4,6%	H1833	3017	5,6%	-			-			419	21,7%	476	12,8%
H1833	A559	HFB	**3415**	**9,3%**	R18B	474	23,4%	H18A	2941	7,1%	-			-			2944	10,6%	2889	6,4%
H3318	A559	HFB	**3714**	**7,7%**	-			-			R18C	1072	9,9%	H18B	2643	6,8%	3194	8,8%	2674	6,6%
R18C	A559	Ausfahrt	**1118**	**11,3%**	-			-			H18B	2185	8,4%	H3318	3304	9,4%	921	11,8%	696	11,9%
H18B	A559	HFB	**2649**	**6,6%**	R18D	351	15,6%	H1835	3000	7,7%	R18C	957	11,1%	H3318	3606	7,8%	2274	7,6%	1978	4,7%
R18D	A559	Einfahrt	**1083**	**7,5%**	H18B	2069	4,6%	H1835	3151	5,6%	-			-			338	17,8%	931	9,3%
H1835	A559	HFB	**3223**	**6,3%**	R18D	1089	9,8%	H18B	2134	4,5%	-			-			2612	8,9%	2909	6,2%

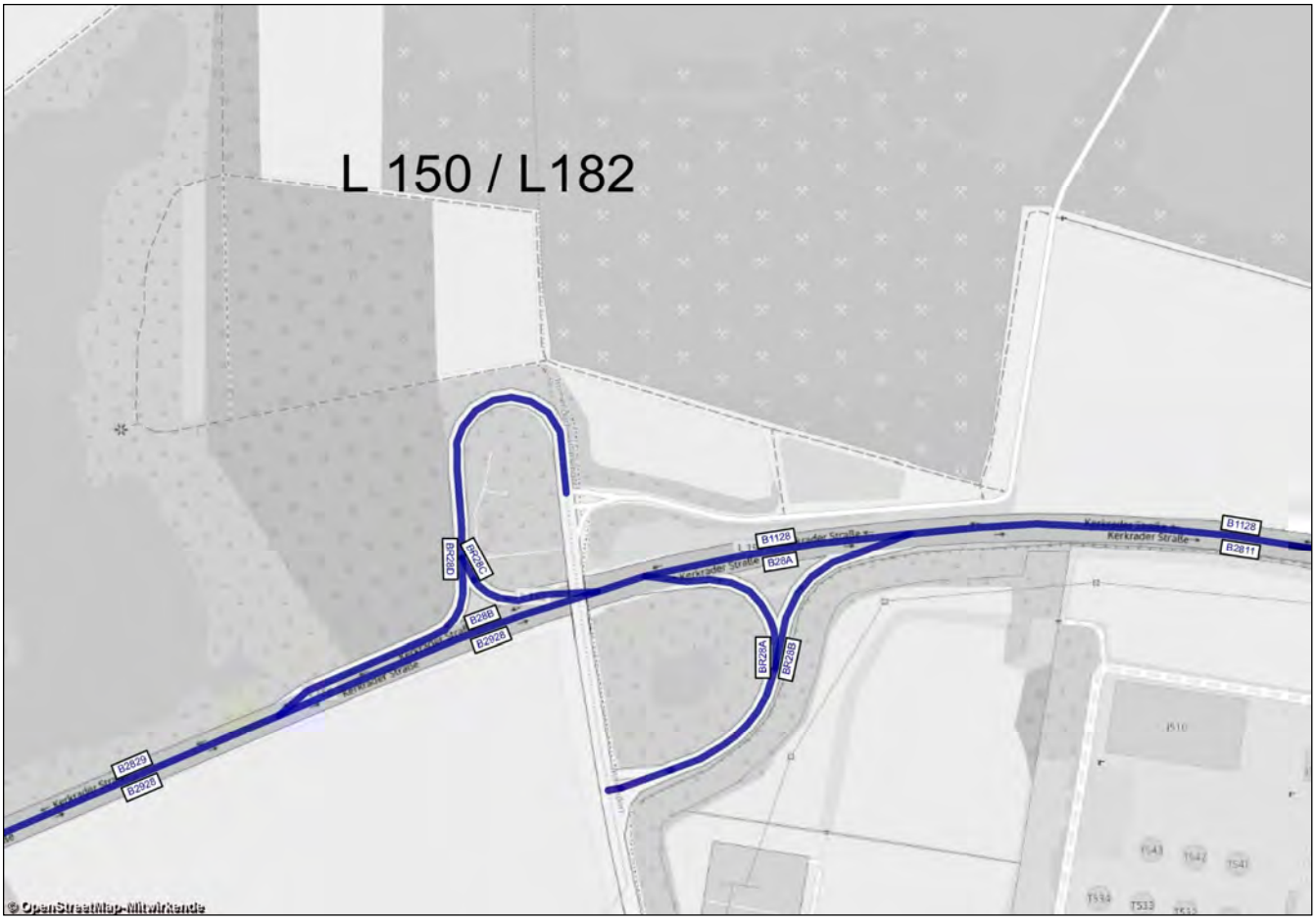



AS Köln-Gremberghoven
B18A
B18F
B18G
B18H
B18E
B18B
R18D
R18C
R18A
R18B
B18D
B18C
H1835
H3518
H1835
H18A
H18B
H1833
H3318
H1833
A 559
Ettore-Bugatti-Straße
Rather Straße
Frankfurter Straße
Welserstraße
Langobardenplatz
Maarhäuser Weg
Mercedes-Benz Center Köln-Porz
Truck Wash
Sixt Köln Porz
© OpenStreetMap-Mitwirkende

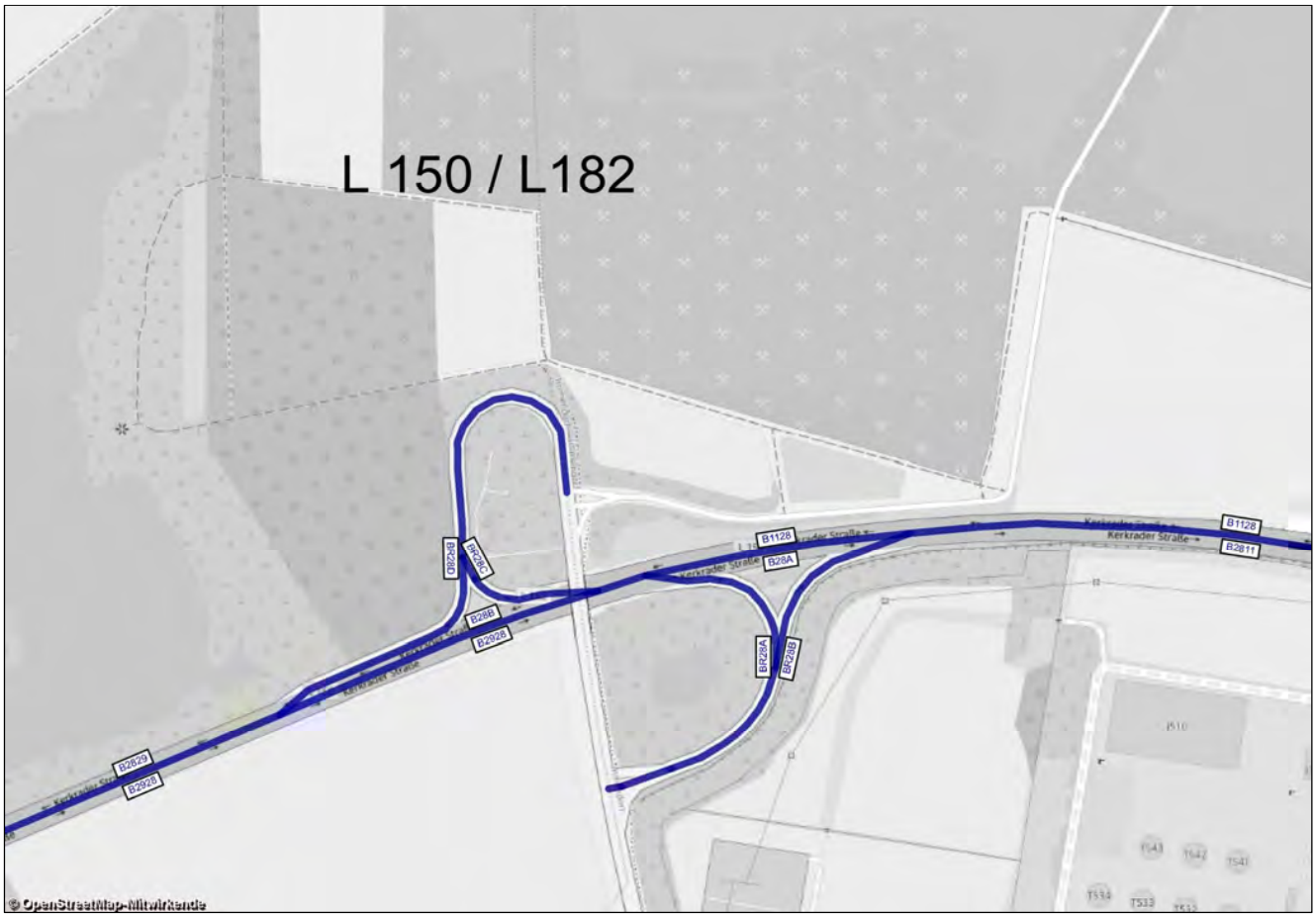
AS Gremberghoven - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
18a	Rather Straße	1	79	5	76	0
		2	64	7	110	2
		3	191	22	619	19
	Frankfurter Straße (B 8)	4	271	4	157	24
		5	369	26	342	14
		6	305	13	429	14
	A 559	7	156	12	118	12
		8	365	7	193	3
		9	509	34	285	26
	Frankfurter Straße (B 8)	10	58	33	104	5
		11	447	41	1.139	13
		12	59	4	68	0
18b	A 559	1	364	12	100	13
		2	-	-	-	-
		3	680	7	584	17
	Frankfurter Straße (B 8)	4	145	23	198	16
		5	581	31	828	39
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Frankfurter Straße (B 8)	10	-	-	-	-
		11	410	28	1.101	27
		12	384	47	775	18



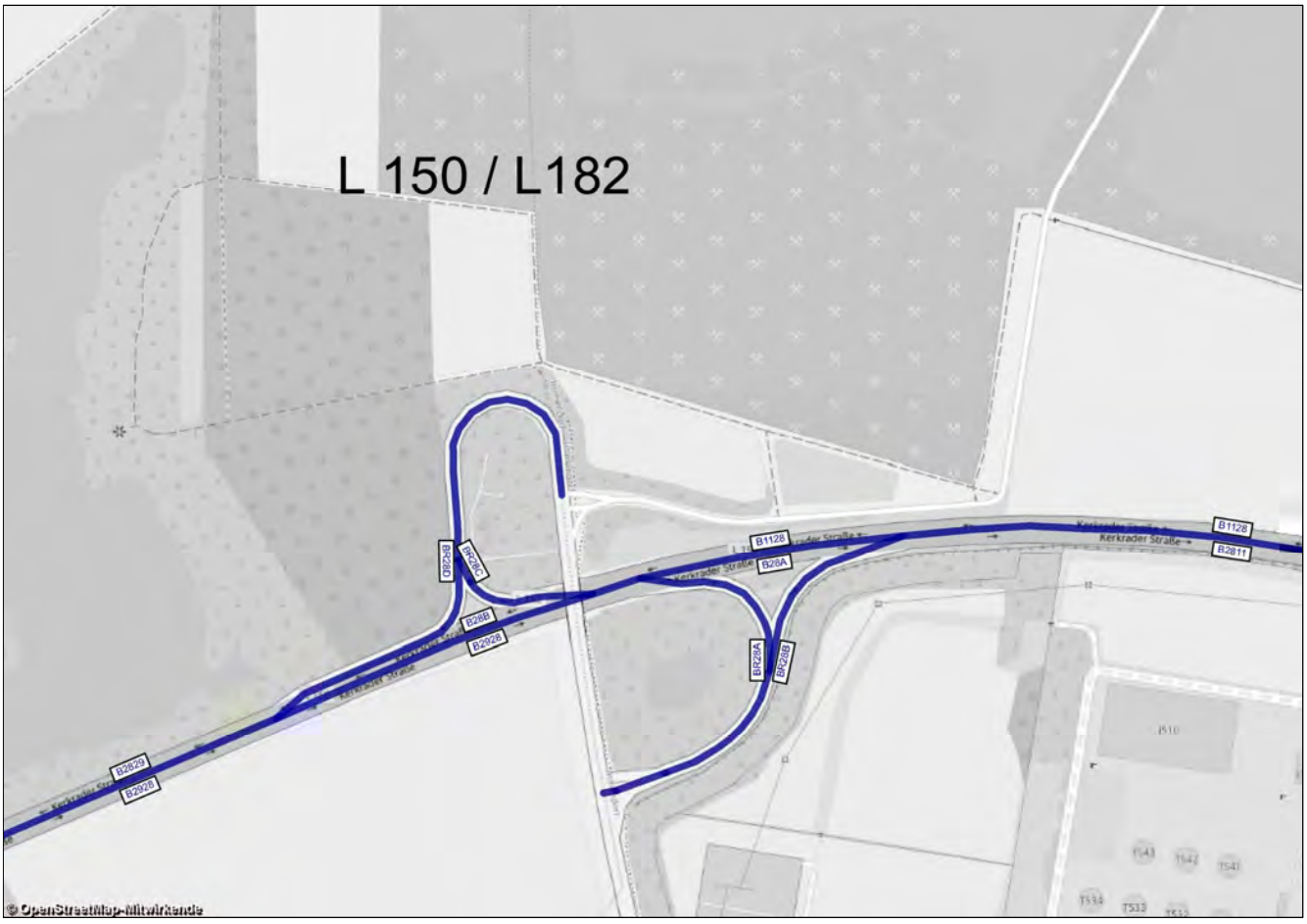
KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	29200	11,0%	3200	30300	11,9%	3600
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	5700	7,0%	400	5900	6,8%	400
B28A	L150	Ost	Basisstraße	23700	12,2%	2900	24600	13,0%	3200
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	3200	25,0%	800	3300	27,3%	900
B2811	L150	Ost	Basisstraße	26800	13,8%	3700	27900	14,7%	4100
B1128	L150	West	Basisstraße	21000	11,9%	2500	21800	12,8%	2800
BR28C	L182	West	Basisstraße	3500	17,1%	600	3600	19,4%	700
B28B	L150	West	Basisstraße	17500	10,9%	1900	18200	11,5%	2100
BR28D	L182	West	Basisstraße	3400	11,8%	400	3600	11,1%	400
B2829	L150	West	Basisstraße	21000	11,0%	2300	21700	11,5%	2500
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	50200	11,0%	5500	52000	11,7%	6100
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	46700	10,9%	5100	48500	11,8%	5700
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	44700	12,1%	5400	46400	12,9%	6000
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	47800	13,0%	6200	49700	13,9%	6900

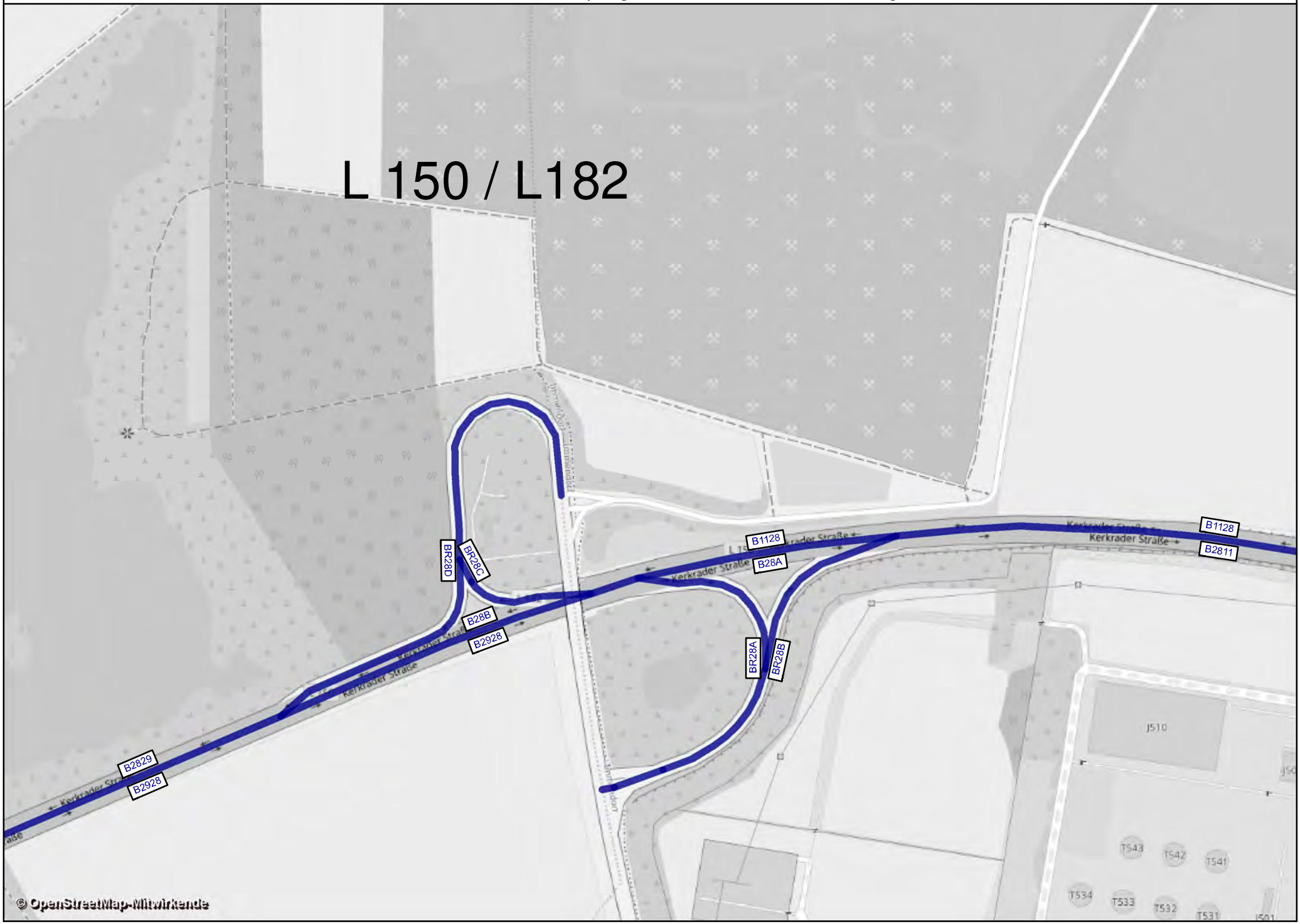


KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2928	L150	Ost	Basisstraße	27200	11,3%	20,4%	1560	284	0,06	0,010	9,9%	2700
BR28A	L182	Ost	Basisstraße	5300	6,1%	11,5%	302	53	0,06	0,010	5,7%	300
B28A	L150	Ost	Basisstraße	22000	12,5%	22,4%	1258	231	0,06	0,010	10,9%	2400
BR28B	L182	Ost	Basisstraße	2900	27,0%	43,7%	166	34	0,06	0,012	24,1%	700
B2811	L150	Ost	Basisstraße	24900	14,2%	25,1%	1423	264	0,06	0,011	12,4%	3100
B1128	L150	West	Basisstraße	19500	12,4%	22,2%	1118	205	0,06	0,011	10,8%	2100
BR28C	L182	West	Basisstraße	3200	19,1%	32,7%	185	36	0,06	0,011	15,6%	500
B28B	L150	West	Basisstraße	16300	11,0%	20,0%	934	169	0,06	0,010	9,8%	1600
BR28D	L182	West	Basisstraße	3200	9,6%	17,6%	185	33	0,06	0,010	9,4%	300
B2829	L150	West	Basisstraße	19500	10,8%	19,6%	1119	203	0,06	0,010	9,7%	1900
QS B2928+B2829	L150	-	Basisstraße	46700	11,1%	20,1%	2678	486	0,06	0,010	9,9%	4600
QSB2928+B28B	L150	-	Basisstraße	43500	11,2%	20,2%	2494	453	0,06	0,010	9,9%	4300
QS B28A+B1128	L150	-	Basisstraße	41500	12,4%	22,3%	2376	436	0,06	0,010	10,8%	4500
B2811+B1128	L150	-	Basisstraße	44400	13,4%	23,9%	2542	469	0,06	0,011	11,7%	5200

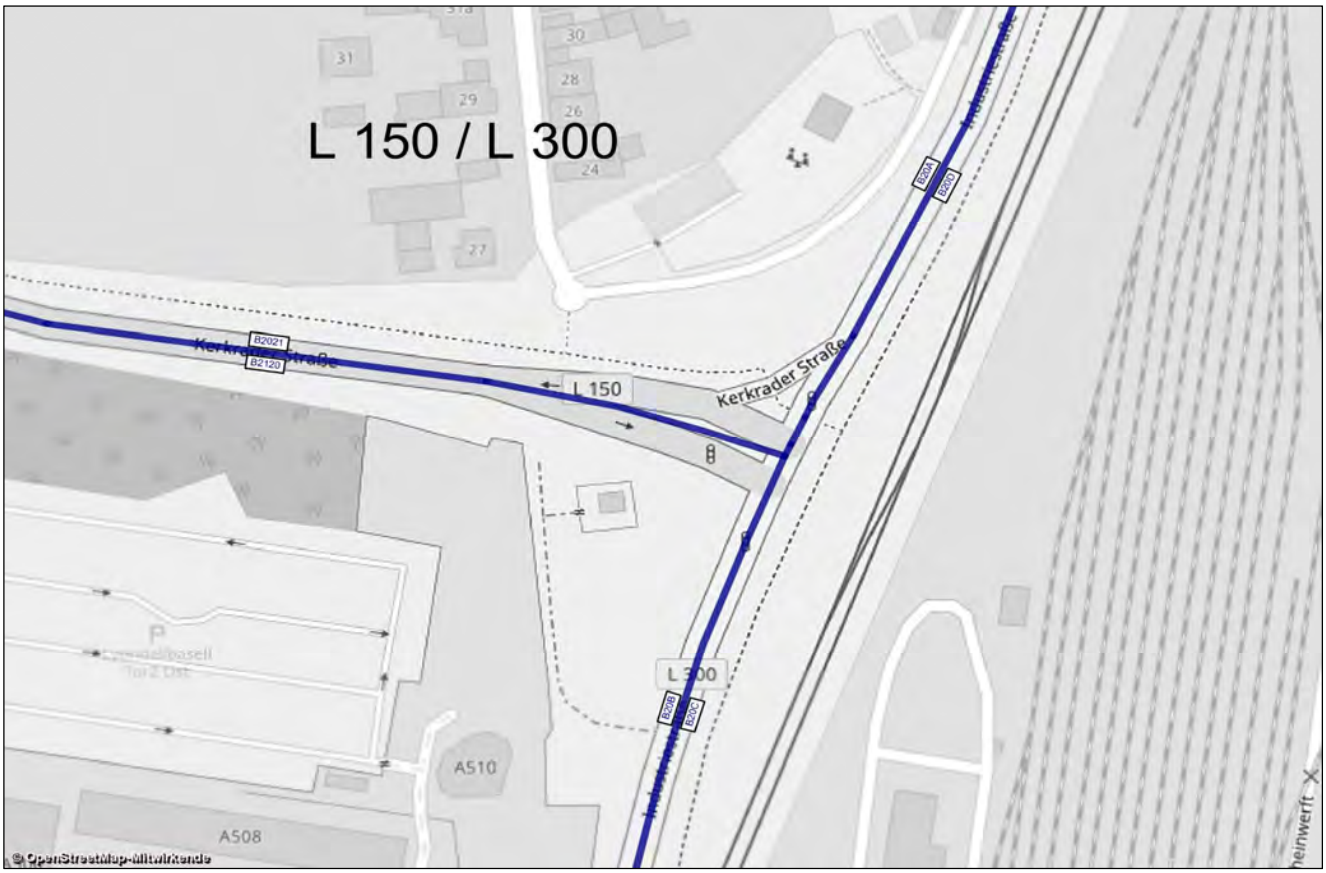


KP L150 / L182 - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungs-werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden			
			MSV	b_{SV}	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	qB,v	bSV,v	qB,n	bSV,n
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der qB,v	Kfz/h	% der qB,n
B2928	L150	Basisstraße	**2735**	**9,7%**	-			-			BR28A	499	7,6%	B28A	2236	10,1%	2359	11,0%	1720	8,7%
BR28A	L182	Basisstraße	**544**	**7,3%**	-			-			B28A	1971	11,5%	B2928	2515	10,6%	447	7,6%	322	3,4%
B28A	L150	Basisstraße	**2213**	**10,3%**	BR28B	192	27,2%	B2811	2405	11,7%	BR28A	466	7,1%	B2928	2679	9,8%	1911	11,8%	1398	9,9%
BR28B	L182	Basisstraße	**291**	**16,4%**	B28A	1460	9,6%	B2811	1750	10,7%	-			-			188	30,3%	256	19,9%
B2811	L150	Basisstraße	**2426**	**11,9%**	BR28B	219	29,7%	B28A	2207	10,1%	-			-			2100	13,5%	1654	11,4%
B1128	L150	Basisstraße	**1725**	**8,9%**	-			-			BR28C	247	19,9%	B28B	1478	7,0%	1374	14,0%	1556	8,7%
BR28C	L182	Basisstraße	**320**	**14,9%**	-			-			B28B	1144	13,4%	B1128	1464	13,8%	264	15,5%	221	19,9%
B28B	L150	Basisstraße	**1479**	**7,0%**	BR28D	289	5,1%	B2829	1768	6,7%	BR28C	228,3	18,7%	B1128	1708	8,5%	1110	13,7%	1335	6,8%
BR28D	L182	Basisstraße	**320**	**4,7%**	B28B	1395	6,6%	B2829	1715	6,3%	-			-			200	13,5%	273	5,9%
B2829	L150	Basisstraße	**1782**	**6,8%**	BR28B	299	19,5%	B28D	1482	4,2%	-			-			1310	13,7%	1608	6,7%



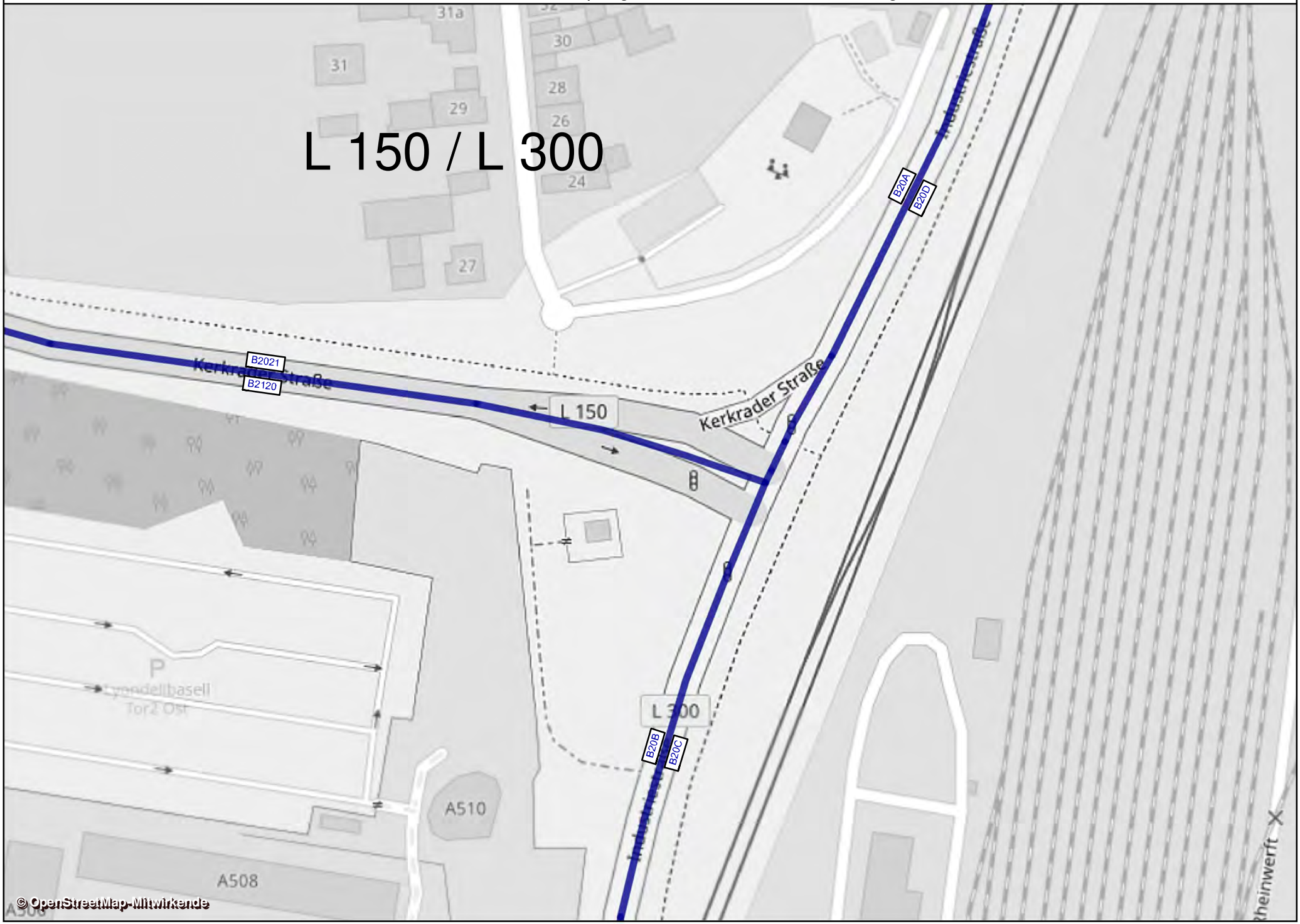

L 150 / L182
BR28D
BR28C
B28B
B2928
B2829
B2928
B1128
B28A
BR28A
BR28B
B1128
B2811
Kerkrader Straße
J510
T543
T542
T541
T534
T533
T532
T531
© OpenStreetMap-Mitwirkende

KP L 150 / L300 - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2021	L150	West	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B2120	L150	Ost	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B20A	L300	Süd	Basisstraße	11500	6,1%	700	11900	5,9%	700
B20B	L300	Süd	Basisstraße	10800	5,6%	600	11100	6,3%	700
B20C	L300	Nord	Basisstraße	10800	5,6%	600	11100	6,3%	700
B20D	L300	Süd	Basisstraße	11500	6,1%	700	11900	5,9%	700
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	21600	9,3%	2000	22400	9,8%	2200
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	21600	5,6%	1200	22200	6,3%	1400
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	23000	6,1%	1400	23800	5,9%	1400

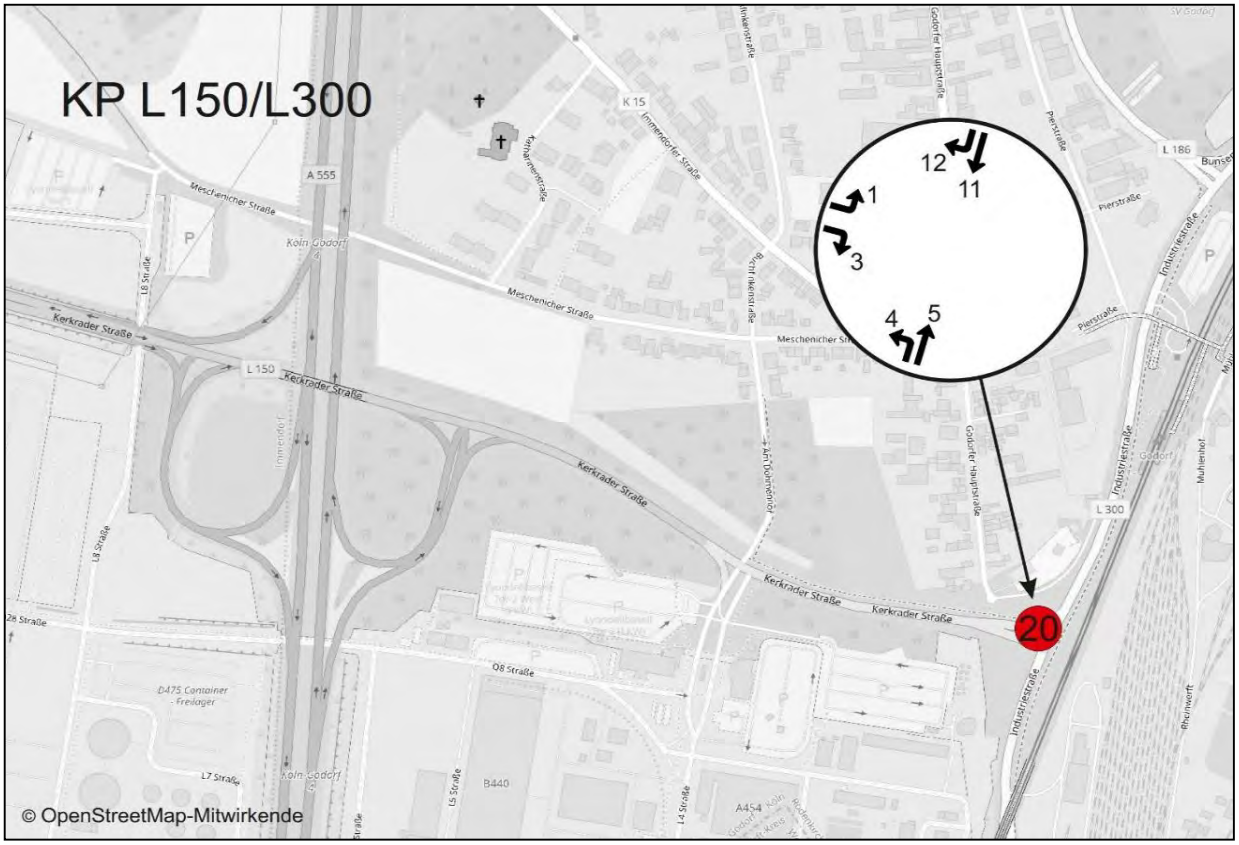


KP L 150 / L300 - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2021	L150	West	Basisstraße	10100	9,5%	17,4%	578	104	0,06	0,010	8,4%	850
B2120	L150	Ost	Basisstraße	10100	9,5%	17,4%	578	104	0,06	0,010	8,4%	850
B20A	L300	Süd	Basisstraße	10750	5,9%	11,1%	620	108	0,06	0,010	5,1%	550
B20B	L300	Süd	Basisstraße	10100	5,5%	10,3%	581	101	0,06	0,010	5,0%	500
B20C	L300	Nord	Basisstraße	10100	5,5%	10,3%	581	101	0,06	0,010	5,0%	500
B20D	L300	Süd	Basisstraße	10750	5,9%	11,1%	620	108	0,06	0,010	5,1%	550
QS B2120+B2021	L300	-	Basisstraße	20200	9,5%	17,4%	1155	207	0,06	0,010	8,4%	1700
QS B20B+B20C	L300	-	Basisstraße	20200	5,5%	10,3%	1162	202	0,06	0,010	5,0%	1000
QS B20A+B20D	L300	-	Basisstraße	21500	5,9%	11,1%	1241	217	0,06	0,010	5,1%	1100

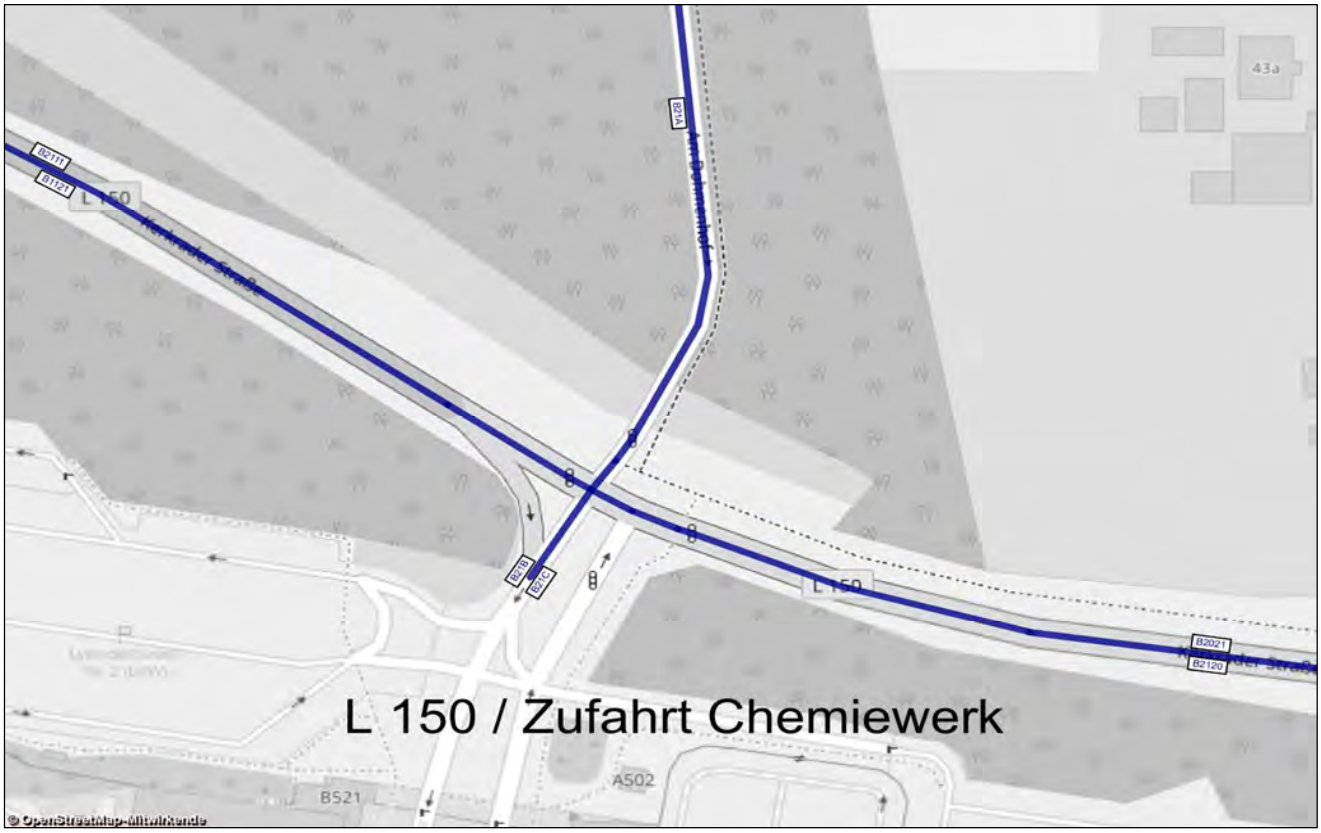



L 150 / L 300
31a
30
31
28
29
26
24
27
B20A
B20D
B2021
B2120
Kerkrader Straße
L 150
Kerkrader Straße
L 300
B20B
B20C
A510
A508
Rheinwerft
© OpenStreetMap-Mitwirkende

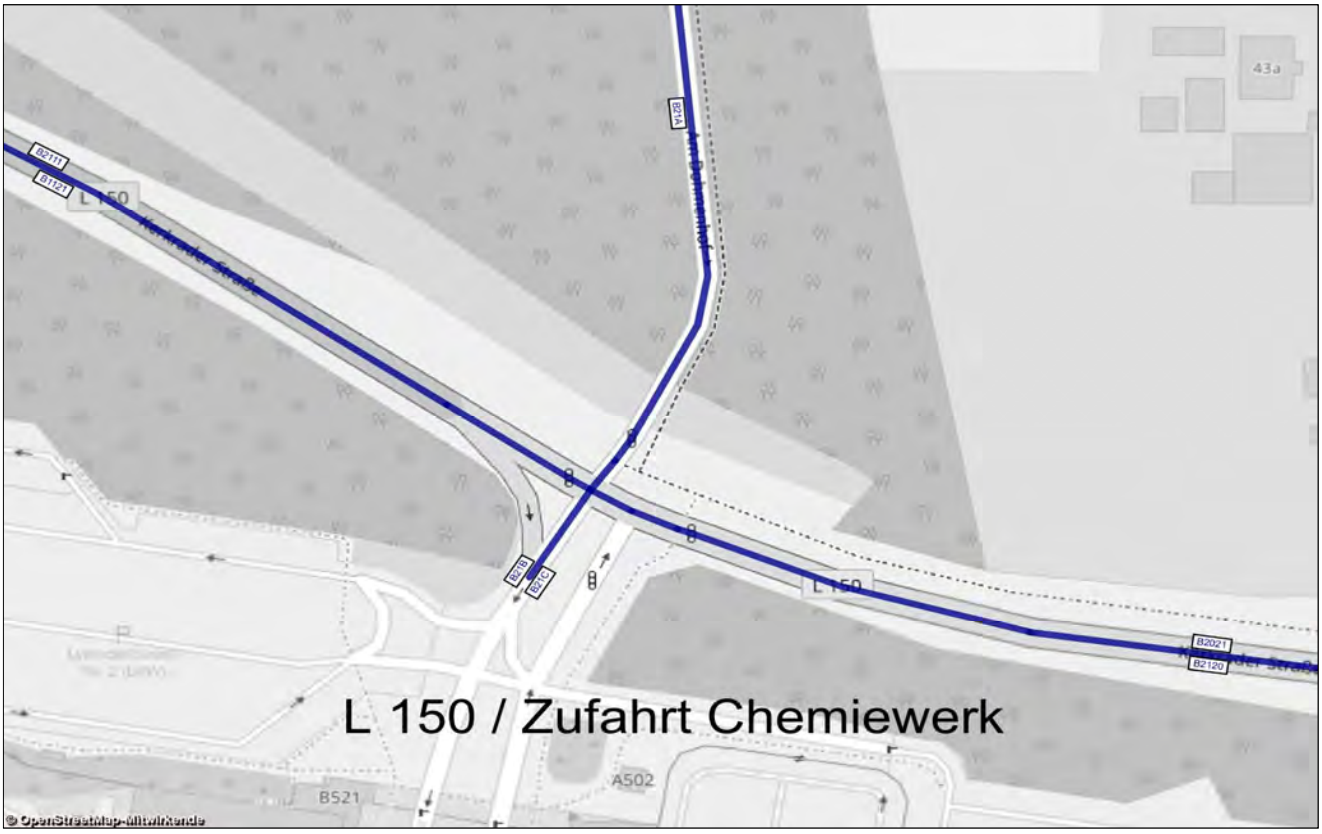
L150 / L300 - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
20	Kerkrader Straße (L 150)	1	1.009	30	523	11
		2	-	-	-	-
		3	295	17	375	13
	Industriestraße (L 300)	4	227	12	378	10
		5	923	20	475	7
		6	-	-	-	-
	-	7	-	-	-	-
		8	-	-	-	-
		9	-	-	-	-
	Industriestraße (L 300)	10	-	-	-	-
		11	221	14	585	11
		12	323	21	542	24

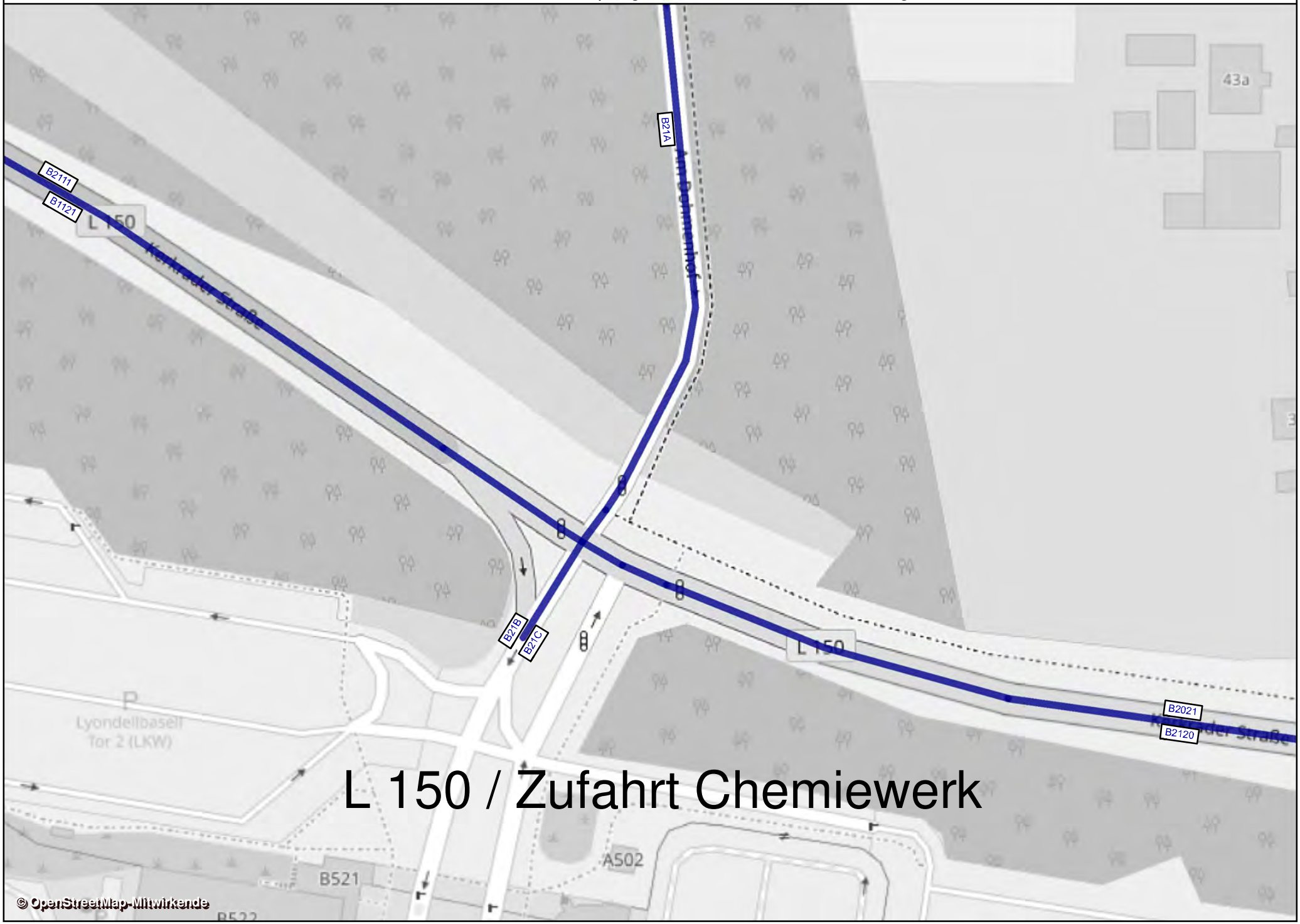


KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2111	L150	West	Basisstraße	12400	10,5%	1300	12800	11,7%	1500
B1121	L150	Ost	Basisstraße	12400	10,5%	1300	12800	11,7%	1500
B2021	L150	West	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B2120	L150	Ost	Basisstraße	10800	9,3%	1000	11200	9,8%	1100
B21A	-	Süd	Basisstraße	3000	3,3%	100	3100	3,2%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1700	11,8%	200	1800	11,1%	200
B21C	-	Nord	Basisstraße	1700	11,8%	200	1800	11,1%	200
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	24800	10,5%	2600	25600	11,7%	3000
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	3400	11,8%	400	3600	11,1%	400
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	21600	9,3%	2000	22400	9,8%	2200



