



**Verkehrsuntersuchung  
B-Plan am Bachacker  
Ingelheim am Rhein**

# **Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker**

## **Ingelheim am Rhein**

10. November 2023

### **Auftraggeber**

Wohnungsbaugesellschaft  
Ingelheim am Rhein GmbH

Binger Straße 51  
55218 Ingelheim am Rhein

### **Auftragnehmer**

R+T Verkehrsplanung GmbH  
Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt  
Telefon: 06151 / 2712 0  
Telefax: 06151 / 2712 20  
darmstadt@rt-verkehr.de  
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:  
Dominik Könighaus, Dipl.-Ing  
Gloria Berghaus, M.Eng.

### **Hinweis:**

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Analyse der bestehenden Verkehrssituation</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrserhebung</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrsprognose</b>	<b>4</b>
4.1	Prognose-Nullfall	4
4.2	Neuverkehr durch die geplanten Nutzungen	4
4.3	Prognose-Planfall	5
<b>5</b>	<b>Leistungsfähigkeitsberechnungen</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Verzeichnisse</b>	<b>8</b>

## 1 Aufgabe und Vorgehensweise

### Aufgabe

Im Rahmen des B-Plan Verfahrens „Am Bachacker“ in Ingelheim am Rhein soll eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Es handelt sich nach aktuellem Planungsstand um 57 Wohneinheiten in sieben Gebäuden. Eine gemeinsame Tiefgarage verbindet die Gebäude. Insgesamt sollen 106 Pkw-Stellplätze hergestellt werden.

Dabei sollen die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens aufgezeigt und vor allem geprüft werden, ob das zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens im umliegenden Straßennetz abgewickelt werden kann.

### Vorgehensweise

Grundlage des Verkehrsgutachtens bildet eine Verkehrszählung an zwei Knotenpunkten in der Heidenfahrtstraße.

Auf die Verkehrszählung aufbauend werden die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls 2040 ohne den Neuverkehr des Entwicklungsvorhabens hergeleitet.

Anhand der Planungsdaten für das Plangebiet werden die Verkehrsmengen für die unterschiedlichen verkehrsinduzierenden Nutzungen im Plangebiet prognostiziert und auf die das Plangebiet erschließenden Straßen umgelegt. Eine Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit dem zu erwartenden Neuverkehr ergibt die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls.

Für die beiden betrachteten Knotenpunkte in der Heidenfahrtstraße wird anschließend der erforderliche Nachweis zur Leistungsfähigkeit erstellt.

## 2 Analyse der bestehenden Verkehrssituation

Das Plangebiet befindet sich im nördlichen Bereich des Stadtteils Heidesheim bei Ingelheim am Rhein. Die Anbindung des Plangebiets an das Straßennetz soll über die Straße Am Bachacker und im weiteren Verlauf über die Heidenfahrtstraße (K18) erfolgen (siehe **Plan 1**). Um die derzeitige verkehrliche Situation in Heidesheim abschätzen zu können wurden die beiden Knotenpunkte Binger Straße / Heidenfahrtstraße (K1) und Moselstraße / Heidenfahrtstraße (K2) im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung genauer betrachtet. Bei beiden Knotenpunkten handelt es sich um vorfahrtsregelte Knotenpunkte, die Kapazitäten für höhere Verkehrsmengen aufweisen (vgl. **Kapitel 5**).

Der Autobahnanschluss der A60 befindet sich in unmittelbarer Nähe und kann sowohl nördlich über die Heidenfahrtstraße als auch südlich über die Binger Straße (L422) schnell erreicht werden.

Das Gebiet östlich der Heidenfahrtstraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Heidenfahrtstraße selbst weist im Bereich zwischen der Moselstraße und der Binger Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf und ist gegenüber den Seitenstraßen vorfahrtsberechtigt.

Die Heidenfahrtstraße weist im Bereich der Bahnunterführung einen Engstellenbereich auf. Aufgrund der geringen Breite der Bahnunterführung ist kein Begegnungsverkehr von Kfz möglich. Bei der geringen Verkehrsmenge in der Heidenfahrtstraße (vgl. **Kapitel 3**) ist von keiner wesentlichen Beeinträchtigung für den Kfz-Verkehr auszugehen. Signalgeber, um die Engstelle wie bei einer Baustellenampel abwechselnd für die beiden Fahrrichtungen freizugeben sind vorhanden. Zum Zeitpunkt der Ortsbegehung und der Verkehrserhebung war die Signalanlage nicht aktiv. Ein ausreichend breiter Gehweg ist im Bereich der Unterführung nicht vorhanden. Für den Rad- und Fußverkehr existiert eine weitere Unterführung weiter östlich im Bereich des Bahnhofes.

Der Bahnhof Heidesheim befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet und ist fußläufig gut zu erreichen.

Die Straße Am Bachacker weist nördlich der Moselstraße derzeit noch keinen Seitenraum auf. Sie wird derzeit bis zum Geltungsbereich baulich aufgewertet. Geplant ist ein niveaugleicher Ausbau der Fläche mit einer 4,5m breiten Mischverkehrsfläche ohne Gehweg im Sinne eines verkehrsberuhigten Bereichs. Der Fortführung der geplanten Mischverkehrsfläche im weiteren Verlauf des Plangebiets spricht nichts entgegen. Die niveaugleiche Mischverkehrsfläche sollte hier jedoch auf ca. 6m verbreitert werden, damit die dort vorgesehene Senkrechtparkplätze angefahren werden können.

Zur Förderung des Fußverkehrs wurde die Grünfläche der südlichen Verkehrsfläche mit in den Geltungsbereich aufgenommen, um eine weitere autofreie Zuwegung von Plangebiet zur Straße An der alten Gärtnerei zu ermöglichen.

### 3 Verkehrserhebung

Grundlage des Verkehrsgutachtens bildet eine Verkehrszählung an den beiden Knotenpunkten **K1** (Binger Straße / Heidenfahrtstraße (L422)) und **K2** (Moselstraße / Heidenfahrtstraße (L422)).

Die Aufnahmen wurden über 24 Stunden erfasst und in 15-Minuten-Intervallen, differenziert nach Fahrzeugarten (Fahrräder, Krafträder, Personenkraftwagen, Kleintransporter, Busse, Lastkraftwagen und Sattelzüge) über einen Zeitraum von 8 Stunden (06:00-10:00 Uhr und 15:00-18:00 Uhr) ausgewertet.

Die Erhebung wurde an einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, 21.09.2023), außerhalb der Ferien oder Wochen mit Feiertagen durchgeführt. Verkehrsbeeinflussende Störungen waren am Erhebungstag nicht gegeben. Auch wetterbedingt waren keine Beeinträchtigungen festzustellen.

Insgesamt wurden an K1 am Vormittag 1.294 Kfz in vier Stunden und am Nachmittag 2.128 Kfz in vier Stunden erfasst. In der vormittäglichen Spitzenstunde handelte es sich um 430 Kfz/h und in der nachmittäglichen Spitzenstunde um 580 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil liegt am Vormittag bei ca. 2,5% und am Nachmittag bei ca. 1,5%.

An K2 wurden am Vormittag 510 Kfz in vier Stunden und am Nachmittag 837 Kfz in vier Stunden erfasst. In der vormittäglichen Spitzenstunde handelte es sich um 185 Kfz/h und in der nachmittäglichen Spitzenstunde um 257 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil liegt am Vormittag bei ca. 8,0% und am Nachmittag bei ca. 5,0%.

Die Erhebungsergebnisse sind der **Anlage 1** und dem **Plan 2.1** zu entnehmen.

Für die Binger Straße liegen bereits Zählungen aus den vorangegangenen Jahren vor. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans<sup>1</sup> der Stadt Ingelheim wurde der Knotenpunkt K1 bereits im September 2021 erhoben, im Rahmen des Verkehrsgutachtens bezüglich der 2. Änderung des Bebauungsplanes „Diakoniewerk ZOAR“<sup>2</sup> wurde der benachbarte Knotenpunkt Binger Straße / Goethestraße im Mai 2022 erhoben. Beim Vergleich der Verkehrsmengen entlang der Binger Straße aus dem Jahr 2022 mit der Zählung aus dem Jahr 2021 liegen deutliche Abweichungen vor. Die Zählung von Mai 2022 wies im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringere Verkehrsmengen entlang der Binger Straße auf. Die jetzige Zählung bestätigt indes die geringeren Verkehrsmengen aus dem Jahr 2022. Es besteht eine gute Übereinstimmung der beiden letzten Zählungen.

---

1 IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme: Verkehrsentwicklungsplan 2040 Ingelheim am Rhein – Vorabzug. Dresden 2023

2 Freudl Verkehrsplanung: 2. Änderung des Bebauungsplanes „Diakoniewerk ZOAR“ – Verkehrsgutachten – Ingelheim am Rhein, Stadtteil Heidesheim. Darmstadt 2022

## 4 Verkehrsprognose

Aufbauend auf den Erhebungswerten wurden die Verkehrsmengen für den Prognose-Nullfall 2040 und den Prognose-Planfall ermittelt.

### 4.1 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall beinhaltet die Verkehrsinfrastruktur des Prognosejahrs 2040 ohne den Neuverkehr des Plangebiets. Für die Prognoseverkehrsmengen des Prognose-Nullfalls werden häufig zwischen 0,2 und 0,3 Prozent Zuwachs pro Jahr angesetzt. Somit wird ein allgemeiner pauschaler Zuwachs bis 2040 von 5% angesetzt.

