Verkehrsuntersuchung

B 16 – 4-streifiger Ausbau zwischen der St 2043 und der B 13



Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Ingolstadt**
Elbrachtstraße 20
85049 Ingolstadt

Auftragnehmer: **PB Consult GmbH**
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Stand: **03.08.2022/Kb**

Impressum

PB-Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10

www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Geschäftsführer:
Diplom-Volkswirt Thomas Kahn
Diplom-Ingenieur Georg Kern

Dieses Dokument wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB CONSULT GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen vom Auftraggeber und Projektbeteiligten nur zum projektrelevanten Gebrauch verwendet werden. PB CONSULT GmbH bittet bei Veröffentlichungen vorab informiert zu werden, um entsprechend auf Rückfragen Dritter reagieren zu können. Die Weitergabe an Dritte – ohne konkreten Projektbezug – bedarf einer gesonderten Zustimmung der PB CONSULT.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Angebot nur die männliche Form verwendet. Gemeint sind stets sowohl die weibliche als auch die männliche Form.

Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

Inhaltsverzeichnis

1	**Aufgabenstellung**	**5**
2	**Bestandsaufnahme**	**6**
2.1	Allgemeines	6
2.2	Verkehrserhebungen	6
2.2.1	Überblick	6
2.2.2	Querschnittserhebungen	7
2.2.3	Knotenpunkterhebungen	8
2.3	Vorhandene Erhebungsdaten und Anpassung	9
2.4	Corona-Ausgleichsfaktor	10
3	**Modellierung Analysefall**	**12**
3.1	Plausibilisierung des Netzmodells	12
3.1.1	Allgemeines	12
3.1.2	Ergänzungen im Streckennetz	12
3.1.3	Überarbeitung Bezirksanbindungen	13
3.2	Feinkalibrierung Verkehrsmodell	14
3.3	Analyse (2020)	19
4	**Modellierung Prognosefälle**	**22**
4.1	Prognosegrundlagen	22
4.1.1	Allgemeines	22
4.1.2	Künftige Infrastruktur und berücksichtigte Bauleitplanungen	22
4.1.3	Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung	26
4.2	Prognosenullfall, ohne Ausbau	27
4.2.1	Beschreibung Prognosenullfall, ohne Ausbau	27
4.2.2	Ergebnisse Prognosenullfall, ohne Ausbau	28
4.3	Prognosenullfall, mit Ausbau	31
4.3.1	Beschreibung Prognosenullfall, mit Ausbau	31
4.3.2	Ergebnisse Prognosenullfall, mit Ausbau	31
4.4	Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum	35
4.4.1	Beschreibung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum	35
4.4.2	Ergebnisse Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum	35

4.5	Planfall 1	40
4.5.1	Beschreibung Planfall 1	40
4.5.2	Ergebnisse Planfall 1	41
4.6	Planfall 2	44
4.6.1	Beschreibung Planfall 2	44
4.6.2	Ergebnisse Planfall 2	45
4.7	Planfall 3	48
4.7.1	Beschreibung Planfall 3	48
4.7.2	Ergebnisse Planfall 3	49
4.8	Planfall 4	52
4.8.1	Beschreibung Planfall 4	52
4.8.2	Ergebnisse Planfall 4	53
4.9	Vergleich Prognose-Fälle (2035)	56
4.10	Betrachtung Entlastungswirkung umliegender Ortschaften aufgrund Ausbau B 16	62
5	**Leistungsfähigkeitsberechnung**	**65**
5.1	Allgemeines	65
5.2	Berechnung nach HBS Excel-Sheet	66
5.3	Berechnung Planfall 2 mit Verkehrssimulation	71
5.4	Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 10	73
5.5	Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 6	75
5.6	Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 1	77
6	**Beurteilung und Aufbereitung der Untersuchung**	**83**
7	**Abbildungsverzeichnis**	**86**
8	**Tabellenverzeichnis**	**88**
9	**Anlagen**	**89**

1 Aufgabenstellung

Die Bundesrepublik Deutschland beabsichtigt die B 16 zwischen der Stadt Neuburg an der Donau und der Anschlussstelle der B 16 an die A 9 bei Manching 4-streifig auszubauen. Die gesamte Ausbaustrecke ist in drei Teilprojekte aufgeteilt. Die Ausbauplanungen für den Abschnitt zwischen der St 2043 und der B 13 werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen in einer Verkehrsanalyse sowie –prognose betrachtet. Bei Bedarf werden Knotenpunkte auf deren Leistungsfähigkeit hin untersucht.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden zwei Prognosefälle untersucht, die einmal die Situation ohne und einmal mit dem 4-streifigen Ausbau der B 16 abbilden. Des Weiteren wurde ein Prognosefall näher betrachtet, in dem die Ansiedlung eines Logistik-Zentrums bei Weichering ausbleibt und die bestehende Anschlussstelle der B 16 südlich von Maxweiler geschlossen wird. Jene Prognosefälle wurden modelliert, um Vergleiche mit den Ergebnissen des Analysefalls sowie weiterer Planfälle besser darstellen zu können. Weiterhin werden vier Planfälle, die sich auf die künftige Erschließung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" beziehen, tiefgehend modelltheoretisch untersucht.

Für den Planungshorizont 2035 wurde auf das Landesverkehrsmodell 2035 zurückgegriffen. Im Vergleich zu dem Landesverkehrsmodell 2015 sind Anpassungen gemäß bestehender infrastruktureller Planungen im Netzmodell als realisiert hinterlegt. Grundlage des Planungshorizonts 2035 ist die Nachfragematrix 2035 des Landesverkehrsmodells 2035, der 4-streifige Ausbau der B 16, weitere Infrastrukturausbau-Maßnahmen, sowie Realisierung des Logistik-Zentrums westlich von Weichering.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Allgemeines

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden bestehende Netz- und Verkehrsdaten analysiert und für die weiteren Arbeitspakete aufbereitet. Dies beinhaltet im Rahmen des Gutachtens durchgeführte Verkehrserhebungen. Ferner wurden Zählstellen der Straßenverkehrszählung 2015 (Quelle: BAYSIS), des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt sowie Verkehrserhebungen der Stadt Ingolstadt orientierend zur Kalibrierung des Verkehrsmodells gesammelt. Die Erläuterungen zu den Planungen des 4-streifigen Ausbaus der Bundesstraße B 16 sowie den fünf Planfällen der verkehrstechnischen Neuanbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" erfolgt in Kapitel 4.

2.2 Verkehrserhebungen

2.2.1 Überblick

Neben den bestehenden Erhebungsdaten wurde eine Verkehrserhebung an zwei Querschnitten der B 16 und an neun Knotenpunkten durchgeführt. In Abbildung 1 sowie Abbildung 2 sind die Erfassungsstellen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Bei der Durchführung der Erhebung wurde kurzfristig eine Anpassung der Erhebungsstellen vorgenommen. Die Knotenpunkterhebung KP2 wurde nicht durchgeführt. Von einer Neubezeichnung der Erhebungsstellen wurde abgesehen. Demnach ist in den folgenden Abbildungen keine Erhebungsstelle KP2 vorzufinden.

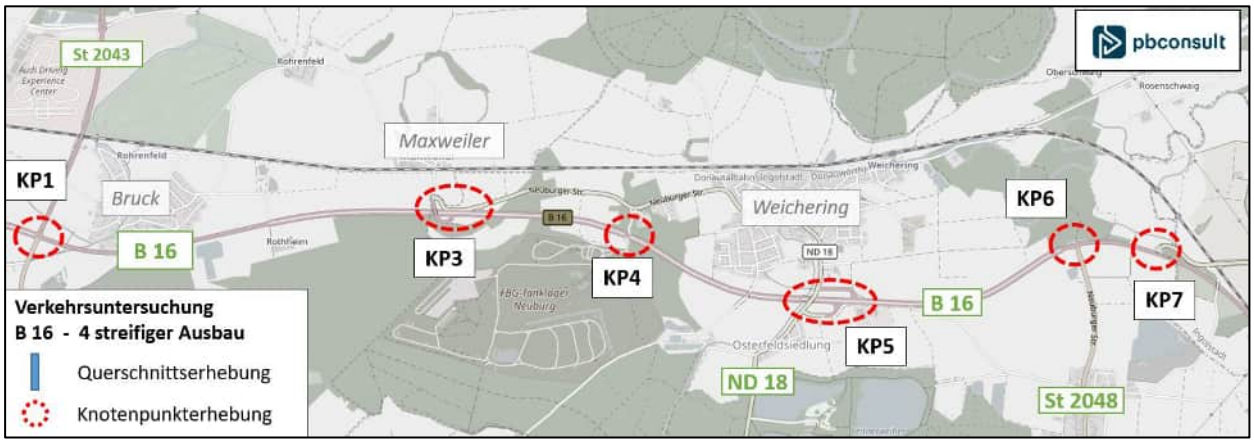


Abbildung 1: Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, Teil 1

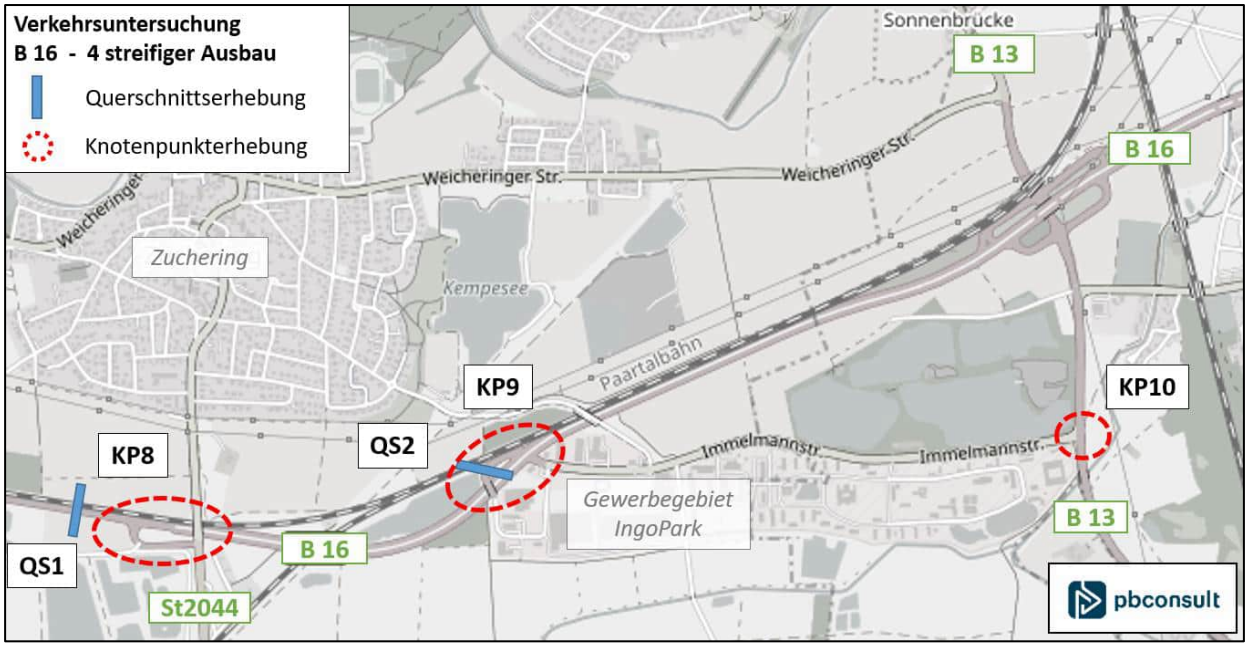


Abbildung 2: Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, Teil 2

2.2.2 Querschnittserhebungen

Die Erfassung der zwei ausgewählten Querschnitte wurde mithilfe eines Seitenradarmesssystems über den Zeitraum von zwei aufeinander folgenden typischen Werktagen (Di – Mi) vom 20. Oktober bis 21. Oktober 2020 und somit außerhalb der Schulferienzeit durchgeführt. Durch die zweitägige Erhebung sowie der Wahl des repräsentativeren Erhebungstages konnte eine höhere Verlässlichkeit der Erhebungswerte gewährleistet werden. Demnach wurden zur weiteren Auswertung und Modell-Kalibrierung die Verkehrswerte der Erhebungen vom Dienstag herangezogen. Im Rahmen der vollzogenen Auswertung wurden sowohl die Spitzenstunden, als auch die Tages- und Nachtverkehre jeweils für den Leicht- sowie den Schwerverkehr analysiert.

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr über den Erhebungszeitraum wird in einem folgenden Kapitel anhand von Hochrechnungsfaktoren gemäß dem FGSV-Heft Nr. 1007 für die Modell-Kalibrierung aufbereitet. Bei den Querschnittserhebungen wurden Fahrzeuge getrennt nach Richtung und in zwei Fahrzeugklassen (Pkw-ähnlich und Lkw-ähnlich) erfasst. Pkw-ähnlich umfasst Pkw, Kraftrad, Minibusse und Lieferwägen. Lkw-ähnlich umfasst Midibusse und größer sowie Lkw und Lastzüge.

Während mit dem Querschnitt QS01 der Hauptstrom auf der B 16 in Ost-West-Relation erfasst wurde (13.910 Kfz/Tag), wurde am Querschnitt QS02 der nördliche Teil der Anschlussstelle am Knotenpunkt KP9 erfasst (4.426 Kfz/Tag). Die detaillierten Ergebnisse der Querschnittserhebungen können der Anlage 1 entnommen werden.



Abbildung 3: Untersuchte Querschnitte entlang der B 16, Tagesverkehr (TV), 20.10.2021

2.2.3 Knotenpunkterhebungen

Die neun Knotenpunkt-Erhebungen wurden Mithilfe von Kameras – parallel zu den Querschnittserhebungen - an den gleichen beiden aufeinander folgenden typischen Werktagen (Di - Mi) außerhalb der Schulferienzeit ganztags durchgeführt. Die Erhebungen wurden mit Kameras durchgeführt, welche speziell für Verkehrszählungen konzipiert sind (ausfahrbarer Mast sowie starke Verpixelung der Aufnahmen zur Sicherung des Datenschutzes). Alle Fahrbeziehungen der Knotenpunkte wurden nach Fahrzeugklassen getrennt (Fahrrad, Kraftrad, Pkw, Lieferwagen, Bus, Lkw, Lastzug) gezählt. Die Auswertung erfolgte mit einer auf das Kamerasystem ausgelegten halbautomatischen Zählsoftware. Die Ergebnisse sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Um die erhobenen Verkehrsbelastungen zur Kalibrierung des Verkehrsmodells heranziehen zu können, wurden jene analog zur Beschreibung in Kapitel 2.3 sowie Kapitel 2.4 aufbereitet.

Knotenpunkterhebungen dienen als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsnachweise nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen* (HBS, 2015), die in Kapitel 5 durchgeführt werden. Dazu wurden die erhobenen Verkehrsbelastungen in Spitzenstundenwerte für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde umgerechnet. Für die konkrete Berechnung zur Leistungsfähigkeit wurden die Belastungen je Fahrbeziehung herangezogen. In der folgenden Tabelle sind die sich einstellenden Gesamtbelastungen am jeweiligen Knotenpunkt dargestellt.

Tabelle 1: Knotenpunktbelastung nach Spitzenstunde Morgen und Nachmittag

Knotenpunkt-Belastung, Spitzenstunde				
KP	KP-Bezeichnung	Spezifikation	Verkehrsbelastung [Kfz/h]	
			Spitze, morgens (07:00-08:00 Uhr)	Spitze, nachmittags (16:30-17:30 Uhr)
1	B 16 / St 2043		2.009	2.196
3	AS Maxweiler West	Teil-KP West	64	98
3	AS Maxweiler Ost	Teil-KP Ost	73	112
4	AS Biberweg		1.211	1.260
5	AS Weichering Nord	Teil-KP Nord	230	403
5	AS Weichering Süd	Teil-KP Süd-West	359	479
5	AS Weichering Süd / Gewerbegebiet	Teil-KP Süd-Ost	291	300
6	B 16 / St 2048		1.459	1.625
7	B 16 / Weicheringer Str.		1.390	1.568
8	B 16 / St 2044	Teil-KP West	1.376	1.595
8	St 2044 / IN 15	Teil-KP Ost	609	748
9	B 16 / Am Hochfeldweg		1.394	1.630
10	B 13 / Immelmannstr.		1.337	1.652

Manche Knotenpunkt-Erhebungen wurden direkt an Einmündungen bzw. Kreuzungen von Straßen mit der Bundesstraße B 16 durchgeführt. Andere Erhebungen erfassen jedoch nur die Verkehrsbelastungen an den Zu-/ Abfahrten zu der B 16. Die Erhebung der Zu-/ Abfahrten der B 16 war notwendig, um das Abbiegeverhalten an den Anschlussstellen als Ganzes überblicken zu können. Dies stellt sicher, dass bei den geplanten Umbaumaßnahmen von Knotenpunkten die Abbiegebelastungen korrekt eingeschätzt werden können.

Ferner wurde zur Plausibilisierung der Modellergebnisse das Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt herangezogen, das dem Gutachter im April 2021 übergeben wurde. Dadurch konnte – unter Berücksichtigung von akzeptablen Abweichungen aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungsräume der beiden Modelle – eine zusätzliche Validierung durchgeführt werden.

2.3 Vorhandene Erhebungsdaten und Anpassung

Neben den, für die vorliegende Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebungen, liegen weitere Verkehrsdaten vor, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen wurden. Hierzu zählen:

- Bestehende Verkehrserhebungen aus den Jahren 2016, 2018, 2019 der Stadt Ingolstadt bzw. dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt im erweiterten Untersuchungsgebiet
- Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015

Um eine vergleichbare Datengrundlage zwischen den Erhebungen aus den Jahren 2016 bis 2020 zu schaffen, wurden Hochrechnungen auf das Analysejahr 2020 vorgenommen. Hierfür wurden

die entsprechenden Hochrechnungsfaktoren aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abgeleitet (s. Tabelle 2).

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 wurden nur einordnend im Rahmen der Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen. Durch die zeitliche Diskrepanz von fünf Jahren der Straßenverkehrszählung 2015 zum Analysejahr 2020 wurden jenen Daten eine verminderte Verlässlichkeit und demnach geringe Aussagekraft attestiert. Eine konkrete Hochrechnung auf das Analysejahr 2020 und Verwendung jener Erhebungen zur Kalibrierung wurde demnach nicht vollzogen.

Tabelle 2: Hochrechnungsfaktoren als Ableitung aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI)

Hochrechnung	2016 → 2020	2018 → 2020	2019 → 2020
Kfz	1,009	1,004	1,002
SV	1,032	1,016	1,008

Basierend auf den bestehenden Erhebungen sowie der im Rahmen des vorliegenden Gutachtens durchgeführten Erhebungen besteht im untersuchten Abschnitt der B 16 eine Verkehrsbelastung zwischen ca. 14.000 und 19.000 Kfz/Tag (DTV_{W5}). Bei einem Schwerverkehrsanteil von um die 20 % entlang des untersuchten Abschnittes der B 16 entspricht dies einer Belastung im Schwerverkehr zwischen 2.800 und 3.800 Kfz/Tag (DTV_{W5}). Die in den folgenden Kapiteln enthaltenen Abbildungen zu Modellergebnissen sind stets in der Einheit Kfz/24h dargestellt. Abbildungen mit Schwerverkehrsbelastungen können der Anlage 2 entnommen werden.

2.4 Corona-Ausgleichsfaktor

Da im Jahr 2020 ab Februar die Covid19-Pandemie mit den entsprechenden Maßnahmen wie Distanzunterricht an den Schulen und verstärktes Homeoffice zu einem veränderten Mobilitätsverhalten geführt hat, wurde für die im Rahmen der Untersuchung durchgeführte Verkehrserhebung ein Corona-Ausgleichsfaktor eingeführt und auf die Erhebungswerte angewendet. Der entsprechende Ausgleichsfaktor wurde aus dem Verhältnis der Erhebungswerte vor der Covid19-Pandemie und den neu erhobenen Werten abgeleitet. Hierfür wurden gemäß folgender Abbildung entsprechende Zählstellen identifiziert, die mit den eigenen Knotenpunkterhebungen übereinstimmen. Die herangezogenen Erhebungen stammen aus den Jahren 2016, 2018 sowie 2019. Jene wurden zur weiteren Verwendung in das Format des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens an einem Werktag (DTV_{w5}) umgerechnet.

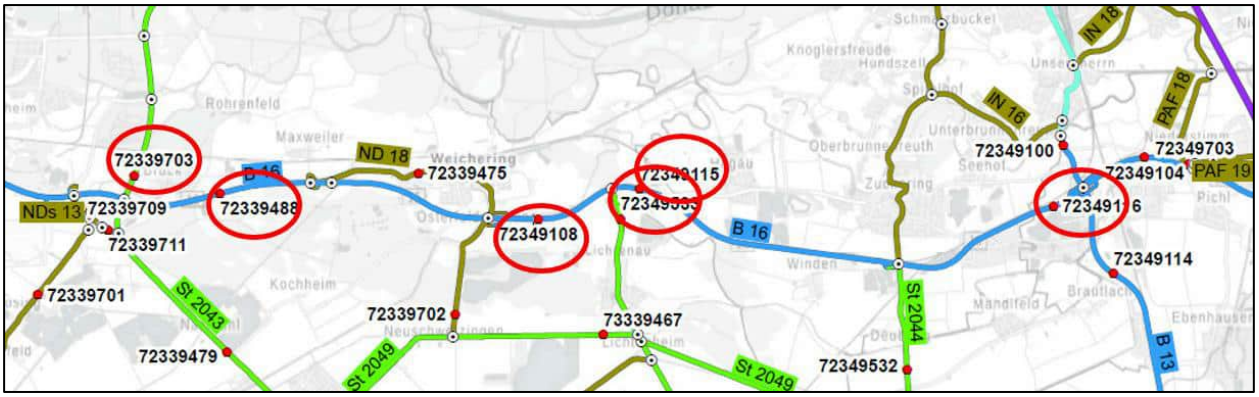


Abbildung 4: Lage der Zählstellen, die zur Bildung des Corona-Faktors herangezogen wurden

Aus dem Verhältnis der auf das Jahr 2020 hochgerechneten Erhebungsdaten vor der Covid19-Pandemie und den aktuellen Erhebungsdaten wurde ein gemittelter Ausgleichsfaktor von 1,05 abgeleitet. Demnach wurde ein Aufschlag von fünf Prozentpunkten bei den zur Kalibrierung herangezogenen Erhebungswerten vorgenommen.

Für die Modell-Kalibrierung wurden die Belastungswerte aus der von PB Consult durchgeführten Erhebung zunächst vom Tagesverkehr (TV) mit Hilfe eines Saisonfaktors auf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen an einem Werktag (DTV_{w5}) umgerechnet. In Bezug auf die durchgeführten Erhebungen beträgt der Saisonfaktor für den Monat Oktober (Zeitraum der Erhebungen) für den LV 0,98 sowie für den SV 1,00. Daran anknüpfend wurden mit Hilfe des Ausgleichsfaktors die Abweichungen - bedingt durch die Pandemie - bei den Verkehrsbelastungen ausgeglichen (s. Abbildung 5).

Tagesverkehr (TV) Verkehrserhebung an einem Werktag (außerhalb der Schulferien)	**Umrechnung auf DTV_{w5}** Durchschnittlicher täglicher Verkehr an einem Werktag (Mo-Fr)	**Corona-Ausgleich** Ausgleich des im Zuge der Corona-Pandemie veränderten Mobilitätsverhaltens
$DTV_{w5} = TV * sf_{w5}$ sf_{w5}: Saisonfaktor für die Bestimmung des Werktagsverkehrs Mo-Fr (DTV_{w5})		DTV_{w5} * Corona-Ausgleichsfaktor Corona-Ausgleichsfaktor = 1,05

Abbildung 5: Umrechnung und Ausgleich der Erhebungswerte

Anhand der hochgerechneten sowie durch Ausgleichsfaktoren bestimmten Verkehrsdaten wurde eine abgestimmte Datenbasis reeller Verkehrsdaten zur Kalibrierung des Verkehrsmodells geschaffen. Dabei wurde auf Plausibilität der Werte sowie eine gleichmäßige Verteilung der Datenpunkte im Streckennetz geachtet. Letztlich wurden die jeweils zur Verfügung stehenden Erhebungswerte im Modell hinterlegt.

3 Modellierung Analysefall

3.1 Plausibilisierung des Netzmodells

3.1.1 Allgemeines

Grundlage des Verkehrsmodells stellt das Landesverkehrsmodell Bayern (LVM) dar. Für die Verkehrsmodellierung wurde die Modellierungssoftware des Anbieters PTV Vision (VISUM) in der Version 18 verwendet.
Das Landesverkehrsmodell wurde mit Hilfe eines Teilnetzgenerators in ein für die Aufgabenstellung relevantes Untersuchungsgebiet separiert. Dabei wurden das Streckennetz sowie die Bezirksanbindungen verfeinert und überarbeitet, wobei auf die feingliedrigen Streckennetzinformationen von OpenStreetMap zurückgegriffen und diese in das Modell importiert wurden. Für eine feindifferenzierte Verkehrsmodellierung wurden die Verkehrsströme über sogenannte Anbindungen innerhalb der Verkehrsbezirke, ausgehend von der Siedlungsdichte, aufgeteilt.

Die Plausibilisierung des Netzmodells konzentriert sich auf die Ergänzung einzelner Netzelemente, die den Bestand abbilden und im Landesverkehrsmodell Bayern noch nicht berücksichtigt wurden. Grundlage hierfür ist die aktuelle Netzdarstellung aus OpenStreetMap, auf deren Grundlage ausgewählte Strecken und Knoten ins Netzmodell ergänzt wurden. Darüber hinaus wurden zusätzliche Bezirksanbindungen ergänzt um eine detaillierte Netzeinspeisung des erzeugten Verkehrs berücksichtigen zu können.

3.1.2 Ergänzungen im Streckennetz

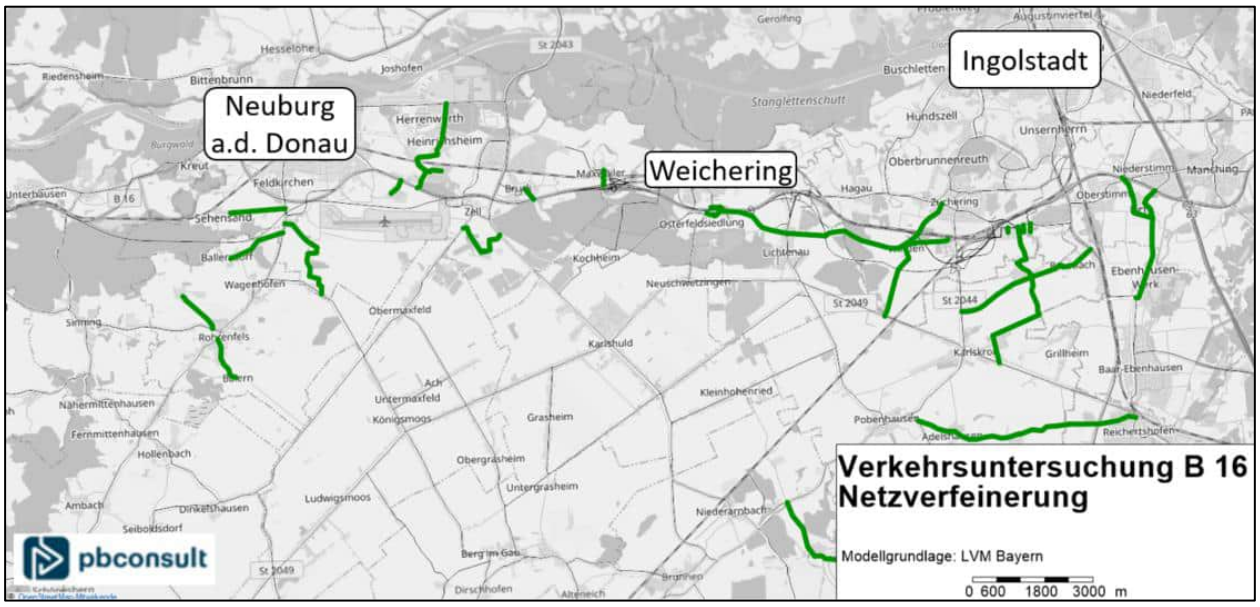


Abbildung 6: Ergänzungen im Streckennetz

Das Streckennetz des Landesverkehrsmodells wurde für die Untersuchung um fehlende Strecken ergänzt (siehe Abbildung 6). Dabei konzentriert sich die Netzverfeinerung im Wesentlichen auf

die an die B 16 anschließenden Straßen. Fokus hierbei liegt auf den angrenzenden Kreis- und Staatsstraßen. Darüber hinaus wurden jedoch auch Anbindungen an umliegende Ortschaften und Gewerbegebiete ergänzt. Durch das Einfügen fehlender Strecken und damit der entsprechenden Netzverfeinerung konnte in den nachfolgenden Arbeitsschritten das Verkehrsaufkommen mit einer deutlich höheren geographischen Passgenauigkeit eingespeist werden. Darüber hinaus wurden neuralgische Punkte im Netz wie ausgewählte Knotenpunkte detailliert ausmodelliert, wodurch die Validität der Verkehrsumlegung weiter erhöht werden konnte. Zudem konnten auf diese Weise entsprechend der folgenden Abbildung die Abbiegebeziehungen im Modell besser nachvollzogen werden.

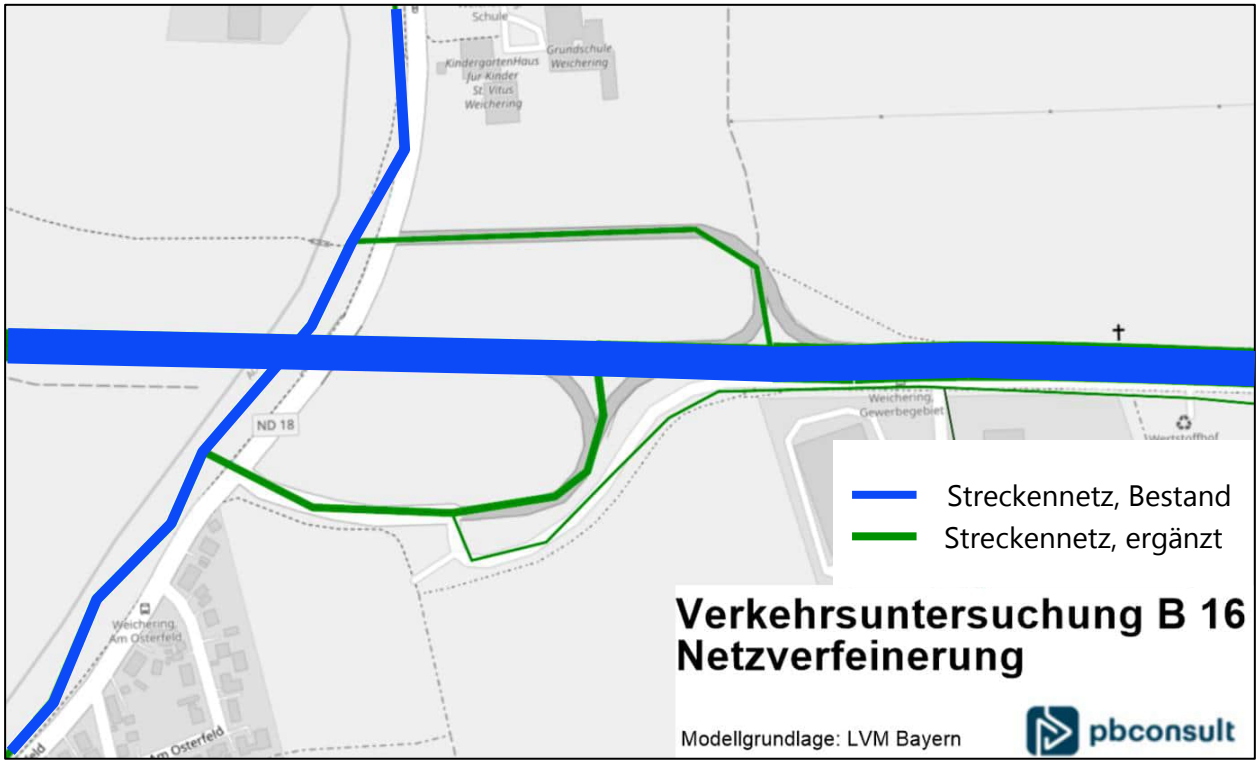


Abbildung 7: Verfeinerungen im Streckennetz

3.1.3 Überarbeitung Bezirksanbindungen

Neben der Ergänzung von Strecken und Knoten im Netzmodell wurden zusätzliche Bezirksanbindungen modelliert, um eine geographisch genaue Netzeinspeisung der zu erzeugenden Verkehre zu ermöglichen. Hierbei wurde darauf geachtet, einzelne Ortschaften separat anzubinden und somit auch auf kleineren Einmündungen oder im nachgeordneten Streckennetz eine entsprechende Verkehrsbelastung in der Modellierung berücksichtigen zu können. Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch den Verkehrsbezirk Weichering und deren entsprechende Netzverfeinerung hinsichtlich der Bezirksanbindungen. So wird sichergestellt, dass das Verkehrsaufkommen realitätsgemäß in das Verkehrsmodell eingespeist wird.

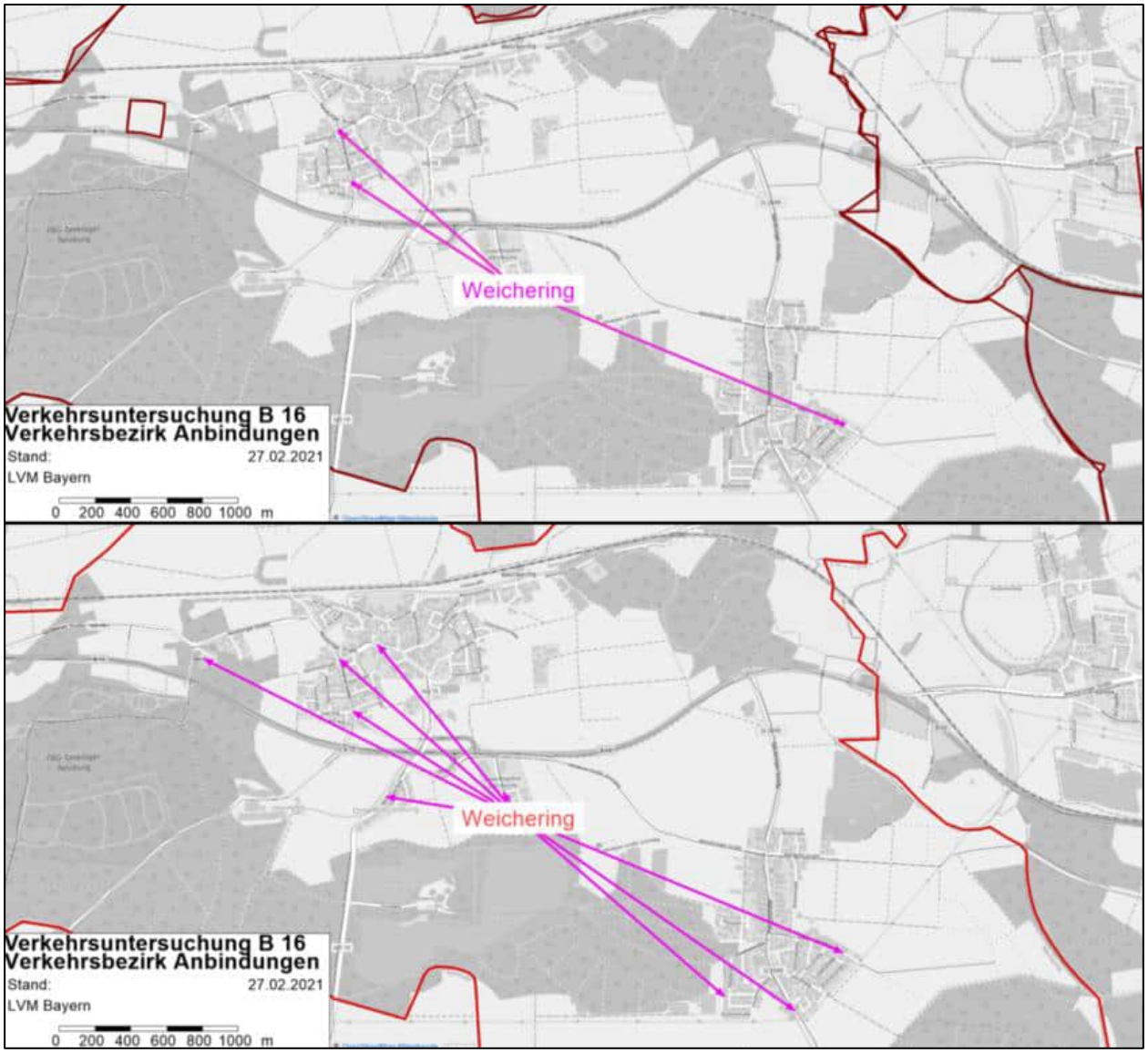


Abbildung 8: Unten: Verfeinerung Bezirks-Anbindungen (magenta). Oben: Vor Verfeinerung, LVM 2015

3.2 Feinkalibrierung Verkehrsmodell

Durch die Plausibilisierung des Verkehrsmodells im vorangehenden Kapitel wurde die Grundlage geschaffen, Verkehrsverhalten und Routing im Modell angemessen abbilden zu können. Um nun die im Rahmen der Verkehrszählungen erhobenen Belastungswerte korrekt im Modell abzubilden, bedarf es einer Feinkalibrierung des Modells. Dabei wurden die im Landesverkehrsmodell Bayern hinterlegten Nachfragematrizen angepasst.

Dazu wurden zunächst einzelne Verkehrsrelationen, welche im Landesverkehrsmodell offensichtlich unter- bzw. überbewertet waren, angepasst. Darauf aufbauend wurde mit Hilfe des VISUM-

internen Moduls „VStromFuzzy“[1] das Umlegungsergebnis weiter verbessert, bis es den Anforderungen gemäß HBS Kap. L2.4.1 entsprach. Neben den angepassten Erhebungswerten wurden Daten des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt sowie der Stadt Ingolstadt mit herangezogen.

Die Feinkalibrierung wurde richtungsbezogen und für den Leicht- sowie den Schwerverkehr separat durchgeführt. Vor der Kalibrierung wiesen die Modellwerte eine gewisse Abweichung von den Erhebungswerten auf. Durch die Kalibrierung wurden die Modellwerte den Erhebungswerten (magenta-farbene Werte) angepasst. Die Abweichungen zwischen beiden Kennwerten nahmen somit ab. Im Folgenden ist exemplarisch die Situation im Modell an Knotenpunkt 3 (B 16 / Anschlussstelle Maxweiler) abgebildet.

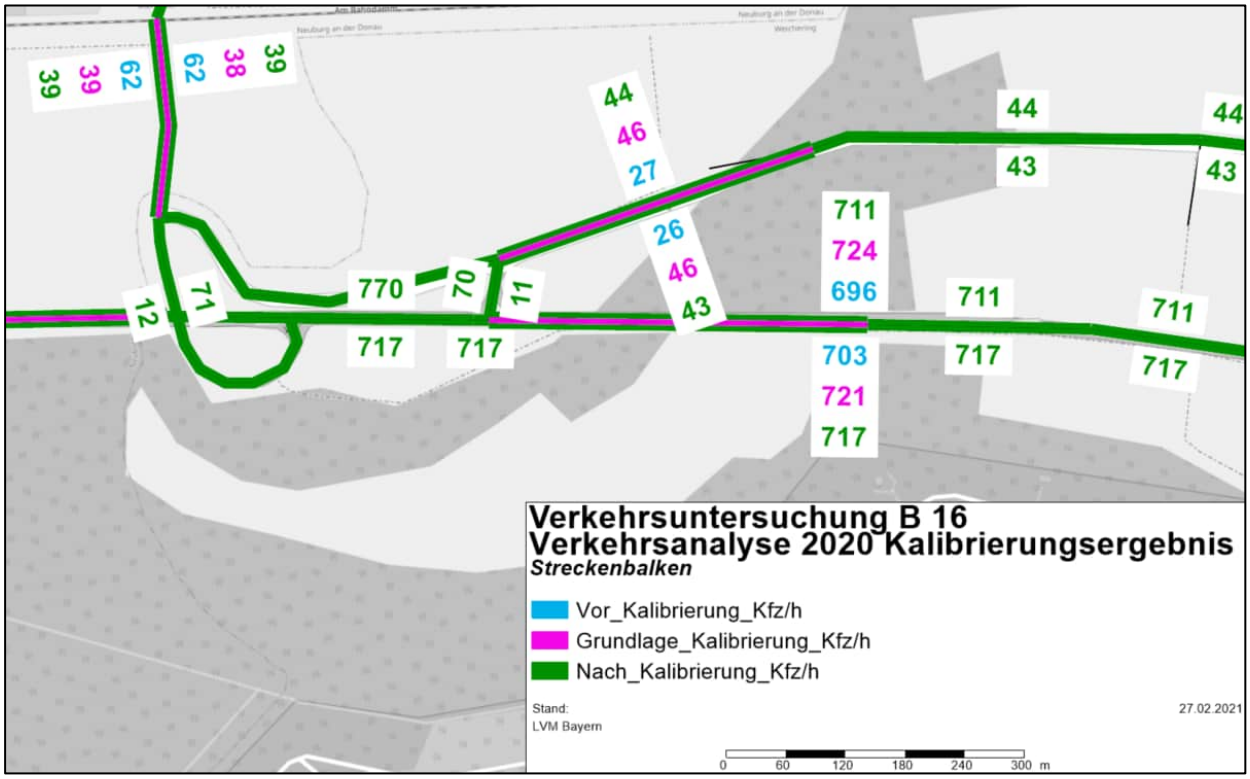


Abbildung 9: Vergleich Erhebungs- und Modellwerte an KP3 (B 16, AS Maxweiler), Feinkalibrierung

Ob die Anpassungen der Modellwerte an die Erhebungswerte ausreichend sind, kann durch den GEH-Wert bestimmt werden. Der GEH-Wert bewertet somit die Modellierungsqualität und ist laut HBS Kap. L2.4.1 (FGSV) folgendermaßen definiert:

[1] VStromFuzzy ist ein Matrixkorrekturverfahren, bei dem eine vorgegebene Nachfragematrix so angepasst wird, dass ihr Umlegungsergebnis bei einem bestimmten Angebot die bei diesem Angebot tatsächlichen Belastungen trifft. Dadurch kann eine aus einem Verkehrsmodell generierte Matrix mithilfe tatsächlich gezählter Belastungen kalibriert werden. (vgl. PTV Visum 18 – Handbuch, S. 276) .

$$GEH_{FzG} = \sqrt{\frac{2 \cdot (q_{Um,FzG} - q_{Z,FzG})^2}{q_{Um,FzG} + q_{Z,FzG}}} \qquad \text{(L2-5)}$$

mit GEH_{FzG}	=	Wert zur Beschreibung der Übereinstimmung einer gezählten Verkehrsstärke mit einer modellierten Verkehrsstärke der Fahrzeuggruppe FzG	[-]
$q_{Um,FzG}$	=	Verkehrsstärke der Fahrzeuggruppe FzG im Umlegungsmodell	[Kfz/h]
$q_{Z,FzG}$	=	Verkehrsstärke der Fahrzeuggruppe FzG in der Zählung	[Kfz/h]

Die Qualität einer Stundenumlegung ist ausreichend, wenn die drei folgenden Bedingungen gelten:

- GEH < 5,0 für alle Zählstellen im Einflussbereich der geplanten Maßnahmen,
- GEH < 5,0 für 85 % aller Zählstellen im gesamten Untersuchungsgebiet und
- GEH < 4,0 für die Summe der Verkehrsstärken über alle Zählstellen.

Im Folgenden sind die Berechnungsergebnisse des GEH-Wertes bezogen auf die Stundenumlegung aufgelistet. In der folgenden Tabelle sind die für die Feinkalibrierung herangezogenen Erhebungsstellen aufgelistet, die sich entlang der B 16 befinden. Neben diesen Erhebungsstellen wurden für die Feinkalibrierung noch weitere Datensätze verwendet, die aus Übersichtsgründen jedoch nicht dargestellt werden.

Es ist anzumerken, dass bestimmte Datensätze der Erhebung 2020 nicht direkt in die Kalibrierung mit aufgenommen werden konnten. Dies betrifft erhobene Knotenpunktarme von nahe beieinander liegenden Knotenpunkten, die sich zwischen diesen beiden Knotenpunkten befinden. Durch minimale, der halbautomatischen Erhebungssoftware geschuldeten Abweichungen der Erhebungsergebnisse mussten deren Ergebnisse einander abgestimmt werden. Somit fließen zwischen zwei benachbarten, erhobenen Knotenpunkten jeweils nur einer der zwei Datensätze in die Feinkalibrierung ein.

Gemäß HBS Kap. L2.4.1 (FGSV) wurden hierzu die Kfz-Verkehrsstärken als Summe aus den Verkehrsstärken des LV und des SV gebildet und die stündlichen Verkehrsstärken vereinfacht mit dem Stundenfaktor 0,1 aus dem Tageswert abgeleitet.

Der durchschnittliche GEH-Wert in Bezug auf die Stundenumlegung beträgt vor der Kalibrierung 3,70, nach der Kalibrierung 1,49. Der höchste GEH-Wert beträgt für ein Wertepaar 4,8, mit Ausnahme eines Wertepaares, das einen GEH-Wert von 6,7 aufweist. Dieses befindet sich am KP9 und stellt den an dem Knotenpunkt ausfahrenden Verkehrsstrom dar, der in die Straße „Am

Hochfeldweg“ abfließt. Die Überschreitung des GEH-Wertes jenes Wertepaares beruht unter anderem auf der hohen Dichte von Kenngrößen in diesem Gebiet. Ein Herabsetzen des erhöhten GEH-Wertes des einen Wertepaares wäre nur unter einer beträchtlichen Verschlechterung der GEH-Werte mehrerer anderer Wertepaare möglich gewesen. Die Aussagekraft des Verkehrsmodelles wäre dadurch vermindert. Demzufolge wurde davon abgesehen, den erhöhten GEH-Wert des einen Wertepaares noch weiter anzupassen. Wertepaare, die sich abseits der B 16 befinden weisen gänzlich GEH-Werte von weniger als 5,0 auf und sind demnach ausreichend gut durch die Feinkalibrierung angepasst worden. Abgesehen von der einen Ausnahme sind demnach die Bedingungen an den GEH-Wert gemäß HBS Kap. L2.4.1 (FGSV) bei der Betrachtung der Stundenumlegung erfüllt. Die Validierung des Modells ist nach Maßgabe des HBS Kap. L2.4.1 (FGSV) abgesehen von der einen Ausnahme nachgewiesen.

Bei der dichten Abfolge von Messstellen entlang der B 16 und den verschiedenen Hochrechnungsfaktoren weisen die GEH-Werte die Sicherheit auf, dass die Planungsgrundlage für die anstehende Untersuchung eine zufriedenstellende Genauigkeit besitzt.

LV + SV			Vor Kalibrierung		Nach Kalibrierung	
		Erhebungswert LV+SV [Fz/h]	Modellwert LV+SV [Fz/h]	GEH-Wert LV+SV [Fz/h]	Modellwert LV+SV [Fz/h]	GEH-Wert LV+SV [Fz/h]
KP1	West, ein	1042	878	5,3	904	4,4
	West, aus	895	873	0,7	904	0,3
	Nord, ein	765	564	7,8	649	4,3
	Nord, aus	598	563	1,5	644	1,9
	Ost, ein	730	733	0,1	746	0,6
	Ost, aus	775	738	1,3	751	0,8
	Süd, ein	396	425	1,4	490	4,5
	Süd, aus	594	426	7,4	490	4,5
KP3	West, ein	740	764	0,9	775	1,3
	West, aus	746	759	0,5	770	0,9
	Nord, ein	39	62	3,2	39	0,0
	Nord, aus	38	62	3,4	39	0,3
	Nordost, ein	46	27	3,2	44	0,3
	Nordost, aus	46	26	3,3	43	0,4
	Ost, ein	724	697	1,0	711	0,5
	Ost, aus	721	703	0,7	717	0,2
KP4	Ost, ein	722	699	0,9	713	0,4
	Ost, aus	721	705	0,6	719	0,1
KP5 N	Nord, ein	103	94	0,9	111	0,7
	Nord, aus	114	95	1,8	112	0,2
KP5 SW	Süd, ein	180	217	2,6	175	0,4
	Süd, aus	169	216	3,3	171	0,2
KP6	West, ein	863	860	0,1	827	1,3
	West, aus	849	869	0,7	830	0,7
	Süd, ein	114	66	5,1	110	0,4
	Süd, aus	108	63	4,9	109	0,1
KP7	Nord, ein	200	268	4,5	216	1,1
	Nord, aus	207	268	4,0	217	0,7
	Ost, ein	707	683	0,9	725	0,7
	Ost, aus	701	676	0,9	721	0,8
KP8 O	Nord, ein	210	147	4,7	200	0,7
	Nord, aus	204	146	4,4	232	1,9
	Süd, ein	331	291	2,3	335	0,2
	Süd, aus	326	281	2,6	327	0,0
KP9	Nordwest, ein	290	47	18,8	214	4,8
	Nordwest, aus	165	89	6,8	112	4,6
	Südwest, ein	906	827	2,7	902	0,1
	Südwest, aus	796	821	0,9	929	4,5
	Südost, ein	167	99	5,9	151	1,3
	Südost, aus	139	65	7,3	229	6,7
	Nordost, ein	797	864	2,3	826	1,0
	Nordost, aus	935	861	2,5	824	3,7
KP10	West, ein	246	272	1,7	225	1,4
	West, aus	226	278	3,2	239	0,8
	Nord, ein	900	744	5,4	921	0,7
	Nord, aus	994	738	8,7	908	2,8
	Süd, ein	920	554	13,5	830	3,0
	Süd, aus	845	555	11,0	829	0,6
GEH-Wert, Durchschnitt				**3,70**		**1,49**

Abbildung 10: Bestimmung GEH-Faktor zur Überprüfung der Modellierungsqualität (Stundenumlegung)

3.3 Analyse (2020)

Basierend auf dem Landesverkehrsmodell Bayern 2015 (DTV_{W5}) wurde das Modell wie in Kapitel 3.1 bzw. 3.2 beschrieben angepasst und feinkalibriert. Das Modell gibt das Verkehrsverhalten sowie –aufkommen für das Analysejahr 2020 angemessen wieder. Darauf aufbauend können Verkehrsprognosen mit Eingriffen in die Straßen- bzw. Nachfragestruktur durchgeführt werden. Im Folgenden ist die Analyse für das Jahr 2020 als durchschnittlicher, 5-täglicher, werktäglicher Verkehr (2020, DTV_{W5}) sowie vergleichend der durchschnittliche tägliche Verkehr (2020, DTV, 7 Tage / Woche) abgebildet.

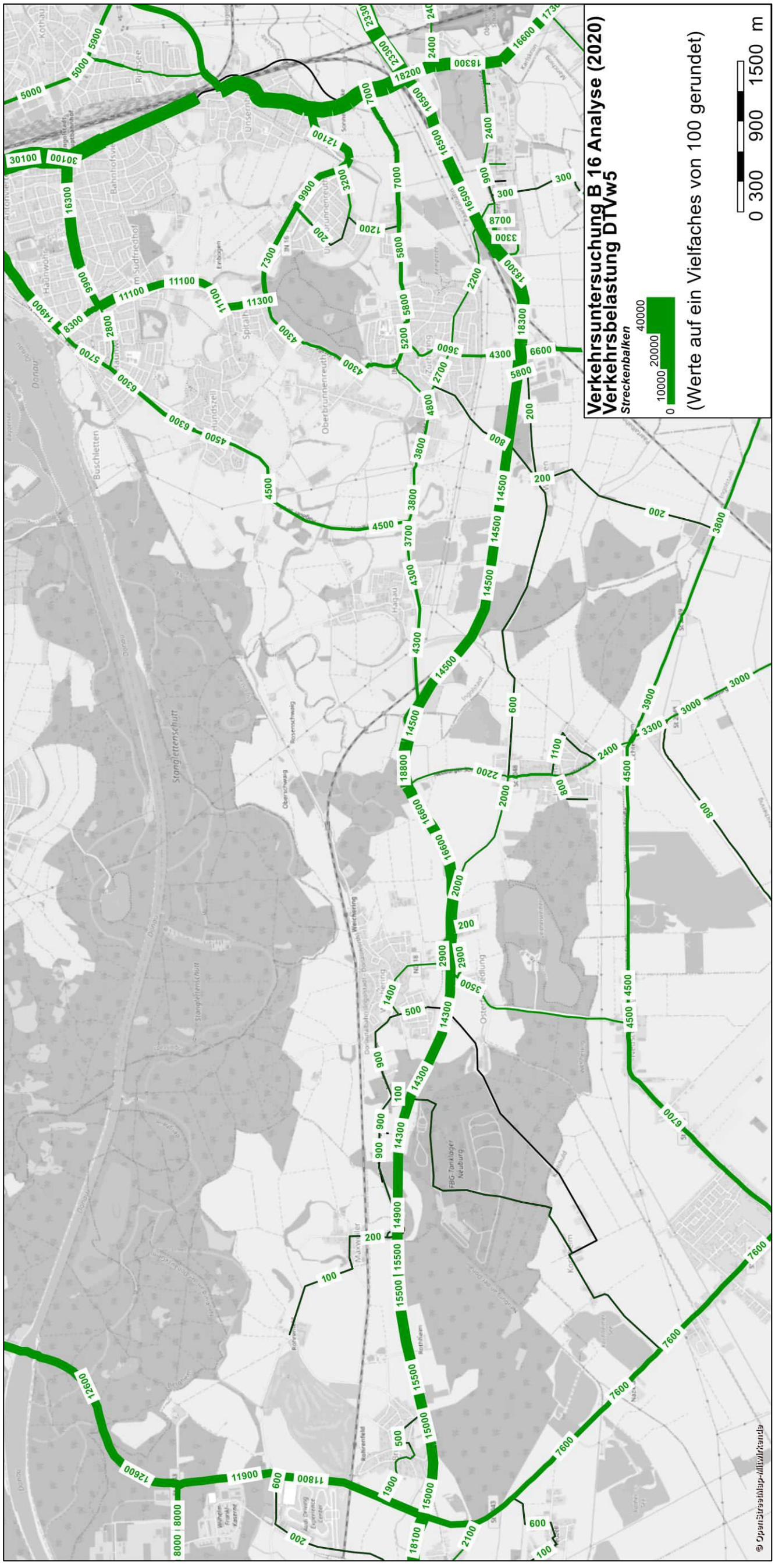


Abbildung 11: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) – Analyse Nullfall (2020)

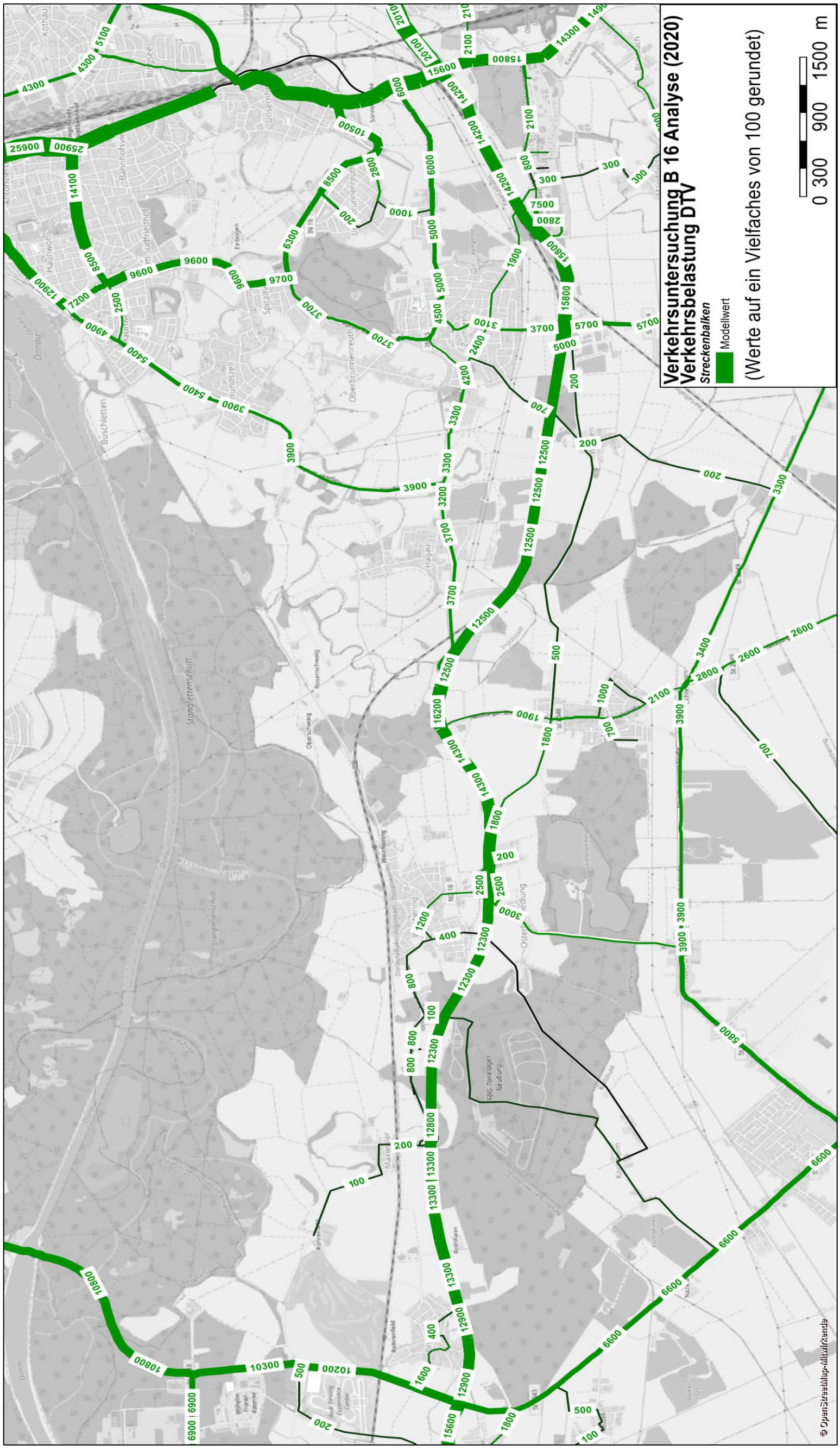


Abbildung 12: Verkehrsbelastungen (DTV) – Analyse Nullfall (2020)

4 Modellierung Prognosefälle

4.1 Prognosegrundlagen

4.1.1 Allgemeines

Im Rahmen der Prognosegrundlagen wurden vorhandene infrastrukturelle Planungen, Bauleitplanungen sowie Prognosen hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Bevölkerungsdaten aufbereitet. Dies beinhaltet den 4-streifigen Ausbau der B 16, die verkehrstechnische Neuanbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" und das geplante Logistik-Zentrum bei Weichering einerseits. Andererseits wurden die Verkehrsprognose 2030 des BMVI sowie regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnungen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Durch die Verwendung des Nachfragemodells 2035 des Landesverkehrsmodells 2035 sind indirekt weitere Bauleitplanungen mit berücksichtigt.

4.1.2 Künftige Infrastruktur und berücksichtigte Bauleitplanungen

Bedarfsplan Bundesfernstraßen / Ausbauplan Staatsstraßen

Die im gewählten Ausschnitt des Landesverkehrsmodells enthaltenen Straßen wurden mit einschlägigen Plänen hinsichtlich geplanter Um-/Ausbaumaßnahmen abgeglichen. Hierzu wurden Projekte des vordringlichen und weiteren Bedarfs mit Planungsrecht im aktuellen Bedarfsplan der Bundesfernstraßen sowie Maßnahmen der 1. Dringlichkeitsstufe (1 und 1R) des 7. Ausbauplans der Staatsstraßen in Bayern berücksichtigt. Somit sind neben dem 4-streifigen Ausbau der B 16 zwischen der St 2043 und der B 13 folgende Planungen im Modell hinterlegt und demnach als realisiert berücksichtigt:

Tabelle 3: Um-/Ausbaumaßnahmen im Untersuchungsgebiet

Projektnummer	Str.Nr.	Projektbezeichnung
B013-G080-BY-T01-BY	B 13	OU Unsernherrn
B016-G051-BY-T01V-BY	B 16	Verlegung bei Marienheim
B016-G051-BY-T02-BY	B 16	OU Neuburg Süd - Oberhausen
B016-G051-BY-T03-BY	B 16	Ausbau zwischen B 13 und A 9
B300-G045-BY-T03-BY	B 300	OU Weichenried

Ferner befindet sich eine Umfahrung der Stadt Neuburg (zweite Donaubrücke) derzeitig in Planung, bei der jedoch noch keine finale Lage der Umfahrung besteht. Durch die Schaffung einer weiteren Donauquerung ist tendenziell mit einer verminderten Belastung der im Rahmen der vorliegenden Untersuchung betrachteten Staatsstraße St 2043 zu rechnen. Eine zusätzliche Belastung auf der St 2043 durch die Realisierung einer zweiten Donaubrücke im Bereich der Stadt Neuburg ist demnach grundsätzlich nicht naheliegend. In einer fortführenden Untersuchung werden die Auswirkungen einer weiteren Donaubrücke im Bereich von Neuburg a. d. Donau noch konkret betrachtet.

Bauleitplanungen im Untersuchungsgebiet

Änderungen in den Siedlungsstrukturen sowie der Verkehrswegeinfrastruktur wirken sich direkt auf das Verkehrsaufkommen bzw. –verhalten aus. Ein neues Baugebiet erzeugt beispielsweise weitere Arbeitsplätze oder Bewohner, die zusätzlichen Verkehr induzieren. Eingriffe in die Struktur des Straßennetzes haben einen Effekt auf die Wegefindung und ziehen demnach Verkehrsverlagerungen nach sich. Derartige Maßnahmen gilt es – insbesondere für die Verkehrsprognose – im Modell zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wurden Baumaßnahmen und deren voraussichtliche Umsetzung aus einschlägigen Unterlagen erfasst.

Gewerbeansiedlung Logistik-Zentrum Weichering

Im westlichen Bereich der Gemeinde Weichering wird ein neues Logistik-Zentrum geplant. Die konkrete Lage des Logistik-Zentrums befindet sich zwischen der B 16 und der Bahnstrecke Ingolstadt – Neuburg an der Donau auf Höhe des „Tanklagers Neuburg". Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt dabei über die Anschlussstelle der B 16 bei Maxweiler. Der durch das Logistik-Zentrum entstehende Mehrverkehr wird in dem Verkehrsmodell berücksichtigt. Wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, wird mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von knapp 3.200 Kfz-Fahrten / Tag für das Logistik-Zentrum Weichering gerechnet. Davon entfallen etwa 2.750 Fahrten auf den Schwerverkehr sowie ca. 450 Fahrten auf den Leichtverkehr. Je 50 % sind dem Quell- bzw. dem Zielverkehr zuzuordnen.

Tabelle 4: Prognostiziertes Verkehrsaufkommen Logistik-Zentrum Weichering

Prognostiziertes Verkehrsaufkommen Logistik-Zentrum Weichering	
Lkw-Fahrten / Tag	2.744
Pkw-Fahrten / Tag	448
Anzahl Fahrten / Tag, Gesamt	3.192

Die Betrachtung der prognostizierten Verteilung des Verkehrsaufkommens aufgrund des geplanten Logistik-Zentrums erfolgt separat für den Lkw-Verkehr und den Pkw-Verkehr. Bei der Verteilung des Lkw-Verkehrs wurde zunächst eine grobe Verteilung auf die Himmelsrichtungen vorgenommen, die dann Bundesstraßen sowie Bundesautobahnen zugeordnet wurden. Bei der Verteilung des Lkw-Verkehrs wurde angenommen, dass die Hälfte des Verkehrsaufkommens in/aus Richtung Norden verläuft, während sich je 10 – 20 % des Lkw-Verkehrs auf die anderen drei Himmelsrichtungen verteilen. Die Himmelsrichtungen Nord bzw. Süd entsprechen der A 9, die Himmelsrichtungen West und Ost entsprechen der B 16. Bei der Zuordnung des Verkehrsaufkommens der westlichen Himmelsrichtung wurde dieses nochmals gemäß der Abbildung 13 unterteilt.

Bei der Verteilung des Pkw-Verkehrs wurde von einer Abschätzung mittels Himmelsrichtungen abgesehen. Stattdessen wurde die Verteilung des bestehenden Pkw-Verkehrs des Bezirks Weichering herangezogen. Entsprechend Abbildung 14 verteilt sich der Pkw-Verkehr hauptsächlich entlang der B 16 und in Richtung Ingolstadt.

Tabelle 5: Abschätzung der Verteilung des Lkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering

Abschätzung der Ankünfte von Hauptläufen	
Himmelsrichtung	Aufteilung
Norden	Ca. 50 %
Osten	Ca. 20 %
Süden	Ca. 10 %
Westen	Ca. 20 %

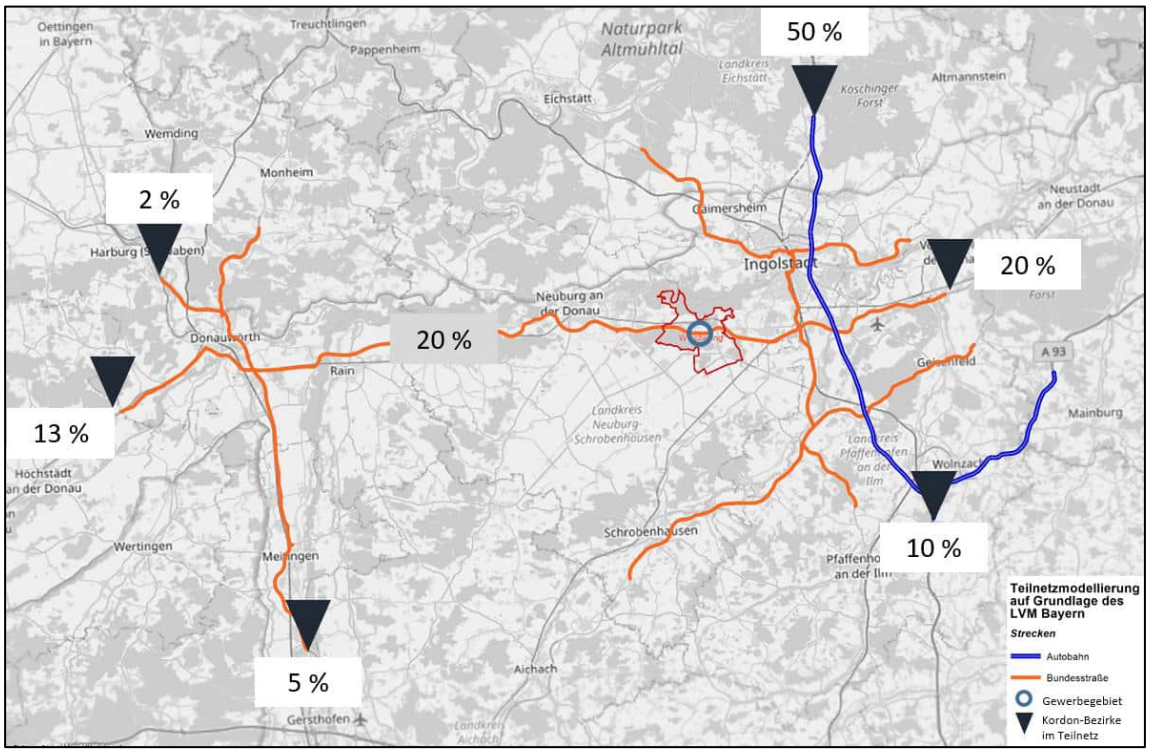


Abbildung 13: Verteilung des Lkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering

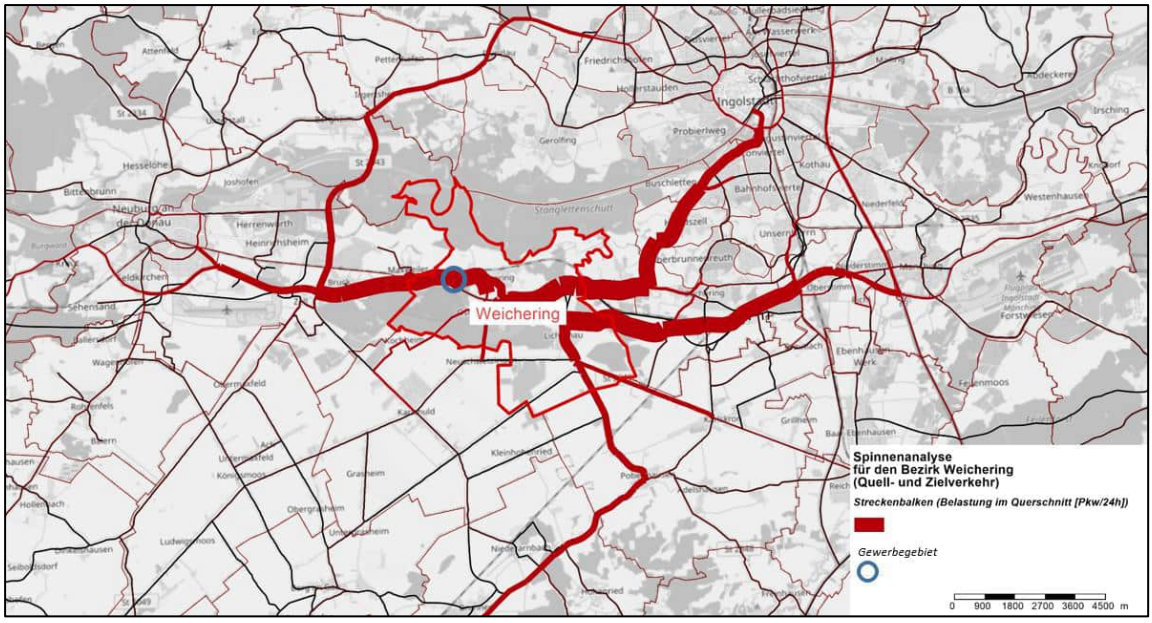


Abbildung 14: Verteilung des Pkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering

Überarbeitung Bezirksstruktur

Im Rahmen des geplanten Logistik-Zentrums im westlichen Bereich der Gemeinde Weichering wurde ein neuer Bezirk in das Verkehrsmodell eingebaut. Das induzierte Verkehrsaufkommen des geplanten Logistik-Zentrums konnte so detailliert an der Lage des Logistik-Zentrums eingespeist werden. Die Höhe als auch die Verteilung des induzierten Verkehrs wurde entsprechend den vorangehenden Erläuterungen vorgenommen. Im Folgenden ist die Lage des neu erzeugten Bezirks abgebildet.

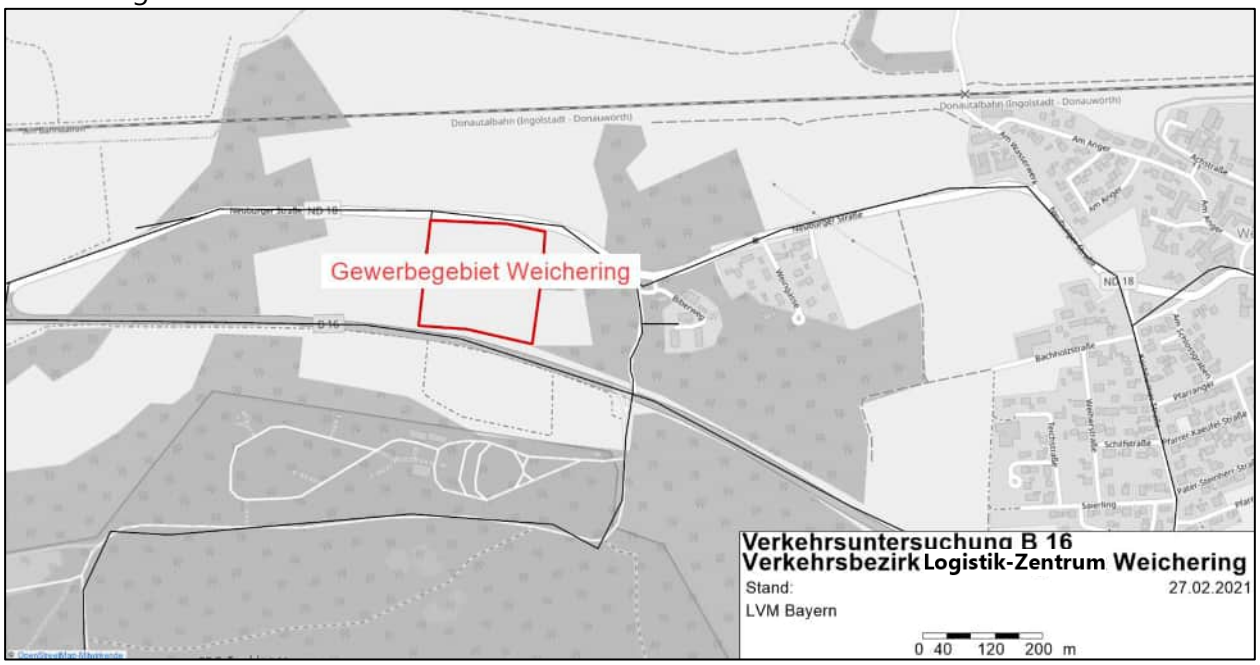


Abbildung 15: Zusätzlich eingefügter Verkehrsbezirk „Logistik-Zentrum Weichering“

4.1.3 Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung

Verkehrserhebungen geben Aufschluss über die gegenwärtige Verkehrssituation. Um auch Aussagen über zukünftige Verkehrssituationen treffen zu können, sind Prognoseberechnungen notwendig. Dies betrifft unter anderem Prognosen hinsichtlich der Bevölkerung, der Anzahl an Arbeitsplätzen und des allgemeinen Verkehrsaufkommens. Derartige Entwicklungen sind generell im LVM hinterlegt, müssen bei kleinräumigen Untersuchungen und höherem Detailgrad aber geprüft bzw. zusätzlich konkret hinterlegt werden.