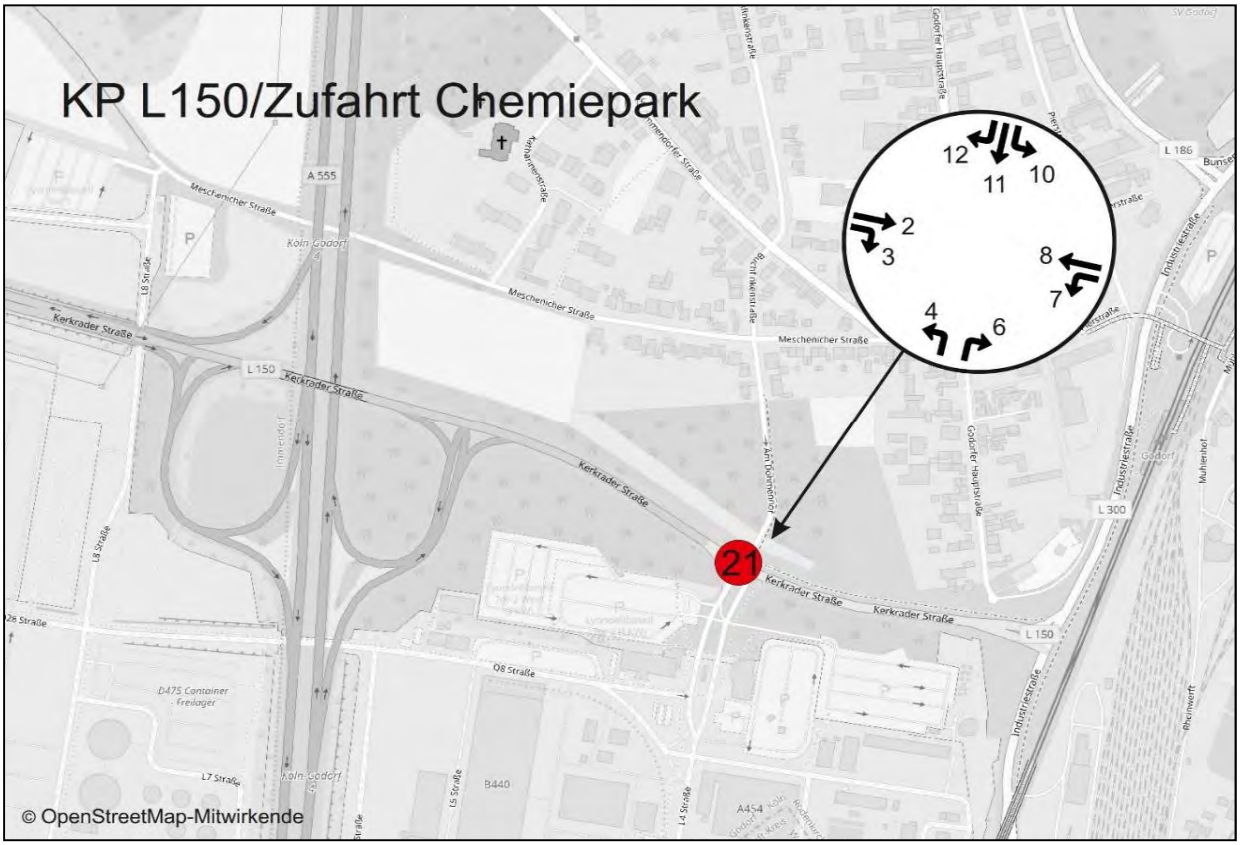
KP L150 / Zufahrt Chemiewerk - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2111	L150	West	Basisstraße	11500	10,5%	19,2%	659	119	0,06	0,010	9,6%	1100
B1121	L150	Ost	Basisstraße	11500	10,5%	19,2%	659	119	0,06	0,010	9,6%	1100
B2021	L150	West	Basisstraße	10100	9,5%	17,4%	578	104	0,06	0,010	8,4%	850
B2120	L150	Ost	Basisstraße	10100	9,5%	17,4%	578	104	0,06	0,010	8,4%	850
B21A	-	Süd	Basisstraße	2800	3,3%	6,4%	162	28	0,06	0,010	3,6%	100
B21B	-	Süd	Basisstraße	1600	13,8%	24,5%	91	17	0,06	0,011	9,4%	150
B21C	-	Nord	Basisstraße	1600	13,8%	24,5%	91	17	0,06	0,011	9,4%	150
QS B1121+B2111	L150	-	Basisstraße	23000	10,5%	19,2%	1319	238	0,06	0,010	9,6%	2200
QS B21B+B21C	L150	-	Basisstraße	3200	13,8%	24,5%	182	34	0,06	0,011	9,4%	300
QS 2120+B2021	-	-	Basisstraße	20200	9,5%	17,4%	1155	207	0,06	0,010	8,4%	1700



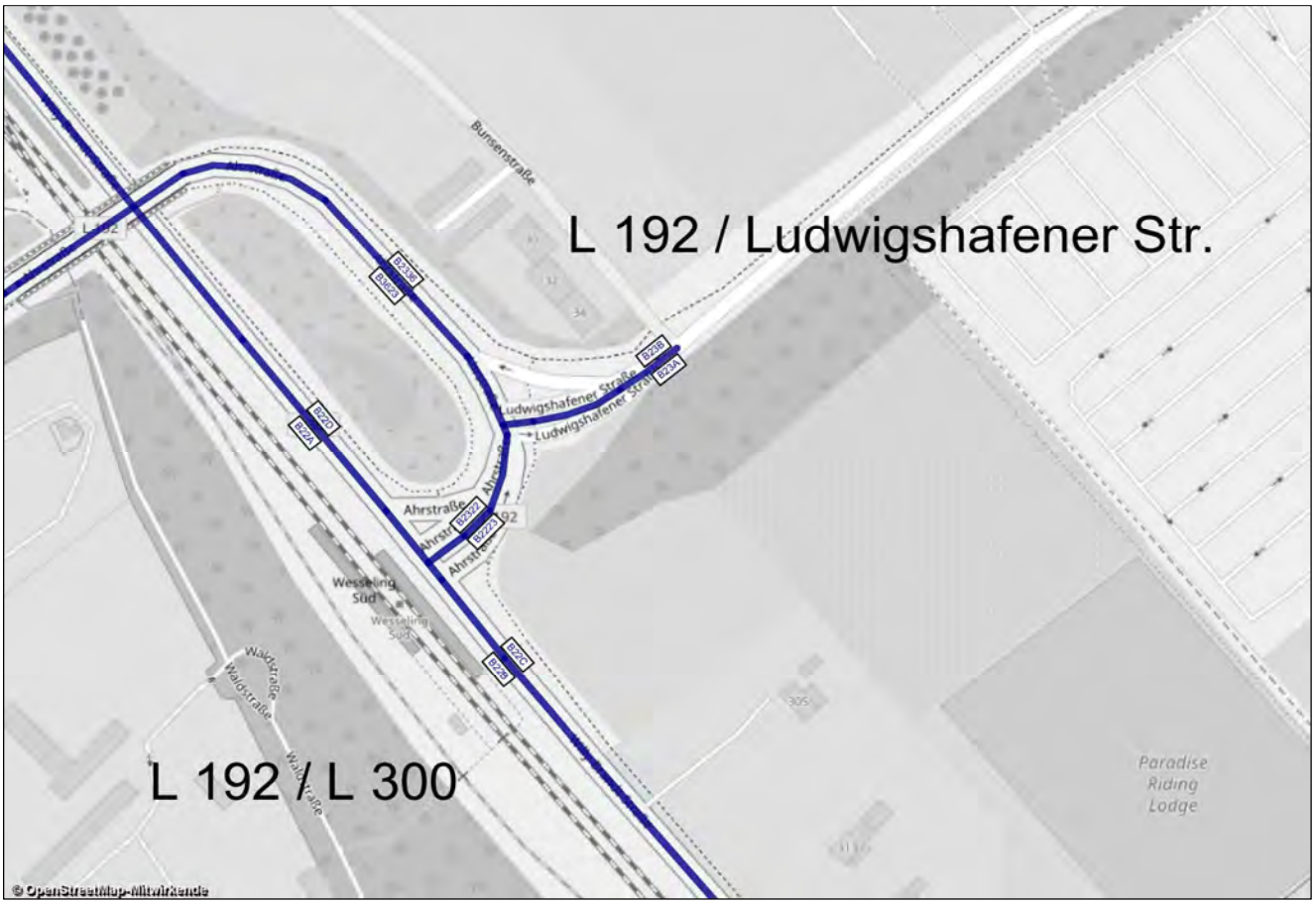


L 150 / Zufahrt Chemiewerk

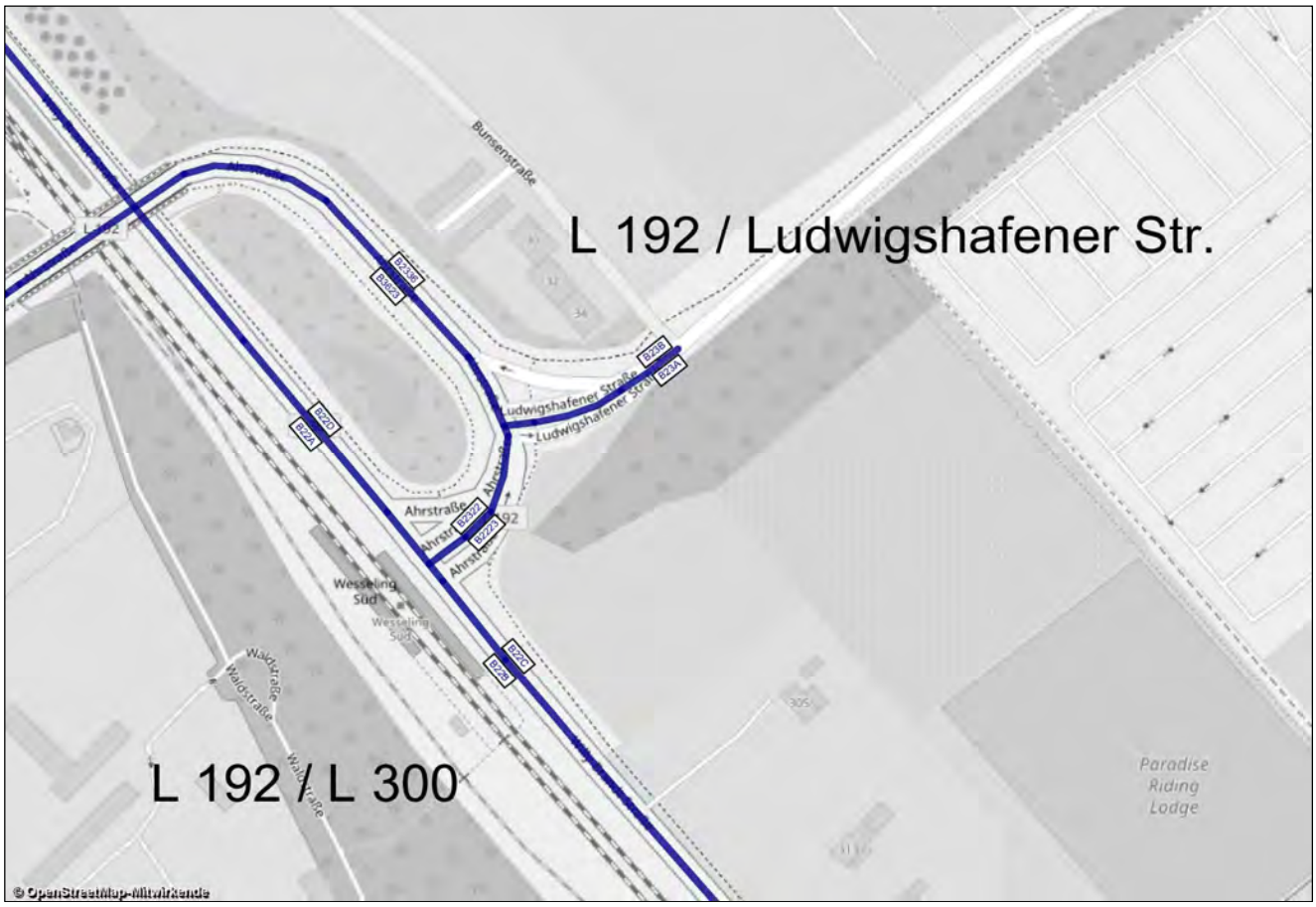
L150 / Zufahrt Chemiepark - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
21	Kerkrader Straße (L 150)	1	-	-	-	-
		2	1.233	54	803	24
		3	189	53	15	6
	Zufahrt Chemiepark	4	101	21	501	38
		5	-	-	-	-
		6	165	3	114	3
	Kerkrader Straße (L 150)	7	45	2	16	0
		8	543	39	732	36
		9	-	-	-	-
	Am Domenhof	10	21	0	89	1
		11	9	0	4	0
		12	39	0	180	0

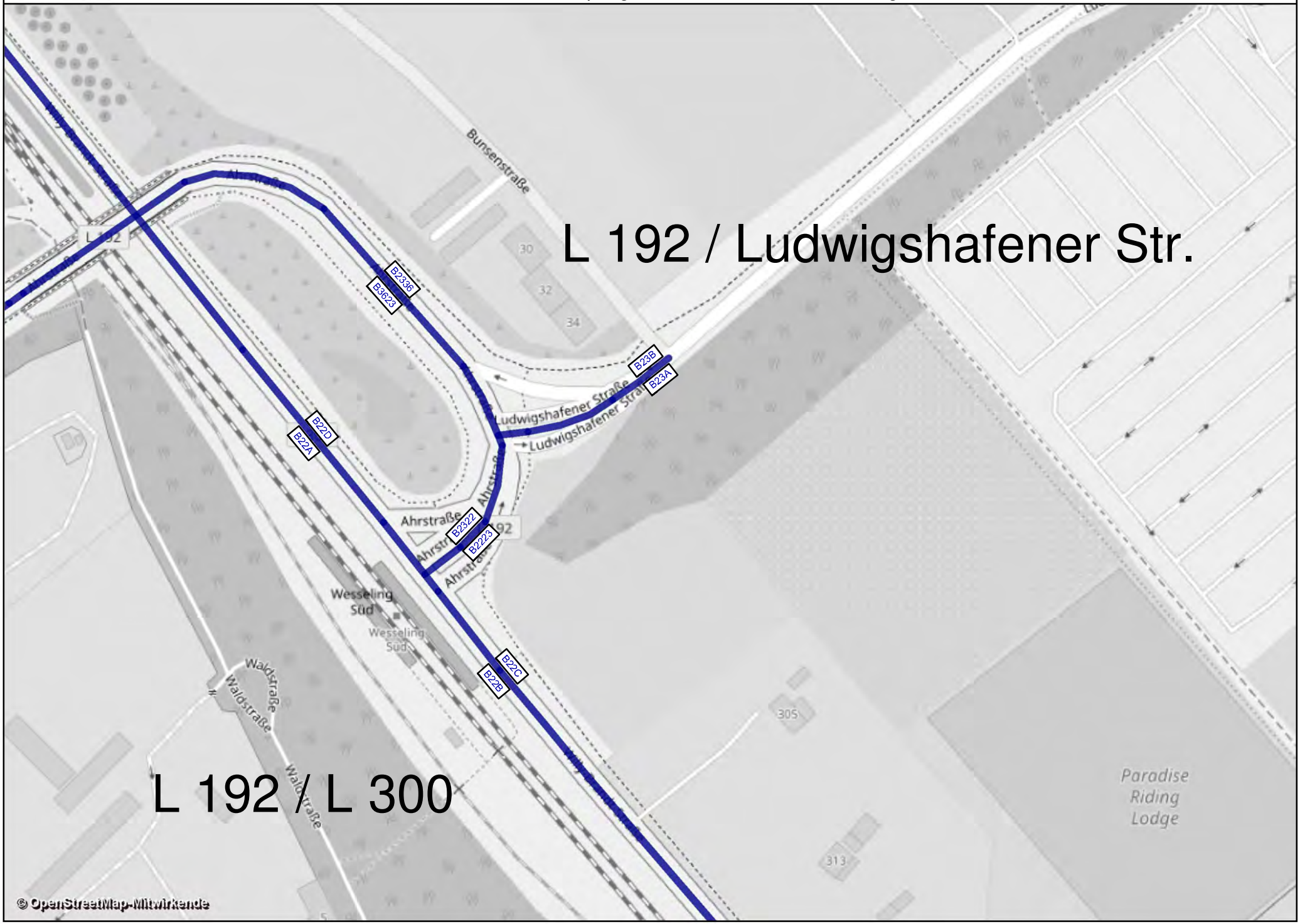


KP L192 / L300 - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4300	2,3%	100	4400	2,3%	100
B22B	L300	Süd	Basisstraße	5000	2,0%	100	5200	1,9%	100
B22C	L300	Nord	Basisstraße	5000	2,0%	100	5200	1,9%	100
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4300	2,3%	100	4400	2,3%	100
B2322	L192	West	Basisstraße	2000	5,0%	100	2000	5,0%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2000	5,0%	100	2000	5,0%	100
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	8600	2,3%	200	8800	2,3%	200
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	10000	2,0%	200	10400	1,9%	200
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	4000	5,0%	200	4000	5,0%	200

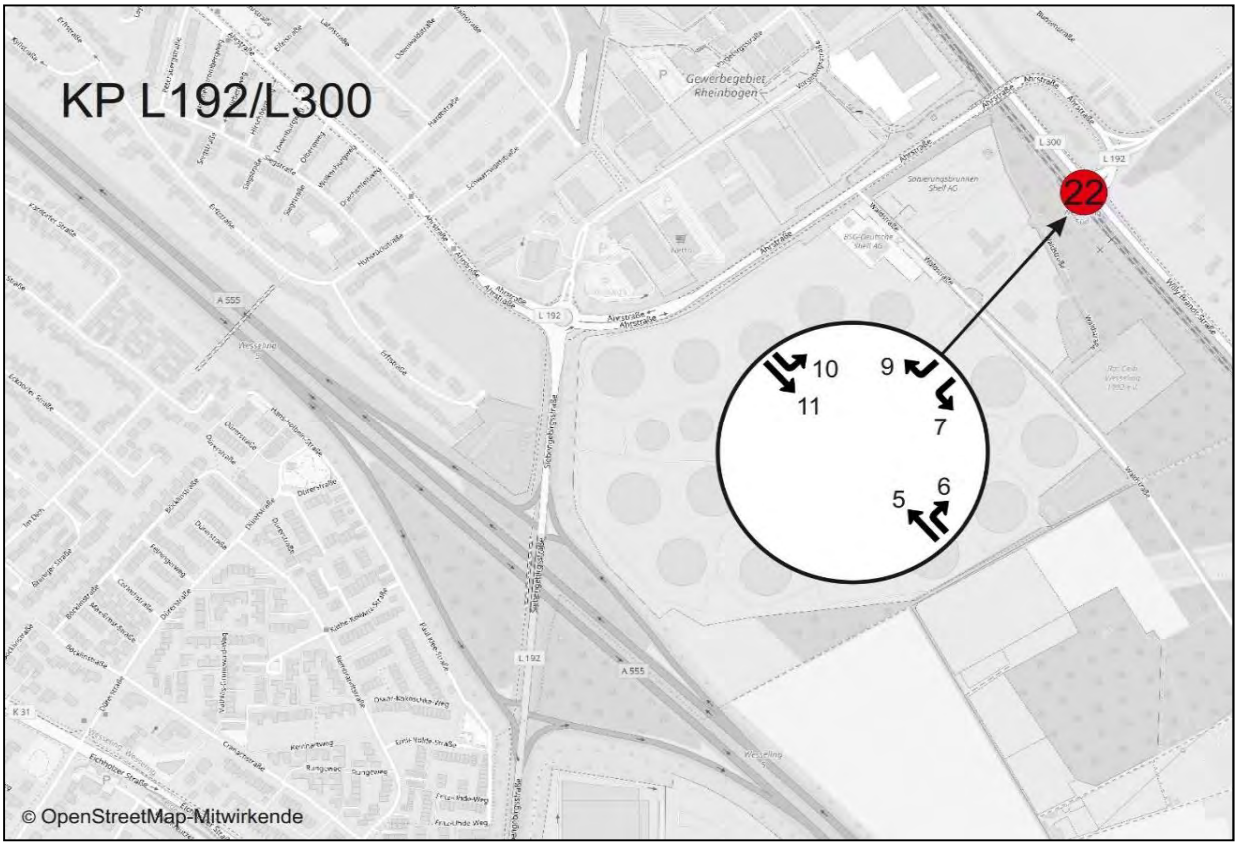


KP L192 / L300 - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B22A	L300	Süd	Basisstraße	4000	1,4%	2,8%	230	39	0,06	0,010	2,5%	100
B22B	L300	Süd	Basisstraße	4700	2,0%	4,0%	272	46	0,06	0,010	2,1%	100
B22C	L300	Nord	Basisstraße	4700	2,0%	4,0%	272	46	0,06	0,010	2,1%	100
B22D	L300	Nord	Basisstraße	4000	1,4%	2,8%	230	39	0,06	0,010	2,5%	100
B2322	L192	West	Basisstraße	1850	3,1%	6,1%	107	18	0,06	0,010	2,7%	50
B2223	L192	Ost	Basisstraße	1850	3,1%	6,1%	107	18	0,06	0,010	2,7%	50
QS B22A+B22D	L300	-	Basisstraße	8000	1,4%	2,8%	460	78	0,06	0,010	2,5%	200
QS B22B+B22C	L300	-	Basisstraße	9400	2,0%	4,0%	543	92	0,06	0,010	2,1%	200
QS B2322+B2223	L300	-	Basisstraße	3700	3,1%	6,1%	214	37	0,06	0,010	2,7%	100

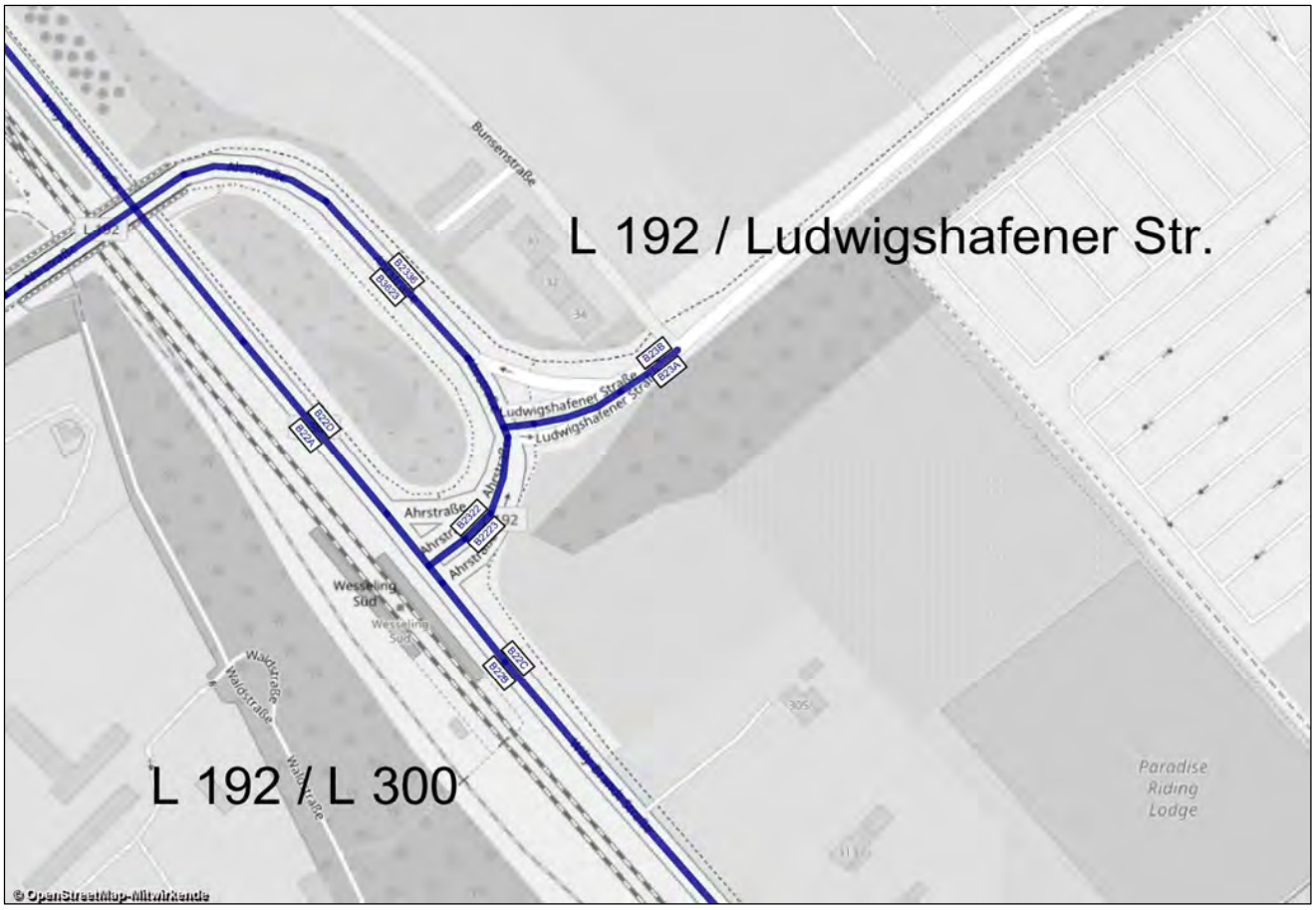



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

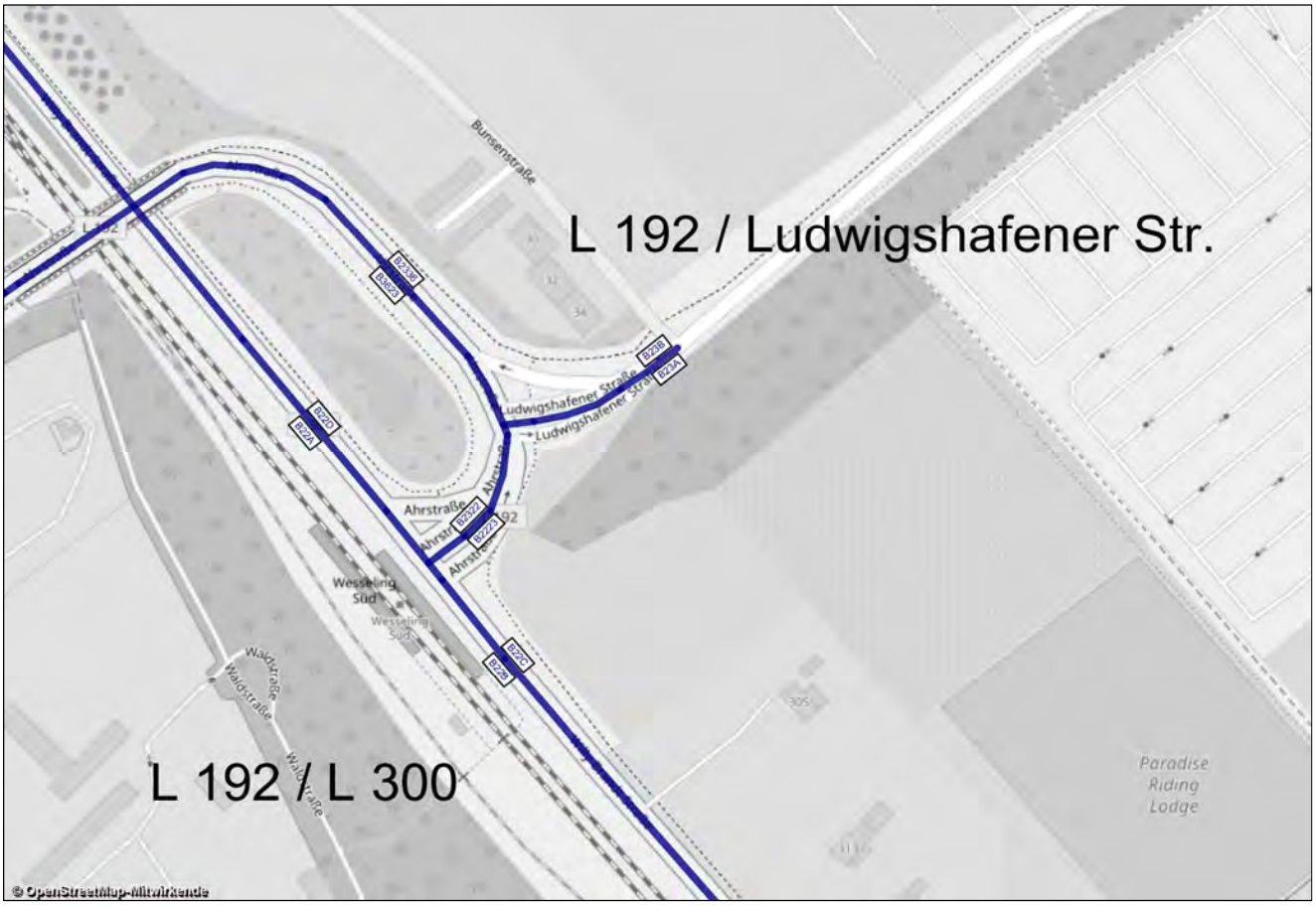
L192 / L300 -Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
22	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	4	-	-	-	-
		5	215	4	157	7
		6	151	2	56	0
	Ludwigshafener Straße	7	76	1	114	2
		8	-	-	-	-
		9	74	10	90	7
	Willy-Brandt-Straße (L 300)	10	48	12	61	7
		11	114	2	245	0
		12	-	-	-	-

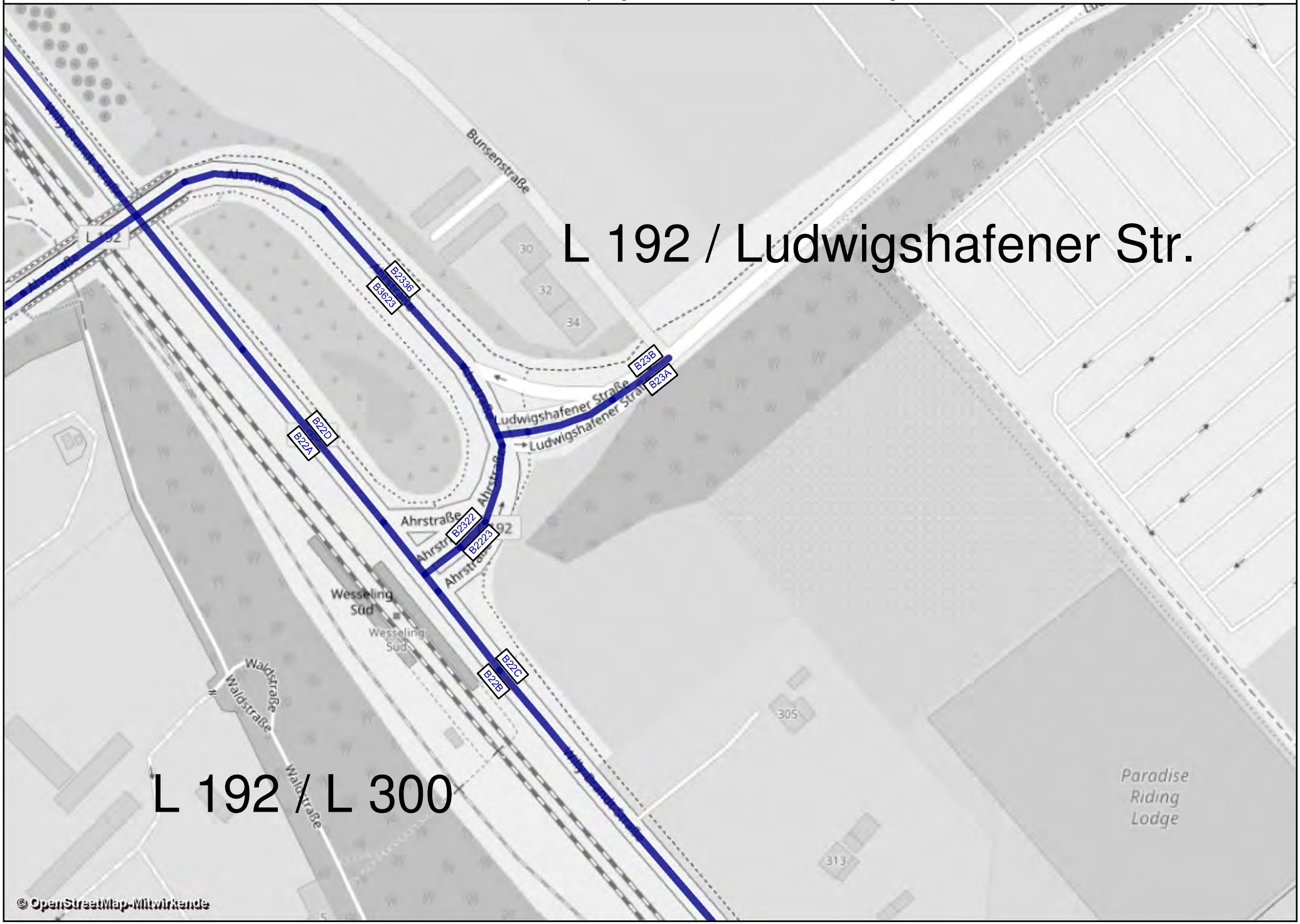


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
B2322	L192	West	Basisstraße	2000	5,0%	100	2000	5,0%	100
B2223	L192	Ost	Basisstraße	2000	5,0%	100	2000	5,0%	100
B2336	L192	Nord	Basisstraße	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
B23A	-	Ost	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
B23B	-	West	Basisstraße	2100	4,8%	100	2200	4,5%	100
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	6400	3,1%	200	6600	3,0%	200
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	4000	5,0%	200	4000	5,0%	200
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4200	4,8%	200	4400	4,5%	200

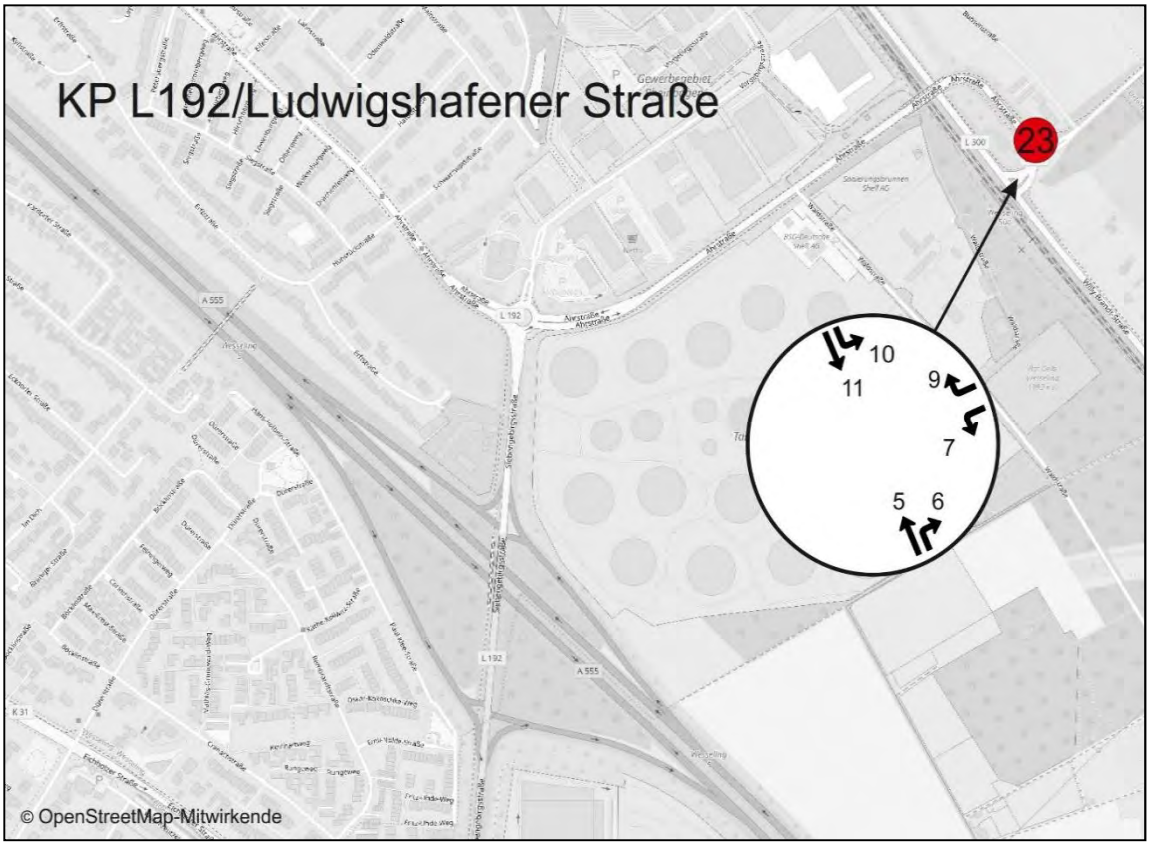


KP L192 / Ludwigshafener Straße - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B3623	L192	Süd	Basisstraße	3000	2,1%	4,1%	175	30	0,06	0,010	1,7%	50
B2322	L192	West	Basisstraße	1850	3,1%	6,1%	107	18	0,06	0,010	2,7%	50
B2223	L192	Ost	Basisstraße	1850	3,1%	6,1%	107	18	0,06	0,010	2,7%	50
B2336	L192	Nord	Basisstraße	3000	2,1%	4,1%	175	30	0,06	0,010	1,7%	50
B23A	-	Ost	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
B23B	-	West	Basisstraße	2000	2,2%	4,3%	113	19	0,06	0,010	2,5%	50
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	6000	2,1%	4,1%	351	59	0,06	0,010	1,7%	100
QS B2322+B2223	L192	-	Basisstraße	3700	3,1%	6,1%	214	37	0,06	0,010	2,7%	100
QS B23A+B23B	-	-	Basisstraße	4000	2,2%	4,3%	226	38	0,06	0,010	2,5%	100

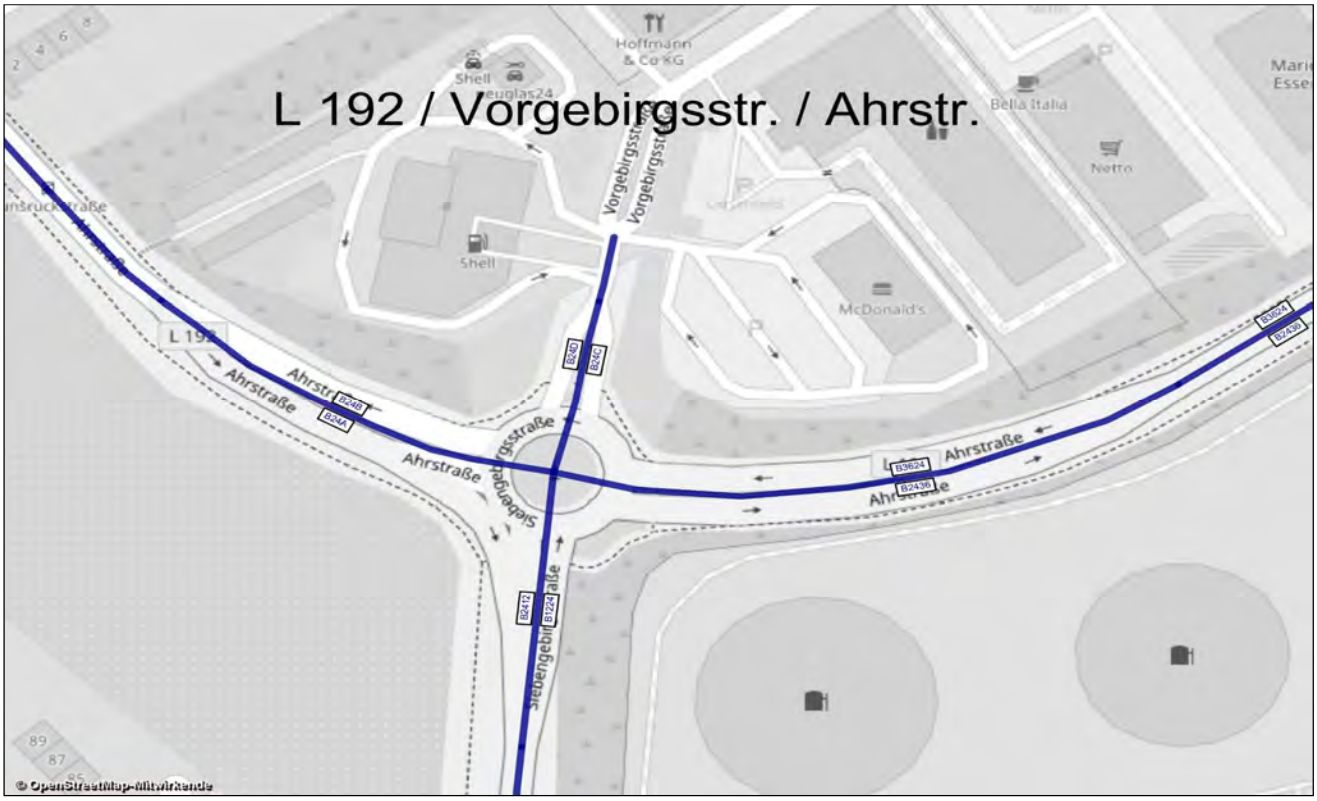



L 192 / Ludwigshafener Str.
L 192 / L 300
Bunsenstraße
Ludwigshafener Straße
Ahrstraße
Wesseling Süd
Waldstraße
Paradise Riding Lodge
B2336
B3623
B23B
B23A
B22D
B22A
B2322
B2223
B22C
B22B
© OpenStreetMap-Mitwirkende

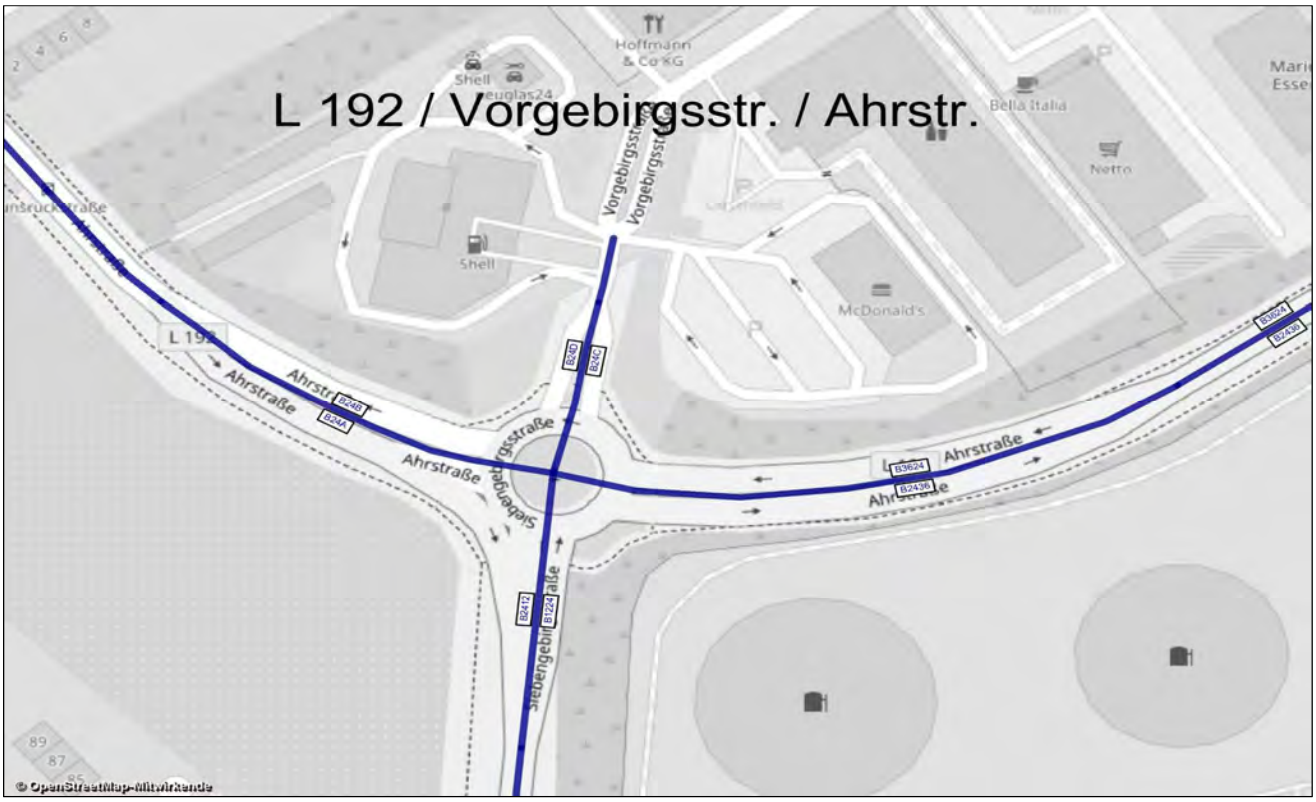
L192 / Ludwigshafener Str. - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
23	-	1	-	-	-	-
		2	-	-	-	-
		3	-	-	-	-
	Ludwigshafener Straße	4	-	-	-	-
		5	119	11	103	3
		6	76	1	17	1
	Ludwigshafener Straße	7	11	0	81	0
		8	-	-	-	-
		9	29	1	261	2
	Ahrstraße (L 192)	10	281	2	27	3
		11	104	10	113	7
		12	-	-	-	-



KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	6200	1,6%	100	6400	1,6%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	2300	4,3%	100	2400	4,2%	100
B3624	L192	West	Basisstraße	2300	4,3%	100	2400	4,2%	100
B24B	L192	West	Basisstraße	6200	1,6%	100	6400	1,6%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
B2412	-	Süd	Basisstraße	5400	1,9%	100	5600	1,8%	100
B1224	-	Nord	Basisstraße	5400	1,9%	100	5600	1,8%	100
B24C	-	Nord	Basisstraße	3700	5,4%	200	3900	7,7%	300
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	12400	1,6%	200	12800	1,6%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	10800	1,9%	200	11200	1,8%	200
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	4600	4,3%	200	4800	4,2%	200
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7400	5,4%	400	7800	7,7%	600



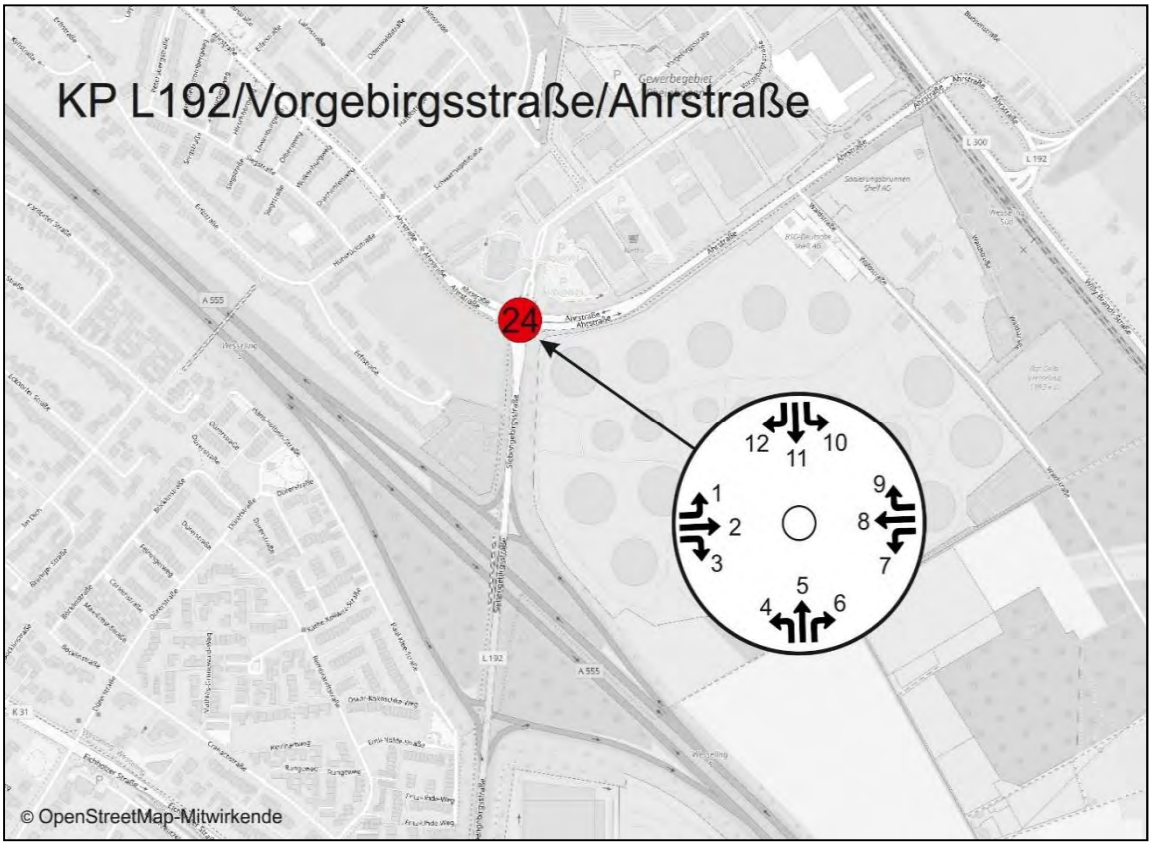
KP L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B24A	L192	Ost	Basisstraße	5800	1,8%	3,5%	334	56	0,06	0,010	1,7%	100
B2436	L192	Ost	Basisstraße	2150	2,8%	5,3%	122	21	0,06	0,010	2,3%	50
B3624	L192	West	Basisstraße	2150	2,8%	5,3%	122	21	0,06	0,010	2,3%	50
B24B	L192	West	Basisstraße	5800	1,8%	3,5%	334	56	0,06	0,010	1,7%	100
B24D	-	Süd	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
B2412	-	Süd	Basisstraße	5100	2,2%	4,3%	296	50	0,06	0,010	2,0%	100
B1224	-	Nord	Basisstraße	5100	2,2%	4,3%	296	50	0,06	0,010	2,0%	100
B24C	-	Nord	Basisstraße	3500	4,7%	8,9%	214	37	0,06	0,011	5,7%	200
QS B24A+B24B	L192	-	Basisstraße	11600	1,8%	3,5%	667	113	0,06	0,010	1,7%	200
QS B2412+B1224	-	-	Basisstraße	10200	2,2%	4,3%	592	100	0,06	0,010	2,0%	200
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	4300	2,8%	5,3%	245	42	0,06	0,010	2,3%	100
QS B24C+B24D	-	-	Basisstraße	7000	4,7%	8,9%	429	75	0,06	0,011	5,7%	400



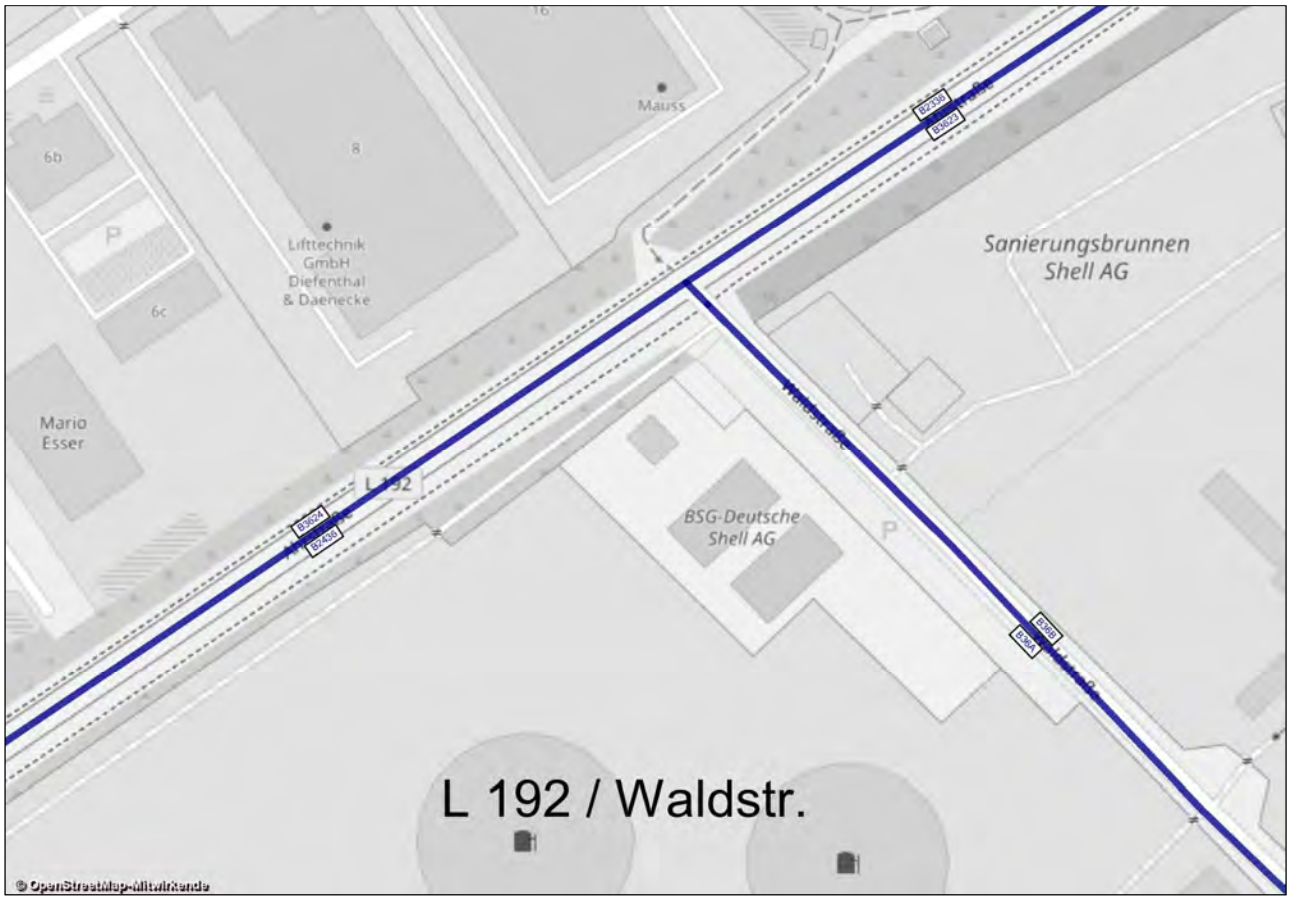
L 192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr.



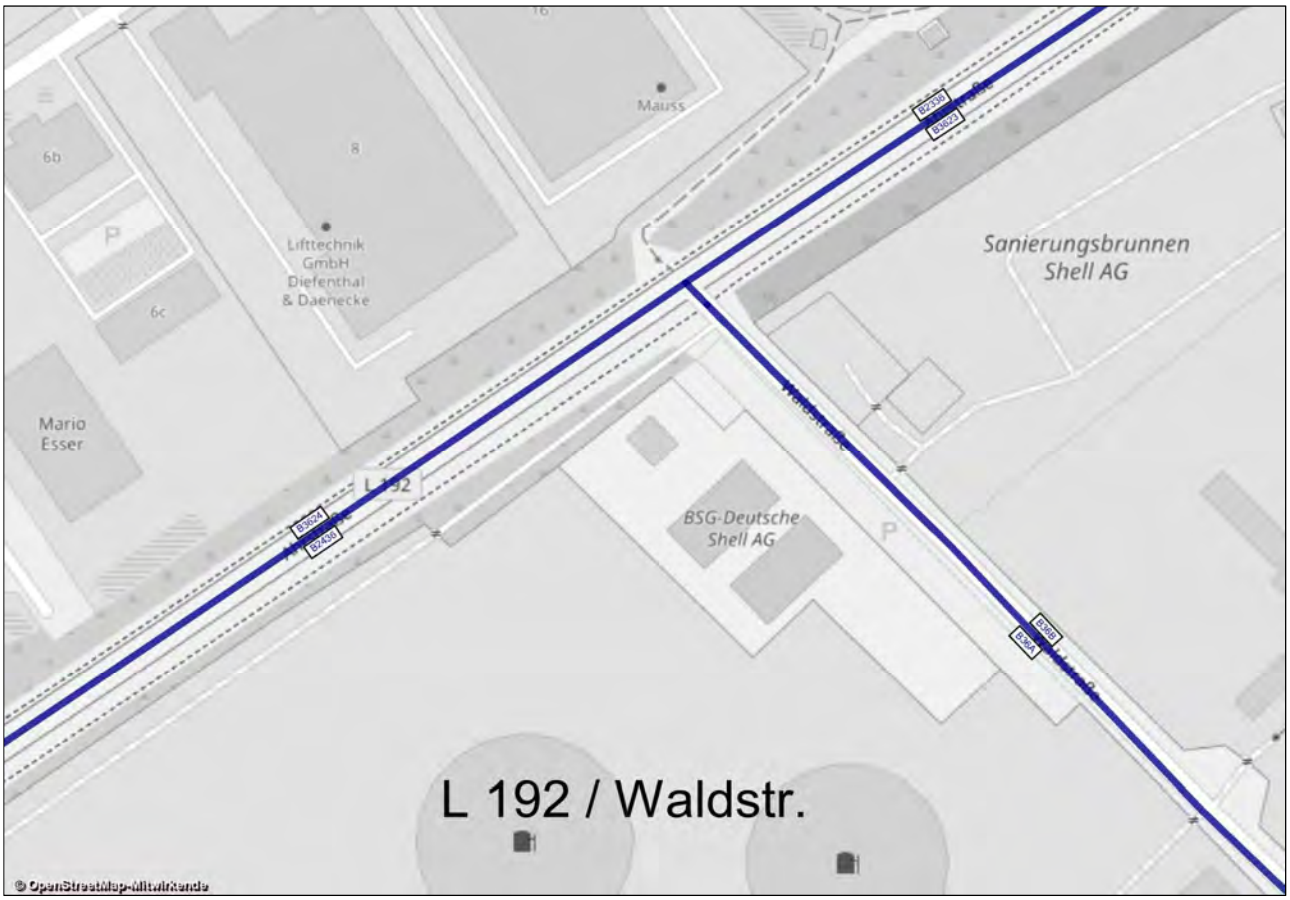
L192 / Vorgebirgsstr. / Ahrstr. - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
24	Ahrstraße (L 192)	1	87	4	147	4
		2	54	0	68	1
		3	451	6	361	1
	Siebengebirgsstraße (L 192)	4	273	3	485	4
		5	118	2	132	4
		6	172	3	33	2
	Ahrstraße (L 192)	7	39	8	57	2
		8	17	3	134	1
		9	27	0	67	1
	Vorgebirgsstraße	10	19	3	59	1
		11	82	5	190	4
		12	32	2	151	2

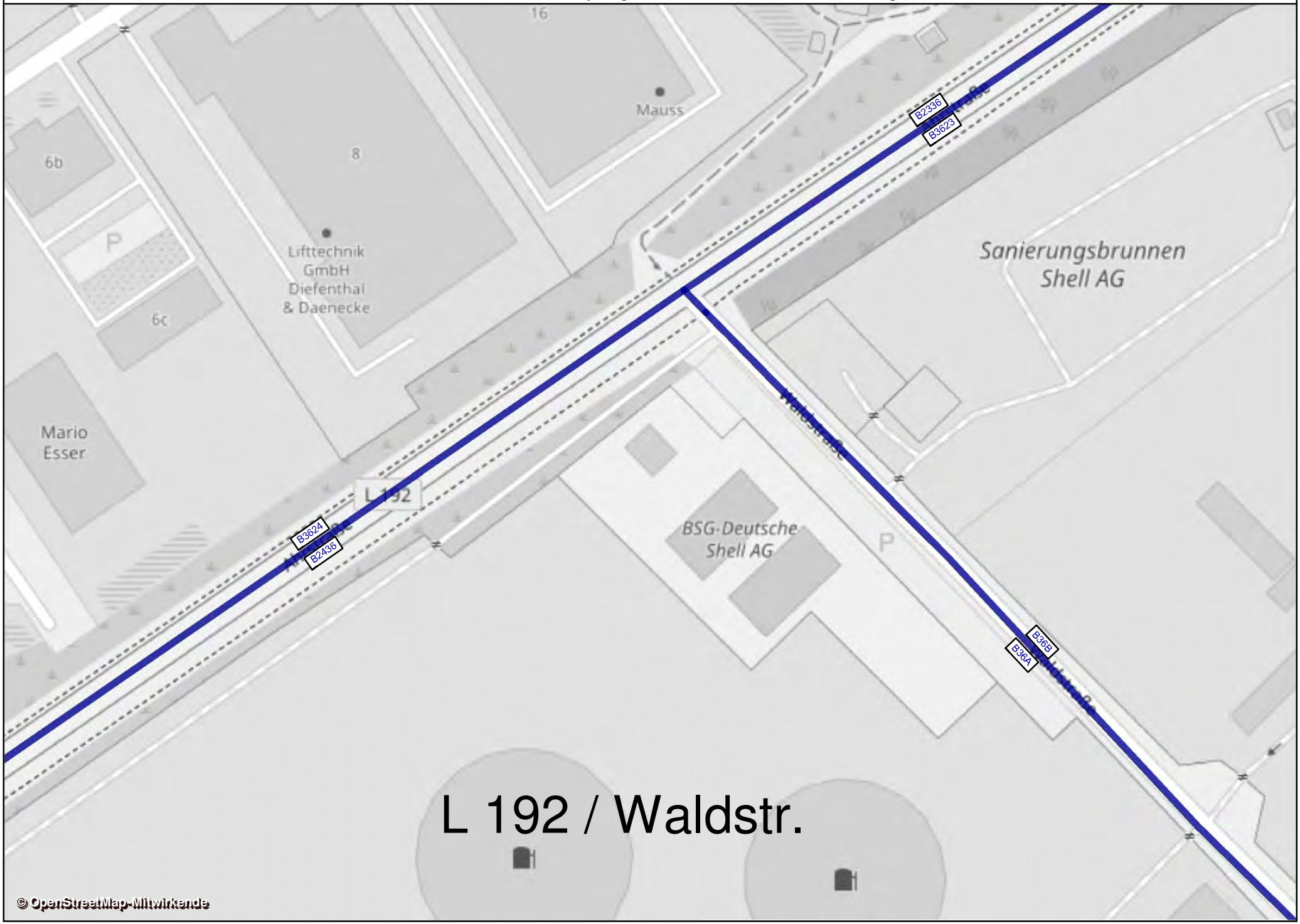


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 2 2030				Werktagswerte					
				DTV_W	SVA_W	$DTV_{W,SV}$	DTV_{W5}	SVA_{W5}	$DTV_{W5,SV}$
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTVw	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTVw5	Kfz / 24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	2300	4,3%	100	2400	4,2%	100
B3623	L192	Ost	Basisstraße	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
B2336	L192	West	Basisstraße	3200	3,1%	100	3300	3,0%	100
B3624	L192	West	Basisstraße	2300	4,3%	100	2400	4,2%	100
B36A	-	Süd	Basisstraße	800	0,0%	0	900	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	800	0,0%	0	900	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	4600	4,3%	200	4800	4,2%	200
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	1600	0,0%	0	1800	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	6400	3,1%	200	6600	3,0%	200

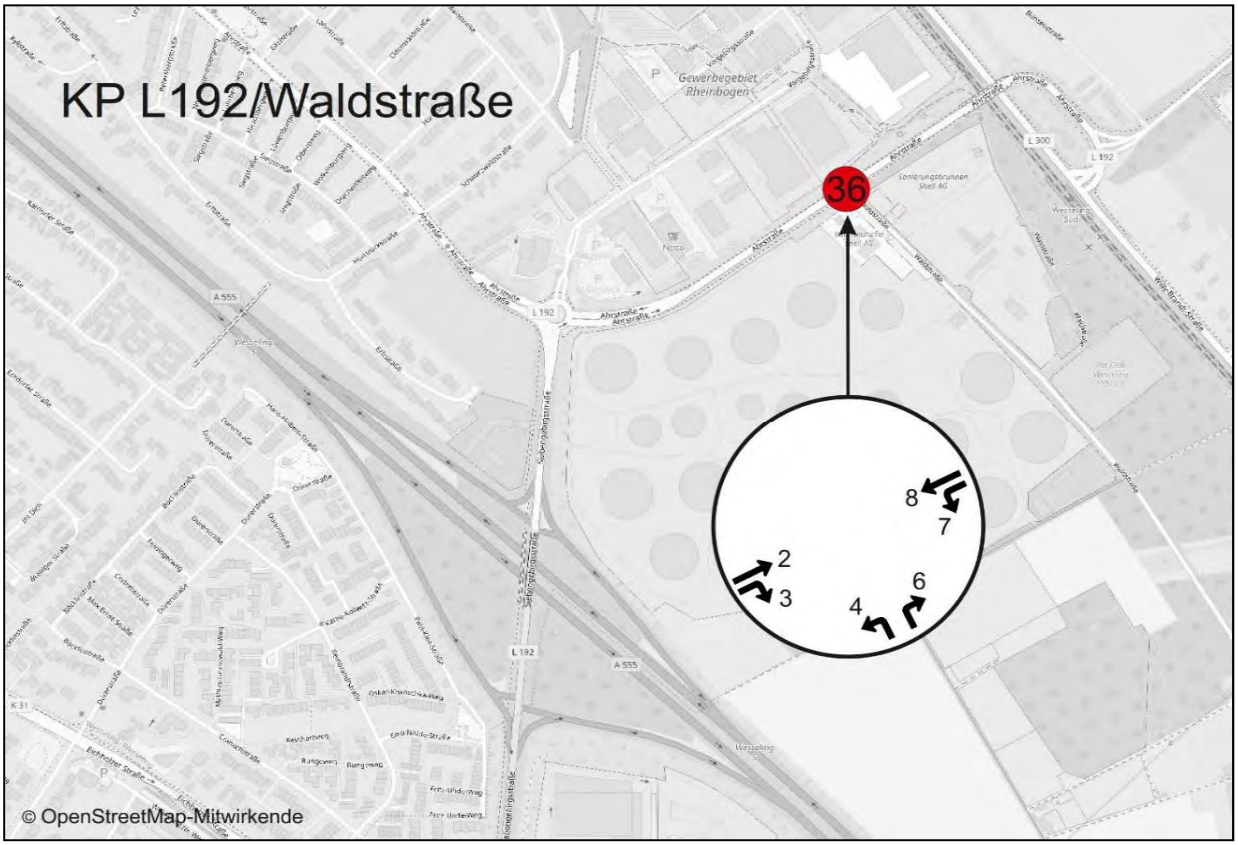


KP L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 2 2030				Werte für Immissionsberechnung								
				DTV	P_T	P_N	M_T	M_N	k(d)	k(n)	SVA	DTV_{SV}
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	in % der M_T	in % der M_N	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
B2436	L192	Ost	Basisstraße	2150	2,8%	5,3%	122	21	0,06	0,010	2,3%	50
B3623	L192	Ost	Basisstraße	3000	2,1%	4,1%	175	30	0,06	0,010	1,7%	50
B2336	L192	West	Basisstraße	3000	2,1%	4,1%	175	30	0,06	0,010	1,7%	50
B3624	L192	West	Basisstraße	2150	2,8%	5,3%	122	21	0,06	0,010	2,3%	50
B36A	-	Süd	Basisstraße	800	1,7%	3,2%	46	8	0,06	0,010	0,0%	0
B36B	-	Nord	Basisstraße	800	1,7%	3,2%	46	8	0,06	0,010	0,0%	0
QS B2436+B3624	L192	-	Basisstraße	4300	2,8%	5,3%	245	42	0,06	0,010	2,3%	100
QS B36A+B36B	-	-	Basisstraße	1600	1,7%	3,2%	93	16	0,06	0,010	0,0%	0
QS B3623+B2336	L192	-	Basisstraße	6000	2,1%	4,1%	351	59	0,06	0,010	1,7%	100




16
Mauss
8
6b
P
6c
Lifttechnik GmbH Diefenthal & Daenecke
Mario Esser
B2336
B3623
Sanierungsbrunnen Shell AG
L 192
B3624
B2436
BSG-Deutsche Shell AG
P
B36B
B36A
L 192 / Waldstr.
© OpenStreetMap-Mitwirkende

L192 / Waldstraße - Prognose-Planfall 2 2030			Bemessungsspitzenstunden			
			MSV,v		MSV,n	
Knotenpunkt	Zufahrt	Strom	Kfz/h	SV/h	Kfz/h	SV/h
36	Ahrstraße (L 192)	1	-	-	-	-
		2	256	4	38	3
		3	30	6	35	3
	Waldstraße	4	29	4	98	3
		5	-	-	-	-
		6	82	3	206	2
	Ahrstraße (L 192)	7	74	3	86	0
		8	72	8	90	1
		9	-	-	-	-
	-	10	-	-	-	-
		11	-	-	-	-
		12	-	-	-	-



Anlage Ü

N

57
46
46
3
1
57
44
Rhein
61
Köln
4
559
1
59
3
4
555
553
560
59
Bonn
562
565
1
61
Rheinland-Pfalz
Rhein

Untersuchungsraum

Planungsraum

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

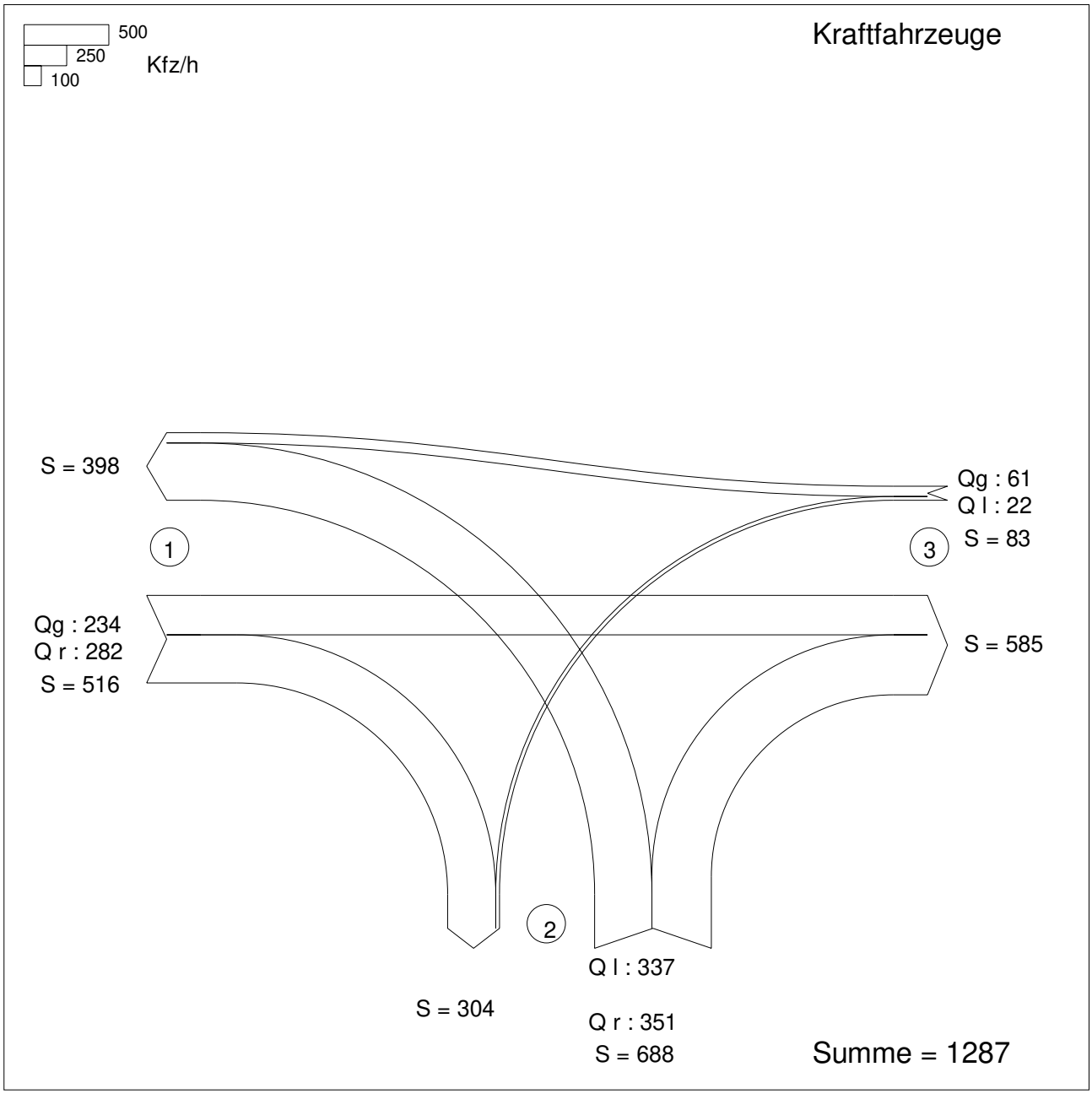
Übersichtsplan
Untersuchungsgebiet und Plangebiet

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Ü-1
09/2018	3.1671	

Anlage V

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt	:	VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt	:	AS Lind KP 201a
Stunde	:	Morgenspitze
Datei	:	PF1_VS_ASLIND_KP201a.kob



Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

KNOBEL Version 7.1.12

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201a
Stunde : Morgenspitze
Datei : PF1_ASLind.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-90 [Pkw-E]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	273				1800						A
3	↘	285				1600		2,8	1	1	1	A
Misch-H		558				1692	2 + 3	3,4	2	2	3	A
4	↰	359	6,6	3,4	458	551		19,7	5	6	8	B
6	↱	366	6,5	3,1	375	693		11,4	3	4	5	B
Misch-N		725,1				865	4 + 6	25,6	11	14	19	C
8	←	82				1800						A
7	↙	23	5,5	2,6	516	758		5,0	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

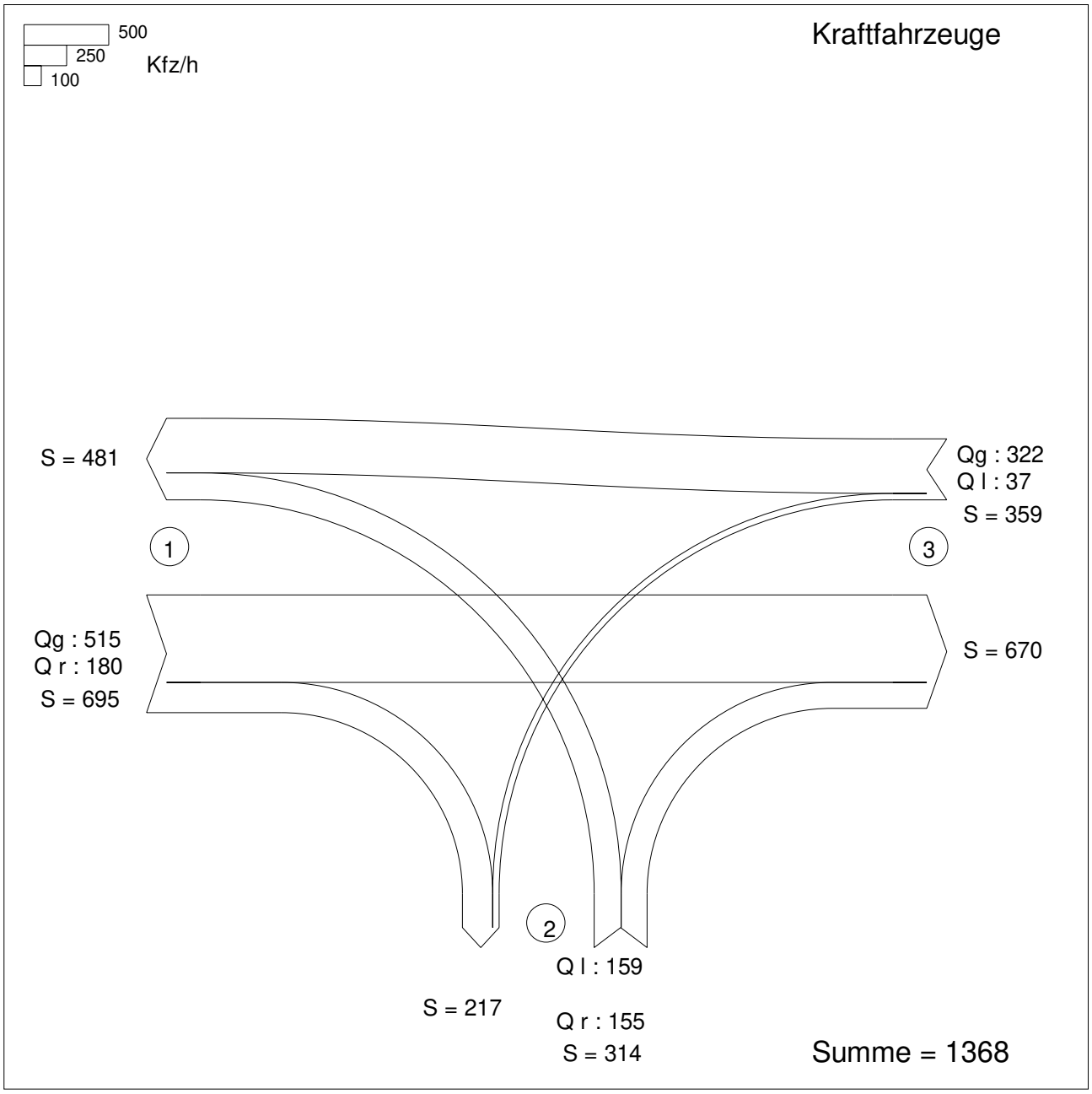
Strassennamen :
Hauptstrasse : Liburer Landstraße
Liburer Landstraße
Nebenstrasse : Rampe A553

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201a
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_AS_ASLIND_KP201a.kob



Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

KNOBEL Version 7.1.12

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201a
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_AS_ASLIND_KP201a.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-90 [Pkw-E]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	532				1800						A
3	↘	184				1600						A
Misch-H		715				1744	2 + 3	3,6	2	3	4	A
4	↰	167	6,6	3,4	964	267		36,8	4	5	7	D
6	↱	158	6,5	3,1	605	505		10,5	2	2	3	B
Misch-N		324,5				465	4 + 6	25,9	5	7	10	C
8	←	330				1800						A
7	↙	38	5,5	2,6	695	615		6,5	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

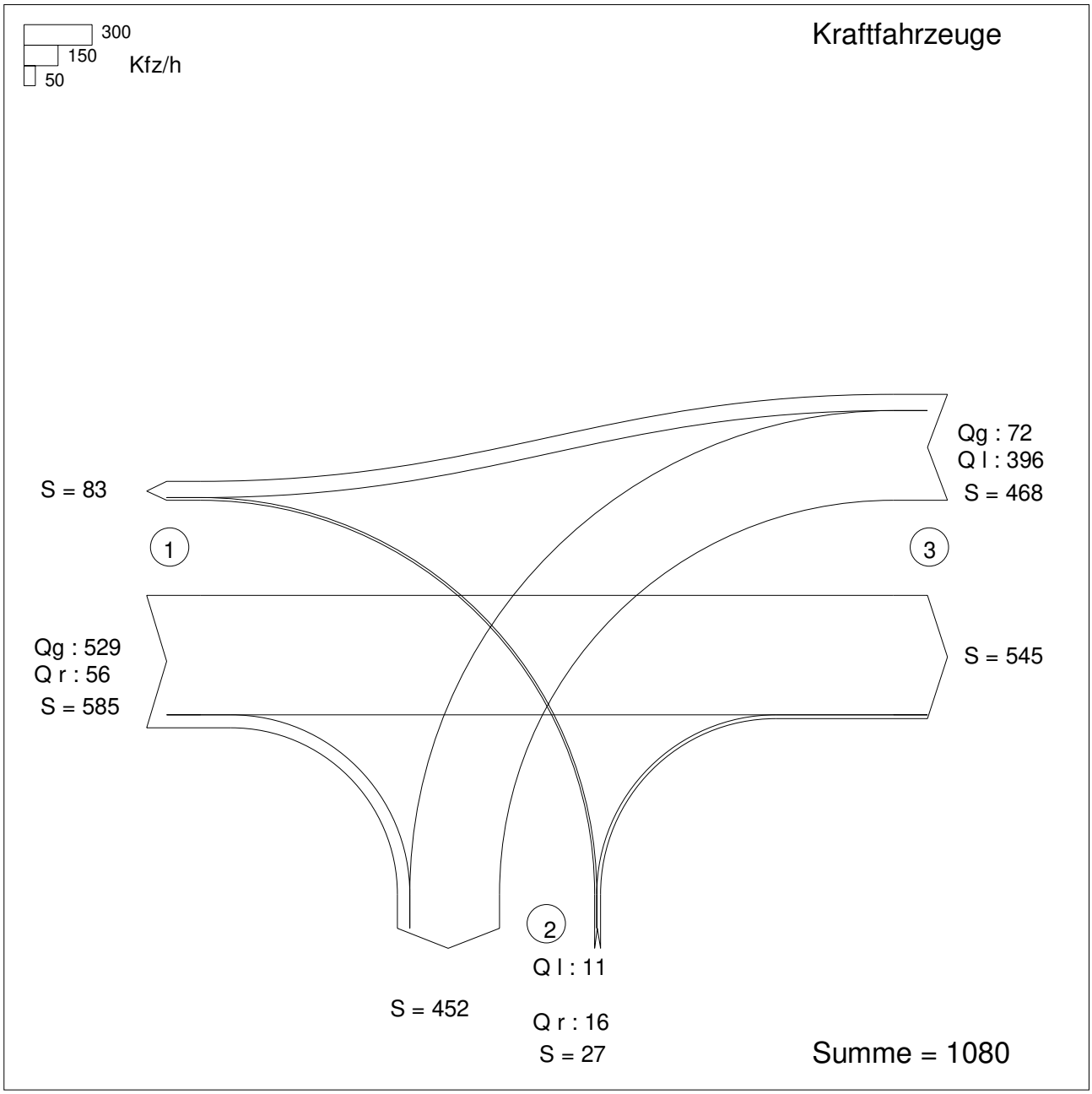
Strassennamen :
Hauptstrasse : Liburer Landstraße
Liburer Landstraße
Nebenstrasse : Rampe A553

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201v
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_VS_ASLIND_KP201B.kob



Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

KNOBEL Version 7.1.12

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201v
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_VS_ASLIND_KP201B.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-90 [Pkw-E]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	573				1800						A
3	↘	66				1600						A
Misch-H		639				1777	2 + 3	3,5	2	2	3	A
4	↰	12	6,6	3,4	1025	107		43,1	1	1	1	D
6	↱	18	6,5	3,1	557	540		7,8	1	1	1	A
Misch-N												
8	←	92				1800						A
7	↙	416	5,5	2,6	585	700		13,2	4	5	7	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

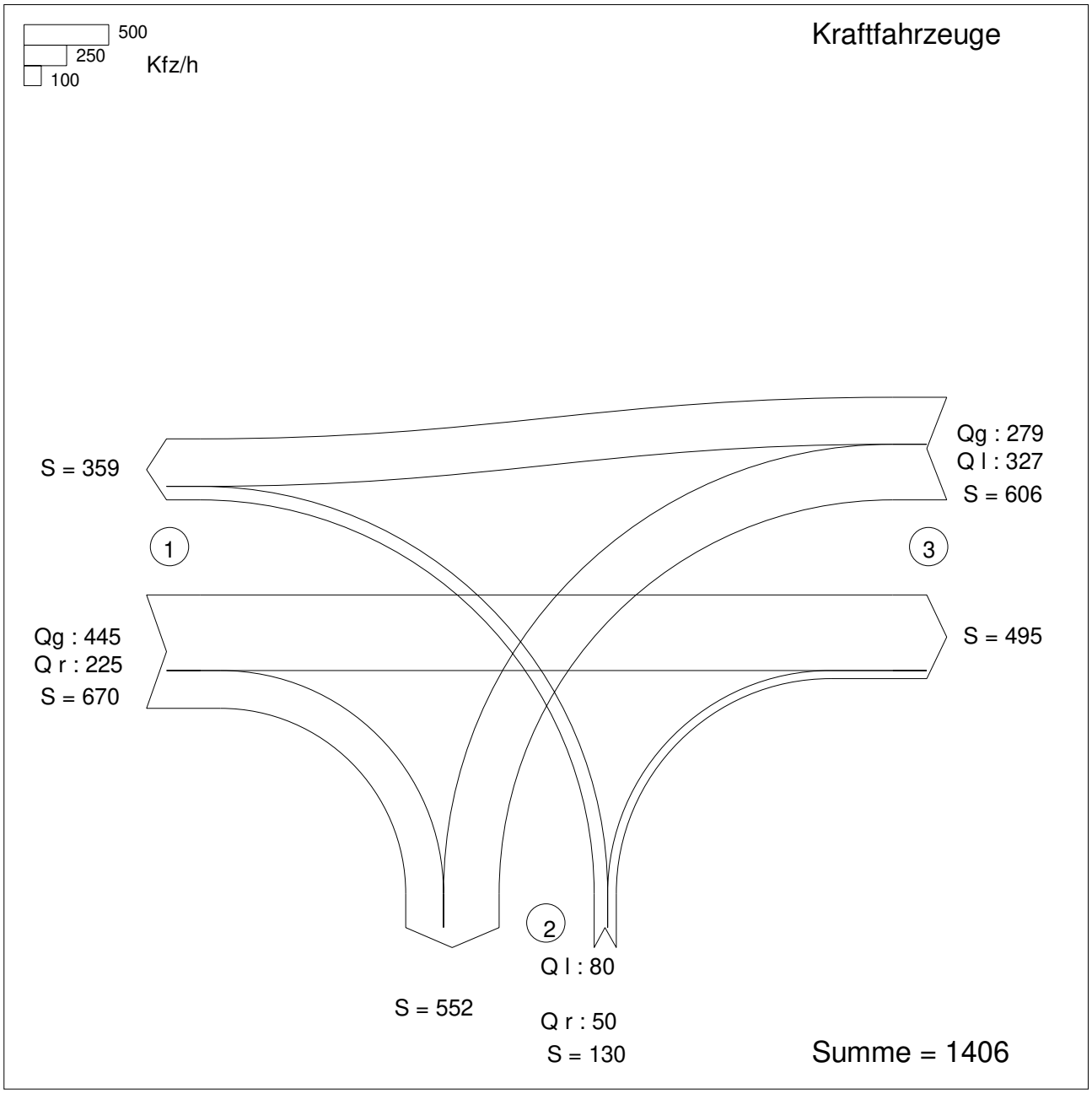
Strassennamen :
Hauptstrasse : Liburer Landstraße
Liburer Landstraße
Nebenstrasse : Rampe A553

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201v
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_AS_ASLIND_KP201B.kob



Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

KNOBEL Version 7.1.12

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VU Raum Köln-Bonn
Knotenpunkt : AS Lind KP 201v
Stunde : Abendspitze
Datei : PF1_AS_ASLIND_KP201B.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-90 [Pkw-E]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	458				1800						A
3	↘	231				1600						A
Misch-H		690				1728	2 + 3	3,6	2	2	4	A
4	↰	83	6,6	3,4	1164	102		152,2	6	8	10	E
6	↱	55	6,5	3,1	558	540		8,2	1	1	1	A
Misch-N		137,7				169	4 + 6	102,6	7	9	12	E
8	←	287				1800						A
7	↙	335	5,5	2,6	670	634		12,3	3	4	6	B
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Liburer Landstraße
Liburer Landstraße
Nebenstrasse : Rampe A553

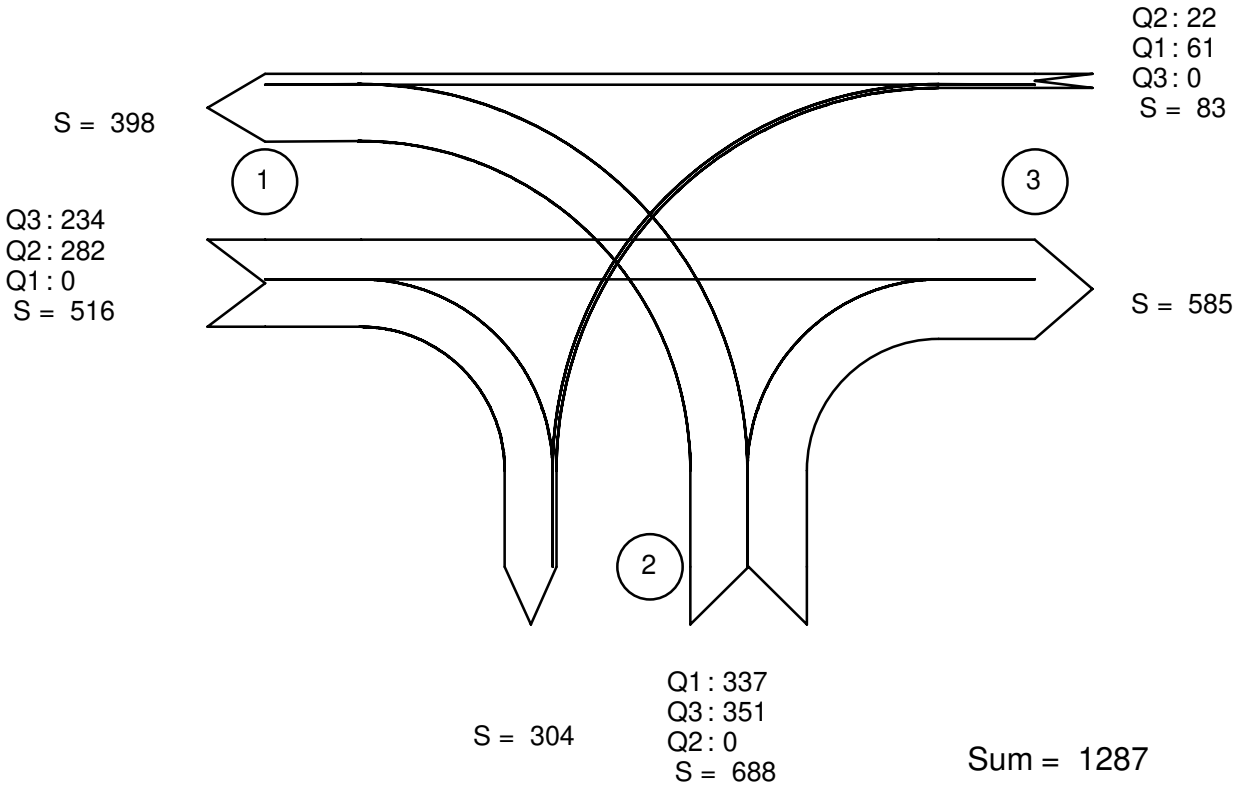
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.12

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei:	PF1_VS_ASLind_KP201a.krs
Projekt:	VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer:	3.1671
Knoten:	AS Lind KP 201a
Stunde:	Morgenspitze