Entlang der Binger Straße wird im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans<sup>3</sup> kein Zuwachs, bzw. weiter östlich sogar ein Rückgang der Verkehrsmenge prognostiziert. Um die Berechnungen auf der ingenieurtechnischen sicheren Seite durchzuführen, wird der Prognosezuwachs von 5% dennoch auch auf diesen Streckenabschnitt angewendet.

Weiterhin wurde für den Prognose-Nullfall die Realisierung des geplanten Entwicklungsvorhaben gemäß des 2. Bebauungsplans „Diakoniewerk ZOAR“ unterstellt. Die aus dem Entwicklungsvorhaben zusätzlichen entstehenden Verkehrsmengen wurden dem vorliegenden Verkehrsgutachten<sup>4</sup> entnommen und übertragen. Die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls sind im **Plan 2.2** dargestellt.

### 4.2 Neuverkehr durch die geplanten Nutzungen

#### Verkehrsaufkommen

Das künftige Kfz-Verkehrsaufkommen, welches durch die geplanten Entwicklungen entsteht, wurde entsprechend der aktuellen Planungsüberlegungen prognostiziert. Die dazu erforderlichen städtebaulichen Kenndaten waren vorgegeben.

Gemäß dem aktuellen Planungsstand handelt sich um 57 Wohneinheiten mit ca. 4.265 m<sup>2</sup> Wohnfläche verteilt auf sieben Gebäude. Insgesamt sollen 106 Pkw-Stellplätze hergestellt werden, von denen 84 Stellplätze in einer gemeinsamen Tiefgarage und 22 oberirdisch vorgesehen sind.

Die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird in enger

---

3 IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme: Verkehrsentwicklungsplan 2040 Ingelheim am Rhein – Vorabzug. Dresden 2023

4 Freudl Verkehrsplanung: 2. Änderung des Bebauungsplanes „Diakoniewerk ZOAR“ – Verkehrsgutachten – Ingelheim am Rhein, Stadtteil Heidesheim. Darmstadt 2022

Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen, die als Basis herangezogen wird<sup>5+6</sup>. Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben und den erhobenen Verkehrsmengen werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Für die Berechnung werden die Bewohnerverkehre, Besucher- / Kundenverkehre sowie Wirtschaftsverkehre anhand der einzelnen Nutzungsansprüche und Kenngrößen unterschieden und anschließend das Gesamtverkehrsaufkommen für einen Werktag (24h) und die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde ermittelt. Die detaillierte Verkehrserzeugung kann der **Anlage 2** entnommen werden.

Die neuen Nutzungen generieren demnach:

- ca. 300 Kfz/24h (ca. 150 Quell- und 150 Zielfahrten)
- ca. 20 Kfz/h in der vormittäglichen Spitzenstunde
- ca. 30 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde

### Verkehrsverteilung

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den künftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Richtung abzuschätzen.

Das Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens wurde auf Grundlage der Verkehrserhebung auf die einzelnen Verkehrsströme der betrachteten Knotenpunkte verteilt. Hierbei wurde der Verkehrsverteilung unterstellt, dass der gesamte Neuverkehr des Plangebietes über K2 (Heidenfahrtstraße / Moselstraße) ein- bzw. ausfährt, auch wenn für den aus Süden kommenden Verkehrsstrom die Möglichkeit über die Nahestraße (Einbahnstraße in Richtung Osten) zu fahren besteht. Die anschließende Berechnung der Leistungsfähigkeit an K2 befindet sich somit auf der ingenieurtechnisch sicheren Seite.

### 4.3 Prognose-Planfall

Durch die Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit den zu erwartenden Verkehrsmengen durch das Entwicklungsvorhaben auf dem B-Plan-Gebiet, entsteht das Kfz-Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls. Die prognostizierte Kfz-Verkehrsmengen dienen als Grundlage für die anschließende Leistungsfähigkeitsüberprüfung. Die Verkehrsmengen für die beiden Spitzenstunden des Prognose-Planfalls sind dem **Plan 2.3** zu entnehmen.

---

5 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

6 Büro Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver\_Bau). Gustavsburg 2016



## 5 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung werden für den Kfz-Verkehr die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS<sup>7</sup> ermittelt. Die Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen richtet sich nach der mittleren Wartezeit. Im HBS werden dafür sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar und Stufe F die schlechteste. Angestrebt wird die QSV D (ausreichende Verkehrsqualität) oder besser. Außerhalb der Spitzenstunde stellt sich in der Regel ein besserer Verkehrsablauf ein.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde für die beiden Knotenpunkte Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr. (K1) und Moselstr. / Heidenfahrtstr. (K2) für den Bestand, den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall jeweils für die beiden Spitzenstunden vor- und nachmittags eines normalen Werktages berechnet.

Die beiden Knotenpunkte K1 und K2 erweisen sich:

- im Bestand,
- im Prognose-Nullfall und
- im Prognose-Planfall

jeweils mit der Gesamtqualitätsstufe A in beiden Spitzenstunden als leistungsfähig. Die beiden Knotenpunkte weisen im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeitsreserve auf, wodurch der durch das Plangebiet hinzukommende Verkehr gut abgewickelt werden kann.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung sind in **Anlage 3** zu finden.

---

7 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015

## 6 Zusammenfassung und Fazit

Im Rahmen des B-Plan Verfahrens „Am Bachacker“ in Ingelheim am Rhein soll eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Dabei sollen die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens aufgezeigt und vor allem geprüft werden, ob das zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens im umliegenden Straßennetz abgewickelt werden kann.

Grundlage des Verkehrsgutachtens bildet eine Verkehrszählung an zwei Knotenpunkten in der Heidenfahrtstraße (K1 und K2), welche am Donnerstag den 21.09.2023 durchgeführt wurde.

Auf die Verkehrszählung aufbauend wurden die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls 2040 ohne den Neuverkehr des Entwicklungsvorhabens hergeleitet.

Anhand der Planungsdaten für das Plangebiet wurden die Verkehrsmengen für die unterschiedlichen verkehrsinduzierenden Nutzungen im Plangebiet prognostiziert und auf die das Plangebiet erschließenden Straßen umgelegt. Es handelt sich nach aktuellem Planungsstand um 57 Wohneinheiten in sieben Gebäuden. Die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wurde in enger Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen. Die neuen Nutzungen generieren demnach:

- ca. 300 Kfz/24h (150 Quell- und 150 Zielfahrten)
- ca. 20 Kfz/h in der vormittäglichen Spitzenstunde
- ca. 30 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Eine Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit dem zu erwartenden Neuverkehr ergibt die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls.

Im Zuge einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung konnte nachgewiesen werden, dass die beiden Knotenpunkte in der Heidenfahrtstraße im Bestand, im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall mit der Gesamtqualitätsstufe A eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.

Der Entwicklung des B-Plan Gebiets „Am Bachacker“ steht aus verkehrlicher Sicht nichts entgegen. Das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen kann im umliegenden Straßennetz abgewickelt werden.

Der Fortführung der geplanten Mischverkehrsfläche im weiteren Verlauf der Straße Am Bachacker spricht nichts entgegen. Die niveaugleiche Mischverkehrsfläche sollte dort jedoch auf ca. 6m verbreitert werden damit die dort vorgesehene Senkrechtparkplätze angefahren werden können.

## 7 Verzeichnisse

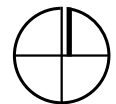
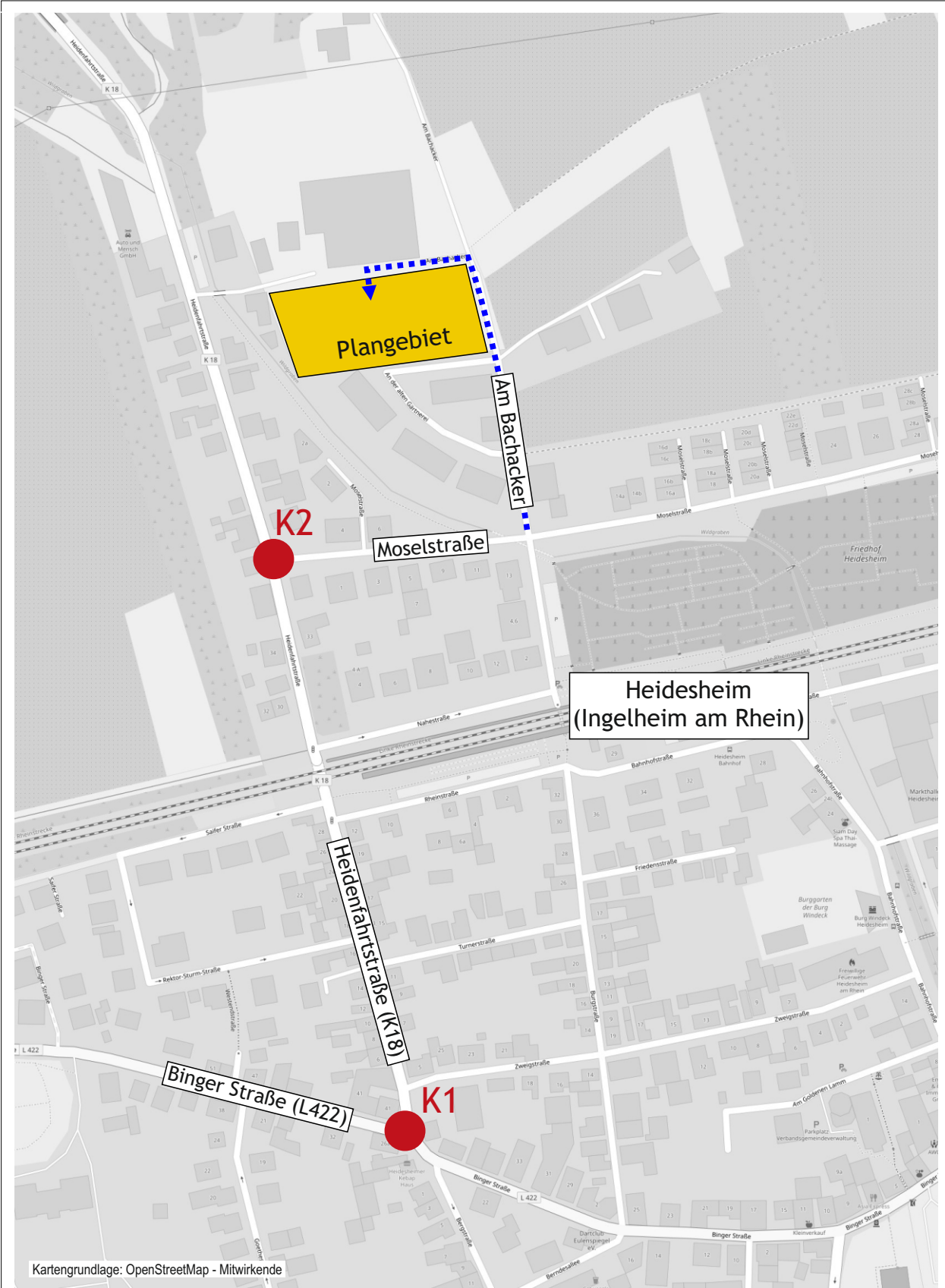
### **Plandarstellungen** als Anhang:

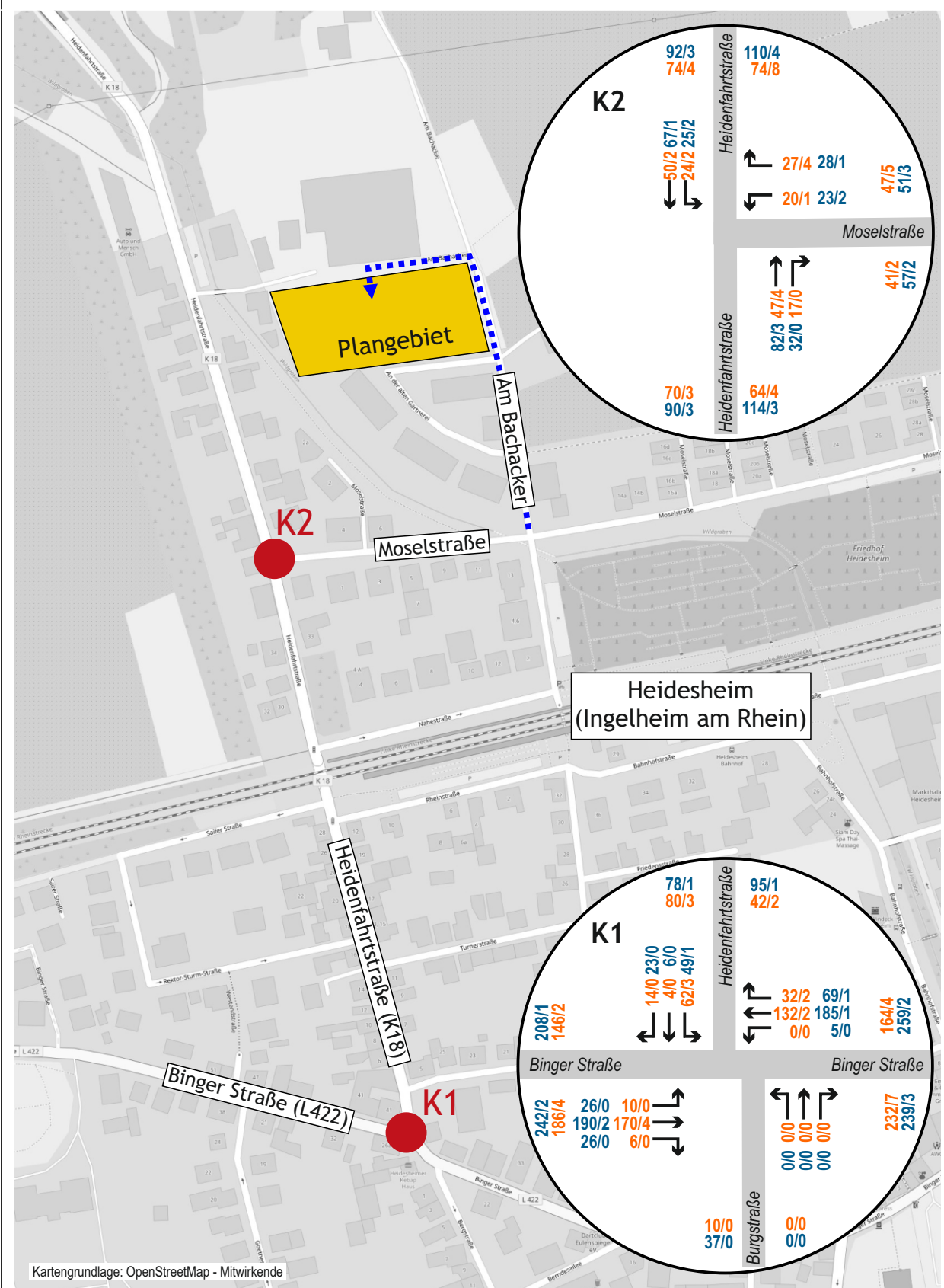
- Plan 1 Übersicht
- Plan 2 Kfz-Verkehrsmengen
  - Plan 2.1 Kfz-Verkehrsmengen Bestand
  - Plan 2.2 Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Nullfall
  - Plan 2.3 Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Planfall

### **Anlagen:**

- Anlage 1 Auswertung Zählung vom 21.09.2023
  - 1.1 Auswertung K1
  - 1.2 Auswertung K2
- Anlage 2 Verkehrserzeugung
- Anlage 3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung
  - 3.1 Leistungsfähigkeiten Bestand
  - 3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall
  - 3.3 Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall

**Pläne**

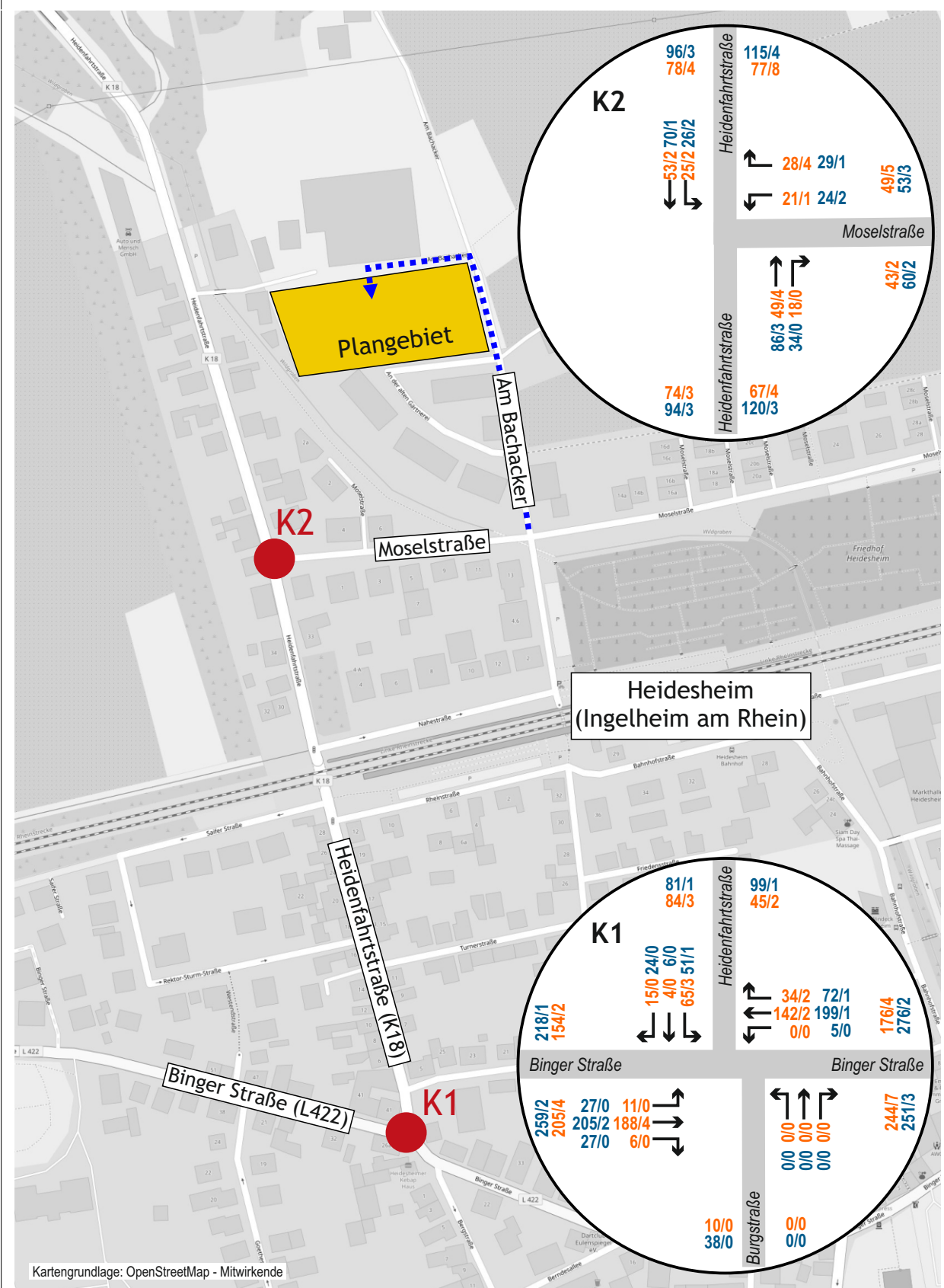




Knotenpunkte: [Kfz / h]  
 Spitzensunde **Vormittag**  
 Spitzensunde **Nachmittag**  
 Kfz / davon Schwerverkehr