Verkehrsprognose 2030 des BMVI vs. LVM-By

In der *Verkehrsprognose 2030* des BMVI ist die Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens für Deutschland hinterlegt. Es liegen keine konkreten Zahlen sondern ausschließlich Bereiche vor, in denen sich die prognostizierte Veränderung des Verkehrsaufkommens befindet. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bezieht sich auf die Jahre 2010 sowie 2030 und ist landkreisfein angegeben. Für einen überschlägigen Vergleich mit den im Landesverkehrsmodell hinterlegten Matrizen (2015, 2035), die die Höhe des Personenverkehrs angeben, ist dies ausreichend. Jener Vergleich wurde angestellt, um etwaige hohe Abweichungen zwischen dem für die folgenden Prognosen verwendeten Modell und der Verkehrsprognose 2030 des BMVI kenntlich zu machen und bei Bedarf anzupassen zu können. Im Folgenden werden die Stadt Ingolstadt und der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen mit den im Ausschnitt des Landesverkehrsmodells enthaltenen Gemeinden verglichen. Diese beiden öffentlichen Gebietskörperschaften stellen einen Teil des hauptsächlich relevanten Bereichs des Untersuchungsgebietes dar und sind zugleich fast gänzlich im Ausschnitt des Landesverkehrsmodells enthalten.

Tabelle 6: Vergleich Verkehrsprognose 2030 (BMVI) mit LVM By

Verkehrsprognose 2030 (BMVI) - Netzumlegungen Straße (Los 4)			
Entwicklung Verkehrsaufkommen [Fahrten[2]]	Veränderung 2010 – 2030		Veränderung
Stadt Ingolstadt	> +0 % bis +10 %		**etwa +10 %**
LK Neuburg-Schrobenhausen	> +10 % bis +20 %		
Landesverkehrsmodell Bayern			
Entwicklung Verkehrsaufkommen [Fahrten[2]]	2015	2035	Veränderung
Stadt Ingolstadt	501.773	529.170	**+ 5,5 %**
LK Neuburg-Schrobenhausen	339.852	385.676	**+ 13,5 %**
Summe (Stadt Ing. + LK Neuburg-Schrobenhausen)	841.625	914.846	**+ 8,7 %**

[2] Das Verkehrsaufkommen ist durch die Anzahl der durchgeführten Fahrten definiert. Eine Fahrt entspricht einer mit dem motorisierten Individualverkehr (z. B. Pkw, Krad) durchgeführten Ortsveränderung, die gesamt oder zumindest im Teil im Untersuchungsgebiet vollzogen wird.

Die prognostizierte Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens besitzt gemäß der Verkehrsprognose des BMVI ein Wachstum von etwa 10 %. Im Ausschnitt des Landesverkehrsmodells Bayern ist ein Wachstum von 8,7 % hinterlegt. Die Abweichungen sind aufgrund leicht abweichender Datengrundlage akzeptabel. Die folgenden Prognosen werden auf Grundlage des im LVM-By hinterlegten Wachstums erstellt.

Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnungen, Bay. Landesamt für Statistik vs. LVM-By
In der *Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039* des Bayerischen Landesamt für Statistik ist die Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayerns hinterlegt. Die Bevölkerungsstände sind für die Stichtage 31.12.2015 sowie 31.12.2035 angegeben. Für einen Vergleich mit den im Landesverkehrsmodell hinterlegten Strukturgrößen (2015, 2035) ist dies ausreichend. Im Folgenden werden die Stadt Ingolstadt und der Landkreis Neuburg-Schrobenhausen mit den im Ausschnitt des Landesverkehrsmodells enthaltenen Gemeinden verglichen. Diese beiden öffentlichen Gebietskörperschaften stellen einen Teil des hauptsächlich relevanten Bereichs des Untersuchungsgebietes dar und sind zugleich fast gänzlich im Ausschnitt des Landesverkehrsmodells enthalten.

Tabelle 7: Vergleich Bevölkerungsentwicklungen Statistikamt bzw. Landesverkehrsmodell Bayern

Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung [Einwohner]			
Kreisfreie Stadt , Landkreis	2015	2035	Veränderung
Stadt Ingolstadt	132.400	144.000	+ 8,8 %
LK Neuburg-Schrobenhausen	94.700	103.000	+ 8,8 %
Summe	227.100	247.000	**+ 8,8 %**
Landesverkehrsmodell Bayern [Einwohner]			
Kreisfreie Stadt , Landkreis	2015	2035	Veränderung
Stadt Ingolstadt	129.136	143.596	+ 11,2 %
LK Neuburg-Schrobenhausen	92.700	104.100	+ 12,3 %
Summe	221.836	247.696	**+ 11,7 %**

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung besitzt gemäß des Bayerischen Statistikamtes und des Landesverkehrsmodells Bayern ein Wachstum von je etwa 10 %. Die Abweichungen der absoluten Einwohnerzahlen der beiden Gebietskörperschaften betragen insgesamt knapp 700 Einwohner. Daher können die Datengrundlagen des Landesverkehrsmodells für 2035 als sehr valide eingeschätzt werden.

4.2 Prognosenullfall, ohne Ausbau

4.2.1 Beschreibung Prognosenullfall, ohne Ausbau

Der Prognosenullfall (2035) ohne Ausbau der B 16 unterscheidet sich von der Analyse (2020) ausschließlich in dem zu Grunde liegenden Jahr, der entsprechenden Nachfrageanpassung und den bis zum Jahr 2035 als realisiert angenommenen Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund des geplanten Logistik-Zentrums westlich von Weichering ist enthalten. Die Straßeninfrastruktur ist abgesehen von den Projekten der Bedarfspläne kongruent.

4.2.2 Ergebnisse Prognosenullfall, ohne Ausbau

Werden die Umlegungsergebnisse des Prognosenullfalls mit dem Analyse-Fall (2020) verglichen (vgl. Abbildung 17), werden die Verkehrsnachfrageentwicklungen aus Kapitel 4.1.3 ersichtlich. So nehmen Verkehrsbelastungen insbesondere auf übergeordneten Straßen zu. Ferner ist die zusätzliche Nutzung im geplanten Logistik-Zentrum bei Weichering erkennbar. Auf dem Abschnitt der Bundesstraße B 16 zwischen der St 2043 und der B 13 stellt sich ein Verkehrsaufkommen zwischen etwa 17.700 und 23.000 Kfz/Tag ein. Im Vergleich zum Analyse-Fall (2020) bedeutet das einen Zuwachs von zwischen 2.700 und 4.700 Fahrzeugen/Tag. Durch die geplante Ortsumgehung im Bereich der Ortschaft Unsernherrn werden Verkehre stärker über die Relation B 16 – B 13 in Richtung Ingolstadt geführt als über den Stadtbezirk Südwest (Haunwöhr, Schmalzbuckel) Ingolstadts, der in der Prognosenullfallbetrachtung ohne Ausbau etwas geringer belastet ist.

Wird ferner die Situation betrachtet, in der das Logistikzentrum als nicht realisiert angenommen wird, stellen sich gemäß Kapitel 4.1.2 geringere Verkehrsbelastungen vor allem entlang der B 16 ein. Der Abschnitt der B 16 zwischen St 2043 und Maxweiler wäre dadurch um etwa 700 Kfz/Tag geringer belastet als in der Betrachtung mit realisiertem Logistikzentrum. Der Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 wäre ohne Umsetzung des Logistikzentrums um rund 2.400 Kfz/Tag geringer belastet als wenn eine Realisierung berücksichtigt ist.

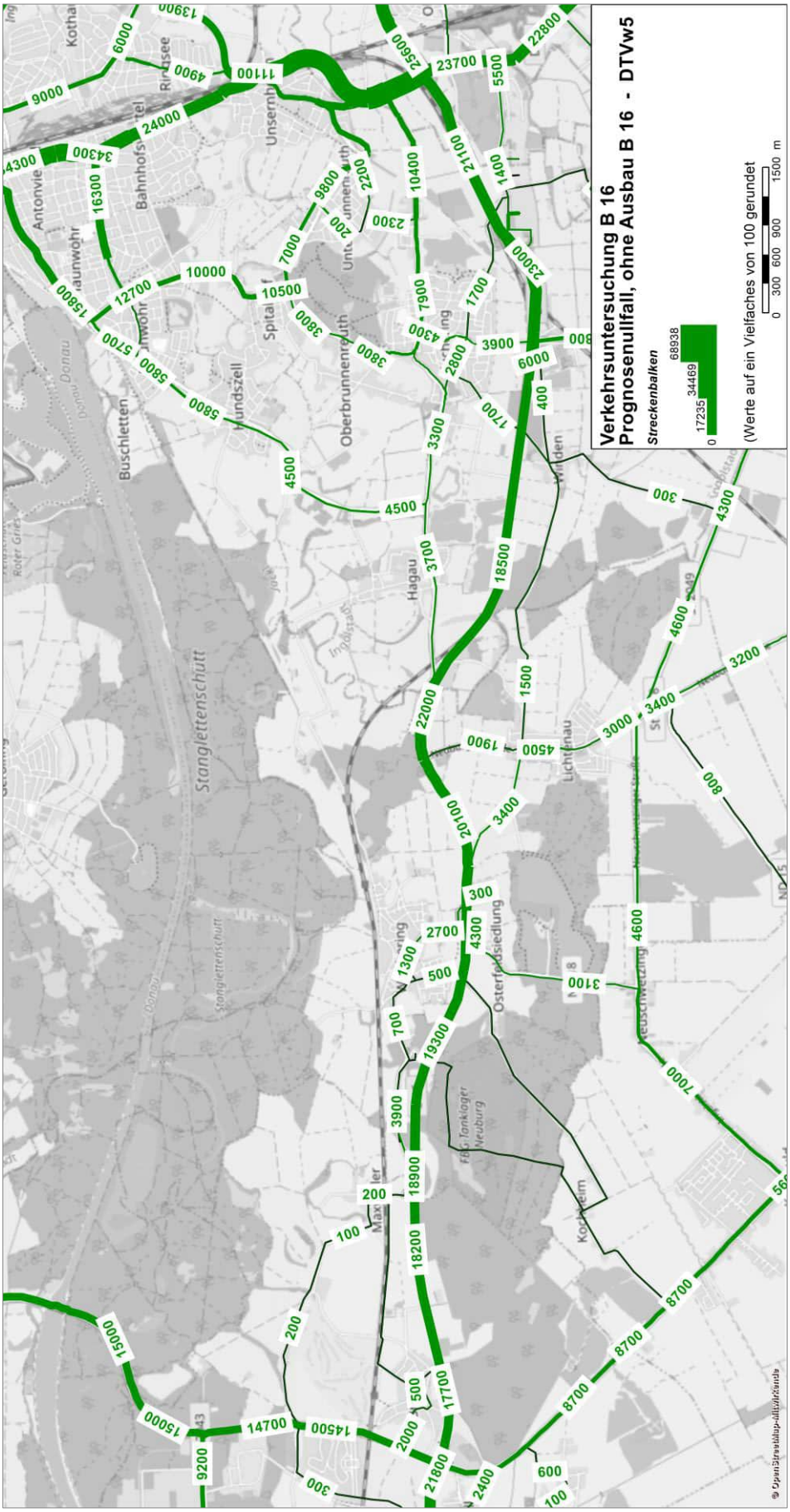


Abbildung 16: Verkehrsbelastungen (DTV_{W5}) – Prognosenullfall, ohne Ausbau (2035)

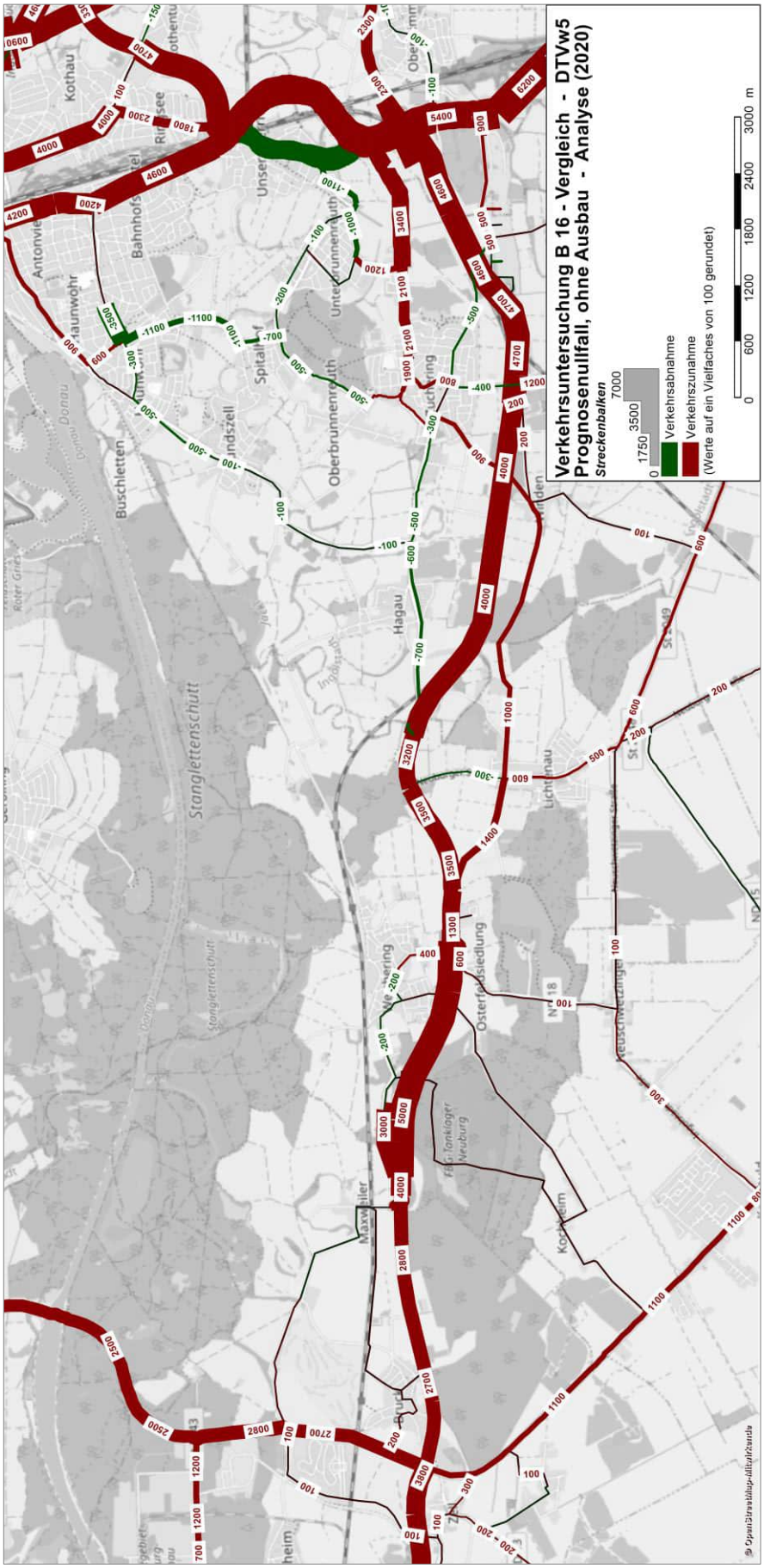


Abbildung 17:Differenzdarstellung Prognosenullfall (DTV_{WS}), ohne Ausbau (2035) minus Analyse 2020

4.3 Prognosenullfall, mit Ausbau

4.3.1 Beschreibung Prognosenullfall, mit Ausbau

Der Prognosenullfall (2035) mit Ausbau der B 16 unterscheidet sich von dem Prognosenullfall (2035) ohne Ausbau der B 16 ausschließlich in dem Ausbau der B 16. In beiden Betrachtungen liegt die gleiche Nachfrage vor. Die Straßeninfrastruktur ist mit Ausnahme der ausgebauten B 16 und der damit angepassten Knotenpunkte hinsichtlich Geometrie und geänderter Abbiegebeziehungen kongruent. Demnach wurden die Knotenpunkte KP1, KP6, KP7 und KP8 zu 4- bzw. zwei 3-armigen, teilplanfreien Knotenpunkten im Modell angepasst (Definition Knotenpunkte siehe Abbildung 1 und Abbildung 2). Die KP3, KP5 sowie KP9 sind im Bestand bereits teilplanfrei ausgeführt und bedürfen demnach keiner grundlegenden Geometrieanpassung. Die Einmündung der Raiffeisenstraße in die B 16 im Südosten der Ortschaft Bruck wird im Zuge des Ausbaus der B 16 geschlossen. Gleiches gilt für den KP4. Im Folgenden ist eine Detailansicht der Knotenpunkte KP6 und KP7 (B 16/St 2048 und B 16/Weicheringer Str.) enthalten, die die angepasste Knotenpunktgestaltung im Rahmen des Ausbaus der B 16 aufzeigt.

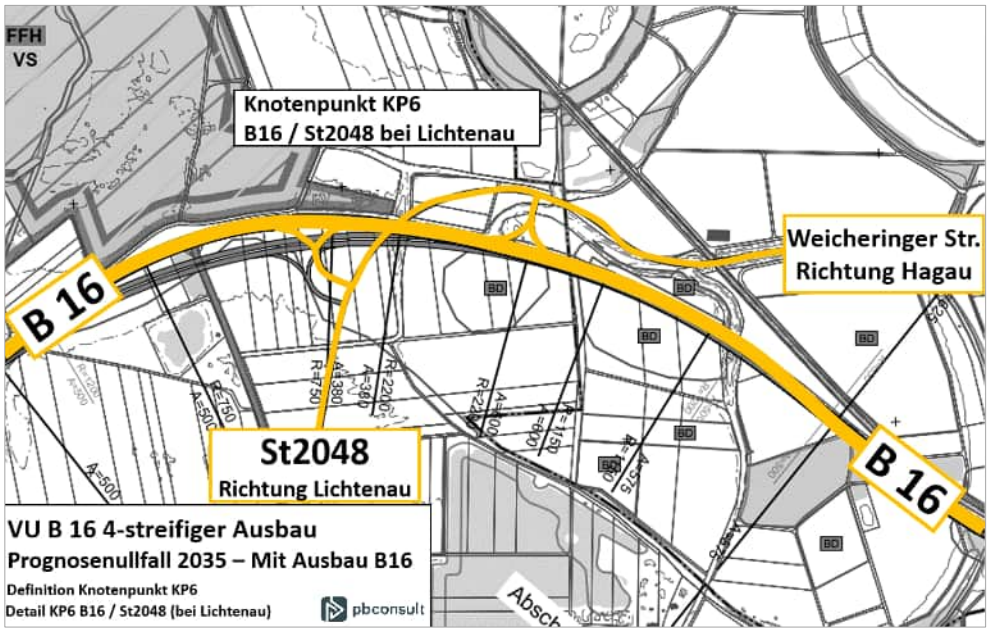


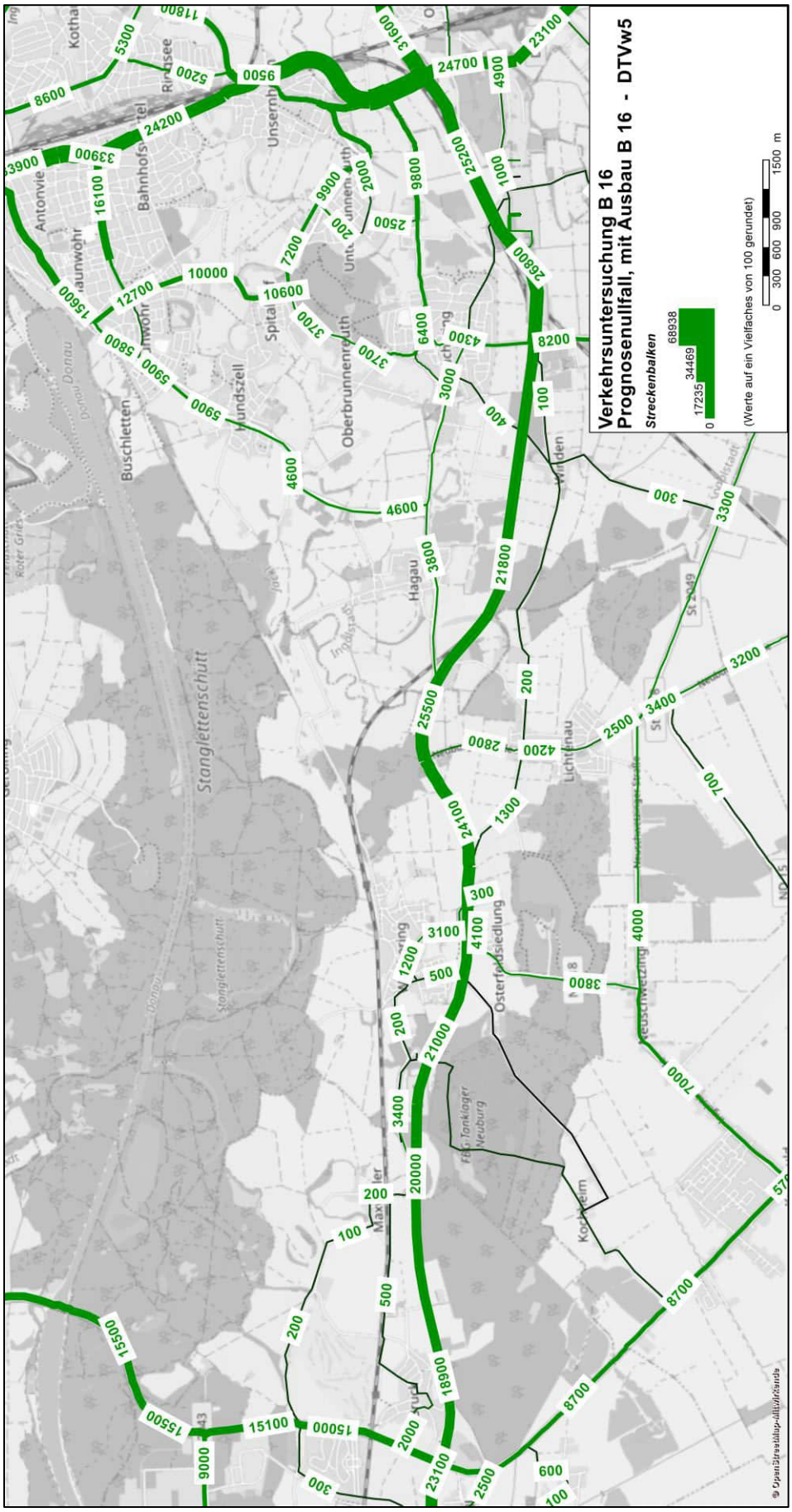
Abbildung 18: Angepasste Knotenpunktgeometrie KP 6 durch Ausbau B 16

4.3.2 Ergebnisse Prognosenullfall, mit Ausbau

Werden die Umlegungsergebnisse des Prognosenullfalls mit Ausbau der B 16 mit dem Prognosenullfall ohne Ausbau der B 16 miteinander verglichen (vgl. Abbildung 20), wird die Verkehrsbündelung auf die B 16 ersichtlich. Parallel zur B 16 verlaufende Straßenzüge nehmen hinsichtlich der Verkehrsbelastung ab. Straßenzüge, die auf die B 16 zulaufen, verzeichnen tendenziell eine Zunahme des Verkehrsaufkommens. Die Verkehrsbündelung auf die B 16 geht mit dem Ausbau und der entsprechenden Attraktivitätssteigerung der selbigen Bundesstraße einher. Parallel dazu verlaufende Fahrten auf dem untergeordneten Streckennetz nehmen an Attraktivität ab. Auf dem Abschnitt der Bundesstraße B 16 zwischen der St 2043 und der B 13 stellt sich ein

Verkehrsaufkommen zwischen etwa 19.000 und 27.000 Kfz/Tag ein. Im Vergleich zur Prognose ohne Ausbau (2035) bedeutet das einen Zuwachs von zwischen 700 und gut 4.000 Fahrzeugen/Tag. Eine Ausnahme stellt die um etwa 500 Kfz/Tag stärker belastete GVS zwischen Bruck und Maxweiler dar. Jene zusätzliche Belastung einer parallel zur B 16 verlaufenden Strecke beruht jedoch auf der Schließung der Zufahrt der Raiffeisenstraße auf die B 16 in Bruck und der entsprechenden, unabdingbaren Verlagerung hin zur Anschlussstelle südlich von Maxweiler.

Analog zur Betrachtung der Ergebnisse des Prognosenullfalles ohne Ausbau der B 16 stellen sich die gleichen Entlastungen entlang der B 16 ein, sofern das Logistikzentrum als nicht realisiert angenommen wird. Der Abschnitt der B 16 zwischen St 2043 und Maxweiler wäre dadurch gleichermaßen um etwa 700 Kfz/Tag geringer belastet als in der Betrachtung mit realisiertem Logistikzentrum. Der Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 wäre ohne Umsetzung des Logistikzentrums erneut um rund 2.400 Kfz/Tag geringer belastet als wenn eine Realisierung berücksichtigt ist.


Verkehrsuntersuchung B 16
Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 - DTVw5
Streckenbalken
68938
34469
17235
0
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
Stanglettenschutt
Buschletten
Hagau
Oberbrunnenreuth
Lichtenau
Osterfeldsiedlung
Spitalhof
Hundszell
Antonviertel
Bahnhofsviertel
Unsernherrn
Kothau
Rinnsee
Donau
Donau-Donau
Roter Graben
Stanglettenschutt
Max
Neuburg
Kotzheim
Wilden
Unt. Unnenreuth
Ingolstadt
St 2043
St 2049
Neubaugebiet
Gewerbegebiet
Tankstelle
Tankstelle
Tankstelle

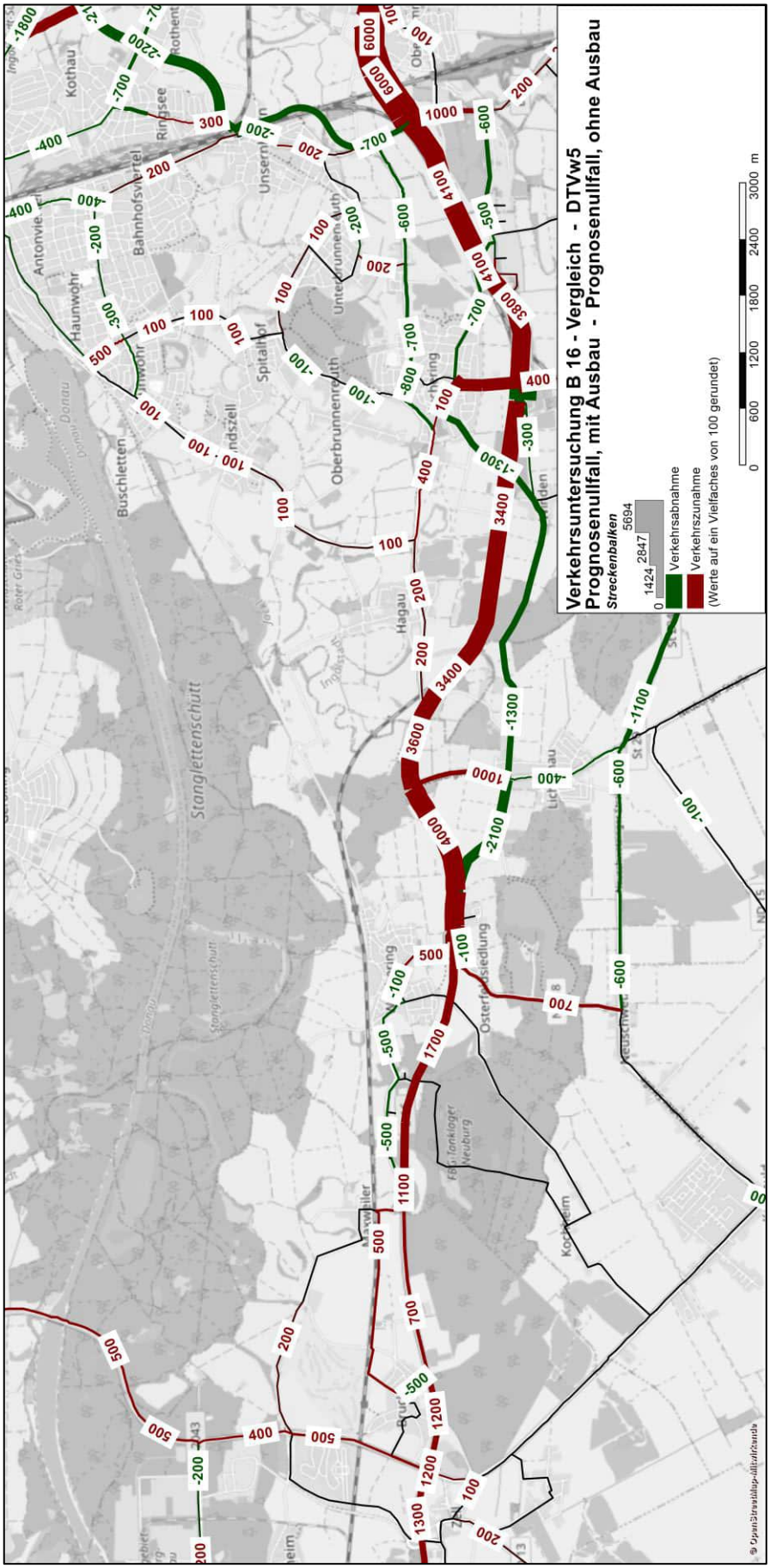


Abbildung 20: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau Minus Prognosenullfall, ohne Ausbau

4.4 Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum

4.4.1 Beschreibung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum

In dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 jedoch ohne dem geplanten Logistik-Zentrum ist der 4-streifige Ausbau der B 16 enthalten. Allerdings ist das geplante Logistik-Zentrum bei Weichering als nicht realisiert berücksichtigt. Zudem wird die bestehende Anschlussstelle der B 16 südlich von Maxweiler geschlossen. Die ausbleibende Ansiedlung des Logistik-Zentrums bei Weichering und die Schließung der genannten Anschlussstelle der B 16 stellen somit die einzigen Unterschiede zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 dar. Jener vorliegende, weitere Prognosenullfall wurde hauptsächlich zu Vergleichszwecken und den sich einstellenden Auswirkungen der ausbleibenden Ansiedlung des Logistik-Zentrums bei Weichering sowie der Schließung der genannten Anschlussstelle der B 16 näher betrachtet.

4.4.2 Ergebnisse Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum

Durch das als nicht realisiert berücksichtigte Logistik-Zentrum bei Weichering entfallen gemäß Kapitel 4.1.2 rund 3.200 Kfz-Fahrten / Tag. Jene entfallenden Fahrten verteilen sich im Untersuchungsgebiet hauptsächlich auf den Abschnitt der B 16 zwischen St 2043 und Maxweiler sowie den Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13. Die Entlastung des Streckennetzes aufgrund des als nicht realisiert berücksichtigten Logistik-Zentrums bei Weichering wird durch die Schließung der Anschlussstelle der B 16 südlich von Maxweiler beeinflusst. Durch die Schließung der genannten Anschlussstelle werden Fahrten, die bislang über jene Anschlussstelle abgewickelt wurden, auf alternative Routen verlagert. Alternative Routen stellen die Anschlussstelle bei Weichering sowie der Knotenpunkt B 16 / St 2043 dar.

Neben den Auswirkungen des als nicht realisiert berücksichtigten Logistik-Zentrums bei Weichering werden im Folgenden auch die Auswirkungen der Schließung der bestehenden Anschlussstelle der B 16 südlich von Maxweiler aufgezeigt. Dazu wurde eine Gegenüberstellung der Umlegungsergebnisse mit der Analyse (2020) und dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 durchgeführt.

Gemäß der folgenden Übersichtsdarstellung stellt sich eine Verkehrsbelastung von rund 18.600 Kfz/Tag auf dem Abschnitt der B 16 zwischen der St 2043 und Weichering ein. Dies entspricht einer Entlastung von rund 300 Kfz/Tag direkt westlich bzw. von circa 2.400 Kfz/Tag direkt östlich der entfallenden Anschlussstelle Maxweiler im Vergleich zum Prognosenullfall mit Ausbau der B 16. Jene Entlastung ist hauptsächlich durch das entfallende Logistik-Zentrum bei Weichering bedingt. Die Entlastung der B 16 in Richtung Osten vermindert sich von Anschlussstelle zu Anschlussstelle entsprechend der Verkehrsverteilung des entfallenden Logistik-Zentrums bei Weichering (vgl. Abbildung 21). Entsprechend der Differenzdarstellung (vgl. Abbildung 21) werden Fahrten aus Bruck, die bislang über die Anschlussstelle bei Maxweiler auf die B 16 aufgefahren sind, nun über die St 2043 auf die B 16 geroutet. Fahrten aus Weichering in Richtung Westen, die bislang teilweise über die Anschlussstelle bei Maxweiler verkehrten, fahren nun ausschließlich über die Anschlussstelle Weichering auf die B 16 auf (Verkehrszunahme von rund 300 Kfz/Tag). Somit ergeben sich Entlastungen auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Bruck und Maxweiler von rund 500 Kfz/Tag, die nun über die Zufahrt von Bruck zur St 2043 verkehren.

Entsprechend sind Entlastungen auf dem Abschnitt der B16 zwischen St 2043 und der entfallenden Anschlussstelle südlich von Maxweiler geschmälert. Ferner werden Fahrten aus Maxweiler in Richtung Westen nun verstärkt über Rohrenfeld und die St 2043 geleitet.

Betrachtet man die Differenzdarstellung zwischen dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 aber ohne dem realisierten Logistik-Zentrum mit dem Analysefall (2020), dann ergibt sich im Bereich Maxweiler eine erhöhte Belastung von etwa 3.100 Kfz/Tag westlich sowie 3.700 Kfz/Tag östlich der entfallenden Anschlussstelle Maxweiler (vgl. Abbildung 23). Fahrten aus Maxweiler, die bislang über die gleichnamige Anschlussstelle fuhren, verkehren verstärkt über Rohrenfeld zum übergeordneten Straßennetz. Fahrten aus Weichering in Richtung Westen verlaufen anstatt über die Anschlussstelle Maxweiler (Entlastung von 800 Kfz/Tag) über die Anschlussstelle Weichering.

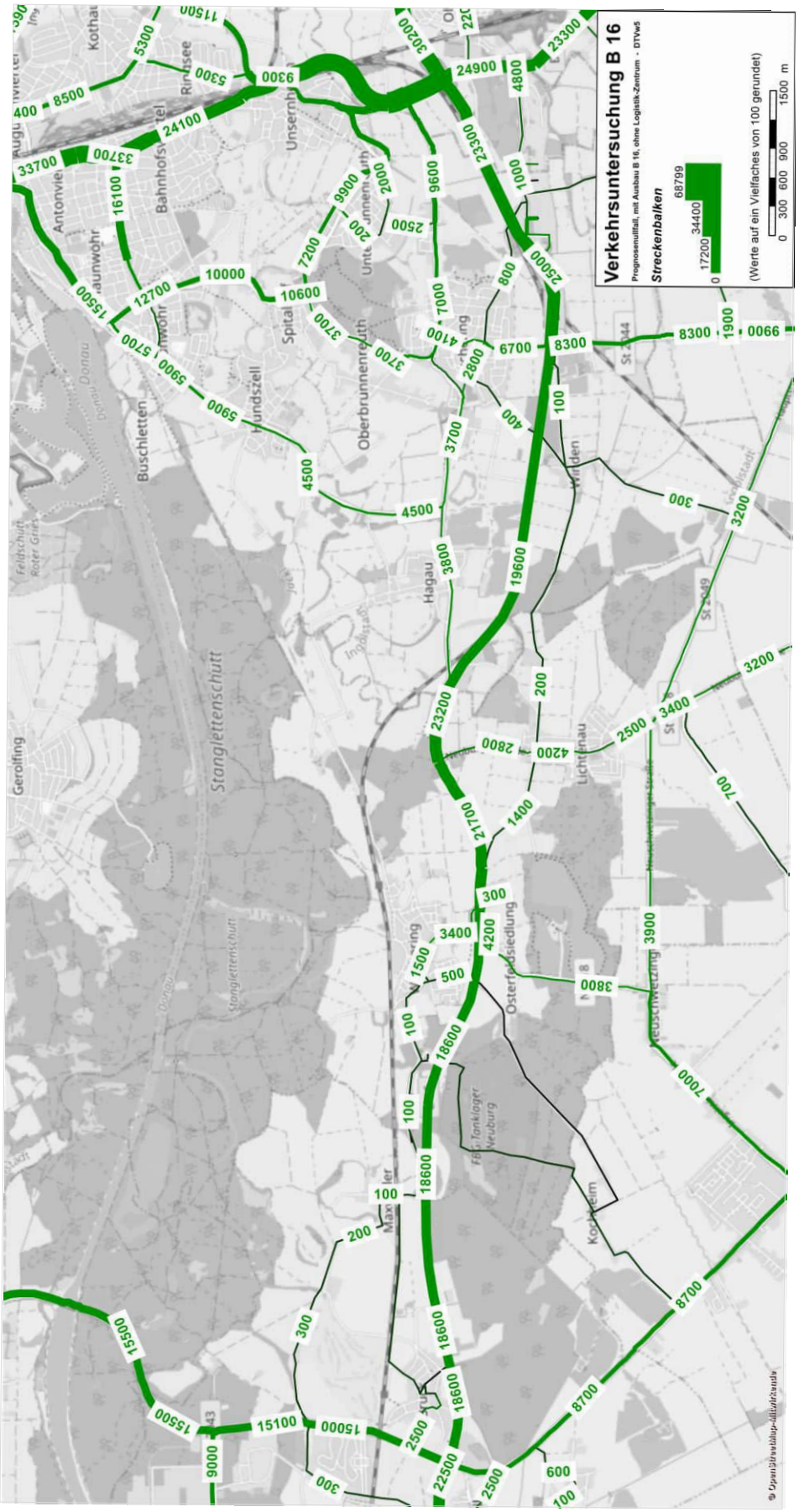


Abbildung 21: Verkehrsbelastungen (DTVw5) Prognosenullfall, mit Ausbau 16, ohne Logistik-Zentrum (2035)

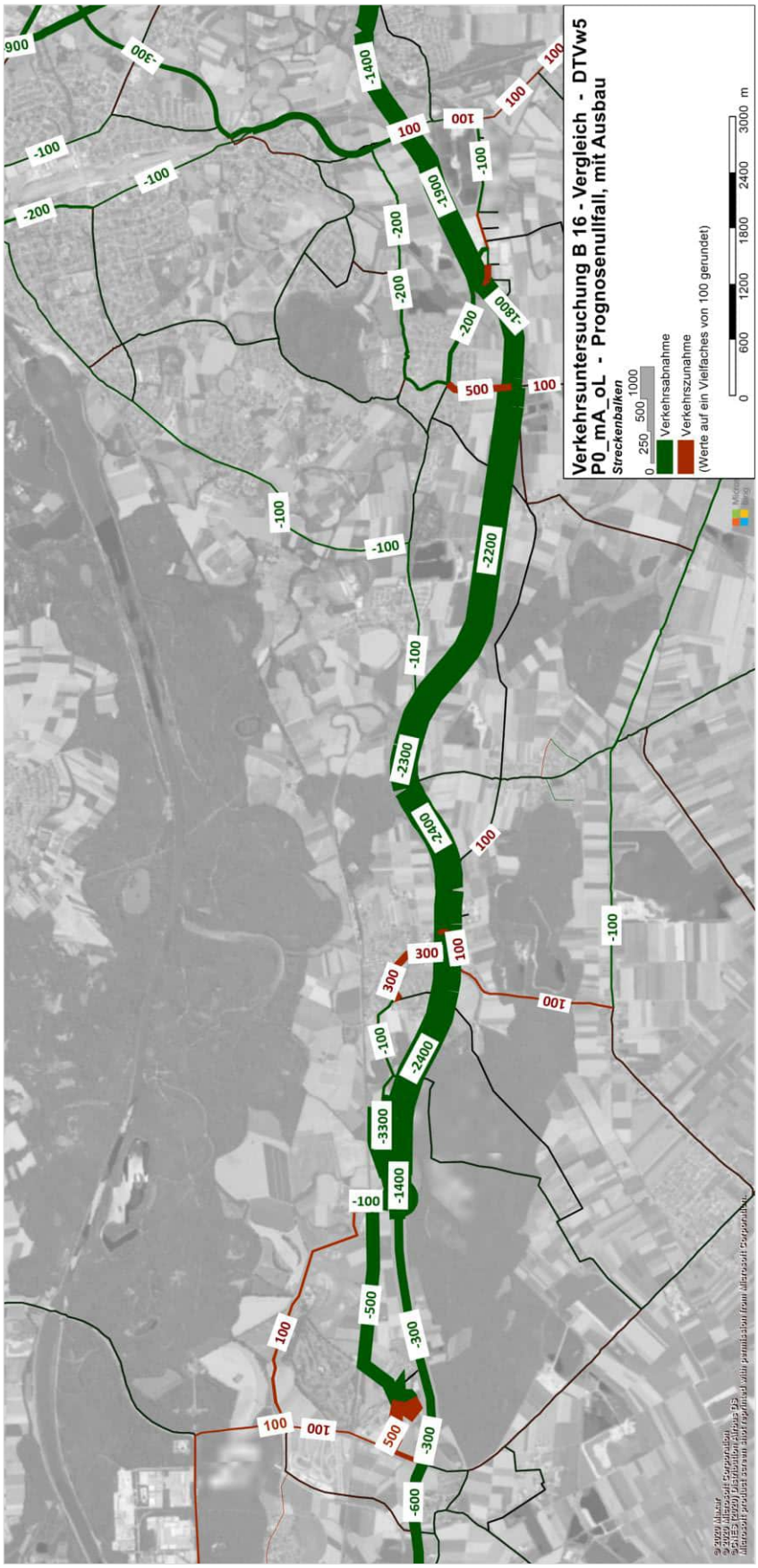


Abbildung 22: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum - Prognosenullfall, mit Ausbau

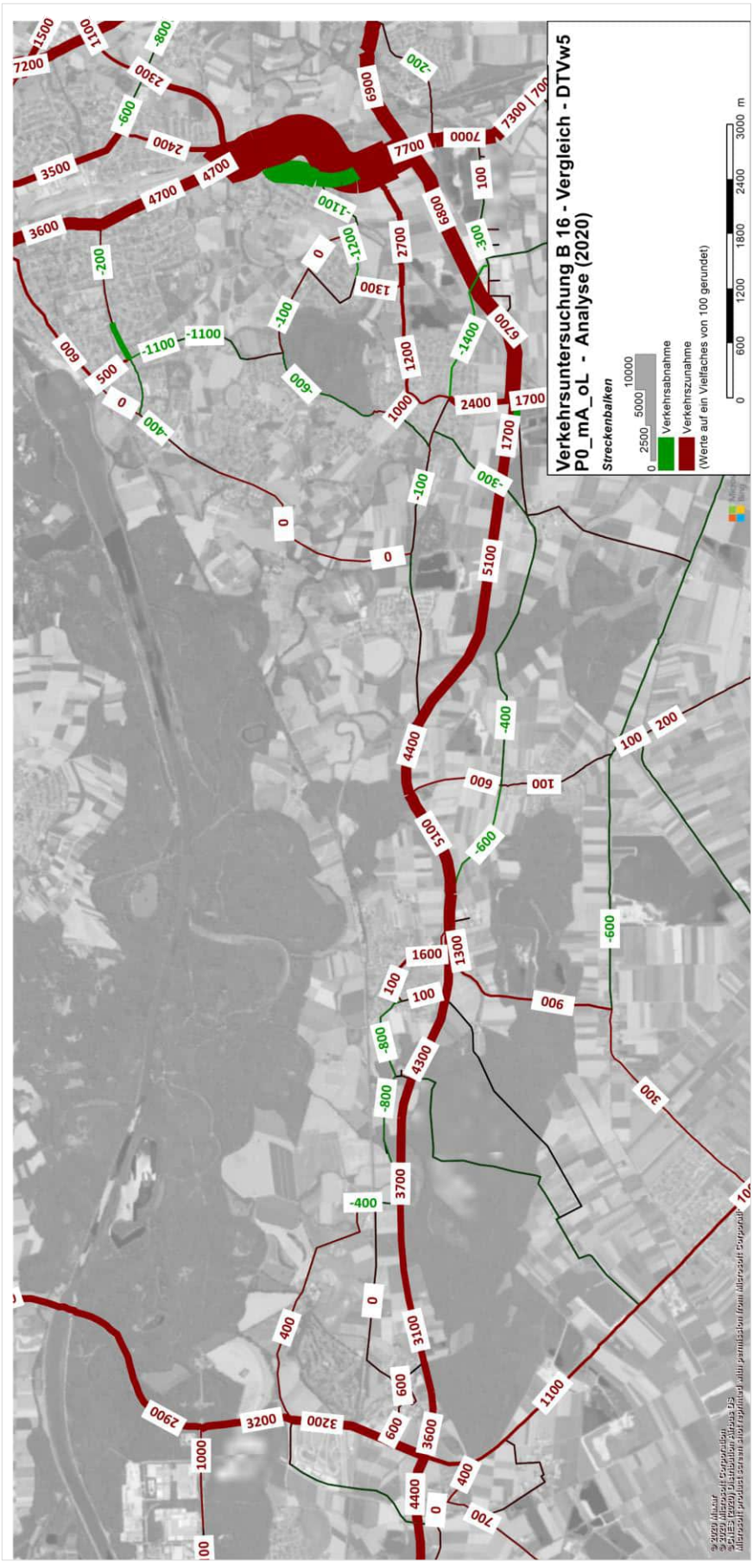


Abbildung 23: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum - Analyse (2020)

4.5 Planfall 1

4.5.1 Beschreibung Planfall 1

Der Planfall 1 entspricht dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 hinsichtlich der Verkehrsnachfrage und dem Untersuchungsjahr. Das Logistikzentrum ist demnach als realisiert berücksichtigt. Die Straßeninfrastruktur weist jedoch Änderungen auf. Diese Sachverhalte gelten für die weiteren Planfälle gleichermaßen.

Der teilplanfreie Knotenpunkt „B 16 / Ingo-Park" wird im Vergleich zum Bestand nach Westen verschoben. Der nördliche Teil der Anschlussstelle wird mit einem weiter östlich gelegenen Brückenbauwerk über die B 16 geführt und mit einem Kreisverkehr an die Zufahrtsstraße des südlichen Teils der Anschlussstelle angeschlossen. Die bestehende Anschlussstelle inklusive des Brückenbauwerkes wird zurückgebaut. Verkehre, die auf der Relation B 16 – Gewerbegebiet „Ingo-Park" verlaufen, werden somit gänzlich über die Straße „Im Weiherfeld" abgewickelt. Über „Am Hochfeldweg" findet demnach kein Zugang zur B 16 vom Gewerbegebiet mehr statt.

Der Knotenpunkt „B 16 / St 2044" wird als teilplanfreier Knoten in der Ausführung einer Raute mit zwei Kreuzungen ausgeführt. Die Konstruktion erfolgt über „Holländerrampen", die zwei Fahrstreifen bei der Abfahrt sowie einen Fahrstreifen bei der Auffahrt der B 16 aufweisen. Die Ausführung des Knotenpunkts „B 16 / St 2044" ist über die Planfälle hinweg identisch vorgesehen.

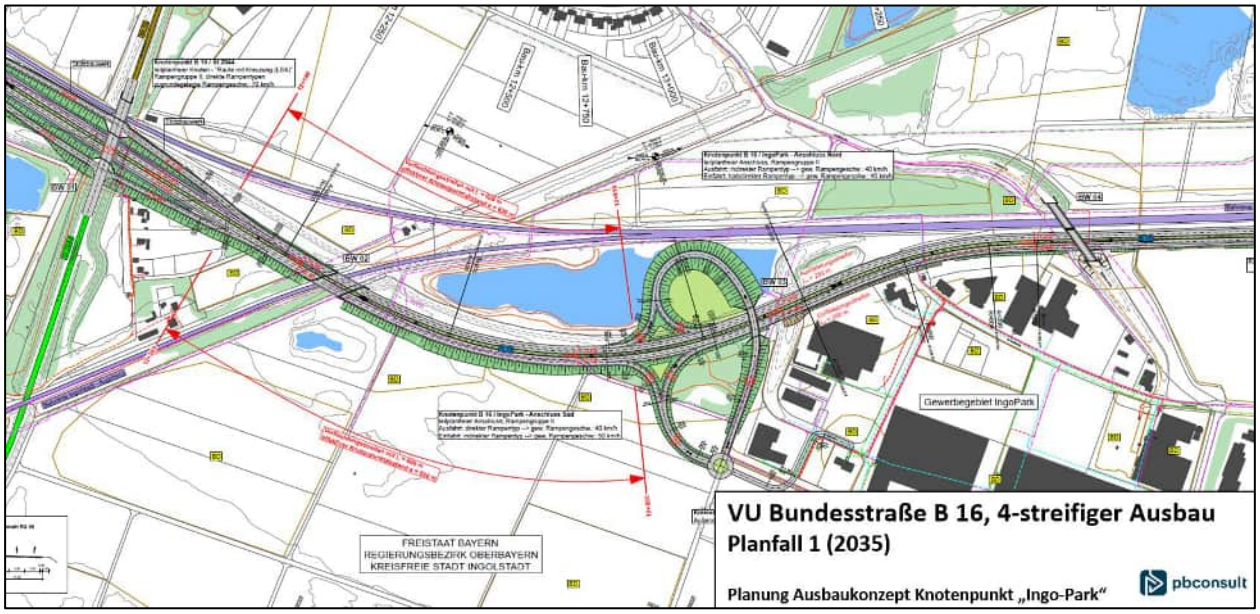


Abbildung 24: Erschließungskonzept Planfall 1

4.5.2 Ergebnisse Planfall 1

Der nördliche sowie südliche Teil der Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park" ist an die gleiche Straße („Im Weiherfeld") angebunden, über die das Gewerbegebiet erreicht werden kann. Bislang erfolgte die Anbindung der Anschlussstelle zum Gewerbegebiet über separate Zufahrtsstraßen. Dadurch ergibt sich eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Straße „Im Weiherfeld" um etwa 3.600 Kfz/Tag. Die Belastung auf der Anschlussstelle beträgt in Planfall 1 etwa 7.100 Kfz/Tag.

Durch die Verlegung der Anschlussstelle in Richtung Westen sind Fahrten aus dem Gewerbegebiet sowie angrenzender Bebauung (u.a. Max-Immelmann-Kaserne) über die Anschlussstellen in Richtung Osten weniger attraktiv. Stattdessen werden Fahrten teilweise über die Immelmannstraße und B 13 zur B 16 geroutet. Dies macht sich in dem geringfügigen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 16 zwischen den Anschlussstellen Gewerbegebiet „Ingo-Park" und dem Bundesstraßen-Kreuz mit der B 13 um etwa 500 Kfz/Tag bemerkbar. Die Immelmannstraße in Richtung Osten ist dadurch mit etwa 350 Kfz/Tag etwas stärker belastet.

Im restlichen Bereich um die angepasste Anschlussstelle stellen sich nur geringfügige Verkehrsänderungen ein. Die absoluten Verkehrsbelastungen auf der B 16 betragen westlich der Anschlussstelle Gewerbegebiet „Ingo-Park" etwa 26.900 Kfz/Tag, östlich der Anschlussstelle ca. 24.700 Kfz/Tag. Auf der Oberstimmer Str. direkt nördlich der B 16 verkehren im Planfall 1 rund 1.200 Kfz/Tag.

Die Entlastung der B 16 bei einer ausbleibenden Realisierung des Logistik-Zentrums bei Weichering stellt sich analog zu den Prognosenullfällen ein. Auf dem Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 nimmt die Belastung um rund 2.400 Kfz/Tag ab.

Im Folgenden ist ein Ausschnitt mit den Belastungswerten des Umlegungsergebnisses sowie einer Differenzdarstellung, die sich auf den Prognosenullfall mit Ausbau (2035) bezieht, im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park" abgebildet.

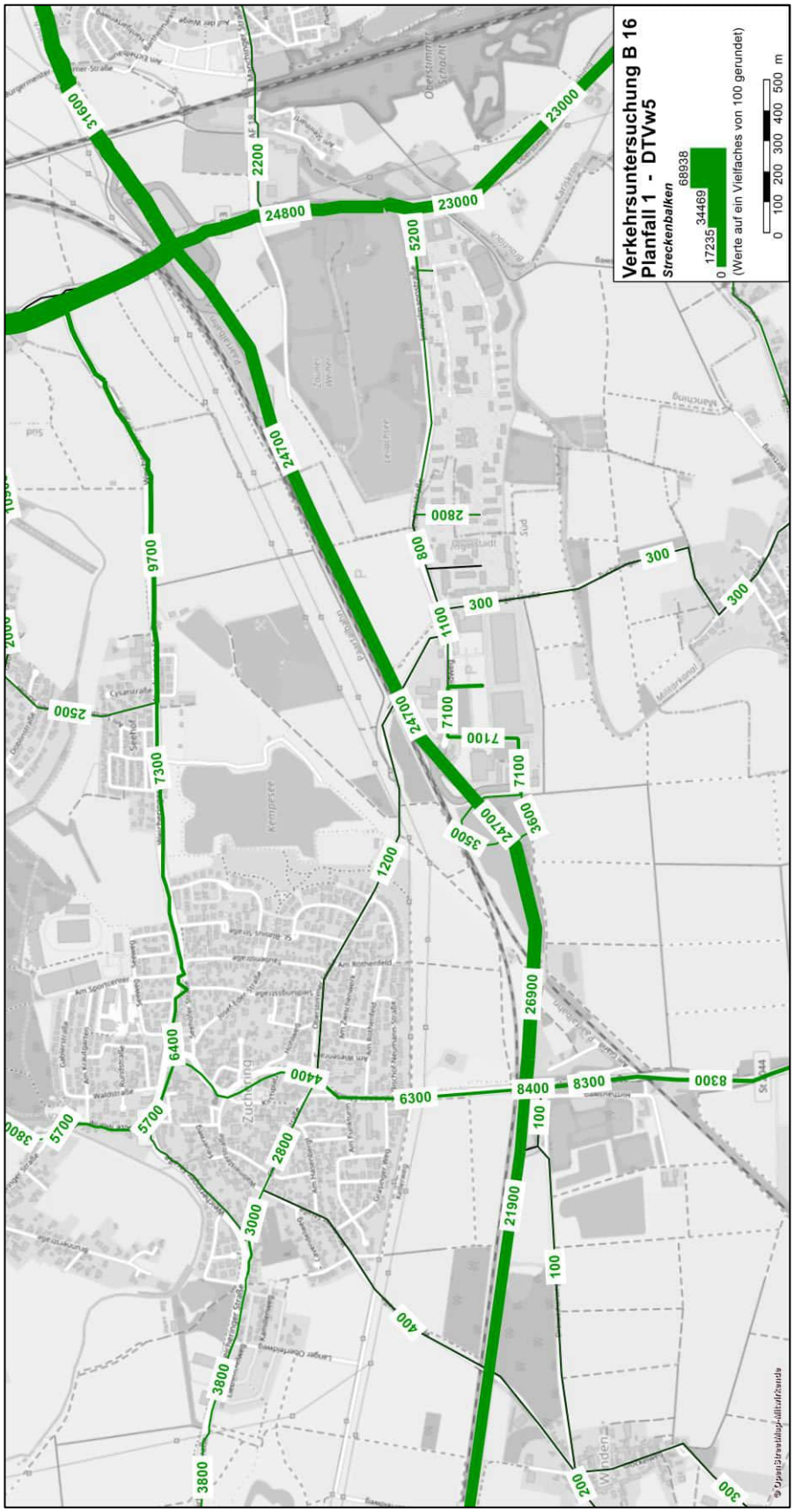


Abbildung 25: Verkehrsbelastungen (DTV_{ws}) Planfall 1 (2035), Ausschnitt

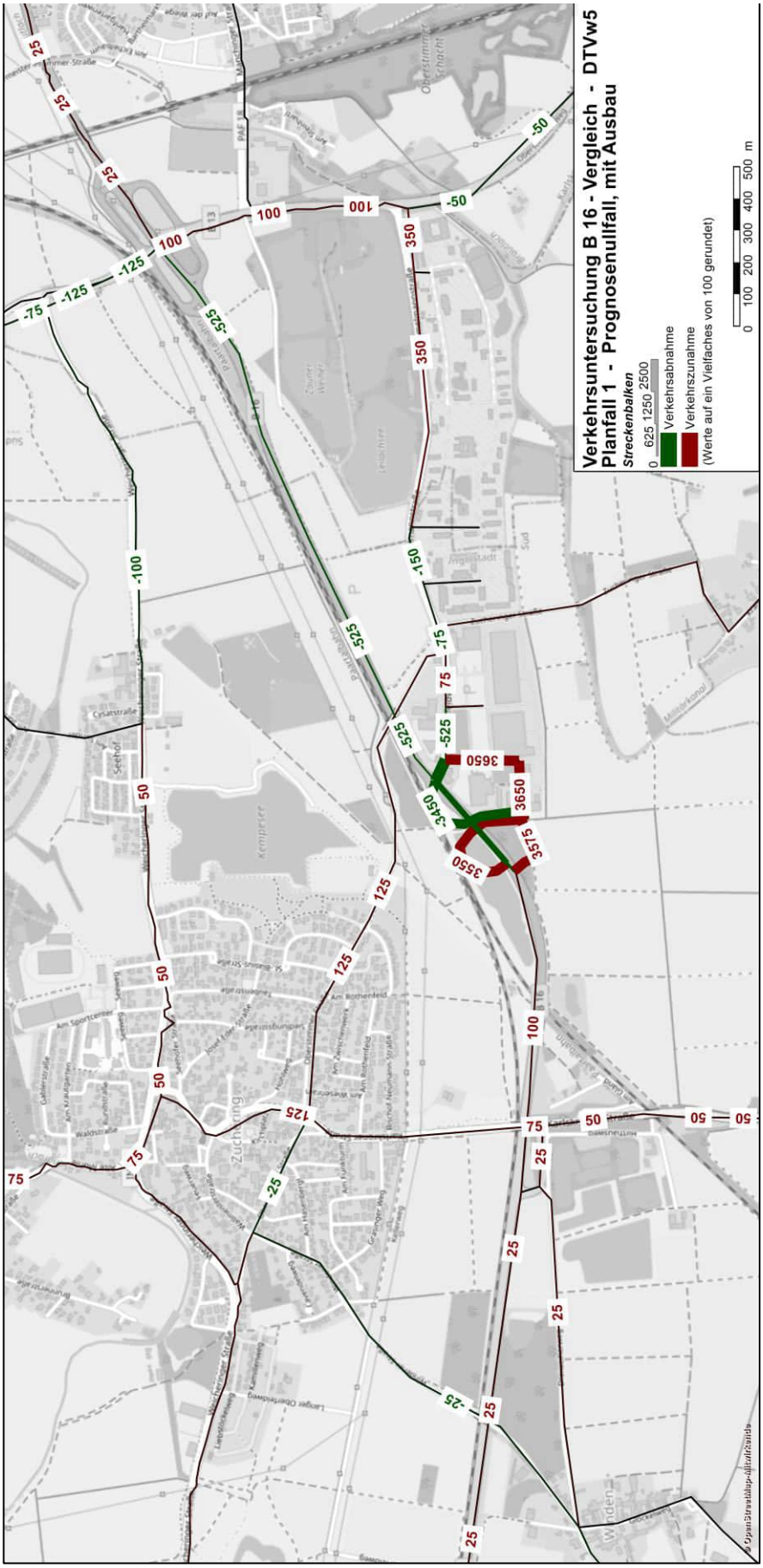


Abbildung 26: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 1 – Prognosenullfall(2035)_mit Ausbau, Ausschnitt

4.6 Planfall 2

4.6.1 Beschreibung Planfall 2

Im Planfall 2 erfolgt die Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" im Gegensatz zu den drei anderen Planfällen nicht direkt über die Bundesstraße B 16. Die bestehende Anschlussstelle der B 16 auf Höhe des Gewerbegebietes besteht in Planfall 2 demnach nicht weiter.

Im Planfall 2 erfolgt die Anbindung des Gewerbegebietes über den Knotenpunkt „B 16 / St 2044" und einem höhengleichen Knotenpunkt südlich des zuvor genannten Knotenpunktes. Fahrzeuge mit Ziel Gewerbegebiet „Ingo-Park" biegen demnach von der B 16 in Richtung Süden auf die St 2044 ab und gelangen über den geplanten, höhengleichen Knotenpunkt zu dem Gewerbegebiet. Der Anschluss im Gewerbegebiet erfolgt über die Straße „Im Weiherfeld". Die bestehende Anschlussstelle inklusive des Brückenbauwerkes wird zurückgebaut. Verkehre, die auf der Relation B 16 – Gewerbegebiet „Ingo-Park" verlaufen, werden somit gänzlich über die Straße „Im Weiherfeld" abgewickelt. Über „Am Hochfeldweg" findet demnach kein Zugang zur B 16 vom Gewerbegebiet mehr statt.

Der Knotenpunkt „B 16 / St 2044" wird als teilplanfreier Knoten in der Ausführung einer Raute mit zwei Kreuzungen ausgeführt. Die Konstruktion erfolgt über „Holländerrampen", die zwei Fahrstreifen bei der Abfahrt sowie einen Fahrstreifen bei der Auffahrt der B 16 aufweisen. Die Ausführung des Knotenpunkts „B 16 / St 2044" ist über die Planfälle hinweg identisch vorgesehen.

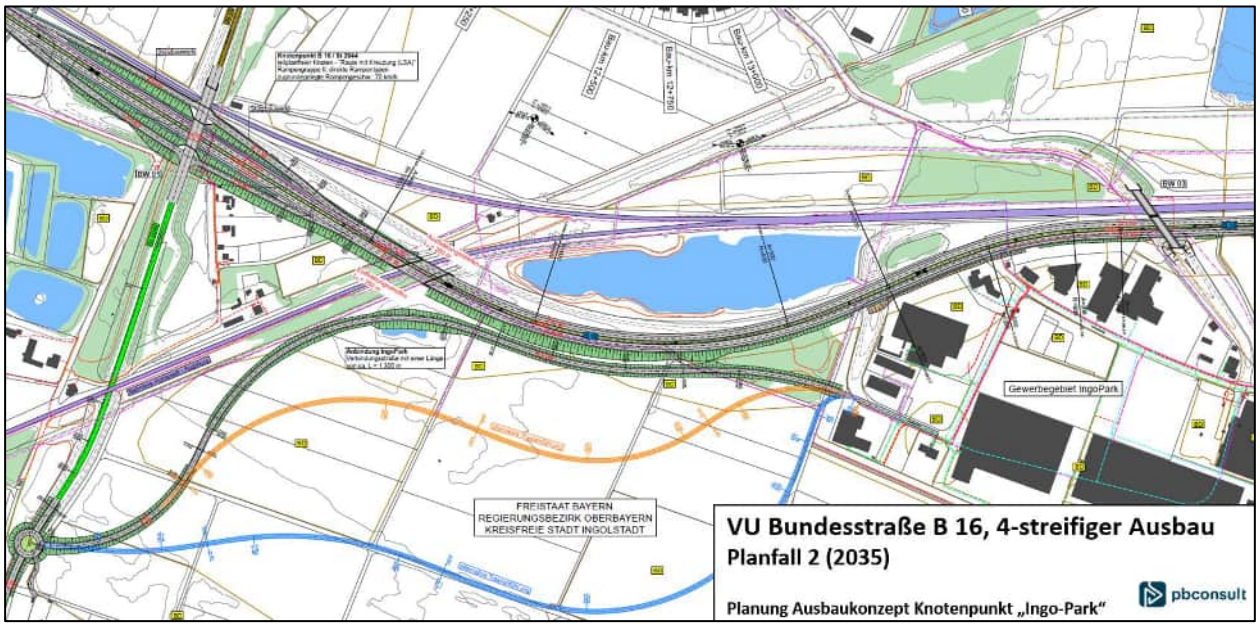


Abbildung 27: Erschließungskonzept Planfall 2

4.6.2 Ergebnisse Planfall 2

Die Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" erfolgt von der B 16 aus über die St 2044 sowie einer parallel zur B 16 verlaufenden Anbindungsstraße und schließt bei der Straße „Am Weiherfeld" an das Gewerbegebiet an. Fahrzeuge verkehren demnach nicht mehr auf der B 16 östlich des Knotenpunktes B 16 / St 2044 um zum Gewerbegebiet "Ingo-Park" zu gelangen. Dementsprechend sinkt das Verkehrsaufkommen zwischen dem Knotenpunkt B 16 / St 2044 und der bisherigen Anschlussstelle um etwa 4.400 Kfz/Tag auf ca. 22.300 Kfz/Tag. Auf dem von dem abgeänderten Anbindungskonzept betroffenen Abschnitt der St 2044 steigt das Verkehrsaufkommen hingegen um etwa 3.200 Kfz/Tag auf 11.500 Kfz/Tag. Auf der geplanten Anbindungsstraße zum Gewerbegebiet „Ingo-Park" sind in etwa 4.700 Kfz/Tag zu erwarten.

Fahrzeuge, die bislang auf der Relation Gewerbegebiet - B 16 in/aus Richtung Osten verkehrten, hätten durch die Anbindung des Gewerbegebietes über den weiter westlich gelegenen Knotenpunkt B 16 / St 2044 eine deutlich weitere Route. Dementsprechend werden Fahrten zur B 16 über die Immelmannstraße und B 13 verlagert. Somit ergibt sich eine Zunahme von etwa 2.700 Kfz/Tag im östlichen Bereich der Immelmannstraße sowie eine Abnahme von etwa 2.800 Kfz/Tag auf der B 16 östlich der bisherigen Anschlussstelle zum Gewerbegebiet „Ingo-Park".

Durch die starke Verkehrszunahme auf der Immelmannstraße / B 13 wird Verkehr in geringem Maße auf der Relation „Ingo-Park" – Ingolstadt verlagert. Ein kleiner Teil an Fahrten, der zuvor über die B 13 in Richtung Ingolstadt verkehrte, wird nun über Zuchering geleitet. Dadurch steigt beispielsweise das Verkehrsaufkommen auf der Oberstimmer Str. geringfügig an.

Die absoluten Verkehrsbelastungen auf der B 16 betragen westlich des Knotenpunktes B 16 / St 2044 ca. 21.700 Kfz/Tag. Zwischen den Knotenpunkten B 16 / St 2044 sowie B 16 / B 13 beträgt das prognostizierte Verkehrsaufkommen in etwa 22.300 Kfz/Tag. Auf der Oberstimmer Str. direkt nördlich der B 16 verkehren im Planfall 2 rund 1.300 Kfz/Tag.

Die Entlastung der B 16 bei einer ausbleibenden Realisierung des Logistik-Zentrums bei Weichering stellt sich analog zu den Prognosenullfällen ein. Auf dem Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 nimmt die Belastung um rund 2.400 Kfz/Tag ab.

Im Folgenden ist ein Ausschnitt mit den Belastungswerten des Umlegungsergebnisses sowie einer Differenzdarstellung, die sich auf den Prognosenullfall mit Ausbau (2035) bezieht, im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park" abgebildet.

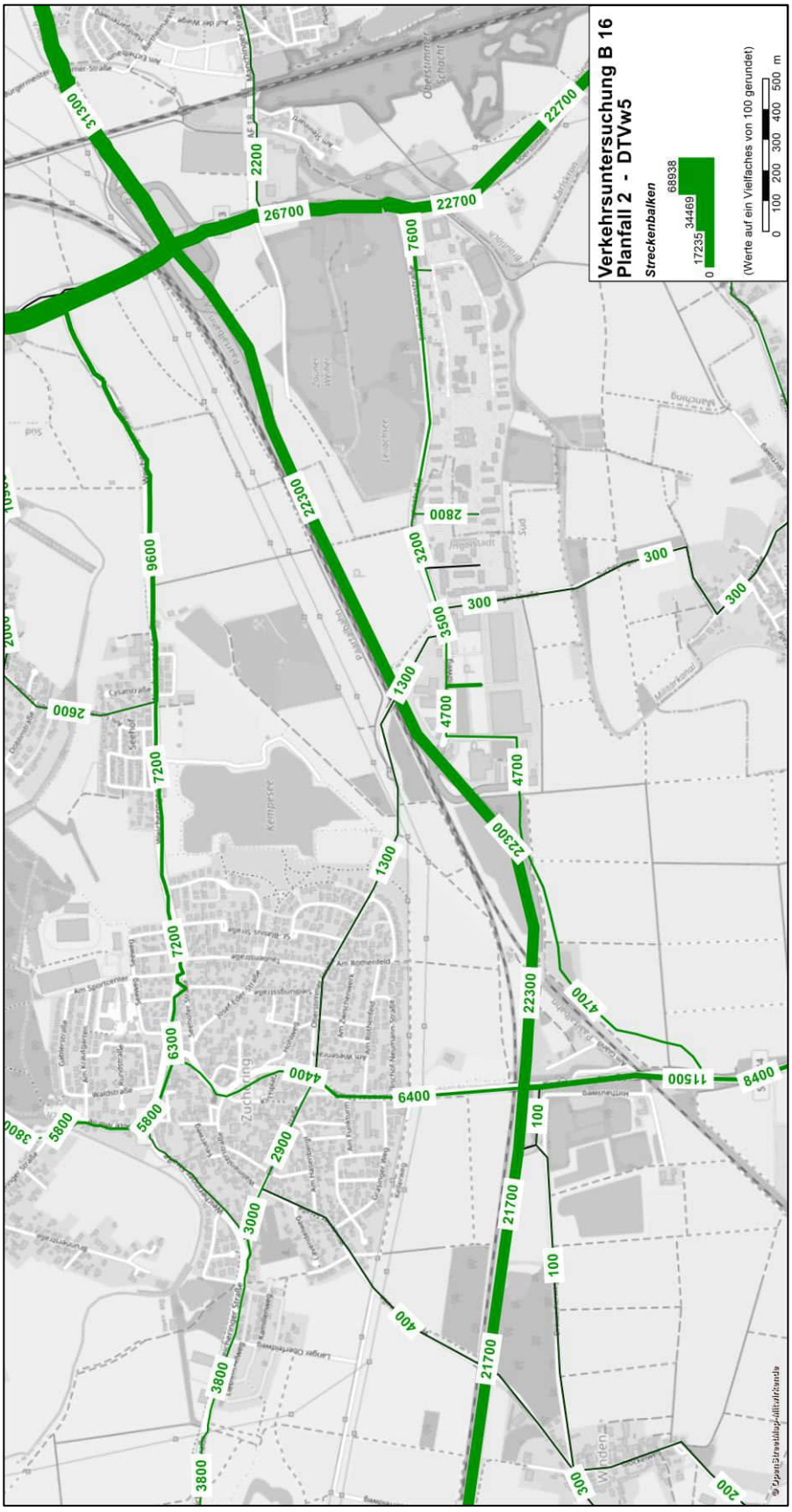


Abbildung 28: Verkehrsbelastungen (DTV_{W5}) – Planfall 2, Ausschnitt

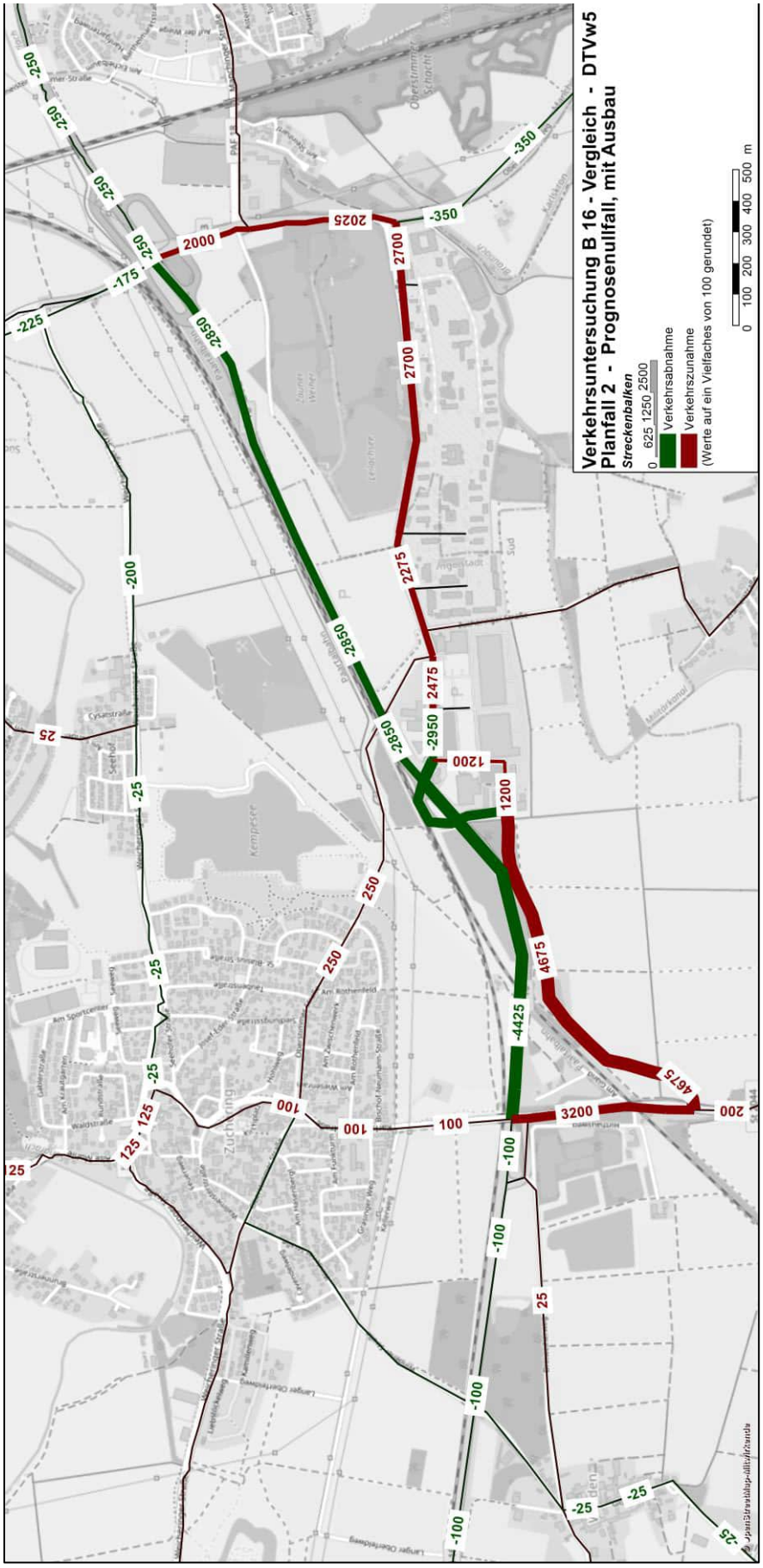


Abbildung 29: Differenzdarstellung Belastungen DTV$_{W5}$, Planfall 2 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt

4.7 Planfall 3

4.7.1 Beschreibung Planfall 3

Der teilplanfreie Knotenpunkt „B 16 / Ingo-Park“ wird im Vergleich zum Bestand nur teilweise nach Osten verschoben. Die Lage des nördlichen Teils der Anschlussstelle bleibt im Vergleich zum Bestand unangetastet. Die Anbindung des nördlichen Teils der Anschlussstelle an das Gewerbegebiet erfolgt weiterhin über ein Brückenbauwerk, das über die B 16 geführt wird, an die Straße „Im Weiherfeld“. Der südliche Teil der Anschlussstelle wird hingehen in Richtung Osten verschoben. Der bestehende südliche Teil der Anschlussstelle besteht im Planfall 3 nicht weiter. Die geplante südliche Anschlussstelle befindet sich östlich des Gewerbegebietes „Ingo-Park“ und wird an der Straße „Am Hochfeldweg“ an das Gewerbegebiet angebunden. Verkehre, die auf der Relation B 16 – Gewerbegebiet „Ingo-Park“ verlaufen, werden somit sowohl über die Straße „Im Weiherfeld“ als auch über die Straße „Am Hochfeldweg“ abgewickelt.