0 600 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PF1_VS_ASLind_KP201a.krs
Projekt: VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer: 3.1671
Knoten: AS Lind KP 201a
Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Liburer Landstraße	1	1	23	558	1216	0,46	658	5,9	A
2	Rampe A553	1	1	273	725	994	0,73	269	13,9	B
3	Liburer Landstraße	1	1	359	105	921	0,11	816	5,6	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Liburer Landstraße	1	1	23	558	1216	0,6	3	4	A
2	Rampe A553	1	1	273	725	994	1,8	8	11	B
3	Liburer Landstraße	1	1	359	105	921	0,1	0	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

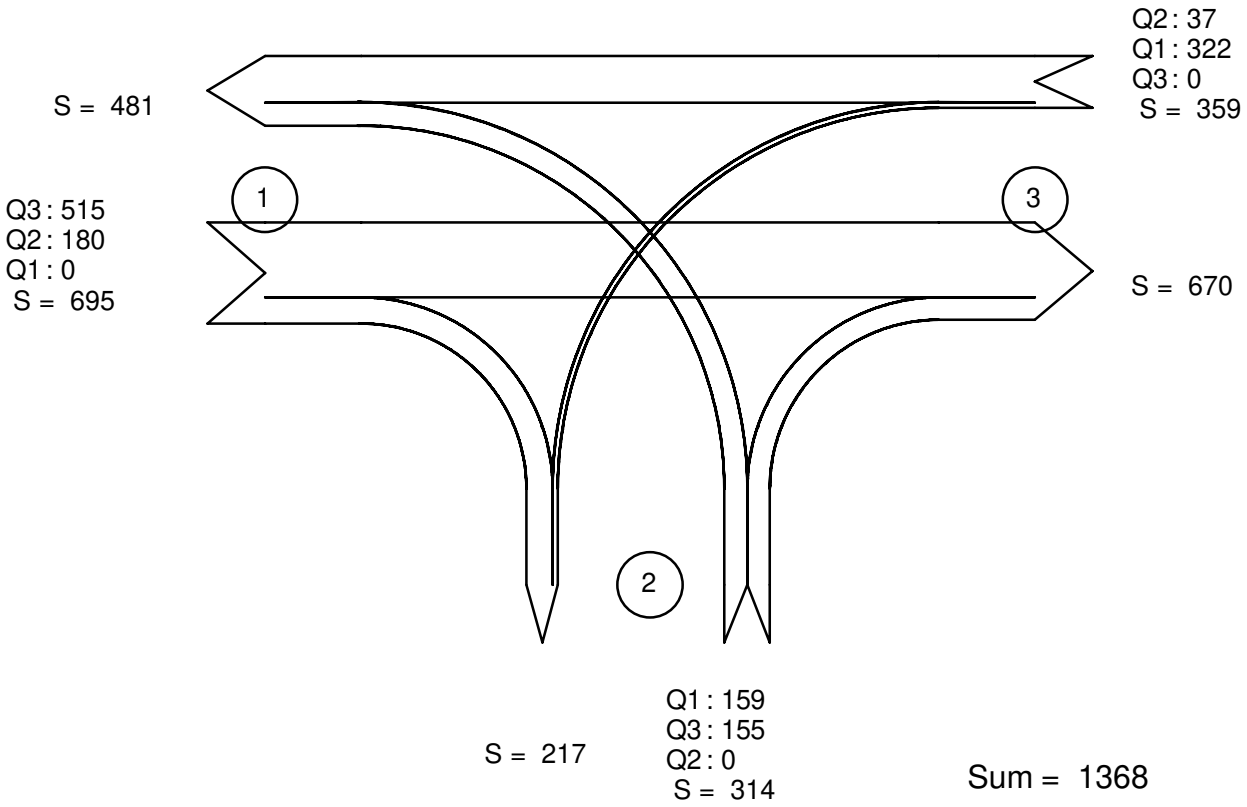
		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1388	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1287	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	3,6	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	10,2	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei:	PF1_AS_ASLind_KP201a.krs
Projekt:	VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer:	3.1671
Knoten:	AS Lind KP 201a
Stunde:	Abendspitze

0 700 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PF1_AS_ASLind_KP201a.krs
Projekt: VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer: 3.1671
Knoten: AS Lind KP 201a
Stunde: Abendspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Liburer Landstraße	1	1	38	716	1203	0,60	487	7,6	A
2	Rampe A553	1	1	532	325	778	0,42	453	8,2	A
3	Liburer Landstraße	1	1	167	368	1087	0,34	719	5,1	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Liburer Landstraße	1	1	38	716	1203	1,0	4	7	A
2	Rampe A553	1	1	532	325	778	0,5	2	3	A
3	Liburer Landstraße	1	1	167	368	1087	0,4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

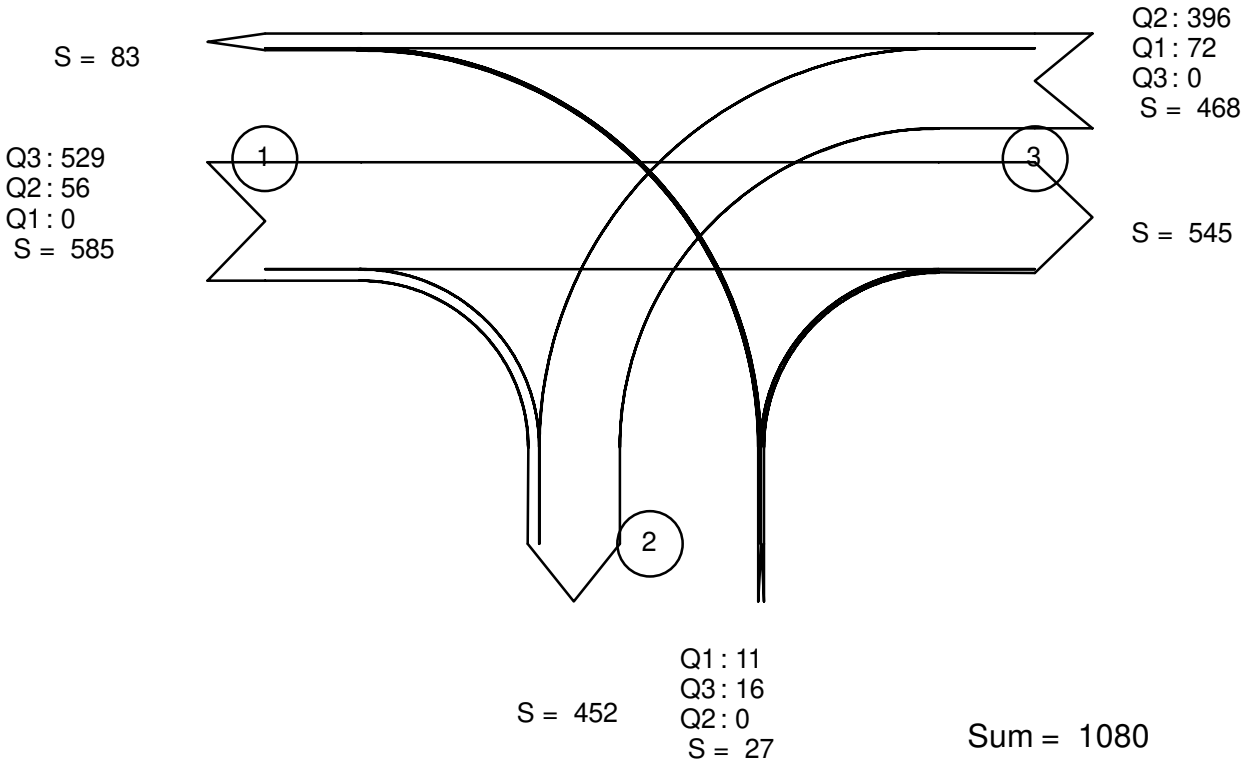
		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1409	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1368	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	2,7	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	7,1	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei:	PF1_VS_ASLind_KP201b.krs
Projekt:	VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer:	3.1671
Knoten:	AS Lind KP 201b
Stunde:	Morgenspitze

0 500 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PF1_VS_ASLind_KP201b.krs
Projekt: VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer: 3.1671
Knoten: AS Lind KP 201b
Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Liburer Landstraße	1	1	416	639	873	0,73	234	16,5	B
2	Rampe A553	1	1	573	30	746	0,04	716	5,6	A
3	Liburer Landstraße	1	1	12	508	1226	0,41	718	5,4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Liburer Landstraße	1	1	416	639	873	1,9	8	11	B
2	Rampe A553	1	1	573	30	746	0,0	0	0	A
3	Liburer Landstraße	1	1	12	508	1226	0,5	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

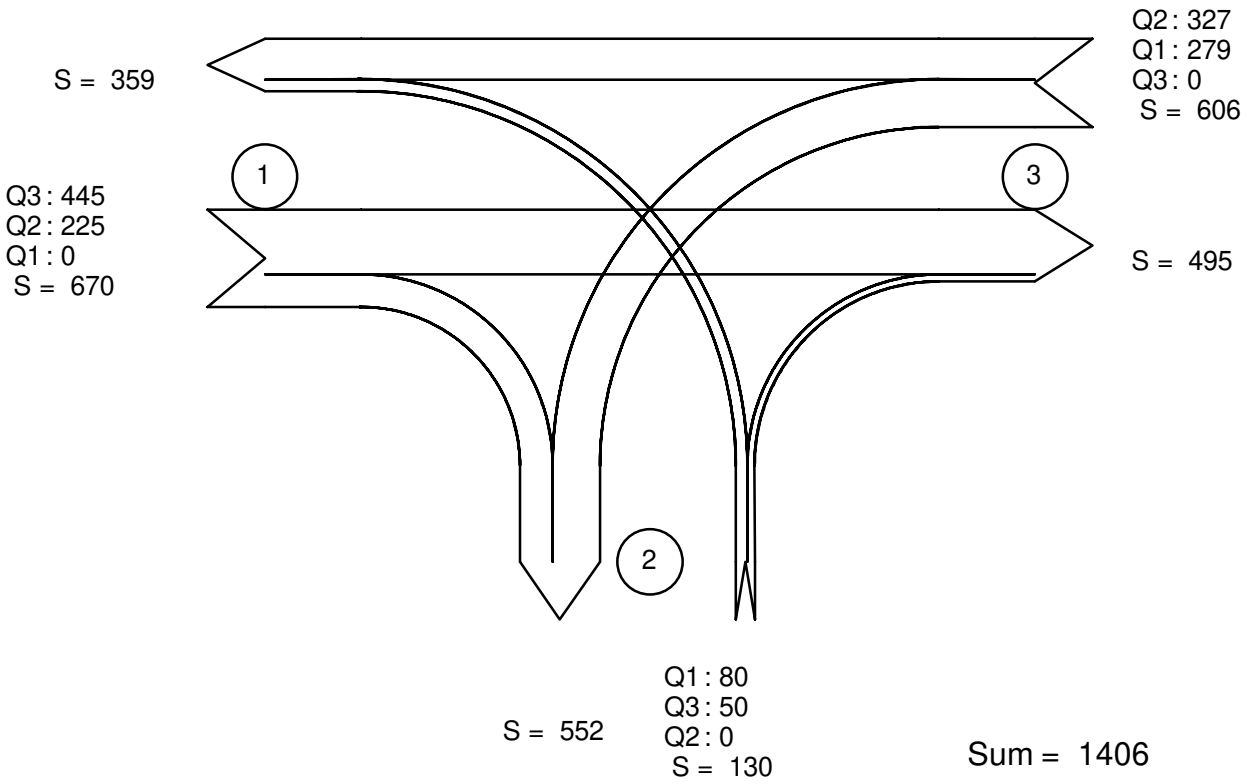
		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1177	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1080	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	3,4	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	11,4	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei:	PF1_AS_ASLind_KP201b
Projekt:	VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer:	3.1671
Knoten:	AS Lind KP 201b
Stunde:	Abendspitze

0 700 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Liburer Landstraße
Zufahrt 2: Rampe A553
Zufahrt 3: Liburer Landstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PF1_AS_ASLind_KP201b.krs
Projekt: VU Raum Köln-Bonn
Projekt-Nummer: 3.1671
Knoten: AS Lind KP 201b
Stunde: Abendspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Liburer Landstraße	1	1	335	689	941	0,73	252	14,5	B
2	Rampe A553	1	1	458	138	839	0,16	701	5,5	A
3	Liburer Landstraße	1	1	83	622	1162	0,54	540	6,8	A

Staulängen

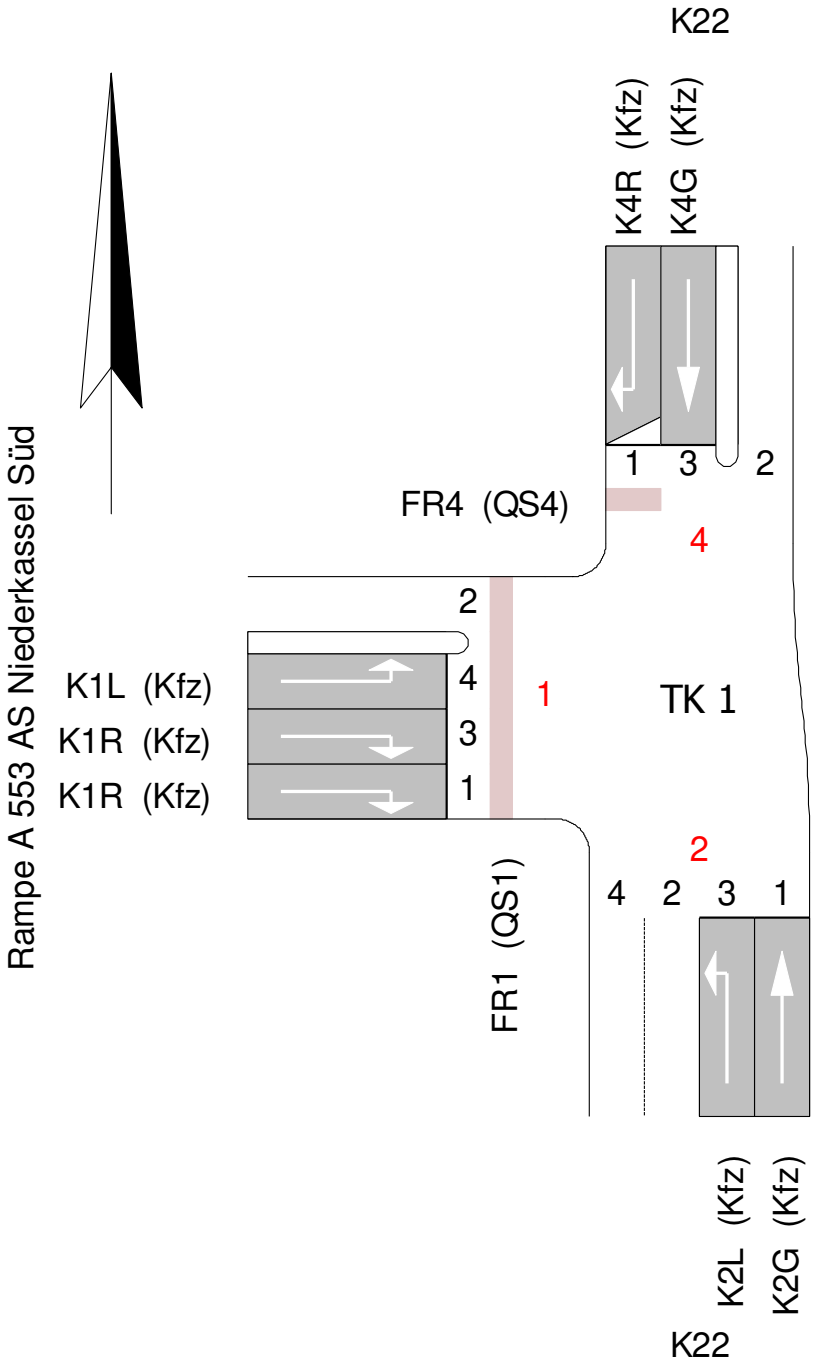
		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Liburer Landstraße	1	1	335	689	941	1,9	8	12	B
2	Rampe A553	1	1	458	138	839	0,1	1	1	A
3	Liburer Landstraße	1	1	83	622	1162	0,8	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1449	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1406	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	4,0	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	10,3	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Knotendaten



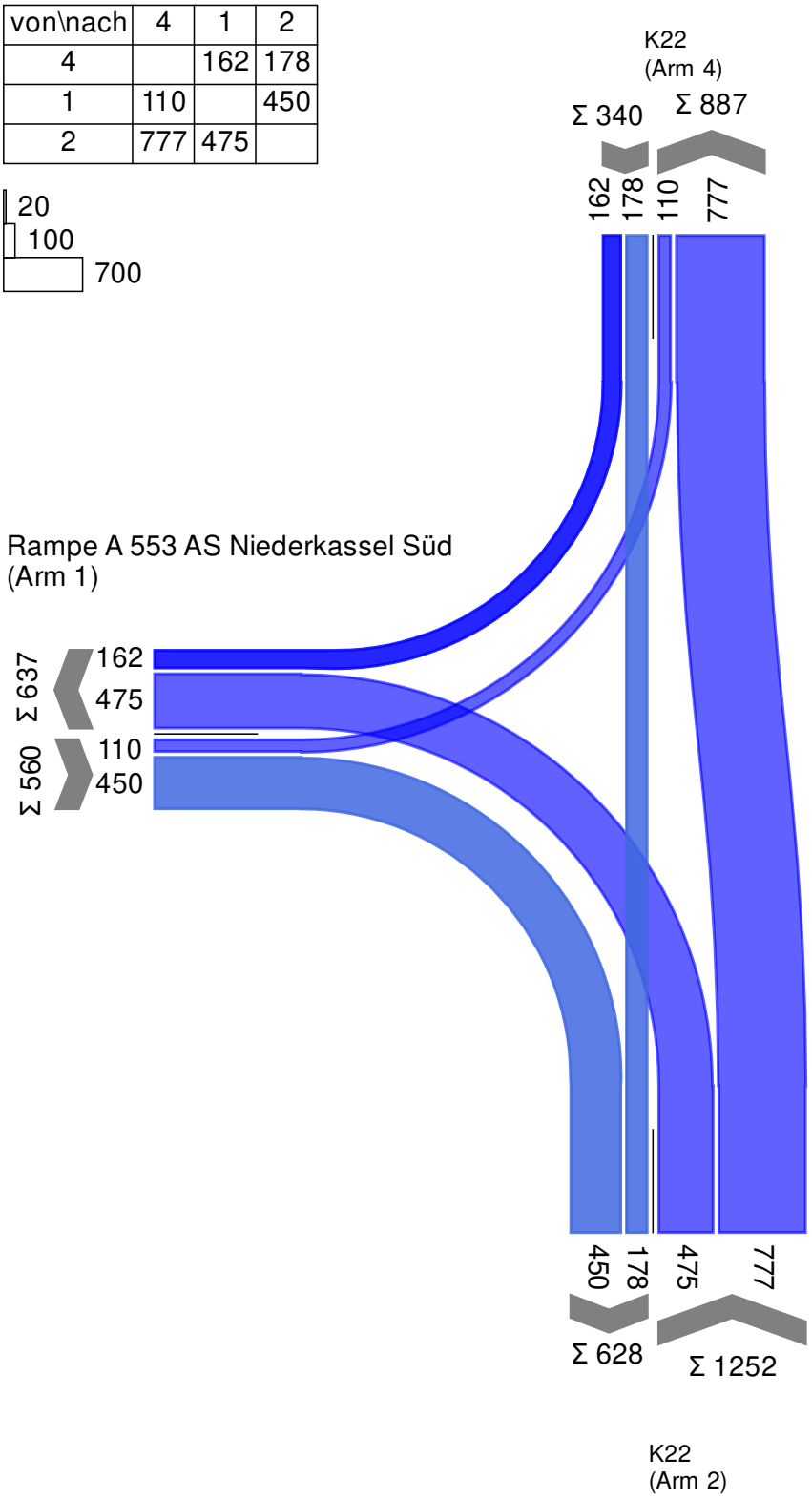
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF1 VS

von\nach	4	1	2
4		162	178
1	110		450
2	777	475	

20
100
700

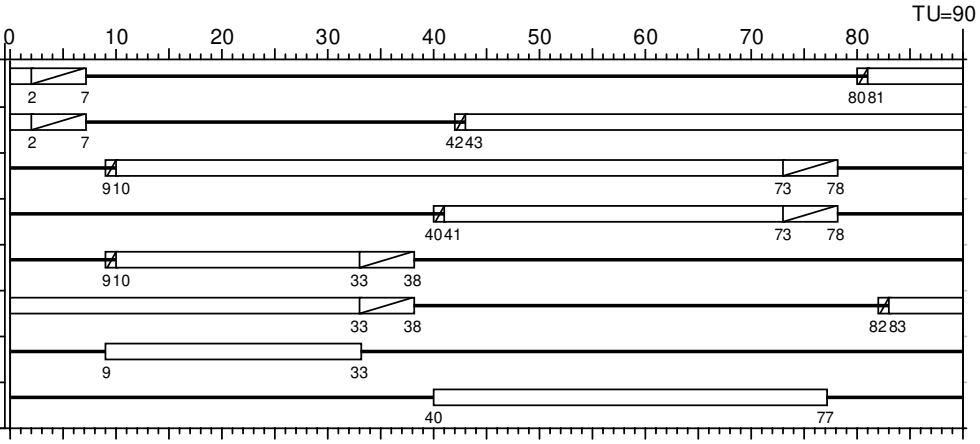


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP1 (PF1 VS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1L	80	2	11
K1R	42	2	49
K2G	9	73	63
K2L	40	73	32
K4G	9	33	23
K4R	82	33	40
FR1	9	33	24
FR4	40	77	37



Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF1 VS) (TU=90) - PF1 VS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	40	41	50	0,456	162	4,050	2,007	1794	-	20	818	0,198	15,251	0,139	2,561	5,268	32,777	A	
	3		K4G	23	24	67	0,267	178	4,450	1,982	1816	-	12	485	0,367	29,306	0,337	3,953	7,316	48,329	B	
1	4		K1L	11	12	79	0,133	110	2,750	2,357	1527	-	5	203	0,542	49,169	0,717	3,286	6,352	46,420	C	
	3		K1R	49	50	41	0,556	225	5,625	2,012	1789	-	25	992	0,227	10,754	0,166	3,024	5,965	37,222	A	
	1		K1R	49	50	41	0,556	225	5,625	2,012	1789	-	25	992	0,227	10,754	0,166	3,024	5,965	37,222	A	
2	3		K2L	32	33	58	0,367	475	11,875	2,045	1760	-	16	646	0,735	35,837	2,000	12,293	18,223	115,570	C	
	1		K2G	63	64	27	0,711	777	19,425	1,886	1909	-	34	1357	0,573	8,592	0,848	10,321	15,754	99,061	A	
Knotenpunktssummen:								2152						5493								
Gewichtete Mittelwerte:															0,490	19,346						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

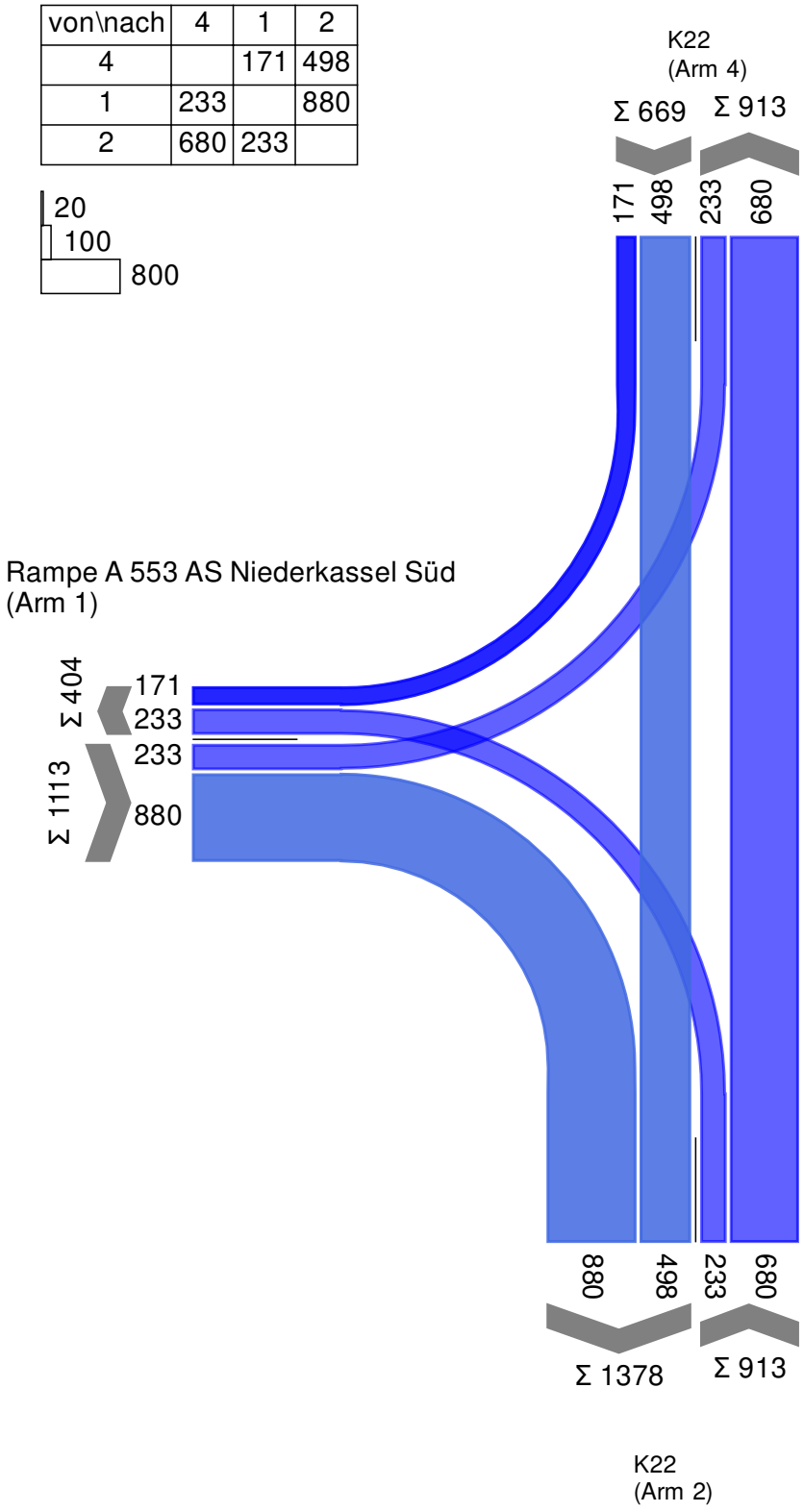
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
t_A	Abflusszeit	[s]
t_S	Sperrzeit	[s]
f_A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t_B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q_S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

Strombelastungsplan

PF1 AS

von\nach	4	1	2
4		171	498
1	233		880
2	680	233	

20
100
800

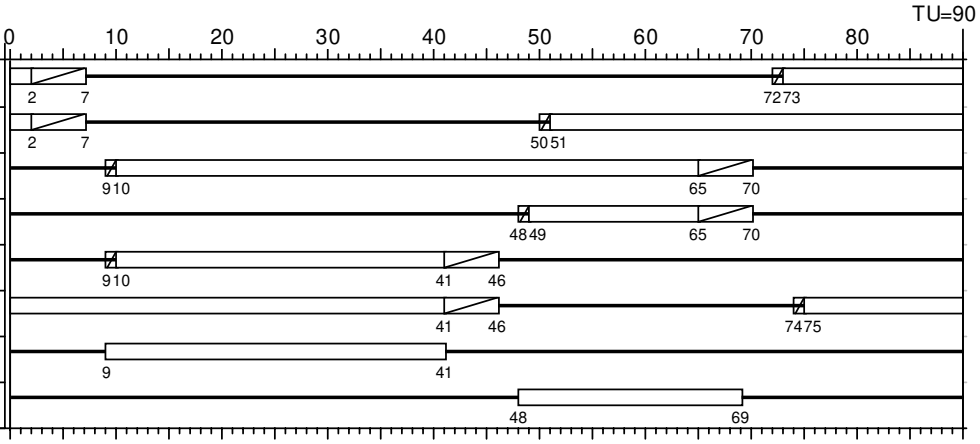


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP2 (PF1 AS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1L	72	2	19
K1R	50	2	41
K2G	9	65	55
K2L	48	65	16
K4G	9	41	31
K4R	74	41	56
FR1	9	41	32
FR4	48	69	21



Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

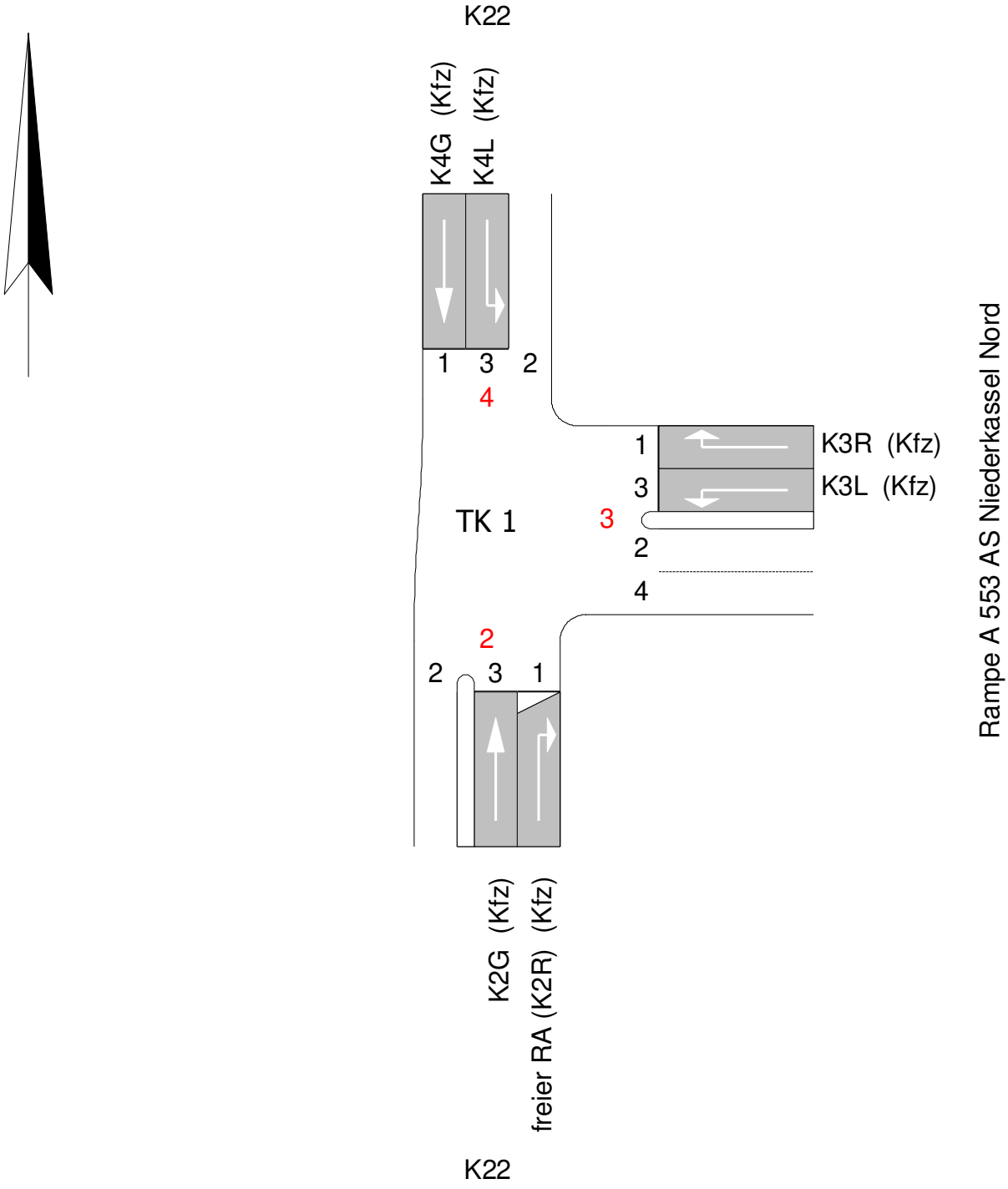
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF1 AS) (TU=90) - PF1 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	56	57	34	0,633	171	4,275	2,020	1782	-	28	1128	0,152	7,025	0,100	1,836	4,128	25,858	A	
	3		K4G	31	32	59	0,356	498	12,450	1,838	1959	-	17	697	0,714	34,109	1,759	12,509	18,491	113,276	B	
1	4		K1L	19	20	71	0,222	233	5,825	2,059	1748	-	10	388	0,601	40,264	0,952	6,182	10,387	66,311	C	
	3		K1R	41	42	49	0,467	440	11,000	1,941	1855	-	22	866	0,508	19,379	0,630	8,317	13,194	79,401	A	
	1		K1R	41	42	49	0,467	440	11,000	1,941	1855	-	22	866	0,508	19,379	0,630	8,317	13,194	79,401	A	
2	3		K2L	16	17	74	0,189	233	5,825	2,010	1791	-	8	338	0,689	49,728	1,474	6,905	11,349	70,750	C	
	1		K2G	55	56	35	0,622	680	17,000	1,823	1975	-	31	1228	0,554	12,085	0,776	10,581	16,082	97,746	A	
Knotenpunktssummen:								2695						5511								
Gewichtete Mittelwerte:															0,559	23,906						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Knotendaten

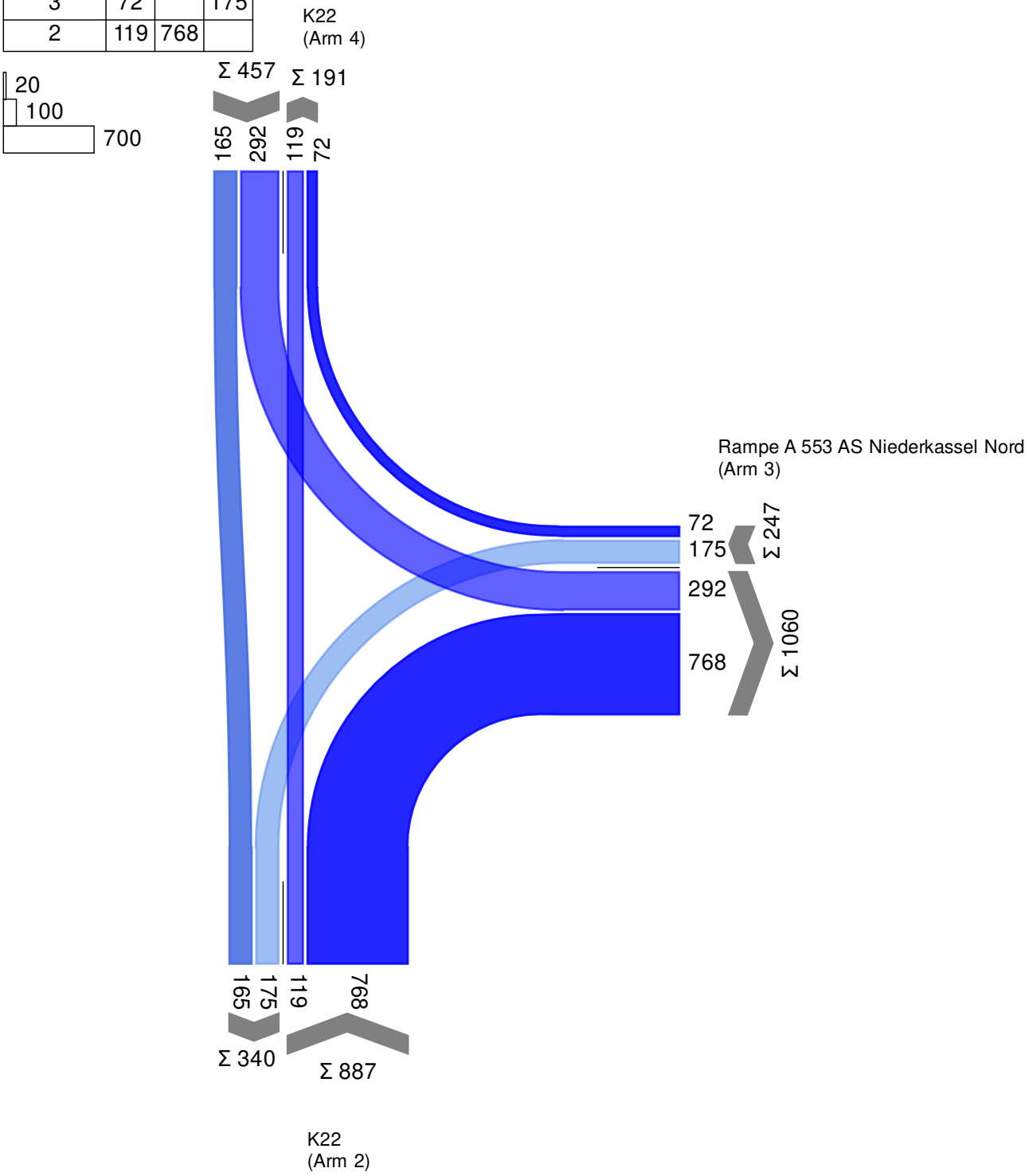


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF1 VS

von\nach	4	3	2
4		292	165
3	72		175
2	119	768	

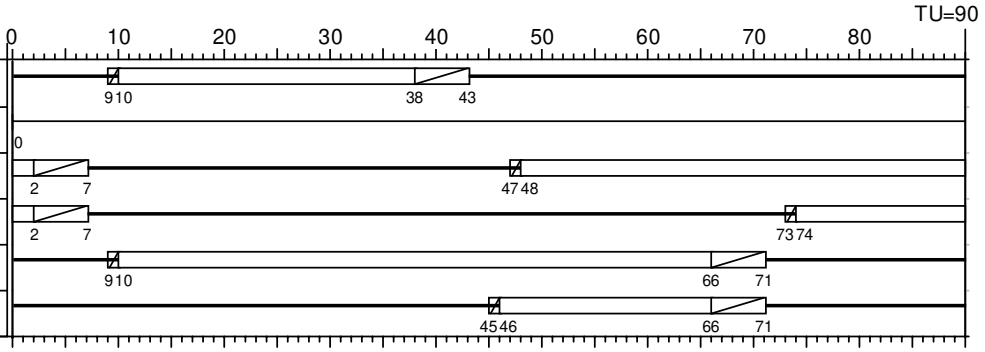


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP1 (PF1 VS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K2G	9	38	28
freier RA (K2R)	0		90
K3R	47	2	44
K3L	73	2	18
K4G	9	66	56
K4L	45	66	20



Dunkel Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF1 VS) (TU=90) - PF1 VS

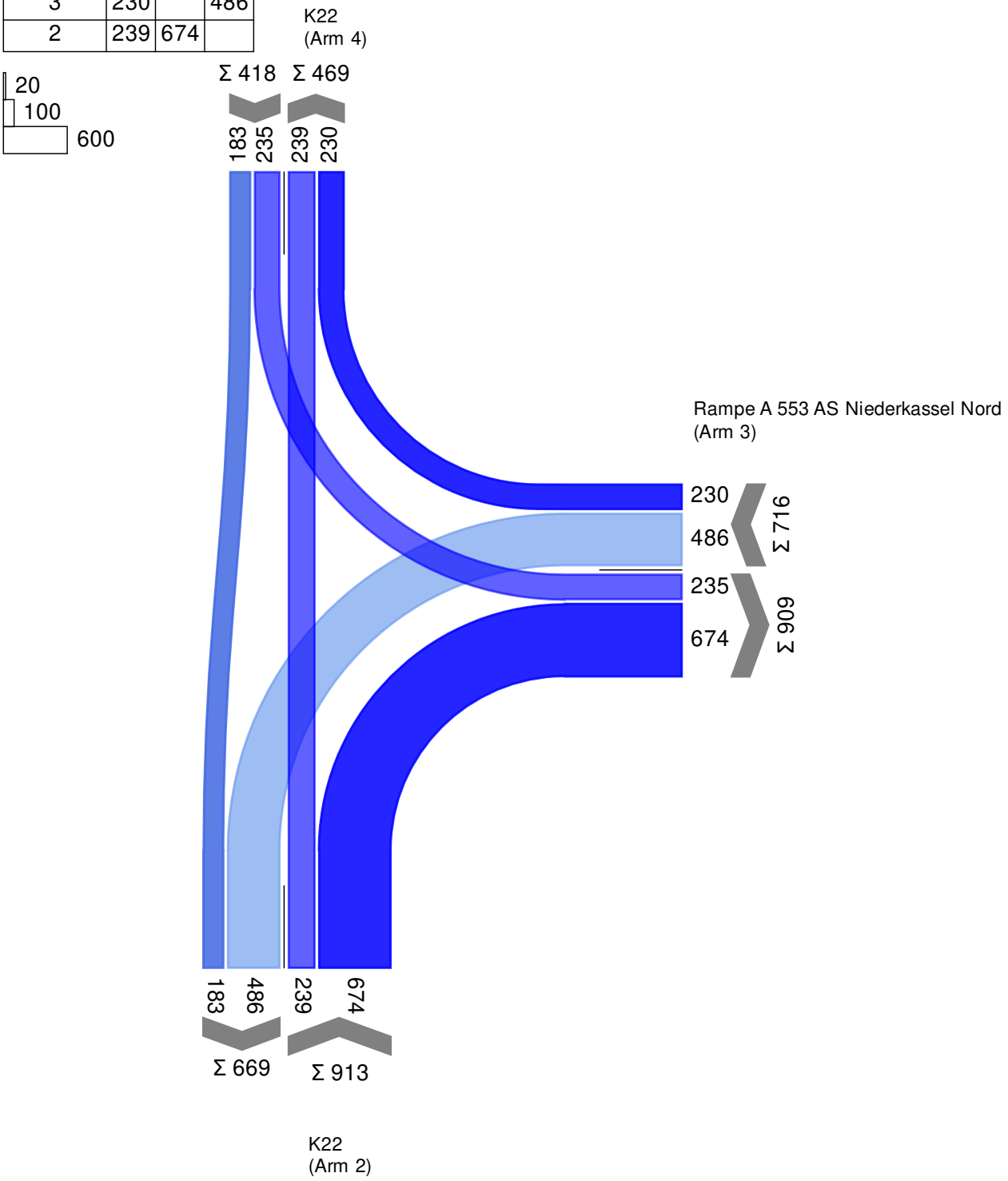
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1	↓	K4G	56	57	34	0,633	165	4,125	1,865	1930	-	31	1222	0,135	6,883	0,087	1,742	3,974	24,702	A	
	3	↳	K4L	20	21	70	0,233	292	7,300	2,034	1770	-	10	412	0,709	46,269	1,666	8,373	13,267	83,662	C	
3	1	↰	K3R	44	45	46	0,500	72	1,800	2,177	1654	-	21	827	0,087	11,993	0,053	0,994	2,680	18,090	A	
	3	⌐	K3L	18	19	72	0,211	175	4,375	2,134	1687	-	9	356	0,492	37,154	0,583	4,435	7,997	52,924	C	
2	3	↑	K2G	28	29	62	0,322	119	2,975	2,185	1648	-	13	531	0,224	23,399	0,163	2,337	4,922	35,852	B	
	1	↱	freier RA (K2R)	90	91	0	1,011	768	19,200	2,026	1777	-	45	1797	0,427	0,895	0,442	0,070	0,517	3,248	A	
Knotenpunktssummen:								1591						5145								
Gewichtete Mittelwerte:															0,425	16,017						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Strombelastungsplan

PF1 AS

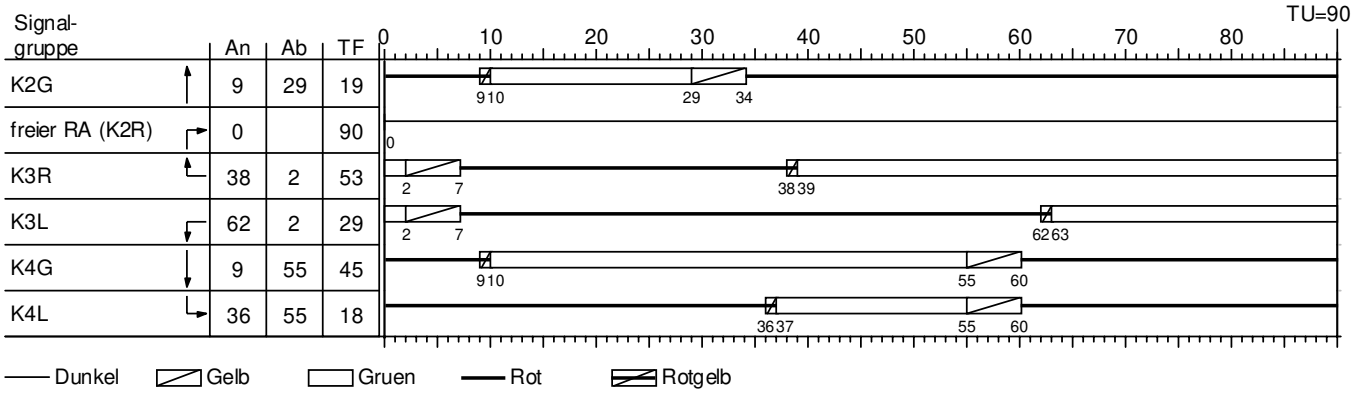
von\nach	4	3	2
4		235	183
3	230		486
2	239	674	



Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP2 (PF1 AS)