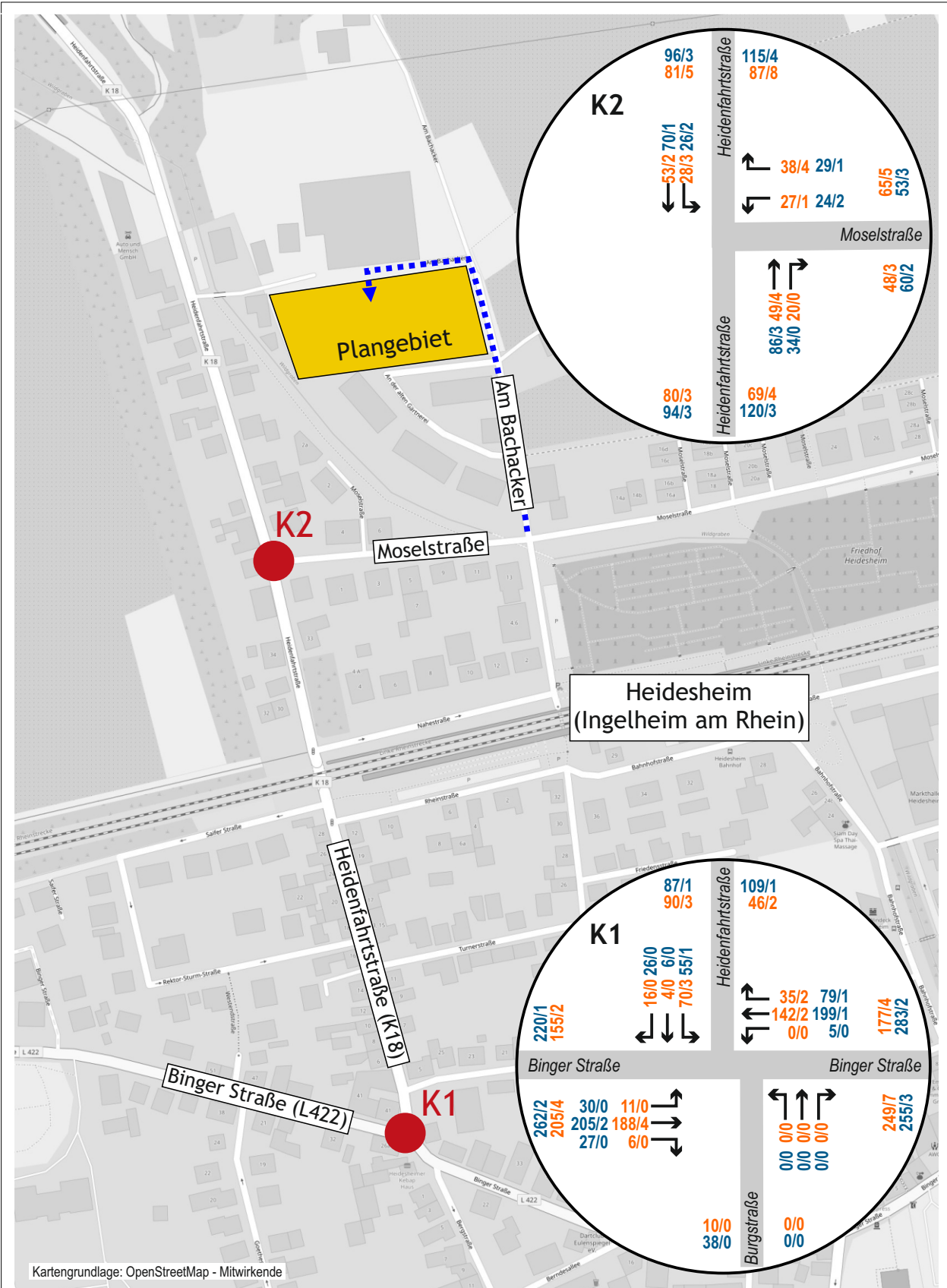
**Kfz-Verkehrsmengen**  
 Bestand  
 Zählung vom Donnerstag, 21.09.2023



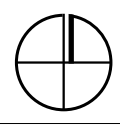


Knotenpunkte: [Kfz / h]  
 Spitzenstunde **Vormittag**  
 Spitzenstunde **Nachmittag**  
 Kfz / davon Schwerverkehr

**Kfz-Verkehrsmengen**  
 Prognose-Nulfall



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende





**Anlagen**

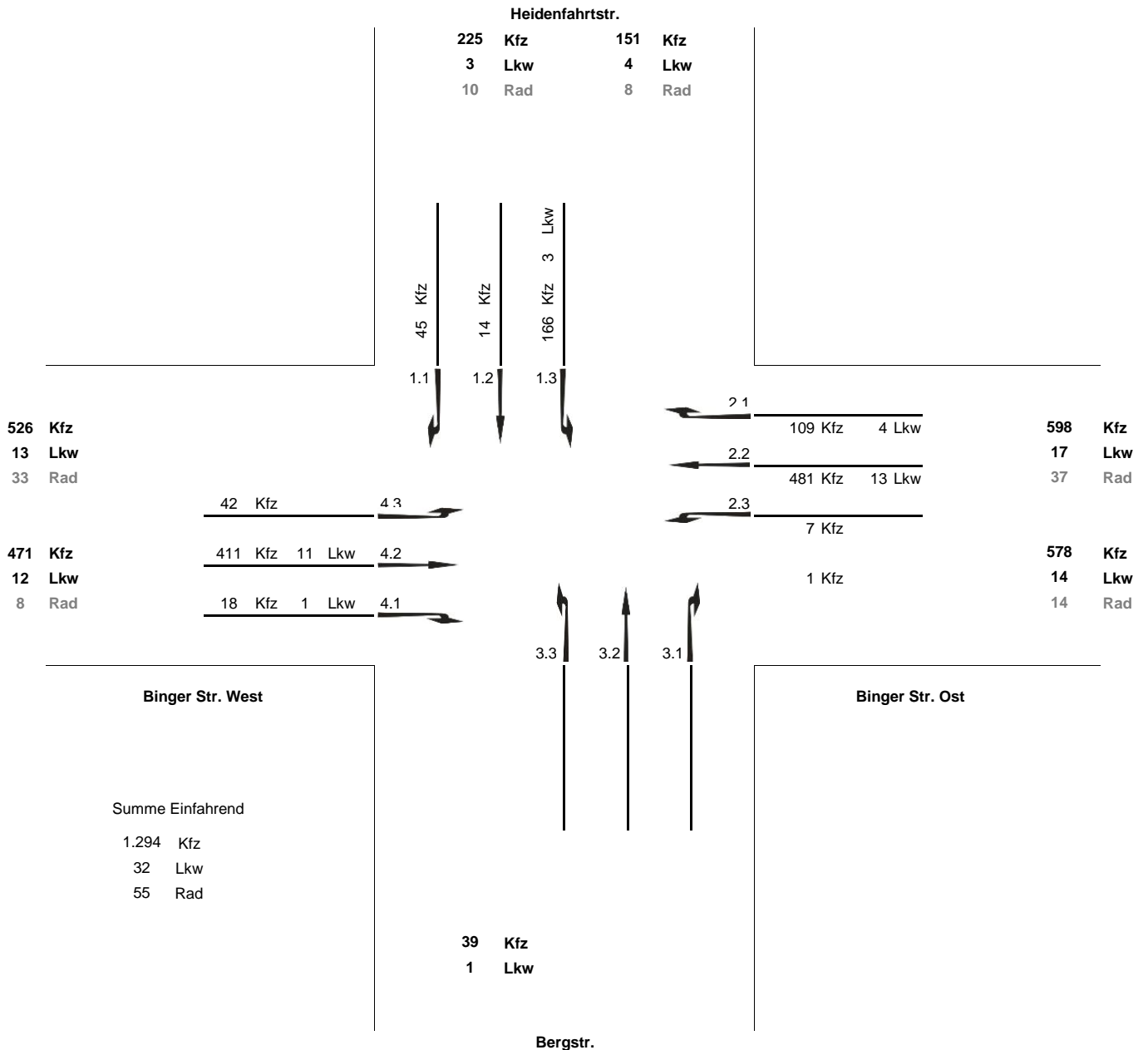
**Anlage 1**  
Auswertung Zählung vom 21.09.2023