Der Knotenpunkt „B 16 / St 2044“ wird als teilplanfreier Knoten in der Ausführung einer Raute mit zwei Kreuzungen ausgeführt. Die Konstruktion erfolgt über „Holländerrampen“, die zwei Fahrstreifen bei der Abfahrt sowie einen Fahrstreifen bei der Auffahrt der B 16 aufweisen. Die Ausführung des Knotenpunkts „B 16 / St 2044“ ist über die Planfälle hinweg identisch vorgesehen.

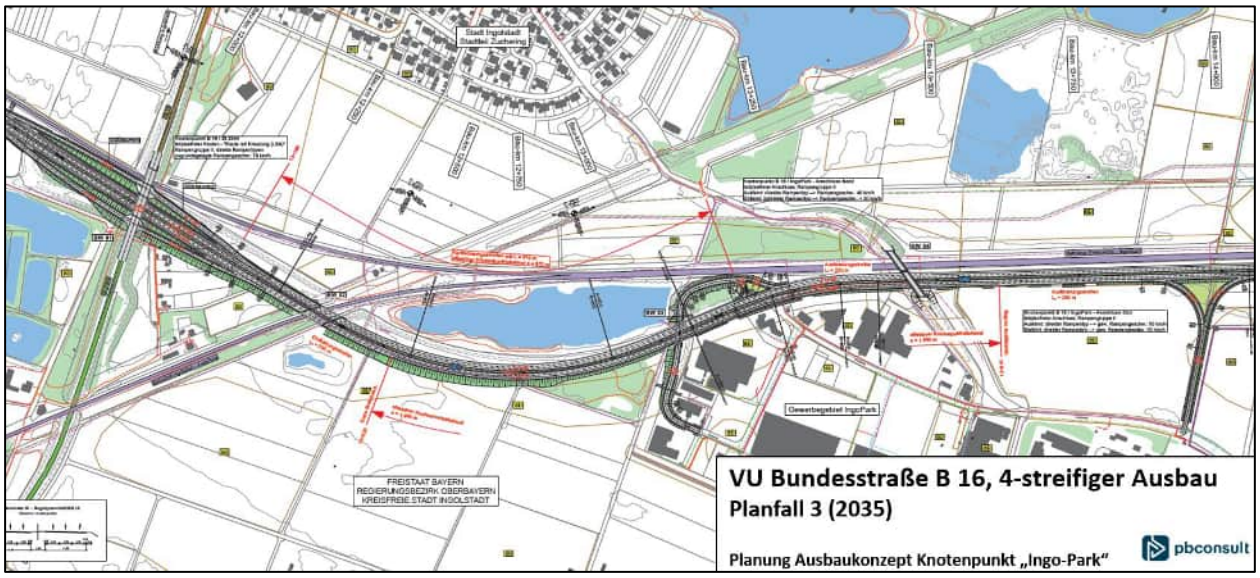


Abbildung 30: Erschließungskonzept Planfall 3

4.7.2 Ergebnisse Planfall 3

Die Lage und Anbindung des nördlichen Teils der Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park“ verbleibt an der gleichen Stelle, während der südliche Teil der Anschlussstelle einen knappen Kilometer in Richtung Osten verschoben wird. Verkehre, die von der Bundesstraße aus das Gewerbegebiet anfahren, gelangen demnach auch von Osten zu dem selbigen. Die Verkehrsbelastung im westlichen Zugangsbereich („Am Hochfeldweg“) zum Gewerbegebiet „Ingo-Park“ sinkt dadurch. Das Verkehrsaufkommen im östlichen Zugangsbereich (auf Höhe des Wertstoffhofs Süd) des Gewerbegebietes dagegen steigt beträchtlich. Die Belastung auf dem nördlichen Teil der Anschlussstelle beträgt im Planfall 3 etwa 3.500 Kfz/Tag. Auf dem südlichen Teil der Anschlussstelle sind ca. 4.800 Kfz/Tag zu erwarten.

Durch den nach Osten verschobenen südlichen Teil der Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park“ sind Fahrten, die bislang über die Immelmannstraße und B 13 verlaufen sind, weniger attraktiv. Der geplante südliche Teil der Anschlussstelle stellt eine attraktive, alternative Route dar. Somit sinkt das Verkehrsaufkommen auf der Immelmannstraße und der B 13 in Richtung Norden zur Kreuzung mit der B 16 um etwa 700 Kfz/Tag.

Im restlichen Bereich um die angepasste Anschlussstelle stellen sich nur geringfügige Verkehrsänderungen ein. Die absoluten Verkehrsbelastungen auf der B 16 betragen westlich der Anschlussstelle Gewerbegebiet „Ingo-Park“ etwa 26.700 Kfz/Tag, östlich der Anschlussstelle ca. 25.500 Kfz/Tag. Auf der Oberstimmer Str. direkt nördlich der B 16 verkehren im Planfall 3 rund 1.100 Kfz/Tag.

Die Entlastung der B 16 bei einer ausbleibenden Realisierung des Logistik-Zentrums bei Weichering stellt sich analog zu den Prognosenullfällen ein. Auf dem Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 nimmt die Belastung um rund 2.400 Kfz/Tag ab.

Im Folgenden ist ein Ausschnitt mit den Belastungswerten des Umlegungsergebnisses sowie einer Differenzdarstellung, die sich auf den Prognosenullfall mit Ausbau (2035) bezieht, im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park“ abgebildet.

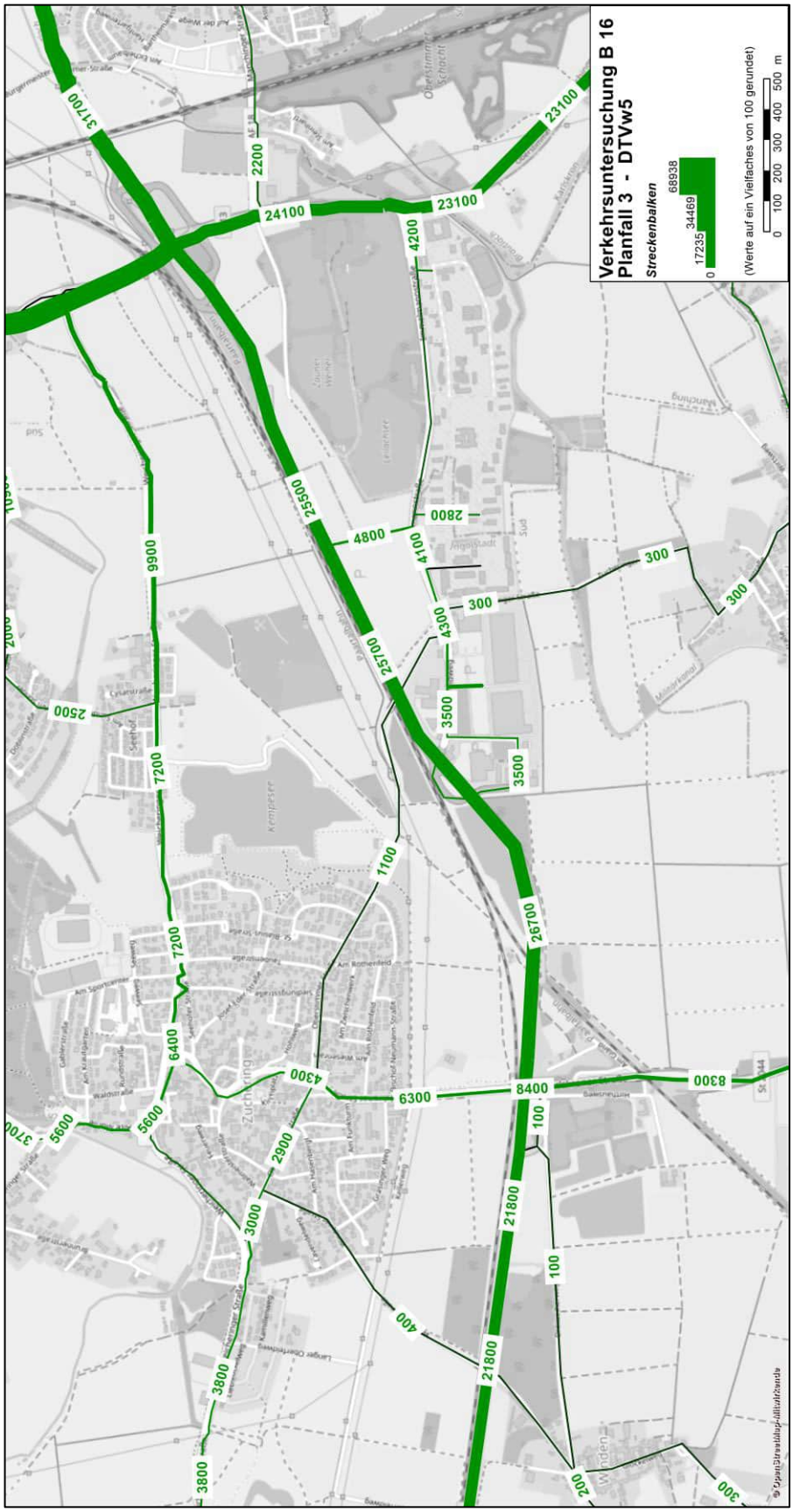


Abbildung 31: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) Planfall 3 (2035), Ausschnitt

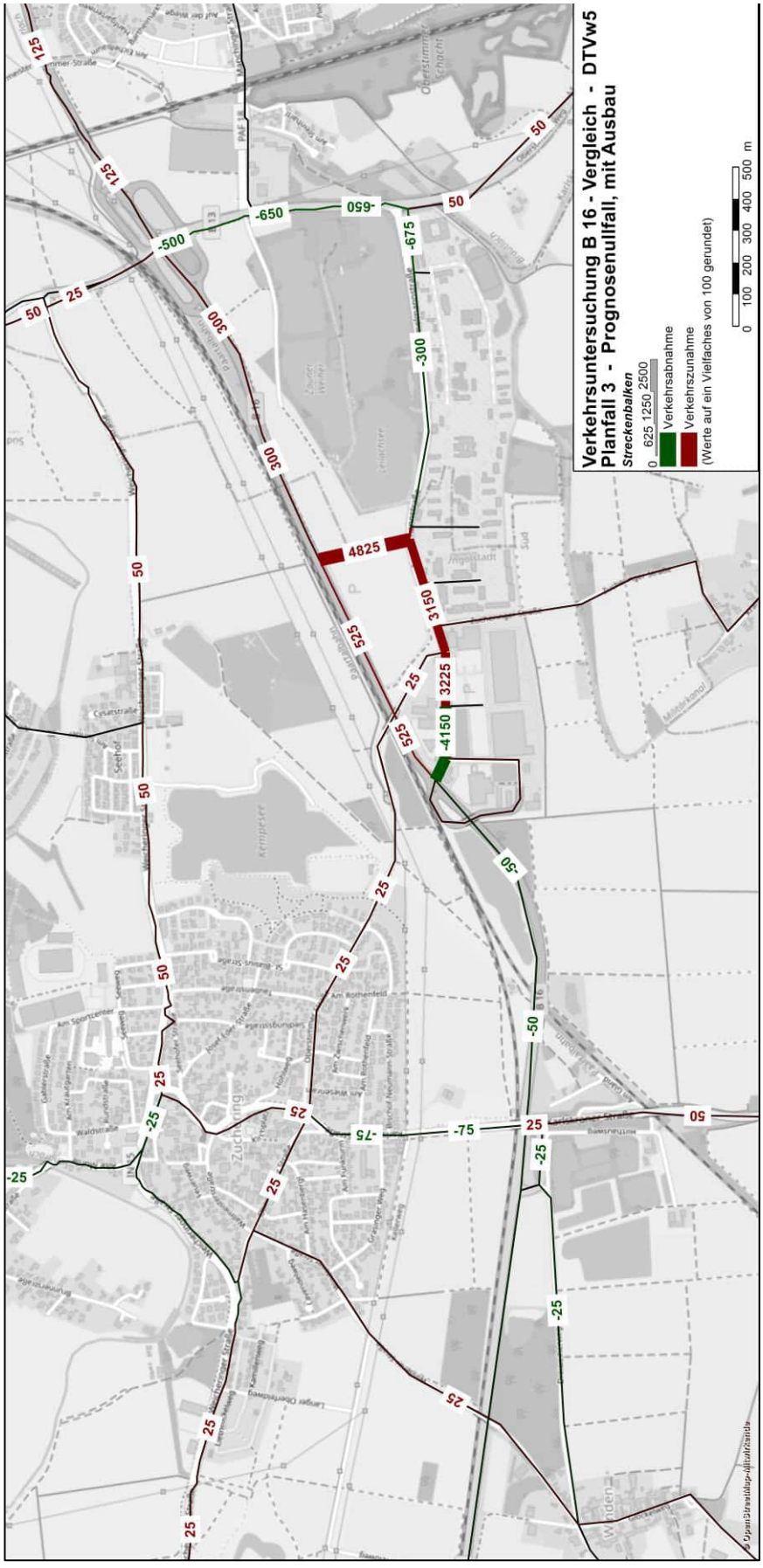


Abbildung 32: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 3 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt

4.8 Planfall 4

4.8.1 Beschreibung Planfall 4

Der teilplanfreie Knotenpunkt „B 16 / Ingo-Park“ wird im Vergleich zum Bestand gänzlich nach Osten verschoben. Die bestehende Anschlussstelle inklusive des Brückenbauwerkes wird zurückgebaut. Die Anbindung des Gewerbegebietes an die B 16 erfolgt über das bestehende Brückenbauwerk nördlich des Gewerbegebietes. Dabei wird die Oberstimmer Str. verkehrstechnisch genauso wie der weiter westlich gelegene Knotenpunkt „B 16 / St 2044“ an die B 16 angebunden. Verkehre, die auf der Relation B 16 – Gewerbegebiet „Ingo-Park“ verlaufen, werden somit gänzlich über die Straße „Am Hochfeldweg“ abgewickelt.

Der Knotenpunkt „B 16 / St 2044“ wird als teilplanfreier Knoten in der Ausführung einer Raute mit zwei Kreuzungen ausgeführt. Die Konstruktion erfolgt über „Holländerrampen“, die zwei Fahrstreifen bei der Abfahrt sowie einen Fahrstreifen bei der Auffahrt der B 16 aufweisen. Die Ausführung des Knotenpunkts „B 16 / St 2044“ ist über die Planfälle hinweg identisch vorgesehen.

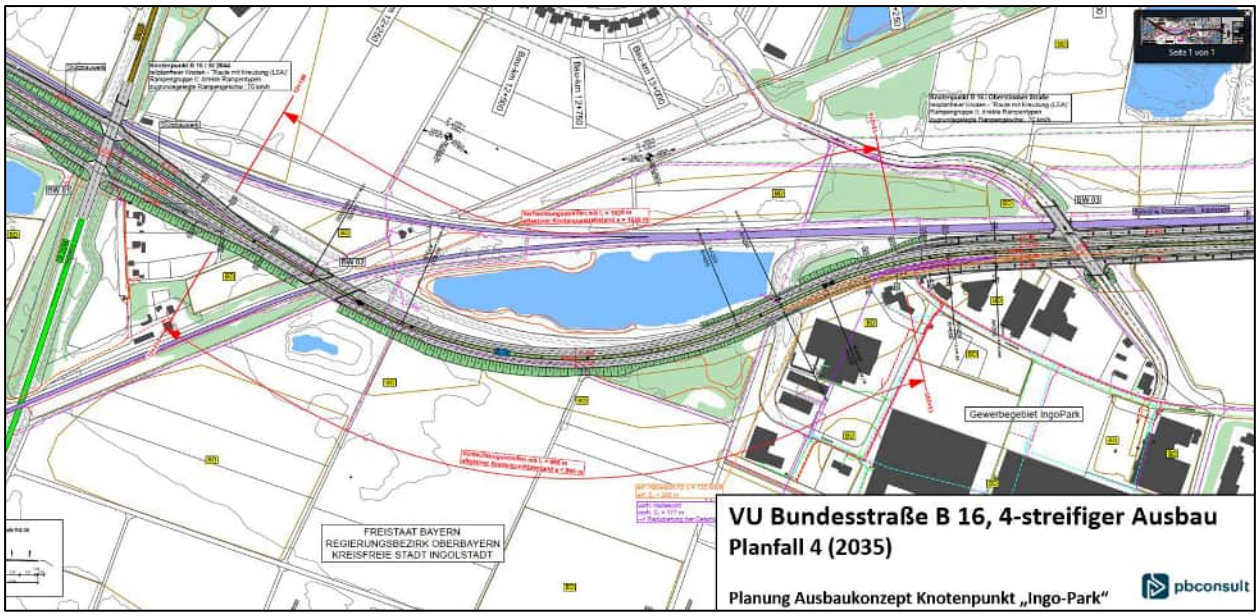


Abbildung 33: Erschließungskonzept Planfall 4

4.8.2 Ergebnisse Planfall 4

Die Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park" wird im Planfall 4 in Richtung Osten verschoben. Dabei wird die bestehende Brücke der Oberstimmer Str. zu einer vollwertigen Anschlussstelle umgebaut. Dadurch entfallen die Straße „Im Weiherfeld" sowie der westlichste Teil der Straße „Am Hochfeldweg" als Zubringerstraßen von der B 16 zum Gewerbegebiet „Ingo-Park". Durchgangsverkehr entfällt auf diesen Abschnitten demnach gänzlich. Die Verkehrsbelastung auf der Oberstimmer Str. nimmt hingegen stark zu. Nördlich der neuen Anschlussstelle stellt sich eine Verkehrsbelastung von etwa 4.200 Kfz/Tag ein. Südlich der Anschlussstelle ist ein Verkehrsaufkommen von 10.300 Kfz/Tag prognostiziert.

Durch die umgebaute Anschlussstelle Gewerbepark „Ingo-Park" ergibt sich eine zweite attraktive Anbindung an die B 16 aus Richtung Zuchering. Verkehre aus der Richtung Zuchering werden demnach teilweise anstatt über die bestehende Anschlussstelle B 16 / St 2044 (absolut -2.400 Kfz/Tag) über die zusätzlich entstehende Anschlussstelle (absolut +3.200 Kfz/Tag) verlagert. An den beiden Zubringerstraßen zu der B 16 (Karlskroner Str. bzw. Oberstimmer Str.) stellt sich mit 4.000 bzw. 4.200 Kfz/Tag eine ähnlich hohe Belastung ein. Zudem werden Fahrten aus Richtung Zuchering, die bislang über die Weicheringer Str. auf das Bundesstraßennetz auffahren, teilweise auf die Oberstimmer Str. verlagert. Diese Verlagerung macht sich durch eine Verkehrsabnahme von etwa 900 Kfz/Tag auf dem östlichen Endstück der Weicheringer Str. bemerkbar.

Für Fahrten, die im Bereich der Max-Immelmann-Kaserne bzw. des Gewerbegebietes „Ingo-Park" starten/enden, stellt die nach Osten an die Oberstimmer Str. verlagerte Anschlussstelle eine attraktive Alternativroute zur Immelmannstr./B 13 dar. Fahrten werden demnach von der Immelmannstr./B 13 zu der neuen Anschlussstelle verlagert. Entlang dem östlichen Ende der Immelmannstr. bzw. der B 13 in Richtung Kreuz B 13/B 16 ist somit mit einer Verkehrsentlastung von etwa 1.300 Kfz/Tag zu rechnen.

Im restlichen Bereich um die angepasste Anschlussstelle stellen sich nur geringfügige Verkehrsänderungen ein. Die absoluten Verkehrsbelastungen auf der B 16 betragen westlich der Anschlussstelle Gewerbegebiet „Ingo-Park" etwa 24.500 Kfz/Tag, östlich der Anschlussstelle ca. 27.200 Kfz/Tag. Auf der Oberstimmer Str. direkt nördlich der B 16 verkehren im Planfall 4 rund 4.200 Kfz/Tag, direkt südlich der B 16 etwa 10.300 Kfz/Tag.

Die Entlastung der B 16 bei einer ausbleibenden Realisierung des Logistik-Zentrums bei Weichering stellt sich analog zu den Prognosenullfällen ein. Auf dem Abschnitt der B 16 zwischen Maxweiler und der B 13 nimmt die Belastung um rund 2.400 Kfz/Tag ab.

Im Folgenden ist ein Ausschnitt mit den Belastungswerten des Umlegungsergebnisses sowie einer Differenzdarstellung, die sich auf den Prognosenullfall mit Ausbau (2035) bezieht, im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park" abgebildet.

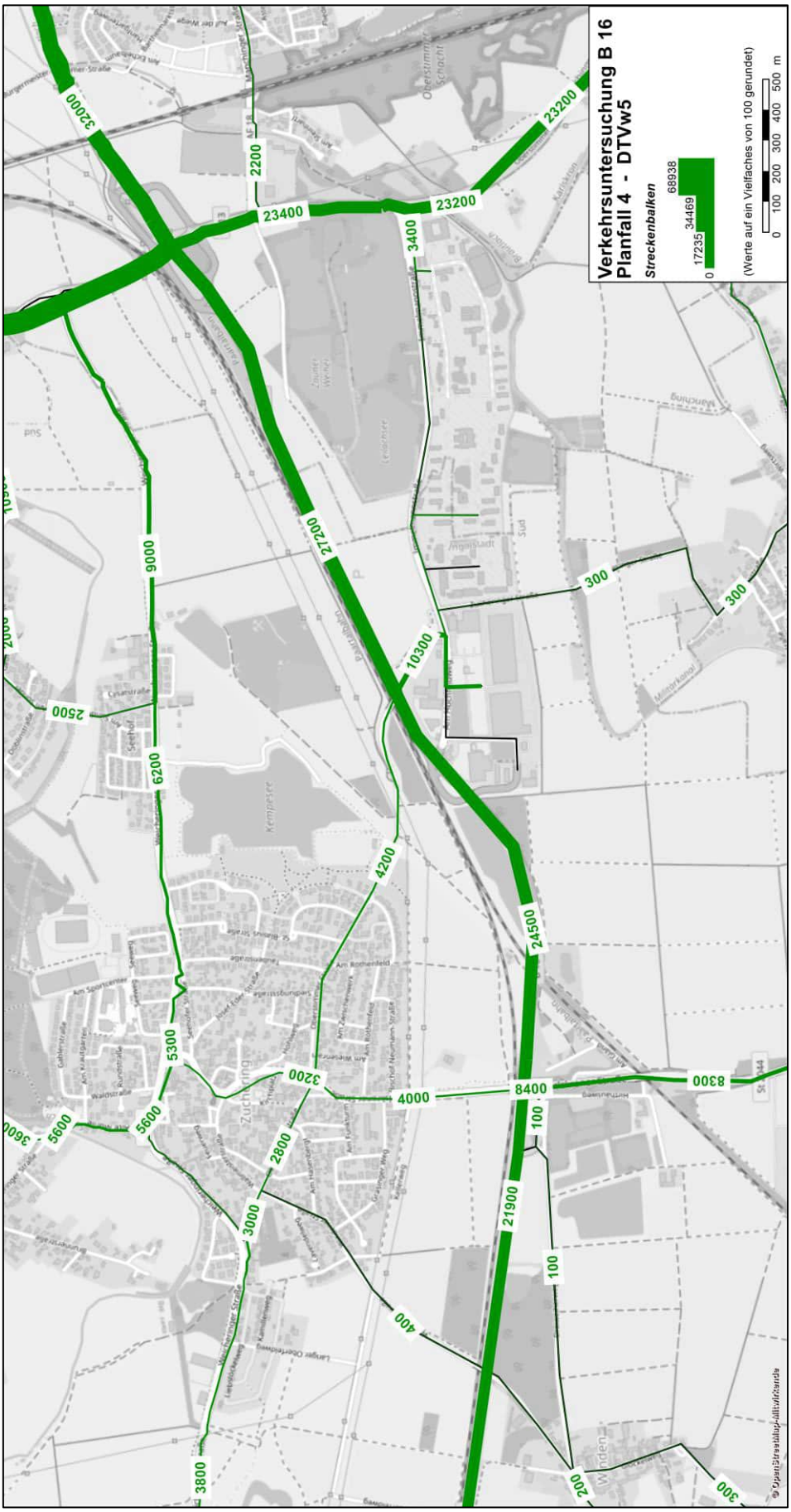


Abbildung 34: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) Planfall 4 (2035), Ausschnitt

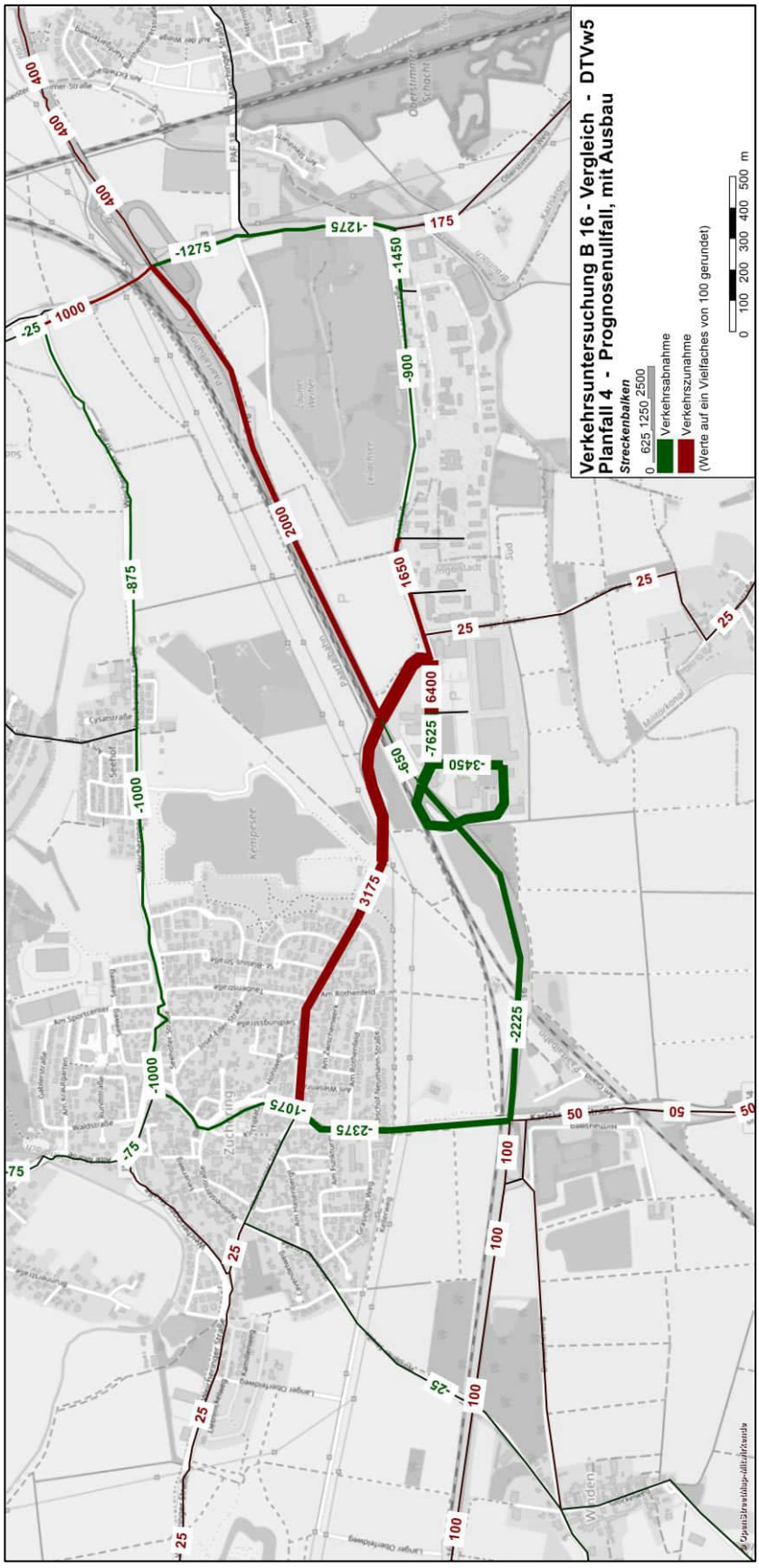


Abbildung 35: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 4 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt

4.9 Vergleich Prognose-Fälle (2035)

Zur besseren Darstellung und Zusammenfassung der zuvor aufgeführten Untersuchungsergebnisse wurden die regelmäßig erwähnten Streckenabschnitte in einer Übersichtstabelle zusammengetragen. Neben dem Abschnitt der B 16 im Bereich der vier untersuchten Planfälle wurden zudem Querschnittsbelastungen der B 16 im gesamten Untersuchungsraum in die Gegenüberstellung mit aufgenommen. So können auch Verkehrsveränderungen im gesamten Untersuchungsgebiet entlang der B 16 sichtlich gemacht werden. Die entsprechenden Streckenquerschnittsbelastungen (DTV_{W5}) sind je nach Szenario aufgelistet. Die neun aufgelisteten Querschnitte befinden sich gänzlich auf der Bundesstraße B 16. Die Lage der Querschnitte wurde entsprechend bestehender Anschlussstellen der B 16 gesetzt. Die exakte Lage der Querschnitte kann der folgenden Abbildung 36 sowie Abbildung 37 entnommen werden.

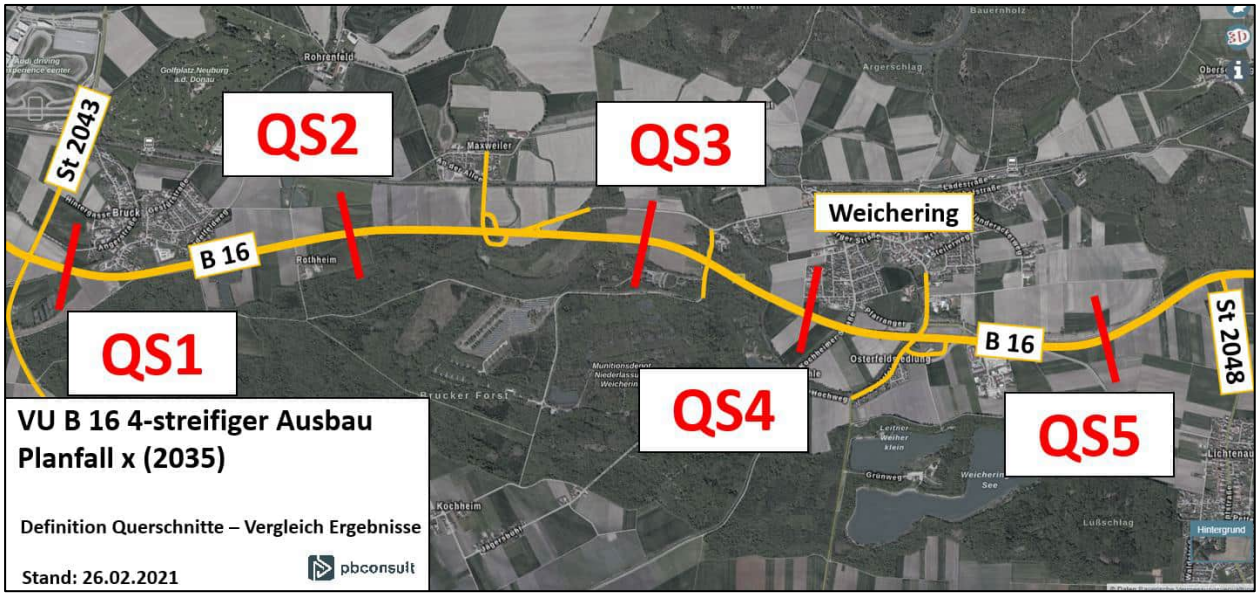


Abbildung 36: Lage Querschnitte QS1 bis QS5 – Vergleich Ergebnisse

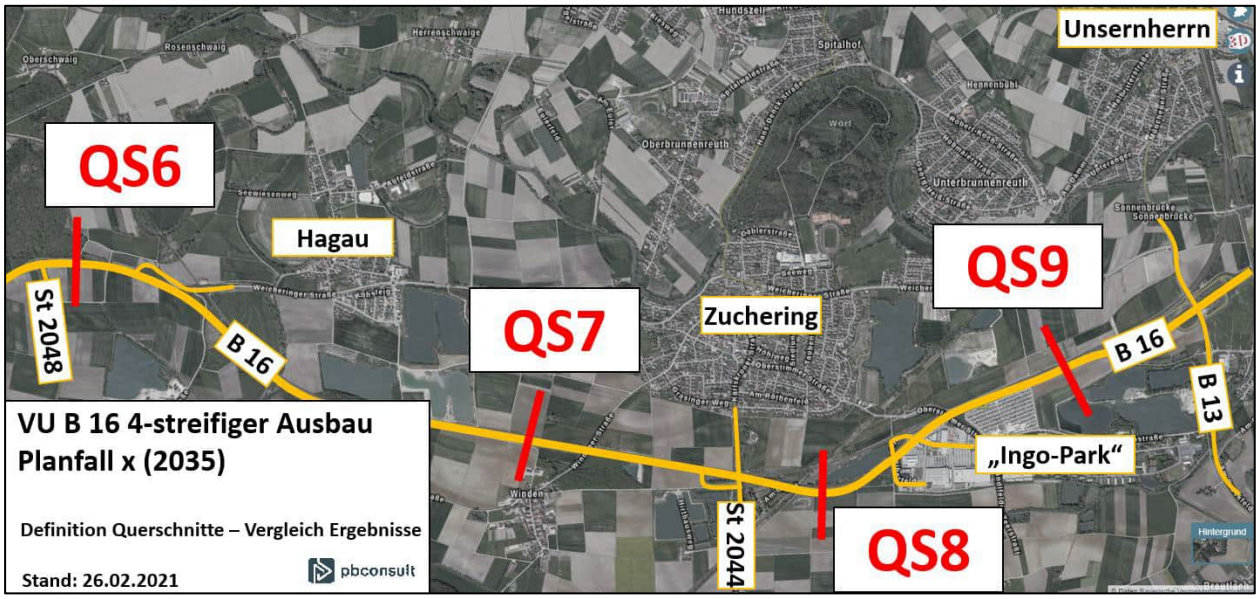


Abbildung 37: Lage Querschnitte QS6 bis QS9 – Vergleich Ergebnisse

Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass in dem Analysefall (2020) der westliche Teil (QS1 – QS5) des untersuchten Abschnitts der B 16 mit 14.300 bis 16.600 Kfz/Tag geringer belastet ist als der östliche Teil der betrachteten B 16. Im östlichen Teil (QS6 – QS9) des untersuchten Abschnitts der B 16 beträgt die Verkehrsbelastung zwischen 14.500 und 18.800 Kfz/Tag.

Tabelle 8: Verkehrsbelastungen(DTV_{W5}) nach Streckenabschnitten – Prognosefälle (2035) / Analyse (2020)

Szenario	QS 1	QS 2	QS 3	QS 4	QS 5	QS 6	QS 7	QS 8	QS 9
A_2020	15.000	15.500	14.300	14.300	16.600	18.800	14.500	18.300	16.500
P0_ohne_Ausbau	17.700	18.200	19.300	19.300	20.100	22.000	18.500	23.000	21.100
P0_mit_Ausbau	18.900	18.900	21.000	21.000	24.100	25.500	21.800	26.800	25.200
P0_ohne_Logistik	18.600	18.600	18.600	18.600	21.700	23.200	19.600	25.000	23.300
Planfall 1	18.900	18.900	21.000	21.000	24.100	25.600	21.900	26.900	24.700
Planfall 2	18.800	18.800	20.900	20.900	24.000	25.400	21.700	22.300	22.300
Planfall 3	18.900	18.900	21.000	21.000	24.100	25.500	21.800	26.700	25.500
Planfall 4	18.900	18.900	21.000	21.000	24.200	25.700	21.900	24.500	27.200

In den Prognosenullfällen mit beziehungsweise ohne Ausbau der B 16 steigt durch die erhöhte Verkehrsnachfrage die Verkehrsbelastung entlang der B 16 ganzheitlich. In dem Prognosenullfall ohne Ausbau der B 16 steigt das Verkehrsaufkommen an den neun Querschnitten zwischen 17 % und 35 % im Vergleich zu dem Analysefall 2020. In dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 stellt sich ein noch höheres Verkehrsaufkommen auf der B 16 durch die Bündelung von Verkehr auf der B 16 ein. Das Verkehrsaufkommen in dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 erhöht sich zwischen 22 % und 53 % im Vergleich zu dem Analysefall 2020. Im Durchschnitt steigt im Vergleich zum Analysefall 2020 das Verkehrsaufkommen im Prognosenullfall ohne Ausbau um 25 % sowie im Prognosenullfall mit Ausbau um 41 %.

In Prognosenullfall ohne Logistik ist das Logistikzentrum im Westen von Weichering als nicht realisiert berücksichtigt sowie die Anschlussstelle der B 16 südlich von Maxweiler nicht mehr existent. Dadurch ergeben sich im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 Abweichungen in den sich einstellenden Verkehrsbelastungen an den neun Querschnitten QS 1 bis QS 9. Die Entlastung von rund 300 Kfz/Tag am QS 1 und QS 2 im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 beruht auf zwei Aspekten. Zum einen wird durch das als nicht realisiert berücksichtigte Logistikzentrum weniger Verkehr im Bereich von QS 1 und QS 2 erzeugt. Jener Rückgang des Verkehrsaufkommens beläuft sich auf rund 650 - 700 Kfz/Tag. Jener Belastungsrückgang wird konterkariert durch den Sachverhalt, dass durch die Schließung der Anschlussstelle bei Maxweiler Verkehre verlagert werden. Durch jene Verlagerung werden in etwa zusätzlich 350 Kfz/Tag aufgrund der Schließung der Anschlussstelle Maxweiler über QS 1 und QS 2 geleitet. Somit ergibt sich insgesamt ein Rückgang von rund 300 Kfz/Tag entlang QS 1 sowie QS 2. Ferner entspricht die sich einstellende Differenz von rund 2.400 Kfz/Tag zwischen dem Prognosenullfall ohne Logistik und dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 an QS 3 bis QS 7 der Höhe der in Kapitel 4.5.2 erwähnten Entlastung aufgrund des, als nicht realisiert berücksichtigten, Logistikzentrums. An den Querschnitten QS 8 sowie QS 9 stellen sich aufgrund

der allmählichen Verteilung des induzierten Verkehres des Logistikzentrums bei Weichering unterschiedliche Belastungsdifferenzen ein.

Neben jenen Prognosenullfällen sind zudem die vier untersuchten Planfälle mit aufgelistet. Als Vergleichsgrundlage der vier Planfälle wird der Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 herangezogen. Das bestehende Streckennetz wird aufgrund der vier Planfälle nur im äußersten östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes angepasst. Auswirkungen im westlichen Bereich der B 16 des Untersuchungsgebietes sind demnach nur marginal. Dies schlägt sich in dem nahezu konstant bleibenden Verkehrsaufkommen bei den Querschnitten QS1 bis QS7 über die vier Planfälle sowie dem Prognosenullfall mit Ausbau nieder. Die Abweichungen von dem Prognosenullfall sind mit maximal 100 Kfz/Tag nur sehr gering. Jene Abweichungen von maximal 100 Kfz/Tag können unter anderem auf Rundungsdifferenzen beruhen und können demnach auch deutlich unter 100 Kfz/Tag betragen. Bei Planfall 4 stellen sich an Querschnitt 5 bzw. 6 minimal höhere Belastungswerte von rund 100 bzw. 200 Kfz/Tag gegenüber dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 ein. Jene zusätzliche Belastung beruht auf geringen Verlagerungen von Verkehren hin zur B 16, die im Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 bislang auf parallel zur B 16 verlaufenden Straßen wie die Kreisstraßen St 2044 bzw. St 2049 in Richtung Osten verkehrten. Jene Fahrten haben meist ihren Ursprung in Königsmoos sowie Karlshuld.

Die definierten Querschnitte QS8 bzw. QS9 befinden sich im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park", der im Rahmen der vier Planfälle hinsichtlich seiner Anbindung unterschiedlich erschlossen ist. Demnach ergeben sich an diesen beiden Querschnitten teilweise starke Abweichungen in der jeweiligen Verkehrsbelastung.

Die Verkehrszahlen an QS8 fallen in den Planfällen teilweise ähnlich hoch wie in dem Prognosenullfall mit Ausbau aus, nur bei Planfall 2 ist die Belastung an QS8 deutlich geringer. So weisen Planfall 1 (26.900 Kfz/Tag) und Planfall 3 (26.800) nur geringe Abweichungen von dem Prognosenullfall (26.800) auf. In Planfall 1 ist die Lage der Anschlussstellen des Gewerbegebietes „Ingo-Park" nur minimal verschoben. Im Planfall 3 besitzt die nach Osten verlegte südliche Anschlussstelle des Gewerbegebietes keinen relevanten Einfluss auf das Routing von Fahrzeugen an Querschnitt QS8. Bei Planfall 2 sinkt das Verkehrsaufkommen an QS8 von 26.800 Kfz/Tag auf 22.400 Kfz/Tag. Die Abnahme des Verkehrsaufkommens beruht auf die abweichende Erschließung des Gewerbegebietes „Ingo-Park". Um zum Gewerbegebiet im Planfall 2 zu gelangen ist es von der B 16 aus Richtung Westen nun notwendig bei der Anschlussstelle B 16 / St 2044 abzufahren. Bei Planfall 4 sinkt die Verkehrsbelastung an QS8 um etwa 2.200 Kfz/Tag auf 24.600 Kfz/Tag. Die Verkehrsabnahme ist auf die zusätzlich geschaffene, direkte Anbindung an die B 16 im Bereich von Zuchering zurückzuführen. Fahrten aus Richtung Zuchering, die auf die B 16 in Richtung Osten auffahren wollen, verwenden teilweise die neue Anschlussstelle an der Oberstimmer Str. anstatt der bestehenden Anschlussstelle im Süden der Ortschaft Zuchering.

Die Verkehrszahlen an QS9 fallen in den Planfällen sowohl höher als auch geringer im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau aus. Im Planfall 1 sinkt die Verkehrsbelastung an QS9 um

etwa 500 Kfz/Tag. Für Fahrten, die von dem Gewerbegebiet sowie der Max-Immelmann-Kaserne auf die B 16 in Richtung Osten verkehren, stellt die nach Westen verschobene Anschlussstelle Gewerbegebiet „Ingo-Park" eine weniger attraktive Route dar. Fahrten werden demnach teilweise über die Immelmannstr. / B 13 verlagert. Im Planfall 2 stellt sich mit 22.400 Kfz/Tag (-2.800 Kfz/Tag) auf dem QS9 die geringste Belastung über alle Planfälle ein. Dies liegt an der Auflösung der bisherigen Anschlussstelle an das Gewerbegebiet und die damit verbundene angepasste Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" über die St 2044. Fahrten, die im Bereich der Max-Immelmann-Kaserne bzw. des Gewerbegebietes entstehen und in Richtung Osten verkehren, fließen im Planfall 4 nun über die Immelmannstr. bzw. die B 13 ab. Im Planfall 3 ist ein leichter Verkehrszuwachs an QS9 um 300 Kfz/Tag zu verzeichnen. Dies resultiert hauptsächlich aus der Verlegung des südlichen Teils der Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park" in Richtung Osten. Fahrten, die bislang von dem Bereich der Max-Immelmann-Kaserne über die Immelmannstr. und B 13 auf das übergeordnete Straßennetz aufgefahren sind, besitzen mit dem verlegten südlichen Teil der Anschlussstelle eine attraktive Alternativroute. Die Verkehrsbelastung auf der Immelmannstr. ist entsprechend rückläufig. Im Planfall 4 ist die Belastung an QS9 mit etwa 27.200 Kfz/Tag (+2.000 Kfz/Tag) am höchsten im Vergleich zu den anderen Planfällen. Durch den Ausbau der Oberstimmer Str. zu einer vollwertigen Anschlussstelle zur B 16 wird generell Verkehr angezogen. So wird einerseits Verkehr aus dem Bereich der Max-Immelmann-Kaserne über die neue Anschlussstelle geroutet, anstatt wie bislang über die B 13 abzufließen. Andererseits werden Fahrten, die bislang von Richtung Zuchering über die Weicheringer Str. in Richtung Osten abgewickelt wurden, zur neuen Anschlussstelle verlagert.

Grundlage des Vergleichs ist stets der Prognosenullfall mit dem Ausbau der B 16.

Neben einer vergleichenden Betrachtung des sich einstellenden Verkehrsaufkommens entlang der Bundesstraße B 16 wurden zudem die Auswirkungen der vier Planfälle auf die Ortschaft Zuchering und den Knotenpunkt B 13 / Immelmannstr. untersucht. Dazu wurden die drei Ortseinfahrten im östlichen sowie südlichen Bereich der Ortschaft Zuchering miteinander verglichen. Dabei wurden drei Querschnitte auf Höhe der Ortseinfahrten der Karlskroner Str., Oberstimmer Str. sowie Weicheringer Str. definiert, die in der folgenden Abbildung aufgezeigt sind. Ferner sind die sich einstellenden Verkehrsbelastungen an den definierten Querschnitten über die Untersuchungsfälle hinweg im Folgenden aufgelistet.

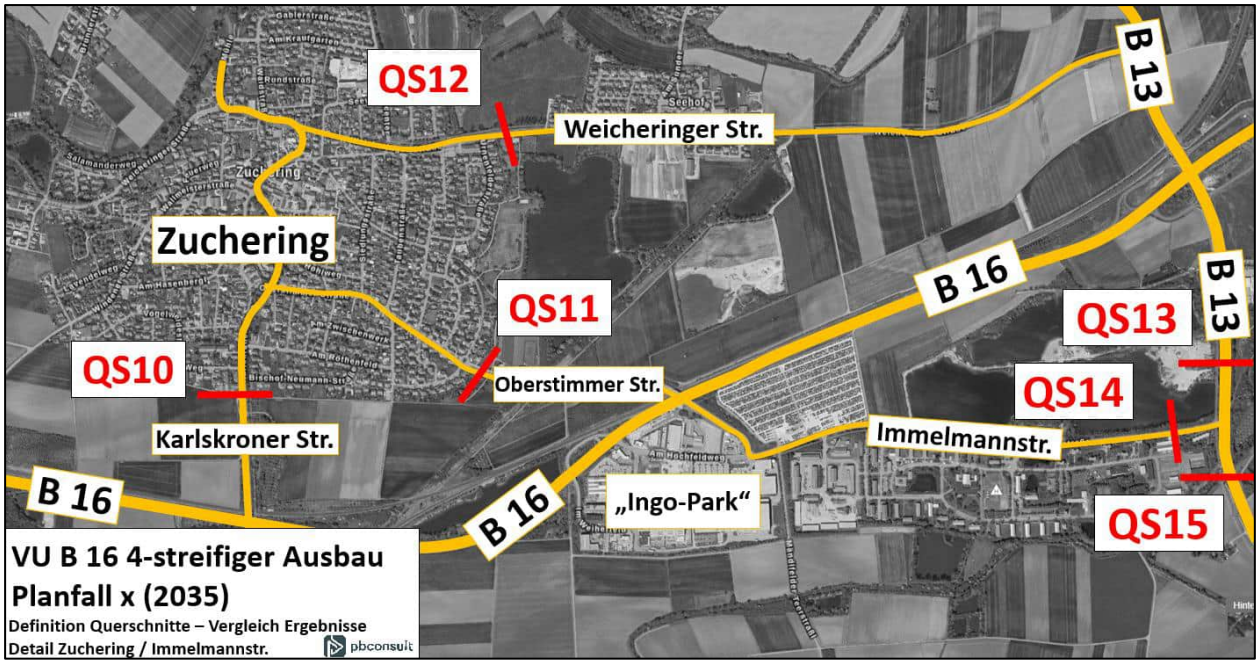


Abbildung 38: Lage Querschnitte QS10 bis QS15 – Vergleich Ergebnisse

Tabelle 9: Verkehrsbelastungen(DTV_{WS}) nach Streckenabschnitten – Prognosefälle (2035) / Analyse (2020)

Szenario	QS 10	QS 11	QS 12	QS 13	QS 14	QS 15
A_2020	4.300	2.200	5.800	18.300	4.600	16.600
P0_ohne_Ausbau	3.800	1.700	8.000	23.700	5.500	22.800
P0_mit_Ausbau	6.300	1.100	7.200	24.700	4.900	23.100
Planfall 1	6.300	1.200	7.300	24.800	5.200	23.000
Planfall 2	6.400	1.300	7.200	26.700	7.600	22.700
Planfall 3	6.300	1.100	7.200	24.100	4.200	23.100
Planfall 4	4.000	4.200	6.200	23.400	3.400	23.200

Aus der Tabelle geht hervor, dass hinsichtlich dem Vergleich der drei Ortseinfahrten von Zuchering (QS10, QS11, QS12) in der Analyse (2020) die Belastung an QS12 mit knapp 6.000 Kfz/Tag am höchsten ist. In den Prognosenullfällen 2035 ohne/mit Ausbau der B 16 nimmt das Verkehrsaufkommen im Allgemeinen zu. Entgegen dieser grundsätzlichen Erkenntnis nimmt im Prognosenullfall 2035 ohne Ausbau der B 16 ausschließlich das Verkehrsaufkommen am QS12 weiter zu. Die Verkehrsbelastung an QS10 und QS11 ist dagegen rückläufig. Die Verkehrszuwächse, die im Jahr 2035 im Vergleich zu 2020 zu verzeichnen sind, belasten das übergeordnete Straßennetz stärker als das untergeordnete Straßennetz. Teil-Fahrten über das untergeordnete Straßennetz wie beispielsweise entlang der Weicheringer Str. sind demnach tendenziell attraktiver als wenn direkt auf das übergeordnete Straßennetz (hier die B 16 über die Anschlussstelle Zuchering) aufgefahren wird. Im Prognosenullfall 2035 mit Ausbau der B 16 wird die zuvor genannte Situation durch den 4-streifigen Ausbau der B 16 überlagert. Durch die Kapazitätserweiterung auf der B 16 werden Routen über das übergeordnete Straßen wieder attraktiver. Somit steigt die Verkehrsbelastung an QS10, über den direkter auf das übergeordnete Straßennetz

aufgefahren werden kann, stärker, als an QS12. Die Belastung an QS12 nimmt damit wieder leicht ab.

Die Belastungen an den drei Querschnitten bleiben in den ersten drei Planfällen im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 nahezu konstant. Es sind nur geringfügige Abweichungen zu erkennen. In Planfall 4 ist durch den Ausbau der Brücke der Oberstimmer Str. über die B 16 zu einer vollwertigen Anschlussstelle zur B 16 eine teils beträchtliche Änderung der Verkehrsbelastungen an den drei Querschnitten auszumachen. Fahrten, die bislang über den QS10 sowie QS12 aus Richtung Zuchering an das übergeordnete Straßennetz herangefahren sind, werden im Planfall 4 teilweise auf die neue Anschlussstelle beim Gewerbegebiet „Ingo-Park" und demnach auch über QS11 verlagert. Dadurch wird QS10 um ca. 2.300 Kfz/Tag sowie QS12 um etwa 1.000 Kfz/Tag im Vergleich zu dem Prognosenullfall 2035 mit Ausbau der B 16 entlastet.

An den Querschnitten QS13 - QS15 nimmt das Verkehrsaufkommen in den Prognosenullfällen 2035 ohne/mit Ausbau der B 16 im Vergleich zum Analysefall generell zu. Durch den Ausbau der B 16 und der damit einhergehenden Bündelung von Verkehrsaufkommen auf dem übergeordneten Streckennetz nimmt die Verkehrsbelastung auf dem untergeordneten Streckennetz sowie parallel zur B 16 verlaufenden Straßen – hier die Immelmannstr. – tendenziell ab. Im Planfall 1 sind im Vergleich zu dem Prognosenullfall 2035 mit Ausbau der B 16 aufgrund nur geringer Anpassungen im Streckennetz nur geringfügige Änderungen der Verkehrsmengen an den drei Querschnitten zu verzeichnen. Die im Planfall 3 nach Osten verschobene südliche Anschlussstelle des Gewerbegebietes „Ingo-Park" stellt eine attraktive Alternative zu Routen über die Immelmannstr./B 16 dar. Dadurch verringert sich das Verkehrsaufkommen entlang dieser Route (QS13 bzw. 14) um etwa 700 Kfz/Tag im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16. Die im Planfall 4 vorgesehene Schaffung einer weiteren, vollwertigen Anschlussstelle an die B 16 auf Höhe der Oberstimmer Str. stellt einen alternativen Zugang zur B 16 dar. Der bestehende Zugang über die B 16 wird dadurch um etwa 1.400 Kfz/Tag im Vergleich zu dem Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 entlastet. Der Knotenpunkt B 16/Immelmannstr. ist im Planfall 2 am stärksten belastet. Dieser Sachverhalt ist auf die deutliche Verlängerung von Fahrten auf der Relation Gewerbegebiet – B 16 in/aus Richtung Osten zurückzuführen, wenn sie über den weiter westlich gelegenen Knotenpunkt B 16 / St 2044 zu der B 16 herangeführt werden. Dementsprechend werden Fahrten zur B 16 über die deutlich kürzere Route über die Immelmannstr. und B 13 verlagert.

4.10 Betrachtung Entlastungswirkung umliegender Ortschaften aufgrund Ausbau B 16

Durch den geplanten Ausbau der B 16 steigt die Kapazität auf eben dieser. Entsprechend wird Verkehr, der bislang parallel zur B 16 verlaufen ist, tendenziell auf die ausgebaute B 16 verlagert. Dabei erfahren direkte Zugangsstraßen aus dem untergeordneten Straßennetz zur B 16 tendenzielle Verkehrszunahmen. Hingegen nimmt die Verkehrsbelastung auf den parallel zur Bundesstraße B 16 verlaufenden Straßen sowie anliegenden Ortschaften in der Regel ab. Die Entlastungen jener Ortschaften werden auf den folgenden Seiten aufgezeigt.

Die Verkehrsverlagerungen sollen insbesondere im östlichen Bereich der B 16 des Untersuchungsgebietes beleuchtet werden. Im Folgenden werden Differenzdarstellungen zwischen den Planfällen sowie dem Prognosenullfall ohne Ausbau B 16 (2035) aufgezeigt.

Durch die verkehrlichen Eingriffe in Planfall 1 stellen sich Entlastungswirkungen auf parallel zur Bundesstraße B 16 verlaufenden Straßen ein. So nimmt die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2049 (Abschnitt Neuschwetzingen – Karlskron) um rund 1.100 Kfz/Tag ab. Auf der Relation Osterfeldsiedlung – Lichtenau – Winden – Zuchering ist ein Verkehrsrückgang von 1.300 Kfz/Tag bis 2.100 Kfz/Tag zu verzeichnen. Entlang der Immelmannstraße verringert sich das Verkehrsaufkommen um etwa 600 Kfz/Tag. Im Bereich Zuchering nimmt die Verkehrsbelastung um 700 Kfz/Tag (Weicheringer Str.) sowie 500 Kfz/Tag (Oberstimmer Str.) ab.

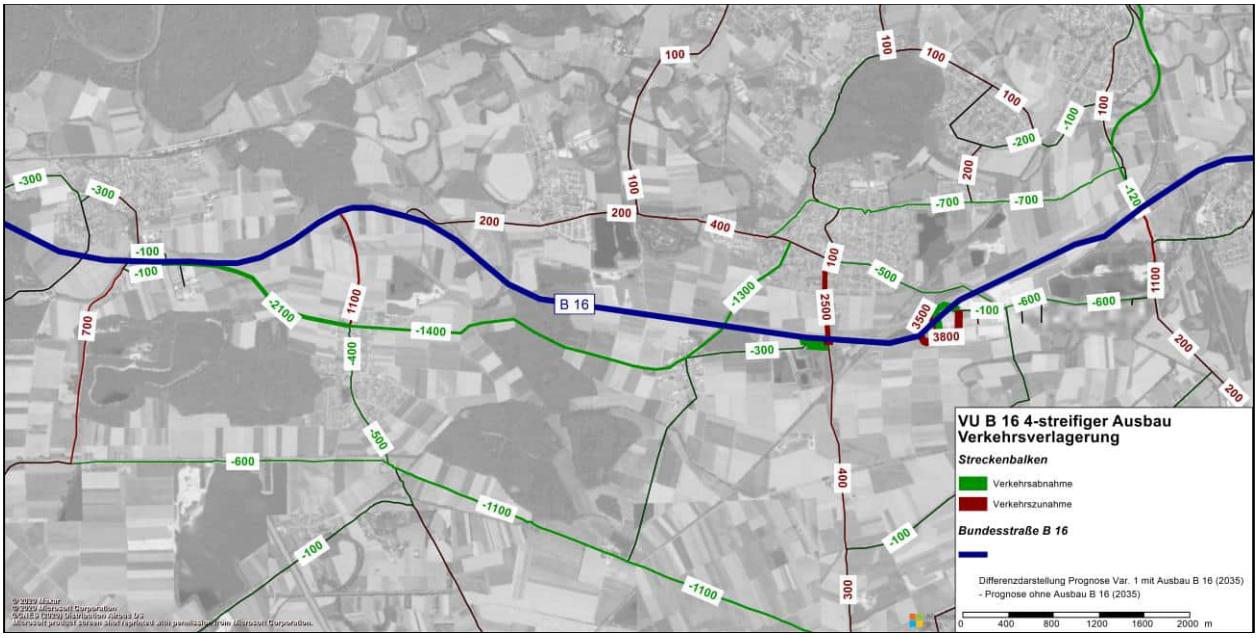


Abbildung 39: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 1 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau

Auch in Planfall 2 stellen sich Entlastungswirkungen auf parallel zur Bundesstraße B 16 verlaufenden Straßen ein. So nimmt die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2049 (Abschnitt Neuschwetzingen – Karlskron) um rund 1.200 Kfz/Tag ab. Auf der Relation Osterfeldsiedlung – Lichtenau – Winden – Zuchering ist ein Verkehrsrückgang von 1.300 Kfz/Tag bis 2.100 Kfz/Tag zu verzeichnen. Im Bereich Zuchering nimmt die Verkehrsbelastung um 800 Kfz/Tag (Weicheringer Str.) sowie 400 Kfz/Tag (Oberstimmer Str.) ab. Durch die Sperrung der bestehenden, direkten

Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park“ an die B 16 werden Fahrten auf die St 2044 sowie B 13 verlagert. Demnach ist entlang der Immelmannstr. mit einer Verkehrszunahme von rund 1.800 Kfz/Tag zu rechnen.



Abbildung 40: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 2 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau

In Planfall 3 stellen sich ähnliche Entlastungswirkungen auf parallel zur Bundesstraße B 16 verlaufenden Straßen wie in Planfall 1 ein. So nimmt die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2049 (Abschnitt Neuschwetzingen – Karlskron) um rund 1.100 Kfz/Tag ab. Auf der Relation Osterfeldsiedlung – Lichtenau – Winden – Zuchering ist ein Verkehrsrückgang von 1.300 Kfz/Tag bis 2.100 Kfz/Tag zu verzeichnen. Entlang der Immelmannstraße verringert sich das Verkehrsaufkommen um etwa 1.200 Kfz/Tag. Im Bereich Zuchering nimmt die Verkehrsbelastung um 700 Kfz/Tag (Weicheringer Str.) sowie 600 Kfz/Tag (Oberstimmer Str.) ab.

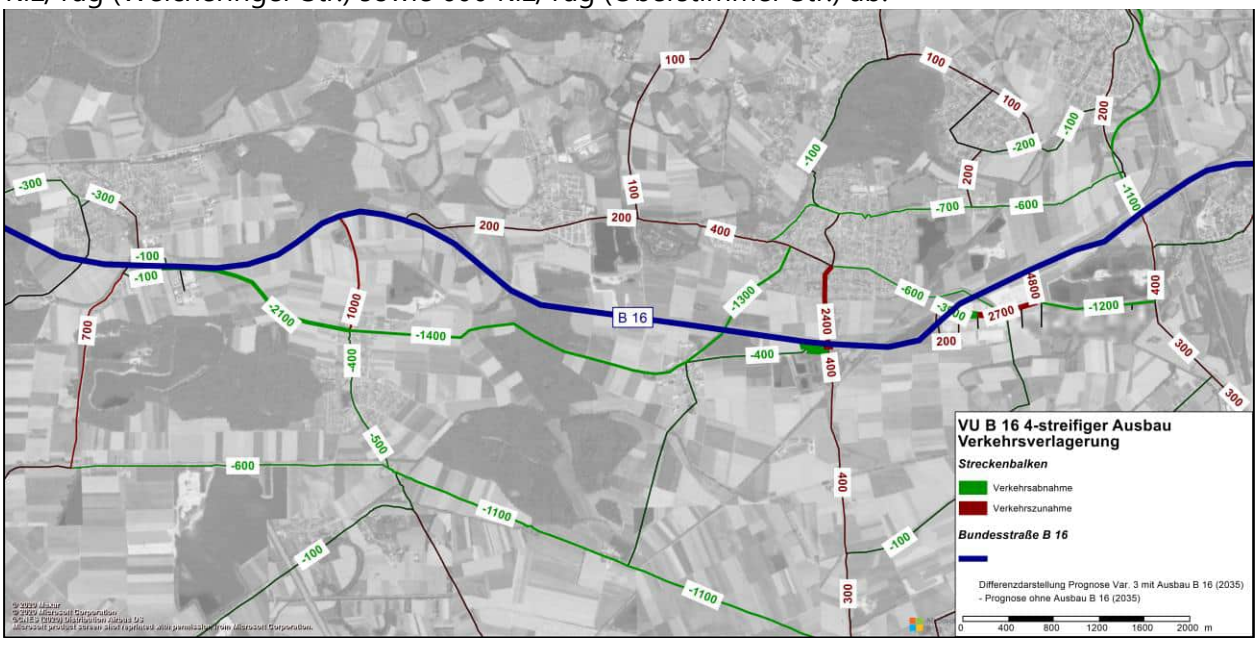


Abbildung 41: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 3 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau

In Planfall 4 stellen sich Entlastungswirkungen auf parallel zur Bundesstraße B 16 verlaufenden Straßen ein. So nimmt die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße St 2049 (Abschnitt Neuschwetzingen – Karlskron) um rund 1.200 Kfz/Tag ab. Auf der Relation Osterfeldsiedlung – Lichtenau – Winden – Zuchering ist ein Verkehrsrückgang von 1.300 Kfz/Tag bis 2.100 Kfz/Tag zu verzeichnen. Im Bereich Zuchering nimmt die Verkehrsbelastung um 1.500 Kfz/Tag – 1.800 Kfz/Tag (Weicheringer Str.) ab, entlang der Oberstimmer Str. nördlich der B 16 jedoch um rund 2.500 Kfz/Tag zu. Auf Höhe der Immelmann-Kaserne entlang der gleichnamigen Straße verringert sich das Verkehrsaufkommen um etwa 1.800 Kfz/Tag.

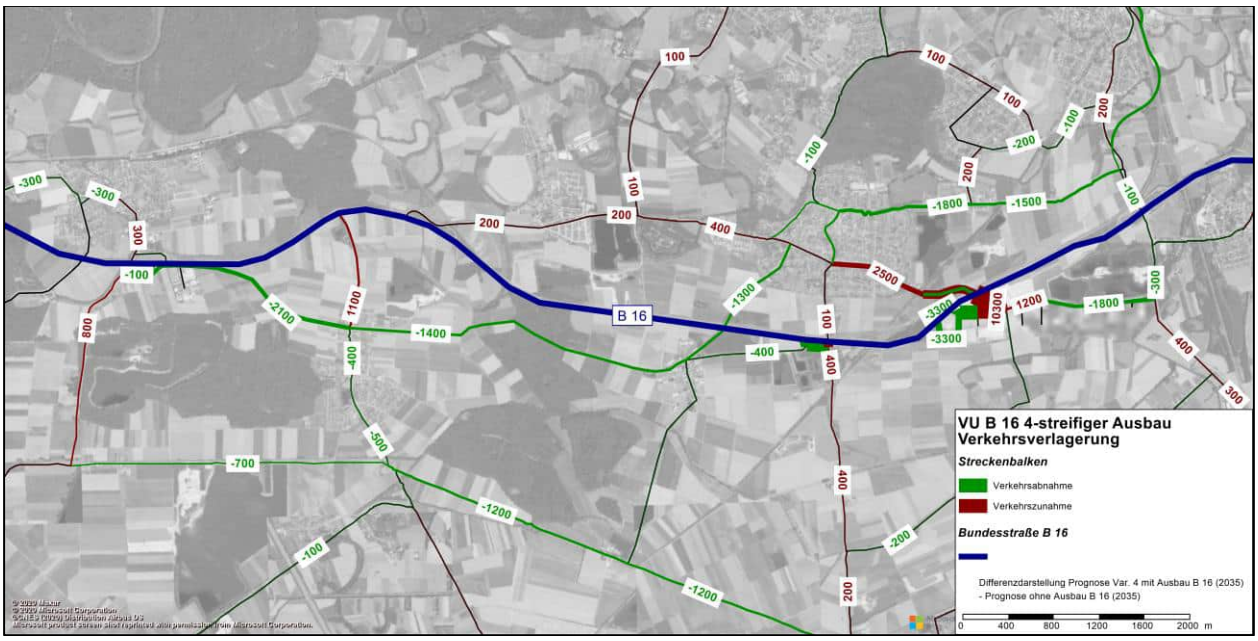


Abbildung 42: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 4 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau

5 Leistungsfähigkeitsberechnung

5.1 Allgemeines

Wie dem Kapitel 4 entnommen werden kann, ergeben sich abhängig von den Planfällen sowohl neue, umzubauende und zurückzubauende Knotenpunkte. Um die Veränderungen des Verkehrsflusses an den Knotenpunkten zu bestimmen und Hinweise auf die bauliche Knotenpunktgestaltung zu erhalten, wurden für die maßgeblichen (Teil-)Knotenpunkte und Streckenquerschnitte der B 16 Leistungsfähigkeitsberechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) im unsignalisierten Zustand durchgeführt. Sofern die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte im unsignalisierten Zustand nicht ausreichend war, wurde des Weiteren eine Untersuchung im signalisierten Zustand erbracht. Sofern keine konkreten Planungsgrundlagen hinsichtlich Knotenpunkts- bzw. Querschnittsgeometrie oder Signalprogramm vorlag, wurden bei der Durchführung der Nachweise übliche Eingangsgrößen als Berechnungsgrundlage gewählt.

Für den fließenden Verkehr lassen sich die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs vereinfacht folgendermaßen voneinander abgrenzen (vgl. S.7, HBS Teil L, 2015):

QSV A:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu nicht beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist frei.
QSV B:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nur in geringem Maß beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
QSV C:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist spürbar beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist stabil.
QSV D:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist deutlich beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist noch stabil.
QSV E:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu ständig beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist instabil. Die Grenze der Funktionsfähigkeit wird erreicht.
QSV F:	Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist ständig beeinträchtigt. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.

Ergebnisse im Bereich von QSV A bis QSV C werden als unproblematisch angesehen. Von einer tiefergehenden Betrachtung zur Optimierung der Knotenpunktgeometrie wurde in solchen Fällen nicht Gebrauch gemacht. Bei sich einstellenden QSV D oder schlechter wurde der Knotenpunkt genauer betrachtet, der zu optimierende Abbiegestrom identifiziert und entsprechende Anpassungen an der Knotenpunktgeometrie vorgenommen.

Dabei wurden zunächst hinsichtlich der Knotenpunktgeometrie (Anzahl Fahrstreifen, Abbiegestreifen, Dreiecksinseln, etc.) standardisierte Geometrien verwendet. Bei unzureichender Leistungsfähigkeit wurde die Betrachtung der Knotenpunktgeometrie vertieft und entsprechend

angepasst. So konnte sichergestellt werden, dass die minimal benötigte Geometrie des Knotenpunktes ausgegeben wird, mit der eine angemessene Abwicklung des anstehenden Verkehrsaufkommens gewährleistet werden kann. Die aufgeführte, minimal benötigte Knotenpunktgeometrie ist nicht zwangsläufig als Ausbauempfehlung anzusehen. Dazu wird auf einschlägige Richtlinien (vgl. FGSV Heft 201 „RAL, Ausgabe 2012") verwiesen. Die in der vorliegenden Untersuchung aufgeführten benötigten Knotenpunktgeometrien sind mehr als Hinweis zu verstehen, welche minimalen Eigenschaften die in Richtlinien empfohlenen Knotenpunktausführungen beinhalten müssen.