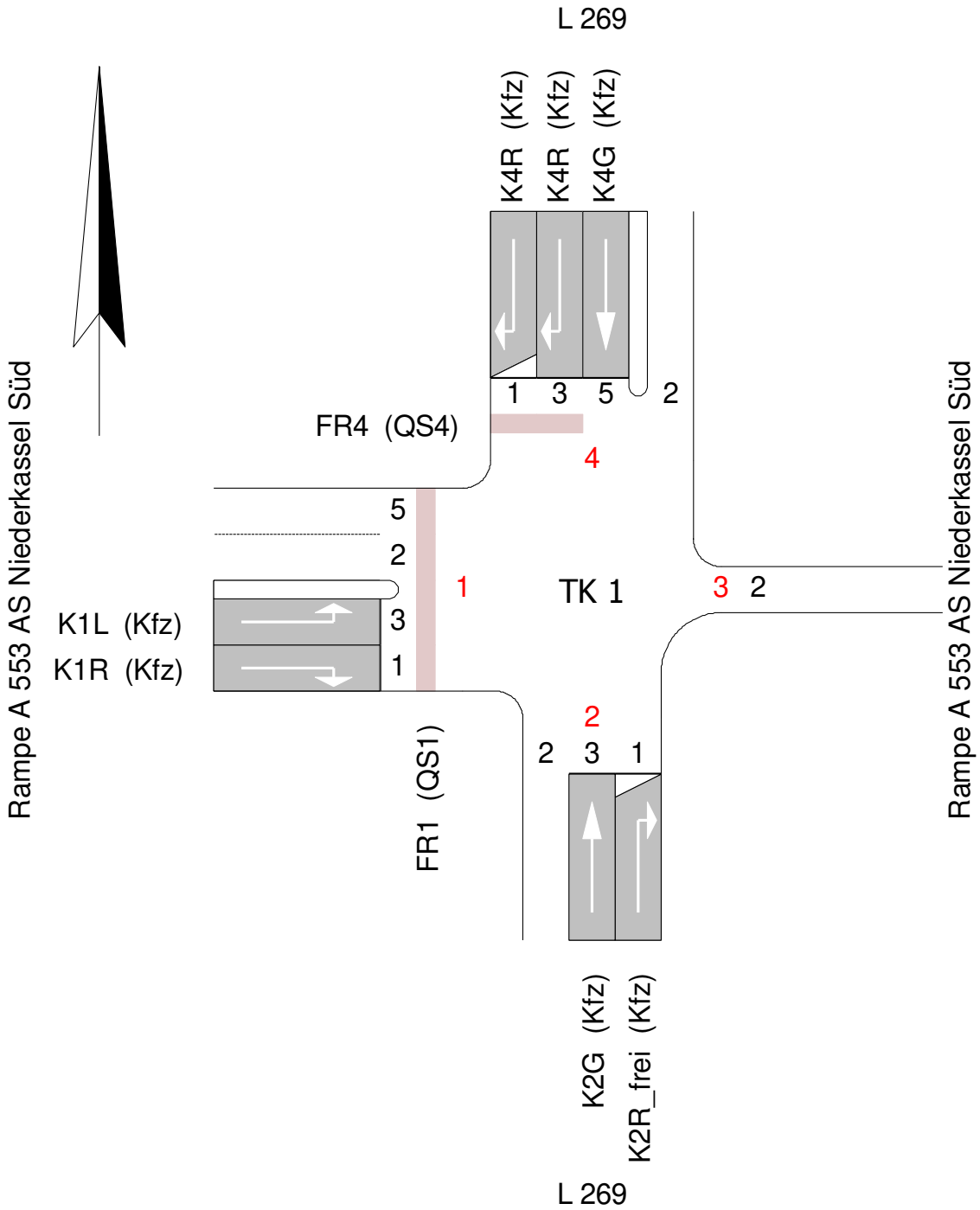
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP204b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF1	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF1 AS) (TU=90) - PF1 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4G	45	46	45	0,511	183	4,575	1,888	1907	-	24	974	0,188	12,384	0,130	2,605	5,335	33,578	A	
	3		K4L	18	19	72	0,211	235	5,875	2,034	1770	-	9	373	0,630	42,857	1,093	6,439	10,731	67,670	C	
3	1		K3R	53	54	37	0,600	230	5,750	2,024	1779	-	27	1067	0,216	8,798	0,156	2,798	5,627	35,315	A	
	3		K3L	29	30	61	0,333	486	12,150	1,972	1826	-	15	608	0,799	45,994	3,161	14,203	20,577	125,808	C	
2	3		K2G	19	20	71	0,222	239	5,975	1,924	1871	-	10	415	0,576	38,587	0,848	6,178	10,382	66,590	C	
	1		freier RA (K2R)	90	91	0	1,011	674	16,850	1,956	1840	-	47	1860	0,362	0,650	0,331	0,039	0,373	2,263	A	
Knotenpunktssummen:								2047						5297								
Gewichtete Mittelwerte:															0,490	22,655						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Knotendaten

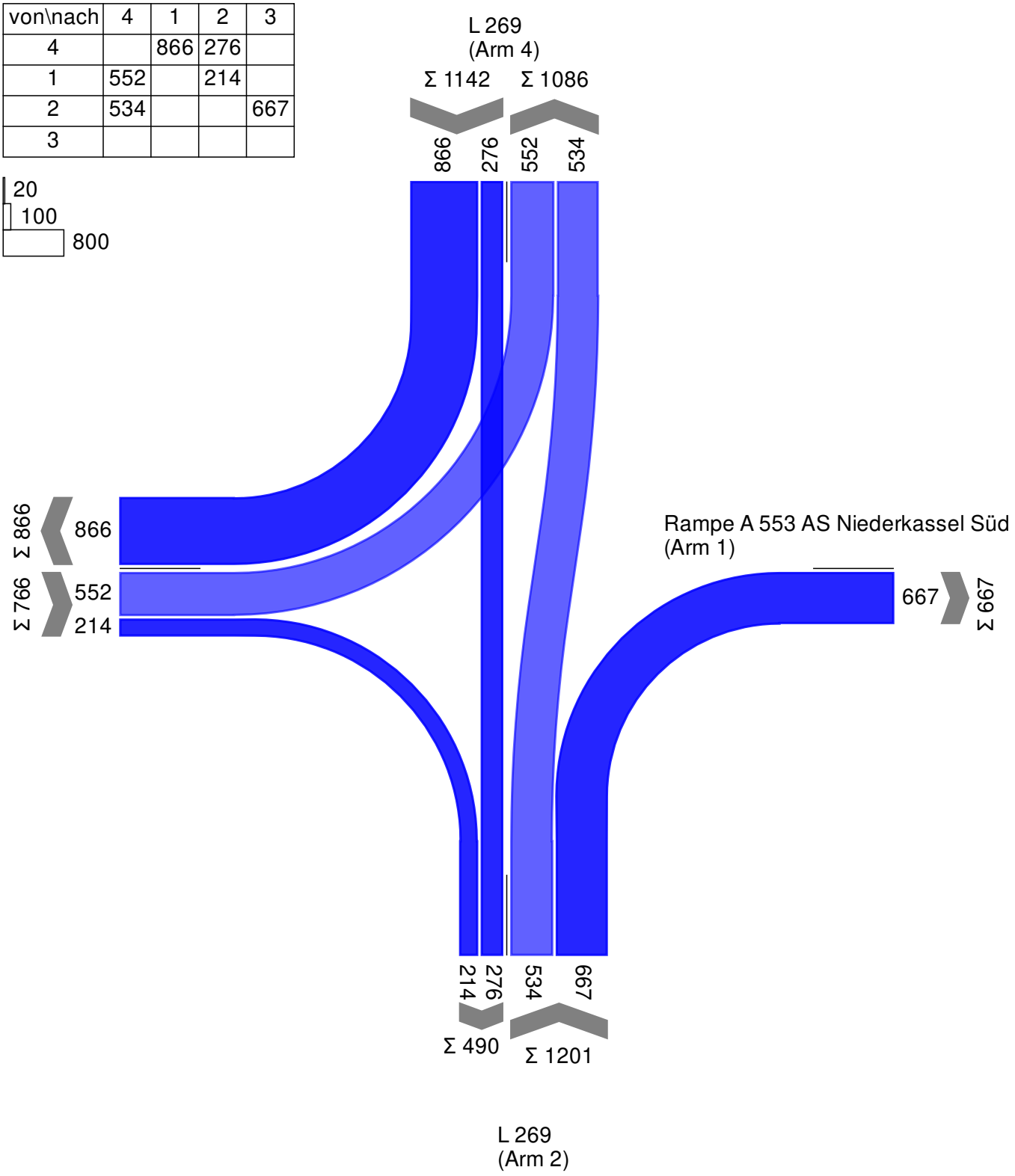


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF2 VS

von\nach	4	1	2	3
4		866	276	
1	552		214	
2	534			667
3				

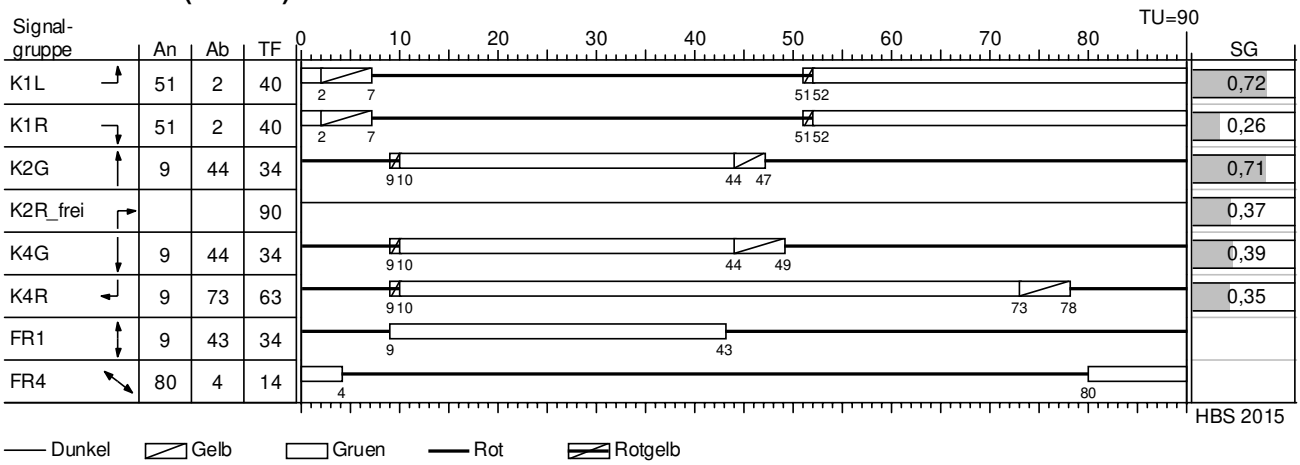


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP1 (PF2 VS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF2 VS) (TU=90) - PF2 VS

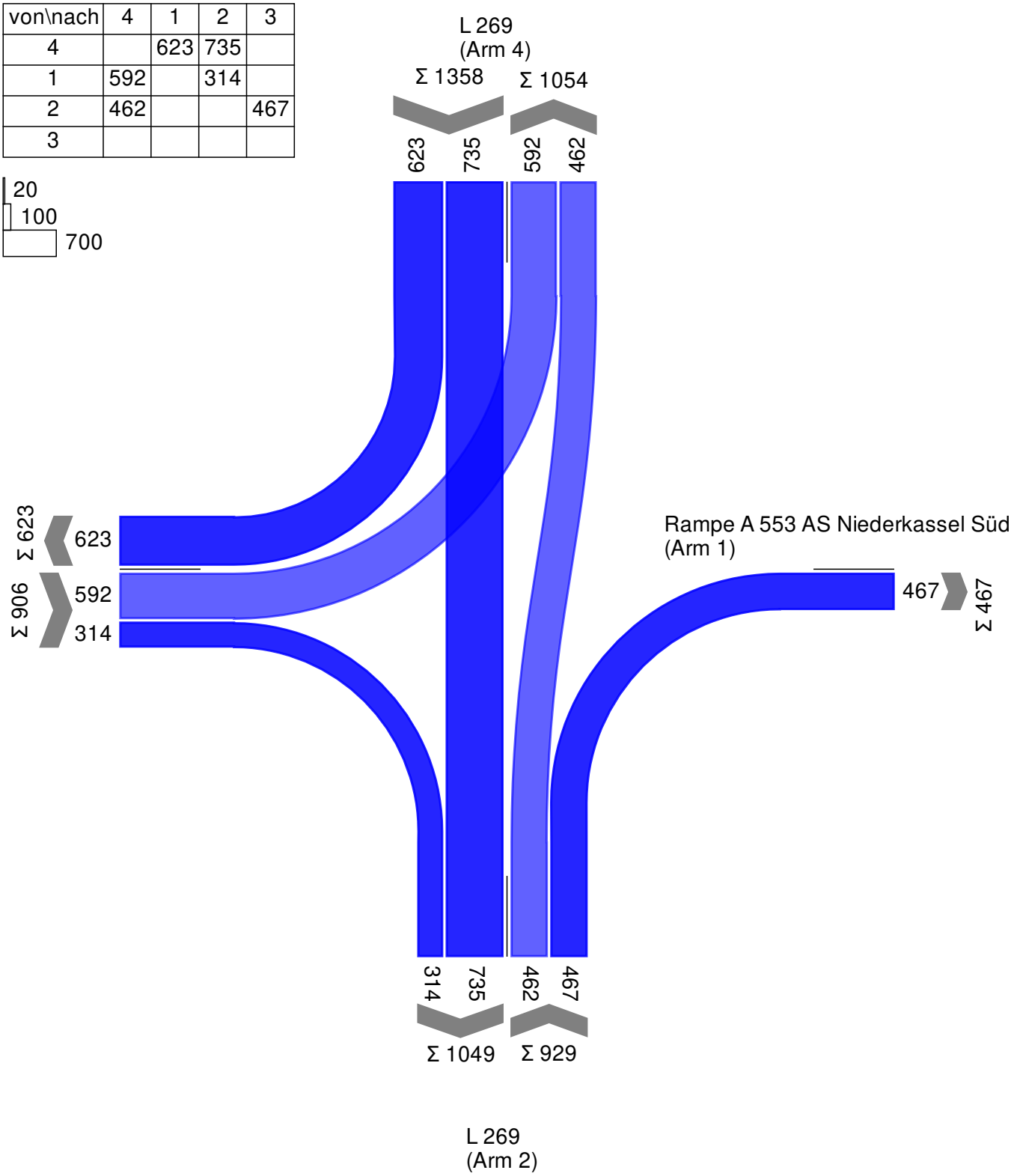
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	63	64	27	0,711	433	10,825	2,063	1745	-	31	1241	0,349	5,901	0,311	4,472	8,048	51,475	A	
	3		K4R	63	64	27	0,711	433	10,825	2,063	1745	-	31	1241	0,349	5,901	0,311	4,472	8,048	51,475	A	
	5		K4G	34	35	56	0,389	276	6,900	1,985	1814	-	18	706	0,391	21,730	0,376	5,348	9,259	61,276	B	
1	3		K1L	40	41	50	0,456	552	13,800	2,140	1682	-	19	767	0,720	28,421	1,831	13,008	19,108	126,801	B	
	1		K1R	40	41	50	0,456	214	5,350	1,989	1810	-	21	825	0,259	15,969	0,199	3,499	6,663	41,097	A	
2	3		K2G	34	35	56	0,389	534	13,350	1,870	1925	-	19	749	0,713	31,668	1,752	13,040	19,147	119,362	B	
	1		K2R_frei	90	91	0	1,011	667	16,675	2,026	1777	-	45	1797	0,371	0,698	0,344	0,050	0,428	2,689	A	freier RA
Knotenpunktssummen:								3109						7326								
Gewichtete Mittelwerte:															0,480	15,307						
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																						

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

Strombelastungsplan

PF2 AS

von\nach	4	1	2	3
4		623	735	
1	592		314	
2	462			467
3				

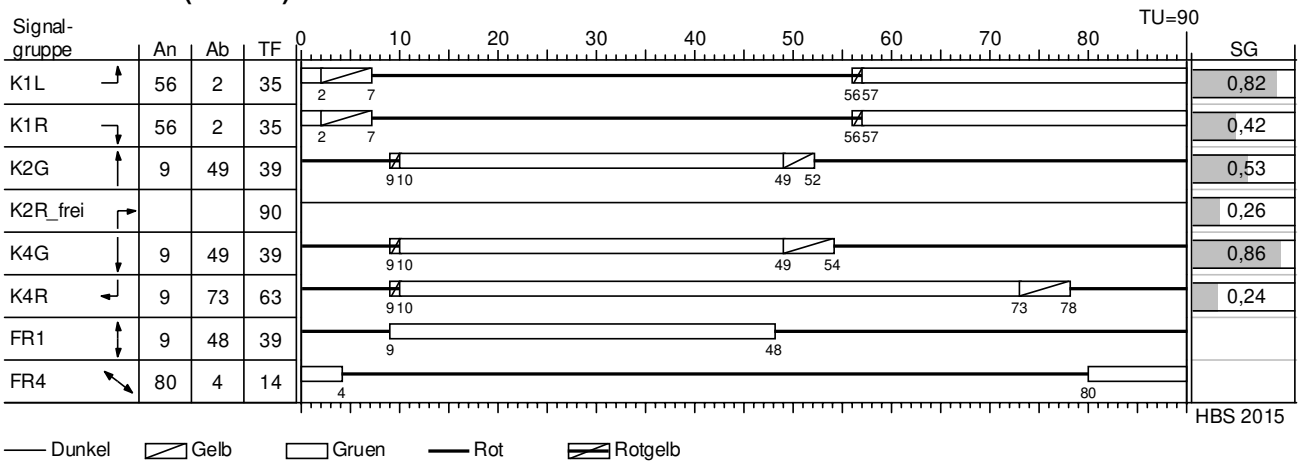


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP2 (PF2 AS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

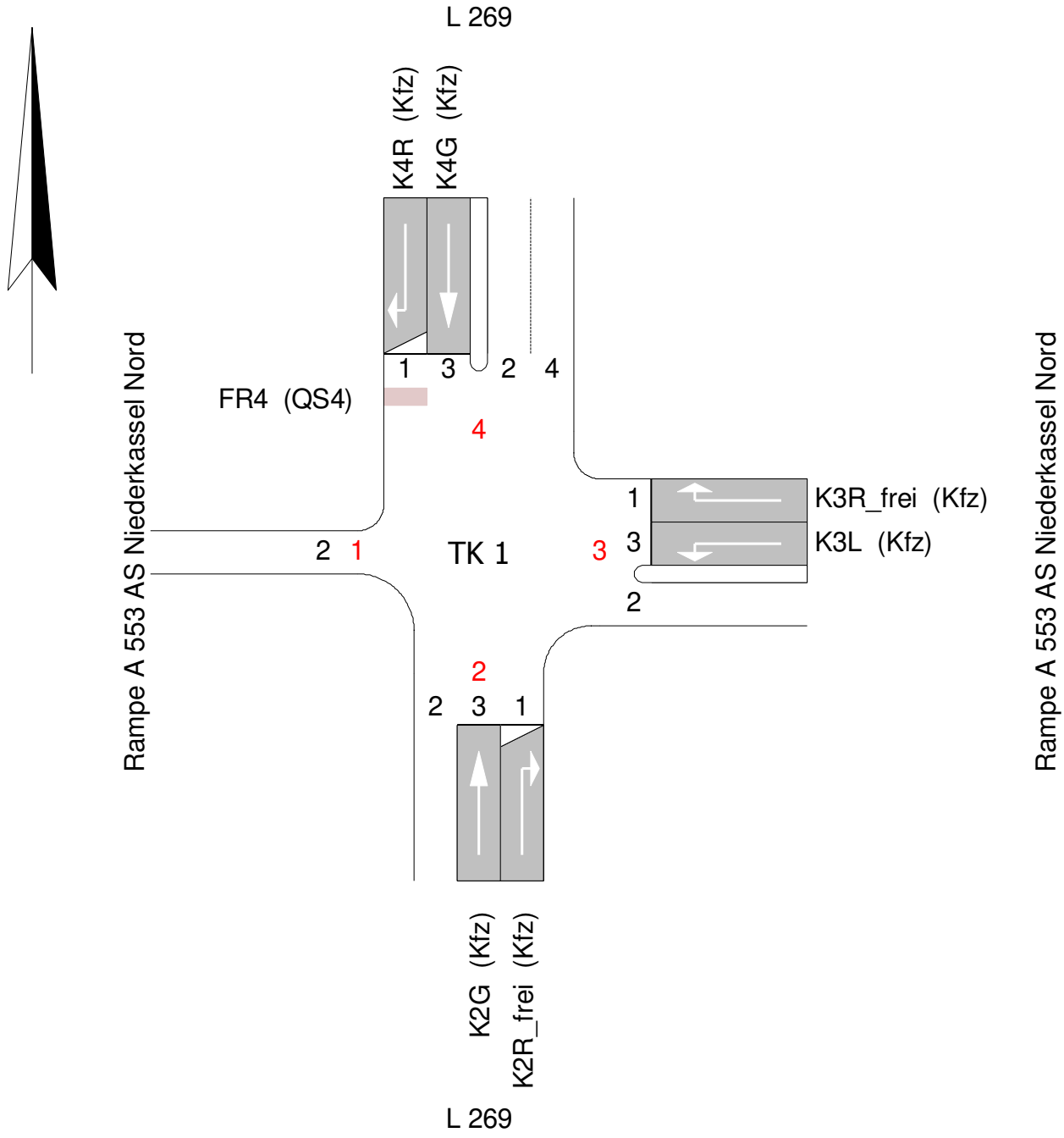
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203a - AS Niederkassel Süd				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF2 AS) (TU=90) - PF2 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	63	64	27	0,711	312	7,800	2,009	1792	-	32	1271	0,245	5,072	0,184	2,914	5,801	36,129	A	
	3		K4R	63	64	27	0,711	312	7,800	2,009	1792	-	32	1271	0,245	5,072	0,184	2,914	5,801	36,129	A	
	5		K4G	39	40	51	0,444	735	18,375	1,863	1932	-	21	858	0,857	46,947	5,837	22,329	30,321	188,293	C	
1	3		K1L	35	36	55	0,400	592	14,800	1,993	1806	-	18	722	0,820	43,413	3,872	17,086	24,077	148,796	C	
	1		K1R	35	36	55	0,400	314	7,850	1,945	1851	-	19	740	0,424	21,625	0,435	6,107	10,286	62,025	B	
2	3		K2G	39	40	51	0,444	462	11,550	1,847	1949	-	22	865	0,534	21,176	0,707	9,125	14,234	87,625	B	
	1		K2R_frei	90	91	0	1,011	467	11,675	2,022	1780	-	45	1800	0,259	0,405	0,199	0,025	0,292	1,831	A	freier RA
Knotenpunktssummen:								3194						7527								
Gewichtete Mittelwerte:															0,554	25,089						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Knotendaten

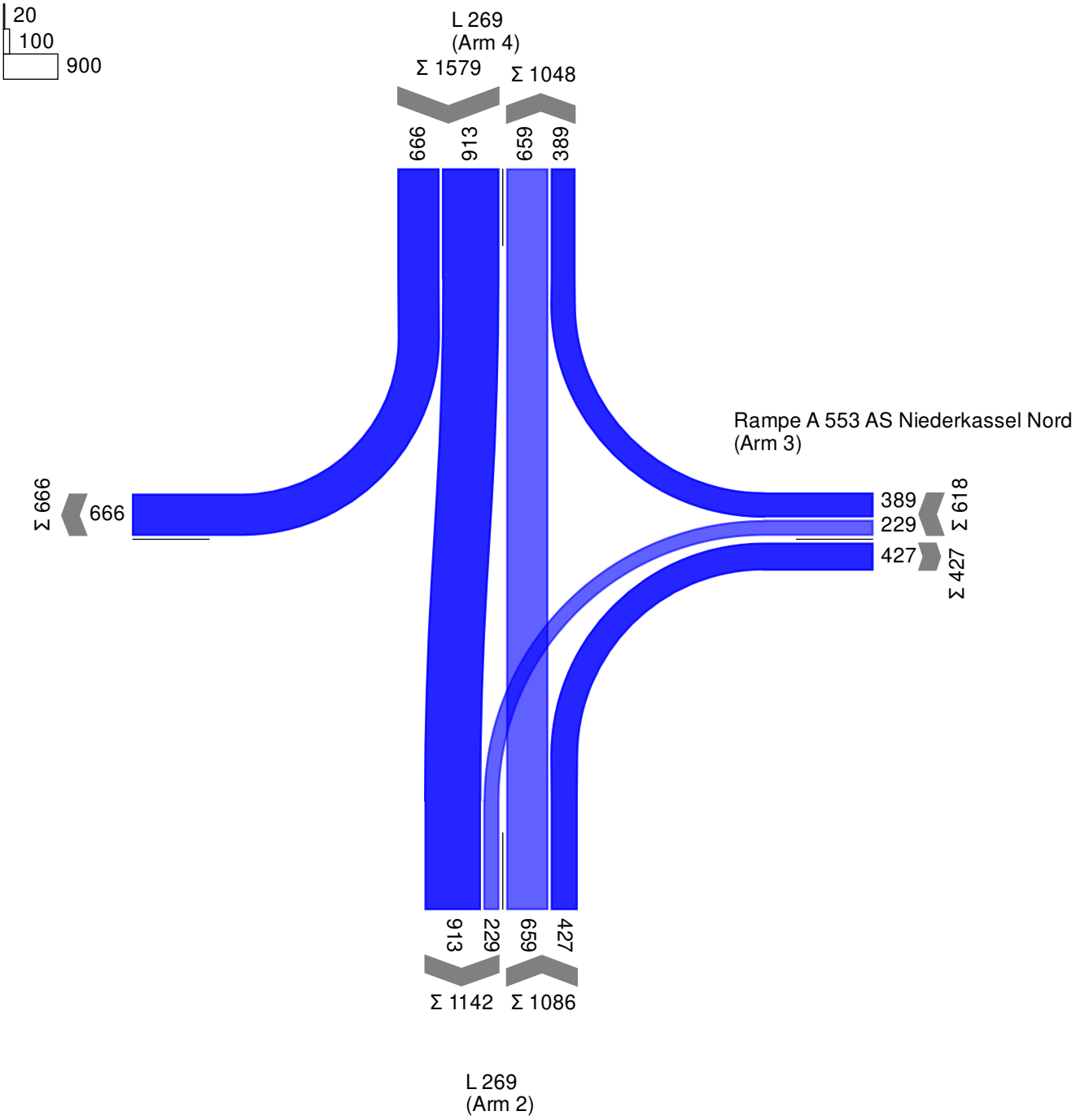


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF2 VS

von\nach	4	3	2	1
4			913	666
3	389		229	
2	659	427		
1				



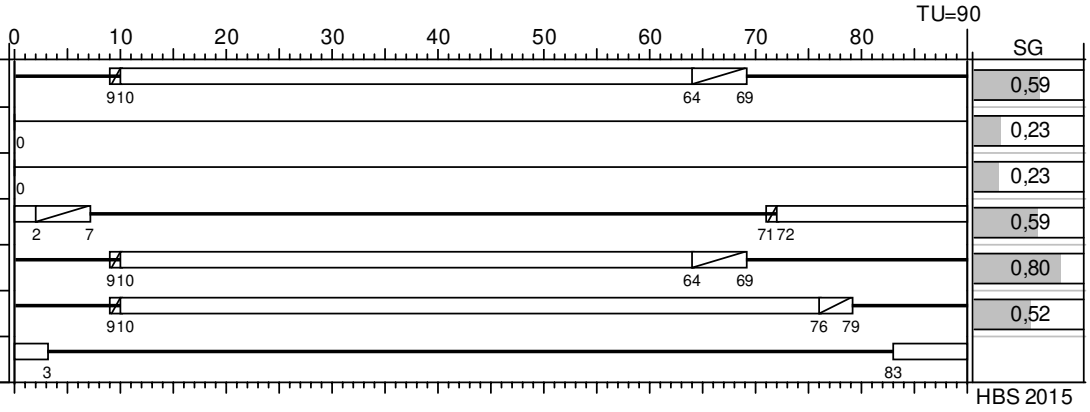
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP1 (PF1 VS)

Signal-gruppe	An	Ab	TF
K2G	9	64	54
K2R_frei	0		90
K3R_frei	0		90
K3L	71	2	20
K4G	9	64	54
K4R	9	76	66
FR4	83	3	10



Dunkel Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF1 VS) (TU=90) - PF2 VS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	66	67	24	0,744	666	16,650	2,092	1721	-	32	1280	0,520	6,680	0,665	7,617	12,285	79,681	A	
	3		K4G	54	55	36	0,611	913	22,825	1,919	1876	-	29	1146	0,797	23,611	3,291	20,598	28,274	180,841	B	
3	1		K3R_frei	90	91	0	1,011	389	9,725	2,167	1661	-	42	1679	0,232	0,374	0,171	0,031	0,329	2,211	A	
	3		K3L	20	21	70	0,233	229	5,725	2,150	1674	-	10	390	0,587	38,892	0,891	5,978	10,113	67,413	C	
2	3		K2G	54	55	36	0,611	659	16,475	1,976	1822	-	28	1113	0,592	13,663	0,926	10,967	16,568	109,150	A	
	1		K2R_frei	90	91	0	1,011	427	10,675	2,003	1797	-	45	1817	0,235	0,352	0,174	0,020	0,259	1,608	A	
Knotenpunktssummen:								3283						7425								
Gewichtete Mittelwerte:															0,545	13,467						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

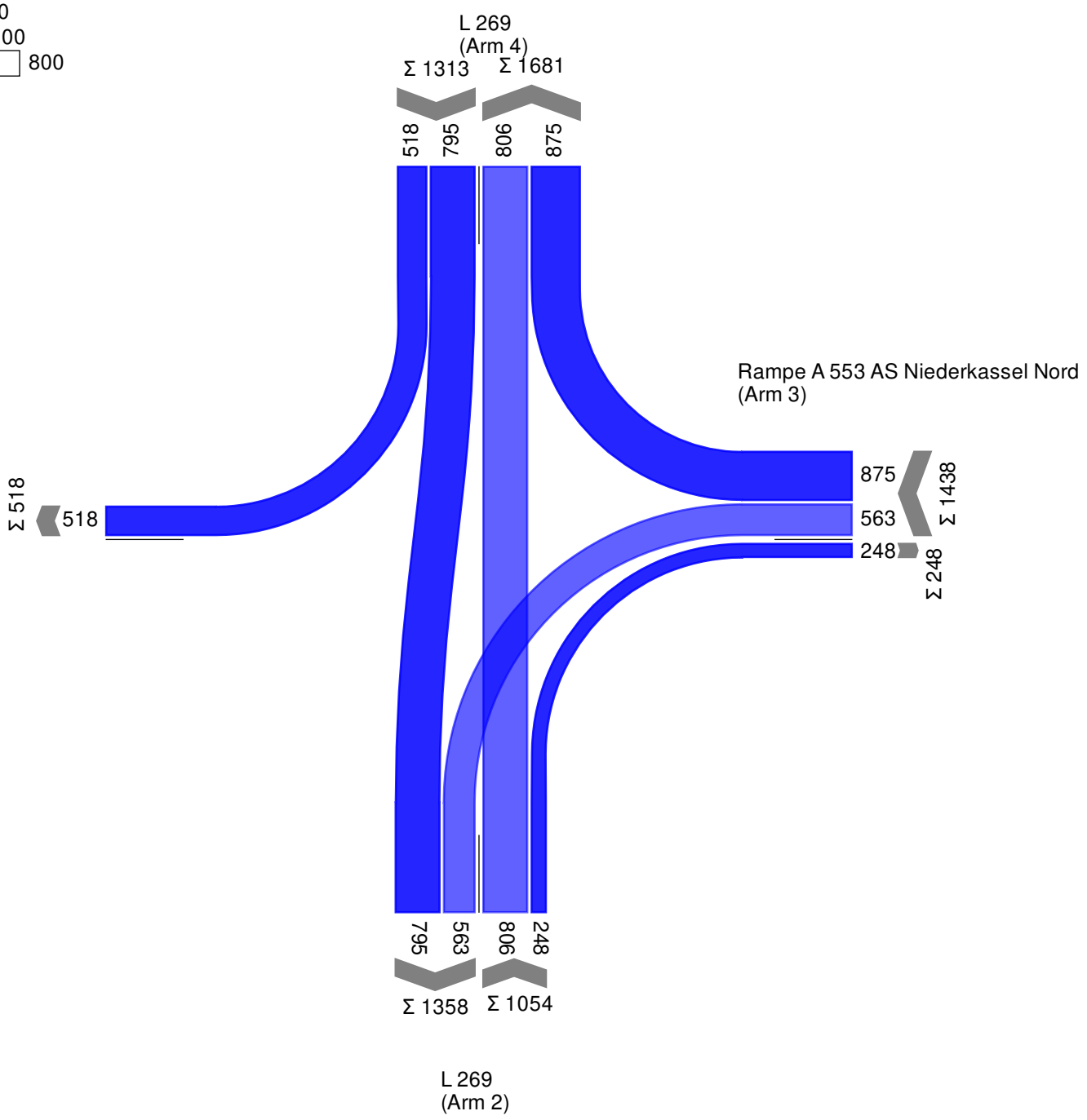
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
t_A	Abflusszeit	[s]
t_S	Sperrzeit	[s]
f_A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t_B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q_S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

Strombelastungsplan

PF2 AS

von\nach	4	3	2	1
4			795	518
3	875		563	
2	806	248		
1				

20
100
800

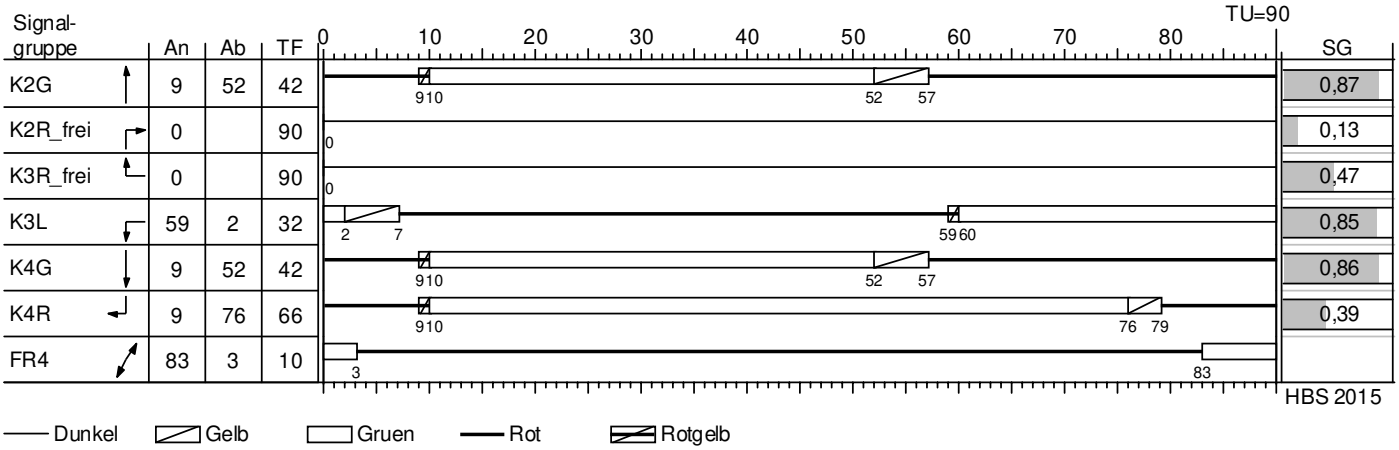


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP2 (PF1 AS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

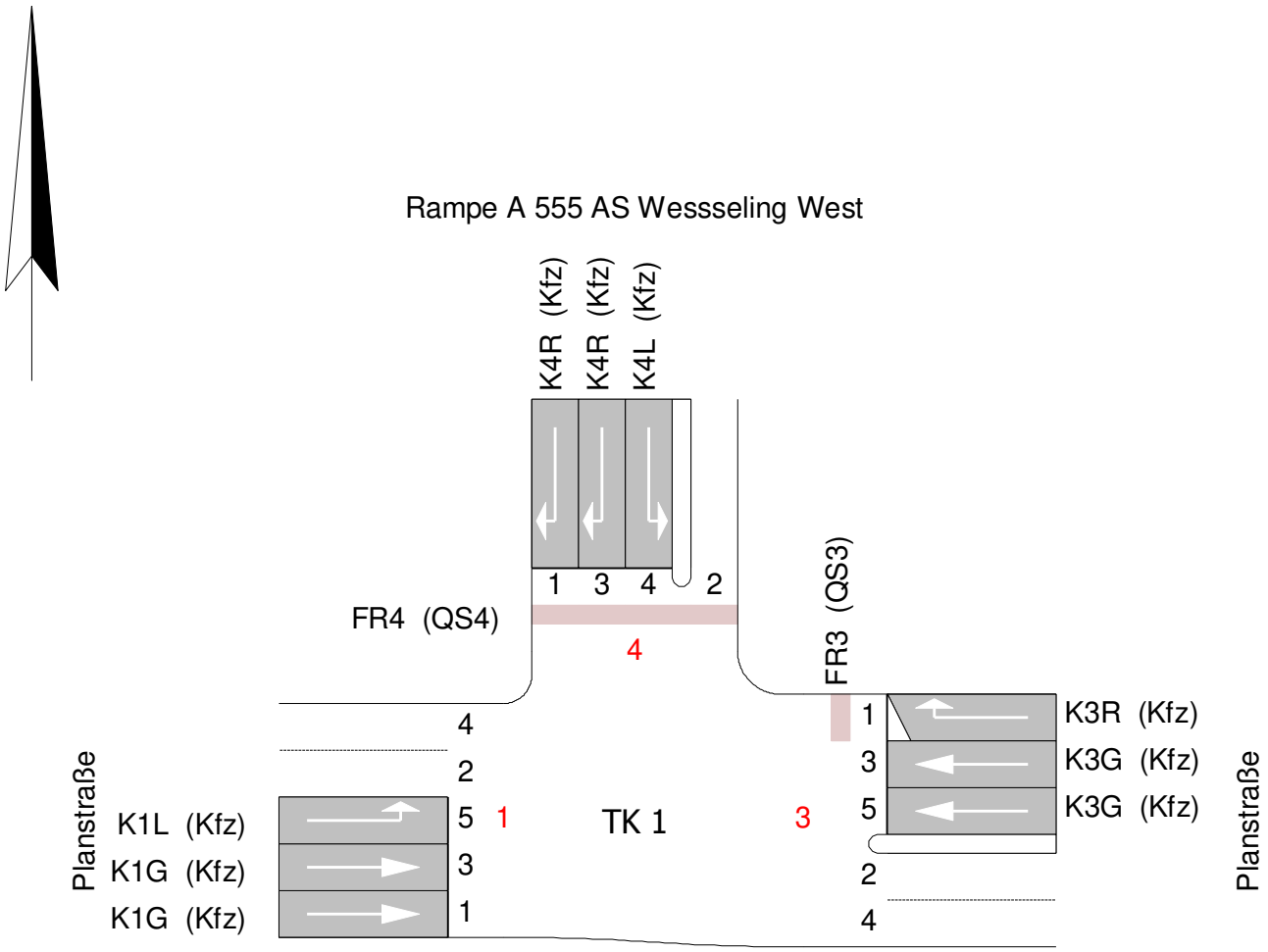
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP203b - AS Niederkassel Nord				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	03 - LSA Planung PF2	Datum	23.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF1 AS) (TU=90) - PF2 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
4	1		K4R	66	67	24	0,744	518	12,950	2,024	1779	-	33	1324	0,391	5,184	0,377	5,052	8,853	55,561	A	
	3		K4G	42	43	48	0,478	795	19,875	1,872	1923	-	23	919	0,865	46,447	6,520	24,208	32,529	202,981	C	
3	1		K3R_frei	90	91	0	1,011	875	21,875	1,972	1826	-	46	1846	0,474	1,071	0,544	0,082	0,566	3,461	A	
	3		K3L	32	33	58	0,367	563	14,075	2,003	1797	-	16	659	0,854	55,286	5,313	18,290	25,523	158,498	D	
2	3		K2G	42	43	48	0,478	806	20,150	1,858	1938	-	23	926	0,870	48,003	6,948	24,954	33,402	206,825	C	
	1		K2R_frei	90	91	0	1,011	248	6,200	1,970	1827	-	46	1847	0,134	0,174	0,086	0,007	0,148	0,904	A	
Knotenpunktssummen:								3805						7521								
Gewichtete Mittelwerte:															0,662	29,016						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Knotendaten



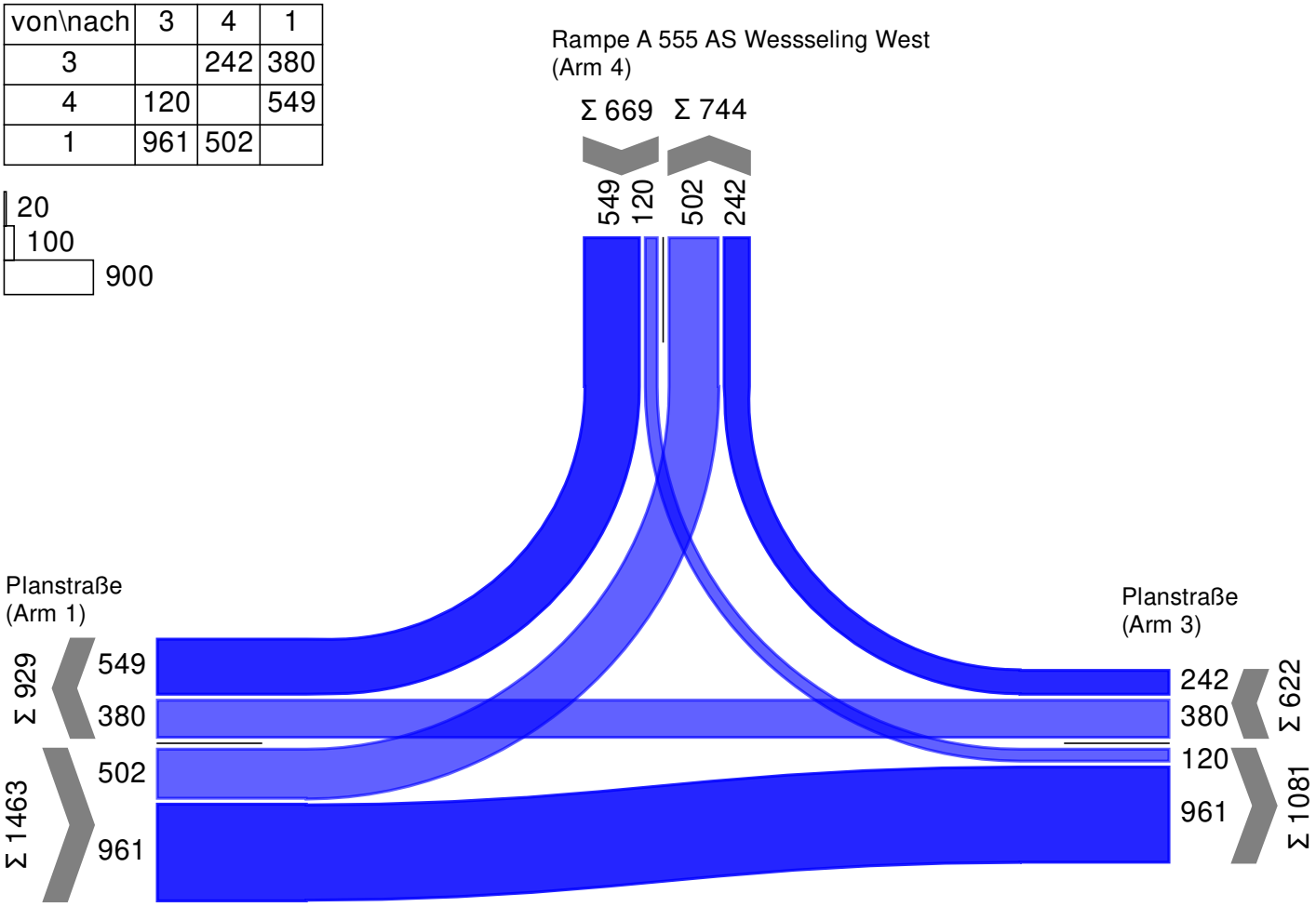
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200a - AS Wesseling West				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF2 VS

von\nach	3	4	1
3		242	380
4	120		549
1	961	502	

20
100
900

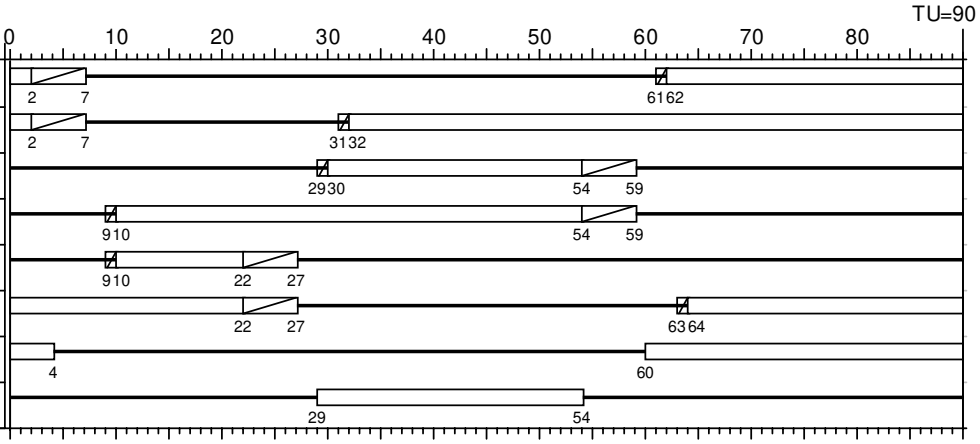


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200a - AS Wesseling West				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP1 (PF2 VS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1L	61	2	30
K1G	31	2	60
K3G	29	54	24
K3R	9	54	44
K4L	9	22	12
K4R	63	22	48
FR3	60	4	34
FR4	29	54	25



Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200a - AS Wesseling West				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF2 VS) (TU=90) - PF2 VS