**Anlage 1.1**  
Auswertung K1

**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr**

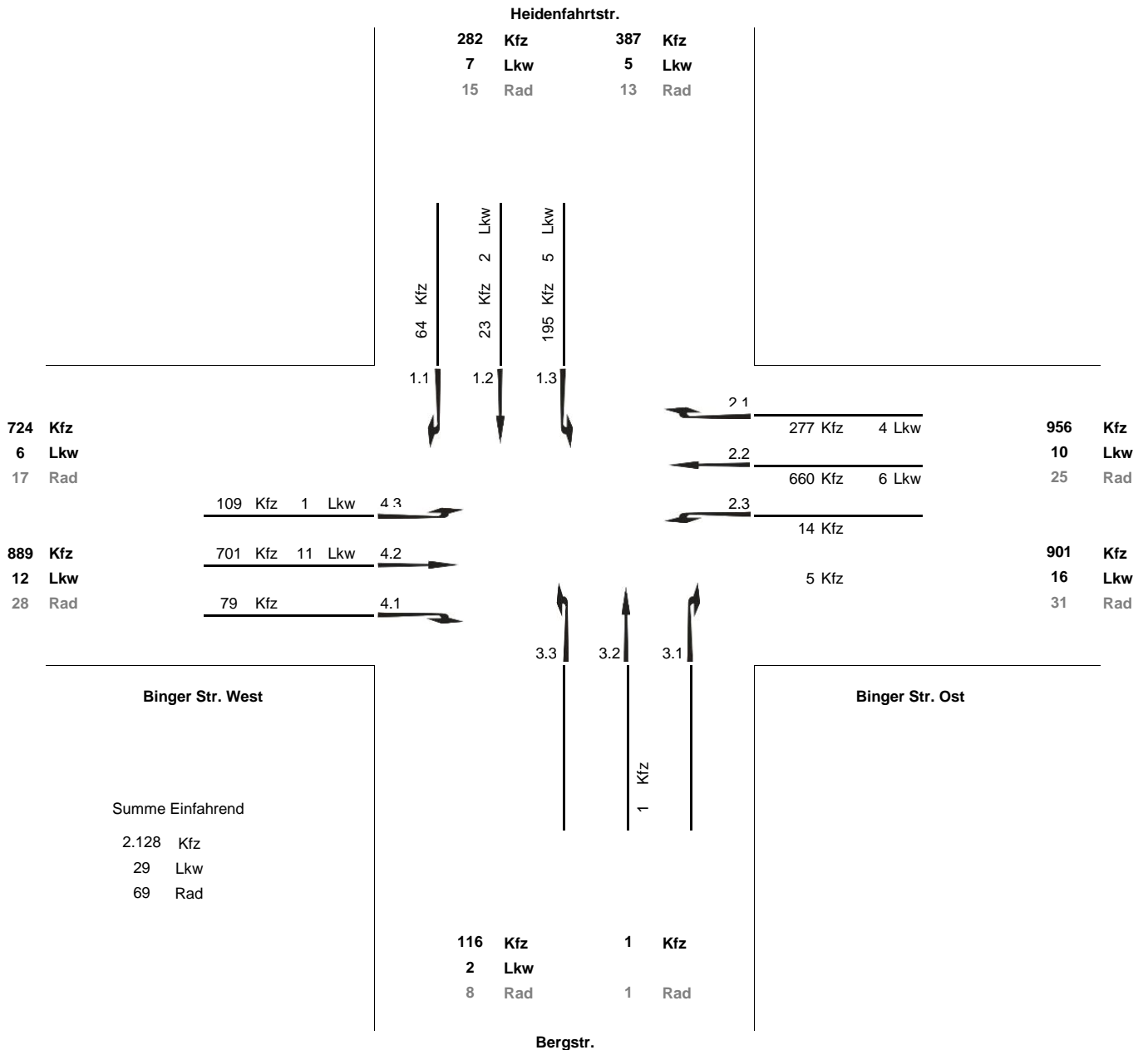
**K1: Heidenfahrtstr. / Binger Str. Ost / Bergstr. / Binger Str. West**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr**

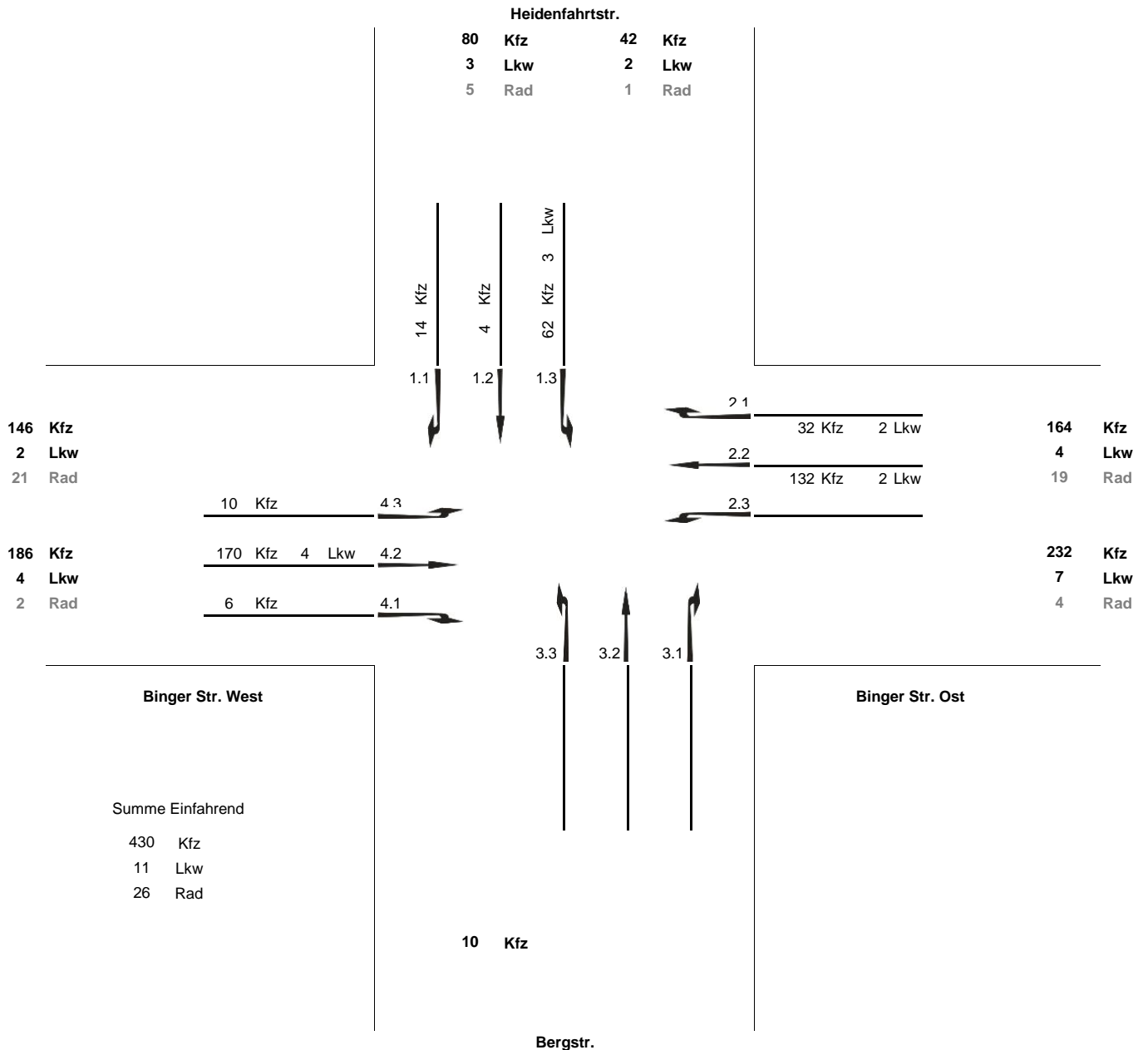
**K1: Heidenfahrtstr. / Binger Str. Ost / Bergstr. / Binger Str. West**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr**

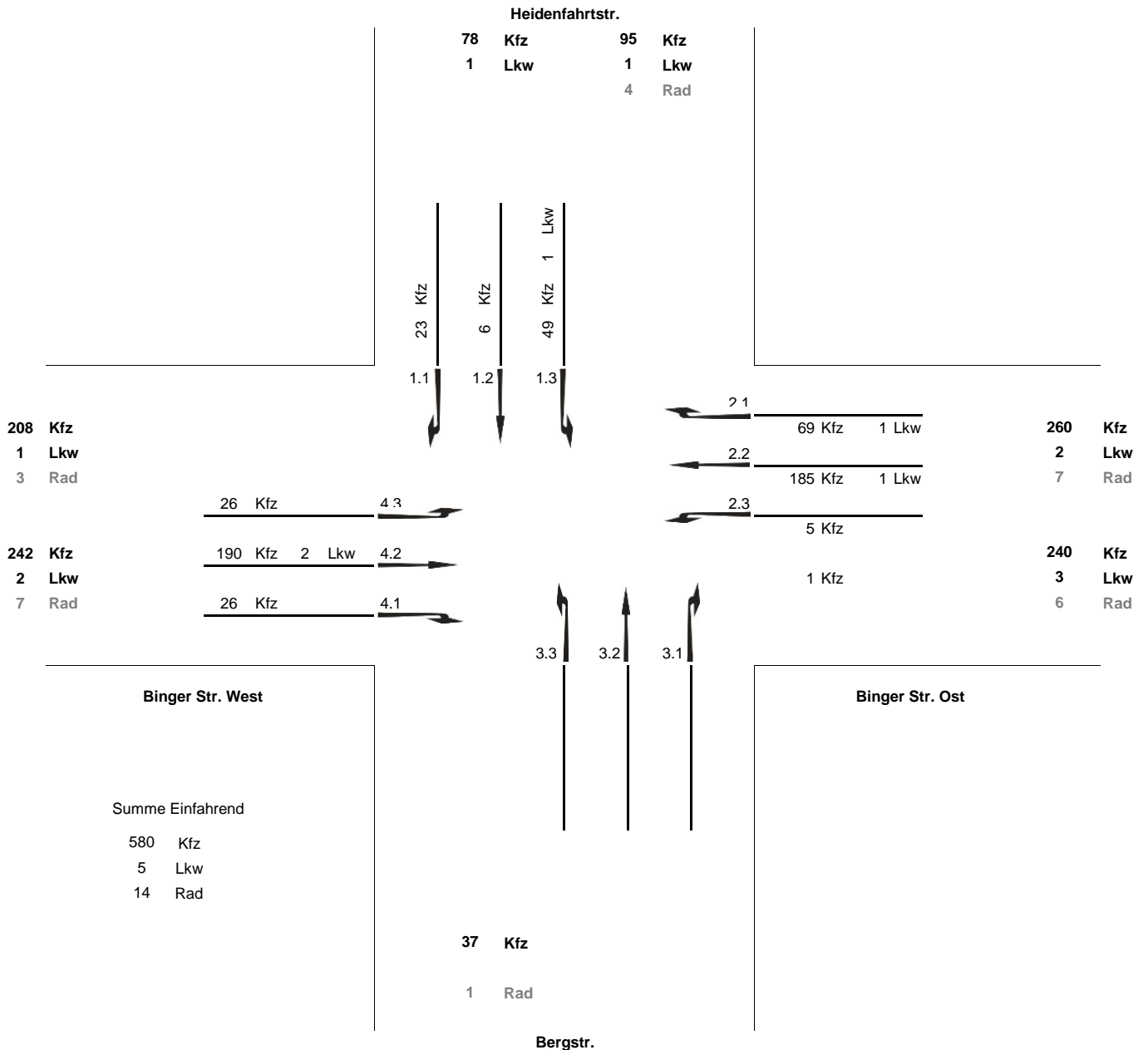
**K1: Heidenfahrtstr. / Binger Str. Ost / Bergstr. / Binger Str. West**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr**