5.2 Berechnung nach HBS Excel-Sheet

Für die untersuchten Knotenpunkte wurde für jeden Planfall für jeweils die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach dem HBS ermittelt. Es wurde eine Berechnung nach den Formblättern des HBS 2015 im unsignalisierten Zustand durchgeführt. Zur besseren Übersicht wurden die untersuchten Knotenpunkte bezeichnet (vgl. folgende Abbildung). Die Teilknotenpunkte KP8-N bzw. KP8-S wurden in den Planfällen 1 – 4 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit untersucht. Teilknotenpunkt KP9-N bzw. KP9-S wurden entsprechend der in Kapitel 4 aufgeführten Ausführung des Erschließungskonzeptes in dem Planfall 4 betrachtet. Kreisverkehr KV10 wurde im Planfall 2 auf dessen Leistungsfähigkeit untersucht. Zu erwähnen ist, dass aufgrund der geringen Teil-Knotenpunktabstände bei KP8 bzw. KP9 der Nachweis der Leistungsfähigkeit nur in beschränktem Ausmaß geleistet werden kann. Bei der vereinfachten Betrachtung mit den HBS Excel-Sheets wird angenommen, dass keine Beeinflussung zwischen den Teilknotenpunkten besteht. Die Qualität der Verkehrsabwicklung wird demnach tendenziell zu hoch eingeordnet. Für eine vereinfachte Betrachtung und anschließenden Untersuchungen (siehe Kapitel 5.3) ist dies jedoch ausreichend.

Im Folgenden ist die Lage aller untersuchten Knotenpunkte abgebildet.

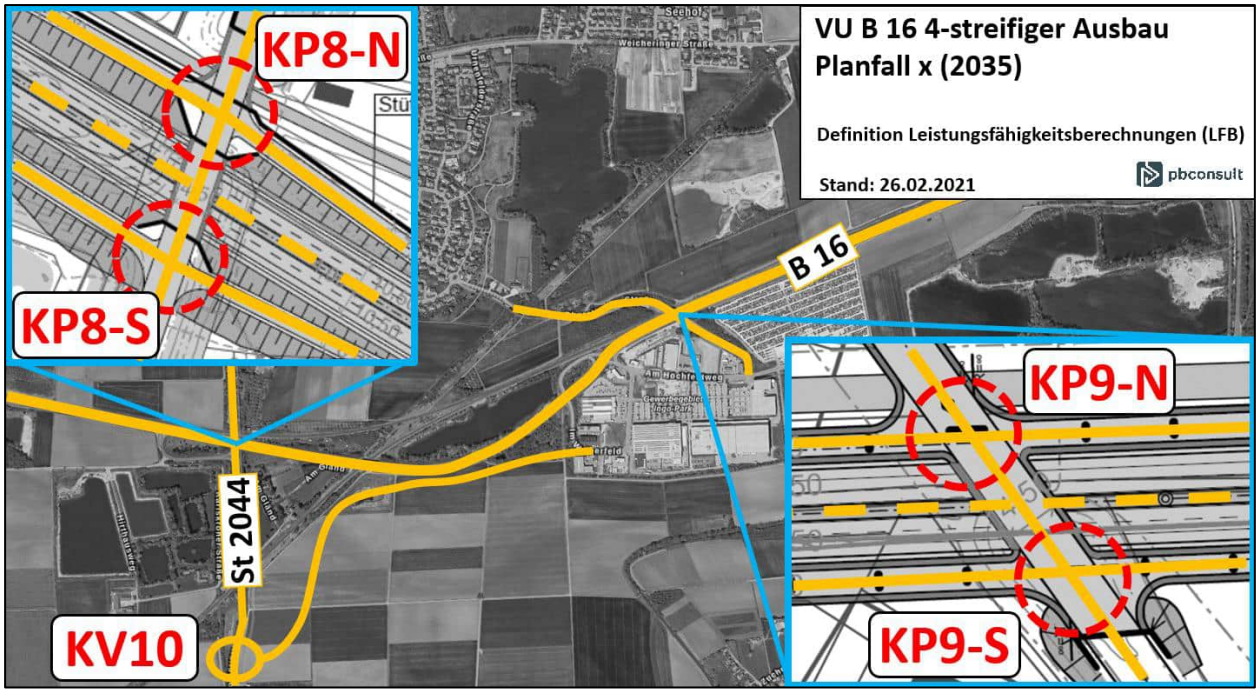


Abbildung 43: Übersicht der hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersuchten Knotenpunkte

Um eine einheitliche Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen zu besitzen, wurden die Spitzenstunden mit der höchsten Aussagekraft gewählt. Die Wahl der zu verwendenden Spitzenstunden basieren auf den durchgeführten Erhebungen. Für die morgendliche Spitze wurde das Zeitintervall von 7 – 8 Uhr, für die nachmittägliche Spitze das Intervall von 16:15 – 17:15 Uhr gewählt.

Zur Ermittlung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) für die jeweiligen Knotenpunkte werden Spitzenstundenwerte für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde benötigt. Dazu wurden die DTV_{W5}-Werte der Umlegungsergebnisse aus VISUM verwendet und anhand von Spitzenstundenanteilen auf Spitzenstundenwerte umgerechnet. Die Spitzenstundenanteile wurden anhand der durchgeführten Erhebungen für den jeweilig betrachteten Knotenpunkt bestimmt. Eine Übersicht der gewählten Spitzenstundenanteile können der Anlage 4 entnommen werden. Im Folgenden sind die gewählten Spitzenstundenanteile (Vormittag) für die betrachteten Knotenpunkte abgebildet. Zu beachten ist, dass der Kreisverkehr KV10 ausschließlich im darauf folgenden Kapitel mittels einer Verkehrssimulation auf seine Leistungsfähigkeit hin untersucht worden ist.

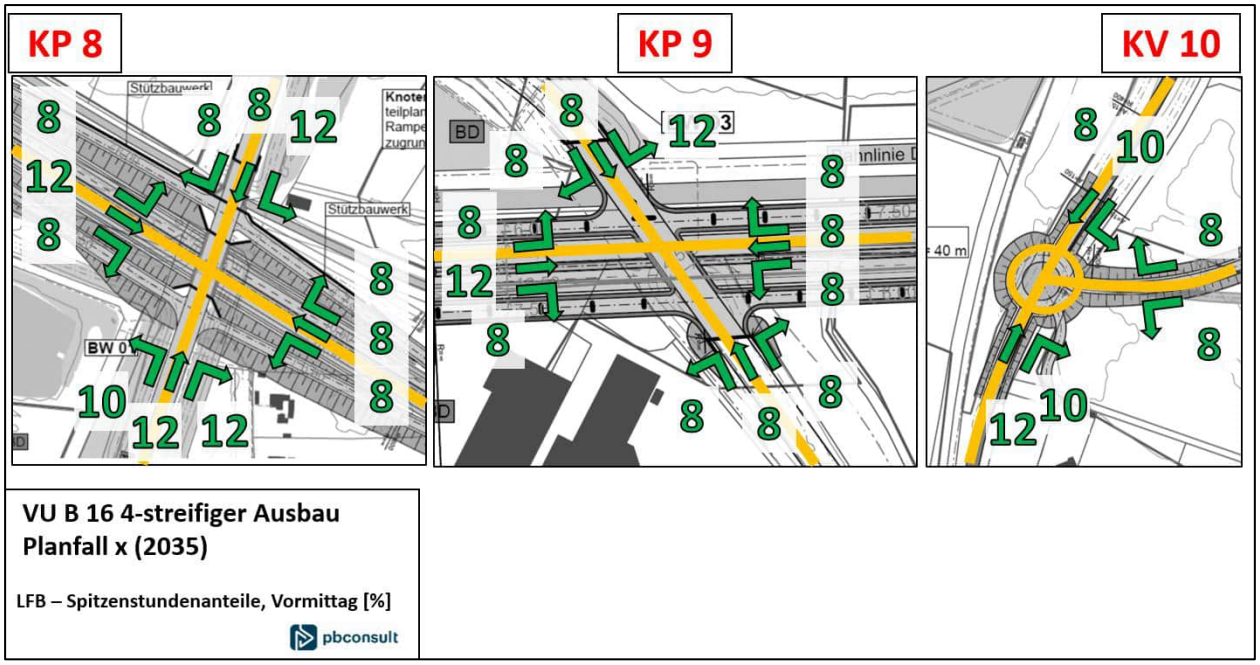


Abbildung 44: Gewählte Spitzenstundenanteile (Vormittag)

Anhand der gewählten Spitzenstundenanteile und den Modellergebnissen konnten absolute Verkehrsbelastungen für die einzelnen Abbiegebeziehungen in den jeweiligen Planfällen berechnet werden. Diese Verkehrsaufkommen stellen neben der vorgesehenen Knotenpunktgeometrie die Eingangsgrößen für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung dar. Im Folgenden ist die sich einstellende Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten KP8-N bzw. KP8-S zur morgendlichen Spitzenstunde im Planfall 1 abgebildet.

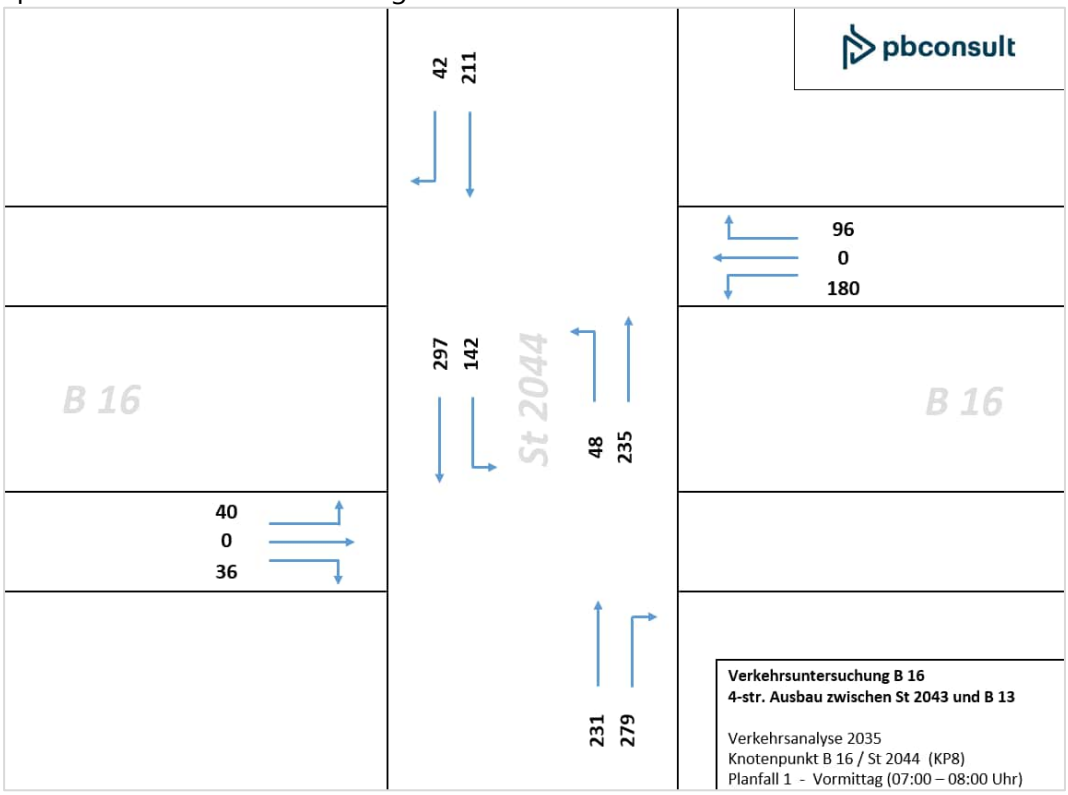


Abbildung 45: Verkehrsaufkommen KP8, Morgendliche Spitzenstunde, Planfall 1

Zum besseren Verständnis der ausgegebenen Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden zudem Abbildungen angefertigt, die die in den QSV Excel-Sheets hinterlegten Bezeichnungen der Abbiegeströme enthalten. Im Folgenden ist dies exemplarisch für den betrachteten Knotenpunkt KP8 abgebildet. Eine Übersicht kann der Anlage 4 entnommen werden.

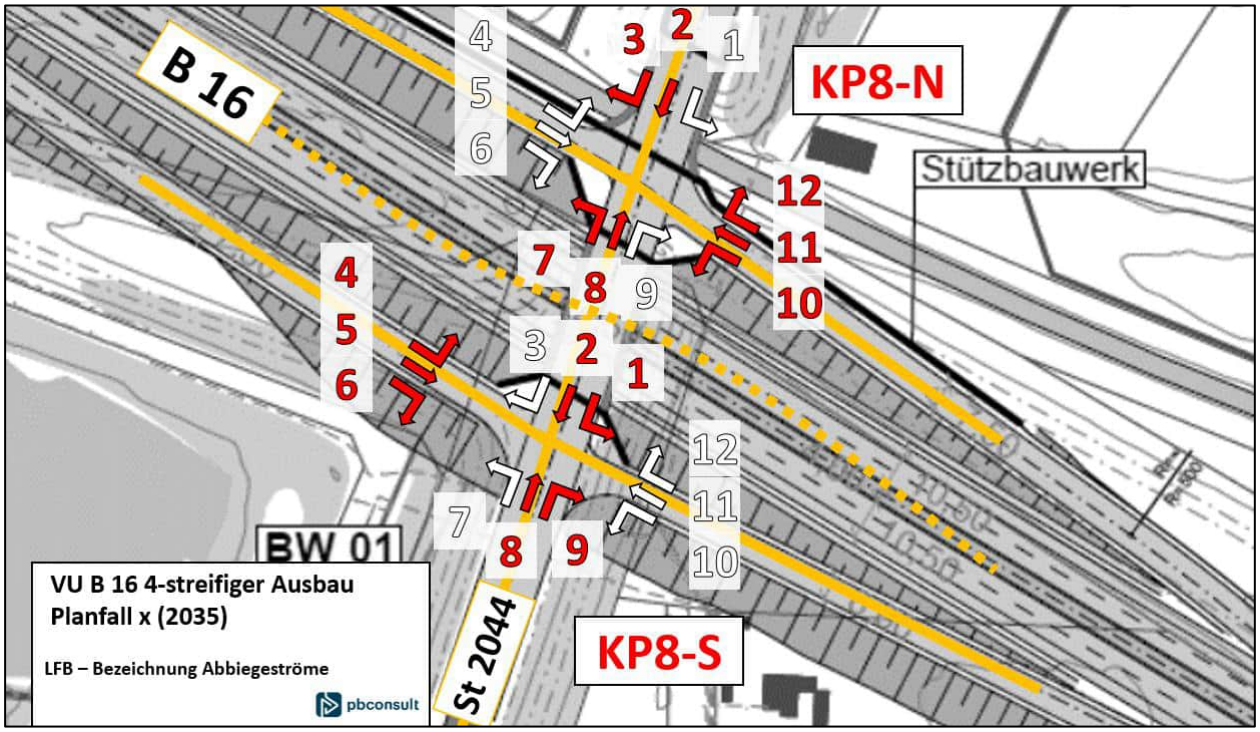


Abbildung 46: Bezeichnung Abbiegeströme gemäß HBS-Excel-Sheet an KP8 (Bez. für KP9 analog verwendbar)

Im Folgenden ist eine Abbildung aller untersuchten Knotenpunkte und der sich in der jeweiligen Spitzenstunde einstellenden Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV) dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse können der Anlage 4 entnommen werden.

Planfall	Untersuchter KP	QSV, morgens	QSV, nachmittags
1	KP8 Nord	B	D
1	KP8 Süd	C	B
2	KP8 Nord	E	E
2	KP8 Süd	D	C
3	KP8 Nord	B	C
3	KP8 Süd	C	B
4	KP8 Nord	B	B
4	KP8 Süd	B	B
4	KP9 Nord	B	C
4	KP9 Süd	A	A

Abbildung 47: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, HBS Excel-Sheets

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise gemäß der HBS Excel-Sheets ergeben folgende Aufschlüsse:

Bei Knotenpunkt KP8 stellen sich über die vier Planfälle hinweg überwiegend akzeptable Qualitätsstufen ein. Im Planfall 2 übersteigen die Wartezeiten weniger Abbiegebeziehungen jedoch die gebrauchstaugliche Grenze.

Das Anbindungskonzept im Planfall 2 unterscheidet sich von den Konzepten der restlichen Planfälle. Im Planfall 2 ist eine Zusammenlegung der Anschlussstelle des Gewerbegebietes mit der Anschlussstelle der Ortschaft Zuchering vorgesehen. In den weiteren Planfällen erfolgt die Anbindung des Gewerbegebietes über eine separate Anschlussstelle. Zudem wird im Planfall 2 das Gewerbegebiet über zwei Kreuzungen des Knotenpunktes KP8 angeschlossen, während in den drei weiteren Planfällen die Anbindung des Gewerbegebietes mit teilplanfreien Knotenpunkten (Planfall 1 und 3) oder über die zusätzliche Anschlussstelle (Planfall 4) erfolgt.

An dem Teil-Knotenpunkt KP8-N weist der Abbiegestrom 10 (vgl. hierzu Abbildung 46, Abbieger Nördliche Abfahrtsrampe B 16 -> St 2044 in Richtung Süden) ein QSV der Stufe E auf, während sich bei allen weiteren Abbiegeströmen je ein QSV A einstellt. Dieser Sachverhalt gilt sowohl für die morgendliche als auch für die nachmittägliche Spitzenstunde. An dem Teil-Knotenpunkt KP8-S weist der Abbiegestrom 4 (vgl. hierzu Abbildung 46, Abbieger Südliche Abfahrtsrampe B 16 -> St 2044 in Richtung Norden) ein QSV der Stufe C bzw. D auf, während sich bei allen weiteren Abbiegeströmen jeweils ein QSV A einstellt. Dieser Sachverhalt gilt sowohl für die morgendliche als auch für die nachmittägliche Spitzenstunde.

Die ungenügende Qualität der Verkehrsabwicklung an dem Knotenpunkt KP8 in Planfall 2 basiert demnach auf die zwei genannten Abbiegeströme 10 (KP8-N) bzw. 4 (KP8-S). Jene zwei Abbiegerströme sind hinsichtlich der Vorfahrtshierarchie an ihrem jeweiligen Teil-Knotenpunkt zuletzt gestellt, besitzen also die höchste Anzahl Vorfahrt zu gebender Abbiegeströme. Durch die vorgesehene Art der Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" an die Bundesstraße B 16 im Planfall 2 werden die Teil-Knotenpunkte KP8-N/S zusätzlich belastet. Durch die höhere Belastung der Teilknotenpunkte nimmt die Wartezeit der zwei kritischen Abbiegerströme zu, die durch das Anbindungskonzept selbst zusätzlich belastet sind. Daraus ergibt sich die geringere Qualität der Verkehrsabwicklung im Planfall 2 im Vergleich zu den anderen Planfällen.

Durch die vereinfachte Betrachtung der Leistungsfähigkeit sowie der sich einstellenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an dem Knotenpunkt KP8 im Planfall 2 ist eine Anpassung des Knotenpunktkonzepts erforderlich. Als sinnvolle Anpassung wird eine Signalisierung des KP8 erachtet. Die entsprechende Untersuchung des Knotenpunktes KP8 in signalisierter Ausführung wird in Kapitel 5.3 vorgenommen.

Bei Knotenpunkt KP9 (Planfall 4) stellen sich sowohl für den nördlichen als auch für den südlichen Teil-Knotenpunkt ausschließlich akzeptable Qualitätsstufen ein. Dies gilt für die morgendli-

che und die nachmittägliche Spitzenstunde. An dem nördlichen Teil-Knotenpunkt KP9-N weist der Abbiegestrom 10 (vgl. hierzu analog Abbildung 46 bzw. Abbieger Nördliche Abfahrtsrampe B 16 -> Oberstimmer Str. in Richtung Süden) noch ein QSV der Stufe C auf. Bei zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch beispielsweise weiterer Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park" ist eine erneute Betrachtung der Leistungsfähigkeit notwendig. Von einer Anpassung des Knotenpunktkonzepts anhand der bisherigen Informationslage kann noch abgesehen werden. Eine Signalisierung des Knotenpunktes KP9 bei zusätzlich induziertem Verkehr im Bereich des Gewerbegebietes „Ingo-Park" ist jedoch grundsätzlich sinnvoll.

5.3 Berechnung Planfall 2 mit Verkehrssimulation

Im Planfall 2 wurde neben der unsignalisierten Betrachtung mit den HBS Excel-Sheets auch mit Hilfe einer Verkehrsflusssimulation in einem signalisierten Ausbauzustand untersucht. Somit konnten Wechselwirkungen zwischen den beiden Teil-Knotenpunkten realitätsnah berücksichtigt werden. Für die Betrachtung wurde die mikroskopische Verkehrssimulations-Software VISSIM der PTV AG verwendet.

Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit anhand von VISSIM wurden die zu untersuchenden Knotenpunkte zunächst mikroskopisch modelliert und die prognostizierten Verkehrsstärken hinterlegt. Zudem wurde ein Signalprogramm eingepflegt, das anhand der Verkehrsverteilung nachträglich angepasst wurde. Durch software-interne Auswertungs-Tools können gemäß den Vorgaben zur Leistungsfähigkeit des HBS die sich einstellenden Fahrzeugverlustzeiten und die daraus resultierenden Leistungsfähigkeitsstufen bestimmt werden. Im Folgenden sind die Definition der Abbieger sowie die Ergebnisse der Leistungsfähigkeit für Planfall 2 aufgeführt. Die Definition der Teil-Knotenpunkte KP1 und KP2 entsprechen dabei der Bezeichnung KP8-N sowie KP8-S aus dem vorangehenden Kapitel.

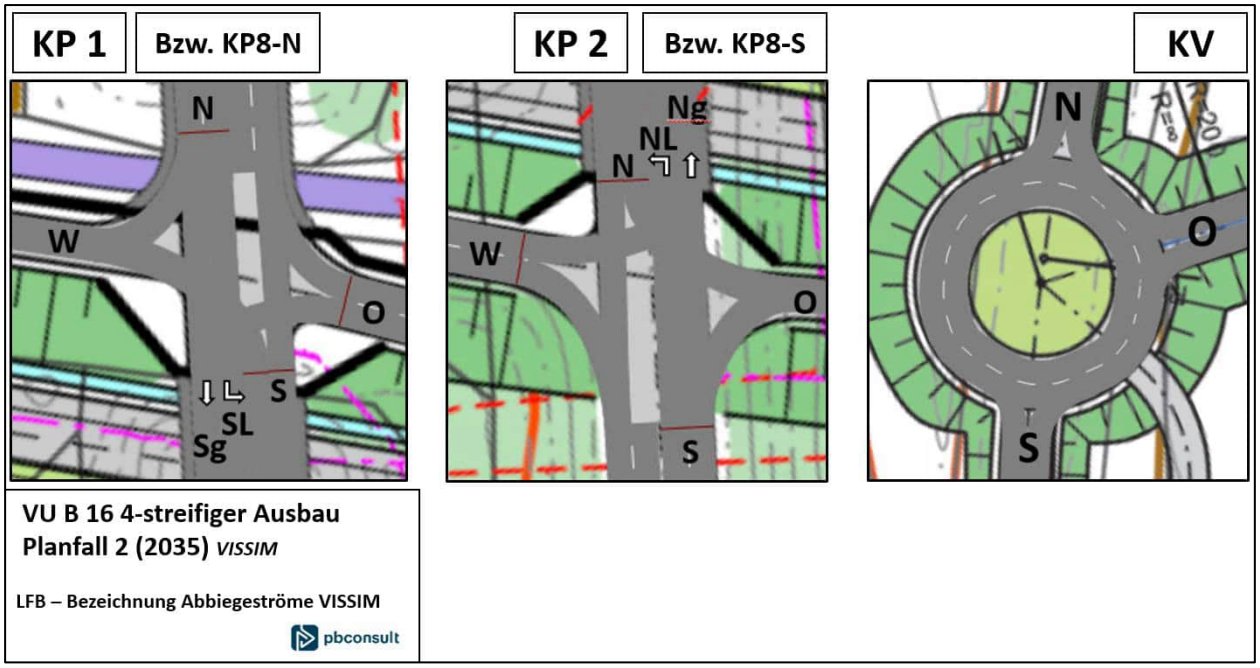


Abbildung 48: Bezeichnung Abbiegeströme der Anschlussstelle B 16 – St 2044 in VISSIM

Planfall 2	QSV, morgens	QSV, nachmittags
1: KP1 N>W	A	B
2: KP1 N>Sg	A	B
3: KP1 N>SL	A	B
4: KP1 O>N	A	A
5: KP1 O>S	C	B
6: KP1 S>N	A	A
7: KP1 S>W	B	B
8: KP2 N>S	B	A
9: KP2 N>O	A	A
10: KP2 W>N	B	C
11: KP2 W>S	A	B
12: KP2 S>O	A	B
13: KP2 S>NL	B	B
14: KP2 S>Ng	A	B
15: KV N>S	A	A
16: KV N>O	A	A
17: KV O>N	A	A
18: KV O>S	A	A
19: KV S>O	A	A
20: KV S>N	A	A

Abbildung 49: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, VISSIM Verkehrssimulation

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise ergeben folgende Aufschlüsse:

Durch die Signalisierung der Anschlussstelle B 16 – St 2044 im Planfall 2 kann die sich einstellende Qualität des Verkehrsablaufs signifikant verbessert werden. In der Regel ergeben sich die QSV Stufen A bzw. B. In Ausnahmefällen stellen sich bei zwei Abbiegeströmen die Stufe C ein, bei der die Stufe B jedoch nur knapp verfehlt wird. Der Verkehrsfluss an der Anschlussstelle B 16 – St 2044 ist durch die Signalisierung im Planfall 2 demnach nahezu frei. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrsqualität findet nicht statt. Es bestehen stets ausreichende Kapazitätsreserven.

Der im Rahmen der Verkehrssimulation mit betrachtete Kreisverkehr, der die Staatsstraße St 2044 mit dem Gewerbegebiet „Ingo-Park" verbindet, weist sowohl für die morgendliche als auch für die nachmittägliche Spitzenstunde stets ein QSV Stufe A auf. Dies gilt gleichermaßen für eine unsignalisierte Ausführung der Anschlussstelle B 16 – St 2044 wie in Kapitel 5.2. Eine Beeinträchtigung der Verkehrsqualität findet an dem Kreisverkehr somit nicht statt. Der Verkehrsfluss ist frei. Es bestehen stets hohe Kapazitätsreserven.

Durch eine Signalisierung der Anschlussstelle B 16 – St 2044 kann deren Verkehrsqualität deutlich verbessert werden. Beeinträchtigungen, die eine stabile Verkehrsabwicklung mit hinnehmbaren Wartezeiten verhindert, können so ausgeräumt werden. Die Signalisierung der Anschlussstelle wird demnach als sinnvoll sowie notwendig betrachtet.

5.4 Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 10

Neben der Berechnung der Leistungsfähigkeiten mittels den Excel-Sheets des HBS 2015 sowie der Verkehrsflusssimulation PTV Vissim wurde der Knotenpunkt KP10 (Immelmannstr./B 13) mit verkehrsabhängiger Signalisierung hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit mit der Software LISA+ (Schlotauer & Wauer) untersucht. Das maßgebende Szenario stellt der Planfall 2 dar, bei dem die Belastung am Knotenpunkt am höchsten ist. Die am Knotenpunkt anstehende Verkehrsbelastung kann dem Kapitel 4.6.2 (S. 46) entnommen werden.

Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit anhand von LISA+ wurde der zu untersuchende Knotenpunkt zunächst entsprechend der zur Verfügung gestellten Unterlagen modelliert und die prognostizierten Verkehrsstärken hinterlegt. Die verwendeten Spitzenstunden sowie –anteile wurden anhand der durchgeführten Verkehrserhebungen bestimmt. Das verkehrsabhängige Signalprogramm wurde dabei als Festzeitsteuerung eingepflegt und die möglichen Zugabezeiten entsprechend der anstehenden Belastung iterativ auf die einzelnen Signalgruppen verteilt. Die Spitzenstunden am Knotenpunkt KP10 befinden sich basierend auf die durchgeführten Verkehrserhebungen morgens zwischen 06:30 Uhr und 07:30 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:15 Uhr und 17:15 Uhr. Die HBS-Auswertung mit LISA+ ergab für Planfall 2 in der Morgen- sowie Nachmittagsspitzenstunde folgende Ergebnisse.

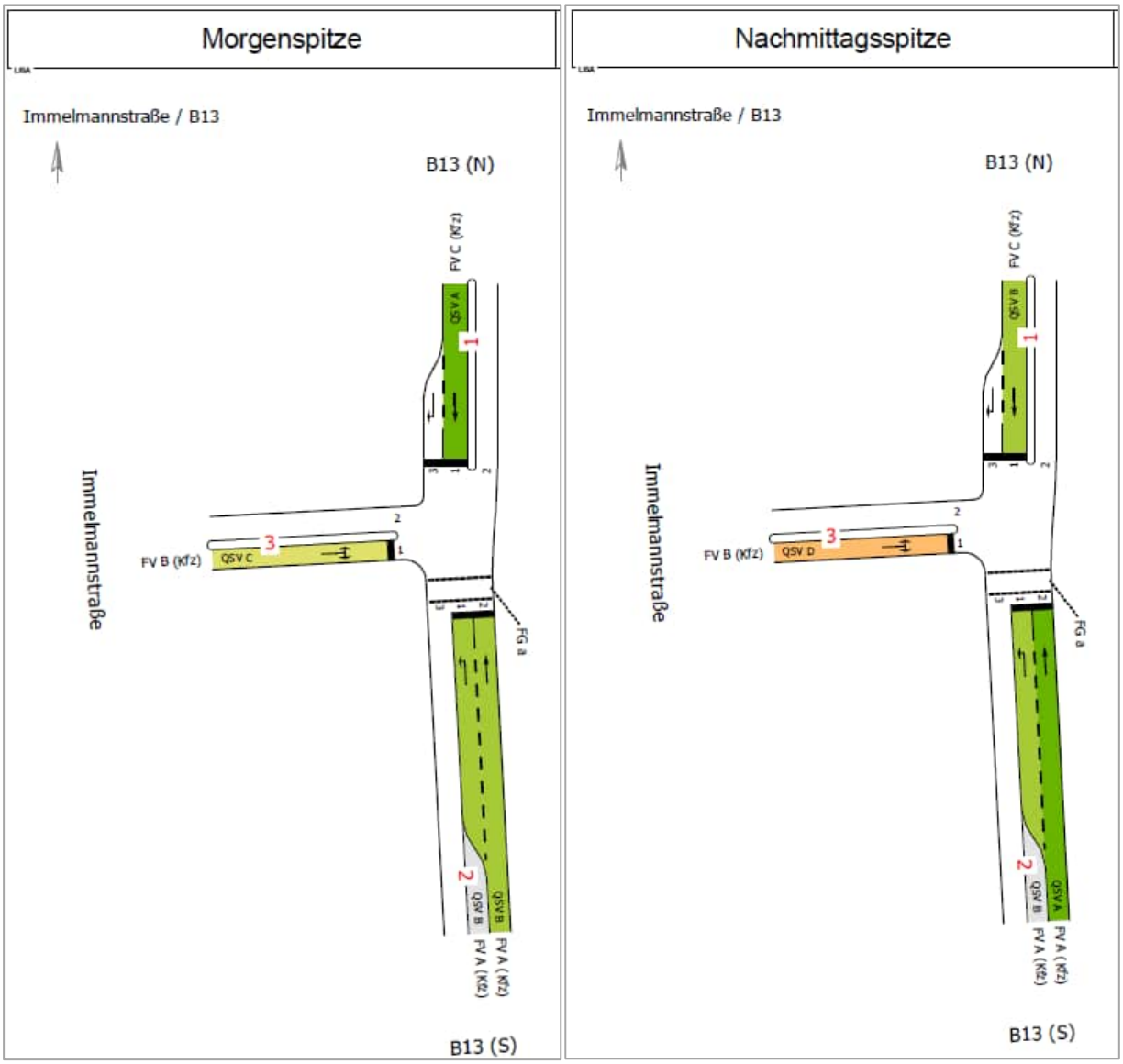


Abbildung 50: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnung KP10, Morgen-/Nachmittagsspitzenstunde

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt KP10 ist sowohl für die Morgen- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde gegeben. Die Abbiegeströme entlang der Bundesstraße B 13 weisen stets eine Qualitätsstufe von A bzw. B auf. Die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist demnach nur in geringem Maße beeinträchtigt. Bei der westlichen Zufahrt (Immelmannstr.) des Knotenpunkts KP10 stellt sich eine QSV der Stufe C bzw. D ein. Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist deutlich beeinträchtigt, der Verkehrsfluss noch stabil. Entsprechend den Auswertungen (siehe Anlage 4 „Leistungsfähigkeitsnachweise“) beträgt die mittlere Verlustzeit in der westlichen Knotenpunktzufahrt in der Nachmittagsspitzenstunde etwa 57 s, was der Qualitätsstufe QSV D entspricht. Gemäß dem HBS 2015 stellt sich ein QSV D ein, wenn die mittlere Wartezeit zwischen 50 und unter 70 s beträgt. Demnach sind noch Kapazitätsreserven für eine geringfügig höhere Belastung vorhanden.

5.5 Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 6

Der Knotenpunkt KP6 (B 16/St 2048) soll entsprechend der folgenden Abbildung teilplanfrei umgebaut werden. Die Staatsstraße St 2048 wird dabei mit einer Brücke über die B 16 geführt und an die Weicheringer Str. in Richtung Hagau angebunden. Die St 2048 / Weicheringer Str. wird an die B 16 mittels zweier Einmündungen (südliche bzw. nördliche Teil der AS) an selbige mit Ein- bzw. Ausfädelungsstreifen angebunden. Die zwei Einmündungen (KP6-N bzw. KP6-S) der Anschlussstelle wurden auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht. Die Berechnungen wurden basierend auf den Ergebnissen des Planfalls 3 vorgenommen, da im Planfall 3 die Belastungssituation am Knotenpunkt KP6 am ungünstigsten ist.

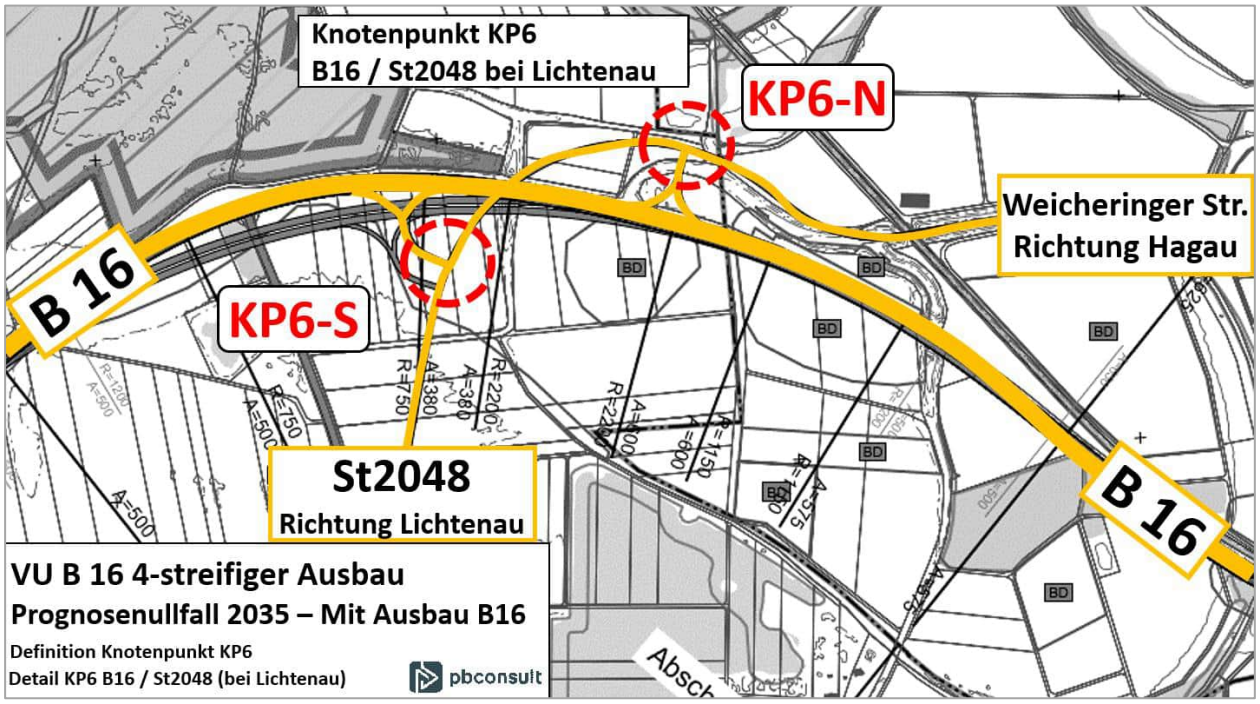


Abbildung 51: Untersuchte Knotenpunkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP6 (B 16/St 2048) bei Lichtenau

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde an den beiden Knotenpunkten mit den Excel-Sheets des HBS 2015 durchgeführt. Dabei wurden basierend auf den durchgeführten Verkehrserhebungen die betrachteten Spitzenstunden sowie deren –anteile herangezogen. An den beiden Einmündungen (KP6-N bzw. KP6-S) wurden sowohl für den Linksabbieger auf der St 2048 bzw. auf der Weicheringer Str. als auch für die Linkseinbieger in die St 2048 bzw. in die Weicheringer Str. separate Linksabbiegestreifen angesetzt.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise sowohl für den nördlichen als auch den südlichen Teil der Anschlussstelle des KP6 dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse können in Anlage 4 „Leistungsfähigkeitsnachweise“ eingesehen werden.

Planfall	Untersuchter KP	QSV, morgens	QSV, nachmittags
Planfall 3	KP6 Nord	A	A
	KP6 Süd	A	A

Abbildung 52: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, KP6-Nord bzw. –Süd

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt KP6 ist sowohl für die Morgen- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde mit umfangreichen Kapazitätsreserven gegeben. Die Abbiegeströme weisen stets die Qualitätsstufe A auf. Die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist demnach nahezu nicht beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist frei. Dies ist sowohl für den nördlichen als auch für den südlichen Teilknotenpunkt gültig.

Eine Anpassung der Geometrie bzw. Art der Knotenpunkte ist nicht notwendig. Somit können die vorgesehenen Knotenpunkt-Geometrien gemäß FGSV Heft 201 - unter Berücksichtigung der geplanten Betriebsform und Entwurfsklasse - verwendet werden.

5.6 Anschließende Leistungsfähigkeitsberechnungen – Knotenpunkt KP 1

Der Knotenpunkt KP1 (B 16/St 2043) soll entsprechend der folgenden Abbildung teilplanfrei umgebaut werden. Die Staatsstraße St 2043 wird dabei mit einer Brücke über die B 16 geführt und mittels einer Einmündung (südlicher Teil der AS) sowie einem Kreisverkehr (nördlicher Teil der AS) an selbige mit Ein- bzw. Ausfädelungsstreifen angebunden. An den Kreisverkehr der nördlichen Anschlussstelle wird zudem die herabgestufte B 16 angeschlossen, die bis auf Höhe der geplanten Ortsumgehung Marienheim parallel zur B 16 verläuft. Der Kreisverkehr sowie die Einmündung der jeweiligen Anschlussstelle wurden auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht. Zudem wurde die geplante Sperrung der Einmündung der Raiffeisenstr. (Bruck) an die B 16 bei dieser Betrachtung mit berücksichtigt. Die Berechnungen wurden für den Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 vorgenommen.

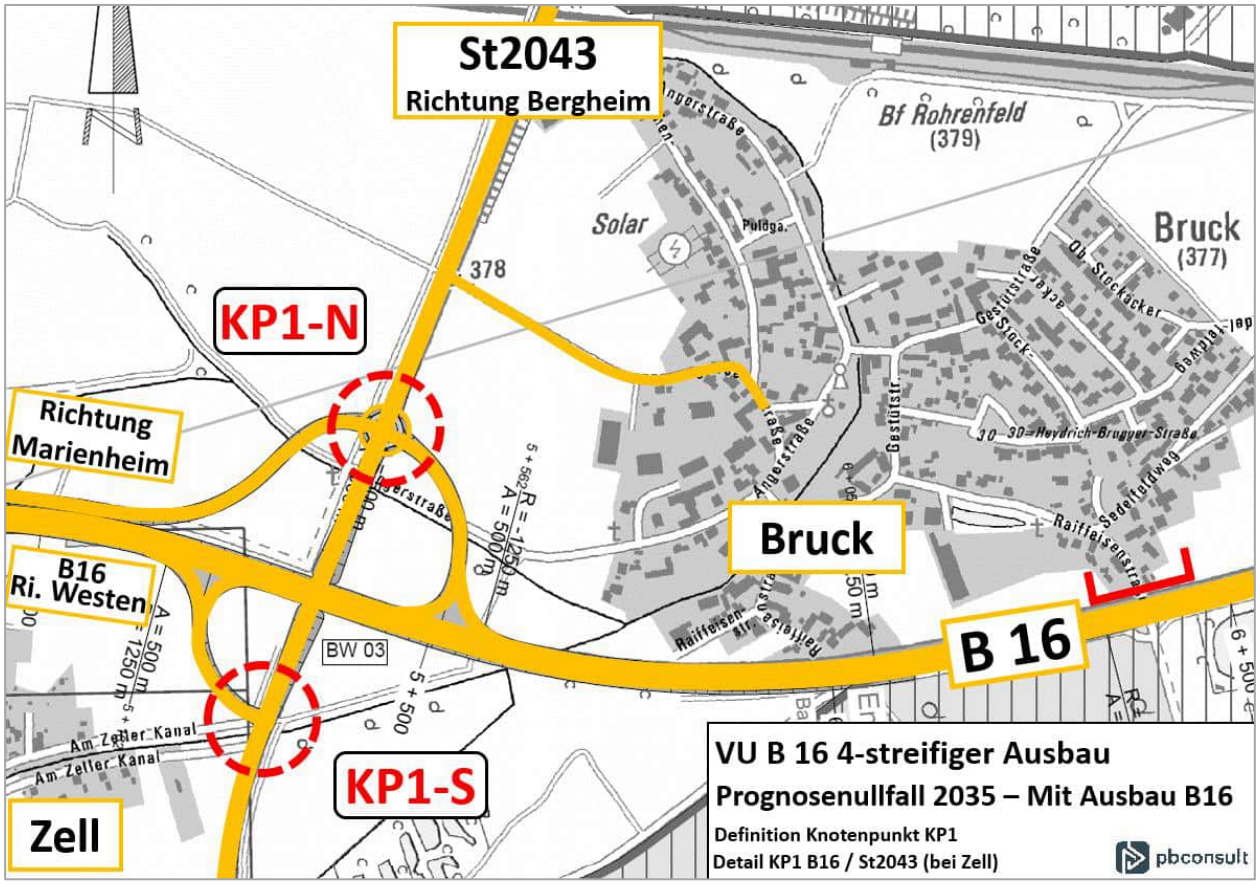


Abbildung 53: Untersuchte Knotenpunkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1 (B 16/St 2043)

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde an den beiden Knotenpunkten mit den Excel-Sheets des HBS 2015 durchgeführt. Dabei wurden basierend auf den durchgeführten Verkehrserhebungen die betrachteten Spitzenstunden sowie deren –anteile herangezogen. Zur korrekten Abbildung der Abbiegeströme mussten im Verkehrsmodell Anpassungen vorgenommen werden. Die Anpassungen beinhalten eine detailliertere Modellierung des Knotenpunktes KP1, der Modellierung der geplanten zusätzlichen Anschlussstelle der B 16 im Süden der Stadt Neuburg a. d. Donau sowie der Herabstufung des bestehenden Abschnitts der B 16 zwischen dem Kno-

tenpunkt KP1 und Neuburg a. d. Donau. Zudem waren Plausibilitätsprüfungen der Modellanpassungen notwendig. Die beschriebenen Anpassungen wurden in einem separaten Szenario in der Modellierungssoftware hinterlegt. Sie dienen als Grundlage für die sich einstellenden Verkehrsverlagerungen und den demnach an den Anschlussstellen anstehenden Verkehrsbelastungen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise sowohl für den nördlichen als auch den südlichen Teil der Anschlussstelle des KP1 dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse können in Anlage 4 „Leistungsfähigkeitsnachweise" eingesehen werden.

Prognosefall	Untersuchter KP	QSV, morgens	QSV, nachmittags
Prognosenullfall 2035 mit Ausbau B16	KP1 Nord	B	D
	KP1 Süd	E	F

Abbildung 54: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, KP1-Nord bzw. -Süd

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise für den KP1 ergeben folgende Aufschlüsse:

Bei Knotenpunkt KP1-N stellen sich über die Morgen- als auch die Nachmittagsspitzenstunde akzeptable Qualitätsstufen ein. Während sich in der morgigen Spitzenstunde ein QSV Stufe B ergibt, weist die nachmittägliche Spitzenstunde ein QSV Stufe D auf. Die kritische Zufahrt, bei der sich ein QSV Stufe D einstellt, ist der südliche Knotenpunktarm (St 2043 Süd). An dieser Zufahrt stellt sich eine mittlere Verlustzeit von rund 34 s in der nachmittäglichen Spitzenstunde ein. Gemäß dem HBS 2015 stellt sich ein QSV D ein, wenn die mittlere Wartezeit zwischen 30 und unter 45 s beträgt. Demnach sind noch Kapazitätsreserven für eine höhere Belastung vorhanden.

Bei Knotenpunkt KP1-S kann keine Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. In der Morgen- bzw. in der Nachmittagsspitzenstunde stellt sich ein QSV Stufe E sowie Stufe F ein. Demnach ist die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer nahezu ständig bzw. ständig beeinträchtigt. Die Grenze der Funktionsfähigkeit wird morgens erreicht sowie ist nachmittags nicht mehr gegeben. Die maßgebende Abbiegebeziehung ist in beiden Betrachtungen der Linkseinbieger aus der Rampe B 16 in die Staatsstraße St 2043 in Richtung Norden. Jener Abbiegerstrom ist hinsichtlich der Vorfahrtshierarchie an dem Knotenpunkt zuletzt gestellt, besitzt also die höchste Anzahl Vorfahrt zu gebender Abbiegeströme. Eine Aufweitung des westlichen Knotenpunktarmes – eigener Fahrstreifen je Abbiegebeziehung – kann die kritische Situation nicht entschärfen. Es stellt sich weiterhin ein QSV Stufe E bzw. Stufe F für den oben genannten Abbiegestrom ein. Als mögliche Lösung der nicht bestehenden Leistungsfähigkeit wird eine Signalisierung des Knotenpunktes KP1-S empfohlen.

Alternative Knotenpunktgeometrie des Knotenpunktes KP1-S

Die Leistungsfähigkeit des Teilknotenpunktes KP1-S konnte mit der zugrundeliegenden, geplanten Knotenpunktgeometrie nicht nachgewiesen werden. Aus diesem Grund wurden alternative Geometrien des Knotenpunktes ausfindig gemacht, die die Verkehrsqualität potentiell verbessern und so die Leistungsfähigkeit eventuell nachgewiesen werden kann. Die alternative Knotenpunktgeometrie des Knotenpunktes KP1-S sieht den südlichen Teil der Anschlussstelle im südöstlichen Quadranten anstelle wie in den bisherigen Planungen im südwestlichen Quadranten des Knotenpunktes St 2043 (N-S) / B 16 (W-O) vor. Die für die nicht nachgewiesene Leistungsfähigkeit maßgebende Abbiegebeziehung des Linkseinbiegers aus der Rampe B 16 in die Staatsstraße St 2043 in Richtung Norden wird dadurch zum Rechtseinbieger.
Die Einmündung des angepassten südlichen Teils der Anschlussstelle wurde auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht. Die Berechnungen wurden für den Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 vorgenommen.

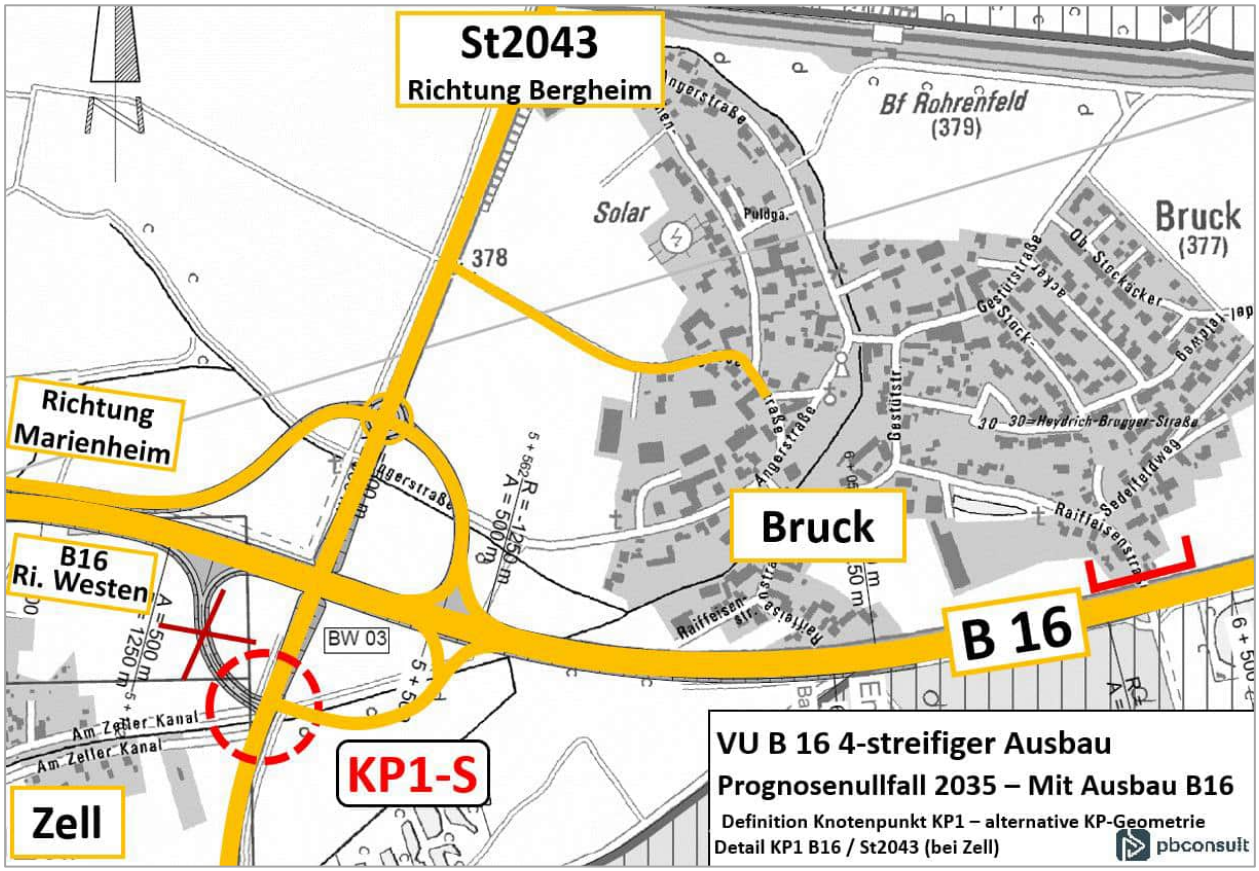


Abbildung 55: Untersuchter Knotenpunkt hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1, alternative Geometrie

Die Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunkts wurde mit den Excel-Sheets des HBS 2015 durchgeführt. Dabei wurden basierend auf den durchgeführten Verkehrserhebungen die betrachteten Spitzenstunden sowie deren –anteile herangezogen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse des Leistungsfähigkeitsnachweises für den angepassten Teilknotenpunkt KP1-S dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse können in Anlage 4 „Leistungsfähigkeitsnachweise“ eingesehen werden.

Prognosefall	Untersuchter KP	QSV, morgens	QSV, nachmittags
Prognosenullfall 2035 mit Ausbau B16	KP1 Süd	E	F

Abbildung 56: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweis, KP1-S, angepasste Knotenpunktgeometrie

Die Ergebnisse des Leistungsfähigkeitsnachweises für den KP1-S ergeben folgende Aufschlüsse:

Bei Knotenpunkt KP1-S kann weiterhin keine Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. In der Morgenspitzenstunde stellt sich mit einem QSV Stufe E eine geringfügige Verbesserung der Verkehrsqualität ein. Dennoch ist die Verkehrsqualität als unzureichend einzustufen. In der Nachmittagsspitzenstunde ergibt sich weiterhin ein QSV Stufe F. Somit konnte auch durch Verlegung des südlichen Teils der Anschlussstelle des Knotenpunktes KP1 keine hinnehmbare Verkehrsqualität erzielt werden.

Die maßgebende Abbiegebeziehung ist in beiden Betrachtungen weiterhin der Linkseinbieger aus der Rampe B 16 in die Staatsstraße St 2043 - in dieser Betrachtung in Richtung Süden. Jener Abbiegerstrom ist hinsichtlich der Vorfahrtshierarchie an dem Knotenpunkt zuletzt gestellt, besitzt also die höchste Anzahl Vorfahrt zu gebender Abbiegeströme. Eine Aufweitung des östlichen Knotenpunktarmes – eigener Fahrstreifen je Abbiegebeziehung – kann die kritische Situation nicht entschärfen. Es stellt sich weiterhin ein QSV Stufe F für den oben genannten Abbiegestrom in der Nachmittagsspitzenstunde ein. In der morgendlichen Spitzenstunde stellt sich gerade noch ein QSV Stufe E ein.

Durch die Verlegung des südlichen Teils der Anschlussstelle von dem südwestlichen in den südöstlichen Quadranten konnte zwar der maßgebende Linkseinbieger hinsichtlich seiner Verkehrsbelastung entlastet werden. Dennoch reicht die Abnahme des Verkehrsaufkommens auf eben diesem Linkseinbieger nicht aus, um eine akzeptable Verkehrsqualität an der Einmündung zu erreichen. Das Ziel der akzeptablen Verkehrsqualität (QSV Stufe D) wird weiterhin klar verfehlt. Bei 60 % der anliegenden Verkehrsbelastung des Linkseinbiegers (von etwa 70 auf 45 Fahrzeuge in der nachmittäglichen Spitzenstunde) stellt sich der Übergang von einem QSV Stufe F zur Stufe E ein. Ein QSV Stufe D könnte selbst bei sehr geringer Belastung des Linkseinbiegers in dem Berechnungstool nicht erreicht werden.

Ausführung des Knotenpunktes KP1-S als Kreisverkehr

Die Leistungsfähigkeit des Teilknotenpunktes KP1-S als unsignalisierte Einmündung konnte in den beiden vorangegangenen Ausbauplanungen nicht nachgewiesen werden. Durch die hohe Belastung an dem Knotenpunkt konnte keine hinnehmbare Verkehrsqualität an den untergeordneten Abbiegebeziehungen erreicht werden.

Aus diesem Grund erfolgte die dritte Betrachtung des Knotenpunktes KP1-S in der Ausführung eines Kreisverkehres. Die nördliche sowie südliche anschließende Straße des Knotenpunktes KP1-S stellt die St 2043 dar. Der östliche Anschluss ist die südliche Rampe des Knotenpunktes KP1 hin zur Bundesstraße B 16. Von Westen her schließt die Straße „Am Zeller Kanal" an den Knotenpunkt KP1-S an.
Der Kreisverkehr des angepassten südlichen Teils der Anschlussstelle wurde auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht. Die Berechnungen wurden für den Prognosenullfall mit Ausbau der B 16 vorgenommen.

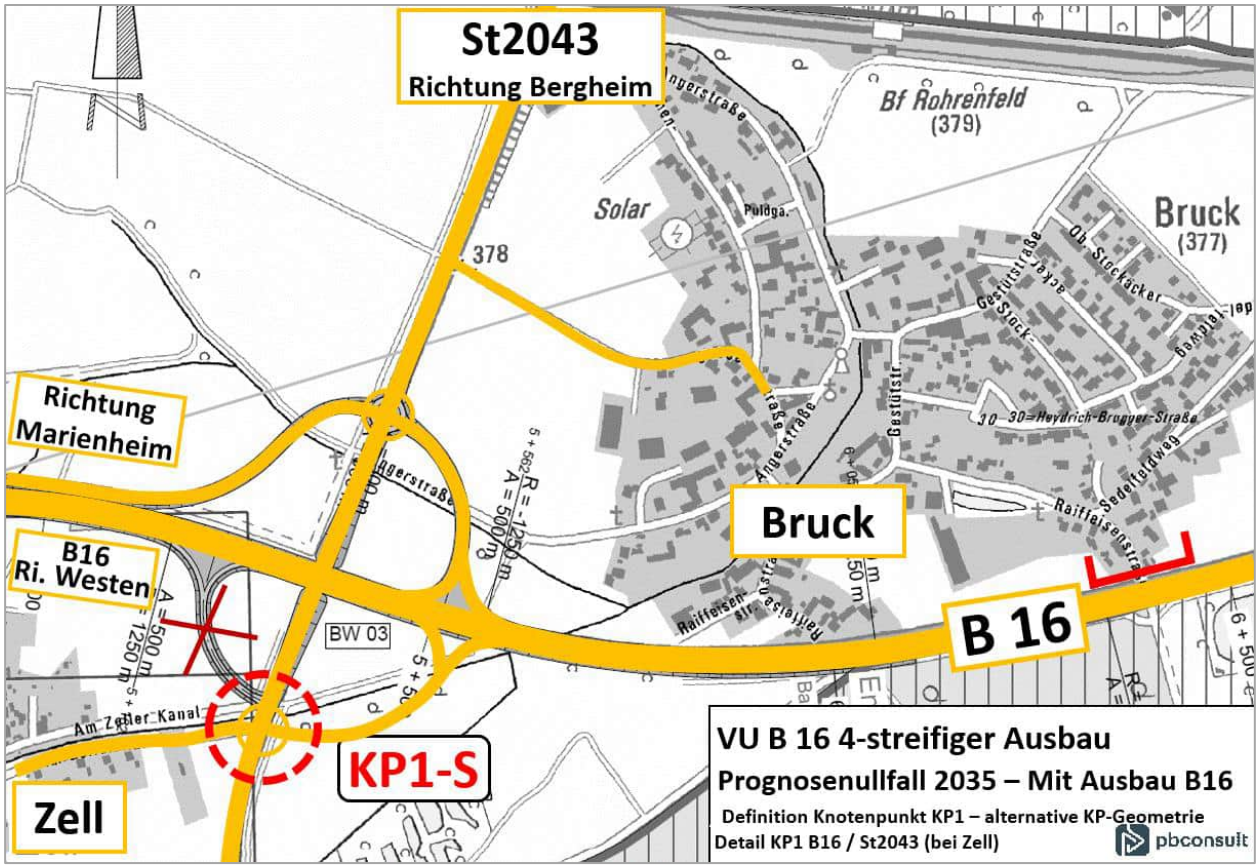


Abbildung 57: Untersuchter Knotenpunkt hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1-S, Kreisverkehr

Die Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunkts wurde mit den Excel-Sheets des HBS 2015 durchgeführt. Dabei wurden basierend auf den durchgeführten Verkehrserhebungen die betrachteten Spitzenstunden sowie deren –anteile herangezogen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse des Leistungsfähigkeitsnachweises für den angepassten Teilknotenpunkt KP1-S dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse können in Anlage 4 „Leistungsfähigkeitsnachweise“ eingesehen werden.

Prognosefall	Untersuchter KP	QSV, morgens	QSV, nachmittags
Prognosenullfall 2035 mit Ausbau B16	KP1 Süd	A	C

Abbildung 58: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweis, KP1-S, KV-Knotenpunktgeometrie

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt KP1-S ist sowohl für die Morgen- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde mit ausreichenden Kapazitätsreserven gegeben. Die Abbiegeströme weisen zur morgendlichen Spitzenstunde gerade noch die Qualitätsstufe A auf, während sich zur nachmittäglichen Spitzenstunde die Qualitätsstufe C einstellt. In der Nachmittags-Betrachtung wird dabei nur knapp ein QSV B verfehlt. Die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist in der Morgenspitzenstunde demnach nahezu nicht beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist frei. In der Nachmittagsspitzenstunde wird die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer in einem spürbaren Maße beeinflusst. Der Verkehrsfluss ist stabil.

Eine Anpassung der Geometrie bzw. Art der Knotenpunkte ist nicht notwendig. Somit können die vorgesehenen Knotenpunkt-Geometrien gemäß FGSV Heft 201 - unter Berücksichtigung der geplanten Betriebsform und Entwurfsklasse - verwendet werden.

Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt KP1

Durch die im Kapitel durchgeführten Betrachtungen wurde ersichtlich, dass der Teilknotenpunkt KP1-S als unsignalisierte Einmündung das prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht akzeptabel abwickeln kann. Die Leistungsfähigkeit konnte nicht nachgewiesen werden. Bei Ausführung eben dieses Teilknotenpunktes in Form eines Kreisverkehres ergibt sich eine akzeptable Qualitätsstufe. Kapazitätsreserven bestehen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Die Leistungsfähigkeit ist demnach als Kreisverkehr gegeben.

Bei dem Teilknotenpunkt KP1-N konnte die Leistungsfähigkeit bereits in der ersten Betrachtung nachgewiesen werden. Der als Kreisverkehr vorgesehene Teilknotenpunkt befindet sich noch im akzeptablen Bereich der Verkehrsqualität. Bei geringfügigen Zunahmen (bis zu 3 % bei gleichmäßiger Verteilung) der prognostizierten Verkehrsbelastung ist weiterhin die Leistungsfähigkeit mit QSV Stufe D gegeben. Ein QSV Stufe E ist bis zu einer gleichmäßig verteilten Zunahme der prognostizierten Verkehrsbelastung von 9 % gegeben.

Bei Ausführung beider Teilknotenpunkte als Kreisverkehre ist somit die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes KP1 im Gesamten gegeben. Geringfügig höhere Verkehrsaufkommen entsprechend dem vorangehenden Absatz können an dem Knotenpunkt KP1 weiterhin in einer akzeptablen Verkehrsqualität abgewickelt werden.

6 Beurteilung und Aufbereitung der Untersuchung

Aus der Untersuchung geht hervor, dass die Verkehrsbelastung entlang der B 16 aufgrund deren 4-streifigen Ausbau auf dem Abschnitt zwischen der St 2043 und der B 13 zunimmt. Es werden Fahrten, die bislang auf anderen Routen verkehrten, auf die B 16 gebündelt. Parallel zur B 16 verlaufende Straßen werden entlastet, während der Verkehr auf Zubringerstraßen zur B 16 tendenziell zunimmt.

Im Durchschnitt nimmt das Verkehrsaufkommen auf dem besagten Abschnitt der B 16 durch das allgemeine Verkehrswachstum sowie weiterer zusätzlicher Verkehrserzeuger im Untersuchungsgebiet im Jahr 2035 um etwa 25 % im Vergleich zu dem Jahr 2020 zu. Durch den 4-streifigen Ausbau der B 16 im besagten Abschnitt ist mit einem durchschnittlichen Verkehrswachstum von ca. 40 % im Vergleich zu dem Jahr 2020 zu rechnen.

Die höchste Belastung durch den 4-streifigen Ausbau stellt sich auf der B 16 östlich der Anschlussstelle Zuchering mit knapp 27.000 Kfz/Tag ein, was einem Zuwachs von knapp 50 % im Vergleich zu dem Jahr 2020 gleichkommt. Westlich von Zuchering sind entlang der B 16 geringere Verkehrsbelastungen im Bereich von 19.400 Kfz/Tag bis 25.600 Kfz/Tag zu erwarten.

Durch die vier betrachteten Planfälle hinsichtlich der zukünftigen Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" sowie Umbaumaßnahmen der bestehenden Anschlussstelle bei Zuchering ändert sich das Verkehrsaufkommen auf der B 16. Relevante Änderungen in der Verkehrsbelastung treten auf der B 16 ausschließlich auf dem Abschnitt zwischen der St 2044 und der B 13 auf. Direkt östlich der Anschlussstelle Zuchering (QS8) bleiben in den Planfällen 1 sowie 3 die Verkehrsbelastungen mit knapp 27.000 Kfz/Tag konstant zur Prognosebetrachtung mit Ausbau der B 16. Im Planfall 4 sinkt die Belastung um knapp 10 % auf ca. 24.600 Kfz/Tag. Bei Planfall 2 ist mit einem Rückgang von 4.400 Kfz/Tag respektive 15 % auf etwa 22.400 Kfz/Tag die B 16 direkt östlich der Anschlussstelle Zuchering am geringsten belastet.

Westlich des Bundesstraßenkreuzes B 16/B 13 (QS9) stellen sich auf der B 16 über die vier Planfälle hinweg betrachtet sowohl Verkehrszuwächse als auch –abnahmen im Vergleich zur Prognosenullfallbetrachtung mit Ausbau der B 16 ein. In den Planfällen 1 sowie 3 bestehen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens nur geringe Schwankungen von weniger als 2 %. Im Planfall 1 verkehren mit etwa 24.700 Kfz/Tag ca. 500 Kfz/Tag weniger. Im Planfall 3 nimmt das Verkehrsaufkommen um ca. 300 Kfz/Tag auf rund 25.500 Kfz/Tag leicht zu. Im Planfall 4 nimmt das Verkehrsaufkommen um rund 8 % auf etwa 27.200 Kfz/Tag zu. Lediglich im Planfall 2 ist mit einer beträchtlichen Abnahme der Belastung um 2.800 Kfz/Tag respektive 11 % auf etwa 22.400 Kfz/Tag zu rechnen.

Bei den Planfällen 1 sowie 3 stellen sich durch die nur geringen Anpassungen der Ausführung der bestehenden Anschlussstelle bei dem Gewerbegebiet „Ingo-Park" keine wesentlichen Änderungen auf dem übergeordneten Straßennetz ein. Die etwas nach Westen verschobene Anschlussstelle des Gewerbegebietes im Planfall 1 bewirkt eine etwas höhere Belastung im Bereich der Immelmannstr. bzw. der B 13 südlich der Kreuzung mit der B 16. Dadurch wird die B 16 öst-

lich der Anschlussstelle des Gewerbegebietes etwas entlastet. Durch die Verlegung des südlichen Teils der Anschlussstelle des Gewerbegebietes in Richtung Osten ist im Planfall 3 ein zu Planfall 1 entgegengesetzter Effekt auszumachen. Verkehre aus dem Gewerbegebiet sowie dem Bereich der Max-Immelmann-Kaserne werden stärker über den südlichen Teil der Anschlussstelle geführt als über die Route Immelmannstr./B 13. Demnach sinkt auf der Immelmannstr. sowie dem Abschnitt der B 13 die Belastung. Auf dem Abschnitt der B 16 östlich der Anschlussstelle des Gewerbegebietes ist ein geringes Wachstum zu verzeichnen.

Im Planfall 4 werden durch die Ertüchtigung der Brücke der Oberstimmer Str. über die B 16 zu einer vollwertigen Anschlussstelle Verkehre angezogen, die zuvor über die Karlskroner Str. sowie Weicheringer Str. zu dem übergeordneten Straßennetz abgewickelt wurden. Die Verkehrsbelastung nimmt um etwa 2.400 Kfz/Tag auf der Karlskroner Str. sowie um etwa 900 Kfz/Tag auf der Weicheringer Str. ab. Bei insgesamt gut 4.000 Kfz/Tag nimmt der Verkehr auf der Oberstimmer Str. im Bereich der Ortschaft Zuchering um etwa 3.200 Kfz/Tag beträchtlich zu. Ferner wird der Abschnitt Immelmannstr./B 13 im Planfall 4 entlastet.

Im Planfall 2 wird durch die alternative Anbindung des Gewerbegebietes „Ingo-Park" über die St 2044 die B 16 östlich der Anschlussstelle Weichering um etwa 2.800 – 4.400 Kfz/Tag entlastet. Verkehre werden demnach von Westen her auf die St 2044 sowie der zu errichtenden Anbindungsstraße zum Gewerbegebiet verlagert. Auf der St 2044 ist in dem Abschnitt mit einer zusätzlichen Belastung von 3.200 Kfz/Tag zu rechnen, auf der Anbindungsstraße werden etwa 4.700 Kfz/Tag erwartet. Von Osten her kommend werden Fahrten auf die Route B 13/Immelmannstr. verlagert. Während dies zu einer Zunahme von rund 2.000 Kfz/Tag auf der B 13 führt, stellt sich im Bereich der Immelmannstr. ein Wachstum von etwa 2.500 Kfz/Tag ein. Auf der Oberstimmer Str. kommt es zu einem Verkehrswachstum von gut 200 Kfz/Tag, die auf der Relation Gewerbegebiet „Ingo-Park" – Ingolstadt verkehren. Diese Verlagerung entstammt der im Planfall 2 stärker belasteten sowie mit einem höheren Umweg verbundenen Alternativrouten.

Bei dem Knotenpunkt B 16/St 2044 stellen sich im nicht signalisierten Zustand über die vier Planfälle hinweg überwiegend akzeptable Qualitätsstufen ein. Ausschließlich im Planfall 2 übersteigen die Wartezeiten weniger Abbiegebeziehungen die gebrauchstaugliche Grenze. Daher wird für den Knotenpunkt B 16/St 2044 generell eine Signalisierung empfohlen. Bei dem Knotenpunkt B 16/Oberstimmer Str. im Planfall 4 stellen sich stets akzeptable Qualitätsstufen ein. Ferner stellt sich im Planfall 2 die Verkehrsabwicklung an dem Kreisverkehr an der St 2044, über den das Gewerbegebiet „Ingo-Park" erreicht werden kann, als unproblematisch dar.

Durch die Signalisierung des Knotenpunktes B 16/St 2044 im Planfall 2 kann die sich einstellende Qualität des Verkehrsablaufs signifikant verbessert werden. Beeinträchtigungen, die eine stabile Verkehrsabwicklung mit hinnehmbaren Wartezeiten verhindert, können so ausgeräumt werden. Die Signalisierung der Anschlussstelle wird demnach als sinnvoll und notwendig betrachtet.

Fazit

Die Verkehrsbelastung nimmt entlang der B 16 aufgrund deren 4-streifigen Ausbau auf dem Abschnitt zwischen der St 2043 und der B 13 zu. Fahrten, die bislang auf anderen Routen verkehrten, werden auf der B 16 gebündelt. Parallel verlaufende Straßen werden entlastet, Zubringerstraßen zur B 16 werden tendenziell stärker belastet.

Auf dem besagten Abschnitt der B 16 nimmt das Verkehrsaufkommen im Jahr 2035 im Vergleich zum Jahr 2020 um 25 % zu. Durch den 4-streifigen Ausbau ist mit einem weiteren Wachstum von 15 % zu rechnen. Die maximale Belastung der B 16 beträgt abschnittsweise 27.000 Kfz/Tag.

Der Abschnitt auf der B 16 zwischen der St 2044 und der B 13 wird durch die vier Planfälle maßgeblich beeinflusst. Bei den Planfällen 1 sowie 3 stellen sich keine wesentlichen Änderungen auf dem übergeordneten Straßennetz ein.

Im Planfall 4 werden durch die neue Anschlussstelle Verkehre auf die Oberstimmer Str. verlagert, die zuvor über die Karlskroner Str. sowie Weicheringer Str. abgewickelt wurden. Das Verkehrsaufkommen auf der Oberstimmer Str. nimmt mit 3.000 Kfz/Tag beträchtlich zu.

Im Planfall 2 wird die B 16 östlich der Anschlussstelle Weichering um 3.000 – 4.500 Kfz/Tag entlastet. Auf der St 2044 steigt die Belastung um 3.000 Kfz/Tag. Auf der neuen Anbindungsstraße werden 4.500 Kfz/Tag erwartet. Auf dem Abschnitt der B 13 steigt das Aufkommen um 2.000 Kfz/Tag. Im Bereich der Immelmannstr. ist ein Wachstum von 2.500 Kfz/Tag prognostiziert.

Ausschließlich im Planfall 2 kommt es zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B 16 im Abschnitt zwischen der St 2044 und der B 13. Ferner wird im Vergleich zu Planfall 4 keine zusätzliche übergeordnete Straße in Zuchering belastet. Die Distanz zwischen den Knotenpunkten „B 16 / Ingo-Park“ und Kreuz B 16/B 13 ist im Planfall 2 höher als im Planfall 4. Demnach sind in Planfall 2 Ein- sowie Abfahrvorgänge an den beiden Knotenpunkten tendenziell mit einer geringeren Beeinträchtigung verbunden. Zudem entstehen im Planfall 2 relevante Verkehrszunahmen ausschließlich in wohnbebauungsferner Lage. Durch die generell notwendige Signalisierung des Knotenpunktes B 16/St 2044 werden an eben jenem gute Ergebnisse hinsichtlich der Verkehrsqualität erreicht.