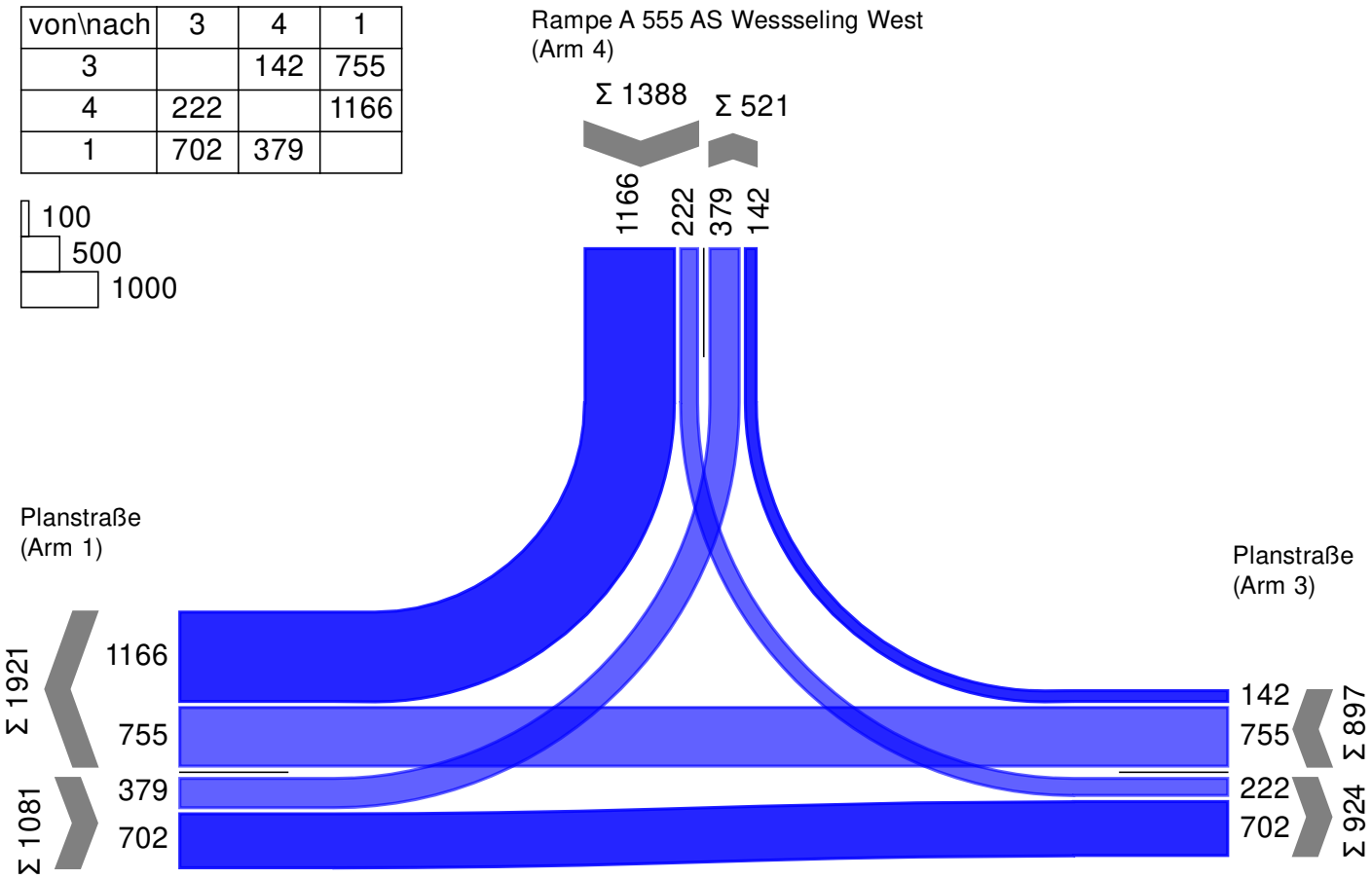
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
3	1	↰	K3R	44	45	46	0,500	242	6,050	1,958	1839	-	23	920	0,263	13,747	0,203	3,686	6,933	42,097	A	
	3	←	K3G	24	25	66	0,278	190	4,750	1,885	1910	-	13	531	0,358	28,247	0,324	4,133	7,571	47,561	B	
	5	←	K3G	24	25	66	0,278	190	4,750	1,885	1910	-	13	531	0,358	28,247	0,324	4,133	7,571	47,561	B	
4	1	↲	K4R	48	49	42	0,544	275	6,875	2,051	1755	-	24	952	0,289	11,984	0,233	3,953	7,316	46,530	A	
	3	↲	K4R	48	49	42	0,544	275	6,875	2,051	1755	-	24	952	0,289	11,984	0,233	3,953	7,316	46,530	A	
	4	↳	K4L	12	13	78	0,144	120	3,000	2,154	1671	-	6	241	0,498	44,408	0,595	3,361	6,462	43,153	C	
1	5	↱	K1L	30	31	60	0,344	502	12,550	2,005	1796	-	15	618	0,812	47,434	3,530	14,954	21,494	133,607	C	
	3	→	K1G	60	61	30	0,678	481	12,025	1,861	1934	-	33	1309	0,367	7,141	0,338	5,493	9,457	58,671	A	
	1	→	K1G	60	61	30	0,678	481	12,025	1,861	1934	-	33	1309	0,367	7,141	0,338	5,493	9,457	58,671	A	
Knotenpunktssummen:								2756						7363								
Gewichtete Mittelwerte:															0,428	20,560						
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

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

Strombelastungsplan

PF2 AS

von\nach	3	4	1
3		142	755
4	222		1166
1	702	379	



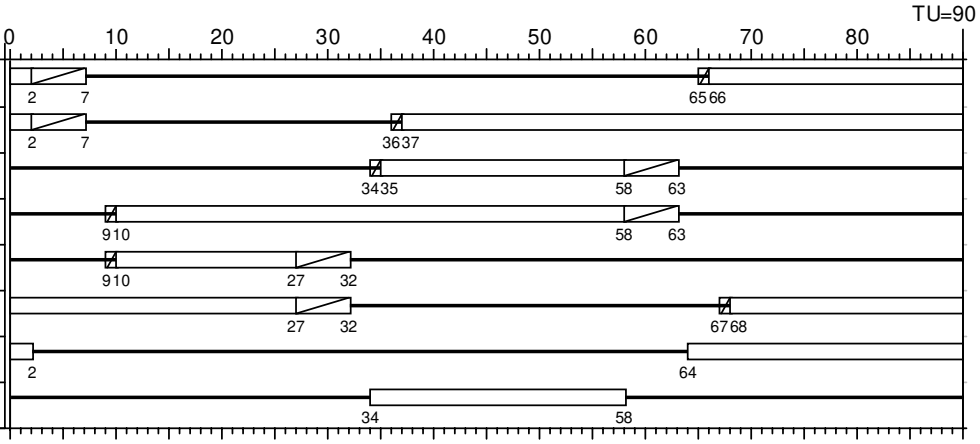
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200a - AS Wesseling West				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP2 (PF2 AS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1L	65	2	26
K1G	36	2	55
K3G	34	58	23
K3R	9	58	48
K4L	9	27	17
K4R	67	27	49
FR3	64	2	28
FR4	34	58	24



Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

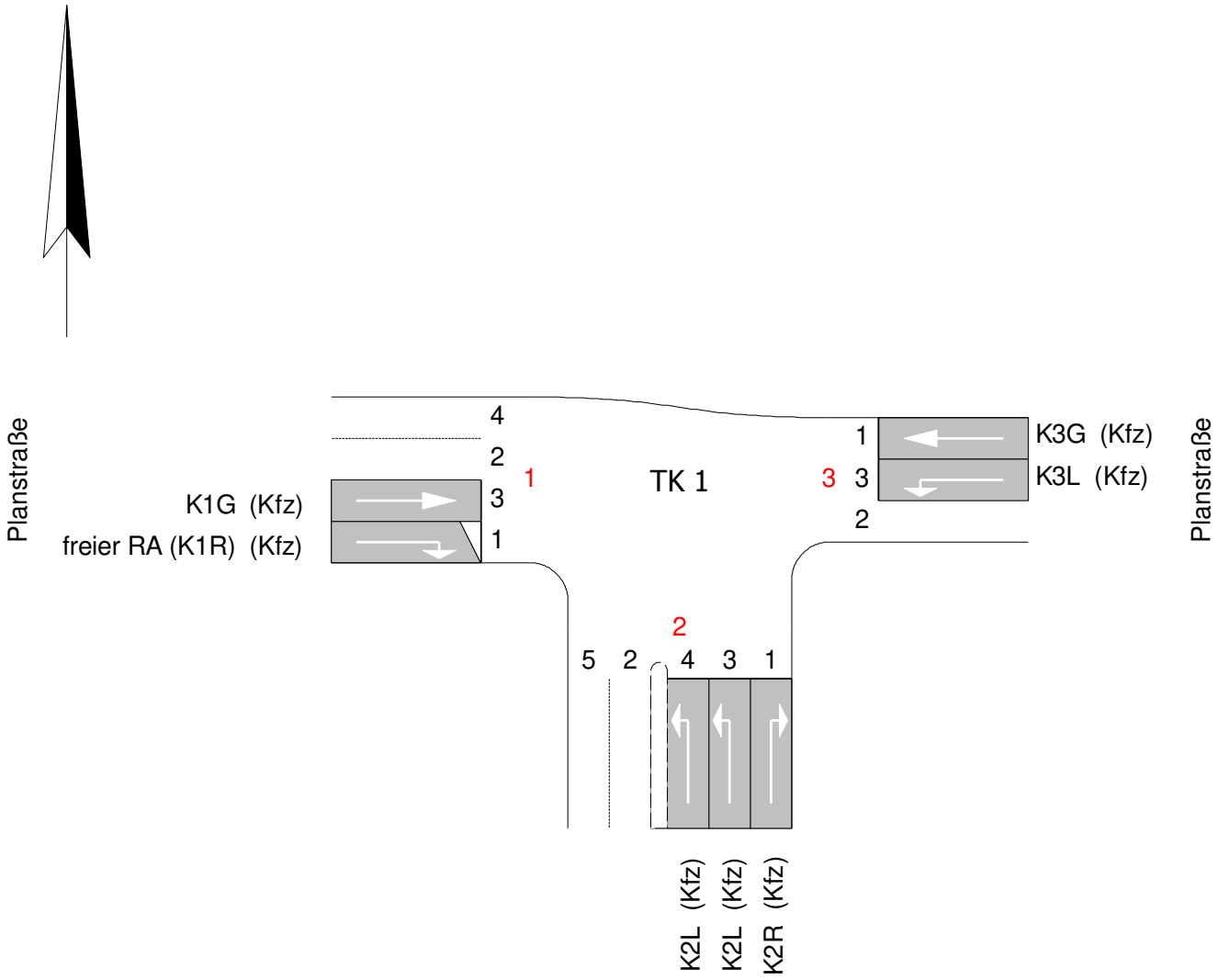
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200a - AS Wesseling West				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF2 AS) (TU=90) - PF2 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
3	1	↰	K3R	48	49	42	0,544	142	3,550	1,976	1822	-	25	991	0,143	10,484	0,093	1,848	4,147	25,405	A	
	3	←	K3G	23	24	67	0,267	378	9,450	1,822	1976	-	13	527	0,717	41,987	1,769	10,336	15,773	95,774	C	
	5	←	K3G	23	24	67	0,267	378	9,450	1,822	1976	-	13	527	0,717	41,987	1,769	10,336	15,773	95,774	C	
4	1	↲	K4R	49	50	41	0,556	583	14,575	2,005	1796	-	25	999	0,584	16,348	0,891	10,474	15,947	99,127	A	
	3	↲	K4R	49	50	41	0,556	583	14,575	2,005	1796	-	25	999	0,584	16,348	0,891	10,474	15,947	99,127	A	
	4	↳	K4L	17	18	73	0,200	222	5,550	2,105	1710	-	9	342	0,649	45,696	1,197	6,299	10,544	68,831	C	
1	5	↱	K1L	26	27	64	0,300	379	9,475	1,989	1810	-	14	543	0,698	38,398	1,585	9,974	15,315	94,463	C	
	3	→	K1G	55	56	35	0,622	351	8,775	1,861	1934	-	30	1200	0,293	8,577	0,238	4,294	7,799	48,385	A	
	1	→	K1G	55	56	35	0,622	351	8,775	1,861	1934	-	30	1200	0,293	8,577	0,238	4,294	7,799	48,385	A	
Knotenpunktssummen:								3367						7328								
Gewichtete Mittelwerte:															0,552	24,654						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Knotendaten



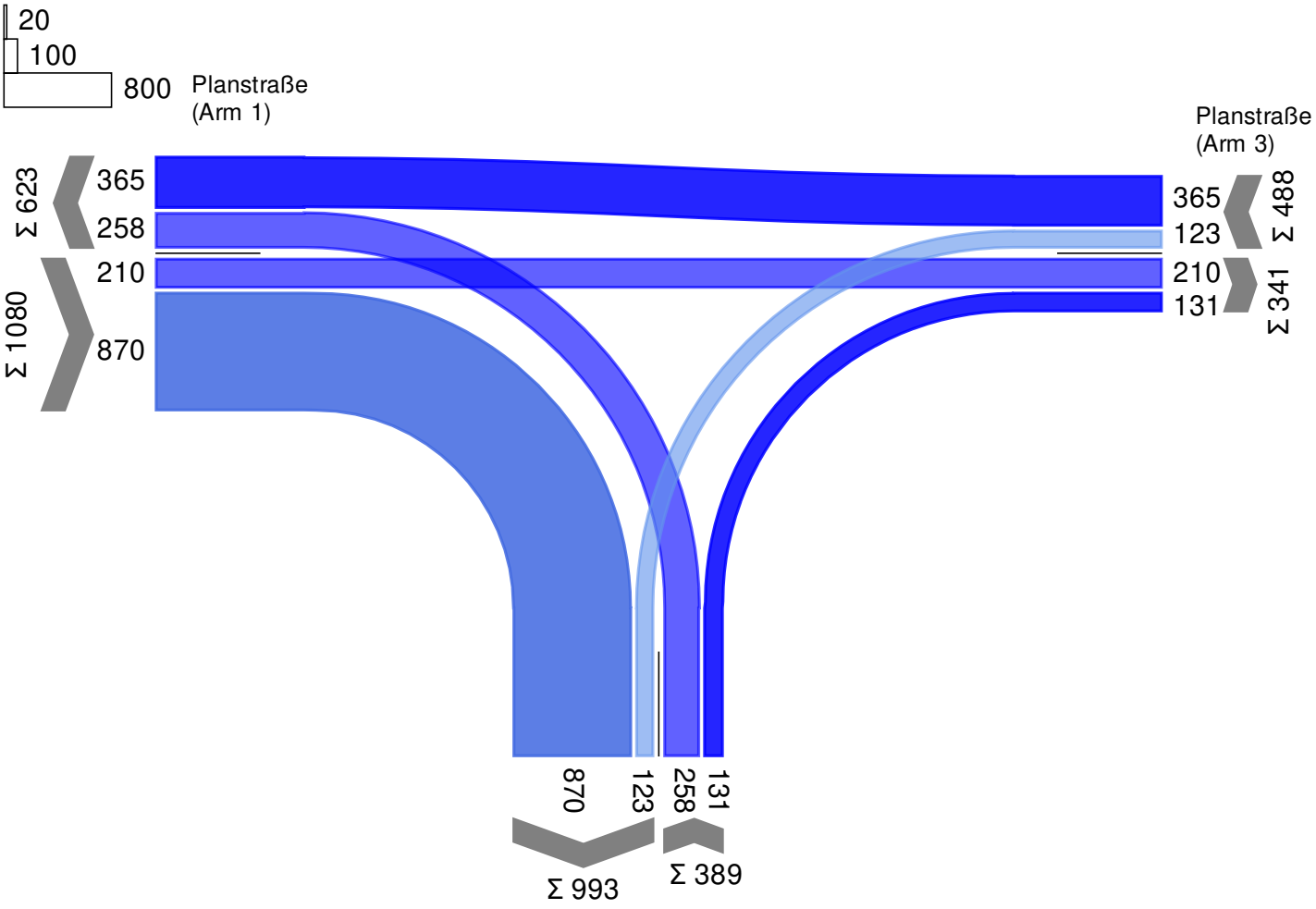
Rampe A 555 AS Wesseling Ost

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200b - AS Wesseling Ost				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Strombelastungsplan

PF2 VS

von\nach	3	2	1
3		123	365
2	131		258
1	210	870	

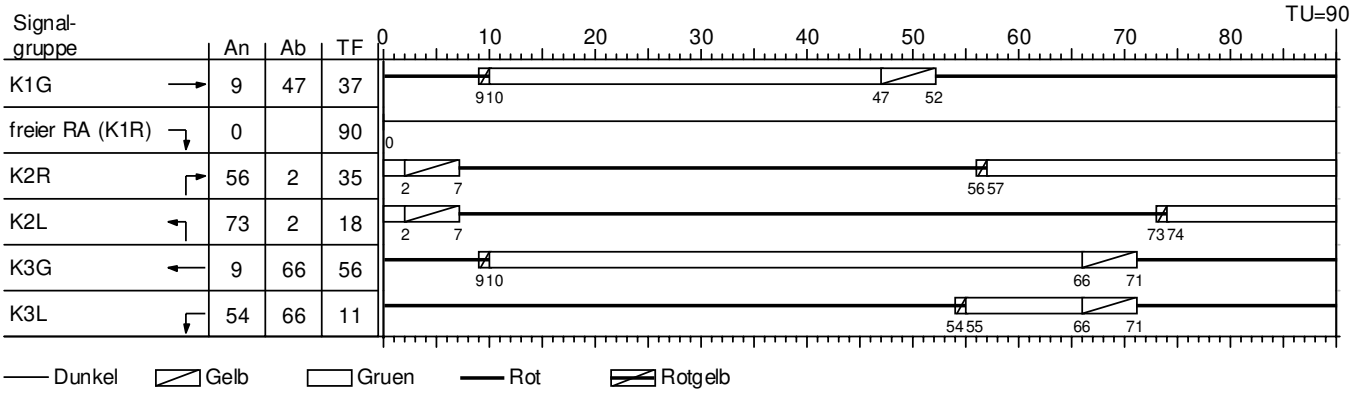


Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200b - AS Wesseling Ost				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

LISA+

SP1 (PF2 VS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200b - AS Wesseling Ost				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP1 (PF2 VS) (TU=90) - PF2 VS

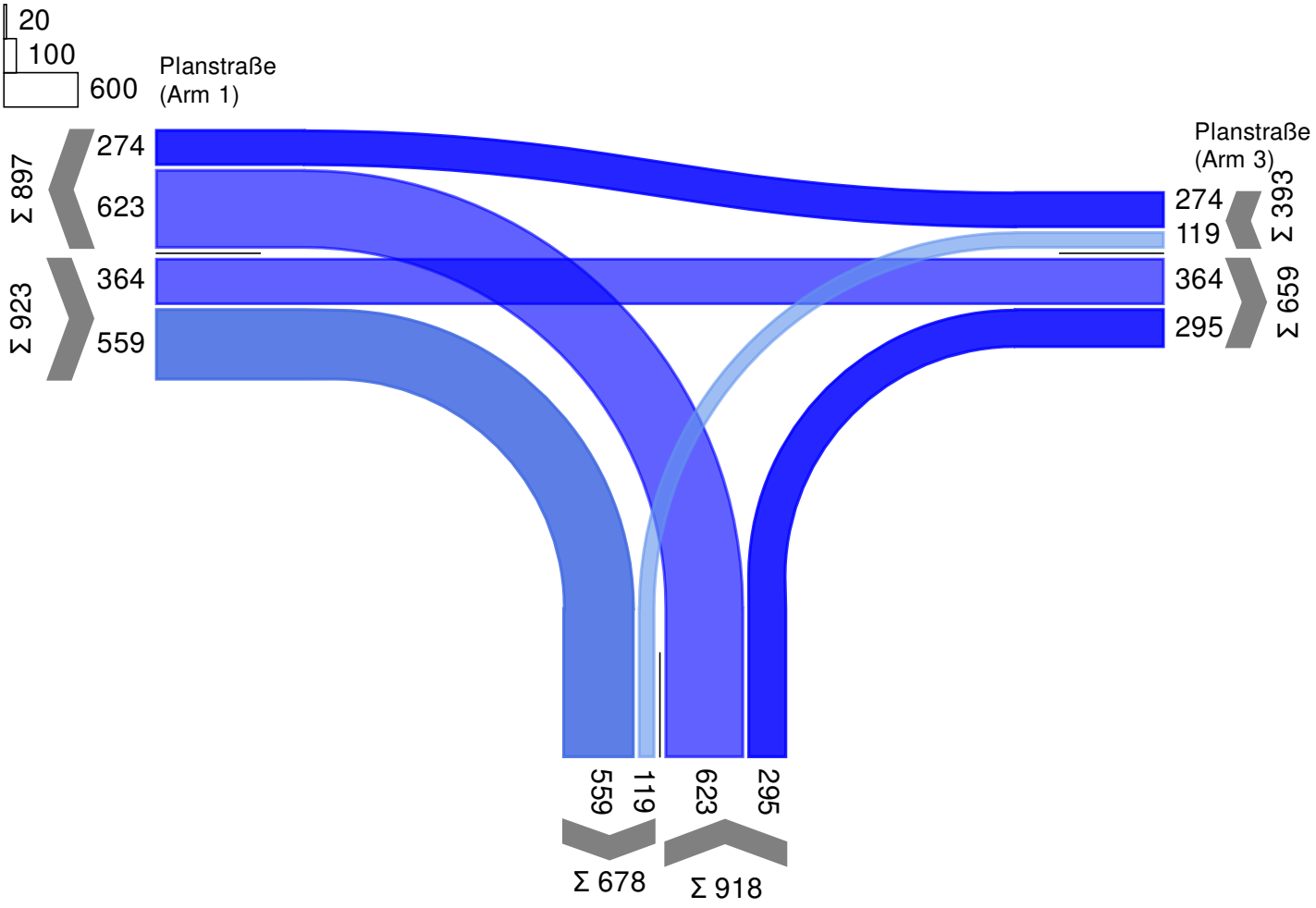
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	ts [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
3	1	←	K3G	56	57	34	0,633	365	9,125	1,829	1968	-	31	1246	0,293	8,129	0,238	4,349	7,876	48,012	A	
	3	↓	K3L	11	12	79	0,133	123	3,075	2,125	1694	-	6	225	0,547	48,240	0,735	3,610	6,823	44,950	C	
2	4	↰	K2L	18	19	72	0,211	129	3,225	2,026	1777	-	9	373	0,346	33,173	0,306	3,051	6,005	37,723	B	
	3	↰	K2L	18	19	72	0,211	129	3,225	2,026	1777	-	9	373	0,346	33,173	0,306	3,051	6,005	37,723	B	
	1	↱	K2R	35	36	55	0,400	131	3,275	2,069	1740	-	17	696	0,188	18,189	0,130	2,255	4,795	30,755	A	
1	3	→	K1G	37	38	53	0,422	210	5,250	1,967	1830	-	19	772	0,272	17,976	0,213	3,641	6,868	45,040	A	
	1	↴	freier RA (K1R)	90	91	0	1,011	870	21,750	1,999	1801	-	46	1821	0,478	1,104	0,553	0,090	0,597	3,700	A	
Knotenpunktssummen:								1957						5506								
Gewichtete Mittelwerte:															0,389	12,559						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Strombelastungsplan

PF2 AS

von\nach	3	2	1
3		119	274
2	295		623
1	364	559	



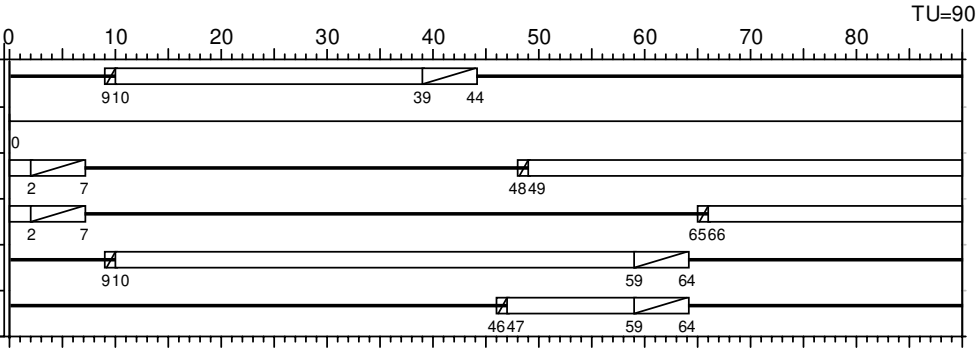
Rampe A 555 AS Wesseling Ost
(Arm 2)

Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200b - AS Wesseling Ost				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

Signalzeitenplan

SP2 (PF2 AS)

Signalgruppe	An	Ab	TF
K1G	9	39	29
freier RA (K1R)	0		90
K2R	48	2	43
K2L	65	2	26
K3G	9	59	49
K3L	46	59	12



Dunkel Gelb Gruen Rot Rotgelb

Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

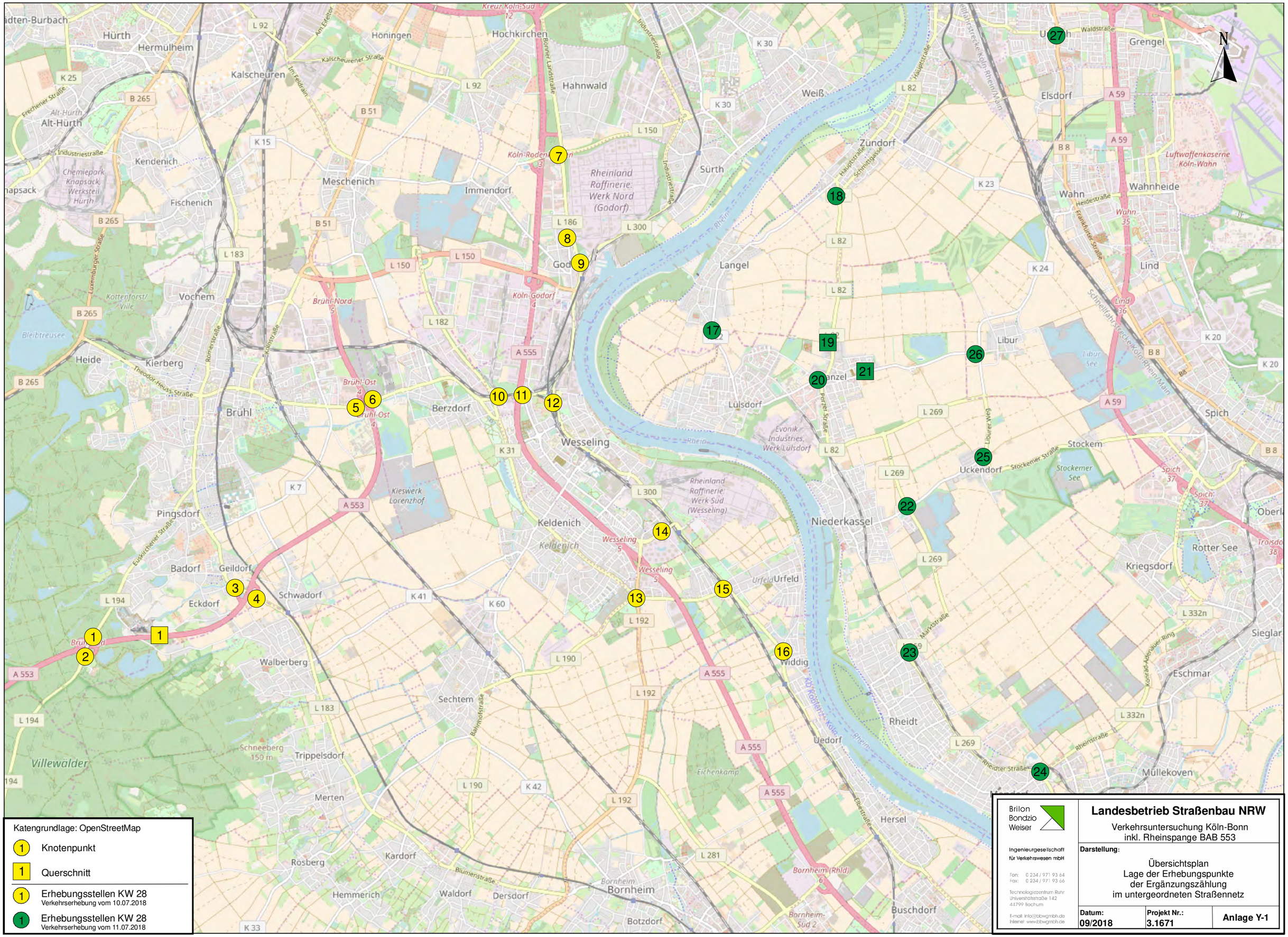
Projekt	Köln-Bonn inkl. Rheinspange BAB 553				
Knotenpunkt	KP200b - AS Wesseling Ost				
Auftragsnr.	3.1671	Variante	01 - LSA Planung PF2	Datum	22.10.2019
Bearbeiter	Ch. Knof	Signum		Anlage	

MIV - SP2 (PF2 AS) (TU=90) - PF2 AS

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	tw [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
3	1	←	K3G	49	50	41	0,556	274	6,850	1,829	1968	-	27	1094	0,250	10,925	0,189	3,721	6,983	42,568	A	
	3	↙	K3L	12	13	78	0,144	119	2,975	2,276	1582	-	6	228	0,522	46,058	0,659	3,413	6,537	46,125	C	
2	4	↰	K2L	26	27	64	0,300	312	7,800	1,962	1835	-	14	549	0,568	31,963	0,821	7,402	12,003	73,026	B	
	3	↰	K2L	26	27	64	0,300	312	7,800	1,962	1835	-	14	549	0,568	31,963	0,821	7,402	12,003	73,026	B	
	1	↱	K2R	43	44	47	0,489	295	7,375	2,014	1787	-	22	874	0,338	15,292	0,295	4,810	8,519	53,210	A	
1	3	→	K1G	29	30	61	0,333	364	9,100	1,926	1869	-	16	622	0,585	30,015	0,890	8,428	13,338	85,630	B	
	1	↴	freier RA (K1R)	90	91	0	1,011	559	13,975	2,009	1792	-	45	1812	0,308	0,517	0,256	0,033	0,340	2,118	A	
Knotenpunktssummen:								2235						5728								
Gewichtete Mittelwerte:															0,434	19,752						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

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

Anlagen Y



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 971 93 64
Fax: 0 234 / 971 93 66
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

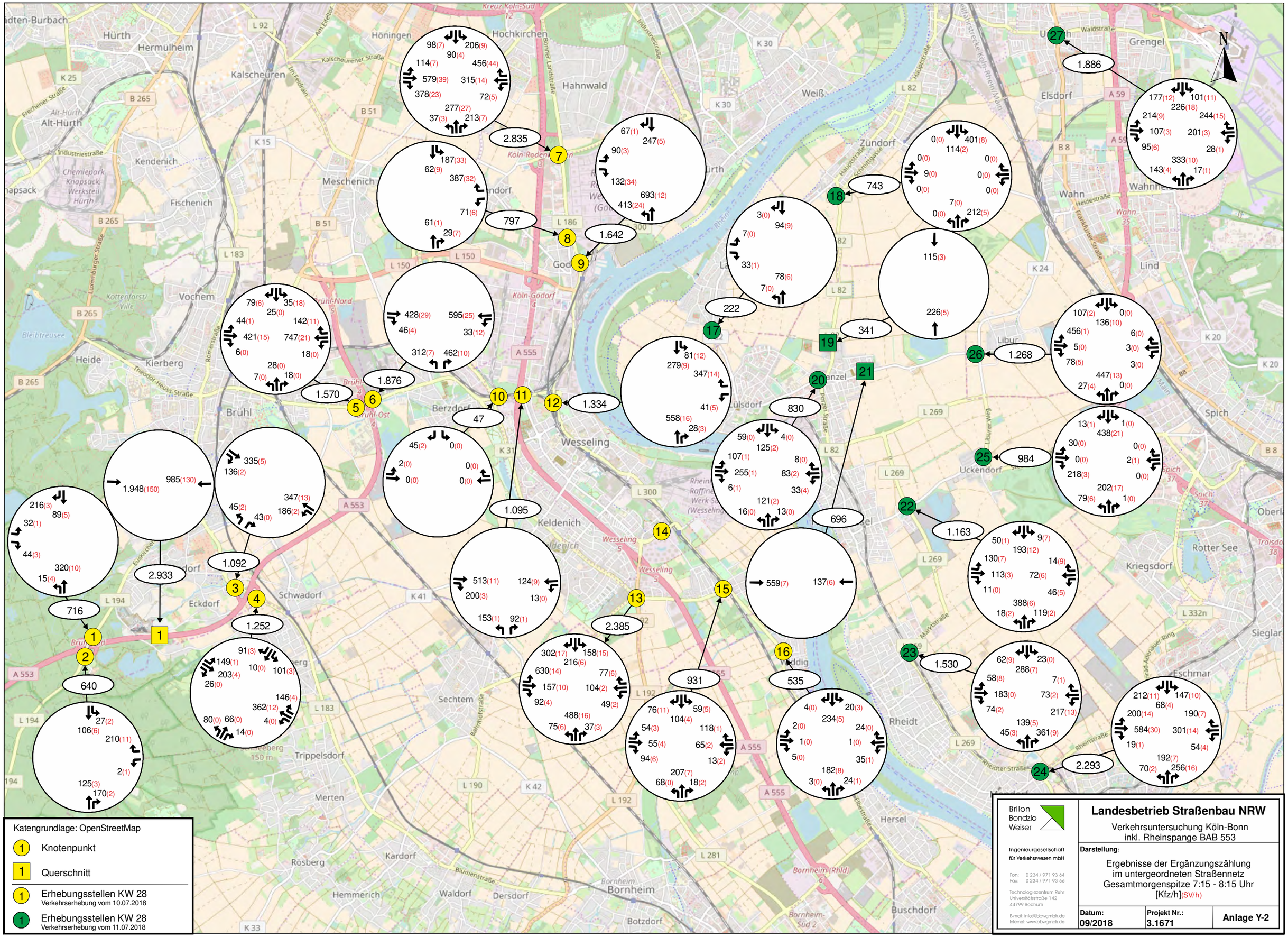
Landesbetrieb Straßenbau NRW

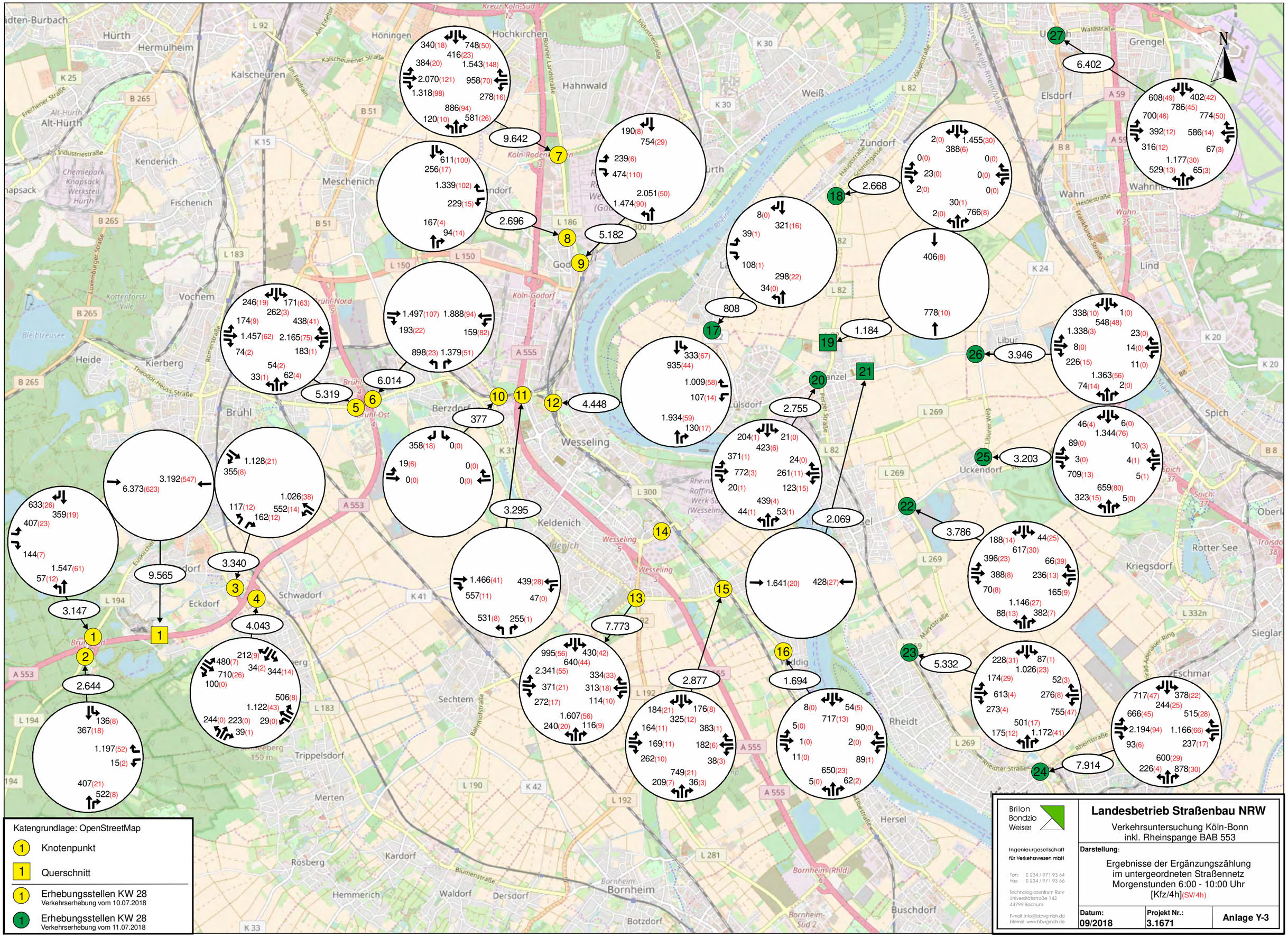
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

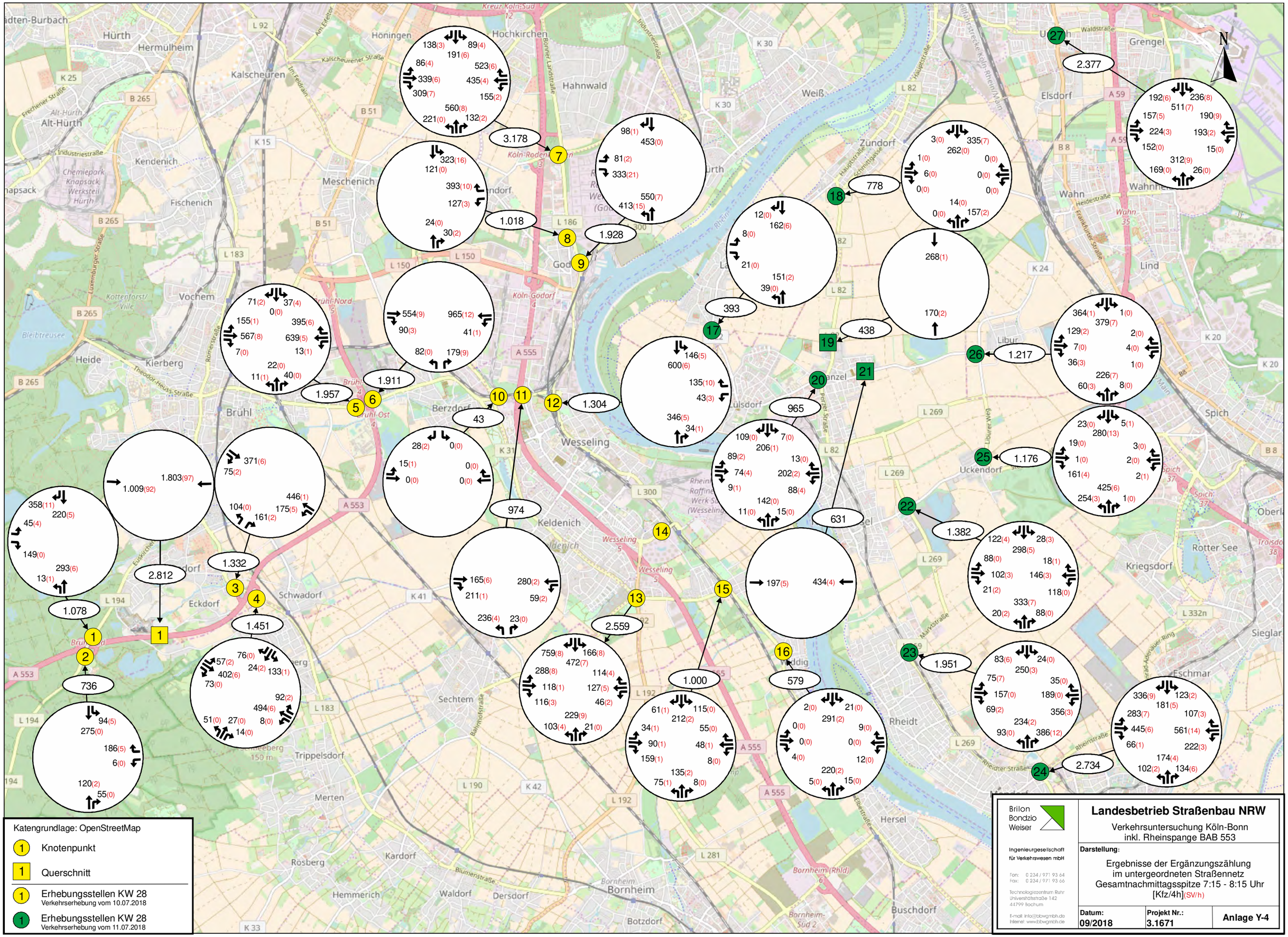
Darstellung:

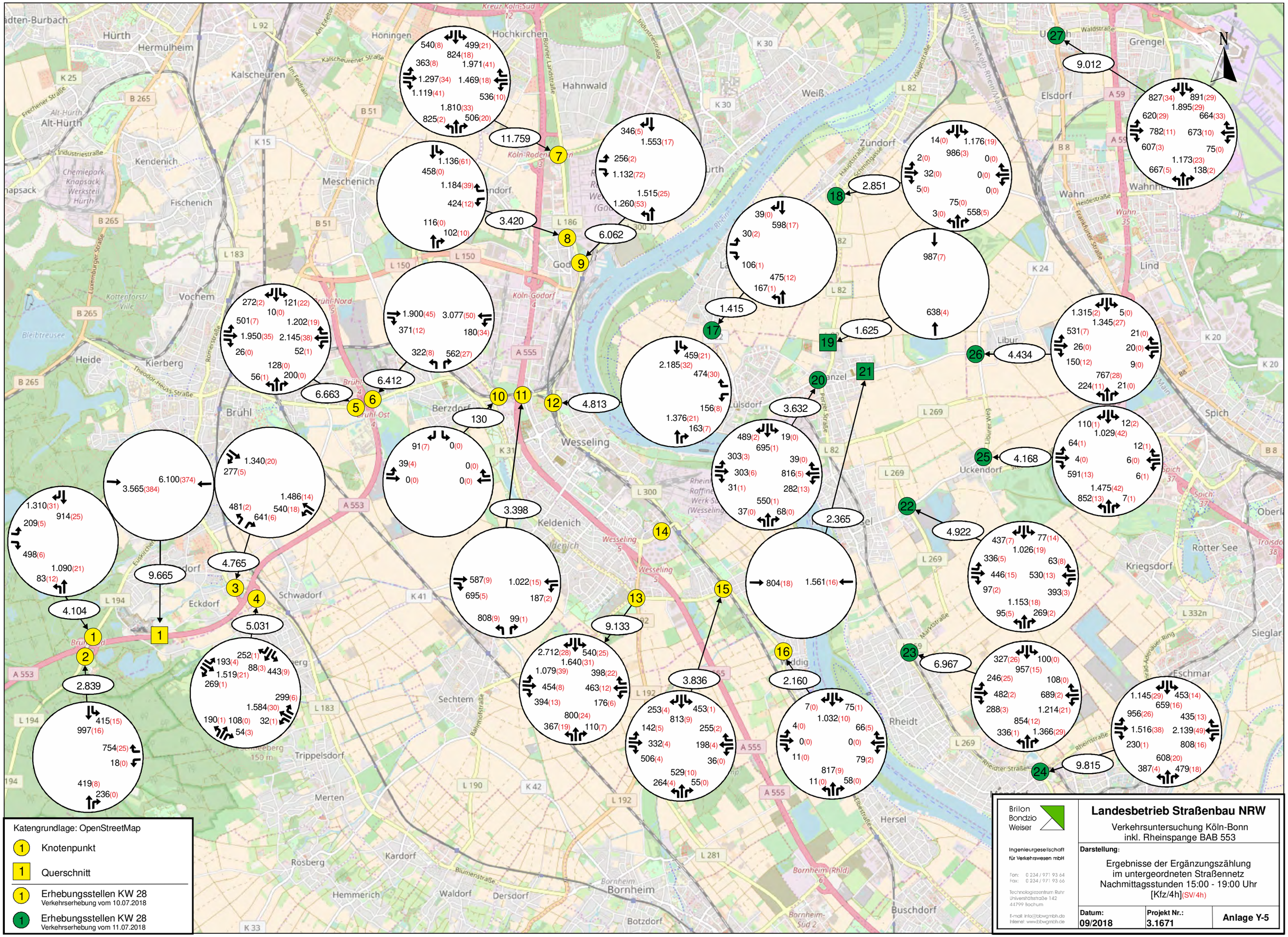
Übersichtsplan
Lage der Erhebungspunkte
der Ergänzungszählung
im untergeordneten Straßennetz

Datum:	Projekt Nr.:	
09/2018	3.1671	Anlage Y-1


Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Knotenpunkt
1 Querschnitt
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 10.07.2018
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 11.07.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Ergebnisse der Ergänzungszählung
im untergeordneten Straßennetz
Gesamtmorgenspitze 7:15 - 8:15 Uhr
[Kfz/h](SV/h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Y-2


N
Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Knotenpunkt
1 Querschnitt
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 10.07.2018
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 11.07.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 971 93 64
Fax: 0 234 / 971 93 66
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Ergebnisse der Ergänzungszählung
im untergeordneten Straßennetz
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Y-3