**K1: Heidenfahrtstr. / Binger Str. Ost / Bergstr. / Binger Str. West**



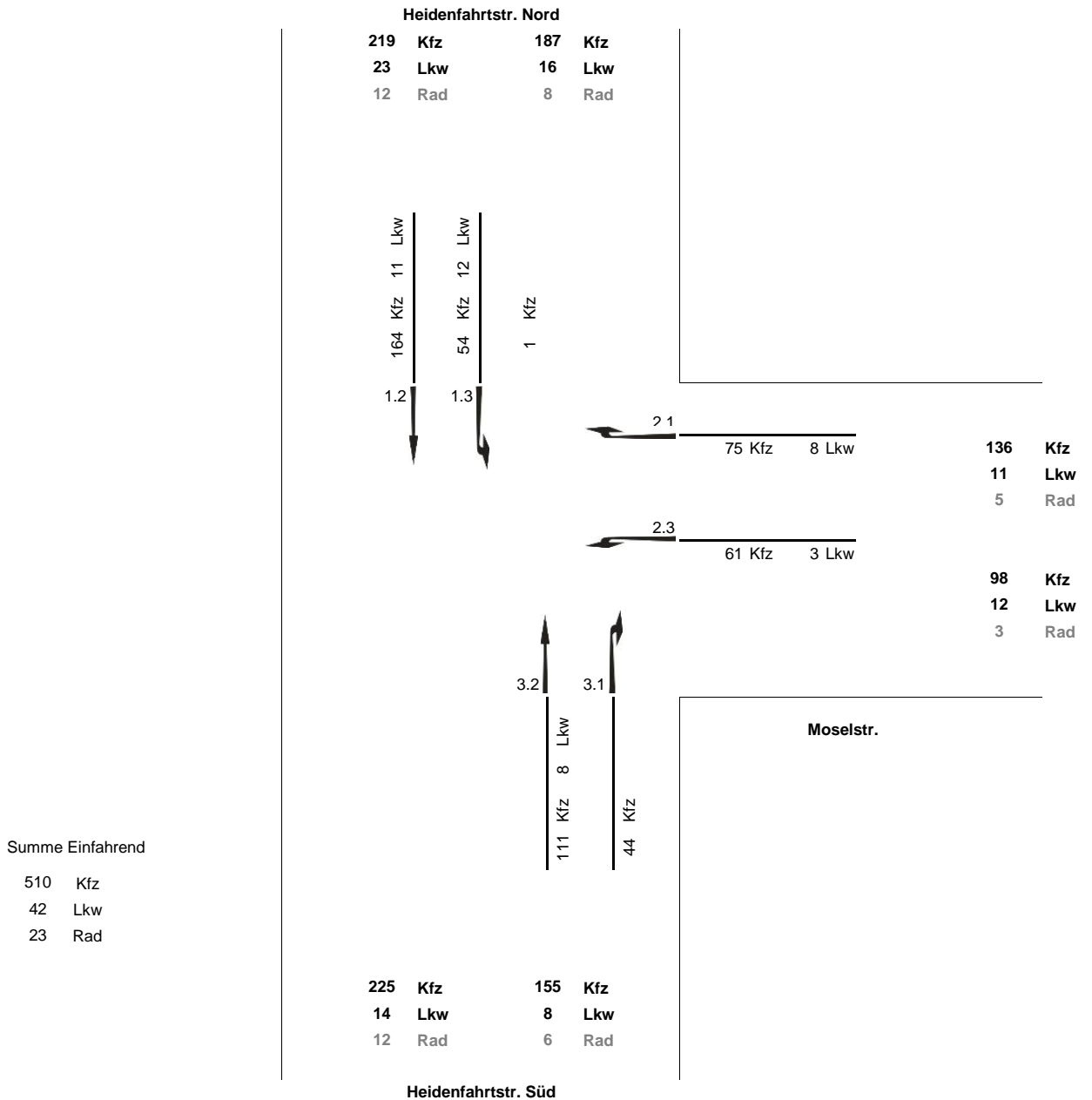




**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr**

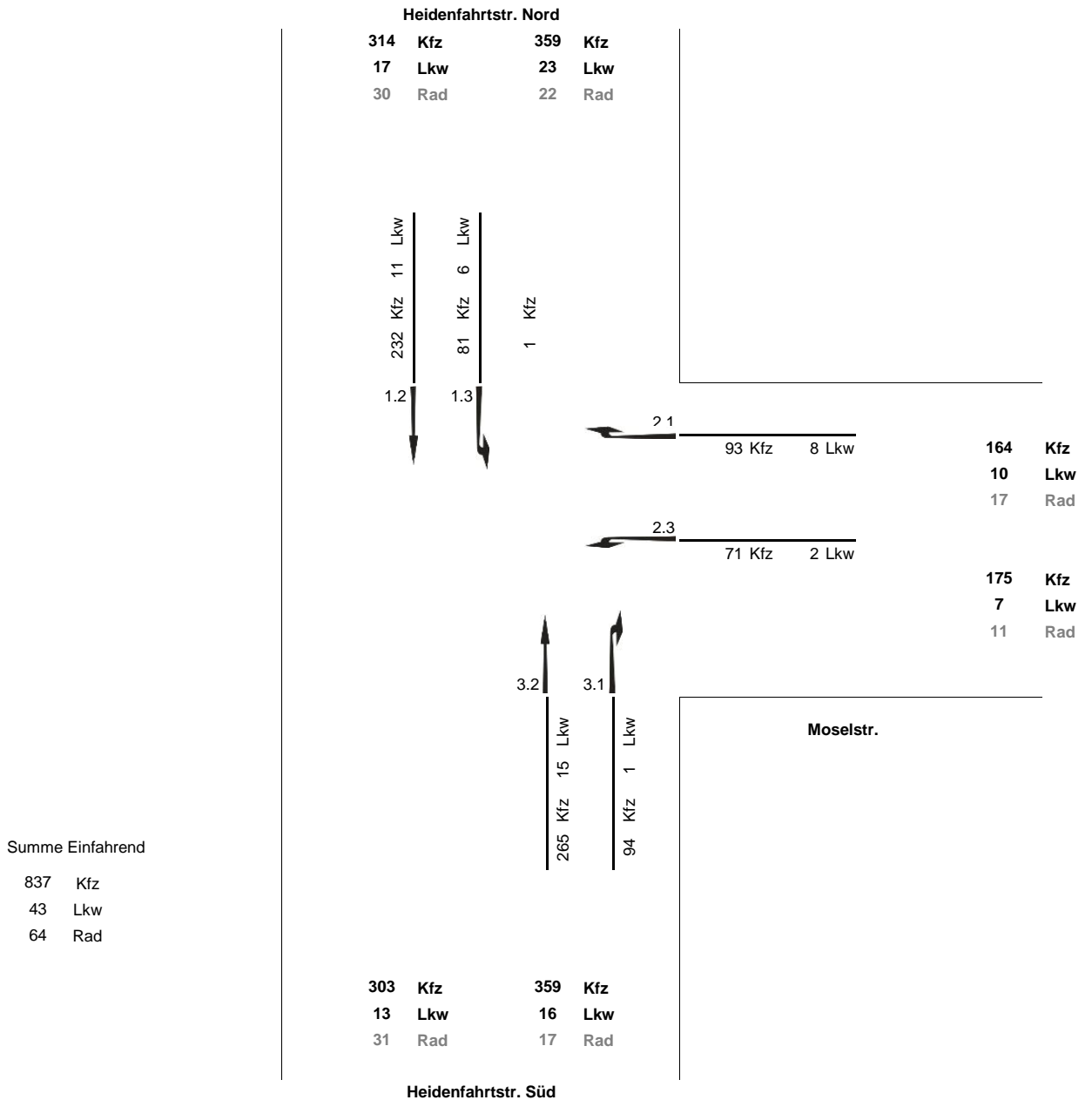
**K2 : Heidenfahrtstr. Nord / Moselstr. / Heidenfahrtstr. Süd**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr**