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, Teil 1 6

Abbildung 2: Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, Teil 2 7

Abbildung 3: Untersuchte Querschnitte entlang der B 16, Tagesverkehr (TV), 20.10.2021 8

Abbildung 4: Lage der Zählstellen, die zur Bildung des Corona-Faktors herangezogen wurden 11

Abbildung 5: Umrechnung und Ausgleich der Erhebungswerte 11

Abbildung 6: Ergänzungen im Streckennetz 12

Abbildung 7: Verfeinerungen im Streckennetz 13

Abbildung 8: Unten: Verfeinerung Bezirks-Anbindungen (magenta). Oben: Vor Verfeinerung, LVM 2015 14

Abbildung 9: Vergleich Erhebungs- und Modellwerte an KP3 (B 16, AS Maxweiler), Feinkalibrierung 15

Abbildung 10: Bestimmung GEH-Faktor zur Überprüfung der Modellierungsqualität (Stundenumlegung) 18

Abbildung 11: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) – Analyse Nullfall (2020) 20

Abbildung 12: Verkehrsbelastungen (DTV) – Analyse Nullfall (2020) 21

Abbildung 13: Verteilung des Lkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering 24

Abbildung 14: Verteilung des Pkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering 25

Abbildung 15: Zusätzlich eingefügter Verkehrsbezirk „Logistik-Zentrum Weichering“ 25

Abbildung 16: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) – Prognosenullfall, ohne Ausbau (2035) 29

Abbildung 17:Differenzdarstellung Prognosenullfall (DTV_{w5}), ohne Ausbau (2035) minus Analyse 2020 30

Abbildung 18: Angepasste Knotenpunktgeometrie KP 6 durch Ausbau B 16 31

Abbildung 19: Verkehrsbelastung Prognosenullfall (2035), mit Ausbau 33

Abbildung 20: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau Minus Prognosenullfall, ohne Ausbau 34

Abbildung 21: Verkehrsbelastungen (DTVw5) Prognosenullfall, mit Ausbau 16, ohne Logistik-Zentrum (2035) 37

Abbildung 22: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum - Prognosenullfall, mit Ausbau 38

Abbildung 23: Differenzdarstellung Prognosenullfall, mit Ausbau, ohne Logistik-Zentrum - Analyse (2020) 39

Abbildung 24: Erschließungskonzept Planfall 1 40

Abbildung 25: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) Planfall 1 (2035), Ausschnitt 42

Abbildung 26: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 1 – Prognosenullfall(2035)_mit Ausbau, Ausschnitt 43

Abbildung 27: Erschließungskonzept Planfall 2 44

Abbildung 28: Verkehrsbelastungen (DTV_{W5}) – Planfall 2, Ausschnitt 46

Abbildung 29: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 2 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt 47

Abbildung 30: Erschließungskonzept Planfall 3 48

Abbildung 31: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) Planfall 3 (2035), Ausschnitt 50

Abbildung 32: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 3 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt 51

Abbildung 33: Erschließungskonzept Planfall 4 52

Abbildung 34: Verkehrsbelastungen (DTV_{w5}) Planfall 4 (2035), Ausschnitt 54

Abbildung 35: Differenzdarstellung Belastungen DTV_{W5}, Planfall 4 – Prognosenullfall (2035)_mit Ausbau, Ausschnitt 55

Abbildung 36: Lage Querschnitte QS1 bis QS5 – Vergleich Ergebnisse 56

Abbildung 37: Lage Querschnitte QS6 bis QS9 – Vergleich Ergebnisse 56

Abbildung 38: Lage Querschnitte QS10 bis QS15 – Vergleich Ergebnisse 60

Abbildung 39: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 1 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau 62

Abbildung 40: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 2 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau 63

Abbildung 41: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 3 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau 63

Abbildung 42: Verkehrsverlagerung Modell, Diff.Darstellung Planfall 4 mit Ausbau – Prognosenullfall ohne Ausbau 64

Abbildung 43: Übersicht der hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersuchten Knotenpunkte **67**
Abbildung 44: Gewählte Spitzenstundenanteile (Vormittag) **68**
Abbildung 45: Verkehrsaufkommen KP8, Morgendliche Spitzenstunde, Planfall 1 **68**
Abbildung 46: Bezeichnung Abbiegeströme gemäß HBS-Excel-Sheet an KP8 (Bez. für KP9 analog verwendbar) **69**
Abbildung 47: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, HBS Excel-Sheets **69**
Abbildung 48: Bezeichnung Abbiegeströme der Anschlussstelle B 16 – St 2044 in VISSIM **72**
Abbildung 49: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, VISSIM Verkehrssimulation **72**
Abbildung 50: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnung KP10, Morgen-/Nachmittagsspitzenstunde **74**
Abbildung 51: Untersuchte Knotenpunkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP6 (B 16/St 2048) bei Lichtenau **75**
Abbildung 52: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, KP6-Nord bzw. –Süd **76**
Abbildung 53: Untersuchte Knotenpunkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1 (B 16/St 2043) **77**
Abbildung 54: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise, KP1-Nord bzw. -Süd **78**
Abbildung 55: Untersuchter Knotenpunkt hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1, alternative Geometrie **79**
Abbildung 56: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweis, KP1-S, angepasste Knotenpunktgeometrie **80**
Abbildung 57: Untersuchter Knotenpunkt hinsichtlich Leistungsfähigkeit am KP1-S, Kreisverkehr **81**
Abbildung 58: Übersicht Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweis, KP1-S, KV-Knotenpunktgeometrie **82**

8 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Knotenpunktbelastung nach Spitzenstunde Morgen und Nachmittag 9

Tabelle 2: Hochrechnungsfaktoren als Ableitung aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI) 10

Tabelle 3: Um-/Ausbaumaßnahmen im Untersuchungsgebiet 22

Tabelle 4: Prognostiziertes Verkehrsaufkommen Logistik-Zentrum Weichering 23

Tabelle 5: Abschätzung der Verteilung des Lkw-Verkehrsaufkommens des Logistik-Zentrums Weichering 24

Tabelle 6: Vergleich Verkehrsprognose 2030 (BMVI) mit LVM By 26

Tabelle 7: Vergleich Bevölkerungsentwicklungen Statistikamt bzw. Landesverkehrsmodell Bayern 27

Tabelle 8: Verkehrsbelastungen(DTV_{WS}) nach Streckenabschnitten – Prognosefälle (2035) / Analyse (2020) 57

Tabelle 9: Verkehrsbelastungen(DTV_{WS}) nach Streckenabschnitten – Prognosefälle (2035) / Analyse (2020) 60

9 Anlagen

ANLAGE 1: ERHEBUNGEN

ANLAGE 2 : MODELLERGEBNISSE IM GES. UNTERSUCHUNGSGEBIET

ANLAGE 3: LEISTUNGSFÄHIGKEITSNACHWEISE

ANLAGE 4: KENNWERTE GRUNDLAGEN LÄRMGUTACHTEN

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:26:35

Messstelle

Name	QS1
Rtg. kommend (Name)	B16 Ri. Osten
Rtg. gehend (Name)	B16 Ri. Westen
Vmax StVO	80
Kommentar	KP8
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		B16 Ri. Osten				B16 Ri. Westen			
Zeit	Σ	Σ	PKW	LKW	LZ	Σ	PKW	LKW	LZ
00:00-06:00	1773	1069	708	188	173	704	398	169	137
06:00-09:00	6112	3401	2787	388	226	2711	2188	317	206
15:00-19:00	8057	3779	3260	294	225	4278	3751	334	193
06:00-22:00	25474	12779	10191	1490	1098	12695	10200	1427	1068
00:00-24:00	27815	14103	11104	1707	1292	13712	10853	1638	1221

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	32	169	62	51	57	77	**11.0**
B16 Ri. Osten	32	129	60	51	56	73	**8.1**
B16 Ri. Westen	36	169	64	51	59	80	**14.0**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:26:35

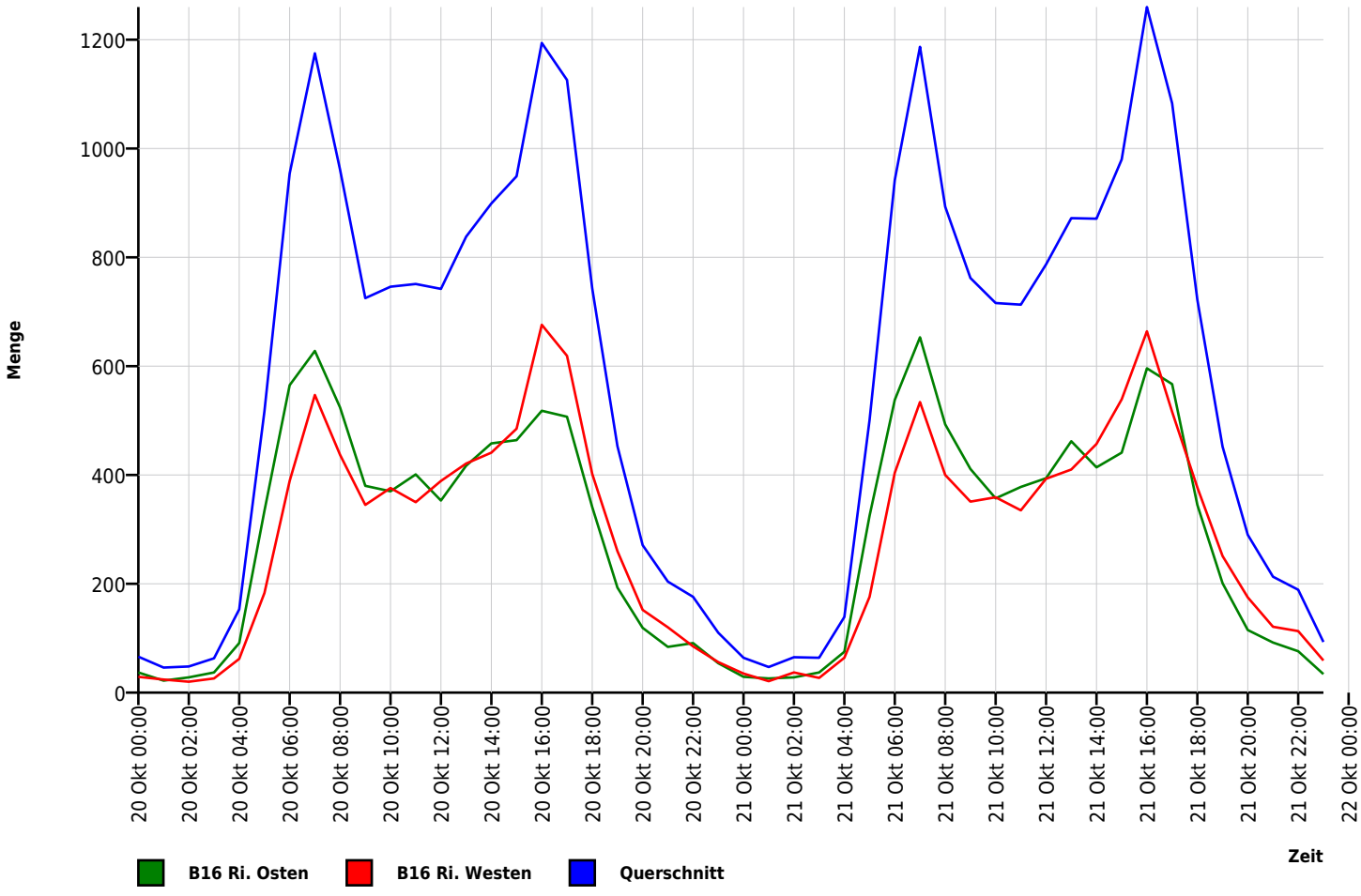
Messstelle

Name	QS1
Rtg. kommend (Name)	B16 Ri. Osten
Rtg. gehend (Name)	B16 Ri. Westen
Vmax StVO	80
Kommentar	KP8
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:26:35

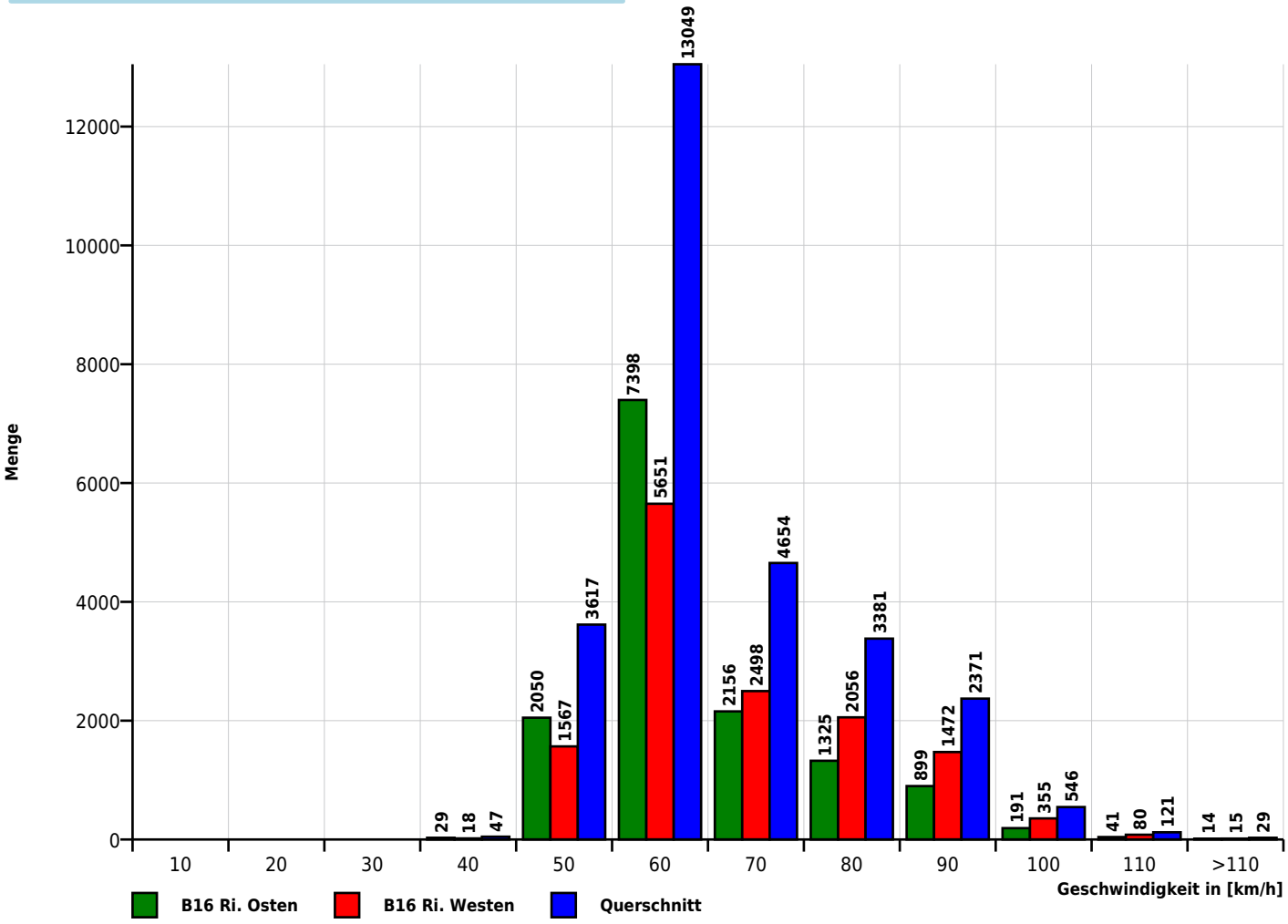
Messstelle

Name	QS1
Rtg. kommend (Name)	B16 Ri. Osten
Rtg. gehend (Name)	B16 Ri. Westen
Vmax StVO	80
Kommentar	KP8
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:26:35

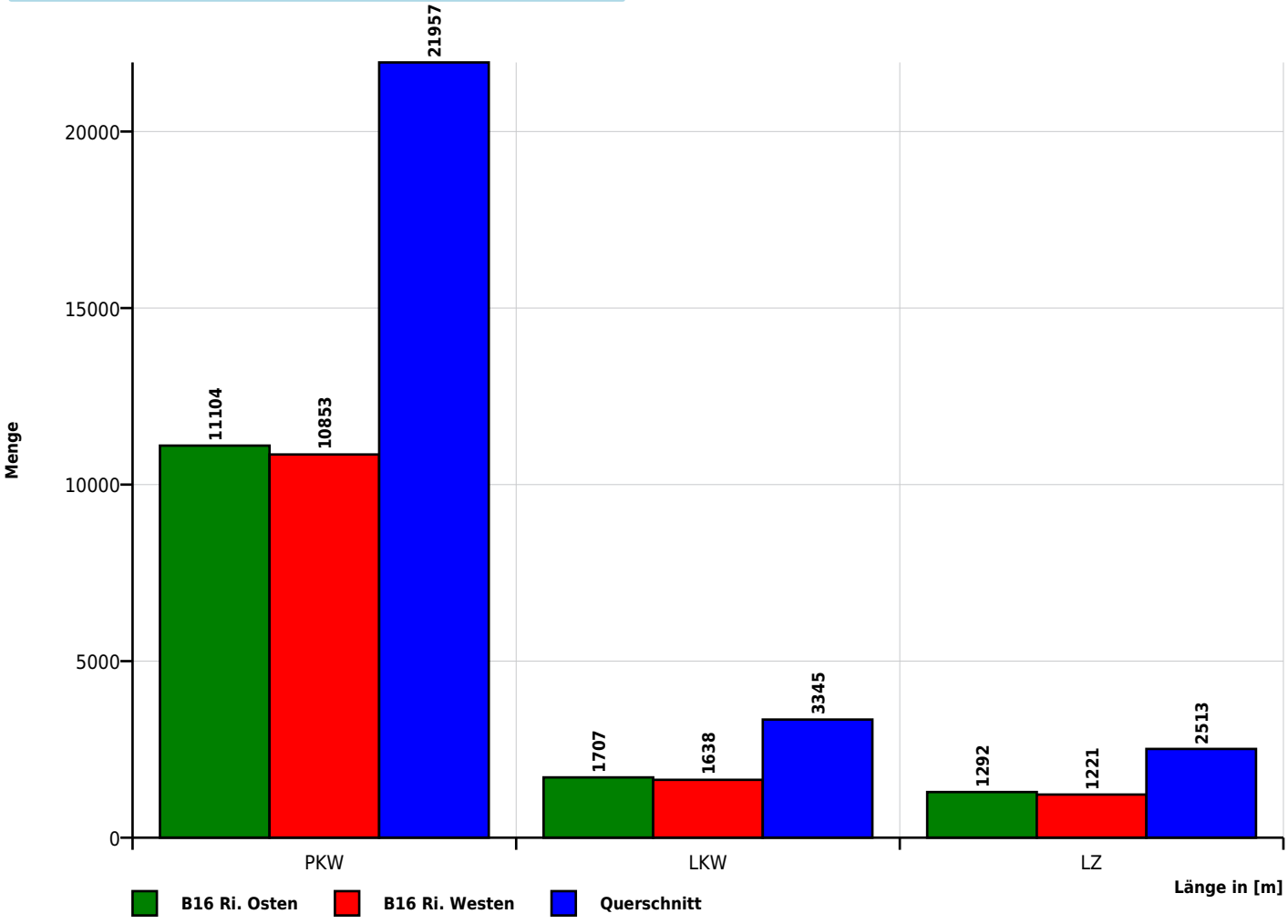
Messstelle

Name	QS1
Rtg. kommend (Name)	B16 Ri. Osten
Rtg. gehend (Name)	B16 Ri. Westen
Vmax StVO	80
Kommentar	KP8
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längen-Histogramm



Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 00:00	66	46	10	10	0	0	0	0	0	14	7	18	17	6	3	1	53	77	151	58	79	91
20.10.2020 01:00	46	14	17	15	0	0	0	0	3	21	13	3	4	2	0	0	47	64	97	53	59	80
20.10.2020 02:00	48	17	19	12	0	0	0	0	2	23	13	6	2	2	0	0	48	64	99	53	60	77
20.10.2020 03:00	63	19	24	20	0	0	0	0	10	29	11	6	5	2	0	0	47	62	93	50	58	76
20.10.2020 04:00	153	79	39	35	0	0	0	0	13	68	21	18	19	12	0	2	46	66	116	52	60	85
20.10.2020 05:00	517	386	69	62	0	0	0	0	51	256	85	57	52	14	2	0	44	62	107	51	57	80
20.10.2020 06:00	954	814	88	52	0	0	0	0	109	497	165	100	65	14	2	2	42	61	124	51	57	74
20.10.2020 07:00	1175	991	124	60	0	0	0	5	251	567	184	95	65	7	1	0	36	58	104	49	55	70
20.10.2020 08:00	961	734	129	98	0	0	0	2	146	575	123	64	45	4	1	1	40	58	111	50	55	67
20.10.2020 09:00	725	488	138	99	0	0	0	0	123	430	99	46	22	5	0	0	41	57	98	50	55	66
20.10.2020 10:00	746	484	142	120	0	0	0	1	167	446	72	37	18	5	0	0	40	56	97	50	54	62
20.10.2020 11:00	751	532	115	104	0	0	0	1	133	429	85	59	36	8	0	0	40	58	100	50	55	69
20.10.2020 12:00	742	540	119	83	0	0	0	0	101	382	139	66	42	8	4	0	42	60	106	51	56	72
20.10.2020 13:00	838	630	119	89	0	0	0	4	102	463	120	91	50	6	2	0	35	60	103	51	56	73
20.10.2020 14:00	899	682	120	97	0	0	0	1	128	492	136	89	44	6	3	0	39	59	107	51	56	72
20.10.2020 15:00	949	779	99	71	0	0	0	1	122	446	149	143	72	14	1	1	40	62	111	51	57	77
20.10.2020 16:00	1194	1043	94	57	0	0	0	0	133	541	237	158	96	25	4	0	42	63	110	52	59	77
20.10.2020 17:00	1126	1022	61	43	0	0	0	10	127	414	239	197	110	24	5	0	32	64	109	51	61	78
20.10.2020 18:00	743	676	43	24	0	0	0	2	41	190	144	183	144	35	4	0	39	70	109	54	70	84
20.10.2020 19:00	453	399	37	17	0	0	0	0	26	90	84	126	100	19	6	2	42	72	120	54	73	85
20.10.2020 20:00	271	238	16	17	0	0	0	6	22	47	37	60	77	16	3	3	37	72	124	52	74	87
20.10.2020 21:00	204	172	20	12	0	0	0	0	5	38	36	41	55	22	6	1	48	76	120	58	76	90
20.10.2020 22:00	176	149	17	10	0	0	0	0	9	28	29	34	49	20	5	2	43	76	122	57	77	91
20.10.2020 23:00	110	82	19	9	0	0	0	0	5	27	18	26	18	9	6	1	44	72	113	54	73	88

[Di, 20 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	893	561	178	154	0	0	0	0	79	411	150	108	99	38	5	3	44	64	151	52	59	81
06:00-09:00	3090	2539	341	210	0	0	0	7	506	1639	472	259	175	25	4	3	36	59	124	50	56	71
15:00-19:00	4012	3520	297	195	0	0	0	13	423	1591	769	681	422	98	14	1	32	64	111	52	60	79
06:00-22:00	12731	10224	1464	1043	0	0	0	33	1736	6047	2049	1555	1041	218	42	10	32	61	124	51	57	77
00:00-24:00	13910	11016	1678	1216	0	0	0	33	1829	6513	2246	1723	1207	285	58	16	32	62	151	51	57	77

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 00:00	64	36	18	10	0	0	0	0	2	22	9	8	15	4	2	2	46	73	129	54	70	89
21.10.2020 01:00	47	17	17	13	0	0	0	0	0	20	11	5	7	3	0	1	51	69	169	53	64	82
21.10.2020 02:00	65	21	21	23	0	0	0	0	6	29	16	5	9	0	0	0	42	63	90	53	60	80
21.10.2020 03:00	64	12	27	25	0	0	0	0	9	35	12	2	6	0	0	0	46	59	87	51	56	69
21.10.2020 04:00	139	81	26	32	0	0	0	1	15	48	19	21	24	7	4	0	37	67	109	51	63	85
21.10.2020 05:00	501	378	70	53	0	0	0	0	47	247	78	57	61	8	3	0	43	63	105	51	58	80
21.10.2020 06:00	942	793	90	59	0	0	0	1	123	450	176	117	52	17	6	0	38	61	107	51	57	75
21.10.2020 07:00	1187	952	147	88	0	0	0	2	234	656	181	75	34	3	2	0	40	57	104	49	54	66
21.10.2020 08:00	893	691	127	75	0	0	0	0	130	488	140	80	46	7	2	0	42	59	109	51	56	71
21.10.2020 09:00	762	512	129	121	0	0	0	0	130	431	86	71	35	8	1	0	42	58	101	50	55	71
21.10.2020 10:00	716	504	111	101	0	0	0	1	102	426	93	48	33	11	1	1	39	59	111	51	55	68
21.10.2020 11:00	713	486	117	110	0	0	0	0	105	412	98	53	34	9	2	0	41	59	105	51	55	70
21.10.2020 12:00	787	566	127	94	0	0	0	2	119	410	134	70	42	9	1	0	39	59	103	50	57	71
21.10.2020 13:00	872	661	104	107	0	0	0	0	110	464	142	96	53	5	2	0	41	60	105	51	56	73
21.10.2020 14:00	871	690	97	84	0	0	0	1	140	456	125	72	59	10	6	2	40	60	145	50	56	73
21.10.2020 15:00	980	776	125	79	0	0	0	1	107	540	190	85	45	9	3	0	40	60	109	51	57	70
21.10.2020 16:00	1260	1115	83	62	0	0	0	3	167	509	300	169	92	19	1	0	38	62	101	51	59	76
21.10.2020 17:00	1083	951	87	45	0	0	0	2	135	396	235	211	91	13	0	0	39	63	100	51	61	77
21.10.2020 18:00	722	649	36	37	0	0	0	0	37	223	172	130	134	22	3	1	42	68	113	54	66	83
21.10.2020 19:00	452	395	31	26	0	0	0	0	40	102	83	100	95	27	4	1	42	70	112	53	71	85
21.10.2020 20:00	290	249	23	18	0	0	0	0	10	58	53	69	77	17	6	0	47	73	110	56	74	85
21.10.2020 21:00	213	177	19	17	0	0	0	0	13	54	28	52	45	18	2	1	47	71	111	54	74	86
21.10.2020 22:00	189	160	20	9	0	0	0	0	6	41	14	42	51	25	8	2	45	76	120	54	78	92
21.10.2020 23:00	93	69	15	9	0	0	0	0	1	19	13	20	24	10	4	2	49	77	123	57	79	93

[Mi, 21 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	880	545	179	156	0	0	0	1	79	401	145	98	122	22	9	3	37	64	169	52	59	82
06:00-09:00	3022	2436	364	222	0	0	0	3	487	1594	497	272	132	27	10	0	38	59	109	50	56	70
15:00-19:00	4045	3491	331	223	0	0	0	6	446	1668	897	595	362	63	7	1	38	63	113	51	60	77
06:00-22:00	12743	10167	1453	1123	0	0	0	13	1702	6075	2236	1498	967	204	42	6	38	61	145	51	57	76
00:00-24:00	13905	10941	1667	1297	0	0	0	14	1788	6536	2408	1658	1164	261	63	13	37	62	169	51	57	77

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:18:50

Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Weiherf. Ri.Süd
Rtg. gehend (Name)	Weiherf. Ri.Nord
Vmax StVO	50
Kommentar	KP9
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		Weiherf. Ri.Süd				Weiherf. Ri.Nord			
Zeit	Σ	Σ	PKW	LKW	LZ	Σ	PKW	LKW	LZ
00:00-06:00	124	46	32	7	7	78	48	3	27
06:00-09:00	687	320	219	55	46	367	219	23	125
15:00-19:00	3212	1080	944	108	28	2132	1274	170	688
06:00-22:00	8365	3034	2490	322	222	5331	3212	376	1743
00:00-24:00	8586	3100	2537	330	233	5486	3306	384	1796

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	11	98	53	45	53	62	**64.9**
Weiherf. Ri.Süd	11	85	51	44	51	59	**56.0**
Weiherf. Ri.Nord	17	98	54	46	55	63	**69.9**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:18:51

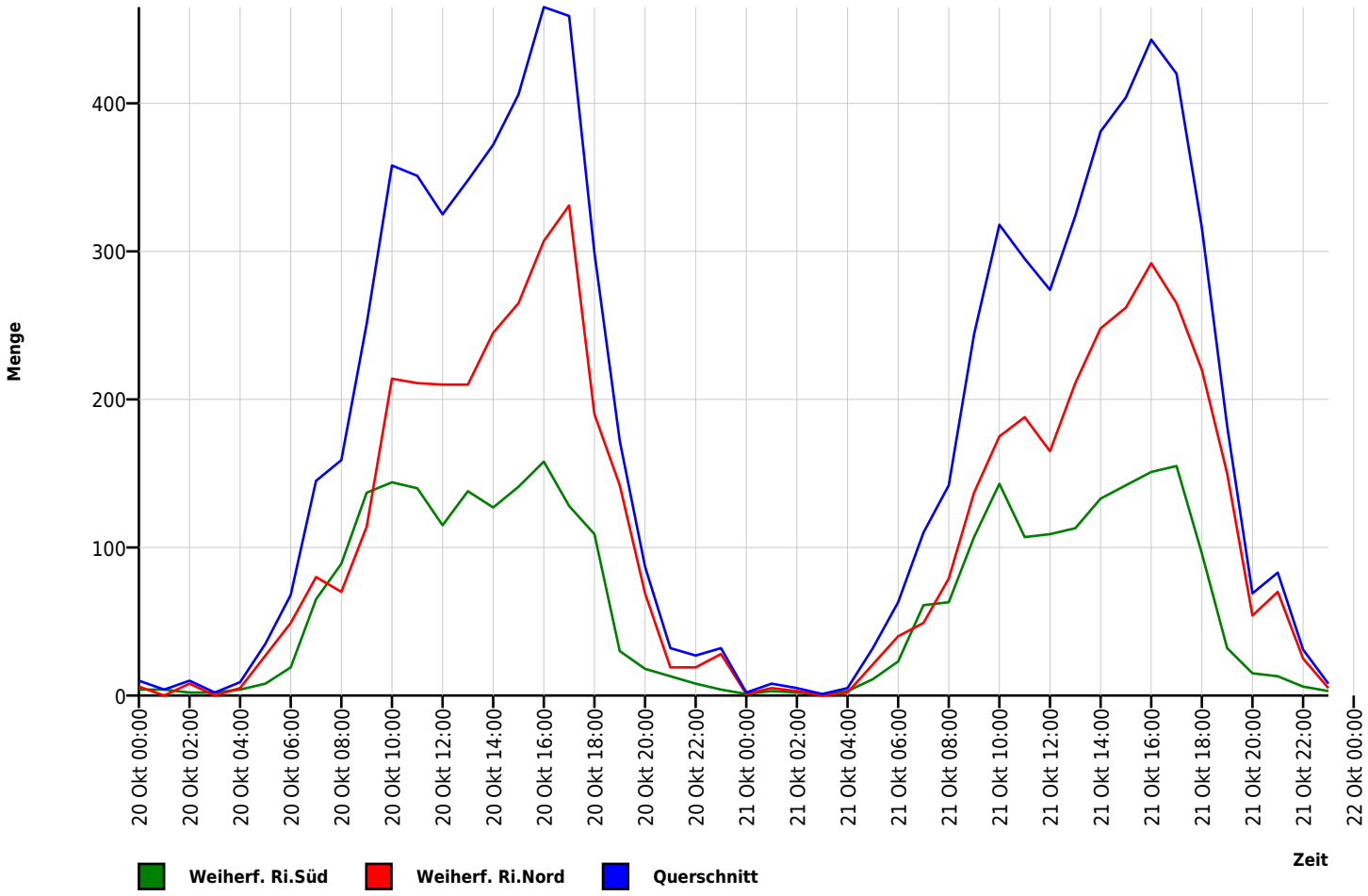
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Weiherf. Ri.Süd
Rtg. gehend (Name)	Weiherf. Ri.Nord
Vmax StVO	50
Kommentar	KP9
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:18:51

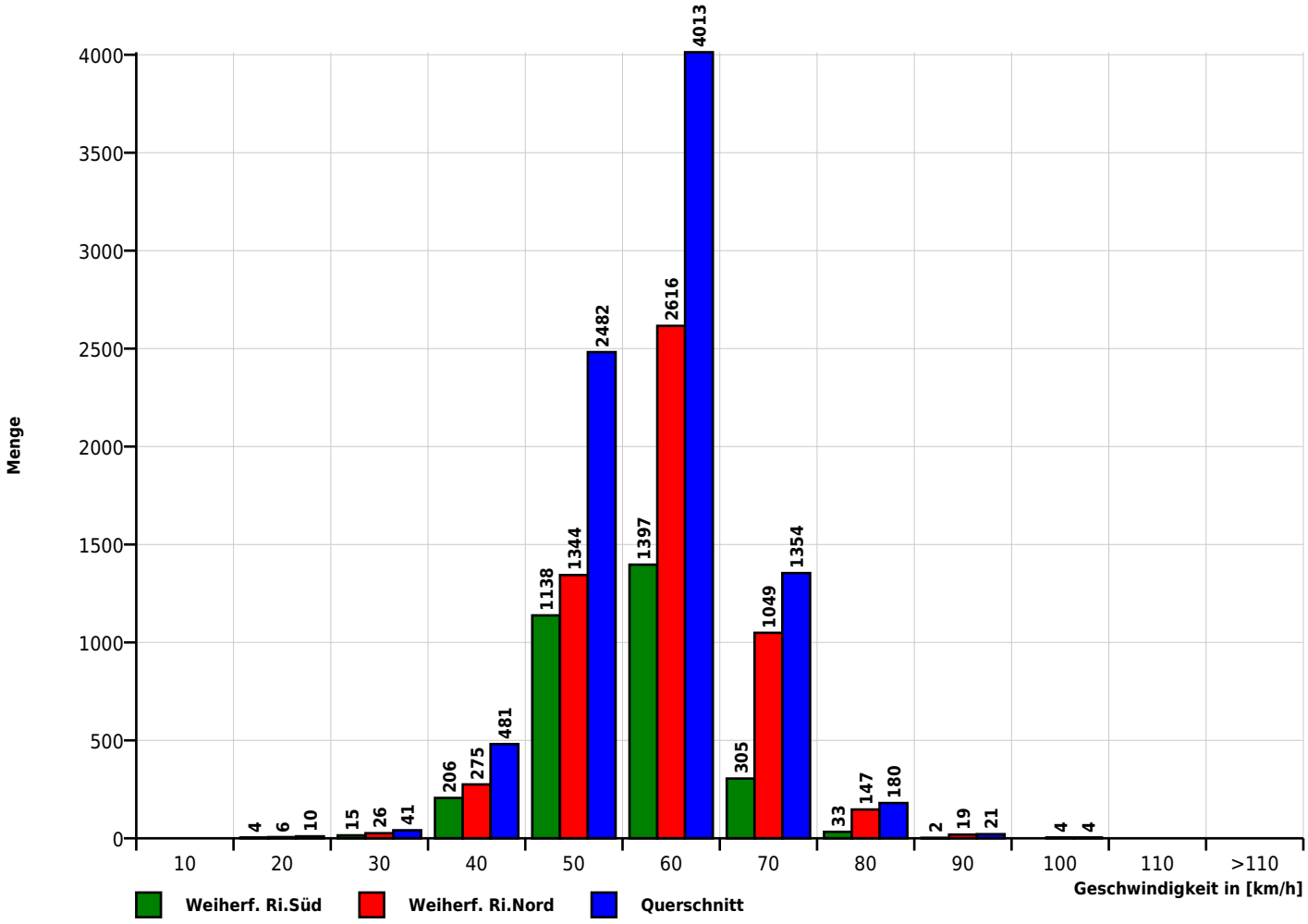
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Weiherf. Ri.Süd
Rtg. gehend (Name)	Weiherf. Ri.Nord
Vmax StVO	50
Kommentar	KP9
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 27.10.2020 10:18:51

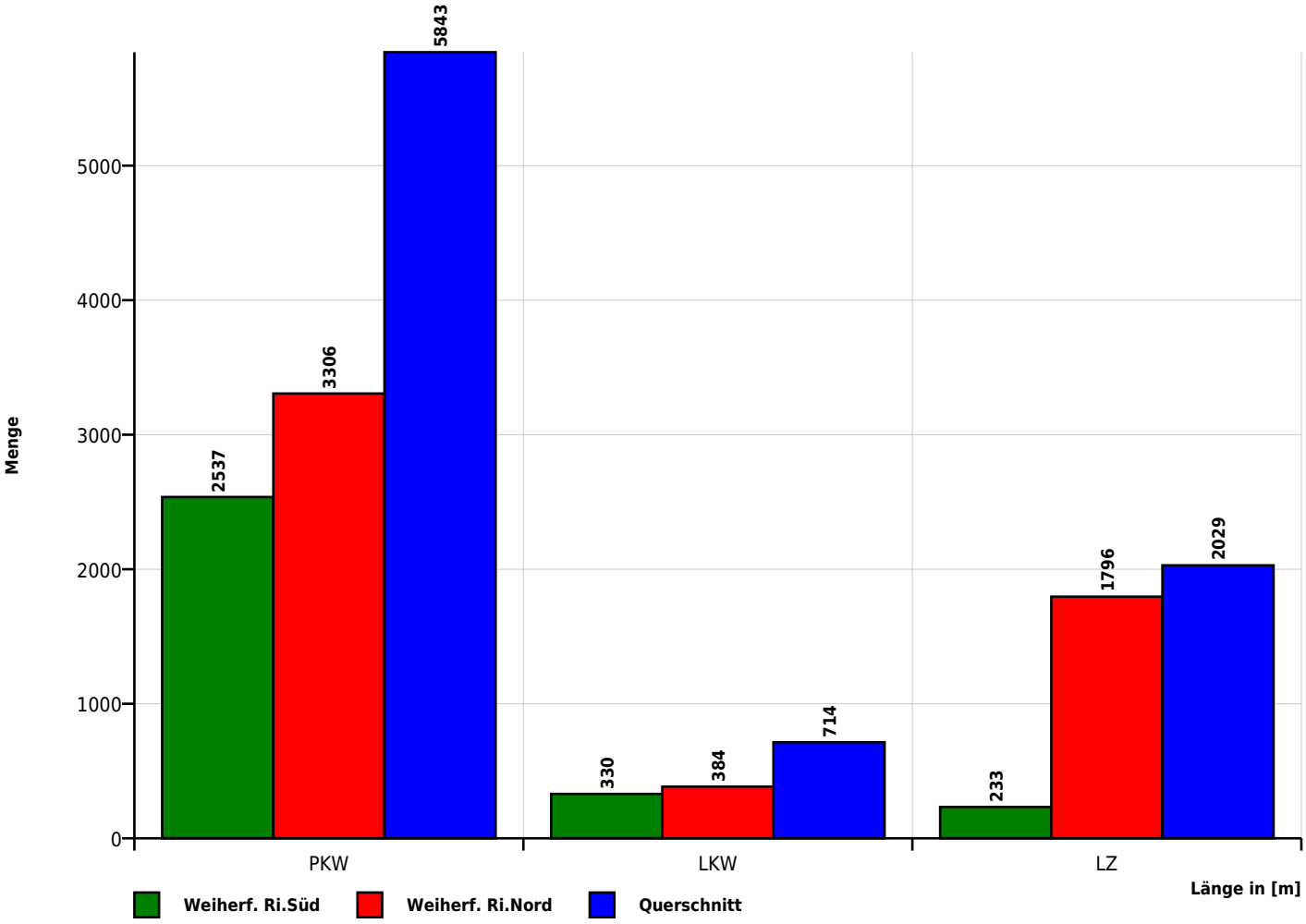
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Weiherf. Ri.Süd
Rtg. gehend (Name)	Weiherf. Ri.Nord
Vmax StVO	50
Kommentar	KP9
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längen-Histogramm



Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 00:00	10	8	0	2	0	0	0	0	2	7	1	0	0	0	0	0	45	53	62	45	54	58
20.10.2020 01:00	4	2	0	2	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	36	47	66	36	43	66
20.10.2020 02:00	10	7	0	3	0	0	0	2	1	2	5	0	0	0	0	0	37	55	65	37	64	64
20.10.2020 03:00	2	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	44	45	45	44	45	45
20.10.2020 04:00	9	4	1	4	0	0	0	3	4	2	0	0	0	0	0	0	36	44	56	39	43	54
20.10.2020 05:00	35	24	4	7	0	0	0	8	4	18	4	1	0	0	0	0	35	52	72	35	53	60
20.10.2020 06:00	68	42	5	21	0	3	3	2	22	33	2	3	0	0	0	0	19	49	78	43	51	57
20.10.2020 07:00	145	91	19	35	0	0	0	17	53	50	25	0	0	0	0	0	33	51	70	41	51	63
20.10.2020 08:00	159	111	13	35	0	0	0	16	73	45	18	7	0	0	0	0	33	51	74	41	49	61
20.10.2020 09:00	251	159	34	58	0	0	2	23	102	96	26	2	0	0	0	0	24	51	71	42	50	59
20.10.2020 10:00	358	241	34	83	0	0	5	18	122	169	38	6	0	0	0	0	27	52	74	43	52	60
20.10.2020 11:00	351	243	26	82	0	0	0	17	126	171	32	1	4	0	0	0	32	52	85	45	53	59
20.10.2020 12:00	325	203	37	85	0	0	1	14	105	167	35	3	0	0	0	0	28	53	73	46	53	59
20.10.2020 13:00	348	249	21	78	0	1	9	28	120	144	42	3	1	0	0	0	19	51	81	43	51	59
20.10.2020 14:00	372	261	32	79	0	1	3	20	99	178	58	9	3	1	0	0	20	54	98	44	53	62
20.10.2020 15:00	406	276	32	98	0	1	1	19	108	208	57	12	0	0	0	0	17	54	78	45	53	61
20.10.2020 16:00	465	329	34	102	0	0	0	16	126	213	99	10	1	0	0	0	34	55	85	46	54	64
20.10.2020 17:00	459	316	31	112	0	0	0	17	128	208	91	12	3	0	0	0	35	55	88	46	55	63
20.10.2020 18:00	299	201	29	69	0	0	0	2	88	149	50	7	3	0	0	0	35	54	85	47	53	62
20.10.2020 19:00	172	111	16	45	0	0	0	2	39	89	40	2	0	0	0	0	39	55	72	48	55	62
20.10.2020 20:00	87	56	5	26	0	0	1	1	15	32	25	11	2	0	0	0	30	59	81	48	57	68
20.10.2020 21:00	32	20	3	9	0	0	0	7	5	7	11	2	0	0	0	0	36	54	73	39	56	65
20.10.2020 22:00	27	16	2	9	0	0	0	0	4	8	10	5	0	0	0	0	44	62	80	54	64	71
20.10.2020 23:00	32	21	2	9	0	0	0	0	3	11	17	1	0	0	0	0	42	60	71	52	63	68

[Di, 20 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	70	45	6	19	0	0	0	14	15	29	11	1	0	0	0	0	35	51	72	37	53	62
06:00-09:00	372	244	37	91	0	3	3	35	148	128	45	10	0	0	0	0	19	51	78	42	50	60
15:00-19:00	1629	1122	126	381	0	1	1	54	450	778	297	41	7	0	0	0	17	54	88	46	54	62
06:00-22:00	4297	2909	371	1017	0	6	25	219	1331	1959	649	90	17	1	0	0	17	53	98	45	53	61
00:00-24:00	4426	2991	381	1054	0	6	25	233	1353	2007	687	97	17	1	0	0	17	53	98	45	53	62

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 00:00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	62	69	75	62	75	75
21.10.2020 01:00	8	5	1	2	0	0	0	0	2	6	0	0	0	0	0	0	45	55	60	46	58	58
21.10.2020 02:00	5	1	1	3	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	44	57	64	44	61	64
21.10.2020 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	68	68	68	68	68	68
21.10.2020 04:00	5	3	1	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	53	60	69	53	61	69
21.10.2020 05:00	32	23	1	8	0	0	0	0	1	16	15	0	0	0	0	0	49	60	67	54	60	66
21.10.2020 06:00	63	39	4	20	0	0	0	5	25	23	10	0	0	0	0	0	32	52	69	43	52	61
21.10.2020 07:00	110	69	17	24	0	0	6	14	29	44	15	2	0	0	0	0	27	50	74	38	52	61
21.10.2020 08:00	142	86	20	36	0	0	0	12	46	58	24	2	0	0	0	0	34	52	71	43	53	61
21.10.2020 09:00	244	174	16	54	0	0	2	24	57	122	39	0	0	0	0	0	28	52	69	43	54	62
21.10.2020 10:00	318	228	23	67	0	2	1	30	103	156	26	0	0	0	0	0	16	51	68	43	52	58
21.10.2020 11:00	295	209	17	69	0	0	0	31	115	113	35	1	0	0	0	0	33	51	72	43	51	59
21.10.2020 12:00	274	187	16	71	0	1	2	10	93	125	43	0	0	0	0	0	17	53	68	46	52	61
21.10.2020 13:00	324	229	15	80	0	0	0	25	98	156	38	7	0	0	0	0	33	53	76	45	52	60
21.10.2020 14:00	381	262	24	95	0	0	3	35	112	184	44	3	0	0	0	0	27	52	74	44	53	60
21.10.2020 15:00	404	295	33	76	0	0	0	23	136	191	47	5	2	0	0	0	32	53	83	45	53	60
21.10.2020 16:00	443	302	48	93	0	0	0	15	95	249	72	12	0	0	0	0	33	55	75	48	55	62
21.10.2020 17:00	420	293	37	90	0	0	0	4	103	211	80	21	1	0	0	0	34	56	88	48	56	64
21.10.2020 18:00	316	206	34	76	0	0	0	10	63	170	65	8	0	0	0	0	34	55	76	48	54	62
21.10.2020 19:00	182	119	11	52	0	0	0	2	23	99	49	5	1	3	0	0	40	58	94	51	57	65
21.10.2020 20:00	69	44	6	19	0	0	0	0	15	28	22	4	0	0	0	0	41	57	75	47	58	66
21.10.2020 21:00	83	51	6	26	0	1	2	7	8	39	21	5	0	0	0	0	11	56	74	49	57	65
21.10.2020 22:00	31	21	1	9	0	0	0	1	2	10	13	5	0	0	0	0	39	61	79	52	62	71
21.10.2020 23:00	8	4	1	3	0	0	0	0	2	3	1	2	0	0	0	0	49	60	74	49	59	73

[Mi, 21 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	54	35	4	15	0	0	0	0	4	26	23	1	0	0	0	0	44	59	75	54	59	66
06:00-09:00	315	194	41	80	0	0	6	31	100	125	49	4	0	0	0	0	27	52	74	42	52	61
15:00-19:00	1583	1096	152	335	0	0	0	52	397	821	264	46	3	0	0	0	32	55	88	47	55	62
06:00-22:00	4068	2793	327	948	0	4	16	247	1121	1968	630	75	4	3	0	0	11	53	94	45	54	61
00:00-24:00	4160	2852	333	975	0	4	16	248	1129	2006	667	83	4	3	0	0	11	53	94	45	54	62

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:44:02

Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	Richtung Norden
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Richtung Norden				
Zeit	**Σ**	**PKW**	**LKW**	**LZ**
00:00-06:00	78	48	3	27
06:00-09:00	367	219	23	125
15:00-19:00	2132	1274	170	688
06:00-22:00	5331	3212	376	1743
00:00-24:00	5486	3306	384	1796

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	**Vmax**	**Vavg**	**V15**	**V50**	**V85**	**Vexc %**
Richtung Norden	17	98	54	46	55	63	**69.9**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:44:02

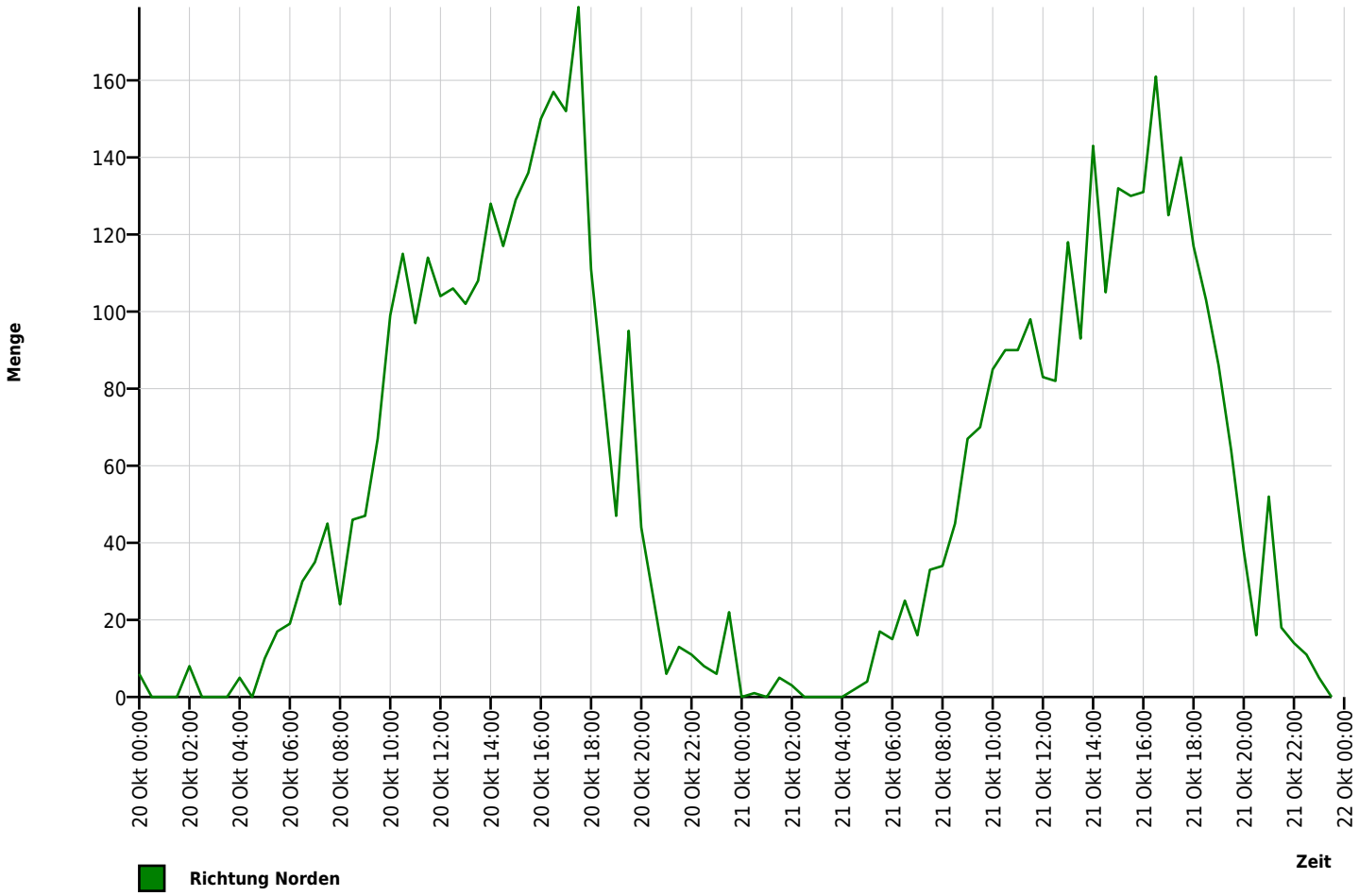
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	Richtung Norden
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:44:02

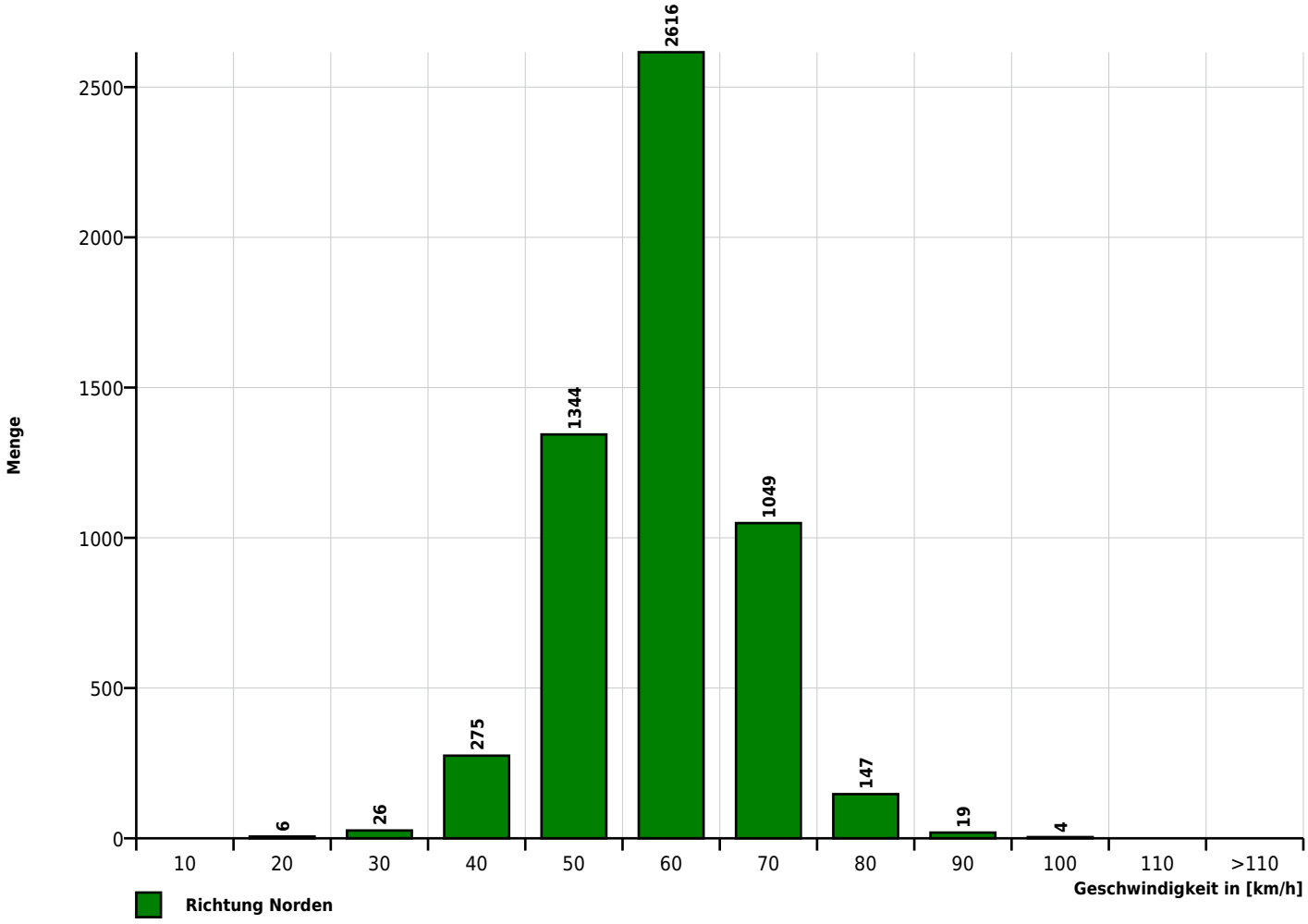
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	Richtung Norden
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:44:02

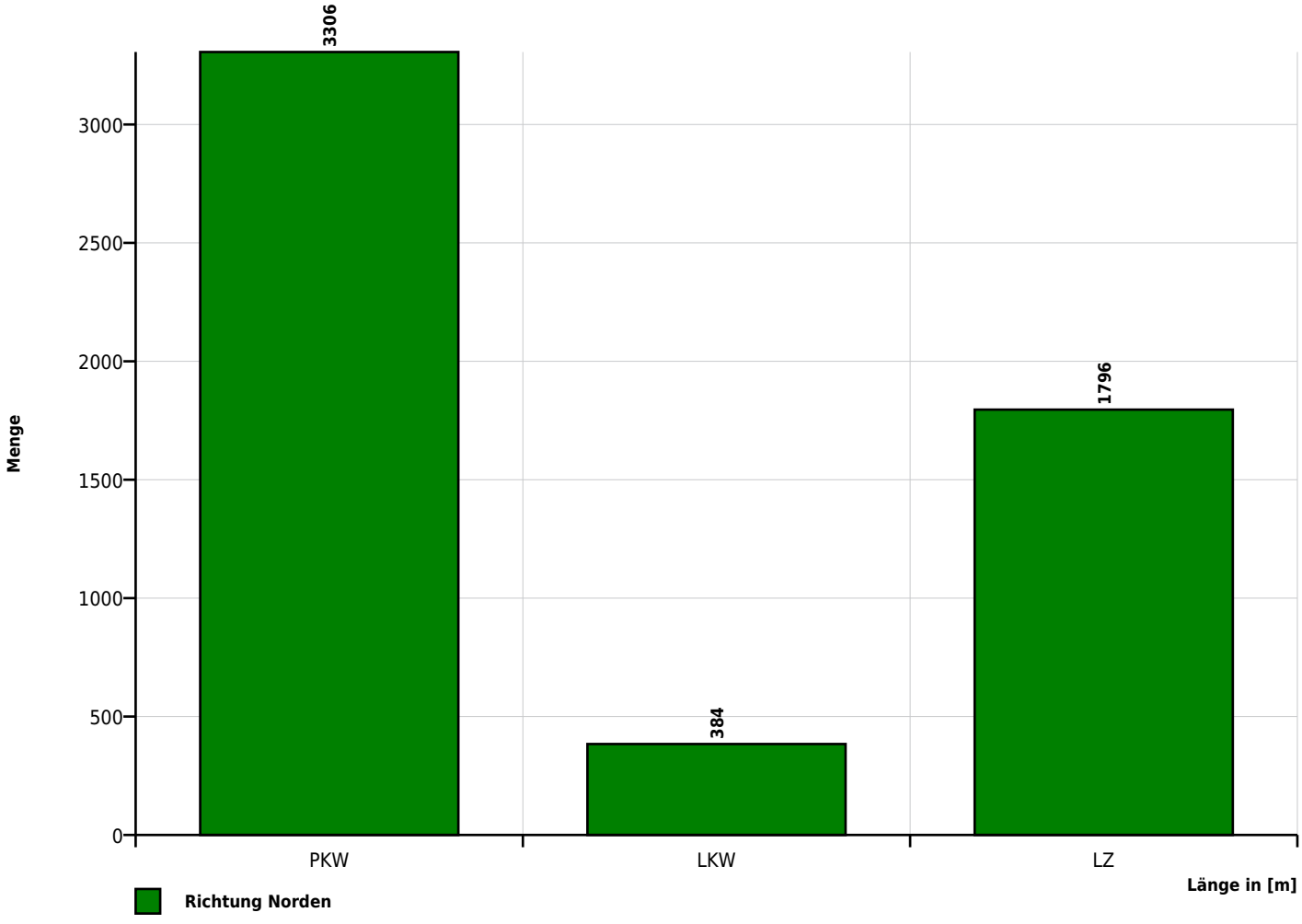
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	Richtung Norden
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längen-Histogramm



Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 00:00	6	4	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	53	55	58	53	54	58
20.10.2020 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 02:00	8	6	0	2	0	0	0	0	1	2	5	0	0	0	0	0	50	59	65	51	64	64
20.10.2020 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 04:00	5	2	0	3	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	41	48	56	41	47	56
20.10.2020 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 05:00	10	7	1	2	0	0	0	8	0	0	1	1	0	0	0	0	35	43	72	35	35	69
20.10.2020 05:30	17	11	1	5	0	0	0	0	3	12	2	0	0	0	0	0	49	55	62	50	56	58
20.10.2020 06:00	19	12	0	7	0	0	0	0	5	14	0	0	0	0	0	0	42	52	58	47	52	56
20.10.2020 06:30	30	18	3	9	0	3	2	0	12	11	0	2	0	0	0	0	19	47	78	22	48	58
20.10.2020 07:00	35	18	3	14	0	0	0	8	8	9	10	0	0	0	0	0	33	51	70	36	51	66
20.10.2020 07:30	45	31	2	12	0	0	0	4	21	10	10	0	0	0	0	0	37	52	68	43	50	65
20.10.2020 08:00	24	15	0	9	0	0	0	8	6	3	4	3	0	0	0	0	37	50	74	39	46	62
20.10.2020 08:30	46	31	1	14	0	0	0	4	26	10	4	2	0	0	0	0	39	50	71	44	49	60
20.10.2020 09:00	47	24	6	17	0	0	0	2	25	16	4	0	0	0	0	0	39	50	65	43	49	55
20.10.2020 09:30	67	35	8	24	0	0	0	8	24	24	11	0	0	0	0	0	32	52	68	43	52	61
20.10.2020 10:00	99	53	8	38	0	0	4	1	32	49	13	0	0	0	0	0	28	52	69	43	52	60
20.10.2020 10:30	115	71	5	39	0	0	0	2	38	54	15	6	0	0	0	0	37	54	74	45	54	64
20.10.2020 11:00	97	59	6	32	0	0	0	4	31	54	8	0	0	0	0	0	38	52	62	47	53	59
20.10.2020 11:30	114	80	3	31	0	0	0	3	32	62	14	0	3	0	0	0	36	54	85	46	55	60
20.10.2020 12:00	104	58	13	33	0	0	0	2	36	51	13	2	0	0	0	0	38	53	73	46	54	60
20.10.2020 12:30	106	57	5	44	0	0	1	2	27	65	10	1	0	0	0	0	28	54	72	47	54	59
20.10.2020 13:00	102	62	6	34	0	0	0	0	40	39	21	1	1	0	0	0	42	54	81	45	53	62
20.10.2020 13:30	108	70	3	35	0	0	7	9	28	47	16	1	0	0	0	0	22	51	71	41	53	61
20.10.2020 14:00	128	74	13	41	0	0	0	6	33	60	23	2	3	1	0	0	38	55	98	46	54	62
20.10.2020 14:30	117	76	7	34	0	1	3	5	20	62	21	5	0	0	0	0	20	54	75	44	55	64
20.10.2020 15:00	129	77	11	41	0	1	1	4	43	62	16	2	0	0	0	0	17	53	73	45	52	60
20.10.2020 15:30	136	75	9	52	0	0	0	7	21	66	33	9	0	0	0	0	34	56	78	49	57	64
20.10.2020 16:00	150	90	11	49	0	0	0	10	18	72	44	6	0	0	0	0	37	57	74	48	57	66

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 16:30	157	97	14	46	0	0	0	1	52	61	39	3	1	0	0	0	40	55	85	46	54	65
20.10.2020 17:00	152	94	9	49	0	0	0	13	41	70	25	3	0	0	0	0	35	53	73	43	54	62
20.10.2020 17:30	179	107	12	60	0	0	0	3	44	75	47	7	3	0	0	0	40	57	88	47	57	66
20.10.2020 18:00	111	59	15	37	0	0	0	0	39	48	16	5	3	0	0	0	43	55	85	47	53	63
20.10.2020 18:30	79	52	1	26	0	0	0	0	19	44	16	0	0	0	0	0	45	54	69	48	53	62
20.10.2020 19:00	47	29	3	15	0	0	0	2	10	23	12	0	0	0	0	0	39	55	65	46	56	62
20.10.2020 19:30	95	59	6	30	0	0	0	0	22	47	25	1	0	0	0	0	44	56	71	49	55	62
20.10.2020 20:00	44	27	2	15	0	0	0	0	8	15	17	2	2	0	0	0	43	60	81	48	59	67
20.10.2020 20:30	25	14	1	10	0	0	0	0	6	6	5	8	0	0	0	0	43	61	80	48	61	72
20.10.2020 21:00	6	3	1	2	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	39	56	65	39	63	65
20.10.2020 21:30	13	8	1	4	0	0	0	2	4	4	1	2	0	0	0	0	36	53	73	37	56	72
20.10.2020 22:00	11	7	0	4	0	0	0	0	0	6	4	1	0	0	0	0	55	63	74	56	60	70
20.10.2020 22:30	8	5	1	2	0	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	64	68	71	64	69	71
20.10.2020 23:00	6	3	1	2	0	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0	42	51	61	42	58	61
20.10.2020 23:30	22	14	1	7	0	0	0	0	0	8	14	0	0	0	0	0	51	61	70	53	64	68

[Di, 20 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	46	30	2	14	0	0	0	8	7	22	8	1	0	0	0	0	35	52	72	36	54	64
06:00-09:00	199	125	9	65	0	3	2	24	78	57	28	7	0	0	0	0	19	50	78	41	50	62
15:00-19:00	1093	651	82	360	0	1	1	38	277	498	236	35	7	0	0	0	17	55	88	47	55	64
06:00-22:00	2726	1635	188	903	0	5	18	112	771	1233	497	73	16	1	0	0	17	54	98	45	54	62
00:00-24:00	2819	1694	193	932	0	5	18	120	781	1271	530	77	16	1	0	0	17	54	98	45	54	63

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 00:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	75	75	75	75	75	75
21.10.2020 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 01:30	5	4	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	56	58	58	56	58	58
21.10.2020 02:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	61	62	64	61	62	64
21.10.2020 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 04:30	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	61	62	62	61	62	62
21.10.2020 05:00	4	2	0	2	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	56	59	66	56	57	66
21.10.2020 05:30	17	11	0	6	0	0	0	0	0	6	11	0	0	0	0	0	57	62	67	57	62	67
21.10.2020 06:00	15	10	0	5	0	0	0	2	1	10	2	0	0	0	0	0	39	55	63	42	57	60
21.10.2020 06:30	25	14	2	9	0	0	0	0	14	4	7	0	0	0	0	0	43	52	68	45	48	65
21.10.2020 07:00	16	8	1	7	0	0	0	4	3	4	5	0	0	0	0	0	37	52	66	38	54	62
21.10.2020 07:30	33	18	2	13	0	0	6	6	9	7	3	2	0	0	0	0	27	47	74	30	48	67
21.10.2020 08:00	34	23	3	8	0	0	0	7	12	13	2	0	0	0	0	0	34	48	66	39	49	56
21.10.2020 08:30	45	21	6	18	0	0	0	3	10	20	12	0	0	0	0	0	38	55	67	44	57	63
21.10.2020 09:00	67	39	7	21	0	0	2	12	13	27	13	0	0	0	0	0	28	51	69	36	53	62
21.10.2020 09:30	70	46	2	22	0	0	0	4	9	42	15	0	0	0	0	0	40	55	68	48	56	62
21.10.2020 10:00	85	51	4	30	0	0	0	12	14	49	10	0	0	0	0	0	37	52	68	41	52	59
21.10.2020 10:30	90	58	8	24	0	0	0	9	21	54	6	0	0	0	0	0	34	52	66	45	53	59
21.10.2020 11:00	90	60	6	24	0	0	0	14	30	31	15	0	0	0	0	0	34	51	67	40	51	61
21.10.2020 11:30	98	62	5	31	0	0	0	3	40	43	12	0	0	0	0	0	35	52	70	46	53	60
21.10.2020 12:00	83	46	3	34	0	1	0	3	24	38	17	0	0	0	0	0	17	54	67	47	54	63
21.10.2020 12:30	82	54	5	23	0	0	0	0	23	40	19	0	0	0	0	0	42	55	68	48	54	63
21.10.2020 13:00	118	72	9	37	0	0	0	14	15	70	14	5	0	0	0	0	34	54	75	46	55	61
21.10.2020 13:30	93	57	2	34	0	0	0	3	25	48	17	0	0	0	0	0	37	53	66	46	52	62
21.10.2020 14:00	143	82	15	46	0	0	0	6	52	65	20	0	0	0	0	0	31	53	69	45	53	60
21.10.2020 14:30	105	67	2	36	0	0	0	5	21	60	17	2	0	0	0	0	37	54	71	47	54	62
21.10.2020 15:00	132	88	8	36	0	0	0	11	37	62	18	4	0	0	0	0	34	53	77	45	54	61
21.10.2020 15:30	130	78	13	39	0	0	0	6	42	62	17	1	2	0	0	0	36	53	83	45	53	61
21.10.2020 16:00	131	79	11	41	0	0	0	13	23	63	25	7	0	0	0	0	33	54	74	44	55	62

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 16:30	161	95	15	51	0	0	0	0	16	111	30	4	0	0	0	0	42	57	73	52	56	63
21.10.2020 17:00	125	68	16	41	0	0	0	1	26	60	26	12	0	0	0	0	40	57	76	48	57	66
21.10.2020 17:30	140	85	7	48	0	0	0	0	17	76	37	9	1	0	0	0	44	59	88	51	59	65
21.10.2020 18:00	117	69	9	39	0	0	0	0	18	70	27	2	0	0	0	0	45	56	71	50	54	62
21.10.2020 18:30	103	61	9	33	0	0	0	8	18	48	25	4	0	0	0	0	34	55	76	45	55	63
21.10.2020 19:00	86	54	5	27	0	0	0	2	12	46	21	2	0	3	0	0	40	58	94	50	58	66
21.10.2020 19:30	64	36	4	24	0	0	0	0	2	38	22	2	0	0	0	0	45	59	77	53	58	64
21.10.2020 20:00	38	23	3	12	0	0	0	0	3	18	14	3	0	0	0	0	45	60	75	52	59	68
21.10.2020 20:30	16	10	1	5	0	0	0	0	5	5	5	1	0	0	0	0	45	56	71	46	54	68
21.10.2020 21:00	52	31	4	17	0	0	0	6	6	32	8	0	0	0	0	0	31	54	70	48	55	61
21.10.2020 21:30	18	12	1	5	0	0	0	0	0	3	11	4	0	0	0	0	58	64	73	60	63	72
21.10.2020 22:00	14	8	1	5	0	0	0	1	2	5	6	0	0	0	0	0	39	56	65	44	60	63
21.10.2020 22:30	11	7	0	4	0	0	0	0	0	4	4	3	0	0	0	0	51	65	79	52	67	78
21.10.2020 23:00	5	2	1	2	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	58	64	74	58	59	74
21.10.2020 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

[Mi, 21 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	32	18	1	13	0	0	0	0	0	14	17	1	0	0	0	0	56	61	75	57	61	66
06:00-09:00	168	94	14	60	0	0	6	22	49	58	31	2	0	0	0	0	27	51	74	40	53	62
15:00-19:00	1039	623	88	328	0	0	0	39	197	552	205	43	3	0	0	0	33	56	88	48	56	63
06:00-22:00	2605	1577	188	840	0	1	8	154	561	1319	492	64	3	3	0	0	17	54	94	47	55	62
00:00-24:00	2667	1612	191	864	0	1	8	155	563	1345	519	70	3	3	0	0	17	55	94	47	55	63

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:42:39

Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Richtung Süden
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Richtung Süden				
Zeit	**Σ**	**PKW**	**LKW**	**LZ**
00:00-06:00	46	32	7	7
06:00-09:00	320	219	55	46
15:00-19:00	1080	944	108	28
06:00-22:00	3034	2490	322	222
00:00-24:00	3100	2537	330	233

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	**Vmax**	**Vavg**	**V15**	**V50**	**V85**	**Vexc %**
Richtung Süden	11	85	51	44	51	59	**56.0**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:42:39