Hürth
Hermülheim
Kalscheuren
Honingen
Hochkirchen
Hahnwald
Weiß
Zündorf
Elsdorf
Grengel
Wahn
Lind
Kendenich
Meschenich
Fischenich
Vochem
Heide
Kierberg
Brühl
Berzdorf
Wesseling
Keldenich
Schwadorf
Eckdorf
Sechtem
Trippelsdorf
Merten
Rösberg
Kardorf
Hemmerich
Waldorf
Dersdorf
Bornheim
Botzdorf
Rheidt
Hersel
Buschdorf
Uckendorf
Libur
Spich
Kriegsdorf
Rotter See
Eschmar
Sieglar
Oberl
Alt-Hürth
Chemiepark Knapsack Werksteil Hürth
Kottenforst/ Ville
Bleibtreusee
Kreuz Köln-Süd
Köln-Rodenkirchen
Köln-Godorf
Brühl-Nord
Brühl-Ost
Rheinaue
Rheinaue Raffinerie Werk Süd (Wesseling)
Rheinaue Bornheim-Süd 2
Rheinaue Bornheim (Rhld) 6
Rheinaue Wesseling 5
Rheinaue Wesseling 4
Rheinaue Wesseling 3
Rheinaue Godorf 4
Rheinaue Godorf 5
Rheinaue Godorf 300
Rheinaue Godorf 2
Rheinaue Godorf 1
Rheinaue Godorf 3
Rheinaue Godorf 4
Rheinaue Godorf 5
Rheinaue Godorf 6
Rheinaue Godorf 7
Rheinaue Godorf 8
Rheinaue Godorf 9
Rheinaue Godorf 10
Rheinaue Godorf 11
Rheinaue Godorf 12
Rheinaue Godorf 13
Rheinaue Godorf 14
Rheinaue Godorf 15
Rheinaue Godorf



Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Knotenpunkt
1 Querschnitt
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 10.07.2018
1 Erhebungsstellen KW 28
Verkehrserhebung vom 11.07.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 971 93 64
Fax: 0 234 / 971 93 66
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Ergebnisse der Ergänzungszählung
im untergeordneten Straßennetz
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Y-5

Anlagen Z

Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Autobahnanschlussstelle

Knotenpunkte

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.+21.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.+07.03.2018

Erhebungsstellen KW 15
Verkehrserhebung vom 11.+12.04.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.+25.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

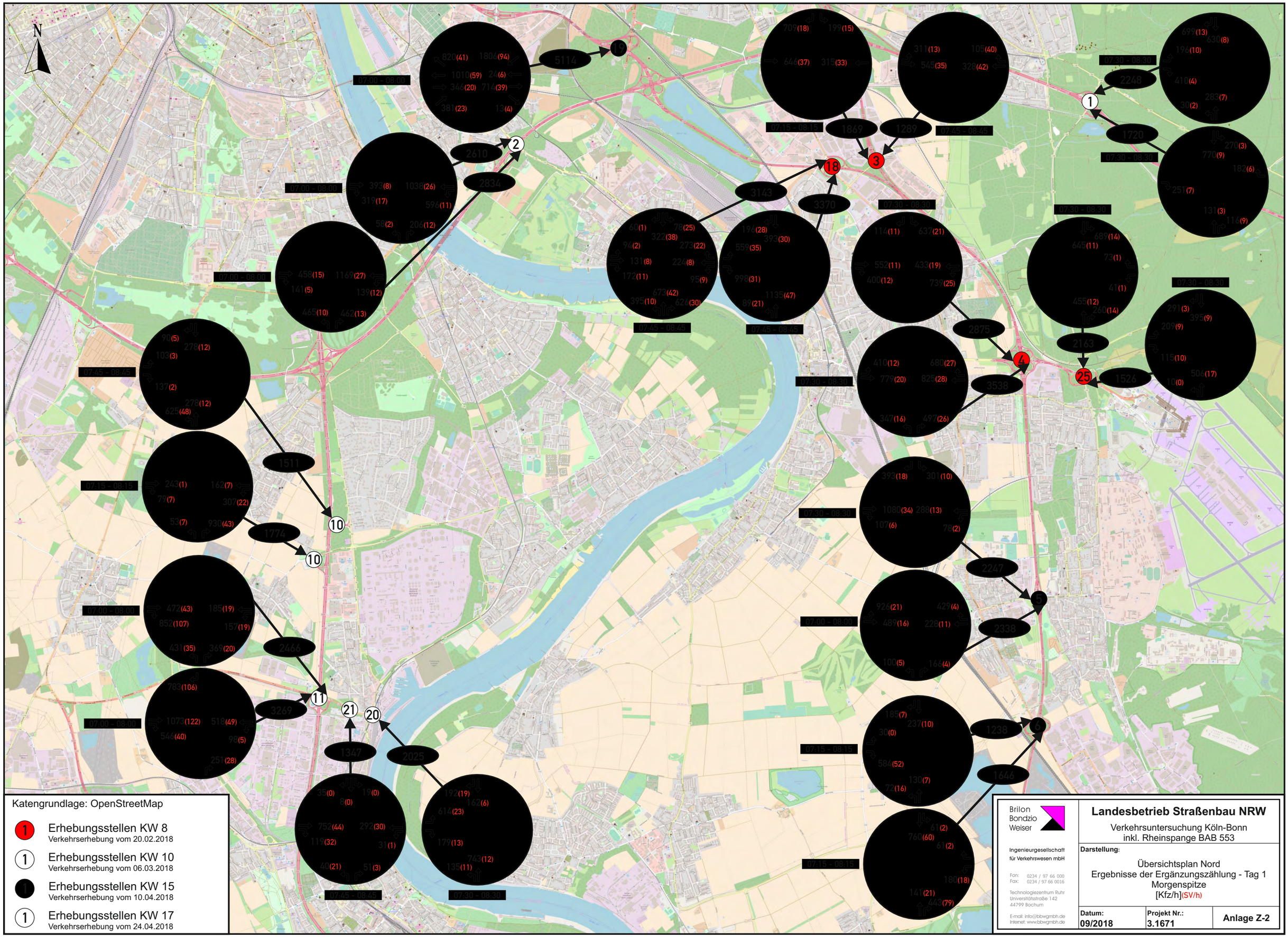
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Gesamtübersichtsplan
Lage der Erhebungspunkte
der Ergänzungszählung

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-1
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8 — Verkehrserhebung vom 20.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10 — Verkehrserhebung vom 06.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15 — Verkehrserhebung vom 10.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17 — Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

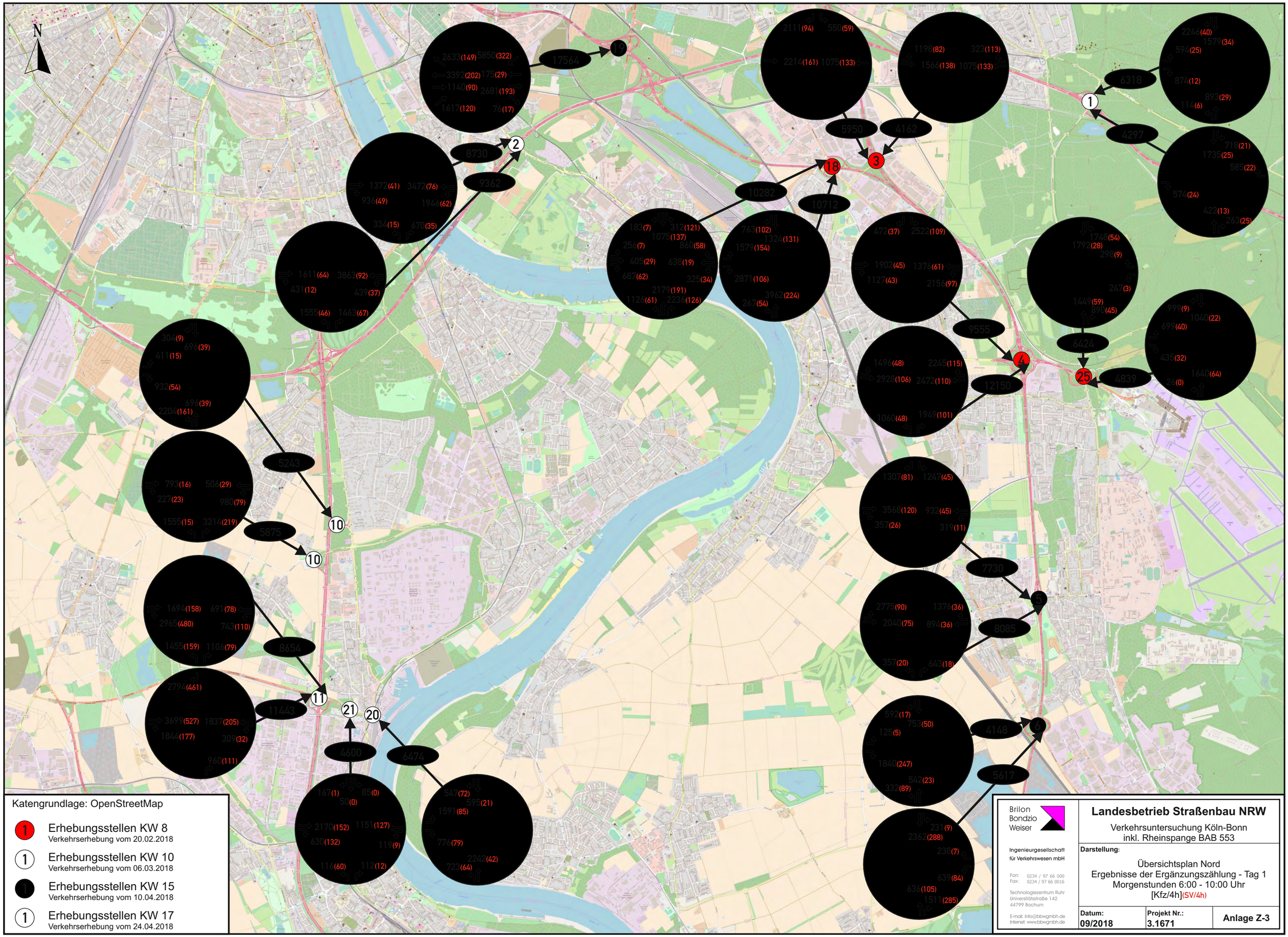
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Morgenspitze
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-2
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 15
Verkehrserhebung vom 10.04.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

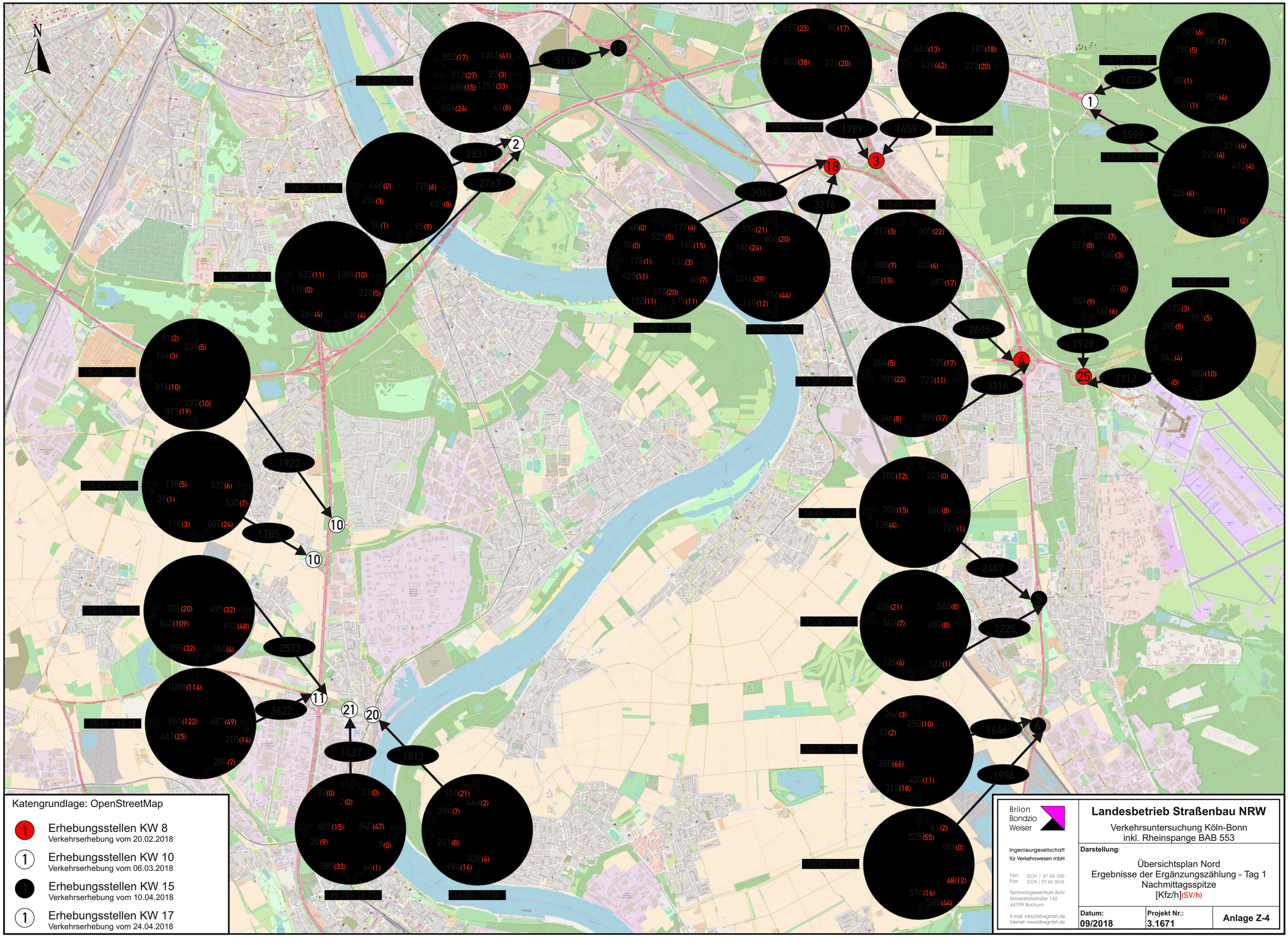
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-3
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8 — Verkehrserhebung vom 20.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10 — Verkehrserhebung vom 06.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15 — Verkehrserhebung vom 10.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17 — Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

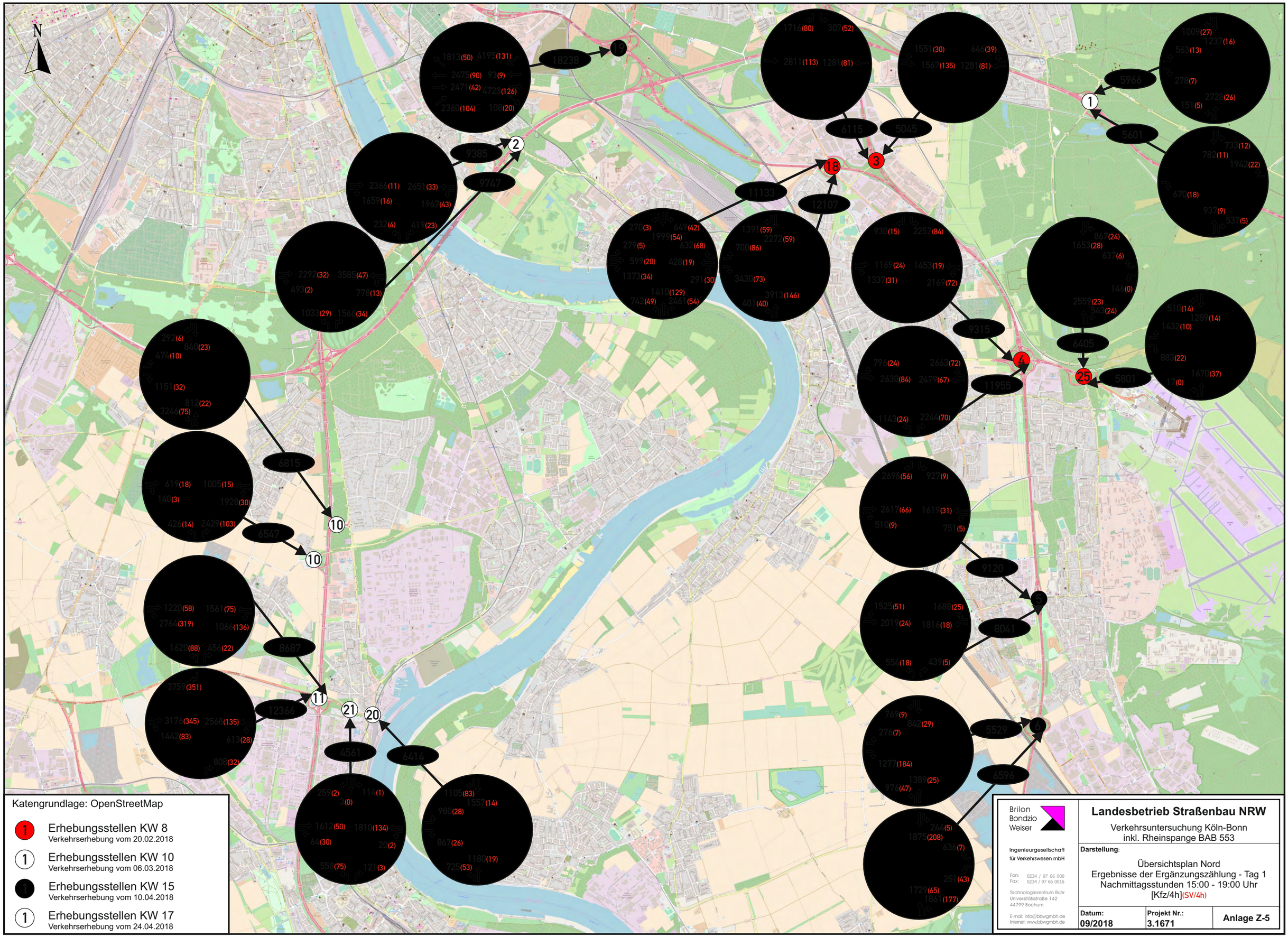
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Nachmittagsspitze
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-4
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8 — Verkehrserhebung vom 20.02.2018
- (1) Erhebungsstellen KW 10 — Verkehrserhebung vom 06.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15 — Verkehrserhebung vom 10.04.2018
- (1) Erhebungsstellen KW 17 — Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

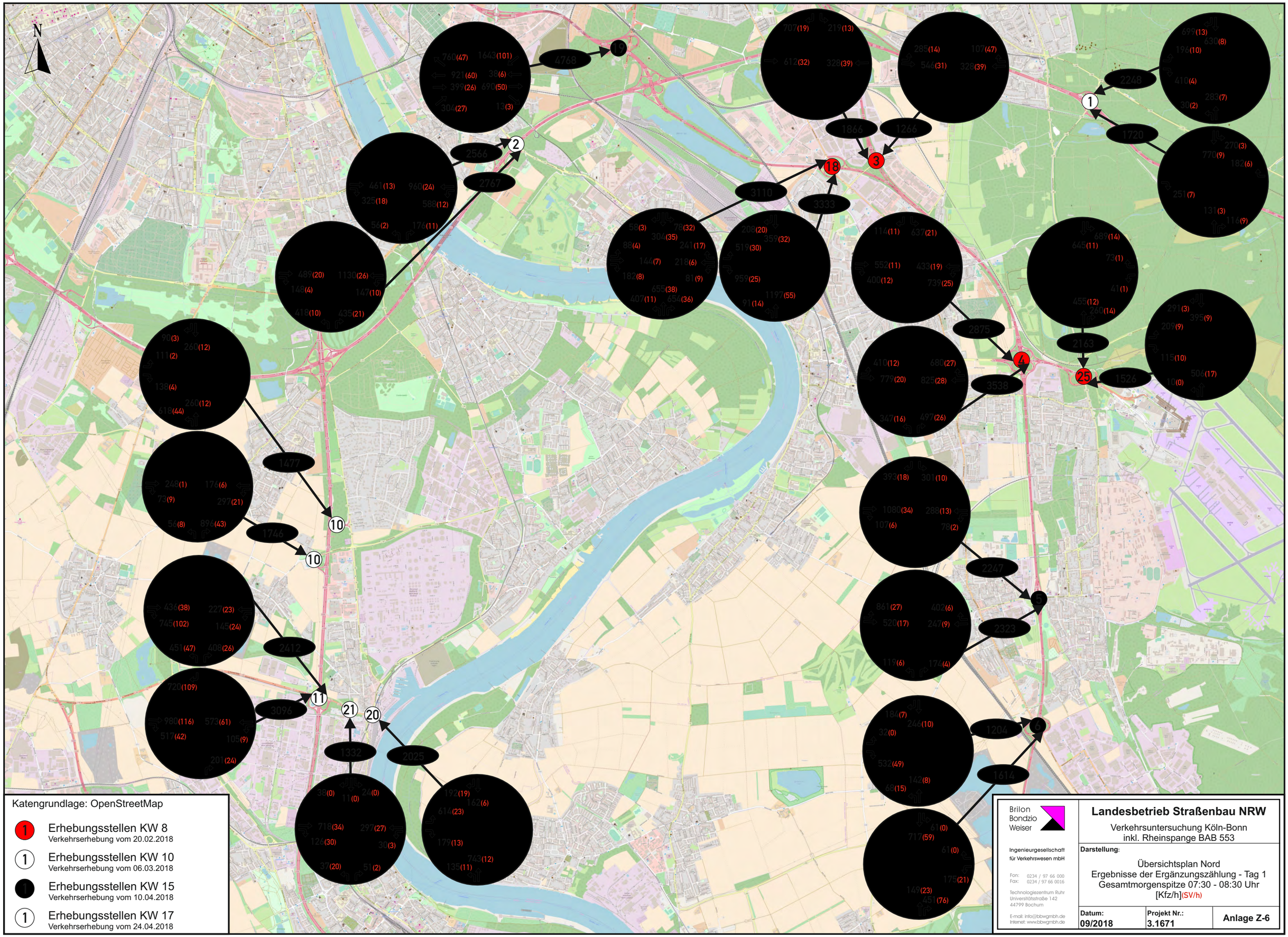
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-5
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 20.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 06.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15
  Verkehrserhebung vom 10.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

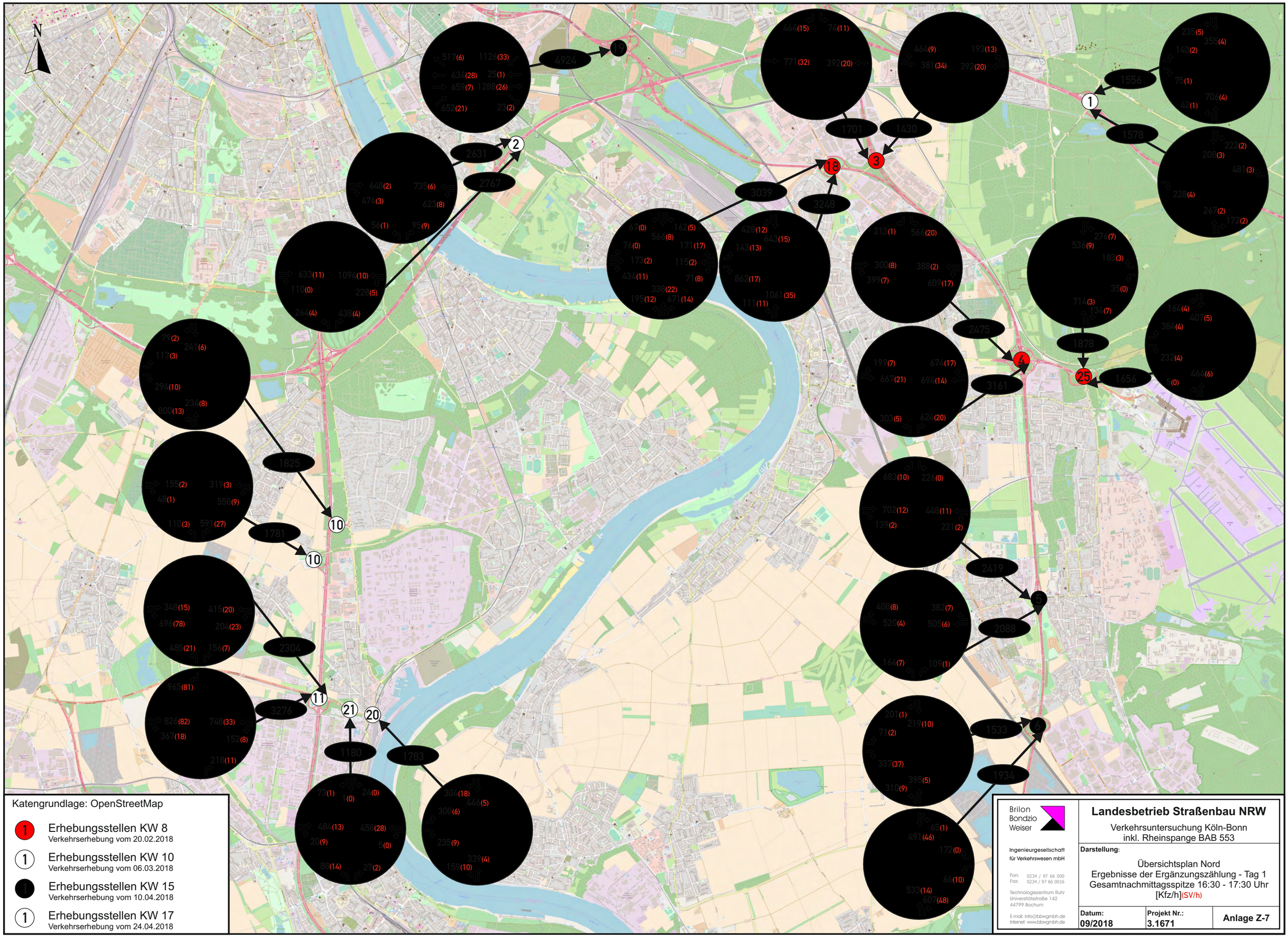
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Gesamtmorgenspitze 07:30 - 08:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-6
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 20.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 06.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15
  Verkehrserhebung vom 10.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

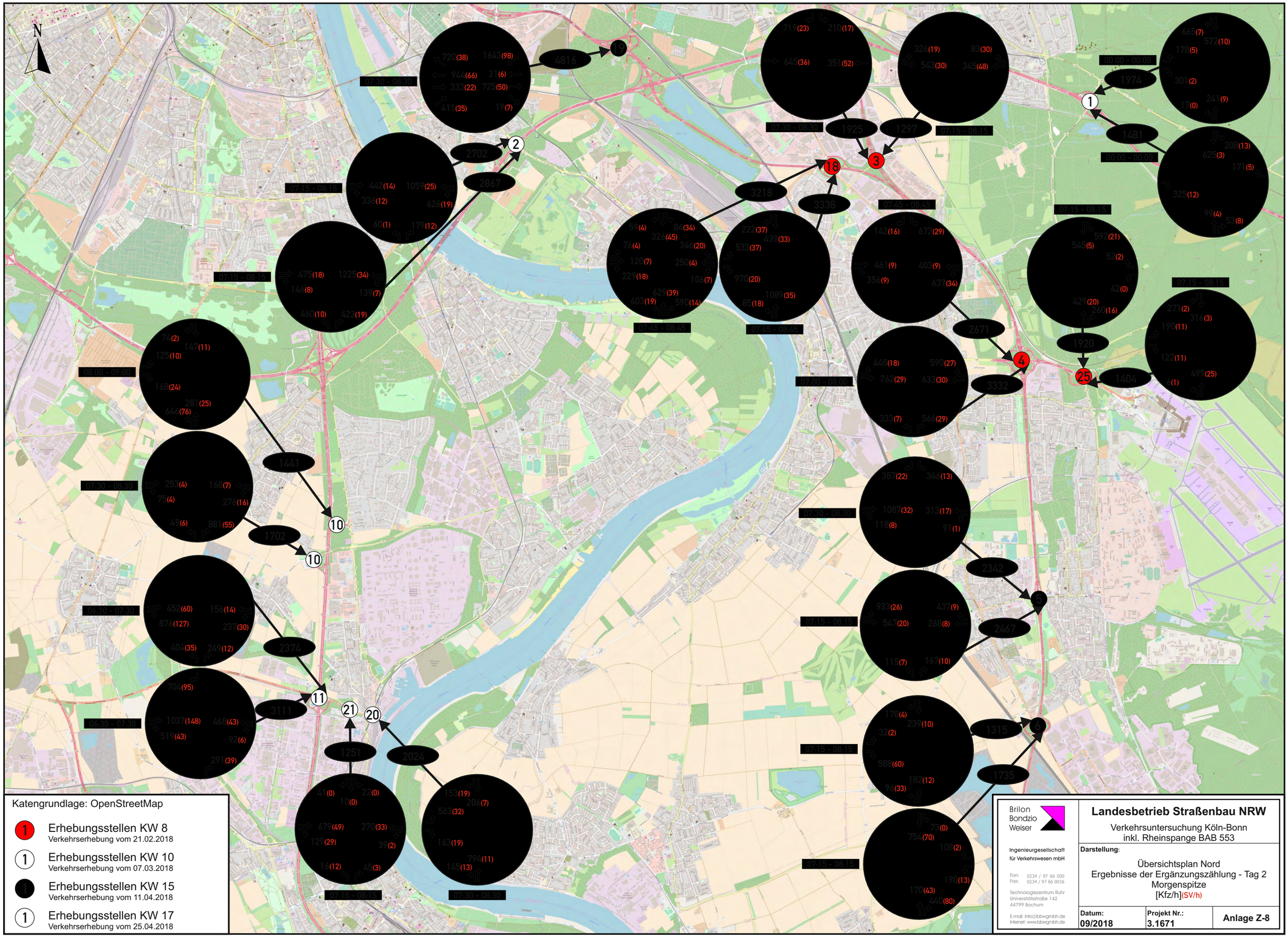
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Gesamtnachmittagsspitze 16:30 - 17:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-7
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 21.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 07.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15
  Verkehrserhebung vom 11.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 25.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

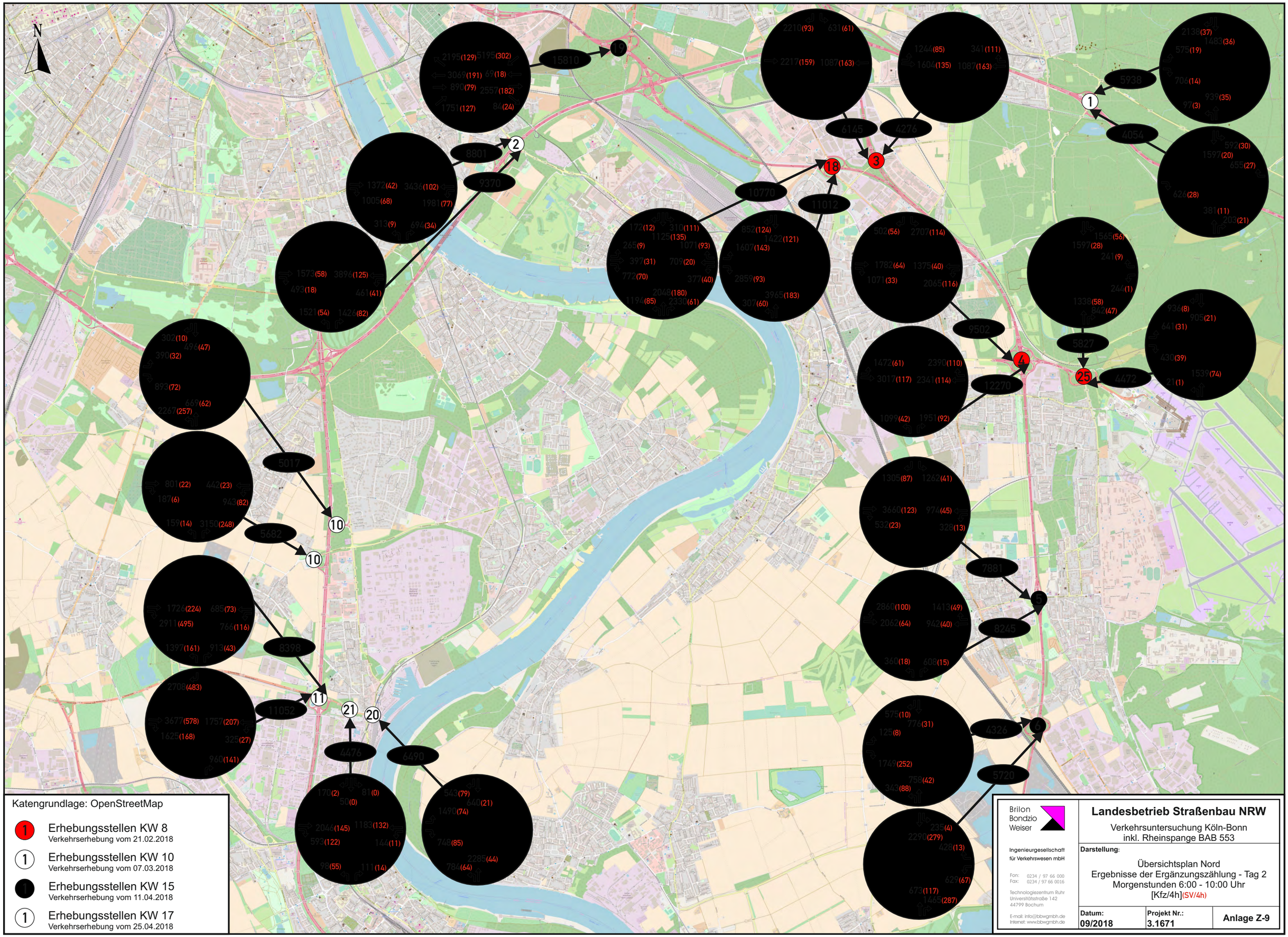
Landesbetrieb Straßenbau NRW

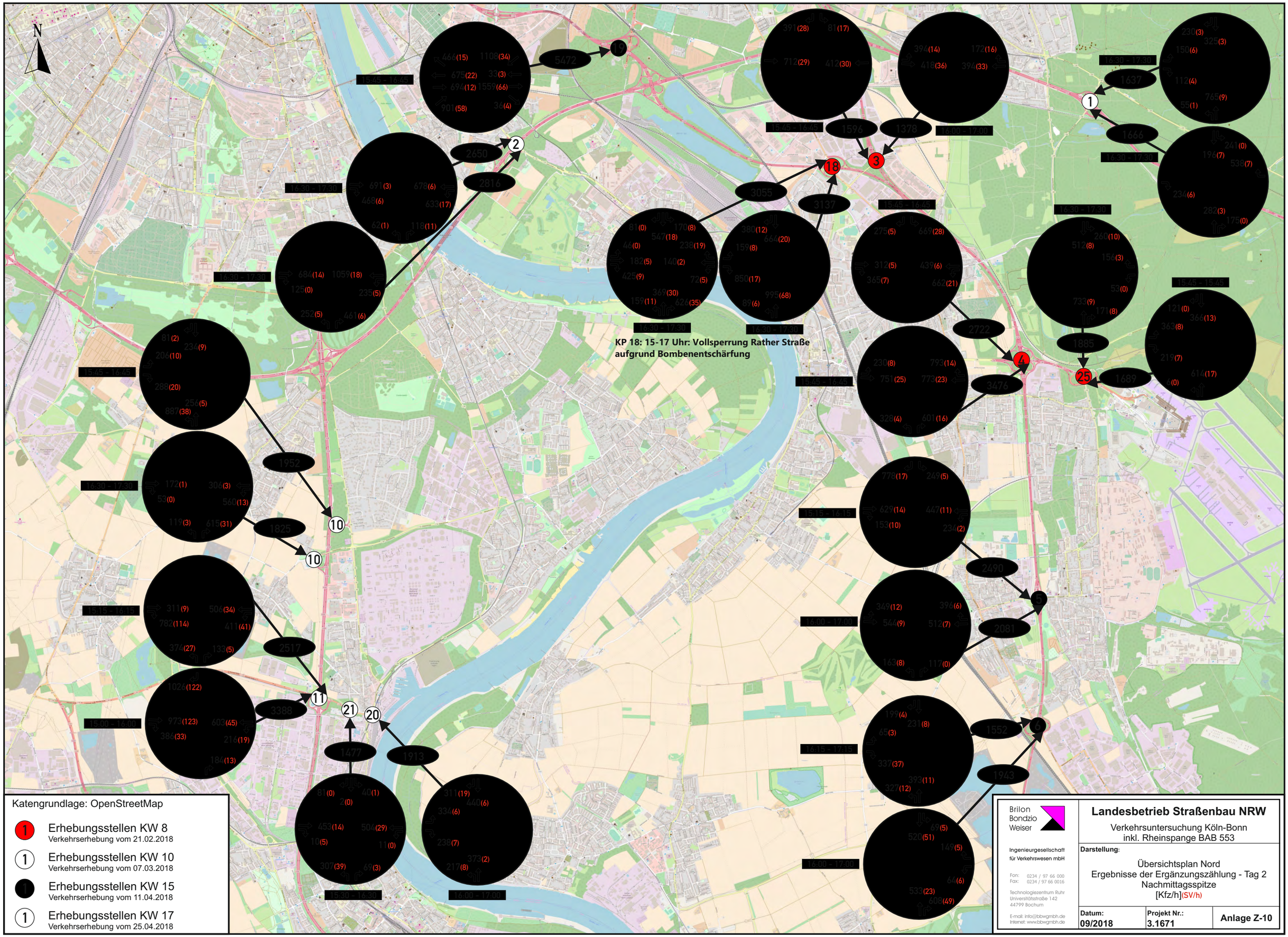
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

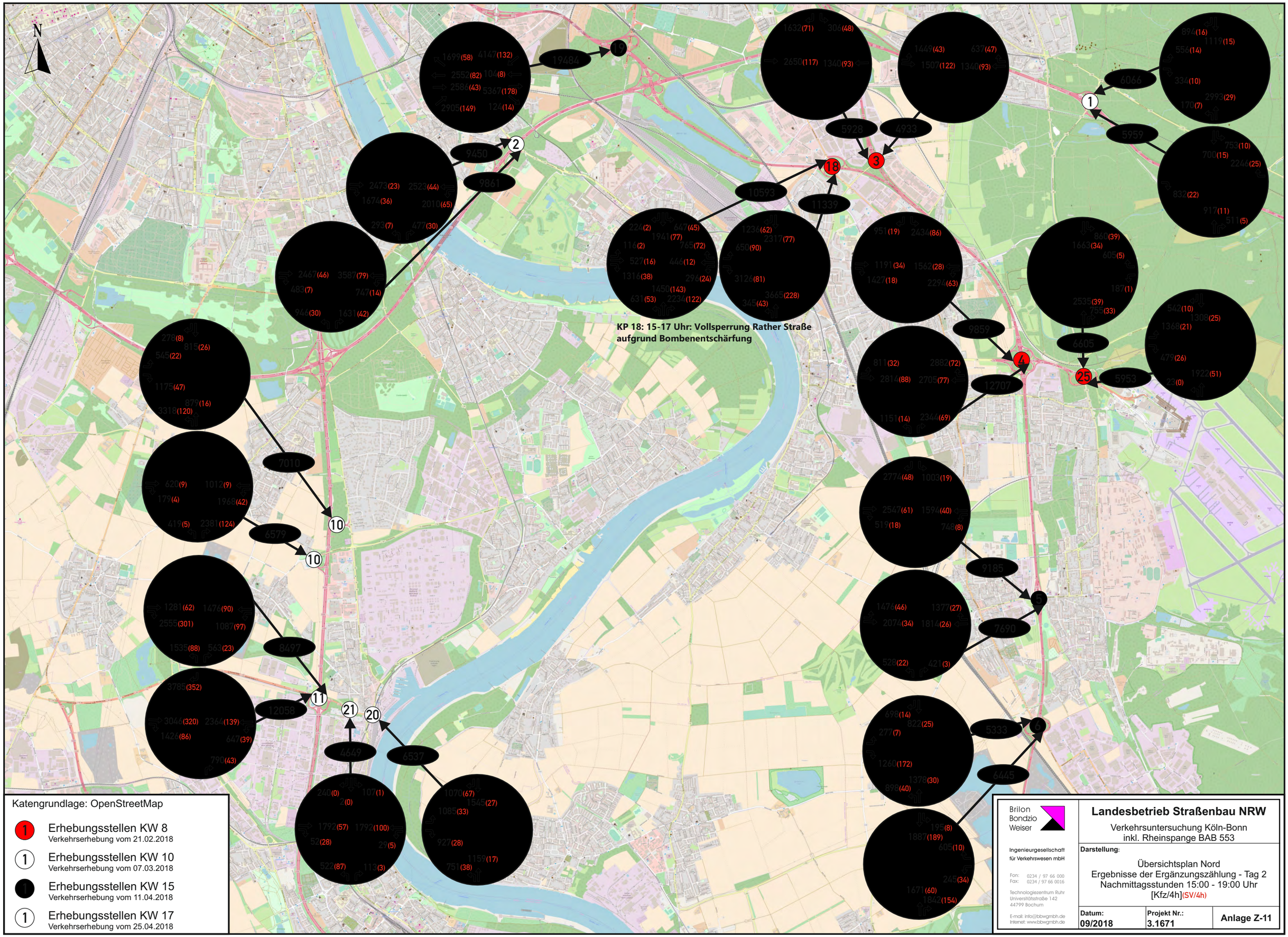
Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Morgenspitze
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-8
09/2018	3.1671	


N
Katengrundlage: OpenStreetMap
Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018
Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018
Erhebungsstellen KW 15
Verkehrserhebung vom 11.04.2018
Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 25.04.2018
Brilon
Bondzio
Weiser
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)
Datum:
09/2018
Projekt Nr.:
3.1671
Anlage Z-9


N
KP 18: 15-17 Uhr: Vollsperrung Rather Straße
aufgrund Bombenentschärfung
Katengrundlage: OpenStreetMap
Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018
Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018
Erhebungsstellen KW 15
Verkehrserhebung vom 11.04.2018
Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 25.04.2018
Brilon
Bondzio
Weiser
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Nachmittagsspitze
[Kfz/h](SV/h)
Datum:
09/2018
Projekt Nr.:
3.1671
Anlage Z-10



Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

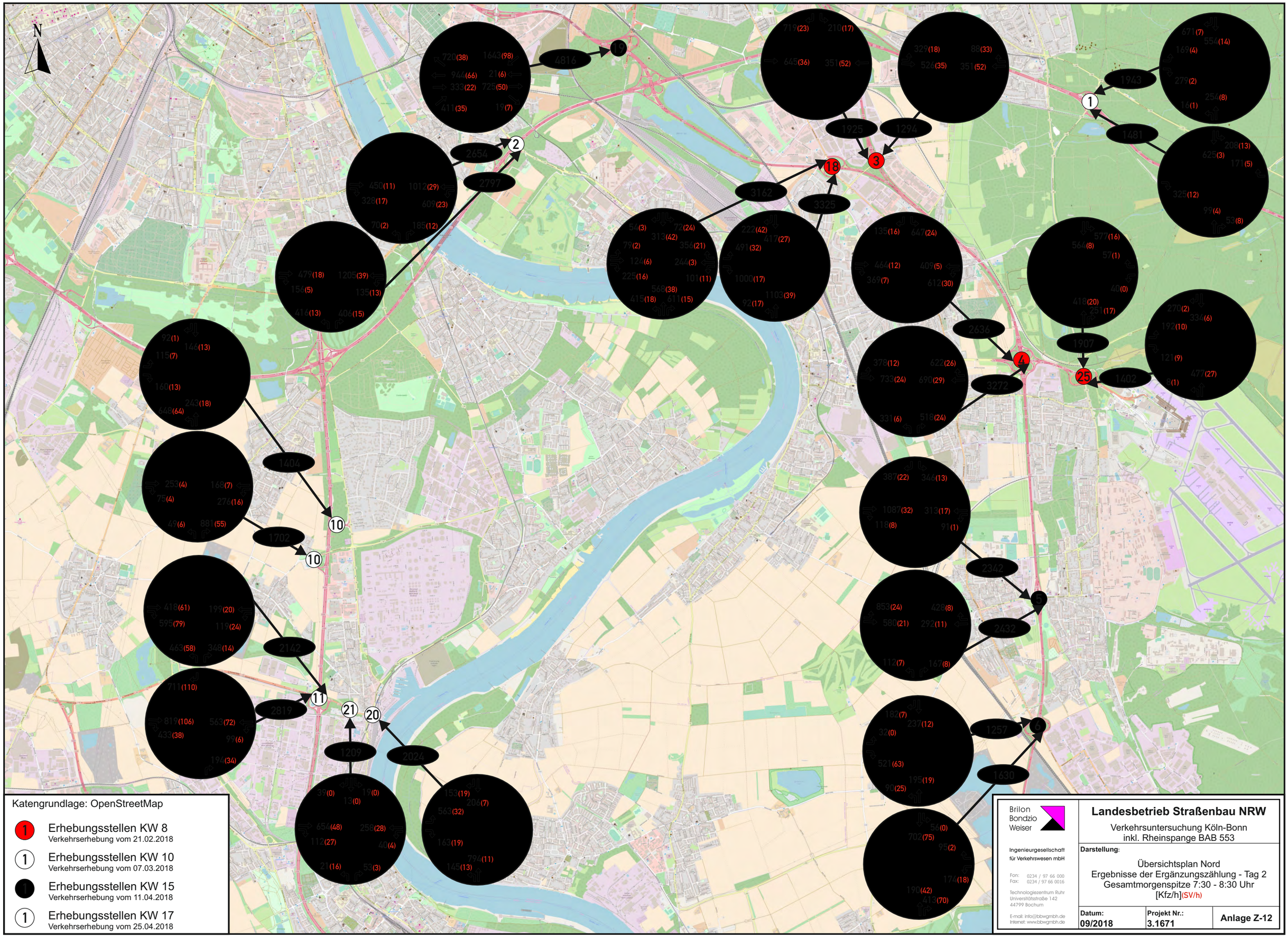
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-11
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 21.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 07.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15
  Verkehrserhebung vom 11.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 25.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