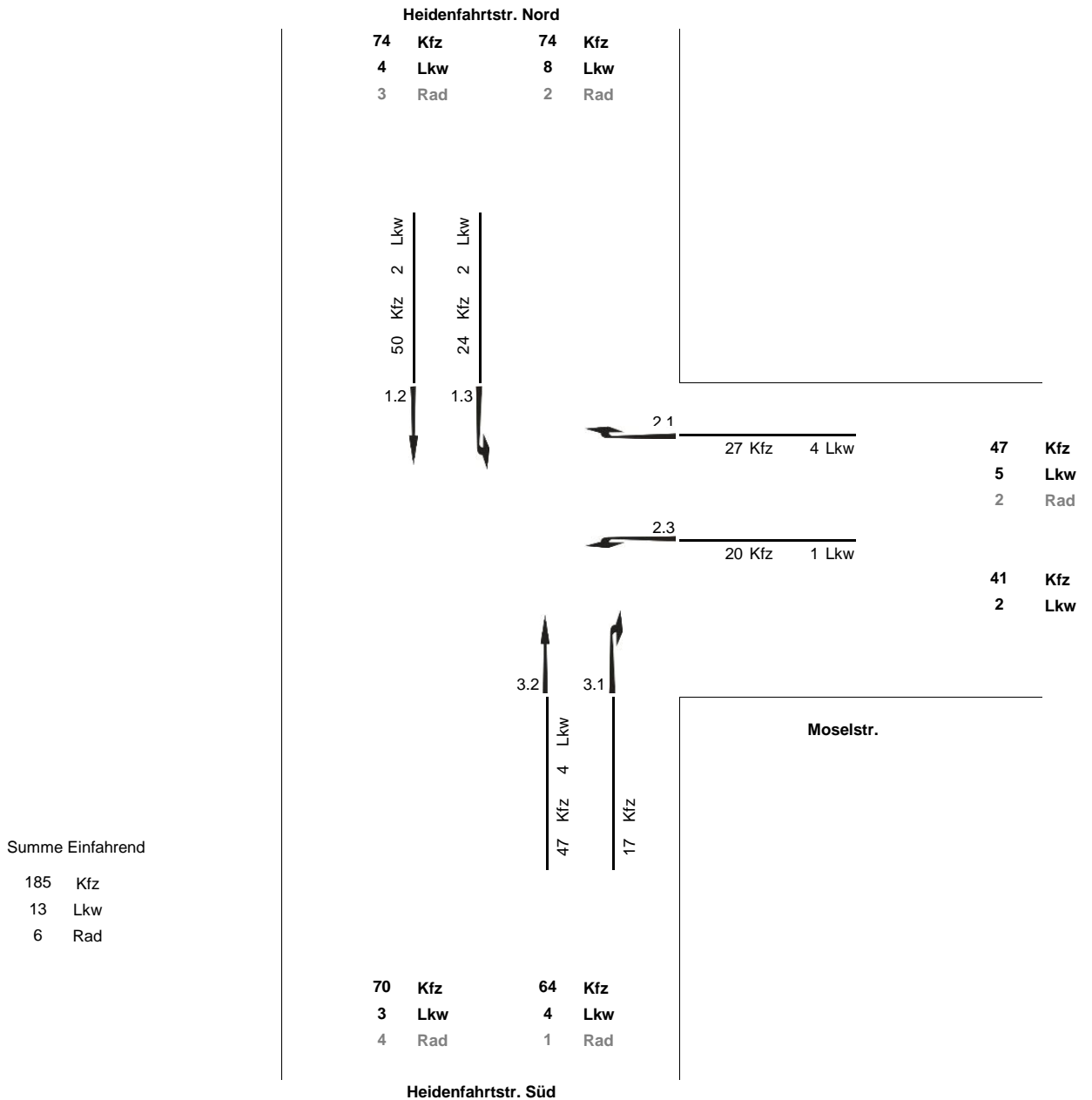
**K2 : Heidenfahrtstr. Nord / Moselstr. / Heidenfahrtstr. Süd**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Spitzenstunde von 08:00 bis 09:00 Uhr**

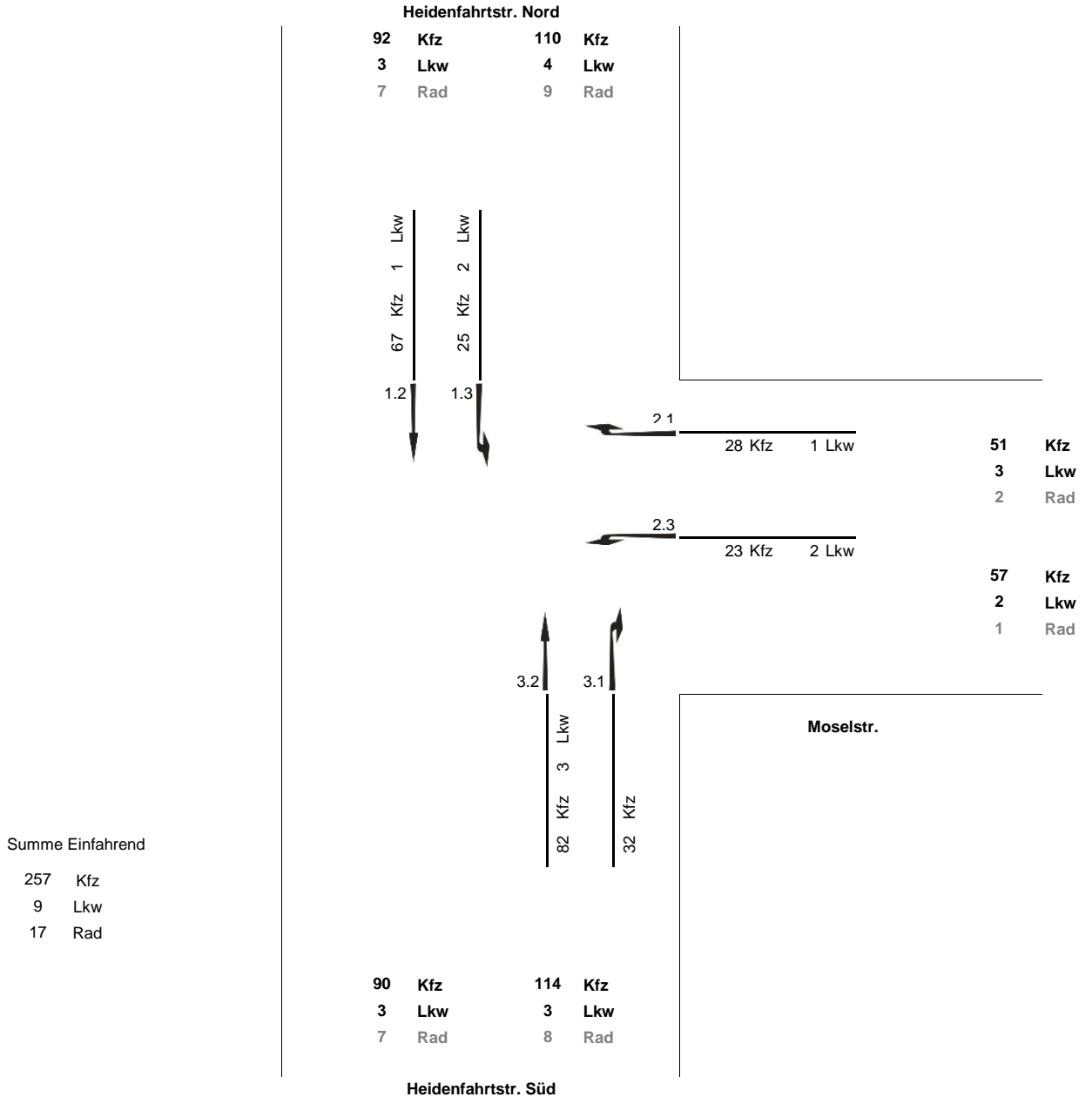
**K2 : Heidenfahrtstr. Nord / Moselstr. / Heidenfahrtstr. Süd**



**Verkehrszählung in Ingelheim am Rhein  
vom 21.09.2023**

**Spitzenstunde von 17:00 bis 18:00 Uhr**

**K2 : Heidenfahrtstr. Nord / Moselstr. / Heidenfahrtstr. Süd**



**Anlage 2**  
Verkehrserzeugung

<b>Neuverkehr</b>		
<b>Summe Neuverkehr</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>305</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	153
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	153
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>21</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	5
Quellverkehr	[Kfz/h]	16
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>31</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	20
Quellverkehr	[Kfz/h]	11

<b>Wohnnutzungen</b>		<b>Wohnen</b>
Wohneinheiten	[WE]	57
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	171
<b>Bewohnerverkehr</b>		
Wege/Bewohner	[Wege/Pers. *24h]	3,5
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	599
Anteil heimgebundener Wege	[%]	85%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	509
MIV-Anteil	[%]	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,3
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>274</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	137
Quellverkehr	[Kfz/24h]	137
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	3,0%
Quellverkehr	[%]	11,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>19</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	15
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	13,0%
Quellverkehr	[%]	7%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>28</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	18
Quellverkehr	[Kfz/h]	10

<b>Wohnnutzungen</b>		<b>Wohnen</b>
Wohneinheiten	[WE]	57
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	171
<b>Besucherverkehr Wohnnutzungen</b>		
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bew	[%]	5%
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Kfz / 24h]	<b>14</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	7
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	7
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	3,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	12,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>2</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1



Wohnnutzungen		Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	57
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	3,0
Bewohner	[Pers.]	171
<b>Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen</b>		
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,10
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	17
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>17</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	9
Quellverkehr	[Kfz/24h]	9
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	8,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>2</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	4,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>1</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	25%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	2
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