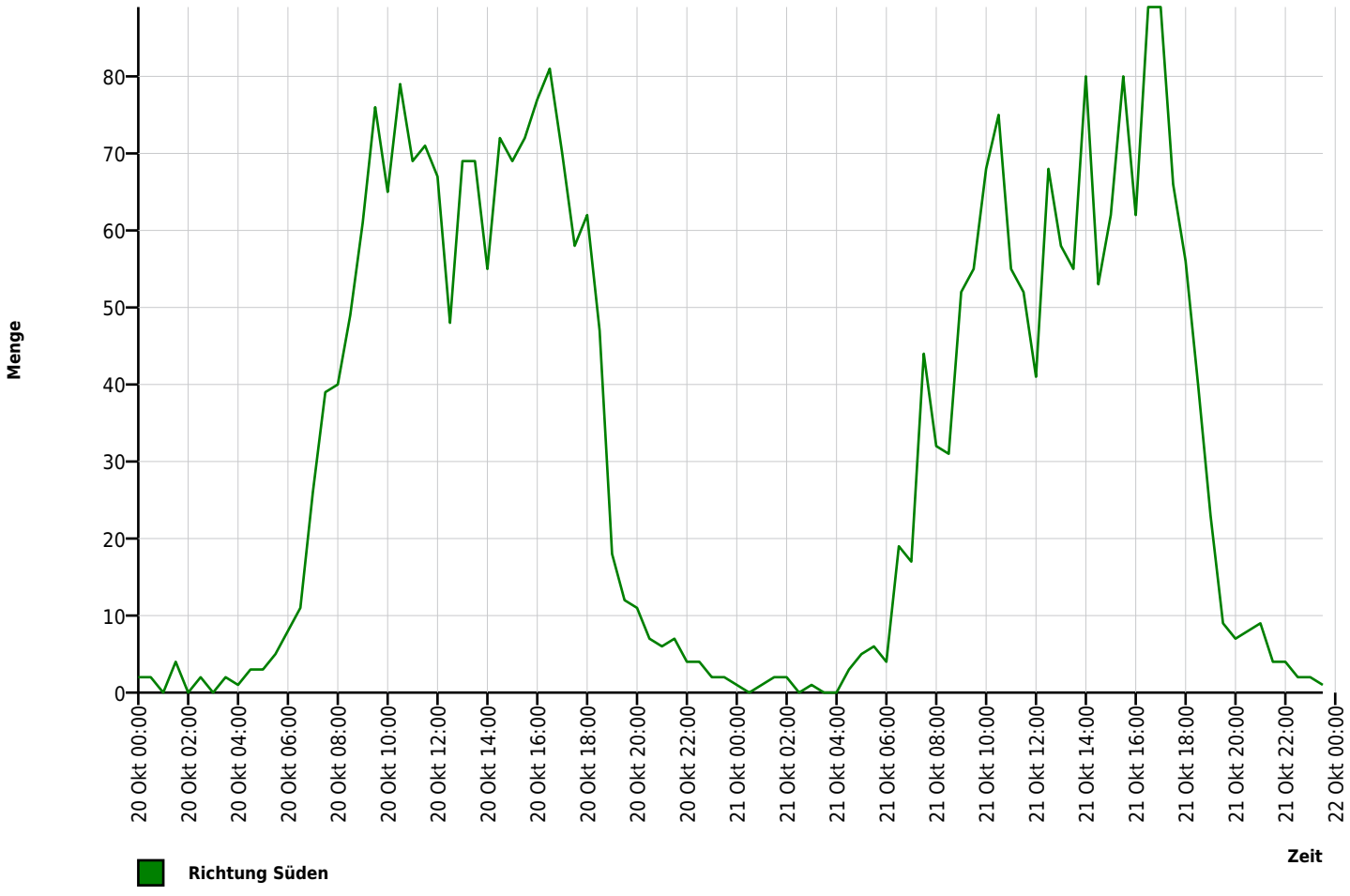
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Richtung Süden
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

pbconsult

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:42:39

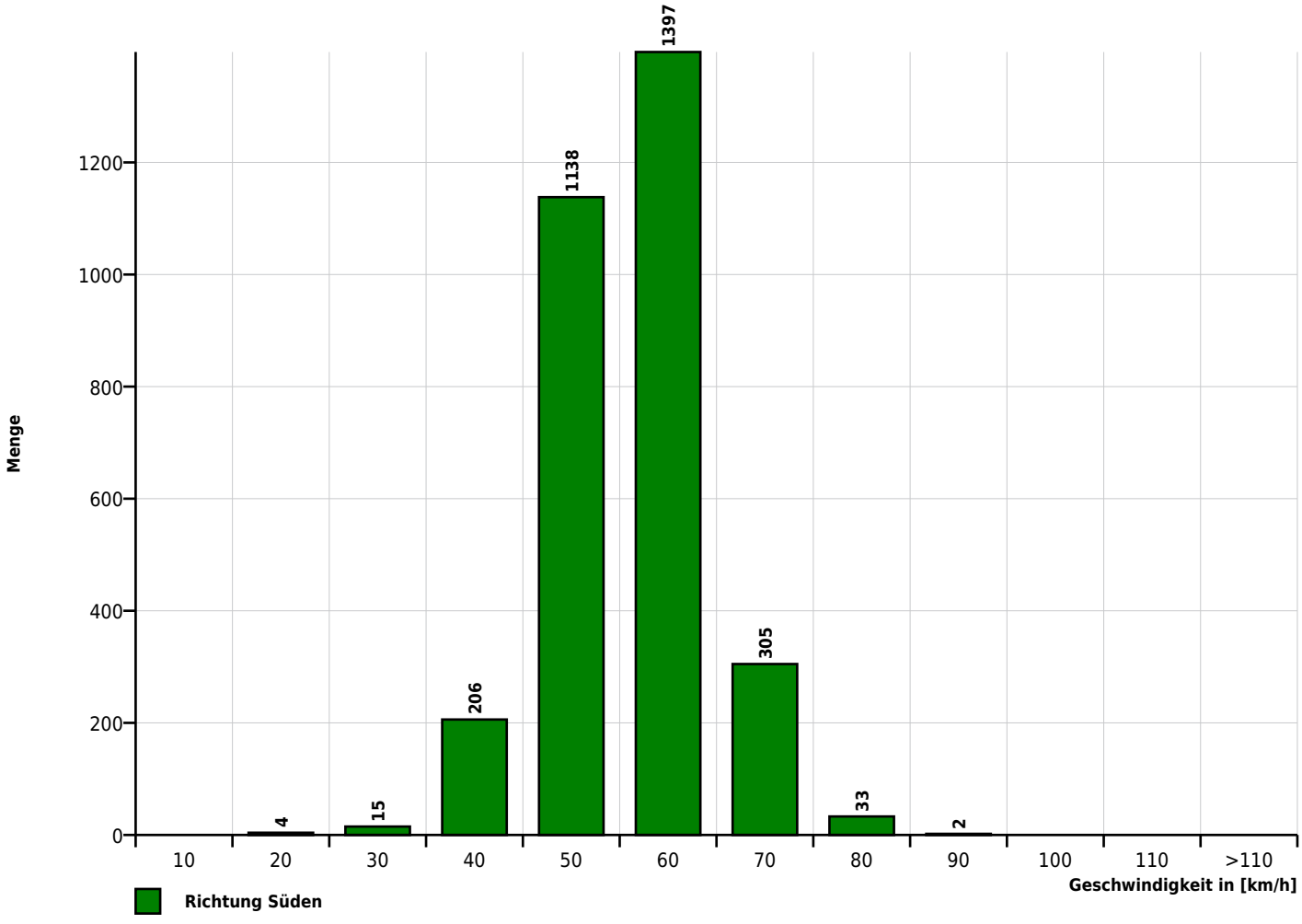
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Richtung Süden
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeits-Histogramm



Auswertung Verkehrsdaten

powered by datacollect

Autor

Institution	PB CONSULT GmbH
Abteilung	Konzeption
Straße	Rothenburger Straße 5
PLZ	90443
Stadt	Nürnberg
Land	Deutschland
Ansprechpartner	
Telefon	+49-911-32239-0
E-Mail	konzeption@pbconsult.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 16.12.2020 00:42:39

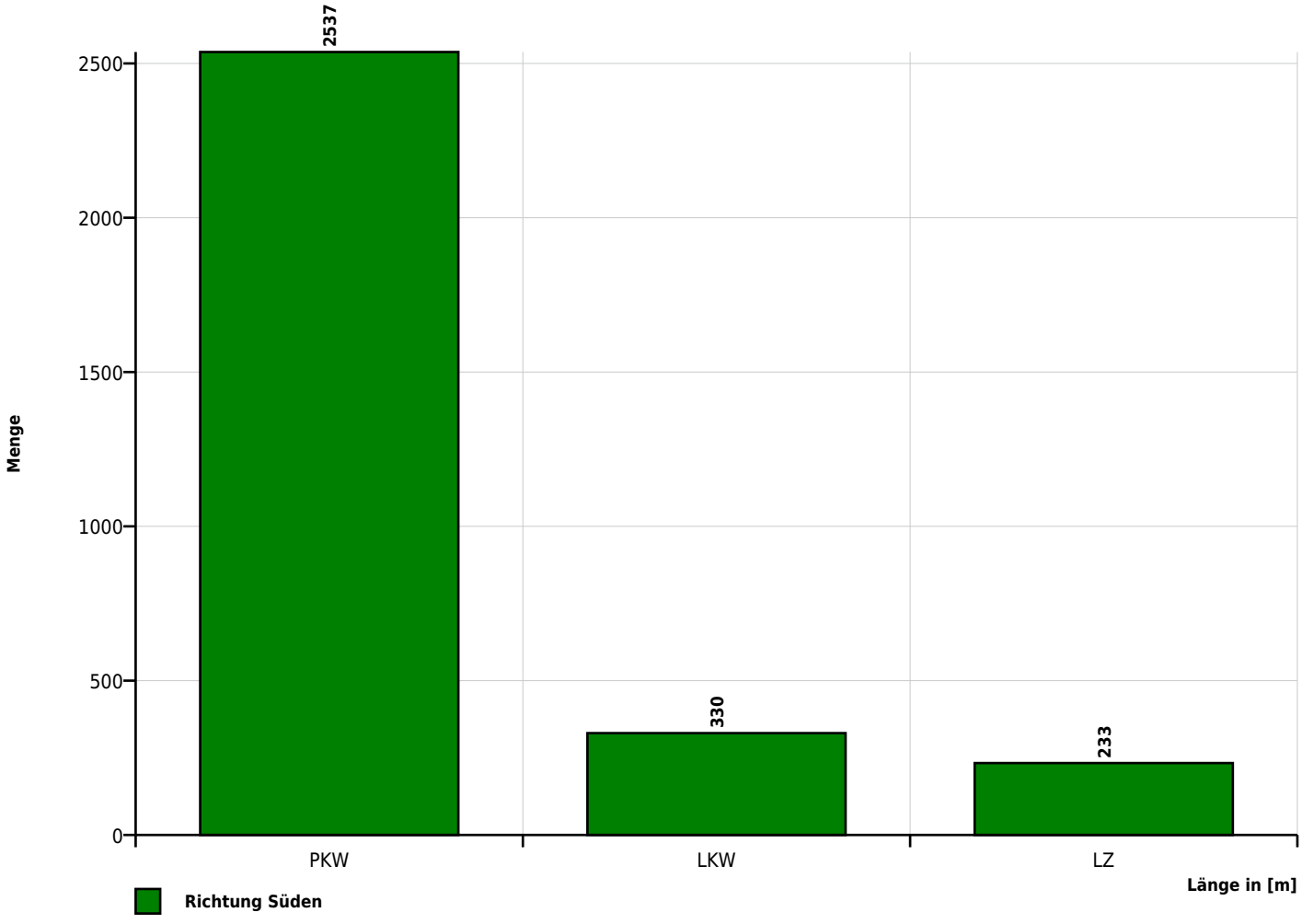
Messstelle

Name	QS2
Rtg. kommend (Name)	Richtung Süden
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	50
Kommentar	IngoPark
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	20.10.2020 00:00
Enddatum	21.10.2020 23:59
Tage	Di, Mi
Zeitintervall	30 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längen-Histogramm



Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 00:00	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	45	50	54	45	54	54
20.10.2020 00:30	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	45	54	62	45	62	62
20.10.2020 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 01:30	4	2	0	2	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	36	47	66	36	43	66
20.10.2020 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 02:30	2	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	37	37	37	37	37	37
20.10.2020 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.10.2020 03:30	2	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	44	45	45	44	45	45
20.10.2020 04:00	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	43	43	43	43	43	43
20.10.2020 04:30	3	1	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	36	38	40	36	39	40
20.10.2020 05:00	3	3	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	45	55	60	45	60	60
20.10.2020 05:30	5	3	2	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	52	56	63	52	54	63
20.10.2020 06:00	8	5	1	2	0	0	0	1	2	3	2	0	0	0	0	0	35	53	67	43	57	65
20.10.2020 06:30	11	7	1	3	0	0	1	1	3	5	0	1	0	0	0	0	29	49	71	40	51	52
20.10.2020 07:00	26	16	7	3	0	0	0	2	8	16	0	0	0	0	0	0	40	51	60	43	52	57
20.10.2020 07:30	39	26	7	6	0	0	0	3	16	15	5	0	0	0	0	0	38	51	67	42	51	60
20.10.2020 08:00	40	30	5	5	0	0	0	2	17	15	5	1	0	0	0	0	36	52	71	45	51	61
20.10.2020 08:30	49	35	7	7	0	0	0	2	24	17	5	1	0	0	0	0	33	50	71	43	48	59
20.10.2020 09:00	61	45	7	9	0	0	1	2	24	27	7	0	0	0	0	0	24	51	64	44	51	59
20.10.2020 09:30	76	55	13	8	0	0	1	11	29	29	4	2	0	0	0	0	29	50	71	40	50	57
20.10.2020 10:00	65	52	11	2	0	0	0	10	22	30	3	0	0	0	0	0	33	50	64	40	51	60
20.10.2020 10:30	79	65	10	4	0	0	1	5	30	36	7	0	0	0	0	0	27	51	67	45	51	58
20.10.2020 11:00	69	49	9	11	0	0	0	4	32	27	5	0	1	0	0	0	38	51	85	45	50	58
20.10.2020 11:30	71	55	8	8	0	0	0	6	31	28	5	1	0	0	0	0	32	50	72	43	50	58
20.10.2020 12:00	67	47	14	6	0	0	0	9	26	25	7	0	0	0	0	0	32	50	66	41	50	59
20.10.2020 12:30	48	41	5	2	0	0	0	1	16	26	5	0	0	0	0	0	38	54	68	47	54	59
20.10.2020 13:00	69	59	7	3	0	0	1	12	20	32	3	1	0	0	0	0	30	49	72	40	51	56
20.10.2020 13:30	69	58	5	6	0	1	1	7	32	26	2	0	0	0	0	0	19	48	67	42	48	56
20.10.2020 14:00	55	45	8	2	0	0	0	4	24	23	3	1	0	0	0	0	35	51	73	44	50	58
20.10.2020 14:30	72	66	4	2	0	0	0	5	22	33	11	1	0	0	0	0	36	53	73	43	53	62
20.10.2020 15:00	69	62	5	2	0	0	0	5	22	38	4	0	0	0	0	0	38	52	66	45	51	57
20.10.2020 15:30	72	62	7	3	0	0	0	3	22	42	4	1	0	0	0	0	37	52	76	46	52	58
20.10.2020 16:00	77	70	6	1	0	0	0	1	25	45	6	0	0	0	0	0	40	53	70	46	52	59

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
20.10.2020 16:30	81	72	3	6	0	0	0	4	31	35	10	1	0	0	0	0	34	52	73	43	51	60
20.10.2020 17:00	70	65	4	1	0	0	0	0	27	34	8	1	0	0	0	0	41	53	74	46	54	59
20.10.2020 17:30	58	50	6	2	0	0	0	1	16	29	11	1	0	0	0	0	37	54	75	46	55	61
20.10.2020 18:00	62	55	6	1	0	0	0	0	13	35	13	1	0	0	0	0	41	55	71	46	56	61
20.10.2020 18:30	47	35	7	5	0	0	0	2	17	22	5	1	0	0	0	0	35	51	72	44	52	57
20.10.2020 19:00	18	14	4	0	0	0	0	0	4	10	3	1	0	0	0	0	43	55	72	47	55	62
20.10.2020 19:30	12	9	3	0	0	0	0	0	3	9	0	0	0	0	0	0	43	53	60	44	54	60
20.10.2020 20:00	11	9	1	1	0	0	1	1	1	6	1	1	0	0	0	0	30	52	75	33	54	65
20.10.2020 20:30	7	6	1	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	52	56	63	52	54	61
20.10.2020 21:00	6	5	0	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0	0	36	49	66	36	51	66
20.10.2020 21:30	7	4	1	2	0	0	0	0	1	2	4	0	0	0	0	0	46	58	65	51	62	63
20.10.2020 22:00	4	1	1	2	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	48	58	76	48	60	76
20.10.2020 22:30	4	3	0	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	44	56	80	44	54	80
20.10.2020 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	68	70	71	68	71	71
20.10.2020 23:30	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	52	60	68	52	68	68

[Di, 20 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	24	15	4	5	0	0	0	6	8	7	3	0	0	0	0	0	36	48	66	37	45	60
06:00-09:00	173	119	28	26	0	0	1	11	70	71	17	3	0	0	0	0	29	51	71	43	51	60
15:00-19:00	536	471	44	21	0	0	0	16	173	280	61	6	0	0	0	0	34	53	76	46	53	60
06:00-22:00	1571	1274	183	114	0	1	7	107	560	726	152	17	1	0	0	0	19	51	85	44	52	59
00:00-24:00	1607	1297	188	122	0	1	7	113	572	736	157	20	1	0	0	0	19	51	85	44	52	59

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 00:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	62	62	62	62	62	62
21.10.2020 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 01:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	60	60	60	60	60	60
21.10.2020 01:30	2	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	45	46	46	45	46	46
21.10.2020 02:00	2	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	44	50	55	44	55	55
21.10.2020 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 03:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	68	68	68	68	68	68
21.10.2020 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.10.2020 04:30	3	2	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	53	59	69	53	56	69
21.10.2020 05:00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	51	57	66	51	57	66
21.10.2020 05:30	6	5	1	0	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	0	0	49	56	65	49	56	65
21.10.2020 06:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	53	58	69	53	56	69
21.10.2020 06:30	19	11	2	6	0	0	0	3	10	6	0	0	0	0	0	0	32	47	57	34	48	54
21.10.2020 07:00	17	10	5	2	0	0	0	4	5	6	2	0	0	0	0	0	34	49	65	35	50	59
21.10.2020 07:30	44	33	9	2	0	0	0	0	12	27	5	0	0	0	0	0	41	53	68	45	53	59
21.10.2020 08:00	32	18	6	8	0	0	0	1	15	9	5	2	0	0	0	0	40	52	71	44	51	64
21.10.2020 08:30	31	24	5	2	0	0	0	1	9	16	5	0	0	0	0	0	39	54	70	45	55	61
21.10.2020 09:00	52	40	4	8	0	0	0	5	17	29	1	0	0	0	0	0	36	50	66	43	52	57
21.10.2020 09:30	55	49	3	3	0	0	0	3	18	24	10	0	0	0	0	0	38	52	67	46	52	62
21.10.2020 10:00	68	58	4	6	0	0	0	4	32	25	7	0	0	0	0	0	36	51	64	43	50	58
21.10.2020 10:30	75	61	7	7	0	2	1	5	36	28	3	0	0	0	0	0	16	48	67	42	49	57
21.10.2020 11:00	55	44	3	8	0	0	0	7	22	22	4	0	0	0	0	0	33	50	69	42	50	58
21.10.2020 11:30	52	43	3	6	0	0	0	7	23	17	4	1	0	0	0	0	34	49	72	41	49	58
21.10.2020 12:00	41	34	2	5	0	0	2	1	13	22	3	0	0	0	0	0	27	50	64	45	51	57
21.10.2020 12:30	68	53	6	9	0	0	0	6	33	25	4	0	0	0	0	0	36	50	63	42	49	58
21.10.2020 13:00	58	50	2	6	0	0	0	4	29	20	4	1	0	0	0	0	33	51	76	45	50	59
21.10.2020 13:30	55	50	2	3	0	0	0	4	29	18	3	1	0	0	0	0	35	50	72	45	49	55
21.10.2020 14:00	80	61	6	13	0	0	3	21	25	29	2	0	0	0	0	0	27	47	63	36	48	55
21.10.2020 14:30	53	52	1	0	0	0	0	3	14	30	5	1	0	0	0	0	34	53	74	48	53	60
21.10.2020 15:00	62	56	6	0	0	0	0	0	26	28	8	0	0	0	0	0	41	53	70	47	52	60
21.10.2020 15:30	80	73	6	1	0	0	0	6	31	39	4	0	0	0	0	0	32	51	66	45	51	57
21.10.2020 16:00	62	50	11	1	0	0	0	2	23	29	8	0	0	0	0	0	39	52	67	45	52	60

Zeit	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
21.10.2020 16:30	89	78	11	0	0	0	0	0	33	46	9	1	0	0	0	0	41	53	75	47	53	59
21.10.2020 17:00	89	85	4	0	0	0	0	3	40	37	9	0	0	0	0	0	34	52	70	45	51	59
21.10.2020 17:30	66	55	10	1	0	0	0	0	20	38	8	0	0	0	0	0	42	53	67	48	52	60
21.10.2020 18:00	56	44	8	4	0	0	0	2	11	34	7	2	0	0	0	0	37	54	73	48	54	61
21.10.2020 18:30	40	32	8	0	0	0	0	0	16	18	6	0	0	0	0	0	43	53	67	46	52	61
21.10.2020 19:00	23	21	1	1	0	0	0	0	7	10	4	1	1	0	0	0	42	55	83	47	52	63
21.10.2020 19:30	9	8	1	0	0	0	0	0	2	5	2	0	0	0	0	0	48	55	66	49	53	62
21.10.2020 20:00	7	6	1	0	0	0	0	0	2	3	2	0	0	0	0	0	42	55	63	48	56	61
21.10.2020 20:30	8	5	1	2	0	0	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	41	50	66	42	50	57
21.10.2020 21:00	9	6	0	3	0	1	1	1	2	3	1	0	0	0	0	0	11	46	64	26	50	60
21.10.2020 21:30	4	2	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	30	56	74	30	61	74
21.10.2020 22:00	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	65	69	71	65	71	71
21.10.2020 22:30	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	55	58	61	55	61	61
21.10.2020 23:00	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	49	56	63	49	63	63
21.10.2020 23:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	49	49	49	49	49	49

[Mi, 21 Okt.]	Σ	PKW	LKW	LZ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	VMin	VAvg	VMax	V15	V50	V85
00:00-06:00	22	17	3	2	0	0	0	0	4	12	6	0	0	0	0	0	44	56	69	49	56	65
06:00-09:00	147	100	27	20	0	0	0	9	51	67	18	2	0	0	0	0	32	52	71	44	52	60
15:00-19:00	544	473	64	7	0	0	0	13	200	269	59	3	0	0	0	0	32	53	75	46	52	59
06:00-22:00	1463	1216	139	108	0	3	8	93	560	649	138	11	1	0	0	0	11	51	83	44	51	59
00:00-24:00	1493	1240	142	111	0	3	8	93	566	661	148	13	1	0	0	0	11	51	83	44	51	59

VU_B16
4-streifiger Ausbau
zw. St2043 und B13

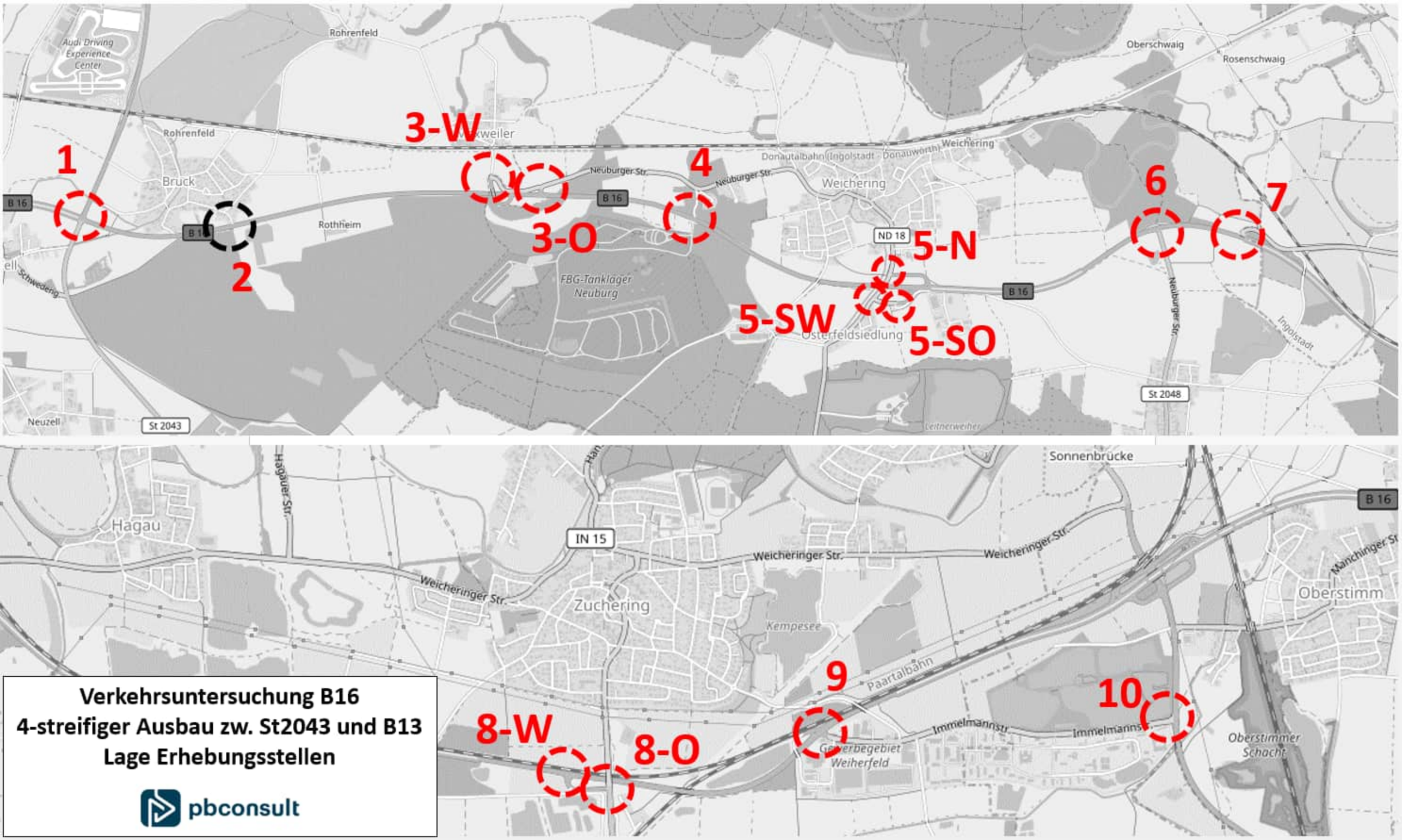
Erhebungswerte

Übersicht bzw. Aufbereitung Erhebungen (PBC) zur Modellkalibrierung

(Fett gedruckte Werte wurden zur Modellkalibrierung verwendet)
(An KP1 wurden nach Vereinbarung mit AG Anpassungen vorgenommen)

pbconsult

	Erhebung (PBC)		Umrechnung			Covid19-Ausgleich		
	TV [Fz/24h]		DTV_{W5} [Fz/24h]			DTV_{W5} [Fz/24h]		
Bez. Querschnitt	Kfz_gesamt	SV	Kfz	SV	Notizen	Kfz	SV	LV
KP1_West_Ein	8.223	1.305	8.059	1.305		8.461(**10.418**)	1.370(**1.687**)	7.091(**8.731**)
KP1_West_Aus	7.065	1.321	6.924	1.321		7.270(**8.951**)	1.387(**1.708**)	5.883(**7.243**)
KP1_Süd_Ein	3.848	364	3.771	364		3.960	**382**	**3.577**
KP1_Süd_Aus	5.771	1.087	5.656	1.087		5.938	**1.141**	**4.797**
KP1_Ost_Ein	7.089	1.295	6.947	1.295		7.295	**1.360**	**5.935**
KP1_Ost_Aus	7.526	1.258	7.375	1.258		7.744	**1.321**	**6.423**
KP1_Nord_Ein	5.513	1.058	5.403	1.058		5.673(**7.647**)	1.111(**1.497**)	4.562(**6.150**)
KP1_Nord_Aus	4.311	356	4.225	356		4.436(**5.980**)	374(**504**)	4.062(**5.476**)
KP2_West_Ein					wurde nicht erhoben			
KP2_West_Aus								
KP2_Süd_Ein								
KP2_Süd_Aus								
KP2_Ost_Ein								
KP2_Ost_Aus								
KP2_Nord_Ein								
KP2_Nord_Aus								
B16_westl. v. KP3_Ein	7.192	1.496	7.048	1.496		7.401	**1.571**	**5.830**
B16_westl. v. KP3_Aus	7.247	1.507	7.102	1.507		7.457	**1.582**	**5.875**
KP3-W_Süd_Ein	310	21	304	21		319	22	297
KP3-W_Süd_Aus	124	5	122	5		128	5	122
KP3-W_Ost_Ein	308	6	302	6		317	6	311
KP3-W_Ost_Aus	510	24	500	24		525	25	500
KP3-W_Nord_Ein	382	20	374	20		393	**21**	**372**
KP3-W_Nord_Aus	366	18	359	18		377	**19**	**358**
KP3-O_West_Ein	516	24	506	24		531	25	506
KP3-O_West_Aus	310	6	304	6		319	6	313
KP3-O_Süd_Ein	136	2	133	2		140	2	138
KP3-O_Süd_Aus	347	23	340	23		357	24	333
KP3-O_Ost_Ein	449	13	440	13		462	**14**	**448**
KP3-O_Ost_Aus	444	10	435	10		457	**11**	**446**
KP4_West_Ein	7.006	1.480	6.866	1.480		7.209	**1.554**	**5.655**
KP4_West_Aus	7.036	1.486	6.895	1.486		7.240	**1.560**	**5.680**
KP4_Süd_Ein	75	11	74	11		77	12	66
KP4_Süd_Aus	72	9	71	9		74	9	65
KP4_Ost_Ein	7.020	1.485	6.880	1.485		7.224	**1.559**	**5.664**
KP4_Ost_Aus	7.008	1.482	6.868	1.482		7.211	**1.556**	**5.655**
KP4_Nord_Ein	35	1	34	1		36	1	35
KP4_Nord_Aus	20	0	20	0		21	0	21
KP5-N_Süd_Ein	870	70	853	70		895	74	822
KP5-N_Süd_Aus	2.111	133	2.069	133		2.172	140	2.033
KP5-N_Ost_Ein	1.666	107	1.633	107		1.714	112	1.602
KP5-N_Ost_Aus	323	38	317	38		332	40	292
KP5-N_Nord_Ein	1.001	50	981	50		1.030	**53**	**978**
KP5-N_Nord_Aus	1.103	56	1.081	56		1.135	**59**	**1.076**
KP5-SW_Süd_Ein	1.752	100	1.717	100		1.803	**105**	**1.698**
KP5-SW_Süd_Aus	1.645	93	1.612	93		1.693	**98**	**1.595**
KP5-SW_Ost_Ein	682	78	668	78		702	82	620
KP5-SW_Ost_Aus	2.039	153	1.998	153		2.098	161	1.937
KP5-SW_Nord_Ein	2.114	135	2.072	135		2.175	142	2.034
KP5-SW_Nord_Aus	864	67	847	67		889	70	819
KP5-SO_West_Ein	2.044	149	2.003	149		2.103	156	1.947
KP5-SO_West_Aus	691	78	677	78		711	82	629
KP5-SO_Süd_Ein	631	105	618	105		649	110	539
KP5-SO_Süd_Aus	595	100	583	100		612	105	507
KP5-SO_Ost_Ein	295	36	289	36		304	38	266
KP5-SO_Ost_Aus	1.684	112	1.650	112		1.733	118	1.615
KP6_West_Ein	8.386	1.541	8.218	1.541		8.629	**1.618**	**7.011**
KP6_West_Aus	8.249	1.475	8.084	1.475		8.488	**1.549**	**6.939**
KP6_Süd_Ein	1.106	184	1.084	184		1.138	**193**	**945**
KP6_Süd_Aus	1.053	193	1.032	193		1.084	**203**	**881**
KP6_Ost_Ein	8.495	1.596	8.325	1.596		8.741	1.676	7.066
KP6_Ost_Aus	8.685	1.653	8.511	1.653		8.937	1.736	7.201
KP7_West_Ein	8.646	1.607	8.473	1.607		8.897	1.687	7.209
KP7_West_Aus	8.631	1.687	8.458	1.687		8.881	1.771	7.110
KP7_Ost_Ein	6.869	1.582	6.732	1.582		7.068	**1.661**	**5.407**
KP7_Ost_Aus	6.814	1.521	6.678	1.521		7.012	**1.597**	**5.415**
KP7_Nord_Ein	1.941	122	1.902	122		1.997	**128**	**1.869**
KP7_Nord_Aus	2.011	103	1.971	103		2.069	**108**	**1.961**
KP8-W_West_Ein	6.777	1.554	6.641	1.554		6.974	1.632	5.342
KP8-W_West_Aus	6.807	1.555	6.671	1.555		7.004	1.633	5.372
KP8-W_Süd_Ein	2.329	267	2.282	267		2.397	280	2.116
KP8-W_Süd_Aus	2.248	217	2.203	217		2.313	228	2.085
KP8-W_Ost_Ein	8.624	1.737	8.452	1.737		8.874	1.824	7.050
KP8-W_Ost_Aus	8.675	1.786	8.502	1.786		8.927	1.875	7.051
KP8-O_West_Ein	2.199	218	2.155	218		2.263	229	2.034
KP8-O_West_Aus	2.304	263	2.258	263		2.371	276	2.095
KP8-O_Süd_Ein	3.218	311	3.154	311		3.311	**327**	**2.985**
KP8-O_Süd_Aus	3.168	266	3.105	266		3.260	**279**	**2.981**
KP8-O_Nord_Ein	2.038	118	1.997	118		2.097	**124**	**1.973**
KP8-O_Nord_Aus	1.983	118	1.943	118		2.041	**124**	**1.917**
KP9_Südwest_Ein	8.808	1.848	8.632	1.848		9.063	**1.940**	**7.123**
KP9_Südwest_Aus	7.735	1.710	7.580	1.710		7.959	**1.796**	**6.164**
KP9_Südost_Ein	1.622	147	1.590	147		1.669	**154**	**1.515**
KP9_Südost_Aus	1.345	100	1.318	100		1.384	**105**	**1.279**
KP9_Nordost_Ein	7.739	1.710	7.584	1.710		7.963	**1.796**	**6.168**
KP9_Nordost_Aus	9.089	1.895	8.907	1.895		9.353	**1.990**	**7.363**
KP9_Nordwest_Ein	2.819	1.125	2.763	1.125	QS2	2.901	**1.181**	**1.720**
KP9_Nordwest_Aus	1.607	310	1.575	310	QS2	1.654	**326**	**1.328**
KP10_West_Ein	2.385	105	2.337	105		2.454	**110**	**2.344**
KP10_West_Aus	2.199	90	2.155	90		2.263	**95**	**2.168**
KP10_Süd_Ein	8.936	1.004	8.757	1.004		9.195	**1.054**	**8.141**
KP10_Süd_Aus	8.212	905	8.048	905		8.450	**950**	**7.500**
KP10_Nord_Ein	8.745	939	8.570	939		8.999	**986**	**8.013**
KP10_Nord_Aus	9.655	1.053	9.462	1.053		9.935	**1.106**	**8.829**



Verkehrsuntersuchung B16
4-streifiger Ausbau zw. St2043 und B13
Lage Erhebungsstellen

pbconsult

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Arme und Bewegungen	Nur Bewegungen ausgewertet
Zeitintervall	15 Minuten
Zeitzone	Europe/Berlin
Startzeit	20-10-2020 00:00:00
Endzeit	20-10-2020 23:59:51
Standort	KP1
Breiten-und Längengrad	48,715456, 11,249117
Spitzenstunde, morgens	07 - 08 Uhr
Spitzenstunde, mittag	12 - 13 Uhr
Spitzenstunde, abends	16:30 - 17:30 Uhr

pbconsult

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

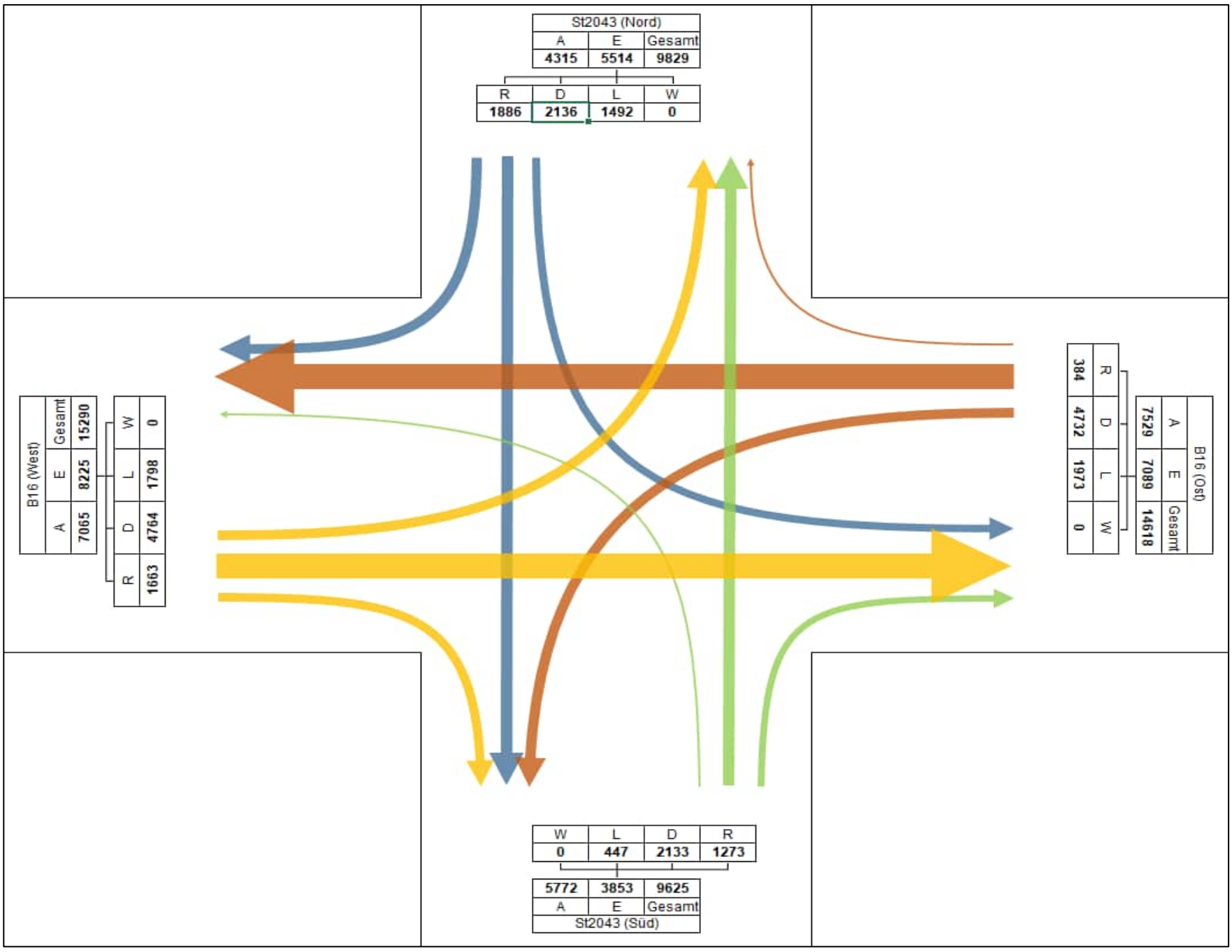
Zufahrten	B16 (West)					St2043 (Süd)					B16 (Ost)					St2043 (Nord)					
Richtung	07 - 08 Uhr					Richtung N					Richtung W					Richtung S					
Startzeit	12 - 13	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	**Total**
Spitzenstunde, abends	16:30 -	5	0	0	**5**	2	1	0	0	**3**	1	5	2	0	**8**	2	1	2	0	**5**	**21**
2020-10-20 00:15:00	1	4	0	0	**5**	0	1	2	0	**3**	0	5	3	0	**8**	5	0	1	0	**6**	**22**
2020-10-20 00:30:00	1	3	0	0	**4**	2	1	0	0	**3**	0	17	0	0	**17**	0	0	3	0	**3**	**27**
2020-10-20 00:45:00	0	2	0	0	**2**	0	1	0	0	**1**	0	3	2	0	**5**	3	0	0	0	**3**	**11**
2020-10-20 01:00:00	2	5	0	0	**7**	1	0	0	0	**1**	0	3	3	0	**6**	0	0	4	0	**4**	**18**
2020-10-20 01:15:00	1	1	0	0	**2**	0	0	0	0	**0**	0	5	0	0	**5**	4	0	1	0	**5**	**12**
2020-10-20 01:30:00	1	4	0	0	**5**	0	1	0	0	**1**	0	4	1	0	**5**	2	1	2	0	**5**	**16**
2020-10-20 01:45:00	2	6	2	0	**10**	0	1	0	0	**1**	0	5	1	0	**6**	0	1	0	0	**1**	**18**
2020-10-20 02:00:00	2	2	0	0	**4**	1	1	0	0	**2**	0	4	2	0	**6**	1	0	0	0	**1**	**13**
2020-10-20 02:15:00	1	4	1	0	**6**	0	0	1	0	**1**	0	4	1	0	**5**	1	1	2	0	**4**	**16**
2020-10-20 02:30:00	2	2	0	0	**4**	0	0	1	0	**1**	0	10	0	0	**10**	1	0	4	0	**5**	**20**
2020-10-20 02:45:00	0	6	0	0	**6**	1	0	1	0	**2**	0	6	1	0	**7**	2	1	1	0	**4**	**19**
2020-10-20 03:00:00	2	3	1	0	**6**	0	0	0	0	**0**	0	3	2	0	**5**	0	0	1	0	**1**	**12**
2020-10-20 03:15:00	4	4	0	0	**8**	0	0	0	0	**0**	0	8	5	0	**13**	1	0	0	0	**1**	**22**
2020-10-20 03:30:00	1	8	0	0	**9**	0	1	1	0	**2**	0	8	0	0	**8**	0	0	0	0	**0**	**19**
2020-10-20 03:45:00	1	5	0	0	**6**	0	1	0	0	**1**	0	11	1	0	**12**	3	1	0	0	**4**	**23**
2020-10-20 04:00:00	5	4	2	0	**11**	1	1	0	0	**2**	1	4	3	0	**8**	2	1	5	0	**8**	**29**
2020-10-20 04:15:00	2	10	1	0	**13**	3	1	1	0	**5**	3	13	3	0	**19**	2	2	1	0	**5**	**42**
2020-10-20 04:30:00	2	11	0	0	**13**	1	1	1	0	**3**	0	18	7	0	**25**	3	8	5	0	**16**	**57**
2020-10-20 04:45:00	9	14	2	0	**25**	1	1	1	0	**3**	4	34	8	0	**46**	5	22	12	0	**39**	**113**
2020-10-20 05:00:00	4	16	6	0	**26**	0	4	1	0	**5**	2	42	8	0	**52**	18	44	14	0	**76**	**159**
2020-10-20 05:15:00	5	23	5	0	**33**	6	8	1	0	**15**	1	57	23	0	**81**	15	33	15	0	**63**	**192**
2020-10-20 05:30:00	8	38	18	0	**64**	4	10	1	0	**15**	4	69	48	0	**121**	18	40	17	0	**75**	**275**
2020-10-20 05:45:00	5	34	16	0	**55**	10	17	7	0	**34**	10	41	28	0	**79**	19	37	14	0	**70**	**238**
2020-10-20 06:00:00	15	29	10	0	**54**	9	32	2	0	**43**	2	96	48	0	**146**	25	42	24	0	**91**	**334**
2020-10-20 06:15:00	18	71	18	0	**107**	15	47	4	0	**66**	11	85	28	0	**124**	28	47	31	0	**106**	**403**
2020-10-20 06:30:00	28	69	40	0	**137**	18	36	3	0	**57**	7	102	44	0	**153**	38	57	25	0	**120**	**467**
2020-10-20 06:45:00	22	82	37	0	**141**	19	31	5	0	**55**	13	97	31	0	**141**	39	55	25	0	**119**	**456**
2020-10-20 07:00:00	17	89	40	0	**146**	17	31	6	0	**54**	13	102	43	0	**158**	34	46	20	0	**100**	**458**
2020-10-20 07:15:00	30	112	47	0	**189**	15	36	4	0	**55**	10	99	47	0	**156**	32	47	31	0	**110**	**510**
2020-10-20 07:30:00	35	96	50	0	**181**	20	29	5	0	**54**	7	104	47	0	**158**	37	62	26	0	**125**	**518**
2020-10-20 07:45:00	30	115	54	0	**199**	15	24	10	0	**49**	3	96	42	0	**141**	44	57	34	0	**135**	**524**
2020-10-20 08:00:00	26	85	30	0	**141**	14	29	7	0	**50**	3	102	20	0	**125**	23	45	23	0	**91**	**407**
2020-10-20 08:15:00	25	82	36	0	**143**	18	18	5	0	**41**	10	84	29	0	**123**	38	39	25	0	**102**	**409**
2020-10-20 08:30:00	20	73	34	0	**127**	18	21	5	0	**44**	9	86	24	0	**119**	42	33	18	0	**93**	**383**
2020-10-20 08:45:00	17	86	34	0	**137**	22	22	6	0	**50**	4	73	33	0	**110**	21	30	27	0	**78**	**375**
2020-10-20 09:00:00	18	71	26	0	**115**	14	19	3	0	**36**	5	62	28	0	**95**	27	34	28	0	**89**	**335**
2020-10-20 09:15:00	24	55	36	0	**115**	13	26	2	0	**41**	11	66	39	0	**116**	23	29	24	0	**76**	**348**
2020-10-20 09:30:00	26	57	32	0	**115**	12	20	2	0	**34**	5	62	24	0	**91**	32	25	26	0	**83**	**323**
2020-10-20 09:45:00	23	53	31	0	**107**	13	24	3	0	**40**	5	62	28	0	**95**	25	29	22	0	**76**	**318**
2020-10-20 10:00:00	19	70	30	0	**119**	23	32	5	0	**60**	5	54	31	0	**90**	22	27	24	0	**73**	**342**
2020-10-20 10:15:00	24	79	33	0	**136**	17	28	8	0	**53**	5	61	19	0	**85**	26	32	20	0	**78**	**352**
2020-10-20 10:30:00	20	66	37	0	**123**	13	24	5	0	**42**	8	69	24	0	**101**	19	28	21	0	**68**	**334**
2020-10-20 10:45:00	23	60	24	0	**107**	14	24	7	0	**45**	4	79	30	0	**113**	29	27	20	0	**76**	**341**
2020-10-20 11:00:00	22	70	20	0	**112**	21	22	4	0	**47**	5	75	27	0	**107**	27	27	21	0	**75**	**341**
2020-10-20 11:15:00	26	52	22	0	**100**	18	28	4	0	**50**	3	54	39	0	**96**	23	26	22	0	**71**	**317**
2020-10-20 11:30:00	20	65	12	0	**97**	19	38	11	0	**68**	4	63	24	0	**91**	33	18	23	0	**74**	**330**
2020-10-20 11:45:00	16	55	24	0	**95**	18	26	6	0	**50**	7	65	25	0	**97**	19	33	27	0	**79**	**321**
2020-10-20 12:00:00	21	57	22	0	**100**	28	23	2	0	**53**	10	54	24	0	**88**	21	31	19	0	**71**	**312**
2020-10-20 12:15:00	27	68	24	0	**119**	21	31	6	0	**58**	4	66	14	0	**84**	23	29	31	0	**83**	**344**
2020-10-20 12:30:00	24	78	34	0	**136**	24	30	3	0	**57**	2	72	34	0	**108**	22	27	17	0	**66**	**367**
2020-10-20 12:45:00	31	58	24	0	**113**	18	24	9	0	**51**	5	53	31	0	**89**	31	41	25	0	**97**	**350**
2020-10-20 13:00:00	28	58	23	0	**109**	26	28	3	0	**57**	9	45	24	0	**78**	25	37	25	0	**87**	**331**
2020-10-20 13:15:00	27	70	34	0	**131**	23	33	10	0	**66**	4	77	25	0	**106**	33	31	32	0	**96**	**399**
2020-10-20 13:30:00	25	68	25	0	**118**	25	29	10	0	**64**	6	83	34	0	**123**	37	37	32	0	**106**	**411**
2020-10-20 13:45:00	29	81	25	0	**135**	22	28	6	0	**56**	8	88	25	0	**121**	32	29	24	0	**85**	**397**
2020-10-20 14:00:00	29	72	29	0	**130**	22	47	13	0	**82**	11	76	38	0	**125**	36	19	22	0	**77**	**414**
2020-10-20 14:15:00	32	71	29	0	**132**	16	36	10	0	**62**	3	73	38	0	**114**	37	22	22	0	**81**	**389**
2020-10-20 14:30:00	46	97	23	0	**166**	20	55	6	0	**81**	5	94	40	0	**139**	23	28	18	0	**69**	**455**
2020-10-20 14:45:00	46	69	36	0	**151**	26	62	16	0	**104**	9	65	32	0	**106**	28	34	25	0	**87**	**448**
2020-10-20 15:00:00	46	78	29	0	**153**	32	59	17	0	**108**	7	73	38	0	**118**	32	34	24	0	**90**	**469**
2020-10-20 15:15:00	40	79	30	0	**149**	21	46	5	0	**72**	8	85	32	0	**125**	34	37	23	0	**94**	**440**
2020-10-20 15:30:00	35	80	34	0	**149**	24	66	16	0	**106**	8	76	29	0	**113**	29	22	14	0	**65**	**433**

2020-10-20 15:45:00	36	90	36	0	**162**	26	46	10	0	**82**	5	100	42	0	**147**	37	31	24	0	**92**	**483**
2020-10-20 16:00:00	36	79	37	0	**152**	34	49	14	0	**97**	6	93	39	0	**138**	31	41	27	0	**99**	**486**
2020-10-20 16:15:00	35	101	42	0	**178**	28	52	12	0	**92**	5	72	38	0	**115**	48	39	30	0	**117**	**502**
2020-10-20 16:30:00	45	120	41	0	**206**	38	60	12	0	**110**	6	84	42	0	**132**	46	27	28	0	**101**	**549**
2020-10-20 16:45:00	41	101	56	0	**198**	46	61	16	0	**123**	9	88	34	0	**131**	49	43	30	0	**122**	**574**
2020-10-20 17:00:00	38	113	36	0	**187**	34	44	13	0	**91**	5	93	51	0	**149**	45	40	22	0	**107**	**534**
2020-10-20 17:15:00	49	125	36	0	**210**	26	68	14	0	**108**	1	84	40	0	**125**	39	34	25	0	**98**	**541**
2020-10-20 17:30:00	33	110	29	0	**172**	27	55	12	0	**94**	7	80	41	0	**128**	37	37	35	0	**109**	**503**
2020-10-20 17:45:00	24	97	44	0	**165**	20	33	5	0	**58**	6	80	26	0	**112**	37	28	24	0	**89**	**424**
2020-10-20 18:00:00	19	85	29	0	**133**	26	36	4	0	**66**	5	49	29	0	**83**	29	33	16	0	**78**	**360**
2020-10-20 18:15:00	20	76	17	0	**113**	23	43	14	0	**80**	5	64	23	0	**92**	27	24	33	0	**84**	**369**
2020-10-20 18:30:00	24	75	28	0	**127**	24	27	4	0	**55**	5	52	28	0	**85**	25	17	14	0	**56**	**323**
2020-10-20 18:45:00	13	51	19	0	**83**	15	32	3	0	**50**	3	54	16	0	**73**	28	14	15	0	**57**	**263**
2020-10-20 19:00:00	19	64	15	0	**98**	15	19	3	0	**37**	4	44	15	0	**63**	16	11	14	0	**41**	**239**
2020-10-20 19:15:00	10	44	13	0	**67**	17	27	4	0	**48**	2	43	18	0	**63**	16	20	7	0	**43**	**221**
2020-10-20 19:30:00	9	41	10	0	**60**	16	13	6	0	**35**	3	22	8	0	**33**	15	10	7	0	**32**	**160**
2020-10-20 19:45:00	10	47	14	0	**71**	12	11	0	0	**23**	1	19	3	0	**23**	18	16	4	0	**38**	**155**
2020-10-20 20:00:00	6	33	7	0	**46**	12	7	4	0	**23**	1	36	6	0	**43**	5	6	9	0	**20**	**132**
2020-10-20 20:15:00	7	39	8	0	**54**	6	11	2	0	**19**	3	22	3	0	**28**	11	10	8	0	**29**	**130**
2020-10-20 20:30:00	4	33	8	0	**45**	4	5	3	0	**12**	0	18	8	0	**26**	6	11	4	0	**21**	**104**
2020-10-20 20:45:00	9	17	7	0	**33**	0	8	0	0	**8**	3	18	9	0	**30**	6	22	15	0	**43**	**114**
2020-10-20 21:00:00	7	23	4	0	**34**	5	8	2	0	**15**	2	14	6	0	**22**	5	23	9	0	**37**	**108**
2020-10-20 21:15:00	4	22	2	0	**28**	10	9	3	0	**22**	0	20	5	0	**25**	9	17	8	0	**34**	**109**
2020-10-20 21:30:00	5	16	6	0	**27**	5	5	2	0	**12**	6	13	3	0	**22**	14	12	8	0	**34**	**95**
2020-10-20 21:45:00	7	18	4	0	**29**	3	8	2	0	**13**	1	18	6	0	**25**	5	5	3	0	**13**	**80**
2020-10-20 22:00:00	13	14	1	0	**28**	4	27	0	0	**31**	2	13	18	0	**33**	3	4	4	0	**11**	**103**
2020-10-20 22:15:00	19	17	5	0	**41**	10	18	1	0	**29**	0	19	11	0	**30**	1	1	6	0	**8**	**108**
2020-10-20 22:30:00	6	19	5	0	**30**	1	7	2	0	**10**	2	10	8	0	**20**	2	3	5	0	**10**	**70**
2020-10-20 22:45:00	6	21	1	0	**28**	2	9	1	0	**12**	0	13	2	0	**15**	4	1	3	0	**8**	**63**
2020-10-20 23:00:00	6	12	2	0	**20**	3	7	1	0	**11**	0	15	3	0	**18**	1	1	5	0	**7**	**56**
2020-10-20 23:15:00	4	7	0	0	**11**	1	6	4	0	**11**	0	10	1	0	**11**	6	3	5	0	**14**	**47**
2020-10-20 23:30:00	4	10	3	0	**17**	3	3	1	0	**7**	1	9	3	0	**13**	1	3	1	0	**5**	**42**
2020-10-20 23:45:00	3	4	1	0	**8**	1	3	0	0	**4**	1	6	4	0	**11**	8	3	0	0	**11**	**34**
Gesamt	1662	4764	1798	0	**8224**	1273	2133	447	0	**3853**	384	4732	1973	0	**7089**	1886	2136	1492	0	**5514**	**24680**
% Abbiegebeziehung	20,2%	57,9%	21,9%	0,0%		33,0%	55,4%	11,6%	0,0%		5,4%	66,8%	27,8%	0,0%		34,2%	38,7%	27,1%	0,0%		
% Gesamt	6,7%	19,3%	7,3%	0,0%	**33,3%**	5,2%	8,6%	1,8%	0,0%	**15,6%**	1,6%	19,2%	8,0%	0,0%	**28,7%**	7,6%	8,7%	6,0%	0,0%	**22,3%**	
Krad	11	20	12	0	**43**	2	17	2	0	**21**	0	25	3	0	**28**	4	17	6	0	**27**	**119**
% Krad	0,7%	0,4%	0,7%	0,0%	**0,5%**	0,2%	0,8%	0,4%	0,0%	**0,5%**	0,0%	0,5%	0,2%	0,0%	**0,4%**	0,2%	0,8%	0,4%	0,0%	**0,5%**	**0,5%**
Pkw	1137	3566	1550	0	**6253**	1110	1740	314	0	**3164**	297	3427	1337	0	**5061**	1280	1681	967	0	**3928**	**18406**
% Pkw	68,4%	74,9%	86,2%	0,0%	**76,0%**	87,2%	81,6%	70,2%	0,0%	**82,1%**	77,3%	72,4%	67,8%	0,0%	**71,4%**	67,9%	78,7%	64,8%	0,0%	**71,2%**	**74,6%**
Lieferwagen	123	350	149	0	**622**	93	158	48	0	**299**	32	501	172	0	**705**	143	203	154	0	**500**	**2126**
% Lieferwagen	7,4%	7,3%	8,3%	0,0%	**7,6%**	7,3%	7,4%	10,7%	0,0%	**7,8%**	8,3%	10,6%	8,7%	0,0%	**9,9%**	7,6%	9,5%	10,3%	0,0%	**9,1%**	**8,6%**
Lkw ohne Anhänger	176	328	47	0	**551**	41	170	66	0	**277**	48	303	194	0	**545**	194	155	136	0	**485**	**1858**
% Lkw ohne Anhänger	10,6%	6,9%	2,6%	0,0%	**6,7%**	3,2%	8,0%	14,8%	0,0%	**7,2%**	12,5%	6,4%	9,8%	0,0%	**7,7%**	10,3%	7,3%	9,1%	0,0%	**8,8%**	**7,5%**
Lkw mit Anhänger	215	492	28	0	**735**	22	40	16	0	**78**	6	472	258	0	**736**	258	74	228	0	**560**	**2109**
% Lkw mit Anhänger	12,9%	10,3%	1,6%	0,0%	**8,9%**	1,7%	1,9%	3,6%	0,0%	**2,0%**	1,6%	10,0%	13,1%	0,0%	**10,4%**	13,7%	3,5%	15,3%	0,0%	**10,2%**	**8,5%**
Busse	1	6	12	0	**19**	4	4	1	0	**9**	1	4	9	0	**14**	7	5	1	0	**13**	**55**
% Busse	0,1%	0,1%	0,7%	0,0%	**0,2%**	0,3%	0,2%	0,2%	0,0%	**0,2%**	0,3%	0,1%	0,5%	0,0%	**0,2%**	0,4%	0,2%	0,1%	0,0%	**0,2%**	**0,2%**
Fahrräder auf der Straße	0	2	0	0	**2**	1	4	0	0	**5**	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	**8**
% Fahrräder auf der Straße	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	**0,1%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	**0,0%**

*Abbieger: RA: Rechtsabbiegen, GE: Geradeaus, LA: Linksabbiegen, U: U-Turn

pbconsult

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

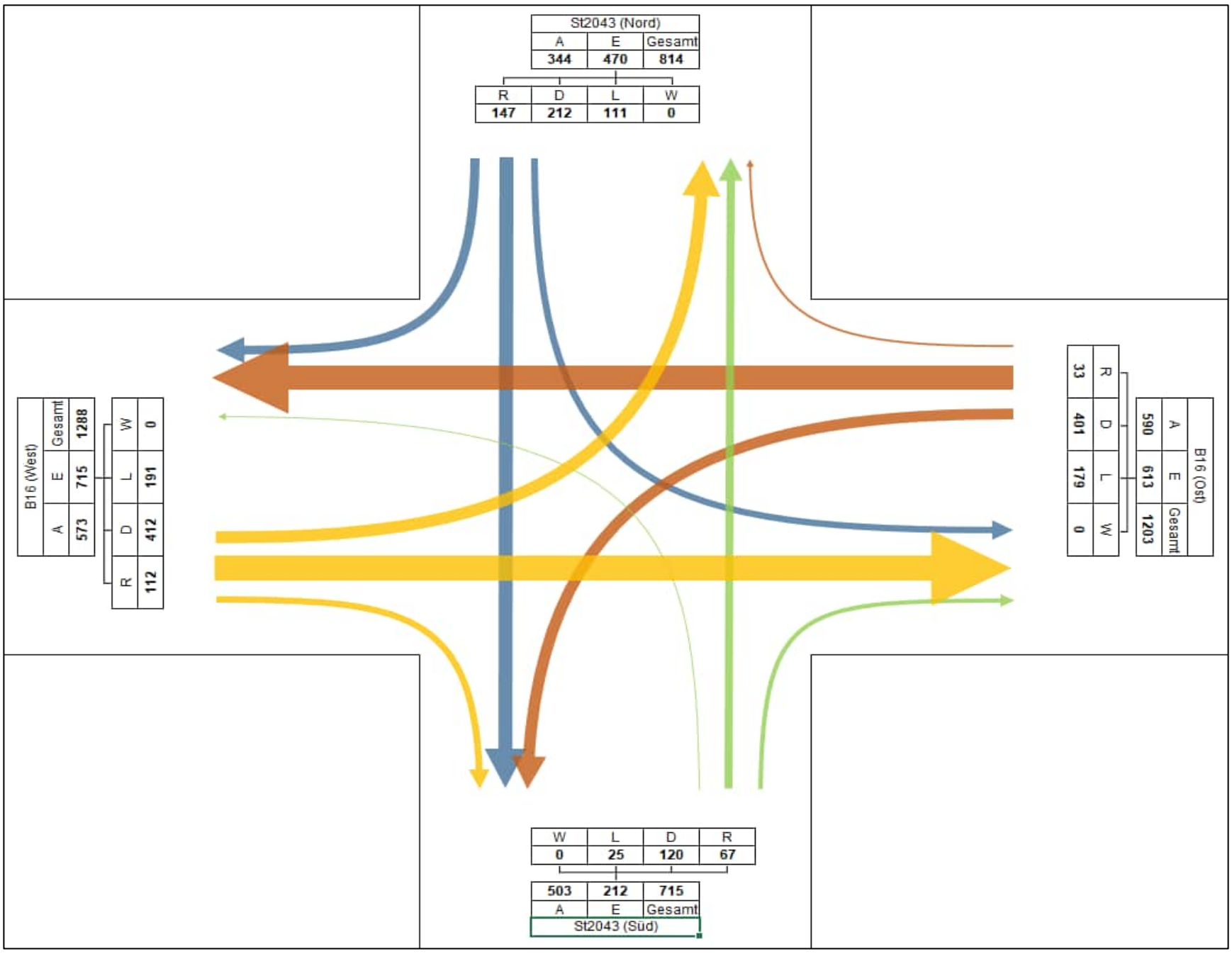


Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

Zufahrten	B16 (West)					St2043 (Süd)					B16 (Ost)					St2043 (Nord)					
Richtung	07 - 08 Uhr					Richtung N					Richtung W					Richtung S					
Startzeit	12 - 13	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	**Total**
Spitzenstunde, abends	16:30 -	89	40	0	**146**	17	31	6	0	**54**	13	102	43	0	**158**	34	46	20	0	**100**	**458**
20.10.2020 07:15	30	112	47	0	**189**	15	36	4	0	**55**	10	99	47	0	**156**	32	47	31	0	**110**	**510**
20.10.2020 07:30	35	96	50	0	**181**	20	29	5	0	**54**	7	104	47	0	**158**	37	62	26	0	**125**	**518**
20.10.2020 07:45	30	115	54	0	**199**	15	24	10	0	**49**	3	96	42	0	**141**	44	57	34	0	**135**	**524**
Gesamt	95	412	191	0	**715**	67	120	25	0	**212**	33	401	179	0	**613**	147	212	111	0	**470**	**2010**
% Abbiegebeziehung	13,3%	57,6%	26,7%	0,0%		31,6%	56,6%	11,8%	0,0%		5,4%	65,4%	29,2%	0,0%		31,3%	45,1%	23,6%	0,0%		
% Gesamt	4,7%	20,5%	9,5%	0,0%	**34,7%**	3,3%	6,0%	1,2%	0,0%	**10,5%**	1,6%	20,0%	8,9%	0,0%	**30,5%**	7,3%	10,5%	5,5%	0,0%	**23,4%**	
Sp.Std-Faktor (07 - 08 Uhr)	0,679	0,896	0,884	0,000	**0,898**	0,838	0,833	0,625	0,000	**0,964**	0,635	0,964	0,952	0,000	**0,970**	0,835	0,855	0,816	0,000	**0,870**	**0,959**
Krad	0	0	2	0	**2**	1	0	0	0	**1**	0	2	0	0	**2**	0	1	0	0	**1**	**6**
% Krad	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	**0,3%**	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,5%**	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	**0,3%**	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	**0,2%**	**0,3%**
Pkw	71	322	161	0	**554**	50	87	17	0	**154**	25	311	122	0	**458**	103	159	63	0	**325**	**1491**
% Pkw	74,7%	78,2%	84,3%	0,0%	**77,5%**	74,6%	72,5%	68,0%	0,0%	**72,6%**	75,8%	77,6%	68,2%	0,0%	**74,7%**	70,1%	75,0%	56,8%	0,0%	**69,1%**	**74,2%**
Lieferwagen	9	36	17	0	**62**	10	14	3	0	**27**	1	43	16	0	**60**	17	34	18	0	**69**	**218**
% Lieferwagen	9,5%	8,7%	8,9%	0,0%	**8,7%**	14,9%	11,7%	12,0%	0,0%	**12,7%**	3,0%	10,7%	8,9%	0,0%	**9,8%**	11,6%	16,0%	16,2%	0,0%	**14,7%**	**10,8%**
Lkw ohne Anhänger	18	20	4	0	**42**	5	13	4	0	**22**	6	22	23	0	**51**	6	17	14	0	**37**	**152**
% Lkw ohne Anhänger	18,9%	4,9%	2,1%	0,0%	**5,9%**	7,5%	10,8%	16,0%	0,0%	**10,4%**	18,2%	5,5%	12,8%	0,0%	**8,3%**	4,1%	8,0%	12,6%	0,0%	**7,9%**	**7,6%**
Lkw mit Anhänger	14	33	3	0	**50**	0	5	1	0	**6**	1	23	16	0	**40**	20	1	16	0	**37**	**133**
% Lkw mit Anhänger	14,7%	8,0%	1,6%	0,0%	**7,0%**	0,0%	4,2%	4,0%	0,0%	**2,8%**	3,0%	5,7%	8,9%	0,0%	**6,5%**	13,6%	0,5%	14,4%	0,0%	**7,9%**	**6,6%**
Busse	0	0	4	0	**4**	1	1	0	0	**2**	0	0	2	0	**2**	1	0	0	0	**1**	**9**
% Busse	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	**0,6%**	1,5%	0,8%	0,0%	0,0%	**0,9%**	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	**0,3%**	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,2%**	**0,4%**
Fahrräder auf der Straße	0	1	0	0	**1**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**1**
% Fahrräder auf der Straße	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	**0,1%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	**0,0%**

*Abbieger: RA: Rechtsabbiegen, GE: Geradeaus, LA: Linksabbiegen, U: U-Turn

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, vormittags (07:00 - 08:00 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

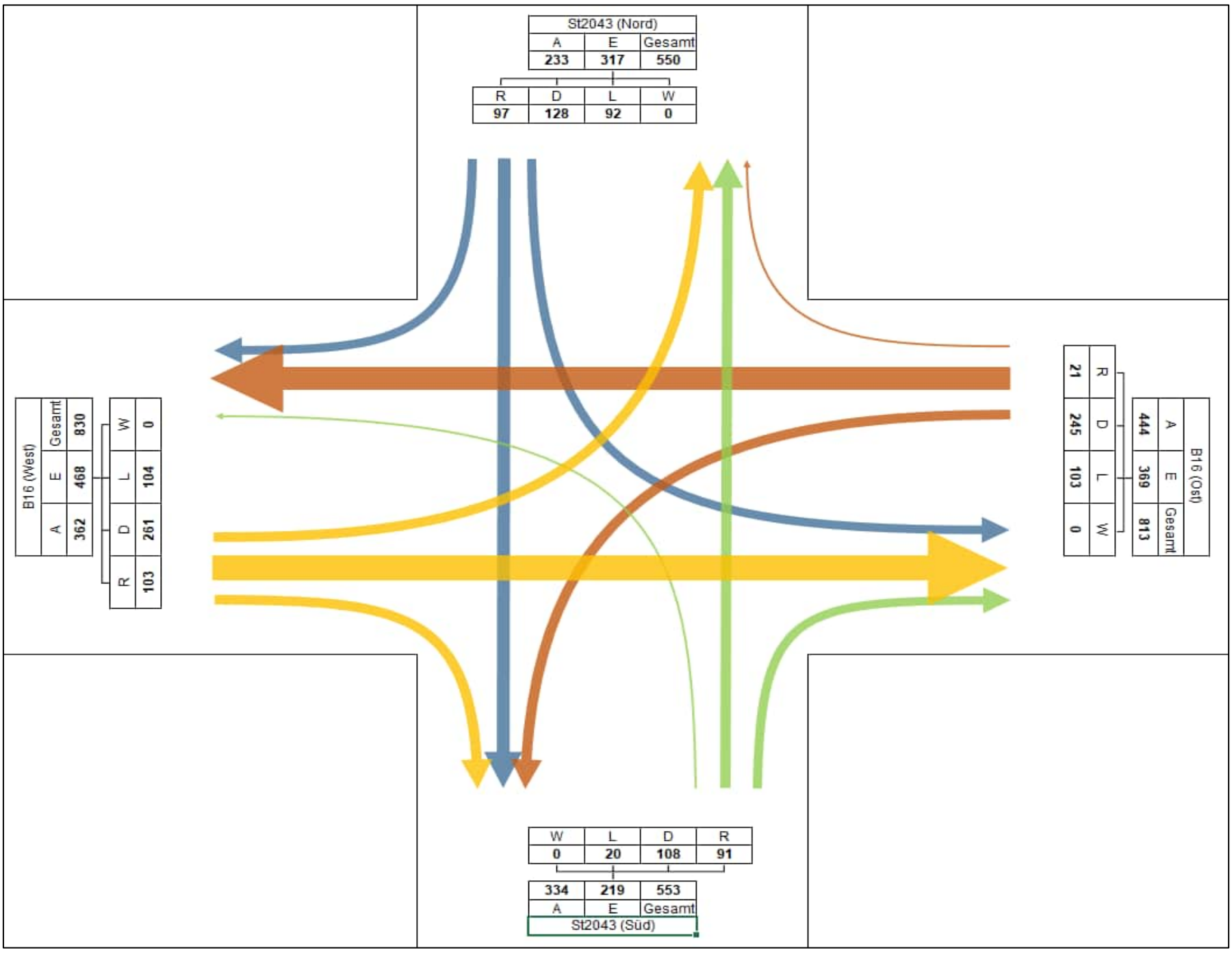


Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, mittags (12 - 13 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

Zufahrten	B16 (West)					St2043 (Süd)					B16 (Ost)					St2043 (Nord)					
Richtung	07 - 08 Uhr					Richtung N					Richtung W					Richtung S					
Startzeit	12 - 13	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	**Total**
Spitzenstunde, abends	16:30 -	57	22	0	**100**	28	23	2	0	**53**	10	54	24	0	**88**	21	31	19	0	**71**	**312**
20.10.2020 12:15	27	68	24	0	**119**	21	31	6	0	**58**	4	66	14	0	**84**	23	29	31	0	**83**	**344**
20.10.2020 12:30	24	78	34	0	**136**	24	30	3	0	**57**	2	72	34	0	**108**	22	27	17	0	**66**	**367**
20.10.2020 12:45	31	58	24	0	**113**	18	24	9	0	**51**	5	53	31	0	**89**	31	41	25	0	**97**	**350**
Gesamt	82	261	104	0	**468**	91	108	20	0	**219**	21	245	103	0	**369**	97	128	92	0	**317**	**1373**
% Abbiegebeziehung	17,5%	55,8%	22,2%	0,0%		41,6%	49,3%	9,1%	0,0%		5,7%	66,4%	27,9%	0,0%		30,6%	40,4%	29,0%	0,0%		
% Gesamt	6,0%	19,0%	7,6%	0,0%	**32,6%**	6,6%	7,9%	1,5%	0,0%	**16,0%**	1,5%	17,8%	7,5%	0,0%	**26,9%**	7,1%	9,3%	6,7%	0,0%	**23,1%**	
Sp.Std-Faktor (12 - 13 Uhr)	0,661	0,837	0,765	0,000	**0,860**	0,813	0,871	0,556	0,000	**0,944**	0,525	0,851	0,757	0,000	**0,854**	0,782	0,780	0,742	0,000	**0,817**	**0,935**
Krad	1	2	0	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	3	0	0	**3**	0	2	1	0	**3**	**9**
% Krad	1,2%	0,8%	0,0%	0,0%	**0,6%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	**0,8%**	0,0%	1,6%	1,1%	0,0%	**0,9%**	**0,7%**
Pkw	56	177	87	0	**320**	73	78	11	0	**162**	14	160	57	0	**231**	50	89	51	0	**190**	**903**
% Pkw	68,3%	67,8%	83,7%	0,0%	**68,4%**	80,2%	72,2%	55,0%	0,0%	**74,0%**	66,7%	65,3%	55,3%	0,0%	**62,6%**	51,5%	69,5%	55,4%	0,0%	**59,9%**	**65,8%**
Lieferwagen	9	28	10	0	**47**	12	15	3	0	**30**	5	25	14	0	**44**	11	10	14	0	**35**	**156**
% Lieferwagen	11,0%	10,7%	9,6%	0,0%	**10,0%**	13,2%	13,9%	15,0%	0,0%	**13,7%**	23,8%	10,2%	13,6%	0,0%	**11,9%**	11,3%	7,8%	15,2%	0,0%	**11,0%**	**11,4%**
Lkw ohne Anhänger	18	25	2	0	**45**	2	12	4	0	**18**	2	16	11	0	**29**	8	4	7	0	**19**	**111**
% Lkw ohne Anhänger	22,0%	9,6%	1,9%	0,0%	**9,6%**	2,2%	11,1%	20,0%	0,0%	**8,2%**	9,5%	6,5%	10,7%	0,0%	**7,9%**	8,2%	3,1%	7,6%	0,0%	**6,0%**	**8,1%**
Lkw mit Anhänger	19	28	3	0	**50**	3	2	1	0	**6**	0	41	21	0	**62**	28	22	19	0	**69**	**187**
% Lkw mit Anhänger	23,2%	10,7%	2,9%	0,0%	**10,7%**	3,3%	1,9%	5,0%	0,0%	**2,7%**	0,0%	16,7%	20,4%	0,0%	**16,8%**	28,9%	17,2%	20,7%	0,0%	**21,8%**	**13,6%**
Busse	0	1	2	0	**3**	1	1	1	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	**7**
% Busse	0,0%	0,4%	1,9%	0,0%	**0,6%**	1,1%	0,9%	5,0%	0,0%	**1,4%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	**0,3%**	**0,5%**
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**
% Fahrräder auf der Straße	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	**0,0%**

*Abbieger: RA: Rechtsabbiegen, GE: Geradeaus, LA: Linksabbiegen, U: U-Turn

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, mittags (12:00 - 13:00 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