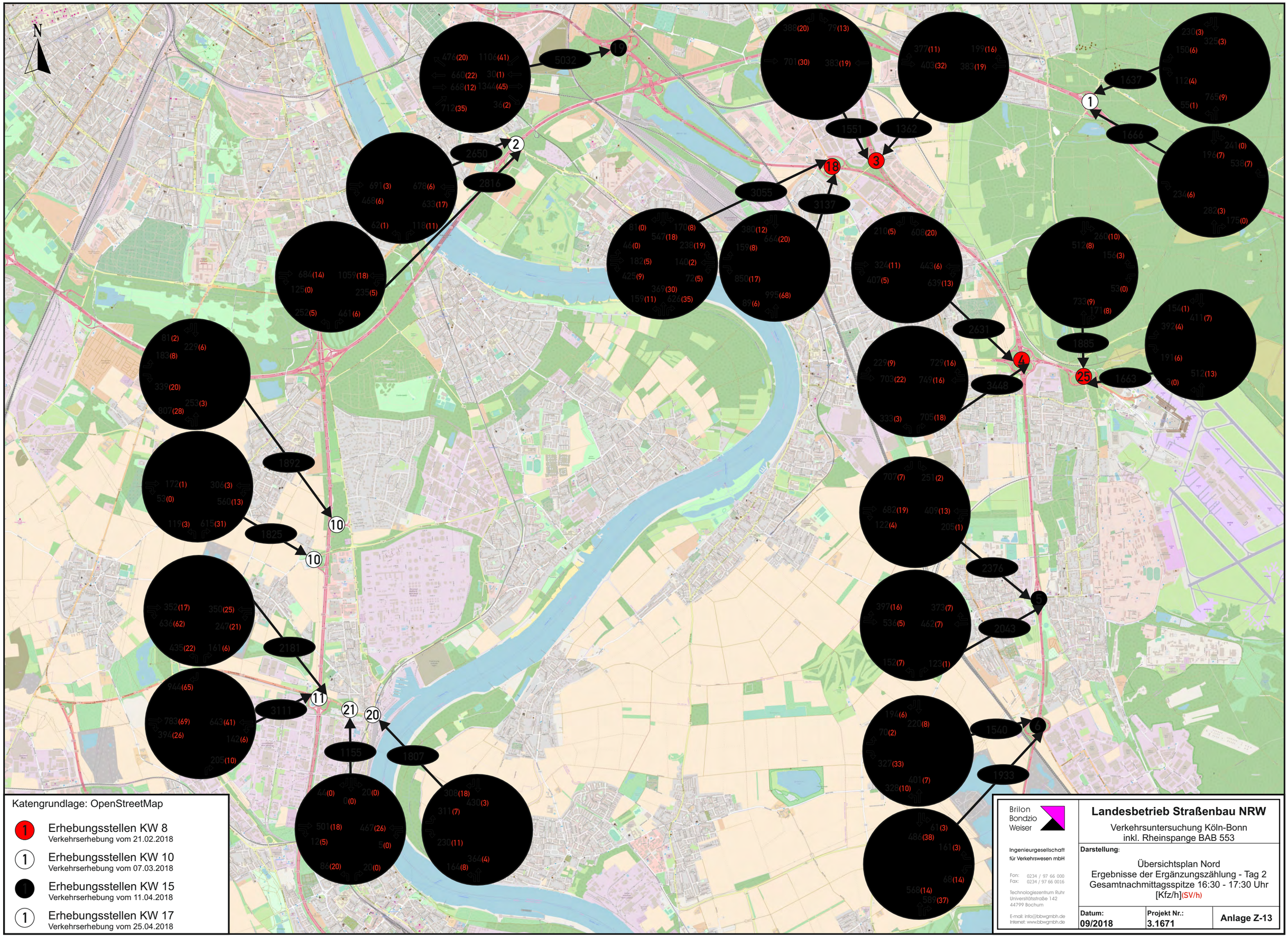
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Gesamtmorgenspitze 7:30 - 8:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-12
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 21.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 07.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 15
  Verkehrserhebung vom 11.04.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 25.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

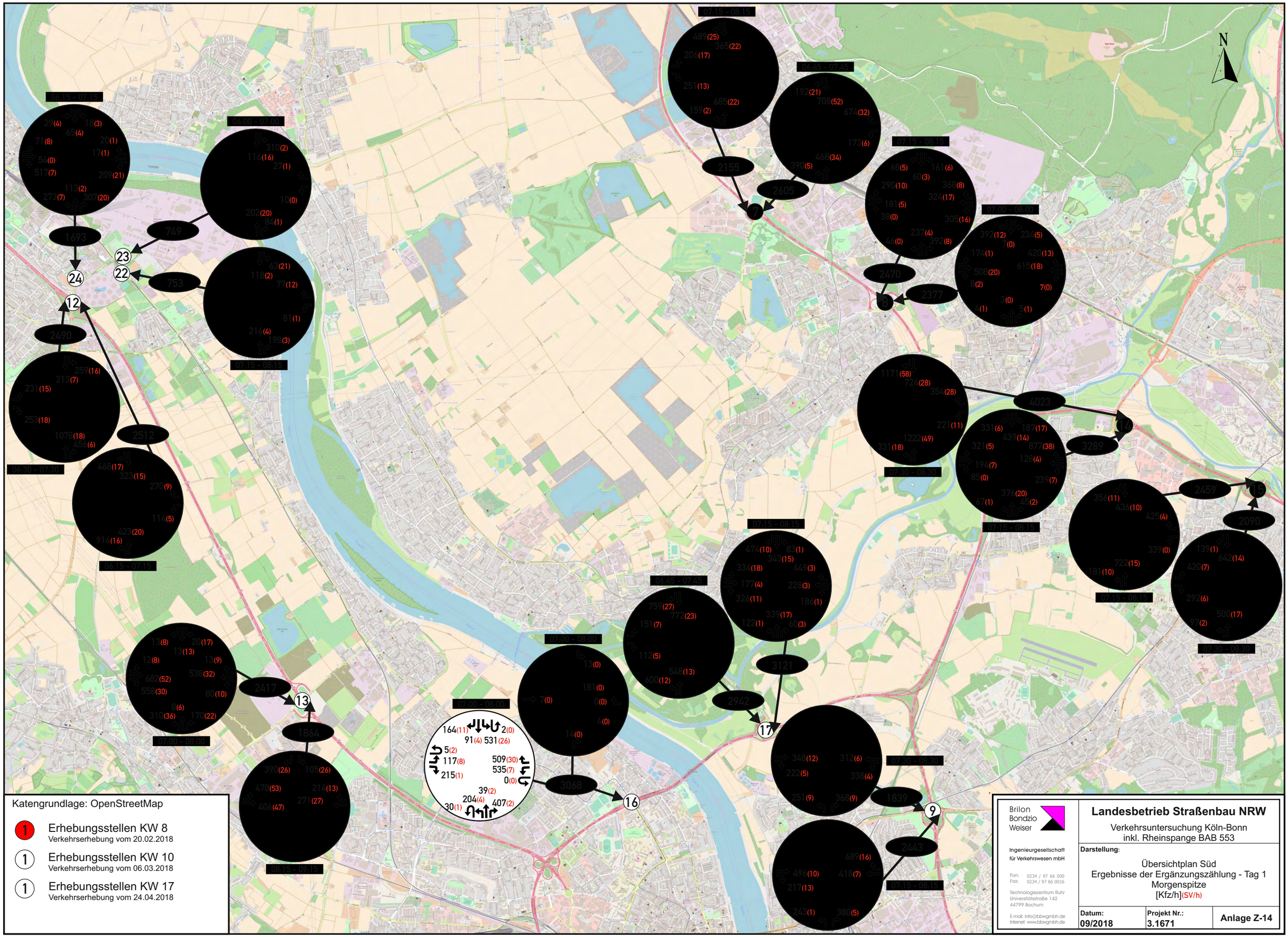
Landesbetrieb Straßenbau NRW

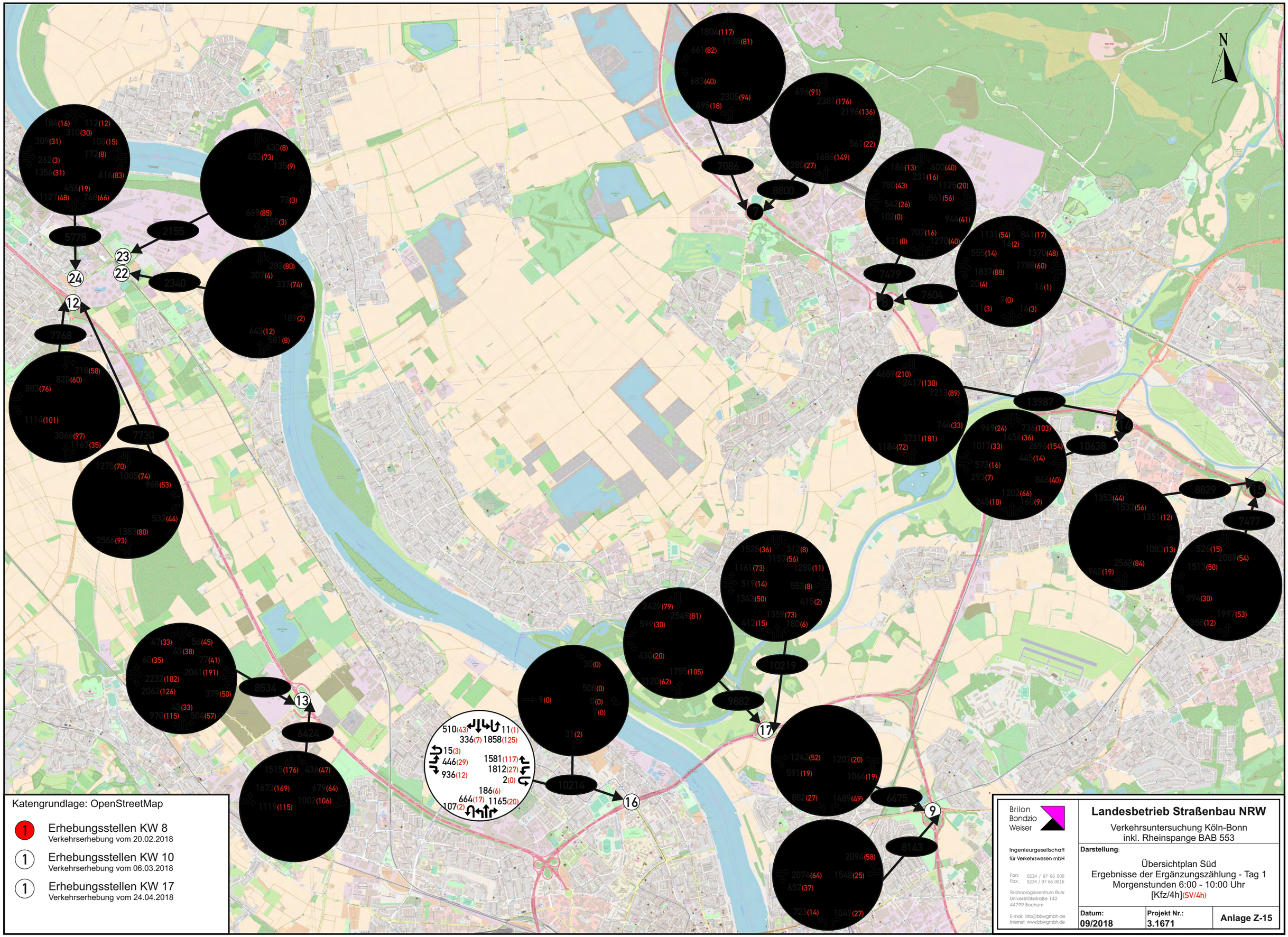
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

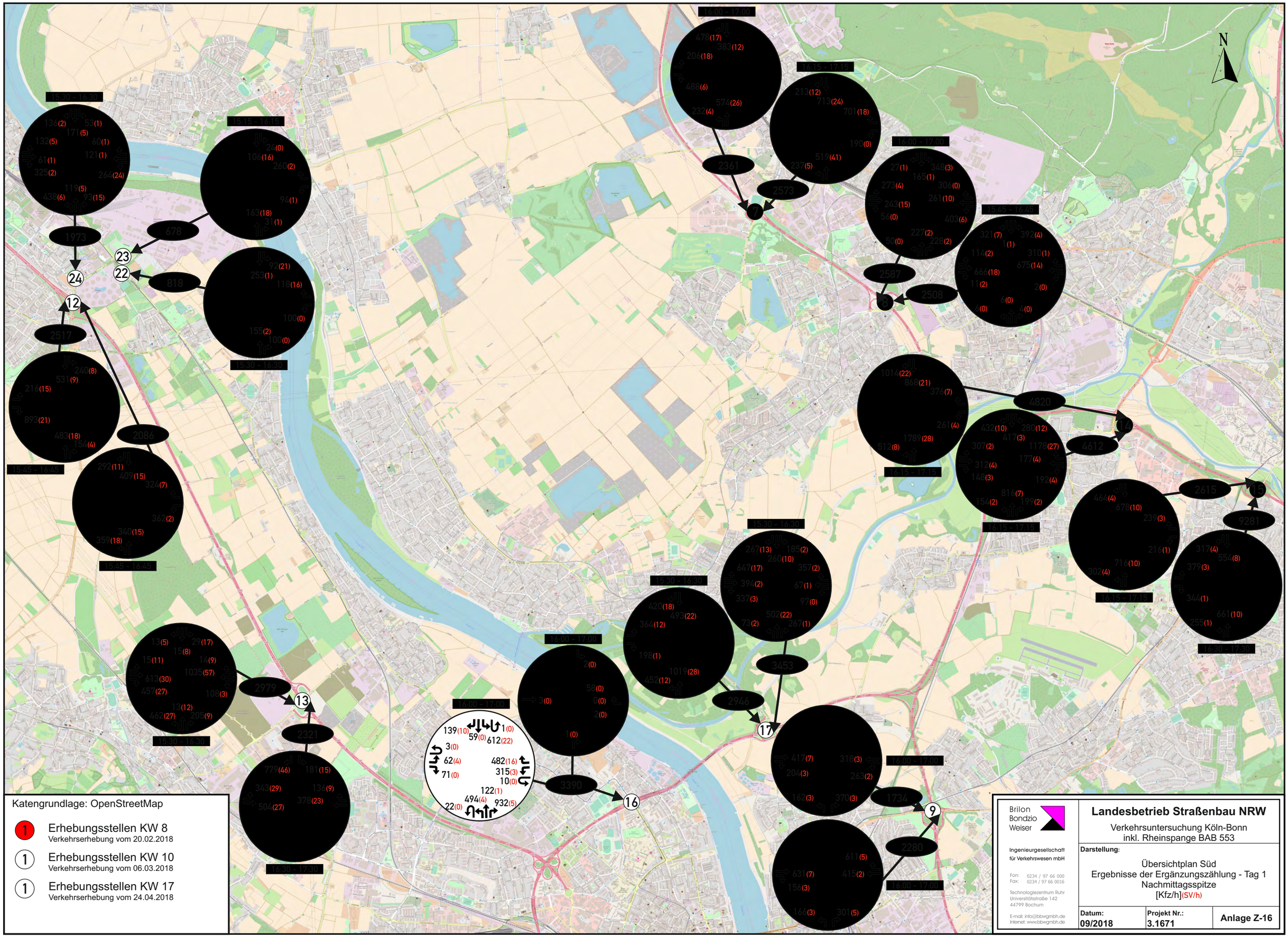
Darstellung:

Übersichtsplan Nord
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Gesamtnachmittagsspitze 16:30 - 17:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-13
09/2018	3.1671	


N
06:15 – 07:15
06:00 – 07:00
07:15 – 08:15
06:45 – 07:45
07:15 – 08:15
07:00 – 08:00
06:30 – 07:30
07:30 – 08:30
07:15 – 08:15
06:45 – 07:45
07:15 – 08:15
07:00 – 08:00
07:30 – 08:30
07:00 – 08:00
08:15 – 09:15
07:30 – 08:30
07:15 – 08:15
1693
749
753
2490
2512
2155
2605
2470
2377
4023
3289
2459
2090
2417
1864
3121
2942
3068
1839
2443
23
22
24
12
17
16
9
13
15
Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018
1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018
1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Morgenspitze
[Kfz/h](SV/h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Z-14


N
Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018
1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018
1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Z-15



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

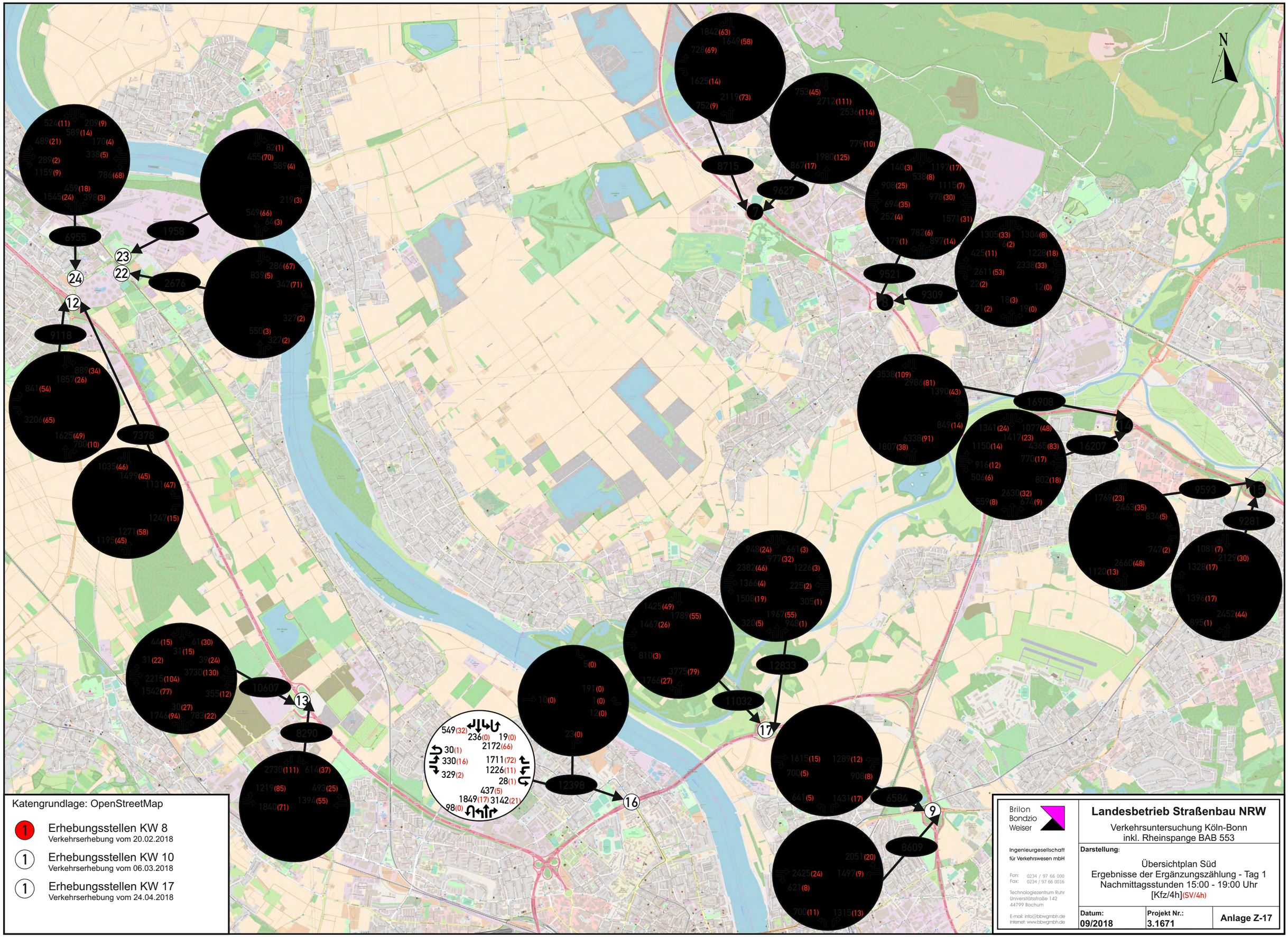
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Nachmittagsspitze
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-16
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

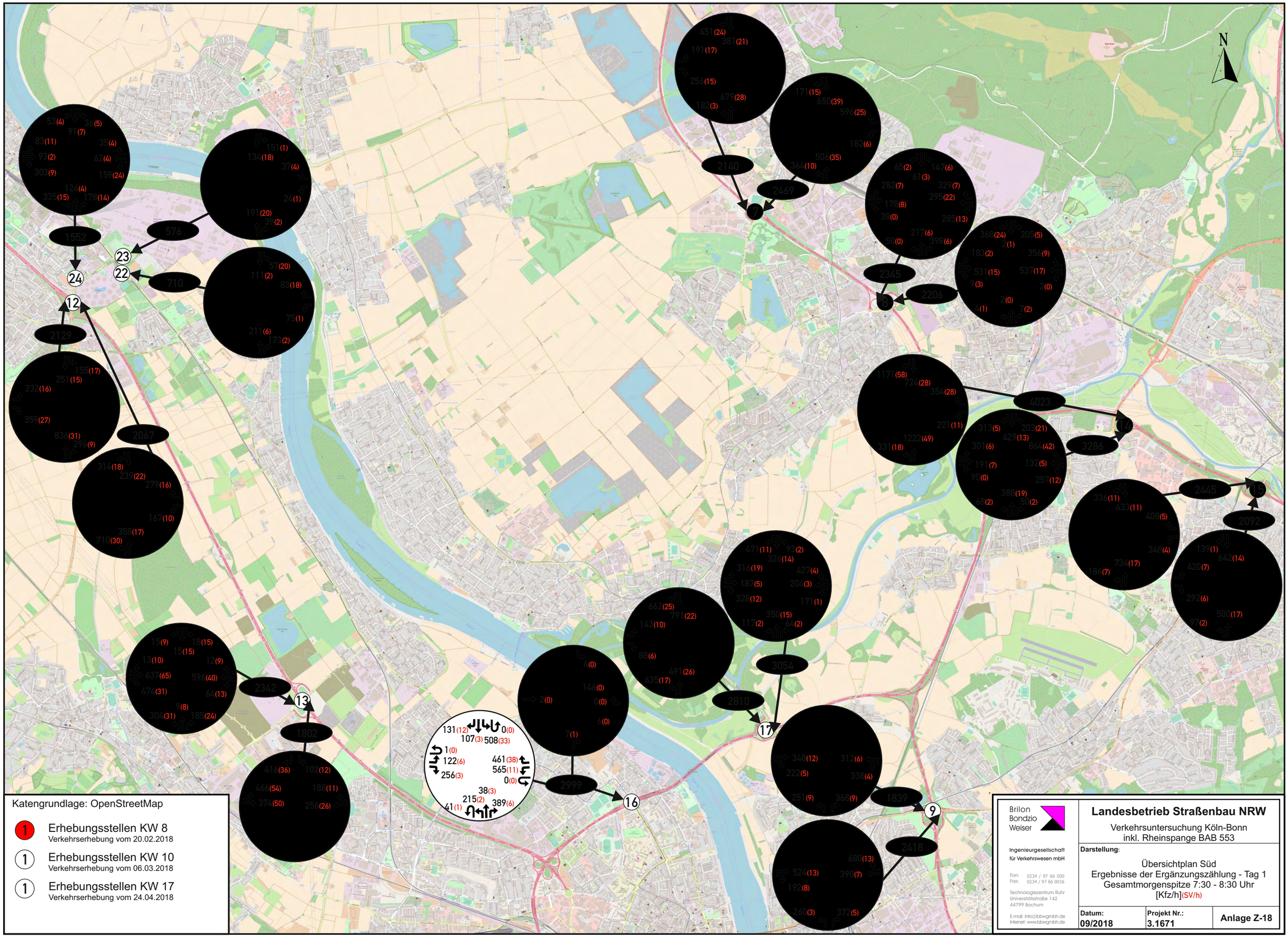
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-17
09/2018	3.1671	



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

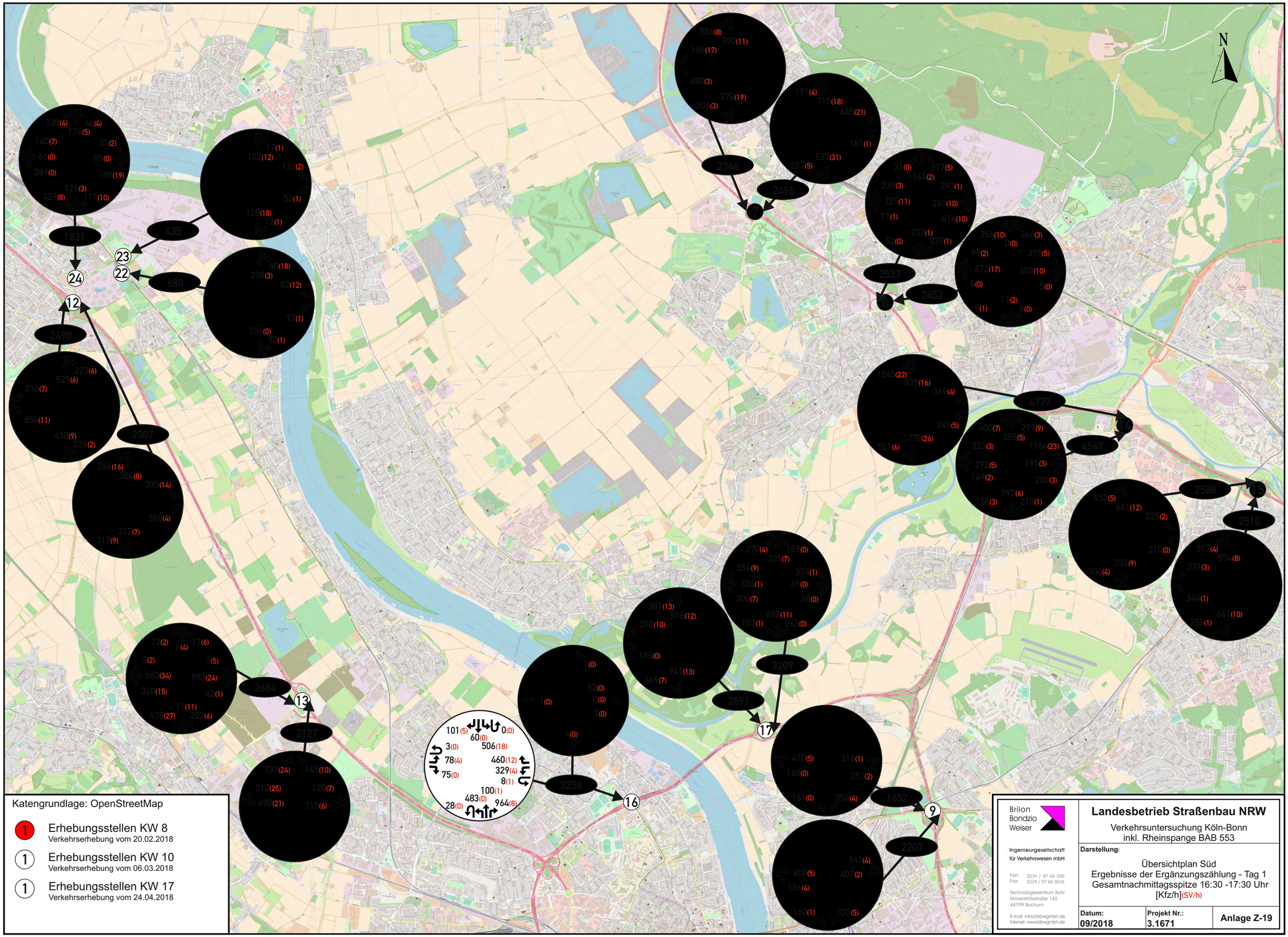
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Gesamtmorgenspitze 7:30 - 8:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-18
09/2018	3.1671	


N
1831
435
680
2490
2007
2684
2127
3256
2346
2496
2537
2452
4777
4567
2588
2510
3209
2891
1652
2207
23
22
24
12
13
16
17
9
5
Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 20.02.2018
1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 06.03.2018
1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 24.04.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 1
Gesamtnachmittagsspitze 16:30 -17:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Z-19

KP 24: 8:45 - 9:15 Störung durch Sperrung Rechtsabbieger von westlicher Ahrstraße in südliche L192/Siebengebirgsstraße aufgrund Verkehrsunfall

N

Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 21.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 07.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 26.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Morgenspitze
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-20
09/2018	3.1671	

KP 24: 8:45 - 9:15 Störung durch Sperrung Rechtsabbieger von westlicher Ahrstraße in südliche L192/Siebengebirgsstraße aufgrund Verkehrsunfall

N

Katengrundlage: OpenStreetMap

- 1 Erhebungsstellen KW 8
  Verkehrserhebung vom 21.02.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 10
  Verkehrserhebung vom 07.03.2018
- 1 Erhebungsstellen KW 17
  Verkehrserhebung vom 26.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

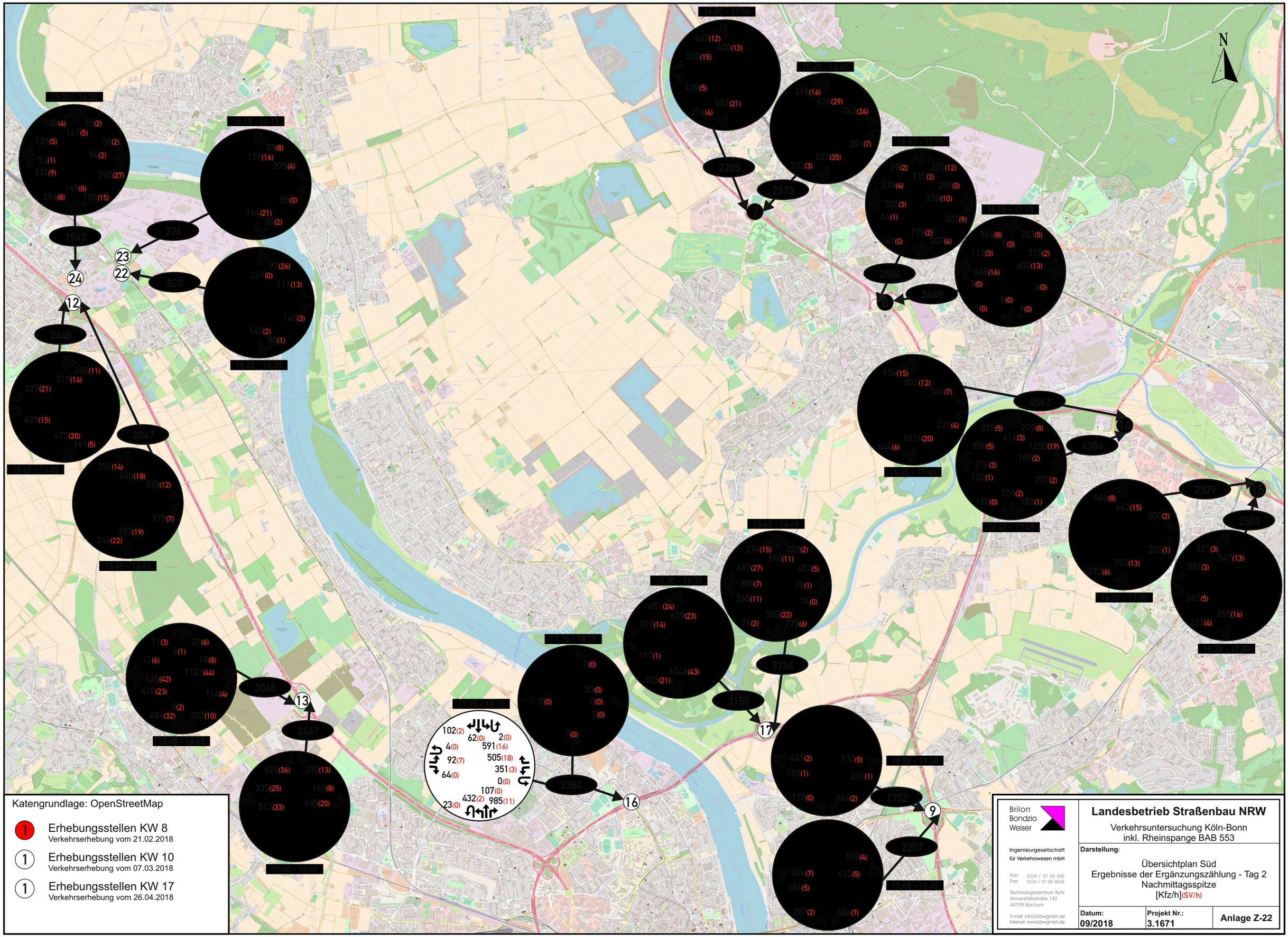
Landesbetrieb Straßenbau NRW

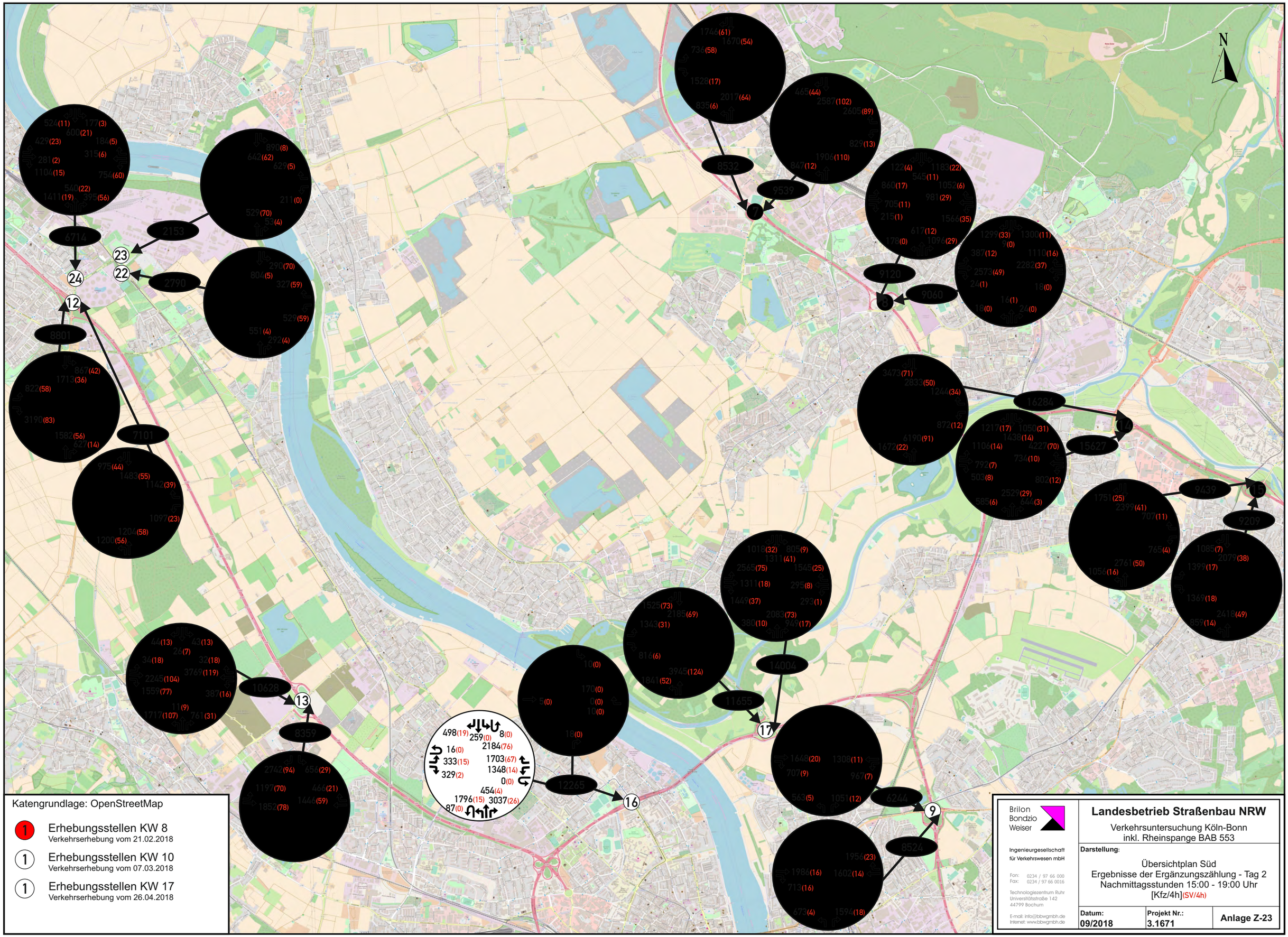
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Morgenstunden 6:00 - 10:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-21
09/2018	3.1671	


N
15:30 - 16:30
15:15 - 16:15
16:00 - 17:00
15:45 - 16:45
16:00 - 17:00
16:15 - 17:15
15:45 - 16:45
16:45 - 17:45
15:45 - 16:45
16:30 - 17:30
17:15 - 18:15
15:30 - 16:30
15:45 - 16:45
16:30 - 17:30
17:45 - 18:45
18:00 - 19:00
1947
736
820
2448
2047
2285
2573
2504
2469
4562
4386
3045
2467
3284
3734
3155
1752
2257
2503
24
23
22
12
17
16
13
9
15
Katengrundlage: OpenStreetMap
1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018
1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018
1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 26.04.2018
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Nachmittagsspitze
[Kfz/h](SV/h)
Datum: 09/2018
Projekt Nr.: 3.1671
Anlage Z-22



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 26.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

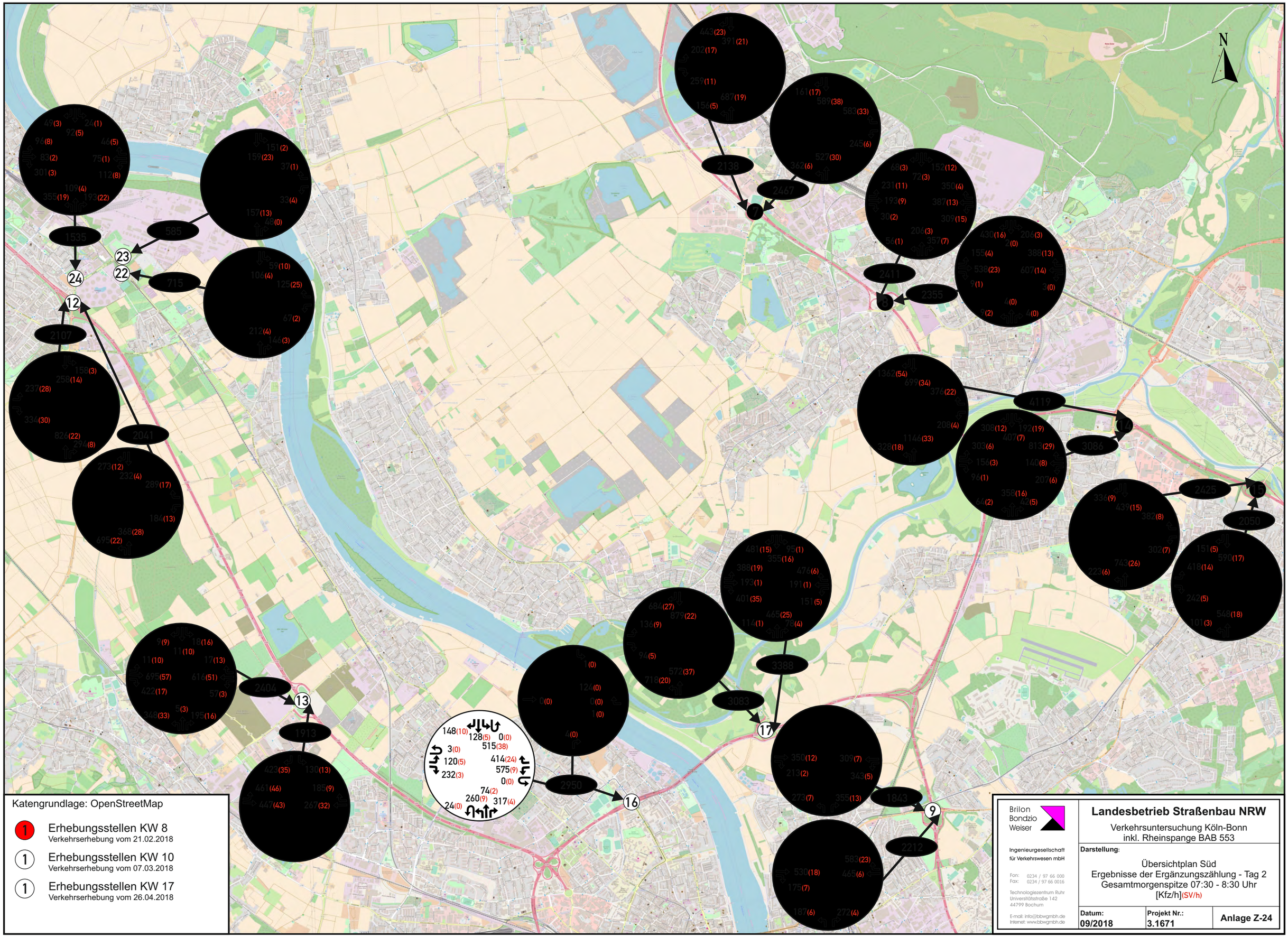
Landesbetrieb Straßenbau NRW

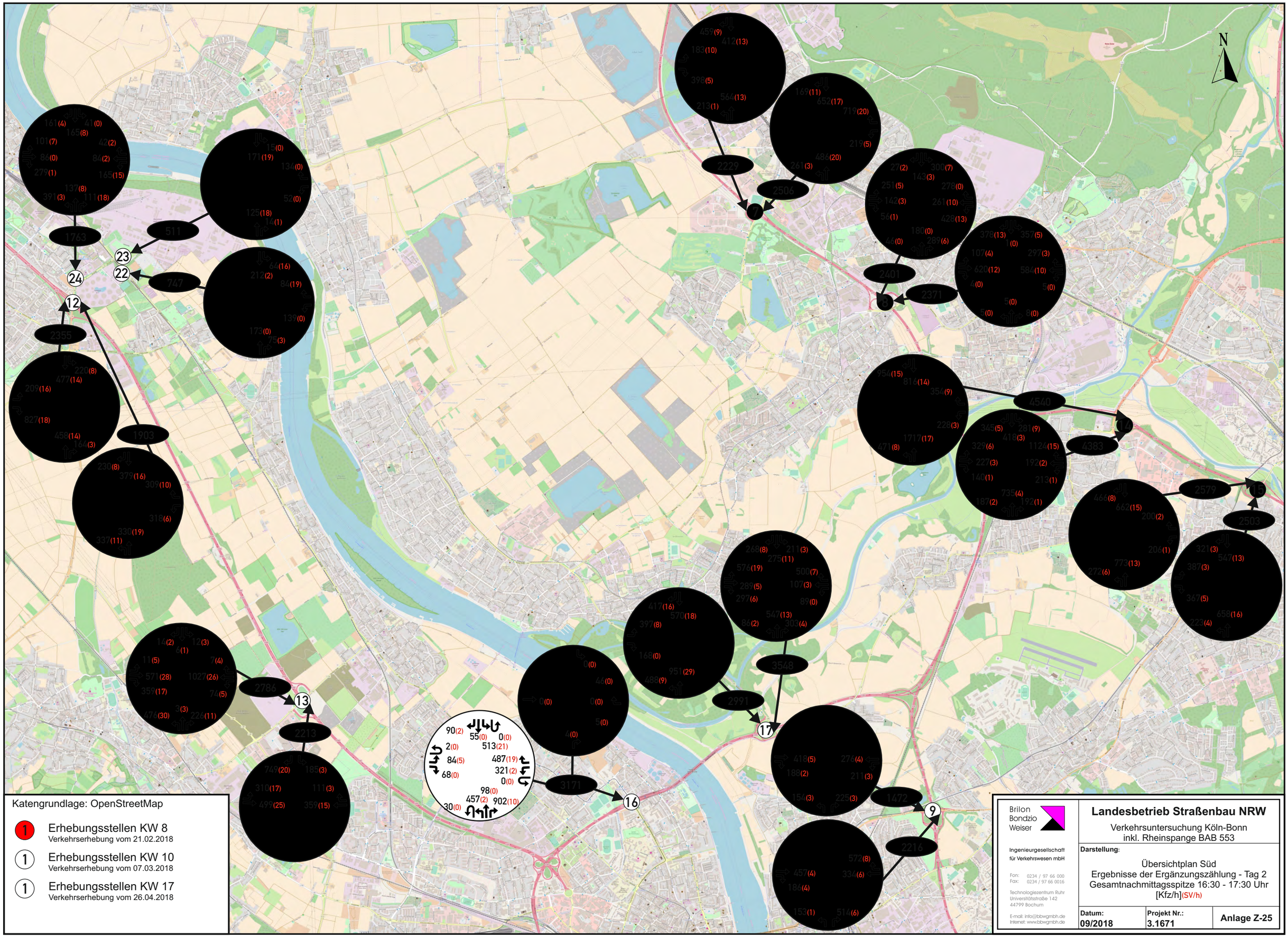
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Nachmittagsstunden 15:00 - 19:00 Uhr
[Kfz/4h](SV/4h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-23
09/2018	3.1671	


N
Katengrundlage: OpenStreetMap
Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018
Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018
Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 26.04.2018
Brilon
Bondzio
Weiser
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553
Darstellung:
Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Gesamtmorgenspitze 07:30 - 8:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)
Datum:
09/2018
Projekt Nr.:
3.1671
Anlage Z-24



Katengrundlage: OpenStreetMap

1 Erhebungsstellen KW 8
Verkehrserhebung vom 21.02.2018

1 Erhebungsstellen KW 10
Verkehrserhebung vom 07.03.2018

1 Erhebungsstellen KW 17
Verkehrserhebung vom 26.04.2018

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Verkehrsuntersuchung Köln-Bonn
inkl. Rheinspange BAB 553

Darstellung:

Übersichtplan Süd
Ergebnisse der Ergänzungszählung - Tag 2
Gesamtnachmittagsspitze 16:30 - 17:30 Uhr
[Kfz/h](SV/h)

Datum:	Projekt Nr.:	Anlage Z-25
09/2018	3.1671	