**Anlage 3**  
Leistungsfähigkeitsuntersuchung

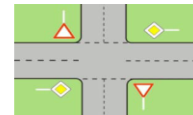
**Anlage 3.1**  
Leistungsfähigkeiten Bestand

## Leistungsfähigkeiten Bestand - K1

vormittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.  
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Bestand  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_\_BESTAND\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		10	5,5	2,8	164	1067		3,4	1	1	A
2		174				1800					A
3		8				1600					A
Misch-H		192				1800	1 + 2 + 3	2,3	1	1	A
4		0	6,5	3,2	350	678					
5		0	6,7	3,3	348	663					
6		0	5,9	3,0	174	970					
Misch-N		0				779	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		34				1600					A
8		134				1800					A
7		0	5,5	2,8	178	1050					
Misch-H		168				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		65	6,5	3,2	332	709		5,9	1	1	A
11		4	6,7	3,3	336	674		5,4	1	1	A
12		14	5,9	3,0	148	1001		3,6	1	1	A
Misch-N		83				743	10+11+12	5,7	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Binger Str. West  
Binger Str. Ost

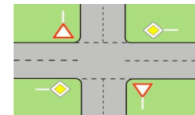
Nebenstrasse : Bergstr.  
Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Bestand - K1

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Bestand  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_\_BESTAND\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		26	5,5	2,8	254	963		3,8	1	1	A
2		192				1800					A
3		26				1600					A
Misch-H		244				1800	1 + 2 + 3	2,3	1	1	A
4		0	6,5	3,2	478	549					
5		0	6,7	3,3	483	537					
6		0	5,9	3,0	203	936					
Misch-N		0				693	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		70				1600					A
8		186				1800					A
7		0	5,5	2,8	216	1005					
Misch-H		256				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		50	6,5	3,2	449	592		6,8	1	1	A
11		6	6,7	3,3	462	553		6,6	1	1	A
12		23	5,9	3,0	220	918		4,0	1	1	A
Misch-N		79				657	10+11+12	6,3	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Binger Str. West  
 Binger Str. Ost  
 Nebenstrasse : Bergstr.  
 Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Bestand - K2

vormittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.  
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Bestand  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_\_BESTAND\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		51				1800					A
3		17				1600					A
4		21	6,5	3,2	130	922		4,2	1	1	A
6		31	5,9	3,0	56	1121		3,8	1	1	A
Misch-N		52				1031	4 + 6	4,1	1	1	A
8		52				1800					A
7		26	5,5	2,8	64	1195		3,3	1	1	A
Misch-H		78				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
 Heidenfahrtstr. Nord  
 Nebenstrasse : Moselstr.

## Leistungsfähigkeiten Bestand - K2

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Bestand  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_\_BESTAND\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		85				1800					A
3		32				1600					A
4		25	6,5	3,2	190	847		4,8	1	1	A
6		29	5,9	3,0	98	1065		3,6	1	1	A
Misch-N		54				952	4 + 6	4,2	1	1	A
8		68				1800					A
7		27	5,5	2,8	114	1129		3,5	1	1	A
Misch-H		95				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
 Heidenfahrtstr. Nord  
 Nebenstrasse : Moselstr.

**Anlage 3.2**  
Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall



## Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall - K1

vormittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.  
Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Prognose-Nullfall  
Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_\_NULLFALL\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		11	5,5	2,8	176	1052		3,5	1	1	A
2		192				1800					A
3		6				1600					A
Misch-H		209				1800	1 + 2 + 3	2,3	1	1	A
4		0	6,5	3,2	380	649					
5		0	6,7	3,3	378	634					
6		0	5,9	3,0	191	950					
Misch-N		0				754	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		36				1600					A
8		144				1800					A
7		0	5,5	2,8	194	1031					
Misch-H		180				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		68	6,5	3,2	361	680		6,2	1	1	A
11		4	6,7	3,3	364	647		5,6	1	1	A
12		15	5,9	3,0	159	988		3,7	1	1	A
Misch-N		87				717	10+11+12	5,9	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

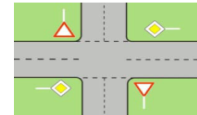
Hauptstrasse : Binger Str. West  
Binger Str. Ost  
Nebenstrasse : Bergstr.  
Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall - K1

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Prognose-Nullfall  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_NULLFALL\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		27	5,5	2,8	271	944		3,9	1	1	A
2		207				1800					A
3		27				1600					A
Misch-H		261				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		0	6,5	3,2	516	516					
5		0	6,7	3,3	522	505					
6		0	5,9	3,0	219	919					
Misch-N		0				667	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		73				1600					A
8		200				1800					A
7		5	5,5	2,8	232	987		3,7	1	1	A
Misch-H		278				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		52	6,5	3,2	486	558		7,2	1	1	A
11		6	6,7	3,3	499	521		7,0	1	1	A
12		24	5,9	3,0	235	900		4,1	1	1	A
Misch-N		82				625	10+11+12	6,7	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Binger Str. West  
 Binger Str. Ost  
 Nebenstrasse : Bergstr.  
 Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall - K2

vormittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein

Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Prognose-Nullfall

Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_\_NULLFALL\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		53				1800					A
3		18				1600					A
4		22	6,5	3,2	136	913		4,2	1	1	A
6		32	5,9	3,0	58	1118		3,8	1	1	A
Misch-N		54				1024	4 + 6	4,1	1	1	A
8		55				1800					A
7		27	5,5	2,8	67	1191		3,3	1	1	A
Misch-H		82				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
Heidenfahrtstr. Nord

Nebenstrasse : Moselstr.

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall - K2

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Prognose-Nullfall  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_NULLFALL\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		89				1800					A
3		34				1600					A
4		26	6,5	3,2	199	836		4,8	1	1	A
6		30	5,9	3,0	103	1058		3,6	1	1	A
Misch-N		56				942	4 + 6	4,3	1	1	A
8		71				1800					A
7		28	5,5	2,8	120	1121		3,5	1	1	A
Misch-H		99				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
 Heidenfahrtstr. Nord  
 Nebenstrasse : Moselstr.

**Anlage 3.3**  
Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall - K1

vormittägliche Spitzenstunde

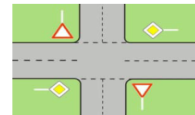
HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein

Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Prognose-Planfall

Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_\_PLANFALL\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		11	5,5	2,8	177	1051		3,5	1	1	A
2		192				1800					A
3		6				1600					A
Misch-H		209				1800	1 + 2 + 3	2,3	1	1	A
4		0	6,5	3,2	382	647					
5		0	6,7	3,3	379	634					
6		0	5,9	3,0	191	950					
Misch-N		0				754	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		37				1600					A
8		144				1800					A
7		0	5,5	2,8	194	1031					
Misch-H		181				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		73	6,5	3,2	362	680		6,2	1	1	A
11		4	6,7	3,3	365	647		5,6	1	1	A
12		16	5,9	3,0	160	987		3,7	1	1	A
Misch-N		93				717	10+11+12	6,0	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Binger Str. West  
Binger Str. Ost

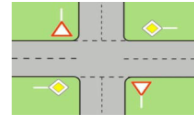
Nebenstrasse : Bergstr.  
Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall - K1

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K1 - Binger Str. / Heidenfahrtstr. / Bergstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Prognose-Planfall  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K1\_\_PLANFALL\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		30	5,5	2,8	278	937		4,0	1	1	A
2		207				1800					A
3		27				1600					A
Misch-H		264				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		0	6,5	3,2	524	507					
5		0	6,7	3,3	532	495					
6		0	5,9	3,0	219	919					
Misch-N		0				663	4 + 5 + 6	0,0	0	0	A
9		80				1600					A
8		200				1800					A
7		5	5,5	2,8	232	987		3,7	1	1	A
Misch-H		285				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		56	6,5	3,2	492	551		7,4	1	1	A
11		6	6,7	3,3	506	514		7,1	1	1	A
12		26	5,9	3,0	239	897		4,1	1	1	A
Misch-N		88				619	10+11+12	6,9	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Binger Str. West  
 Binger Str. Ost  
 Nebenstrasse : Bergstr.  
 Heidenfahrtstr.

## Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall - K2

vormittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein

Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde - Prognose-Planfall

Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_\_PLANFALL\_AM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	53				1800					A
3	↘	20				1600					A
4	←	28	6,5	3,2	140	905		4,3	1	1	A
6	↗	43	5,9	3,0	59	1117		3,8	1	1	A
Misch-N		71				1022	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	55				1800					A
7	↙	31	5,5	2,8	69	1189		3,4	1	1	A
Misch-H		86				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
Heidenfahrtstr. Nord  
Nebenstrasse : Moselstr.



## Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall - K2

nachmittägliche Spitzenstunde

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung B-Plan am Bachacker - Ingelheim am Rhein  
 Knotenpunkt : K2 - Moselstr. / Heidenfahrtstr.  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde - Prognose-Planfall  
 Datei : 2023-10-19\_INGELHEIM\_K2\_PLANFALL\_PM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		89				1800					A
3		45				1600					A
4		32	6,5	3,2	214	810		4,9	1	1	A
6		36	5,9	3,0	108	1052		3,6	1	1	A
Misch-N		68				922	4 + 6	4,4	1	1	A
8		71				1800					A
7		39	5,5	2,8	130	1109		3,6	1	1	A
Misch-H		110				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Heidenfahrtstr. Süd  
 Heidenfahrtstr. Nord  
 Nebenstrasse : Moselstr.