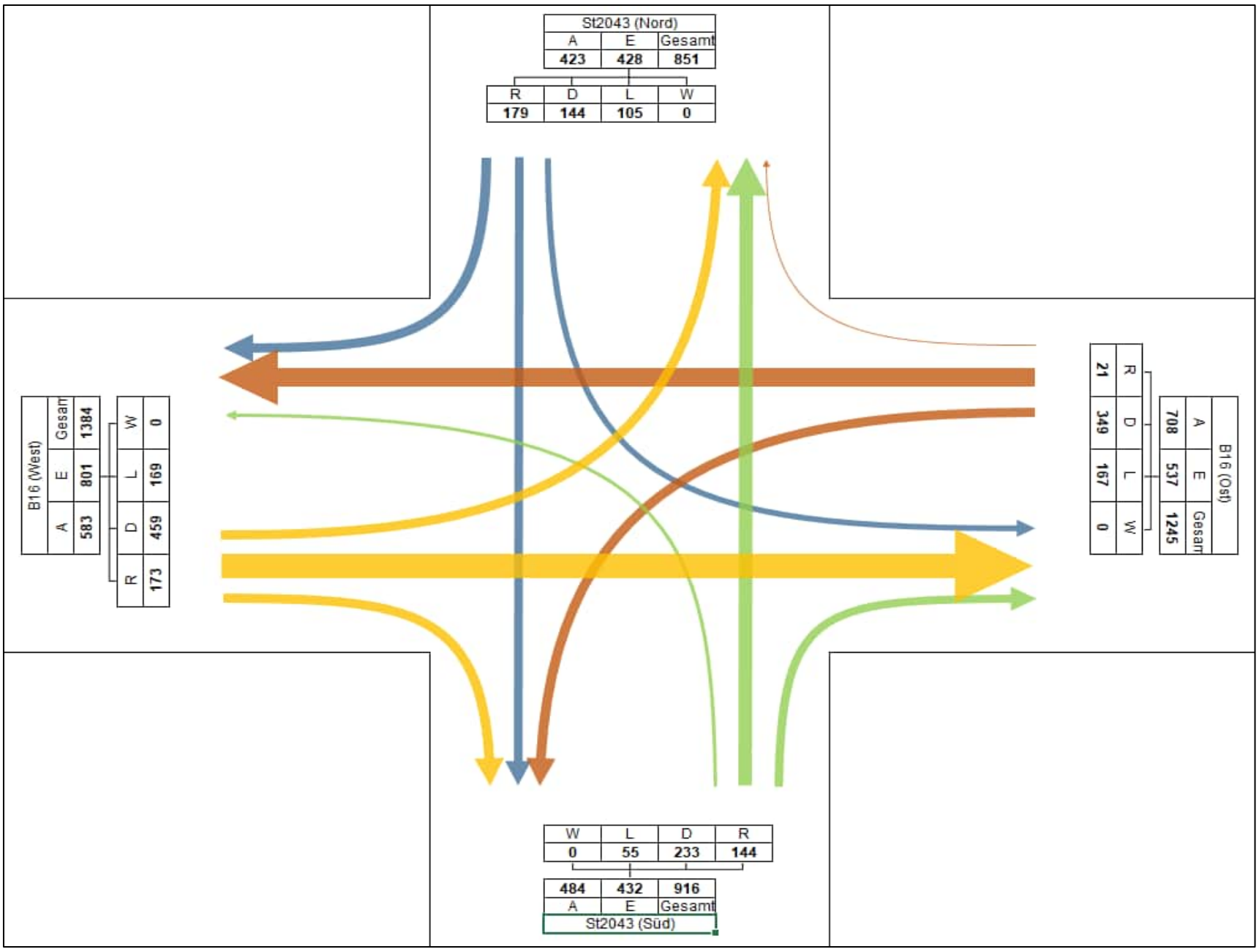


Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, nachmittags (16:30 - 17:30 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1

Zufahrten	B16 (West)					St2043 (Süd)					B16 (Ost)					St2043 (Nord)					
Richtung	07 - 08 Uhr					Richtung N					Richtung W					Richtung S					
Startzeit	12 - 13	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	RA	GE	LA	U	**Total**	**Total**
Spitzenstunde, abends	16:30 -	120	41	0	**206**	38	60	12	0	**110**	6	84	42	0	**132**	46	27	28	0	**101**	**549**
20.10.2020 16:45	41	101	56	0	**198**	46	61	16	0	**123**	9	88	34	0	**131**	49	43	30	0	**122**	**574**
20.10.2020 17:00	38	113	36	0	**187**	34	44	13	0	**91**	5	93	51	0	**149**	45	40	22	0	**107**	**534**
20.10.2020 17:15	49	125	36	0	**210**	26	68	14	0	**108**	1	84	40	0	**125**	39	34	25	0	**98**	**541**
Gesamt	128	459	169	0	**801**	144	233	55	0	**432**	21	349	167	0	**537**	179	144	105	0	**428**	**2198**
% Abbiegebeziehung	16,0%	57,3%	21,1%	0,0%		33,3%	53,9%	12,7%	0,0%		3,9%	65,0%	31,1%	0,0%		41,8%	33,6%	24,5%	0,0%		
% Gesamt	5,8%	20,9%	7,7%	0,0%	**34,4%**	6,6%	10,6%	2,5%	0,0%	**19,7%**	1,0%	15,9%	7,6%	0,0%	**24,4%**	8,1%	6,6%	4,8%	0,0%	**19,5%**	
Sp.Std-Faktor (16:30 - 17:30 Uhr	0,653	0,918	0,754	0,000	**0,954**	0,783	0,857	0,859	0,000	**0,878**	0,583	0,938	0,819	0,000	**0,901**	0,913	0,837	0,875	0,000	**0,877**	**0,957**
Krad	2	6	4	0	**12**	0	2	0	0	**2**	0	2	1	0	**3**	0	4	0	0	**4**	**21**
% Krad	1,6%	1,3%	2,4%	0,0%	**1,5%**	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	**0,5%**	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	**0,6%**	0,0%	2,8%	0,0%	0,0%	**0,9%**	**1,0%**
Pkw	146	380	147	0	**673**	134	203	43	0	**380**	19	288	128	0	**435**	139	116	82	0	**337**	**1825**
% Pkw	#####	82,8%	87,0%	0,0%	**84,0%**	93,1%	87,1%	78,2%	0,0%	**88,0%**	90,5%	82,5%	76,6%	0,0%	**81,0%**	77,7%	80,6%	78,1%	0,0%	**78,7%**	**83,0%**
Lieferwagen	11	44	11	0	**66**	7	15	7	0	**29**	2	38	22	0	**62**	18	14	11	0	**43**	**200**
% Lieferwagen	8,6%	9,6%	6,5%	0,0%	**8,2%**	4,9%	6,4%	12,7%	0,0%	**6,7%**	9,5%	10,9%	13,2%	0,0%	**11,5%**	10,1%	9,7%	10,5%	0,0%	**10,0%**	**9,1%**
Lkw ohne Anhänger	9	14	3	0	**26**	2	11	4	0	**17**	0	6	2	0	**8**	11	8	14	0	**33**	**84**
% Lkw ohne Anhänger	7,0%	3,1%	1,8%	0,0%	**3,2%**	1,4%	4,7%	7,3%	0,0%	**3,9%**	0,0%	1,7%	1,2%	0,0%	**1,5%**	6,1%	5,6%	13,3%	0,0%	**7,7%**	**3,8%**
Lkw mit Anhänger	5	15	2	0	**22**	0	1	1	0	**2**	0	15	14	0	**29**	10	2	16	0	**28**	**81**
% Lkw mit Anhänger	3,9%	3,3%	1,2%	0,0%	**2,7%**	0,0%	0,4%	1,8%	0,0%	**0,5%**	0,0%	4,3%	8,4%	0,0%	**5,4%**	5,6%	1,4%	15,2%	0,0%	**6,5%**	**3,7%**
Busse	0	0	2	0	**2**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	**1**	**3**
% Busse	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	**0,2%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,2%**	**0,1%**
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	**0**	1	1	0	0	**2**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**2**
% Fahrräder auf der Straße	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,7%	0,4%	0,0%	0,0%	**0,5%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,0%**	**0,1%**

*Abbieger: RA: Rechtsabbiegen, GE: Geradeaus, LA: Linksabbiegen, U: U-Turn

Studienname	VU Ingolstadt B16 KP1 24h
Projekt	211-113-A_VU_Ingolstadt_B16
Projektnummer	
Spitzenstunde, nachmittags (16:30 - 17:30 Uhr)	
Zeitintervall	15 Minuten
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)	
Alle Abbiegebeziehungen	
Standort	KP1



VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5



Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	B13 (N)				B13 (S)				Immelmannstr.				
Richtung	Richtung S				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	1	9	0	**10**	8	0	0	**8**	1	0	0	**1**	**19**
00:15 Uhr	0	3	0	**3**	10	1	0	**11**	0	0	0	**0**	**14**
00:30 Uhr	0	5	0	**5**	9	0	0	**9**	0	1	0	**1**	**15**
00:45 Uhr	1	4	0	**5**	5	0	0	**5**	2	0	0	**2**	**12**
Gesamtstunde	2	21	0	**23**	32	1	0	**33**	3	1	0	**4**	**60**
01:00 Uhr	0	2	0	**2**	5	0	0	**5**	1	0	0	**1**	**8**
01:15 Uhr	0	3	0	**3**	4	0	0	**4**	1	1	0	**2**	**9**
01:30 Uhr	0	7	0	**7**	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	**10**
01:45 Uhr	1	8	0	**9**	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	**17**
Gesamtstunde	1	20	0	**21**	20	0	0	**20**	2	1	0	**3**	**44**
02:00 Uhr	2	3	0	**5**	4	0	0	**4**	1	0	0	**1**	**10**
02:15 Uhr	0	6	0	**6**	2	1	0	**3**	0	0	0	**0**	**9**
02:30 Uhr	1	9	0	**10**	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	**18**
02:45 Uhr	0	4	0	**4**	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**	**9**
Gesamtstunde	3	22	0	**25**	19	1	0	**20**	1	0	0	**1**	**46**
03:00 Uhr	0	3	0	**3**	9	0	0	**9**	0	1	0	**1**	**13**
03:15 Uhr	2	4	0	**6**	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	**14**
03:30 Uhr	1	12	0	**13**	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**	**18**
03:45 Uhr	1	13	0	**14**	9	0	0	**9**	0	0	0	**0**	**23**
Gesamtstunde	4	32	0	**36**	31	0	0	**31**	0	1	0	**1**	**68**
04:00 Uhr	0	7	0	**7**	12	1	0	**13**	0	0	0	**0**	**20**
04:15 Uhr	1	11	0	**12**	17	1	0	**18**	0	0	0	**0**	**30**
04:30 Uhr	1	15	0	**16**	19	0	0	**19**	1	2	0	**3**	**38**
04:45 Uhr	0	25	0	**25**	32	2	0	**34**	0	1	0	**1**	**60**
Gesamtstunde	2	58	0	**60**	80	4	0	**84**	1	3	0	**4**	**148**
05:00 Uhr	6	31	0	**37**	83	2	0	**85**	5	3	0	**8**	**130**
05:15 Uhr	8	55	0	**63**	107	0	0	**107**	4	7	0	**11**	**181**
05:30 Uhr	4	74	0	**78**	114	1	0	**115**	4	20	0	**24**	**217**
05:45 Uhr	10	68	0	**78**	97	4	0	**101**	4	2	0	**6**	**185**
Gesamtstunde	28	228	0	**256**	401	7	0	**408**	17	32	0	**49**	**713**
06:00 Uhr	12	67	0	**79**	102	4	0	**106**	2	5	0	**7**	**192**
06:15 Uhr	8	104	0	**112**	136	4	0	**140**	4	9	0	**13**	**265**
06:30 Uhr	6	102	0	**108**	201	4	0	**205**	6	18	0	**24**	**337**
06:45 Uhr	16	140	0	**156**	167	7	0	**174**	12	15	0	**27**	**357**
Gesamtstunde	42	413	0	**455**	606	19	0	**625**	24	47	0	**71**	**1151**
07:00 Uhr	11	141	0	**152**	176	5	0	**181**	8	8	0	**16**	**349**
07:15 Uhr	15	132	0	**147**	175	8	0	**183**	11	12	0	**23**	**353**
07:30 Uhr	18	124	0	**142**	148	17	0	**165**	9	10	0	**19**	**326**
07:45 Uhr	12	134	0	**146**	127	10	0	**137**	8	18	0	**26**	**309**
Gesamtstunde	56	531	0	**587**	626	40	0	**666**	36	48	0	**84**	**1337**
08:00 Uhr	13	125	0	**138**	113	7	0	**120**	9	7	0	**16**	**274**
08:15 Uhr	11	95	0	**106**	139	9	0	**148**	9	10	0	**19**	**273**
08:30 Uhr	15	84	0	**99**	137	9	0	**146**	8	12	0	**20**	**265**
08:45 Uhr	22	106	0	**128**	124	11	0	**135**	6	11	0	**17**	**280**
Gesamtstunde	61	410	0	**471**	513	36	0	**549**	32	40	0	**72**	**1092**
09:00 Uhr	22	80	0	**102**	120	14	0	**134**	7	19	0	**26**	**262**
09:15 Uhr	28	92	0	**120**	131	14	0	**145**	11	18	0	**29**	**294**
09:30 Uhr	27	86	0	**113**	129	22	0	**151**	11	25	0	**36**	**300**
09:45 Uhr	42	103	0	**145**	111	17	0	**128**	11	30	0	**41**	**314**
Gesamtstunde	119	361	0	**480**	491	67	0	**558**	40	92	0	**132**	**1170**
10:00 Uhr	23	91	0	**114**	122	17	0	**139**	21	26	0	**47**	**300**
10:15 Uhr	26	114	0	**140**	107	21	0	**128**	18	36	0	**54**	**322**
10:30 Uhr	26	101	0	**127**	106	20	0	**126**	11	19	0	**30**	**283**

Zufahrten	B13 (N)				B13 (S)				Immelmannstr.				
Richtung	Richtung S				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	33	83	0	**116**	115	12	0	**127**	21	30	0	**51**	**294**
Gesamtstunde	108	389	0	**497**	450	70	0	**520**	71	111	0	**182**	**1199**
11:00 Uhr	31	85	0	**116**	126	10	0	**136**	14	31	0	**45**	**297**
11:15 Uhr	21	95	0	**116**	93	15	0	**108**	15	34	0	**49**	**273**
11:30 Uhr	31	104	0	**135**	105	15	0	**120**	15	36	0	**51**	**306**
11:45 Uhr	26	96	0	**122**	111	10	0	**121**	15	29	0	**44**	**287**
Gesamtstunde	109	380	0	**489**	435	50	0	**485**	59	130	0	**189**	**1163**
12:00 Uhr	23	73	0	**96**	118	14	0	**132**	18	29	0	**47**	**275**
12:15 Uhr	23	98	0	**121**	120	13	0	**133**	8	32	0	**40**	**294**
12:30 Uhr	22	107	0	**129**	113	9	0	**122**	13	31	0	**44**	**295**
12:45 Uhr	32	92	0	**124**	130	9	0	**139**	17	18	0	**35**	**298**
Gesamtstunde	100	370	0	**470**	481	45	0	**526**	56	110	0	**166**	**1162**
13:00 Uhr	23	123	0	**146**	126	14	0	**140**	18	28	0	**46**	**332**
13:15 Uhr	35	135	0	**170**	159	14	0	**173**	15	29	0	**44**	**387**
13:30 Uhr	33	137	0	**170**	144	13	0	**157**	13	28	0	**41**	**368**
13:45 Uhr	40	97	0	**137**	131	19	0	**150**	15	36	0	**51**	**338**
Gesamtstunde	131	492	0	**623**	560	60	0	**620**	61	121	0	**182**	**1425**
14:00 Uhr	35	118	0	**153**	115	18	0	**133**	19	34	0	**53**	**339**
14:15 Uhr	24	147	0	**171**	151	29	0	**180**	19	31	0	**50**	**401**
14:30 Uhr	28	134	0	**162**	158	16	0	**174**	22	31	0	**53**	**389**
14:45 Uhr	27	144	0	**171**	137	17	0	**154**	22	31	0	**53**	**378**
Gesamtstunde	114	543	0	**657**	561	80	0	**641**	82	127	0	**209**	**1507**
15:00 Uhr	28	142	0	**170**	152	19	4	**175**	28	48	0	**76**	**421**
15:15 Uhr	35	137	0	**172**	154	22	0	**176**	19	38	0	**57**	**405**
15:30 Uhr	26	123	0	**149**	133	7	0	**140**	20	36	0	**56**	**345**
15:45 Uhr	37	141	0	**178**	145	17	0	**162**	20	31	0	**51**	**391**
Gesamtstunde	126	543	0	**669**	584	65	4	**653**	87	153	0	**240**	**1562**
16:00 Uhr	16	153	0	**169**	134	16	0	**150**	19	36	0	**55**	**374**
16:15 Uhr	40	163	0	**203**	148	16	0	**164**	14	38	0	**52**	**419**
16:30 Uhr	30	146	0	**176**	156	22	0	**178**	15	26	0	**41**	**395**
16:45 Uhr	28	156	0	**184**	170	21	0	**191**	33	28	0	**61**	**436**
Gesamtstunde	114	618	0	**732**	608	75	0	**683**	81	128	0	**209**	**1624**
17:00 Uhr	40	155	0	**195**	138	15	0	**153**	25	37	0	**62**	**410**
17:15 Uhr	51	141	0	**192**	125	23	0	**148**	29	42	0	**71**	**411**
17:30 Uhr	27	141	0	**168**	130	12	1	**143**	19	42	0	**61**	**372**
17:45 Uhr	27	114	0	**141**	133	13	0	**146**	21	33	0	**54**	**341**
Gesamtstunde	145	551	0	**696**	526	63	1	**590**	94	154	0	**248**	**1534**
18:00 Uhr	21	120	0	**141**	105	11	0	**116**	26	19	1	**46**	**303**
18:15 Uhr	17	119	0	**136**	109	10	0	**119**	14	23	0	**37**	**292**
18:30 Uhr	15	113	0	**128**	99	12	0	**111**	16	17	0	**33**	**272**
18:45 Uhr	16	101	0	**117**	88	10	0	**98**	18	20	0	**38**	**253**
Gesamtstunde	69	453	0	**522**	401	43	0	**444**	74	79	1	**154**	**1120**
19:00 Uhr	10	79	0	**89**	66	8	0	**74**	10	12	0	**22**	**185**
19:15 Uhr	7	79	0	**86**	56	8	0	**64**	9	16	0	**25**	**175**
19:30 Uhr	9	64	0	**73**	46	6	0	**52**	11	20	1	**32**	**157**
19:45 Uhr	14	40	0	**54**	60	3	0	**63**	8	7	0	**15**	**132**
Gesamtstunde	40	262	0	**302**	228	25	0	**253**	38	55	1	**94**	**649**
20:00 Uhr	7	55	0	**62**	51	4	0	**55**	6	12	0	**18**	**135**
20:15 Uhr	3	57	0	**60**	43	1	0	**44**	6	8	0	**14**	**118**
20:30 Uhr	5	49	0	**54**	40	2	0	**42**	3	5	0	**8**	**104**
20:45 Uhr	2	42	0	**44**	57	2	0	**59**	1	2	0	**3**	**106**
Gesamtstunde	17	203	0	**220**	191	9	0	**200**	16	27	0	**43**	**463**
21:00 Uhr	1	52	0	**53**	61	0	0	**61**	2	3	0	**5**	**119**
21:15 Uhr	4	45	0	**49**	38	0	0	**38**	1	3	0	**4**	**91**
21:30 Uhr	4	46	0	**50**	24	0	0	**24**	1	2	0	**3**	**77**
21:45 Uhr	1	38	0	**39**	27	0	0	**27**	1	4	0	**5**	**71**
Gesamtstunde	10	181	0	**191**	150	0	0	**150**	5	12	0	**17**	**358**
22:00 Uhr	5	69	0	**74**	16	1	0	**17**	3	4	0	**7**	**98**
22:15 Uhr	10	71	0	**81**	24	0	0	**24**	0	4	0	**4**	**109**
22:30 Uhr	4	41	0	**45**	22	3	0	**25**	4	5	0	**9**	**79**

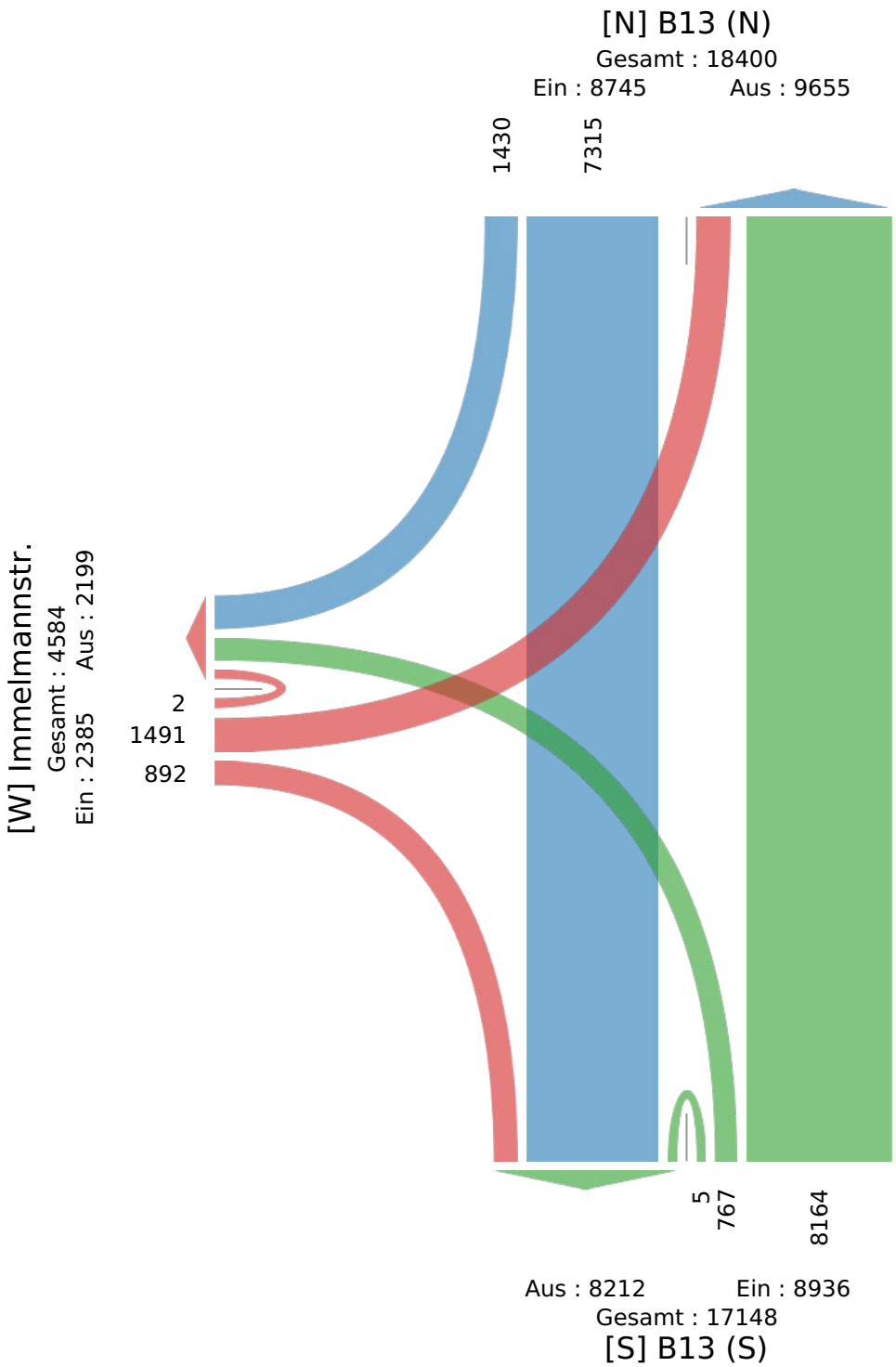
Zufahrten	B13 (N)				B13 (S)				Immelmannstr.				
Richtung	Richtung S				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	4	17	0	**21**	19	1	0	**20**	1	2	0	**3**	**44**
Gesamtstunde	23	198	0	**221**	81	5	0	**86**	8	15	0	**23**	**330**
23:00 Uhr	2	8	0	**10**	38	0	0	**38**	2	1	0	**3**	**51**
23:15 Uhr	1	6	0	**7**	26	2	0	**28**	0	2	0	**2**	**37**
23:30 Uhr	2	11	0	**13**	14	0	0	**14**	2	1	0	**3**	**30**
23:45 Uhr	1	11	0	**12**	11	0	0	**11**	0	0	0	**0**	**23**
Gesamtstunde	6	36	0	**42**	89	2	0	**91**	4	4	0	**8**	**141**
Gesamtsumme	1430	7315	0	**8745**	8164	767	5	**8936**	892	1491	2	**2385**	**20066**
Abbiegebeziehung	16,4 %	83,6 %	0 %	**-**	91,4 %	8,6 %	0,1 %	**-**	37,4 %	62,5 %	0,1 %	**-**	-
% Gesamt	7,1 %	36,5 %	0 %	**43,6 %**	40,7 %	3,8 %	0 %	**44,5 %**	4,4 %	7,4 %	0 %	**11,9 %**	-
Krad	13	40	0	**53**	44	3	0	**47**	4	9	0	**13**	113
% Krad	0,9 %	0,5 %	0 %	**0,6 %**	0,5 %	0,4 %	0 %	**0,5 %**	0,4 %	0,6 %	0 %	**0,5 %**	0,6 %
Pkw	1297	6071	0	**7368**	6707	706	5	**7418**	822	1347	1	**2170**	16956
% Pkw	90,7 %	83,0 %	0 %	**84,3 %**	82,2 %	92,0 %	100 %	**83,0 %**	92,2 %	90,3 %	50,0 %	**91,0 %**	84,5 %
Lieferwagen	51	331	0	**382**	427	37	0	**464**	32	63	0	**95**	941
% Lieferwagen	3,6 %	4,5 %	0 %	**4,4 %**	5,2 %	4,8 %	0 %	**5,2 %**	3,6 %	4,2 %	0 %	**4,0 %**	4,7 %
Lkw ohne Anhänger	28	304	0	**332**	321	19	0	**340**	26	27	0	**53**	725
% Lkw ohne Anhänger	2,0 %	4,2 %	0 %	**3,8 %**	3,9 %	2,5 %	0 %	**3,8 %**	2,9 %	1,8 %	0 %	**2,2 %**	3,6 %
Lkw mit Anhänger	13	525	0	**538**	620	2	0	**622**	8	18	1	**27**	1187
% Lkw mit Anhänger	0,9 %	7,2 %	0 %	**6,2 %**	7,6 %	0,3 %	0 %	**7,0 %**	0,9 %	1,2 %	50,0 %	**1,1 %**	5,9 %
Busse	27	42	0	**69**	42	0	0	**42**	0	25	0	**25**	136
% Busse	1,9 %	0,6 %	0 %	**0,8 %**	0,5 %	0 %	0 %	**0,5 %**	0 %	1,7 %	0 %	**1,0 %**	0,7 %
Fahrräder auf der Straße	1	2	0	**3**	3	0	0	**3**	0	2	0	**2**	8
% Fahrräder auf der Straße	0,1 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

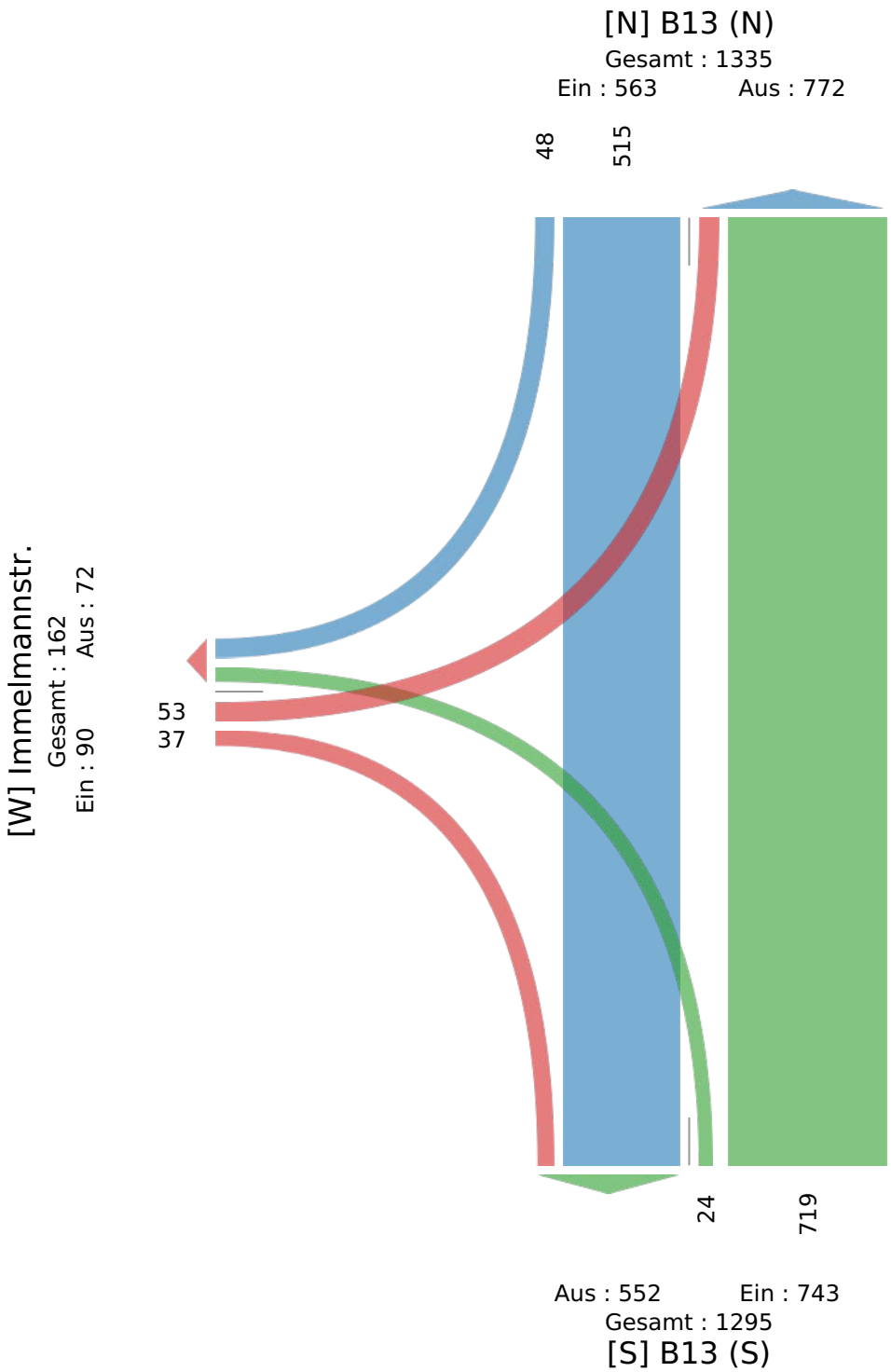
Zufahrten Richtung	B13 (N) Richtung S				B13 (S) Richtung N				Immelmannstr. Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 06:30 Uhr	6	102	0	**108**	201	4	0	**205**	6	18	0	**24**	**337**
06:45 Uhr	16	140	0	**156**	167	7	0	**174**	12	15	0	**27**	**357**
07:00 Uhr	11	141	0	**152**	176	5	0	**181**	8	8	0	**16**	**349**
07:15 Uhr	15	132	0	**147**	175	8	0	**183**	11	12	0	**23**	**353**
Gesamtsumme	48	515	0	**563**	719	24	0	**743**	37	53	0	**90**	**1396**
Abbiegebeziehung	8,5 %	91,5 %	0 %	**-**	96,8 %	3,2 %	0 %	**-**	41,1 %	58,9 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	3,4 %	36,9 %	0 %	**40,3 %**	51,5 %	1,7 %	0 %	**53,2 %**	2,7 %	3,8 %	0 %	**6,4 %**	-
PHF	0,750	0,913	-	**0,902**	0,894	0,750	-	**0,906**	0,771	0,736	-	**0,833**	0,978
Krad	2	1	0	**3**	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	7
% Krad	4,2 %	0,2 %	0 %	**0,5 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,5 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,5 %
Pkw	41	407	0	**448**	624	23	0	**647**	31	44	0	**75**	1170
% Pkw	85,4 %	79,0 %	0 %	**79,6 %**	86,8 %	95,8 %	0 %	**87,1 %**	83,8 %	83,0 %	0 %	**83,3 %**	83,8 %
Lieferwagen	2	22	0	**24**	29	0	0	**29**	3	5	0	**8**	61
% Lieferwagen	4,2 %	4,3 %	0 %	**4,3 %**	4,0 %	0 %	0 %	**3,9 %**	8,1 %	9,4 %	0 %	**8,9 %**	4,4 %
Lkw ohne Anhänger	1	21	0	**22**	14	1	0	**15**	1	1	0	**2**	39
% Lkw ohne Anhänger	2,1 %	4,1 %	0 %	**3,9 %**	1,9 %	4,2 %	0 %	**2,0 %**	2,7 %	1,9 %	0 %	**2,2 %**	2,8 %
Lkw mit Anhänger	0	57	0	**57**	42	0	0	**42**	2	2	0	**4**	103
% Lkw mit Anhänger	0 %	11,1 %	0 %	**10,1 %**	5,8 %	0 %	0 %	**5,7 %**	5,4 %	3,8 %	0 %	**4,4 %**	7,4 %
Busse	2	7	0	**9**	6	0	0	**6**	0	1	0	**1**	16
% Busse	4,2 %	1,4 %	0 %	**1,6 %**	0,8 %	0 %	0 %	**0,8 %**	0 %	1,9 %	0 %	**1,1 %**	1,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

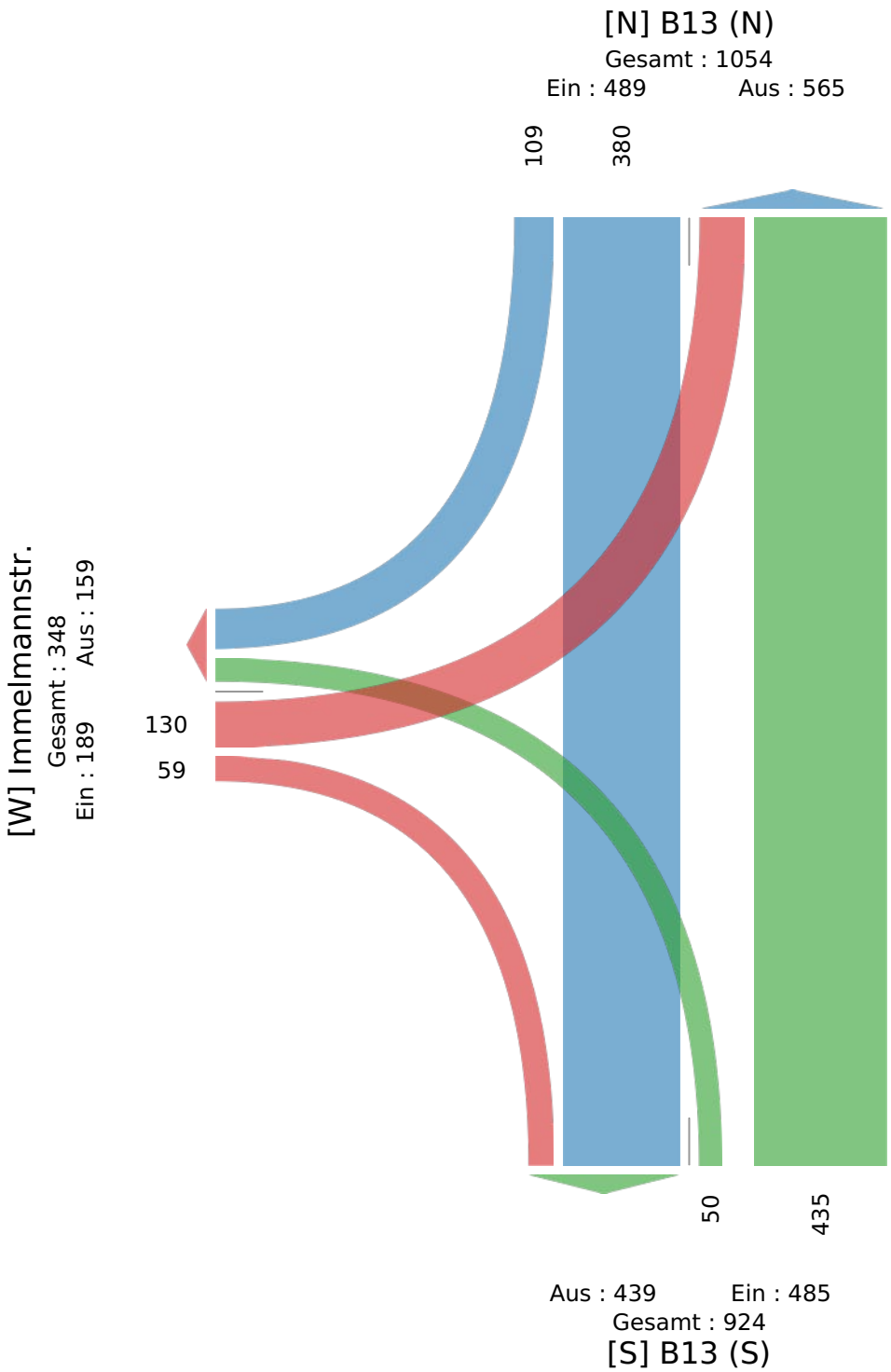
Zufahrten Richtung	B13 (N) Richtung S				B13 (S) Richtung N				Immelmannstr. Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:00 Uhr	31	85	0	**116**	126	10	0	**136**	14	31	0	**45**	**297**
11:15 Uhr	21	95	0	**116**	93	15	0	**108**	15	34	0	**49**	**273**
11:30 Uhr	31	104	0	**135**	105	15	0	**120**	15	36	0	**51**	**306**
11:45 Uhr	26	96	0	**122**	111	10	0	**121**	15	29	0	**44**	**287**
Gesamtsumme	109	380	0	**489**	435	50	0	**485**	59	130	0	**189**	**1163**
Abbiegebeziehung	22,3 %	77,7 %	0 %	**-**	89,7 %	10,3 %	0 %	**-**	31,2 %	68,8 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	9,4 %	32,7 %	0 %	**42,0 %**	37,4 %	4,3 %	0 %	**41,7 %**	5,1 %	11,2 %	0 %	**16,3 %**	-
PHF	0,879	0,913	-	**0,906**	0,863	0,833	-	**0,892**	0,983	0,903	-	**0,926**	0,950
Krad	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	0	2	0	**2**	5
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,7 %	0 %	0 %	**0,6 %**	0 %	1,5 %	0 %	**1,1 %**	0,4 %
Pkw	98	290	0	**388**	320	45	0	**365**	53	113	0	**166**	919
% Pkw	89,9 %	76,3 %	0 %	**79,3 %**	73,6 %	90,0 %	0 %	**75,3 %**	89,8 %	86,9 %	0 %	**87,8 %**	79,0 %
Lieferwagen	4	20	0	**24**	43	4	0	**47**	3	10	0	**13**	84
% Lieferwagen	3,7 %	5,3 %	0 %	**4,9 %**	9,9 %	8,0 %	0 %	**9,7 %**	5,1 %	7,7 %	0 %	**6,9 %**	7,2 %
Lkw ohne Anhänger	4	21	0	**25**	34	1	0	**35**	3	2	0	**5**	65
% Lkw ohne Anhänger	3,7 %	5,5 %	0 %	**5,1 %**	7,8 %	2,0 %	0 %	**7,2 %**	5,1 %	1,5 %	0 %	**2,6 %**	5,6 %
Lkw mit Anhänger	1	48	0	**49**	34	0	0	**34**	0	2	0	**2**	85
% Lkw mit Anhänger	0,9 %	12,6 %	0 %	**10,0 %**	7,8 %	0 %	0 %	**7,0 %**	0 %	1,5 %	0 %	**1,1 %**	7,3 %
Busse	2	1	0	**3**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	5
% Busse	1,8 %	0,3 %	0 %	**0,6 %**	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0 %	0,8 %	0 %	**0,5 %**	0,4 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:15 - 17:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

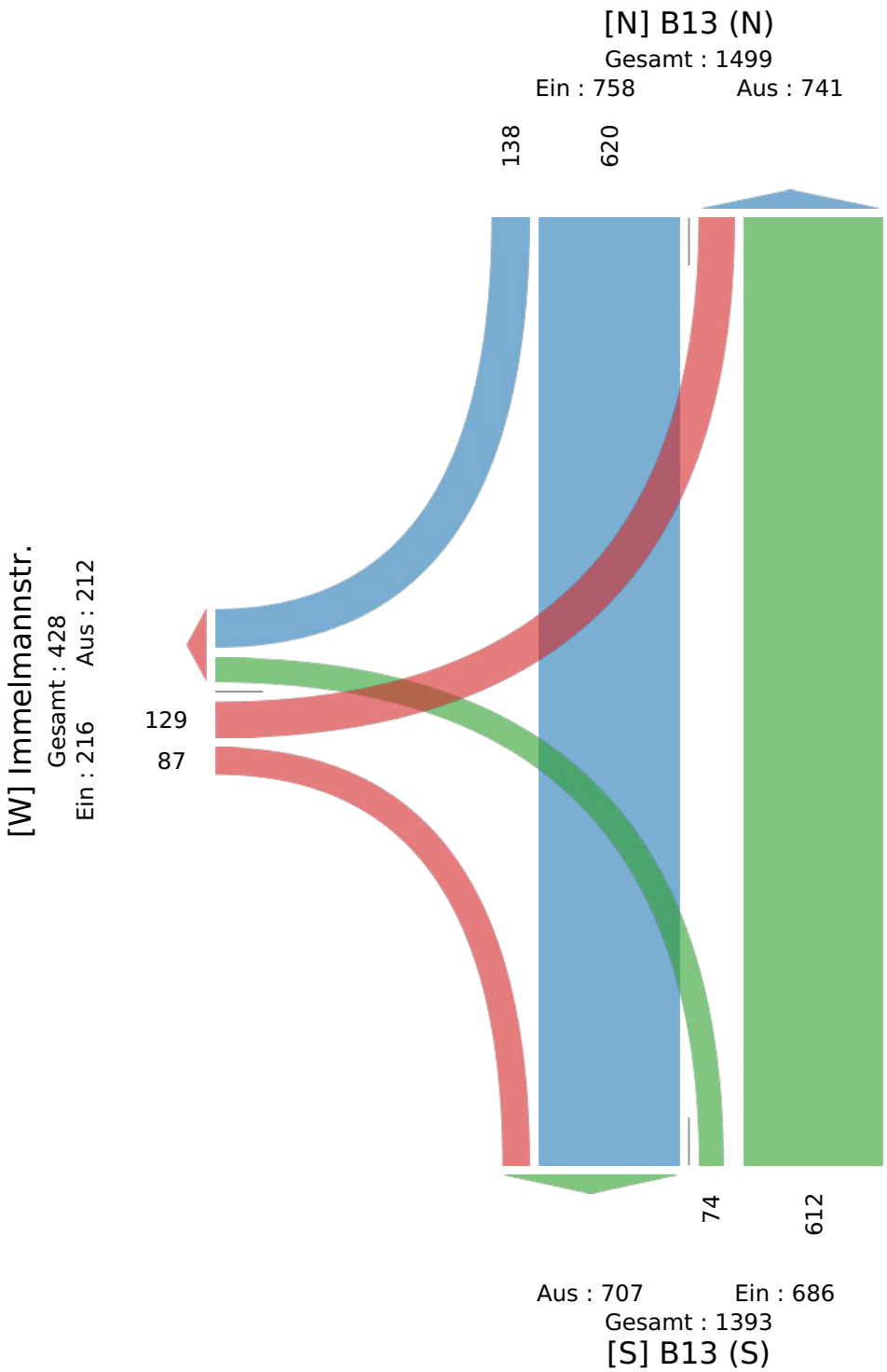
Zufahrten Richtung	B13 (N) Richtung S				B13 (S) Richtung N				Immelmannstr. Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:15 Uhr	40	163	0	**203**	148	16	0	**164**	14	38	0	**52**	**419**
16:30 Uhr	30	146	0	**176**	156	22	0	**178**	15	26	0	**41**	**395**
16:45 Uhr	28	156	0	**184**	170	21	0	**191**	33	28	0	**61**	**436**
17:00 Uhr	40	155	0	**195**	138	15	0	**153**	25	37	0	**62**	**410**
Gesamtsumme	138	620	0	**758**	612	74	0	**686**	87	129	0	**216**	**1660**
Abbiegebeziehung	18,2 %	81,8 %	0 %	**-**	89,2 %	10,8 %	0 %	**-**	40,3 %	59,7 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	8,3 %	37,3 %	0 %	**45,7 %**	36,9 %	4,5 %	0 %	**41,3 %**	5,2 %	7,8 %	0 %	**13,0 %**	-
PHF	0,856	0,951	-	**0,932**	0,899	0,841	-	**0,897**	0,659	0,842	-	**0,881**	0,950
Krad	4	11	0	**15**	5	0	0	**5**	0	1	0	**1**	21
% Krad	2,9 %	1,8 %	0 %	**2,0 %**	0,8 %	0 %	0 %	**0,7 %**	0 %	0,8 %	0 %	**0,5 %**	1,3 %
Pkw	127	540	0	**667**	527	70	0	**597**	80	119	0	**199**	1463
% Pkw	92,0 %	87,1 %	0 %	**88,0 %**	86,1 %	94,6 %	0 %	**87,0 %**	92,0 %	92,2 %	0 %	**92,1 %**	88,1 %
Lieferwagen	5	29	0	**34**	39	3	0	**42**	5	7	0	**12**	88
% Lieferwagen	3,6 %	4,7 %	0 %	**4,5 %**	6,4 %	4,1 %	0 %	**6,1 %**	5,7 %	5,4 %	0 %	**5,6 %**	5,3 %
Lkw ohne Anhänger	0	20	0	**20**	12	1	0	**13**	2	0	0	**2**	35
% Lkw ohne Anhänger	0 %	3,2 %	0 %	**2,6 %**	2,0 %	1,4 %	0 %	**1,9 %**	2,3 %	0 %	0 %	**0,9 %**	2,1 %
Lkw mit Anhänger	0	18	0	**18**	25	0	0	**25**	0	0	0	**0**	43
% Lkw mit Anhänger	0 %	2,9 %	0 %	**2,4 %**	4,1 %	0 %	0 %	**3,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,6 %
Busse	1	2	0	**3**	3	0	0	**3**	0	1	0	**1**	7
% Busse	0,7 %	0,3 %	0 %	**0,4 %**	0,5 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0,8 %	0 %	**0,5 %**	0,4 %
Fahrräder auf der Straße	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	3
% Fahrräder auf der Straße	0,7 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0,2 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0 %	0,8 %	0 %	**0,5 %**	0,2 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP10 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:15 - 17:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793087, Standort: 48.706445, 11.445112, Seitennummer: SCU5L5

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				ND18 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
00:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
00:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**2**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
03:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
03:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**2**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**3**
04:00 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
04:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
04:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
04:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**3**
Gesamtstunde	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**5**
05:00 Uhr	1	3	0	**4**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**4**
05:15 Uhr	1	3	0	**4**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	**8**
05:30 Uhr	0	4	0	**4**	0	0	0	**0**	2	3	0	**5**	**9**
05:45 Uhr	3	1	0	**4**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	**8**
Gesamtstunde	5	11	0	**16**	0	2	0	**2**	2	9	0	**11**	**29**
06:00 Uhr	3	2	0	**5**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	**9**
06:15 Uhr	2	6	0	**8**	0	2	0	**2**	1	1	0	**2**	**12**
06:30 Uhr	1	1	0	**2**	0	0	0	**0**	2	2	0	**4**	**6**
06:45 Uhr	1	8	0	**9**	1	1	0	**2**	1	2	0	**3**	**14**
Gesamtstunde	7	17	0	**24**	1	4	0	**5**	4	8	0	**12**	**41**
07:00 Uhr	5	3	0	**8**	0	2	0	**2**	3	1	0	**4**	**14**
07:15 Uhr	0	8	0	**8**	0	2	0	**2**	1	3	0	**4**	**14**
07:30 Uhr	5	4	0	**9**	0	3	0	**3**	4	3	0	**7**	**19**
07:45 Uhr	6	8	0	**14**	0	4	0	**4**	2	6	0	**8**	**26**
Gesamtstunde	16	23	0	**39**	0	11	0	**11**	10	13	0	**23**	**73**
08:00 Uhr	1	5	0	**6**	0	0	0	**0**	1	8	0	**9**	**15**
08:15 Uhr	3	3	0	**6**	0	0	0	**0**	1	8	0	**9**	**15**
08:30 Uhr	5	3	0	**8**	0	1	0	**1**	1	3	0	**4**	**13**
08:45 Uhr	4	5	0	**9**	0	5	0	**5**	3	2	0	**5**	**19**
Gesamtstunde	13	16	0	**29**	0	6	0	**6**	6	21	0	**27**	**62**
09:00 Uhr	0	7	0	**7**	0	2	0	**2**	1	3	0	**4**	**13**
09:15 Uhr	2	5	0	**7**	0	2	0	**2**	1	5	0	**6**	**15**
09:30 Uhr	2	4	0	**6**	0	1	0	**1**	2	9	0	**11**	**18**
09:45 Uhr	4	2	0	**6**	0	3	0	**3**	0	5	0	**5**	**14**
Gesamtstunde	8	18	0	**26**	0	8	0	**8**	4	22	0	**26**	**60**
10:00 Uhr	2	6	0	**8**	0	2	0	**2**	0	3	0	**3**	**13**
10:15 Uhr	1	3	0	**4**	1	1	0	**2**	0	5	0	**5**	**11**
10:30 Uhr	3	4	0	**7**	0	2	0	**2**	0	6	0	**6**	**15**

Zufahrten	ND18 (O)				ND18 (S)				ND18 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	1	6	0	**7**	0	0	0	**0**	1	11	0	**12**	**19**
Gesamtstunde	7	19	0	**26**	1	5	0	**6**	1	25	0	**26**	**58**
11:00 Uhr	3	1	0	**4**	1	0	0	**1**	1	5	0	**6**	**11**
11:15 Uhr	2	2	0	**4**	0	1	0	**1**	0	11	0	**11**	**16**
11:30 Uhr	3	6	0	**9**	0	2	0	**2**	1	3	0	**4**	**15**
11:45 Uhr	5	3	0	**8**	0	3	0	**3**	1	6	0	**7**	**18**
Gesamtstunde	13	12	0	**25**	1	6	0	**7**	3	25	0	**28**	**60**
12:00 Uhr	7	3	0	**10**	0	8	0	**8**	1	8	0	**9**	**27**
12:15 Uhr	5	3	0	**8**	0	2	0	**2**	0	5	0	**5**	**15**
12:30 Uhr	3	2	0	**5**	0	5	0	**5**	3	7	0	**10**	**20**
12:45 Uhr	4	4	0	**8**	0	1	0	**1**	0	6	0	**6**	**15**
Gesamtstunde	19	12	0	**31**	0	16	0	**16**	4	26	0	**30**	**77**
13:00 Uhr	1	3	0	**4**	0	0	0	**0**	1	5	0	**6**	**10**
13:15 Uhr	5	5	0	**10**	0	2	0	**2**	3	9	0	**12**	**24**
13:30 Uhr	1	6	0	**7**	0	2	0	**2**	0	9	0	**9**	**18**
13:45 Uhr	1	7	0	**8**	0	2	0	**2**	1	5	0	**6**	**16**
Gesamtstunde	8	21	0	**29**	0	6	0	**6**	5	28	0	**33**	**68**
14:00 Uhr	3	3	0	**6**	0	2	0	**2**	0	11	0	**11**	**19**
14:15 Uhr	1	4	0	**5**	0	2	0	**2**	1	12	0	**13**	**20**
14:30 Uhr	4	7	0	**11**	0	4	0	**4**	3	7	0	**10**	**25**
14:45 Uhr	4	1	0	**5**	0	3	0	**3**	1	10	0	**11**	**19**
Gesamtstunde	12	15	0	**27**	0	11	0	**11**	5	40	0	**45**	**83**
15:00 Uhr	6	3	0	**9**	0	2	0	**2**	3	10	0	**13**	**24**
15:15 Uhr	7	6	0	**13**	0	2	0	**2**	1	12	0	**13**	**28**
15:30 Uhr	5	3	0	**8**	0	2	0	**2**	3	8	0	**11**	**21**
15:45 Uhr	5	1	0	**6**	1	2	0	**3**	2	12	0	**14**	**23**
Gesamtstunde	23	13	0	**36**	1	8	0	**9**	9	42	0	**51**	**96**
16:00 Uhr	3	4	0	**7**	0	4	0	**4**	2	12	0	**14**	**25**
16:15 Uhr	3	5	0	**8**	0	4	0	**4**	3	7	0	**10**	**22**
16:30 Uhr	5	10	0	**15**	2	4	0	**6**	5	10	0	**15**	**36**
16:45 Uhr	5	2	0	**7**	1	1	0	**2**	0	17	0	**17**	**26**
Gesamtstunde	16	21	0	**37**	3	13	0	**16**	10	46	0	**56**	**109**
17:00 Uhr	2	7	0	**9**	0	1	0	**1**	1	12	0	**13**	**23**
17:15 Uhr	4	3	0	**7**	0	2	0	**2**	3	15	0	**18**	**27**
17:30 Uhr	8	7	0	**15**	0	6	0	**6**	1	13	0	**14**	**35**
17:45 Uhr	4	5	0	**9**	0	3	0	**3**	0	8	0	**8**	**20**
Gesamtstunde	18	22	0	**40**	0	12	0	**12**	5	48	0	**53**	**105**
18:00 Uhr	1	5	0	**6**	0	0	0	**0**	3	9	0	**12**	**18**
18:15 Uhr	4	5	0	**9**	1	3	0	**4**	2	6	0	**8**	**21**
18:30 Uhr	2	3	0	**5**	0	1	0	**1**	4	8	0	**12**	**18**
18:45 Uhr	2	3	0	**5**	1	3	0	**4**	0	9	0	**9**	**18**
Gesamtstunde	9	16	0	**25**	2	7	0	**9**	9	32	0	**41**	**75**
19:00 Uhr	1	5	0	**6**	0	0	0	**0**	2	2	0	**4**	**10**
19:15 Uhr	0	2	0	**2**	0	1	0	**1**	0	7	0	**7**	**10**
19:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
19:45 Uhr	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	**7**
Gesamtstunde	2	10	0	**12**	0	2	0	**2**	2	13	0	**15**	**29**
20:00 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**3**
20:15 Uhr	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	2	2	0	**4**	**7**
20:30 Uhr	3	2	0	**5**	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	**9**
20:45 Uhr	0	2	0	**2**	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	**4**
Gesamtstunde	4	7	0	**11**	0	1	0	**1**	2	9	0	**11**	**23**
21:00 Uhr	2	2	0	**4**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	**6**
21:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	**4**
21:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	**4**
21:45 Uhr	1	3	0	**4**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**6**
Gesamtstunde	3	6	0	**9**	1	0	0	**1**	0	10	0	**10**	**20**
22:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	2	0	**2**	**4**
22:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	**5**
22:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1	1	0	**2**	**3**

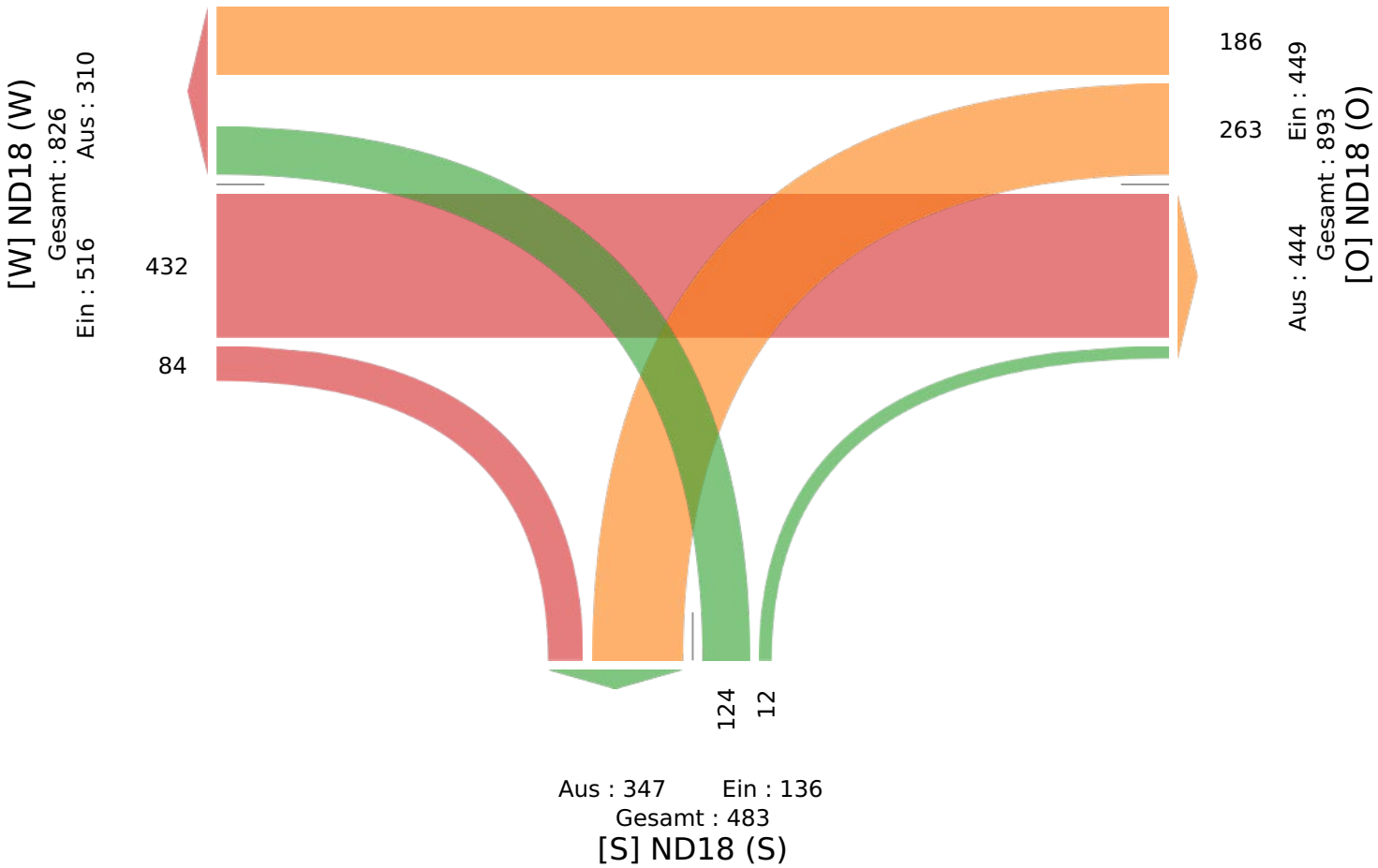
Zufahrten Richtung	ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				ND18 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	**3**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	1	9	0	**10**	**15**
23:00 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
23:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
23:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
23:45 Uhr	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
Gesamtstunde	1	1	0	**2**	2	1	0	**3**	1	0	0	**1**	**6**
Gesamtsumme	186	263	0	**449**	12	124	0	**136**	84	432	0	**516**	**1101**
Abbiegebeziehung	41,4 %	58,6 %	0 %	**-**	8,8 %	91,2 %	0 %	**-**	16,3 %	83,7 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	16,9 %	23,9 %	0 %	**40,8 %**	1,1 %	11,3 %	0 %	**12,4 %**	7,6 %	39,2 %	0 %	**46,9 %**	-
Krad	7	6	0	**13**	0	4	0	**4**	1	16	0	**17**	34
% Krad	3,8 %	2,3 %	0 %	**2,9 %**	0 %	3,2 %	0 %	**2,9 %**	1,2 %	3,7 %	0 %	**3,3 %**	3,1 %
Pkw	134	236	0	**370**	12	113	0	**125**	60	360	0	**420**	915
% Pkw	72,0 %	89,7 %	0 %	**82,4 %**	100 %	91,1 %	0 %	**91,9 %**	71,4 %	83,3 %	0 %	**81,4 %**	83,1 %
Lieferwagen	4	12	0	**16**	0	5	0	**5**	9	11	0	**20**	41
% Lieferwagen	2,2 %	4,6 %	0 %	**3,6 %**	0 %	4,0 %	0 %	**3,7 %**	10,7 %	2,5 %	0 %	**3,9 %**	3,7 %
Lkw ohne Anhänger	4	7	0	**11**	0	2	0	**2**	12	9	0	**21**	34
% Lkw ohne Anhänger	2,2 %	2,7 %	0 %	**2,4 %**	0 %	1,6 %	0 %	**1,5 %**	14,3 %	2,1 %	0 %	**4,1 %**	3,1 %
Lkw mit Anhänger	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	3
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,8 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,3 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	2
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,4 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	37	0	0	**37**	0	0	0	**0**	0	35	0	**35**	72
% Fahrräder auf der Straße	19,9 %	0 %	0 %	**8,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	8,1 %	0 %	**6,8 %**	6,5 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

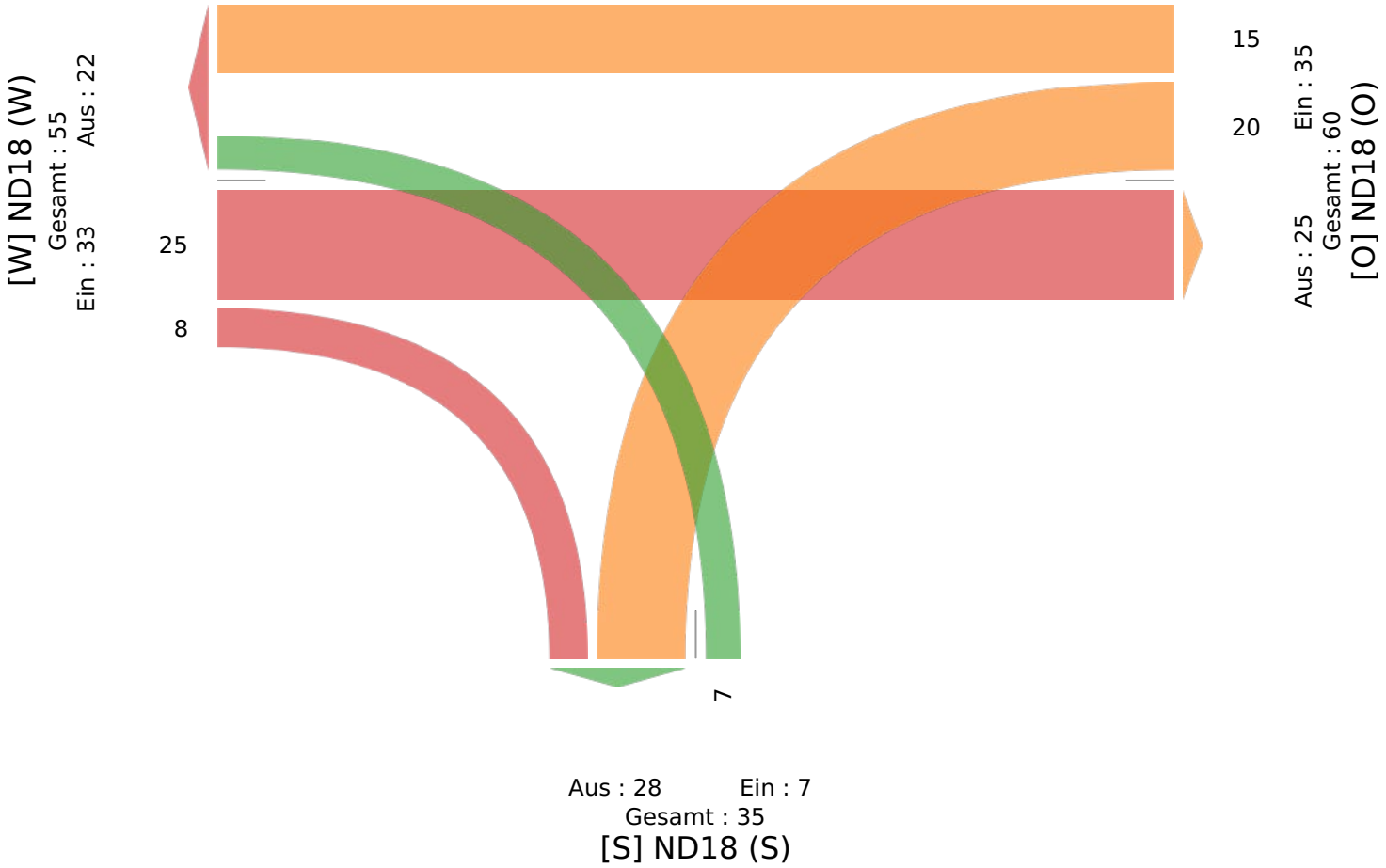
Zufahrten Richtung	ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				ND18 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:30 Uhr	5	4	0	**9**	0	3	0	**3**	4	3	0	**7**	**19**
07:45 Uhr	6	8	0	**14**	0	4	0	**4**	2	6	0	**8**	**26**
08:00 Uhr	1	5	0	**6**	0	0	0	**0**	1	8	0	**9**	**15**
08:15 Uhr	3	3	0	**6**	0	0	0	**0**	1	8	0	**9**	**15**
Gesamtsumme	15	20	0	**35**	0	7	0	**7**	8	25	0	**33**	**75**
Abbiegebeziehung	42,9 %	57,1 %	0 %	**-**	0 %	100 %	0 %	**-**	24,2 %	75,8 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	20,0 %	26,7 %	0 %	**46,7 %**	0 %	9,3 %	0 %	**9,3 %**	10,7 %	33,3 %	0 %	**44,0 %**	-
PHF	0,625	0,625	-	**0,625**	-	0,438	-	**0,438**	0,500	0,750	-	**0,889**	0,712
Krad	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	3
% Krad	0 %	5,0 %	0 %	**2,9 %**	0 %	28,6 %	0 %	**28,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	4,0 %
Pkw	14	16	0	**30**	0	5	0	**5**	7	21	0	**28**	63
% Pkw	93,3 %	80,0 %	0 %	**85,7 %**	0 %	71,4 %	0 %	**71,4 %**	87,5 %	84,0 %	0 %	**84,8 %**	84,0 %
Lieferwagen	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	3
% Lieferwagen	0 %	5,0 %	0 %	**2,9 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	8,0 %	0 %	**6,1 %**	4,0 %
Lkw ohne Anhänger	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	5
% Lkw ohne Anhänger	6,7 %	10,0 %	0 %	**8,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	12,5 %	4,0 %	0 %	**6,1 %**	6,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	4,0 %	0 %	**3,0 %**	1,3 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

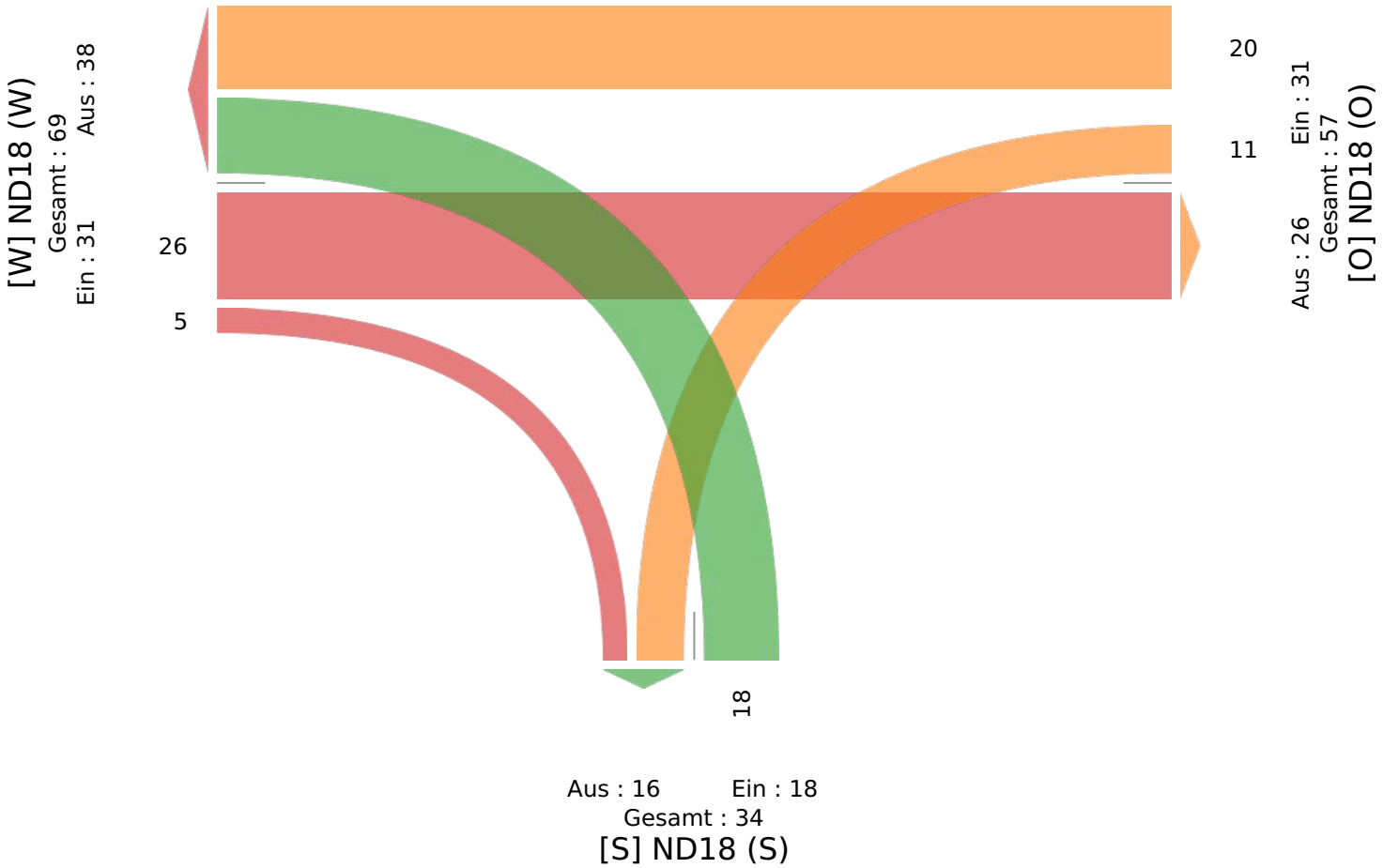
Zufahrten Richtung	ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				ND18 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:45 Uhr	5	3	0	**8**	0	3	0	**3**	1	6	0	**7**	**18**
12:00 Uhr	7	3	0	**10**	0	8	0	**8**	1	8	0	**9**	**27**
12:15 Uhr	5	3	0	**8**	0	2	0	**2**	0	5	0	**5**	**15**
12:30 Uhr	3	2	0	**5**	0	5	0	**5**	3	7	0	**10**	**20**
Gesamtsumme	20	11	0	**31**	0	18	0	**18**	5	26	0	**31**	**80**
Abbiegebeziehung	64,5 %	35,5 %	0 %	**-**	0 %	100 %	0 %	**-**	16,1 %	83,9 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	25,0 %	13,8 %	0 %	**38,8 %**	0 %	22,5 %	0 %	**22,5 %**	6,3 %	32,5 %	0 %	**38,8 %**	-
PHF	0,708	0,917	-	**0,778**	-	0,563	-	**0,563**	0,417	0,958	-	**0,778**	0,771
Krad	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2
% Krad	5,0 %	0 %	0 %	**3,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	3,8 %	0 %	**3,2 %**	2,5 %
Pkw	15	10	0	**25**	0	18	0	**18**	2	21	0	**23**	66
% Pkw	75,0 %	90,9 %	0 %	**80,6 %**	0 %	100 %	0 %	**100 %**	40,0 %	80,8 %	0 %	**74,2 %**	82,5 %
Lieferwagen	1	1	0	**2**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	3
% Lieferwagen	5,0 %	9,1 %	0 %	**6,5 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	20,0 %	0 %	0 %	**3,2 %**	3,8 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	2
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	20,0 %	3,8 %	0 %	**6,5 %**	2,5 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	20,0 %	0 %	0 %	**3,2 %**	1,3 %
Fahrräder auf der Straße	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	6
% Fahrräder auf der Straße	15,0 %	0 %	0 %	**9,7 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	11,5 %	0 %	**9,7 %**	7,5 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

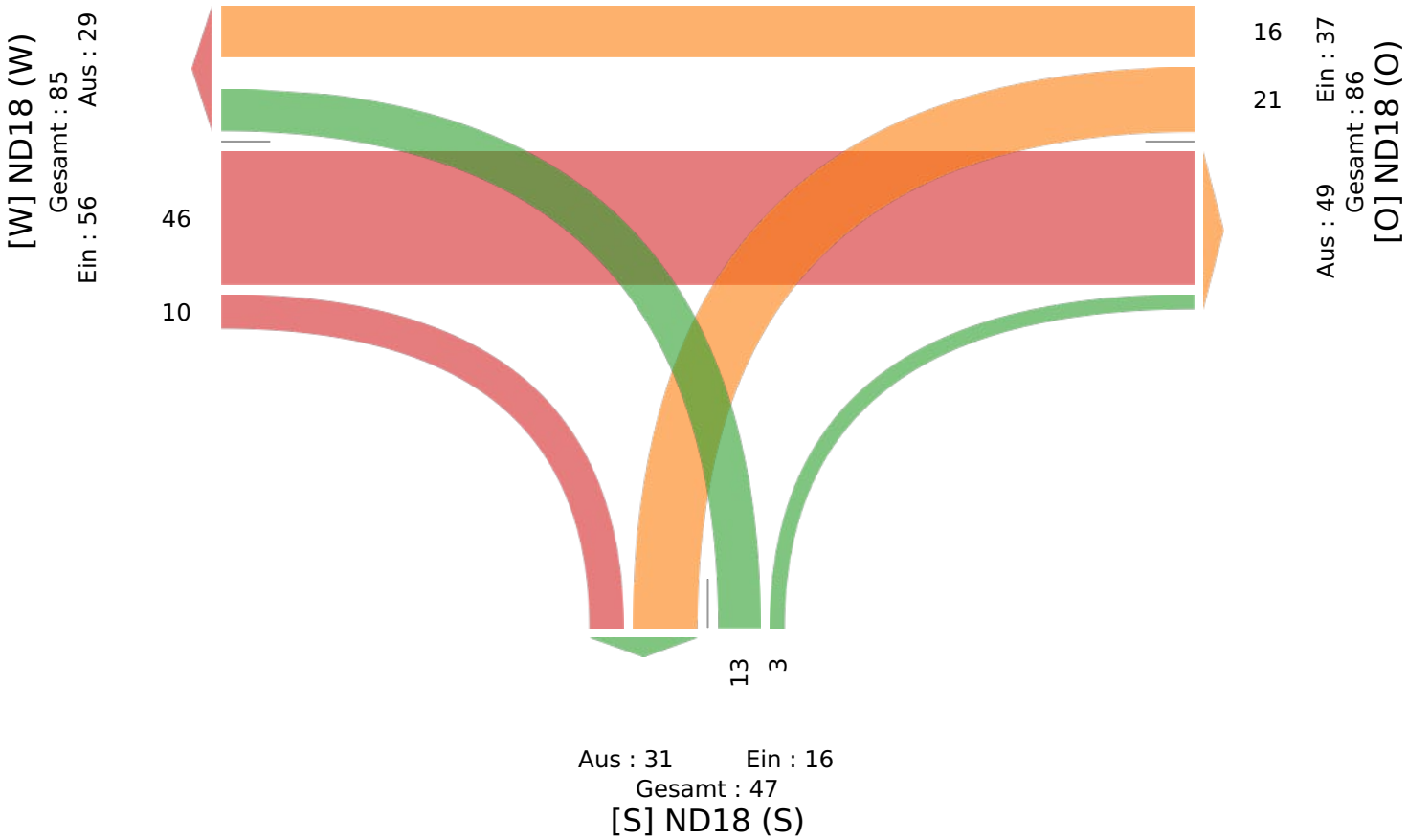
Zufahrten Richtung	ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				ND18 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:00 Uhr	3	4	0	**7**	0	4	0	**4**	2	12	0	**14**	**25**
16:15 Uhr	3	5	0	**8**	0	4	0	**4**	3	7	0	**10**	**22**
16:30 Uhr	5	10	0	**15**	2	4	0	**6**	5	10	0	**15**	**36**
16:45 Uhr	5	2	0	**7**	1	1	0	**2**	0	17	0	**17**	**26**
Gesamtsumme	16	21	0	**37**	3	13	0	**16**	10	46	0	**56**	**109**
Abbiegebeziehung	43,2 %	56,8 %	0 %	**-**	18,8 %	81,3 %	0 %	**-**	17,9 %	82,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	14,7 %	19,3 %	0 %	**33,9 %**	2,8 %	11,9 %	0 %	**14,7 %**	9,2 %	42,2 %	0 %	**51,4 %**	-
PHF	0,750	0,525	-	**0,688**	0,375	0,813	-	**0,667**	0,500	0,672	-	**0,828**	0,797
Krad	0	2	0	**2**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	6
% Krad	0 %	9,5 %	0 %	**5,4 %**	0 %	7,7 %	0 %	**6,3 %**	0 %	6,5 %	0 %	**5,4 %**	5,5 %
Pkw	10	17	0	**27**	3	11	0	**14**	4	39	0	**43**	84
% Pkw	62,5 %	81,0 %	0 %	**73,0 %**	100 %	84,6 %	0 %	**87,5 %**	40,0 %	84,8 %	0 %	**76,8 %**	77,1 %
Lieferwagen	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	2	1	0	**3**	6
% Lieferwagen	6,3 %	9,5 %	0 %	**8,1 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	20,0 %	2,2 %	0 %	**5,4 %**	5,5 %
Lkw ohne Anhänger	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	4	0	0	**4**	6
% Lkw ohne Anhänger	6,3 %	0 %	0 %	**2,7 %**	0 %	7,7 %	0 %	**6,3 %**	40,0 %	0 %	0 %	**7,1 %**	5,5 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Fahrräder auf der Straße	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	7
% Fahrräder auf der Straße	25,0 %	0 %	0 %	**10,8 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	6,5 %	0 %	**5,4 %**	6,4 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793028, Standort: 48.717304, 11.291271, Seitennummer: SCU511

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

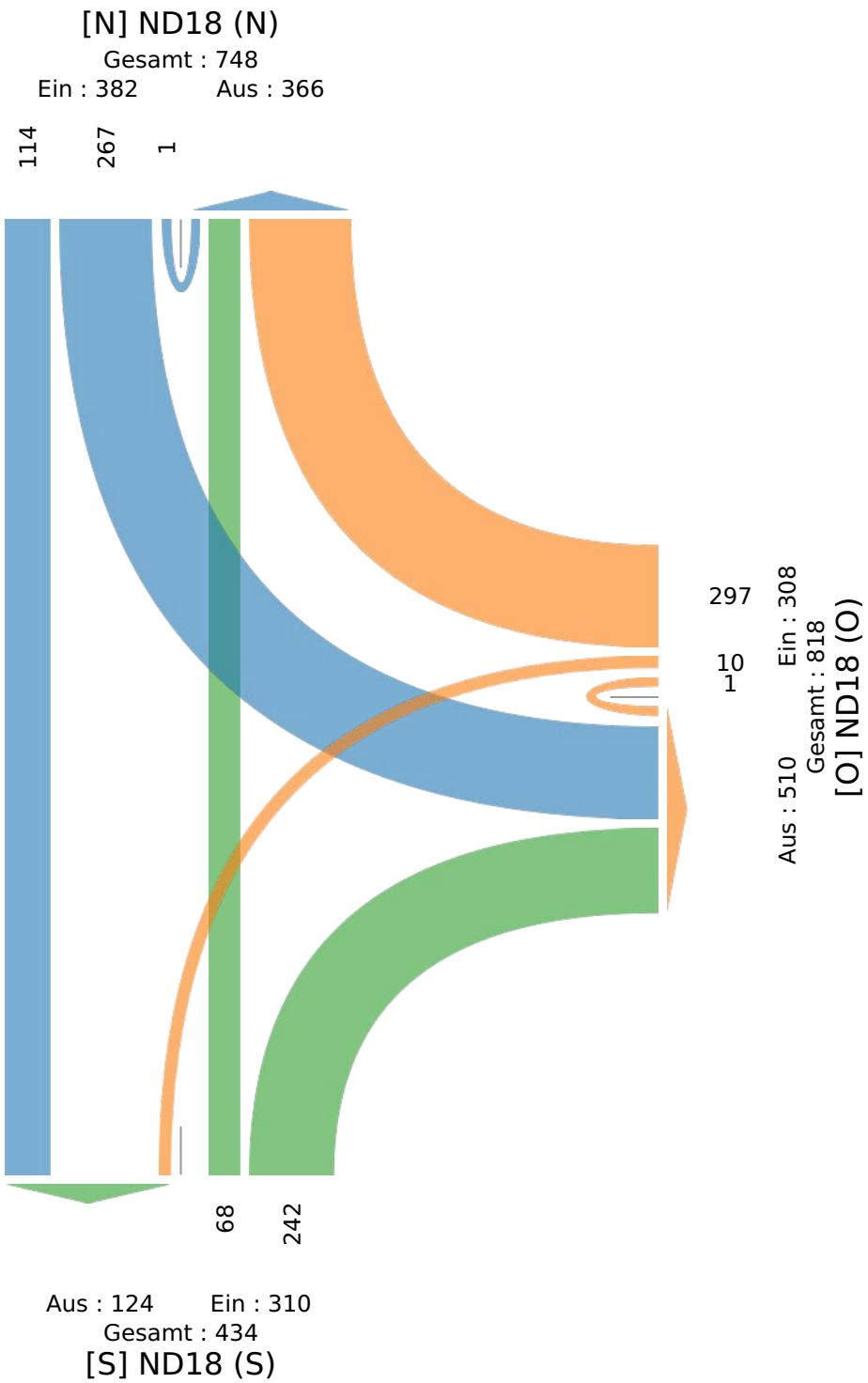
Zufahrten Richtung	ND18 (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
00:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
00:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**2**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
03:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
03:15 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**3**
04:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
04:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
04:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
04:45 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**3**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**3**
05:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
05:15 Uhr	0	2	0	**2**	2	0	0	**2**	1	0	0	**1**	**5**
05:30 Uhr	3	4	0	**7**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**8**
05:45 Uhr	1	1	0	**2**	4	0	0	**4**	2	0	0	**2**	**8**
Gesamtstunde	4	7	0	**11**	6	0	0	**6**	4	0	0	**4**	**21**
06:00 Uhr	0	2	0	**2**	3	0	0	**3**	1	0	0	**1**	**6**
06:15 Uhr	0	1	0	**1**	5	0	0	**5**	1	1	0	**2**	**8**
06:30 Uhr	2	4	0	**6**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	**8**
06:45 Uhr	1	2	0	**3**	2	0	0	**2**	1	0	0	**1**	**6**
Gesamtstunde	3	9	0	**12**	11	0	0	**11**	3	2	0	**5**	**28**
07:00 Uhr	1	4	0	**5**	6	0	0	**6**	0	1	0	**1**	**12**
07:15 Uhr	6	2	0	**8**	3	0	0	**3**	2	0	0	**2**	**13**
07:30 Uhr	4	6	0	**10**	7	0	0	**7**	1	1	0	**2**	**19**
07:45 Uhr	2	5	0	**7**	9	0	0	**9**	4	0	0	**4**	**20**
Gesamtstunde	13	17	0	**30**	25	0	0	**25**	7	2	0	**9**	**64**
08:00 Uhr	6	3	0	**9**	1	0	0	**1**	5	1	0	**6**	**16**
08:15 Uhr	2	7	0	**9**	2	1	0	**3**	3	2	0	**5**	**17**
08:30 Uhr	1	1	0	**2**	6	0	0	**6**	3	0	0	**3**	**11**
08:45 Uhr	1	2	0	**3**	9	0	0	**9**	2	2	0	**4**	**16**
Gesamtstunde	10	13	0	**23**	18	1	0	**19**	13	5	0	**18**	**60**
09:00 Uhr	3	2	0	**5**	2	0	0	**2**	2	0	0	**2**	**9**
09:15 Uhr	1	3	0	**4**	4	0	0	**4**	3	0	0	**3**	**11**
09:30 Uhr	1	6	0	**7**	3	0	0	**3**	4	1	0	**5**	**15**
09:45 Uhr	1	3	0	**4**	7	0	0	**7**	3	3	0	**6**	**17**
Gesamtstunde	6	14	0	**20**	16	0	0	**16**	12	4	0	**16**	**52**
10:00 Uhr	1	0	0	**1**	3	0	0	**3**	2	0	0	**2**	**6**
10:15 Uhr	1	3	0	**4**	2	0	0	**2**	2	1	0	**3**	**9**
10:30 Uhr	0	2	0	**2**	4	0	0	**4**	4	1	0	**5**	**11**

Zufahrten	ND18 (N)				ND18 (O)				ND18 (S)				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	0	6	0	**6**	2	0	0	**2**	6	1	0	**7**	**15**
Gesamtstunde	2	11	0	**13**	11	0	0	**11**	14	3	0	**17**	**41**
11:00 Uhr	2	2	0	**4**	2	1	0	**3**	4	0	0	**4**	**11**
11:15 Uhr	2	4	0	**6**	3	0	0	**3**	7	1	0	**8**	**17**
11:30 Uhr	2	1	0	**3**	5	0	0	**5**	3	0	0	**3**	**11**
11:45 Uhr	0	4	0	**4**	8	0	0	**8**	4	3	0	**7**	**19**
Gesamtstunde	6	11	0	**17**	18	1	0	**19**	18	4	0	**22**	**58**
12:00 Uhr	1	4	0	**5**	14	0	0	**14**	4	1	0	**5**	**24**
12:15 Uhr	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**	3	0	0	**3**	**11**
12:30 Uhr	0	11	0	**11**	8	0	0	**8**	2	2	0	**4**	**23**
12:45 Uhr	3	4	0	**7**	4	0	0	**4**	2	1	0	**3**	**14**
Gesamtstunde	4	19	0	**23**	34	0	0	**34**	11	4	0	**15**	**72**
13:00 Uhr	5	5	0	**10**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**12**
13:15 Uhr	3	5	0	**8**	11	0	0	**11**	8	0	0	**8**	**27**
13:30 Uhr	3	6	0	**9**	3	0	0	**3**	2	0	0	**2**	**14**
13:45 Uhr	0	6	0	**6**	3	0	0	**3**	1	0	0	**1**	**10**
Gesamtstunde	11	22	0	**33**	18	0	0	**18**	12	0	0	**12**	**63**
14:00 Uhr	0	4	0	**4**	6	0	0	**6**	6	1	0	**7**	**17**
14:15 Uhr	1	8	0	**9**	3	0	0	**3**	5	2	0	**7**	**19**
14:30 Uhr	0	7	0	**7**	8	0	0	**8**	5	1	0	**6**	**21**
14:45 Uhr	0	2	0	**2**	7	0	0	**7**	6	3	0	**9**	**18**
Gesamtstunde	1	21	0	**22**	24	0	0	**24**	22	7	0	**29**	**75**
15:00 Uhr	4	9	0	**13**	7	0	0	**7**	4	1	0	**5**	**25**
15:15 Uhr	6	8	0	**14**	8	0	0	**8**	5	4	0	**9**	**31**
15:30 Uhr	2	9	0	**11**	8	0	0	**8**	4	1	0	**5**	**24**
15:45 Uhr	5	4	0	**9**	6	0	0	**6**	8	1	0	**9**	**24**
Gesamtstunde	17	30	0	**47**	29	0	0	**29**	21	7	0	**28**	**104**
16:00 Uhr	2	4	0	**6**	7	0	0	**7**	9	4	0	**13**	**26**
16:15 Uhr	1	8	0	**9**	7	2	0	**9**	2	1	0	**3**	**21**
16:30 Uhr	1	11	0	**12**	9	0	0	**9**	4	2	0	**6**	**27**
16:45 Uhr	0	8	0	**8**	5	1	0	**6**	11	2	0	**13**	**27**
Gesamtstunde	4	31	0	**35**	28	3	0	**31**	26	9	0	**35**	**101**
17:00 Uhr	2	5	0	**7**	1	0	0	**1**	7	2	0	**9**	**17**
17:15 Uhr	4	11	0	**15**	7	0	0	**7**	5	0	0	**5**	**27**
17:30 Uhr	0	5	0	**5**	12	0	0	**12**	9	1	0	**10**	**27**
17:45 Uhr	3	6	0	**9**	8	0	0	**8**	3	5	0	**8**	**25**
Gesamtstunde	9	27	0	**36**	28	0	0	**28**	24	8	0	**32**	**96**
18:00 Uhr	8	6	0	**14**	1	0	0	**1**	5	2	0	**7**	**22**
18:15 Uhr	3	4	1	**8**	5	2	0	**7**	4	0	0	**4**	**19**
18:30 Uhr	5	4	0	**9**	3	0	0	**3**	9	1	0	**10**	**22**
18:45 Uhr	2	3	0	**5**	4	1	0	**5**	5	1	0	**6**	**16**
Gesamtstunde	18	17	1	**36**	13	3	0	**16**	23	4	0	**27**	**79**
19:00 Uhr	2	2	0	**4**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	**6**
19:15 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	7	2	0	**9**	**11**
19:30 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
19:45 Uhr	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**5**
Gesamtstunde	5	4	0	**9**	3	0	0	**3**	9	3	0	**12**	**24**
20:00 Uhr	1	2	0	**3**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**4**
20:15 Uhr	0	2	0	**2**	1	0	0	**1**	2	2	0	**4**	**7**
20:30 Uhr	0	0	0	**0**	1	1	1	**3**	3	0	0	**3**	**6**
20:45 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**2**
Gesamtstunde	1	4	0	**5**	4	1	1	**6**	6	2	0	**8**	**19**
21:00 Uhr	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	1	0	0	**1**	**3**
21:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	**3**
21:30 Uhr	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	**4**
21:45 Uhr	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	1	1	0	**2**	**4**
Gesamtstunde	0	3	0	**3**	2	1	0	**3**	6	2	0	**8**	**14**
22:00 Uhr	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	3	1	0	**4**	**6**
22:15 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	2	0	0	**2**	**4**
22:30 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**3**

Zufahrten Richtung	ND18 (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**3**
Gesamtstunde	0	3	0	**3**	5	0	0	**5**	7	1	0	**8**	**16**
23:00 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
23:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
23:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
23:45 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	2	0	0	**2**	0	1	0	**1**	**4**
Gesamtsumme	114	267	1	**382**	297	10	1	**308**	242	68	0	**310**	**1000**
Abbiegebeziehung	29,8 %	69,9 %	0,3 %	**-**	96,4 %	3,2 %	0,3 %	**-**	78,1 %	21,9 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	11,4 %	26,7 %	0,1 %	**38,2 %**	29,7 %	1,0 %	0,1 %	**30,8 %**	24,2 %	6,8 %	0 %	**31,0 %**	-
Krad	0	10	0	**10**	10	0	0	**10**	6	0	0	**6**	26
% Krad	0 %	3,7 %	0 %	**2,6 %**	3,4 %	0 %	0 %	**3,2 %**	2,5 %	0 %	0 %	**1,9 %**	2,6 %
Pkw	106	188	1	**295**	232	9	1	**242**	216	49	0	**265**	802
% Pkw	93,0 %	70,4 %	100 %	**77,2 %**	78,1 %	90,0 %	100 %	**78,6 %**	89,3 %	72,1 %	0 %	**85,5 %**	80,2 %
Lieferwagen	4	15	0	**19**	11	0	0	**11**	12	6	0	**18**	48
% Lieferwagen	3,5 %	5,6 %	0 %	**5,0 %**	3,7 %	0 %	0 %	**3,6 %**	5,0 %	8,8 %	0 %	**5,8 %**	4,8 %
Lkw ohne Anhänger	2	13	0	**15**	5	1	0	**6**	6	11	0	**17**	38
% Lkw ohne Anhänger	1,8 %	4,9 %	0 %	**3,9 %**	1,7 %	10,0 %	0 %	**1,9 %**	2,5 %	16,2 %	0 %	**5,5 %**	3,8 %
Lkw mit Anhänger	2	1	0	**3**	0	0	0	**0**	2	1	0	**3**	6
% Lkw mit Anhänger	1,8 %	0,4 %	0 %	**0,8 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,8 %	1,5 %	0 %	**1,0 %**	0,6 %
Busse	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	3
% Busse	0 %	0,7 %	0 %	**0,5 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	1,5 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	38	0	**38**	39	0	0	**39**	0	0	0	**0**	77
% Fahrräder auf der Straße	0 %	14,2 %	0 %	**9,9 %**	13,1 %	0 %	0 %	**12,7 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	7,7 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

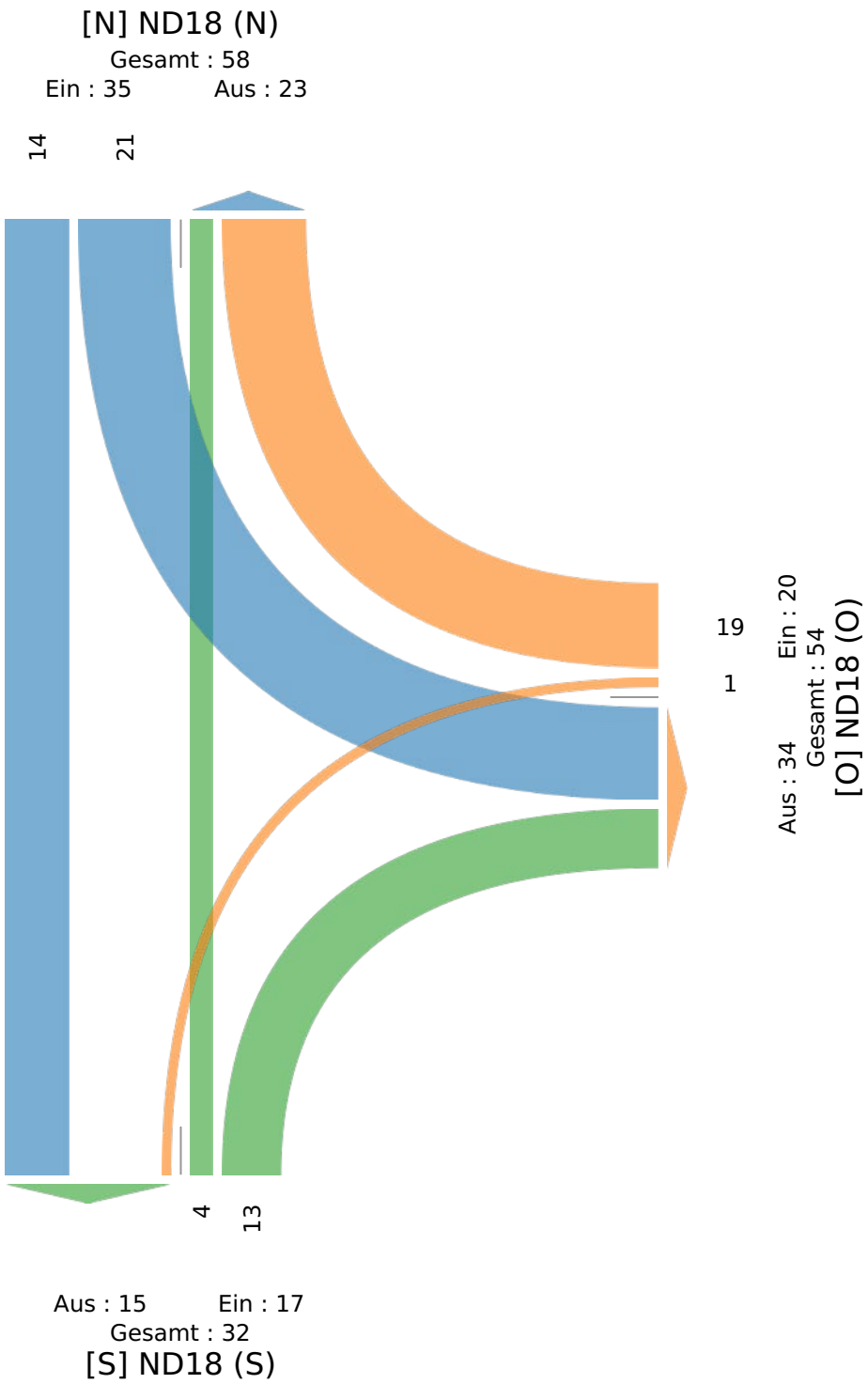
Zufahrten Richtung	ND18 (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:30 Uhr	4	6	0	**10**	7	0	0	**7**	1	1	0	**2**	**19**
07:45 Uhr	2	5	0	**7**	9	0	0	**9**	4	0	0	**4**	**20**
08:00 Uhr	6	3	0	**9**	1	0	0	**1**	5	1	0	**6**	**16**
08:15 Uhr	2	7	0	**9**	2	1	0	**3**	3	2	0	**5**	**17**
Gesamtsumme	14	21	0	**35**	19	1	0	**20**	13	4	0	**17**	**72**
Abbiegebeziehung	40,0 %	60,0 %	0 %	**-**	95,0 %	5,0 %	0 %	**-**	76,5 %	23,5 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	19,4 %	29,2 %	0 %	**48,6 %**	26,4 %	1,4 %	0 %	**27,8 %**	18,1 %	5,6 %	0 %	**23,6 %**	-
PHF	0,583	0,750	-	**0,875**	0,528	0,250	-	**0,556**	0,650	0,500	-	**0,708**	0,900
Krad	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Krad	0 %	4,8 %	0 %	**2,9 %**	5,3 %	0 %	0 %	**5,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,8 %
Pkw	14	17	0	**31**	17	1	0	**18**	9	3	0	**12**	61
% Pkw	100 %	81,0 %	0 %	**88,6 %**	89,5 %	100 %	0 %	**90,0 %**	69,2 %	75,0 %	0 %	**70,6 %**	84,7 %
Lieferwagen	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	5
% Lieferwagen	0 %	9,5 %	0 %	**5,7 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	23,1 %	0 %	0 %	**17,6 %**	6,9 %
Lkw ohne Anhänger	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	1	0	**2**	4
% Lkw ohne Anhänger	0 %	4,8 %	0 %	**2,9 %**	5,3 %	0 %	0 %	**5,0 %**	7,7 %	25,0 %	0 %	**11,8 %**	5,6 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

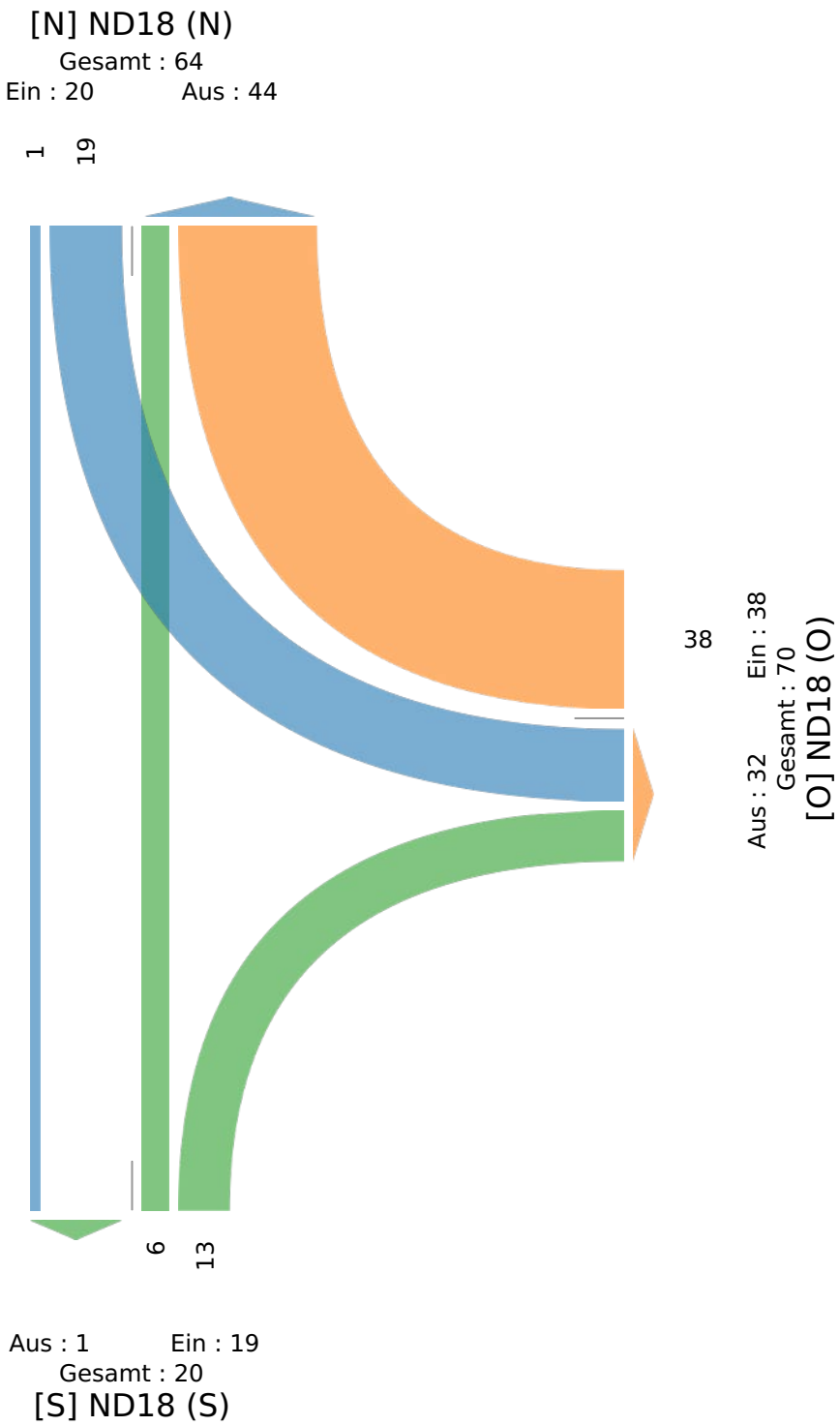
Zufahrten Richtung	ND18 (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:45 Uhr	0	4	0	**4**	8	0	0	**8**	4	3	0	**7**	**19**
12:00 Uhr	1	4	0	**5**	14	0	0	**14**	4	1	0	**5**	**24**
12:15 Uhr	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**	3	0	0	**3**	**11**
12:30 Uhr	0	11	0	**11**	8	0	0	**8**	2	2	0	**4**	**23**
Gesamtsumme	1	19	0	**20**	38	0	0	**38**	13	6	0	**19**	**77**
Abbiegebeziehung	5,0 %	95,0 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	68,4 %	31,6 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	1,3 %	24,7 %	0 %	**26,0 %**	49,4 %	0 %	0 %	**49,4 %**	16,9 %	7,8 %	0 %	**24,7 %**	-
PHF	0,250	0,500	-	**0,536**	0,673	-	-	**0,673**	0,813	0,500	-	**0,679**	0,784
Krad	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Krad	0 %	5,3 %	0 %	**5,0 %**	2,6 %	0 %	0 %	**2,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,6 %
Pkw	0	10	0	**10**	33	0	0	**33**	12	4	0	**16**	59
% Pkw	0 %	52,6 %	0 %	**50,0 %**	86,8 %	0 %	0 %	**86,8 %**	92,3 %	66,7 %	0 %	**84,2 %**	76,6 %
Lieferwagen	1	1	0	**2**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	4
% Lieferwagen	100 %	5,3 %	0 %	**10,0 %**	2,6 %	0 %	0 %	**2,6 %**	0 %	16,7 %	0 %	**5,3 %**	5,2 %
Lkw ohne Anhänger	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	3
% Lkw ohne Anhänger	0 %	5,3 %	0 %	**5,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	7,7 %	16,7 %	0 %	**10,5 %**	3,9 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1
% Busse	0 %	5,3 %	0 %	**5,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	5	0	**5**	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	8
% Fahrräder auf der Straße	0 %	26,3 %	0 %	**25,0 %**	7,9 %	0 %	0 %	**7,9 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	10,4 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (15:15 - 16:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

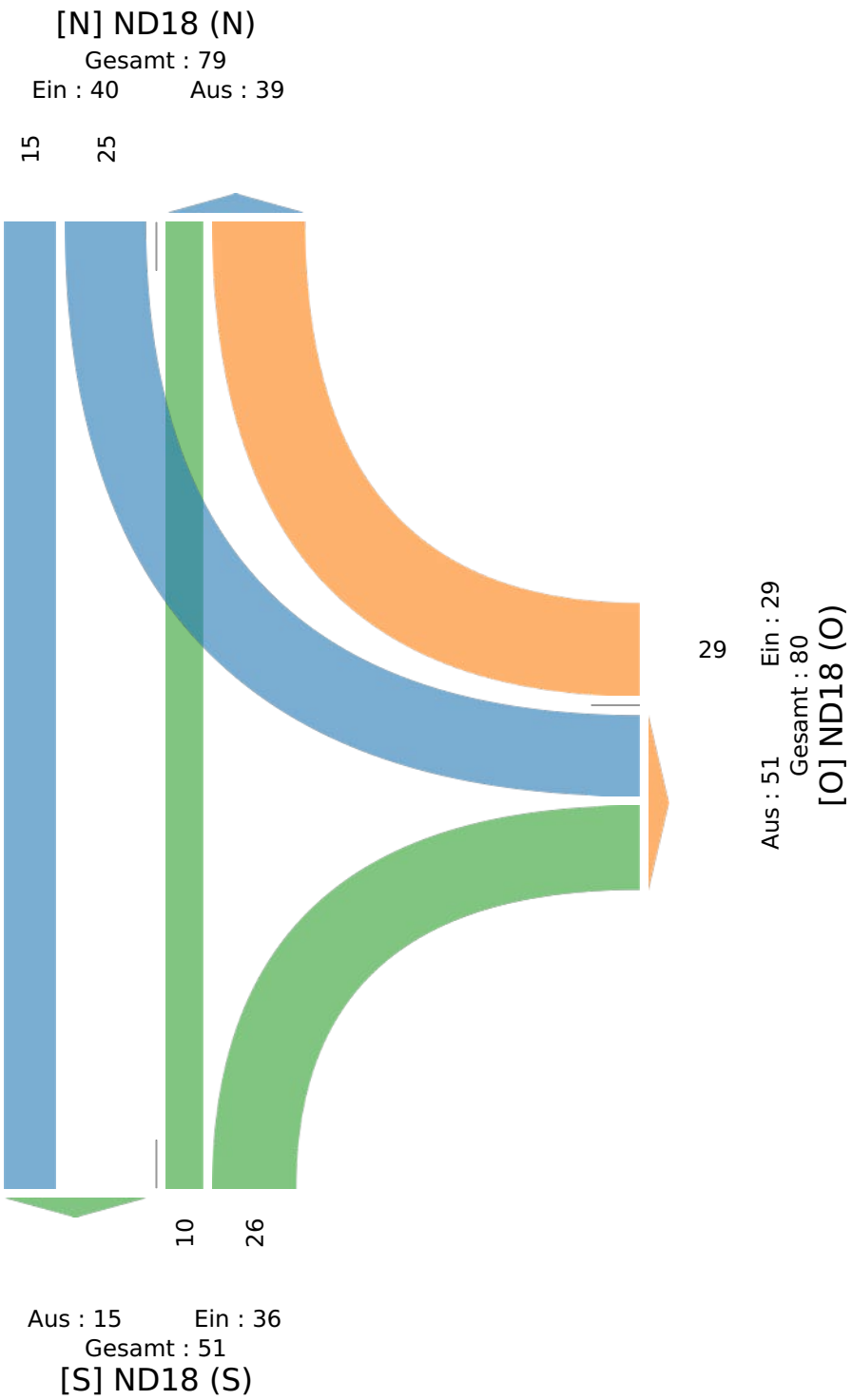
Zufahrten Richtung	ND18 (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				ND18 (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 15:15 Uhr	6	8	0	**14**	8	0	0	**8**	5	4	0	**9**	**31**
15:30 Uhr	2	9	0	**11**	8	0	0	**8**	4	1	0	**5**	**24**
15:45 Uhr	5	4	0	**9**	6	0	0	**6**	8	1	0	**9**	**24**
16:00 Uhr	2	4	0	**6**	7	0	0	**7**	9	4	0	**13**	**26**
Gesamtsumme	15	25	0	**40**	29	0	0	**29**	26	10	0	**36**	**105**
Abbiegebeziehung	37,5 %	62,5 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	72,2 %	27,8 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	14,3 %	23,8 %	0 %	**38,1 %**	27,6 %	0 %	0 %	**27,6 %**	24,8 %	9,5 %	0 %	**34,3 %**	-
PHF	0,625	0,625	-	**0,729**	0,917	-	-	**0,917**	0,722	0,625	-	**0,692**	0,894
Krad	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Krad	0 %	4,0 %	0 %	**2,5 %**	3,4 %	0 %	0 %	**3,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,9 %
Pkw	15	16	0	**31**	19	0	0	**19**	26	8	0	**34**	84
% Pkw	100 %	64,0 %	0 %	**77,5 %**	65,5 %	0 %	0 %	**65,5 %**	100 %	80,0 %	0 %	**94,4 %**	80,0 %
Lieferwagen	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	2
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	**0 %**	3,4 %	0 %	0 %	**3,4 %**	0 %	10,0 %	0 %	**2,8 %**	1,9 %
Lkw ohne Anhänger	0	3	0	**3**	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	5
% Lkw ohne Anhänger	0 %	12,0 %	0 %	**7,5 %**	3,4 %	0 %	0 %	**3,4 %**	0 %	10,0 %	0 %	**2,8 %**	4,8 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Fahrräder auf der Straße	0	5	0	**5**	7	0	0	**7**	0	0	0	**0**	12
% Fahrräder auf der Straße	0 %	20,0 %	0 %	**12,5 %**	24,1 %	0 %	0 %	**24,1 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	11,4 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP3 24h West - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (15:15 - 16:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793024, Standort: 48.717919, 11.286714, Seitennummer: SCU6SA

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	Nord					B16 (O)					Süd					B16 (W)					
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	8	0	0	**9**	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	**16**
00:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	12	0	0	**12**	0	0	0	0	**0**	0	8	0	0	**8**	**20**
00:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	3	0	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	18	0	0	**18**	**21**
00:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	5	0	0	**5**	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	**11**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	1	28	0	0	**29**	0	0	0	0	**0**	0	39	0	0	**39**	**68**
01:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	0	0	0	0	**0**	0	4	0	0	**4**	**10**
01:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	0	0	0	0	**0**	0	4	0	0	**4**	**11**
01:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	4	0	0	**4**	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	**11**
01:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	**13**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	24	0	0	**24**	0	0	0	0	**0**	0	21	0	0	**21**	**45**
02:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	3	0	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	**10**
02:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	**12**
02:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	5	0	0	**5**	0	0	0	0	**0**	0	8	0	0	**8**	**13**
02:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	6	0	0	**6**	0	0	0	0	**0**	0	7	0	0	**7**	**13**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	20	0	0	**20**	0	0	0	0	**0**	0	28	0	0	**28**	**48**
03:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	3	0	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	8	0	0	**8**	**11**
03:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	5	0	0	**5**	0	0	0	0	**0**	0	9	0	0	**9**	**14**
03:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	9	0	0	**9**	0	0	0	0	**0**	0	10	0	0	**10**	**19**
03:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	8	0	0	**8**	0	0	0	0	**0**	0	9	0	0	**9**	**17**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	25	0	0	**25**	0	0	0	0	**0**	0	36	0	0	**36**	**61**
04:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	8	0	0	**8**	0	0	0	0	**0**	0	11	0	0	**11**	**19**
04:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	13	0	0	**13**	0	0	0	0	**0**	1	21	0	0	**22**	**35**
04:30 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	15	0	0	**15**	0	0	1	0	**1**	1	27	0	0	**28**	**45**
04:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	26	0	0	**26**	0	0	0	0	**0**	0	32	0	0	**32**	**58**
Gesamtstunde	0	0	1	0	**1**	0	62	0	0	**62**	0	0	1	0	**1**	2	91	0	0	**93**	**157**
05:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	35	0	0	**35**	0	0	0	0	**0**	0	54	0	0	**54**	**89**
05:15 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	32	0	0	**32**	0	0	0	0	**0**	1	69	0	0	**70**	**103**
05:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	52	0	0	**52**	0	0	2	0	**2**	2	128	0	0	**130**	**184**
05:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	58	0	0	**58**	1	0	0	0	**1**	1	84	0	0	**85**	**144**
Gesamtstunde	0	0	1	0	**1**	0	177	0	0	**177**	1	0	2	0	**3**	4	335	0	0	**339**	**520**
06:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	72	0	0	**72**	0	0	0	0	**0**	1	105	0	0	**106**	**178**
06:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	86	0	0	**86**	0	0	0	0	**0**	1	150	0	0	**151**	**237**
06:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	122	0	0	**122**	0	0	2	0	**2**	0	164	0	0	**164**	**288**
06:45 Uhr	0	1	0	0	**1**	0	118	0	0	**118**	0	0	0	0	**0**	2	147	0	0	**149**	**268**
Gesamtstunde	0	1	0	0	**1**	0	398	0	0	**398**	0	0	2	0	**2**	4	566	0	0	**570**	**971**
07:00 Uhr	0	1	0	0	**1**	0	124	0	0	**124**	0	0	0	0	**0**	2	155	0	0	**157**	**282**
07:15 Uhr	0	0	3	0	**3**	0	142	2	0	**144**	1	0	0	0	**1**	2	172	0	0	**174**	**322**
07:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	161	0	0	**161**	0	0	0	0	**0**	1	146	0	0	**147**	**308**
07:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	130	1	0	**132**	0	0	1	0	**1**	1	165	0	0	**166**	**299**
Gesamtstunde	0	1	3	0	**4**	1	557	3	0	**561**	1	0	1	0	**2**	6	638	0	0	**644**	**1211**
08:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	113	0	0	**113**	0	0	0	0	**0**	0	134	0	0	**134**	**247**
08:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	111	1	0	**112**	2	0	1	0	**3**	0	130	0	0	**130**	**245**
08:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	106	0	0	**106**	0	0	0	0	**0**	0	117	0	0	**117**	**223**
08:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	118	0	0	**118**	0	0	0	0	**0**	0	121	0	0	**121**	**239**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	448	1	0	**449**	2	0	1	0	**3**	0	502	0	0	**502**	**954**
09:00 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	88	0	0	**88**	0	1	2	0	**3**	1	96	0	0	**97**	**189**
09:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	87	0	0	**87**	0	0	0	0	**0**	0	107	0	0	**107**	**194**
09:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	83	0	0	**83**	0	0	0	0	**0**	0	91	0	0	**91**	**174**
09:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	93	1	0	**94**	0	0	0	0	**0**	3	90	0	0	**93**	**187**
Gesamtstunde	0	0	1	0	**1**	0	351	1	0	**352**	0	1	2	0	**3**	4	384	0	0	**388**	**744**
10:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	113	1	0	**114**	2	0	2	0	**4**	0	91	0	0	**91**	**209**
10:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	80	1	0	**81**	0	0	0	0	**0**	0	81	0	0	**81**	**162**
10:30 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	94	0	0	**94**	0	0	0	0	**0**	0	87	0	0	**87**	**182**

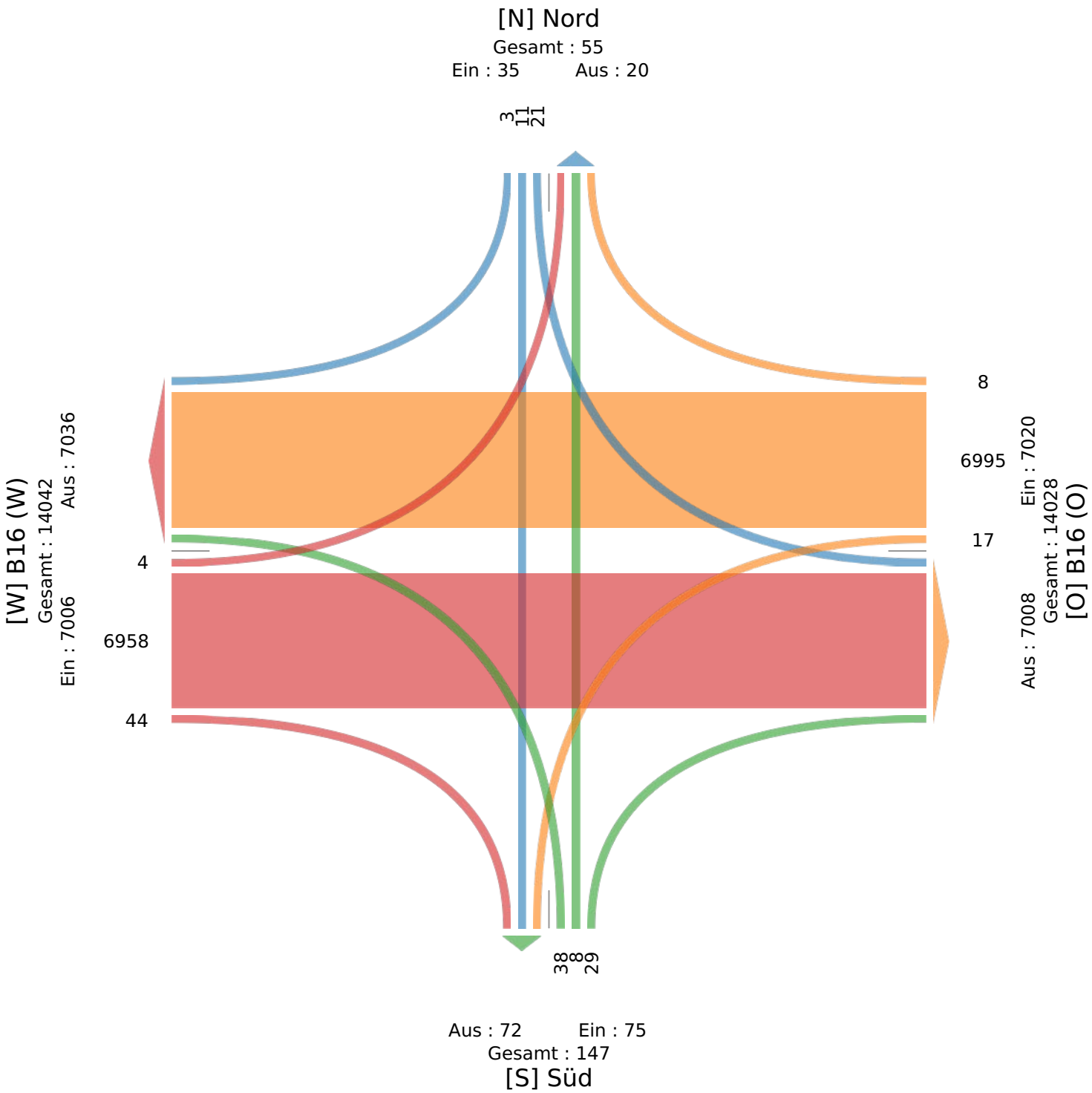
Zufahrten	Nord					B16 (O)					Süd					B16 (W)					
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	92	0	0	**92**	1	0	0	0	**1**	1	104	0	0	**105**	**199**
Gesamtstunde	0	0	2	0	**2**	0	379	2	0	**381**	3	0	2	0	**5**	1	363	0	0	**364**	**752**
11:00 Uhr	0	1	1	0	**2**	1	105	1	0	**107**	2	1	2	0	**5**	2	104	0	0	**106**	**220**
11:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	78	0	0	**78**	3	0	1	0	**4**	2	96	1	0	**99**	**181**
11:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	101	1	0	**103**	0	0	1	0	**1**	0	82	1	0	**83**	**187**
11:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	72	0	0	**72**	2	0	1	0	**3**	2	106	0	0	**108**	**183**
Gesamtstunde	0	1	1	0	**2**	2	356	2	0	**360**	7	1	5	0	**13**	6	388	2	0	**396**	**771**
12:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	98	0	0	**99**	0	0	0	0	**0**	0	75	0	0	**75**	**174**
12:15 Uhr	0	2	0	0	**2**	0	100	0	0	**100**	0	1	0	0	**1**	0	83	0	0	**83**	**186**
12:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	93	2	0	**95**	1	0	0	0	**1**	0	102	0	0	**102**	**198**
12:45 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	89	0	0	**89**	0	0	0	0	**0**	0	93	0	0	**93**	**183**
Gesamtstunde	0	2	1	0	**3**	1	380	2	0	**383**	1	1	0	0	**2**	0	353	0	0	**353**	**741**
13:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	89	0	0	**90**	1	0	0	0	**1**	1	77	0	0	**78**	**169**
13:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	120	0	0	**120**	0	0	0	0	**0**	0	103	0	0	**103**	**223**
13:30 Uhr	0	1	0	0	**1**	0	117	0	0	**117**	0	0	4	0	**4**	0	134	0	0	**134**	**256**
13:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	108	0	0	**108**	1	0	0	0	**1**	2	108	0	0	**110**	**219**
Gesamtstunde	0	1	0	0	**1**	1	434	0	0	**435**	2	0	4	0	**6**	3	422	0	0	**425**	**867**
14:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	110	0	0	**110**	0	0	1	0	**1**	0	110	0	0	**110**	**221**
14:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	124	0	0	**124**	0	0	0	0	**0**	0	114	0	0	**114**	**238**
14:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	132	0	0	**132**	0	1	0	0	**1**	2	129	0	0	**131**	**264**
14:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	99	0	0	**99**	0	0	3	0	**3**	1	102	0	0	**103**	**205**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	465	0	0	**465**	0	1	4	0	**5**	3	455	0	0	**458**	**928**
15:00 Uhr	0	3	0	0	**3**	0	114	0	0	**114**	0	0	1	0	**1**	0	109	0	0	**109**	**227**
15:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	132	0	0	**132**	0	0	0	0	**0**	0	118	0	0	**118**	**250**
15:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	133	1	0	**134**	0	0	0	0	**0**	1	107	0	0	**108**	**242**
15:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	115	0	0	**115**	0	0	1	0	**1**	1	129	0	0	**130**	**246**
Gesamtstunde	0	3	0	0	**3**	0	494	1	0	**495**	0	0	2	0	**2**	2	463	0	0	**465**	**965**
16:00 Uhr	0	2	2	0	**4**	0	152	0	0	**152**	1	1	0	0	**2**	0	118	0	0	**118**	**276**
16:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	182	0	0	**182**	2	0	4	0	**6**	2	125	0	0	**127**	**315**
16:30 Uhr	0	0	2	0	**2**	0	190	1	0	**191**	0	1	2	0	**3**	0	142	0	0	**142**	**338**
16:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	170	1	0	**171**	2	1	0	0	**3**	1	118	0	0	**119**	**293**
Gesamtstunde	0	2	4	0	**6**	0	694	2	0	**696**	5	3	6	0	**14**	3	503	0	0	**506**	**1222**
17:00 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	172	1	0	**173**	0	1	2	0	**3**	1	130	0	0	**131**	**308**
17:15 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	181	0	0	**181**	1	0	0	0	**1**	1	137	0	0	**138**	**321**
17:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	172	0	0	**172**	0	0	1	0	**1**	1	126	0	0	**127**	**300**
17:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	98	2	0	**100**	0	0	1	0	**1**	1	108	0	0	**109**	**210**
Gesamtstunde	0	0	2	0	**2**	0	623	3	0	**626**	1	1	4	0	**6**	4	501	0	0	**505**	**1139**
18:00 Uhr	1	0	0	0	**1**	1	124	0	0	**125**	2	0	0	0	**2**	0	92	0	0	**92**	**220**
18:15 Uhr	0	0	2	0	**2**	0	122	0	0	**122**	0	0	0	0	**0**	1	101	0	0	**102**	**226**
18:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	85	0	0	**85**	1	0	1	0	**2**	0	79	0	0	**79**	**166**
18:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	82	0	0	**82**	2	0	0	0	**2**	0	64	0	0	**64**	**148**
Gesamtstunde	1	0	2	0	**3**	1	413	0	0	**414**	5	0	1	0	**6**	1	336	0	0	**337**	**760**
19:00 Uhr	1	0	2	0	**3**	0	81	0	0	**81**	0	0	0	0	**0**	0	62	1	0	**63**	**147**
19:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	51	0	0	**51**	1	0	0	0	**1**	1	65	0	0	**66**	**118**
19:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	70	0	0	**70**	0	0	0	0	**0**	0	40	0	0	**40**	**110**
19:45 Uhr	1	0	0	0	**1**	0	59	0	0	**59**	0	0	1	0	**1**	0	21	0	0	**21**	**82**
Gesamtstunde	2	0	2	0	**4**	0	261	0	0	**261**	1	0	1	0	**2**	1	188	1	0	**190**	**457**
20:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	37	0	0	**37**	0	0	0	0	**0**	0	38	0	0	**38**	**75**
20:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	53	0	0	**53**	0	0	0	0	**0**	0	26	0	0	**26**	**79**
20:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	39	0	0	**39**	0	0	0	0	**0**	0	25	1	0	**26**	**65**
20:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	25	0	0	**25**	0	0	0	0	**0**	0	29	0	0	**29**	**54**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	154	0	0	**154**	0	0	0	0	**0**	0	118	1	0	**119**	**273**
21:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	28	0	0	**28**	0	0	0	0	**0**	0	19	0	0	**19**	**47**
21:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	34	0	0	**34**	0	0	0	0	**0**	0	25	0	0	**25**	**59**
21:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	37	0	0	**37**	0	0	0	0	**0**	0	17	0	0	**17**	**54**
21:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	19	0	0	**19**	0	0	0	0	**0**	0	24	0	0	**24**	**43**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	0	118	0	0	**118**	0	0	0	0	**0**	0	85	0	0	**85**	**203**
22:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	20	0	0	**20**	0	0	0	0	**0**	0	28	0	0	**28**	**48**
22:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	18	0	0	**18**	0	0	0	0	**0**	0	27	0	0	**27**	**45**
22:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	17	0	0	**17**	0	0	0	0	**0**	0	19	0	0	**19**	**36**

Zufahrten Richtung	Nord Richtung S					B16 (O) Richtung W					Süd Richtung N					B16 (W) Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	23	0	0	**24**	0	0	0	0	**0**	0	17	0	0	**17**	**41**
Gesamtstunde	0	0	0	0	**0**	1	78	0	0	**79**	0	0	0	0	**0**	0	91	0	0	**91**	**170**
23:00 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	16	0	0	**16**	0	0	0	0	**0**	0	16	0	0	**16**	**32**
23:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	17	0	0	**17**	0	0	0	0	**0**	0	14	0	0	**14**	**31**
23:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	13	0	0	**13**	0	0	0	0	**0**	0	13	0	0	**13**	**26**
23:45 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	10	0	0	**10**	0	0	0	0	**0**	0	9	0	0	**9**	**20**
Gesamtstunde	0	0	1	0	**1**	0	56	0	0	**56**	0	0	0	0	**0**	0	52	0	0	**52**	**109**
Gesamtsumme	3	11	21	0	**35**	8	6995	17	0	**7020**	29	8	38	0	**75**	44	6958	4	0	**7006**	**14136**
Abbiegebeziehung	8,6 %	31,4 %	60,0 %	0 %	**-**	0,1 %	99,6 %	0,2 %	0 %	**-**	38,7 %	10,7 %	50,7 %	0 %	**-**	0,6 %	99,3 %	0,1 %	0 %	**-**	**-**
% Gesamt	0 %	0,1 %	0,1 %	0 %	**0,2 %**	0,1 %	49,5 %	0,1 %	0 %	**49,7 %**	0,2 %	0,1 %	0,3 %	0 %	**0,5 %**	0,3 %	49,2 %	0 %	0 %	**49,6 %**	**-**
Krad	0	0	0	0	**0**	0	23	0	0	**23**	0	0	0	0	**0**	0	18	0	0	**18**	41
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Pkw	3	5	20	0	**28**	7	5063	10	0	**5080**	18	5	29	0	**52**	34	5024	3	0	**5061**	10221
% Pkw	100 %	45,5 %	95,2 %	0 %	**80,0 %**	87,5 %	72,4 %	58,8 %	0 %	**72,4 %**	62,1 %	62,5 %	76,3 %	0 %	**69,3 %**	77,3 %	72,2 %	75,0 %	0 %	**72,2 %**	72,3 %
Lieferwagen	0	1	0	0	**1**	1	429	2	0	**432**	3	0	3	0	**6**	6	440	1	0	**447**	886
% Lieferwagen	0 %	9,1 %	0 %	0 %	**2,9 %**	12,5 %	6,1 %	11,8 %	0 %	**6,2 %**	10,3 %	0 %	7,9 %	0 %	**8,0 %**	13,6 %	6,3 %	25,0 %	0 %	**6,4 %**	6,3 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	360	2	0	**362**	2	0	4	0	**6**	2	324	0	0	**326**	694
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	5,1 %	11,8 %	0 %	**5,2 %**	6,9 %	0 %	10,5 %	0 %	**8,0 %**	4,5 %	4,7 %	0 %	0 %	**4,7 %**	4,9 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	1107	3	0	**1110**	3	0	2	0	**5**	2	1143	0	0	**1145**	2260
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	15,8 %	17,6 %	0 %	**15,8 %**	10,3 %	0 %	5,3 %	0 %	**6,7 %**	4,5 %	16,4 %	0 %	0 %	**16,3 %**	16,0 %
Busse	0	0	1	0	**1**	0	13	0	0	**13**	0	0	0	0	**0**	0	9	0	0	**9**	23
% Busse	0 %	0 %	4,8 %	0 %	**2,9 %**	0 %	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,1 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	5	0	0	**5**	0	0	0	0	**0**	3	3	0	0	**6**	0	0	0	0	**0**	11
% Fahrräder auf der Straße	0 %	45,5 %	0 %	0 %	**14,3 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	10,3 %	37,5 %	0 %	0 %	**8,0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

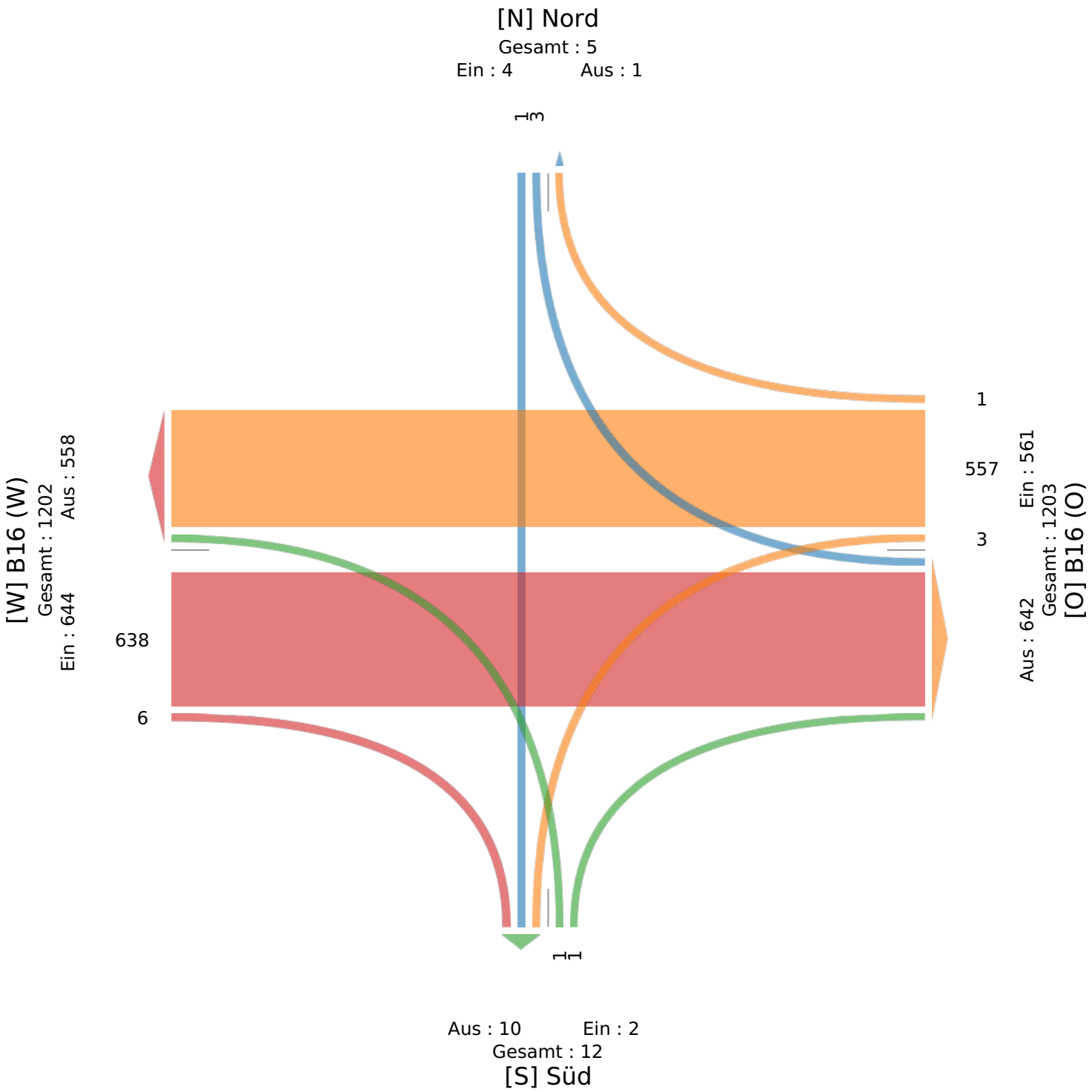
Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Nord Richtung S					B16 (O) Richtung W					Süd Richtung N					B16 (W) Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	0	1	0	0	**1**	0	124	0	0	**124**	0	0	0	0	**0**	2	155	0	0	**157**	**282**
07:15 Uhr	0	0	3	0	**3**	0	142	2	0	**144**	1	0	0	0	**1**	2	172	0	0	**174**	**322**
07:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	161	0	0	**161**	0	0	0	0	**0**	1	146	0	0	**147**	**308**
07:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	130	1	0	**132**	0	0	1	0	**1**	1	165	0	0	**166**	**299**
Gesamtsumme	0	1	3	0	**4**	1	557	3	0	**561**	1	0	1	0	**2**	6	638	0	0	**644**	**1211**
Abbiegebeziehung	0 %	25,0 %	75,0 %	0 %	**-**	0,2 %	99,3 %	0,5 %	0 %	**-**	50,0 %	0 %	50,0 %	0 %	**-**	0,9 %	99,1 %	0 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	0 %	0,1 %	0,2 %	0 %	**0,3 %**	0,1 %	46,0 %	0,2 %	0 %	**46,3 %**	0,1 %	0 %	0,1 %	0 %	**0,2 %**	0,5 %	52,7 %	0 %	0 %	**53,2 %**	-
PHF	-	0,250	0,250	-	**0,333**	0,250	0,865	0,375	-	**0,871**	0,250	-	0,250	-	**0,500**	0,750	0,927	-	-	**0,925**	0,940
Krad	0	0	0	0	**0**	0	2	0	0	**2**	0	0	0	0	**0**	0	2	0	0	**2**	4
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,4 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Pkw	0	1	2	0	**3**	1	419	2	0	**422**	1	0	1	0	**2**	5	483	0	0	**488**	915
% Pkw	0 %	100 %	66,7 %	0 %	**75,0 %**	100 %	75,2 %	66,7 %	0 %	**75,2 %**	100 %	0 %	100 %	0 %	**100 %**	83,3 %	75,7 %	0 %	0 %	**75,8 %**	75,6 %
Lieferwagen	0	0	0	0	**0**	0	42	0	0	**42**	0	0	0	0	**0**	1	49	0	0	**50**	92
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	7,5 %	0 %	0 %	**7,5 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	16,7 %	7,7 %	0 %	0 %	**7,8 %**	7,6 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	26	1	0	**27**	0	0	0	0	**0**	0	34	0	0	**34**	61
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	4,7 %	33,3 %	0 %	**4,8 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	5,3 %	0 %	0 %	**5,3 %**	5,0 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	68	0	0	**68**	0	0	0	0	**0**	0	69	0	0	**69**	137
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	12,2 %	0 %	0 %	**12,1 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	10,8 %	0 %	0 %	**10,7 %**	11,3 %
Busse	0	0	1	0	**1**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	2
% Busse	0 %	0 %	33,3 %	0 %	**25,0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

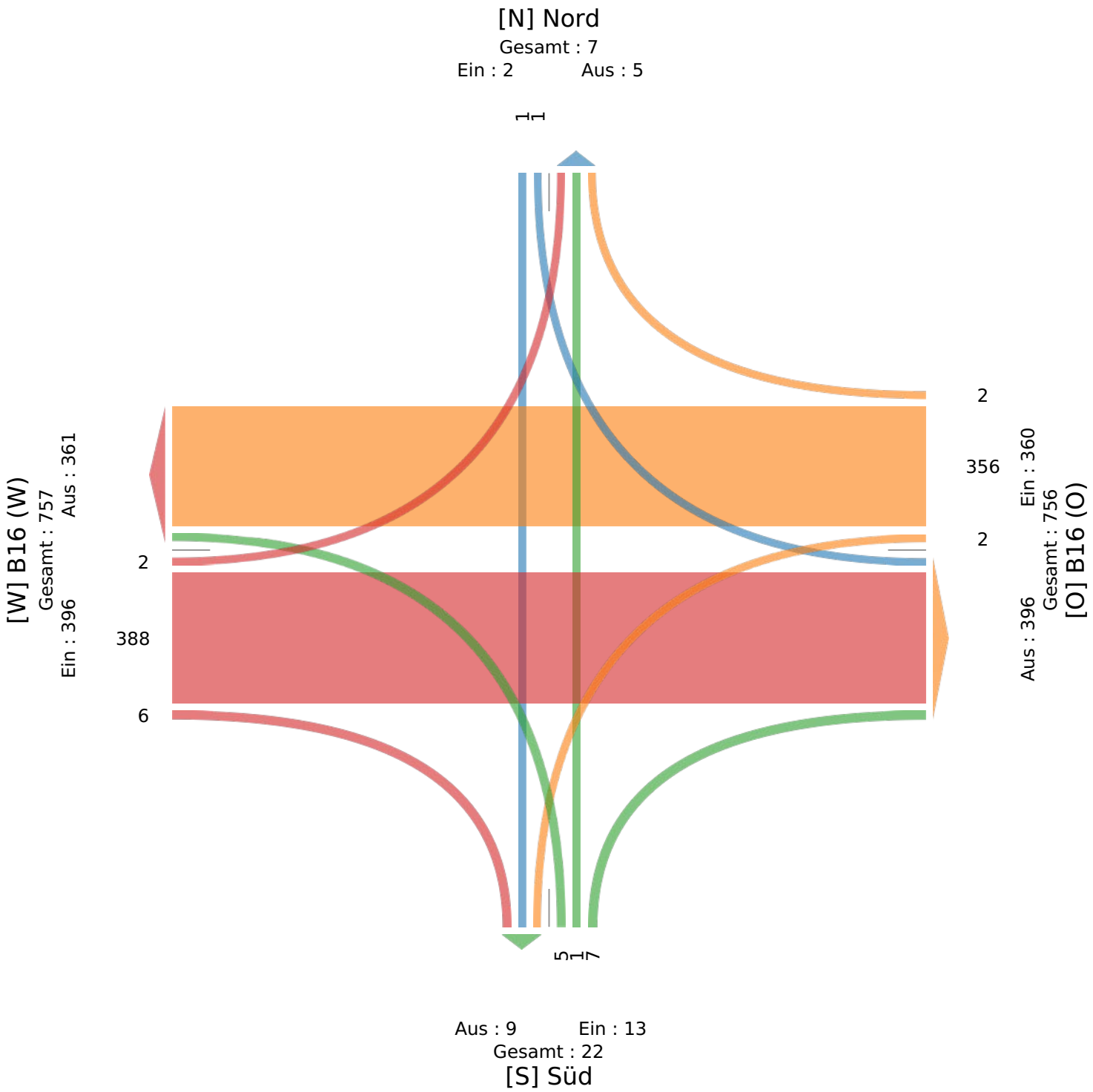
Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Nord Richtung S					B16 (O) Richtung W					Süd Richtung N					B16 (W) Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:00 Uhr	0	1	1	0	**2**	1	105	1	0	**107**	2	1	2	0	**5**	2	104	0	0	**106**	**220**
11:15 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	78	0	0	**78**	3	0	1	0	**4**	2	96	1	0	**99**	**181**
11:30 Uhr	0	0	0	0	**0**	1	101	1	0	**103**	0	0	1	0	**1**	0	82	1	0	**83**	**187**
11:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	72	0	0	**72**	2	0	1	0	**3**	2	106	0	0	**108**	**183**
Gesamtsumme	0	1	1	0	**2**	2	356	2	0	**360**	7	1	5	0	**13**	6	388	2	0	**396**	**771**
Abbiegebeziehung	0 %	50,0 %	50,0 %	0 %	**-**	0,6 %	98,9 %	0,6 %	0 %	**-**	53,8 %	7,7 %	38,5 %	0 %	**-**	1,5 %	98,0 %	0,5 %	0 %	**-**	**-**
% Gesamt	0 %	0,1 %	0,1 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %	46,2 %	0,3 %	0 %	**46,7 %**	0,9 %	0,1 %	0,6 %	0 %	**1,7 %**	0,8 %	50,3 %	0,3 %	0 %	**51,4 %**	**-**
PHF	-	0,250	0,250	-	**0,250**	0,500	0,848	0,500	-	**0,841**	0,500	0,250	0,625	-	**0,600**	0,750	0,915	0,500	-	**0,917**	0,875
Krad	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	2
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Pkw	0	1	1	0	**2**	2	208	1	0	**211**	4	1	2	0	**7**	6	243	1	0	**250**	470
% Pkw	0 %	100 %	100 %	0 %	**100 %**	100 %	58,4 %	50,0 %	0 %	**58,6 %**	57,1 %	100 %	40,0 %	0 %	**53,8 %**	100 %	62,6 %	50,0 %	0 %	**63,1 %**	61,0 %
Lieferwagen	0	0	0	0	**0**	0	34	0	0	**34**	1	0	1	0	**2**	0	33	1	0	**34**	70
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	9,6 %	0 %	0 %	**9,4 %**	14,3 %	0 %	20,0 %	0 %	**15,4 %**	0 %	8,5 %	50,0 %	0 %	**8,6 %**	9,1 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	34	0	0	**34**	0	0	0	0	**0**	0	27	0	0	**27**	61
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	9,6 %	0 %	0 %	**9,4 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	7,0 %	0 %	0 %	**6,8 %**	7,9 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	76	1	0	**77**	1	0	2	0	**3**	0	83	0	0	**83**	163
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	21,3 %	50,0 %	0 %	**21,4 %**	14,3 %	0 %	40,0 %	0 %	**23,1 %**	0 %	21,4 %	0 %	0 %	**21,0 %**	21,1 %
Busse	0	0	0	0	**0**	0	3	0	0	**3**	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	4
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,8 %	0 %	0 %	**0,8 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,5 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	**1**	0	0	0	0	**0**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	14,3 %	0 %	0 %	0 %	**7,7 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	Nord					B16 (O)					Süd					B16 (W)					
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	R	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	0	0	2	0	**2**	0	190	1	0	**191**	0	1	2	0	**3**	0	142	0	0	**142**	**338**
16:45 Uhr	0	0	0	0	**0**	0	170	1	0	**171**	2	1	0	0	**3**	1	118	0	0	**119**	**293**
17:00 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	172	1	0	**173**	0	1	2	0	**3**	1	130	0	0	**131**	**308**
17:15 Uhr	0	0	1	0	**1**	0	181	0	0	**181**	1	0	0	0	**1**	1	137	0	0	**138**	**321**
Gesamtsumme	0	0	4	0	**4**	0	713	3	0	**716**	3	3	4	0	**10**	3	527	0	0	**530**	**1260**
Abbiegebeziehung	0 %	0 %	100 %	0 %	**-**	0 %	99,6 %	0,4 %	0 %	**-**	30,0 %	30,0 %	40,0 %	0 %	**-**	0,6 %	99,4 %	0 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	0 %	0 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0 %	56,6 %	0,2 %	0 %	**56,8 %**	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0 %	**0,8 %**	0,2 %	41,8 %	0 %	0 %	**42,1 %**	-
PHF	-	-	0,500	-	**0,500**	-	0,938	0,750	-	**0,937**	0,500	0,500	0,500	-	**0,667**	0,750	0,928	-	-	**0,933**	0,930
Krad	0	0	0	0	**0**	0	4	0	0	**4**	0	0	0	0	**0**	0	2	0	0	**2**	6
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,6 %	0 %	0 %	**0,6 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,4 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0,5 %
Pkw	0	0	4	0	**4**	0	602	3	0	**605**	2	2	4	0	**8**	3	438	0	0	**441**	1058
% Pkw	0 %	0 %	100 %	0 %	**100 %**	0 %	84,4 %	100 %	0 %	**84,5 %**	66,7 %	66,7 %	100 %	0 %	**80,0 %**	100 %	83,1 %	0 %	0 %	**83,2 %**	84,0 %
Lieferwagen	0	0	0	0	**0**	0	51	0	0	**51**	0	0	0	0	**0**	0	40	0	0	**40**	91
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	7,2 %	0 %	0 %	**7,1 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	7,6 %	0 %	0 %	**7,5 %**	7,2 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	20	0	0	**20**	0	0	0	0	**0**	0	12	0	0	**12**	32
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	2,8 %	0 %	0 %	**2,8 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	2,3 %	0 %	0 %	**2,3 %**	2,5 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	**0**	0	35	0	0	**35**	0	0	0	0	**0**	0	35	0	0	**35**	70
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	4,9 %	0 %	0 %	**4,9 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	6,6 %	0 %	0 %	**6,6 %**	5,6 %
Busse	0	0	0	0	**0**	0	1	0	0	**1**	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,1 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	1	1	0	0	**2**	0	0	0	0	**0**	2
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	33,3 %	33,3 %	0 %	0 %	**20,0 %**	0 %	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,2 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020

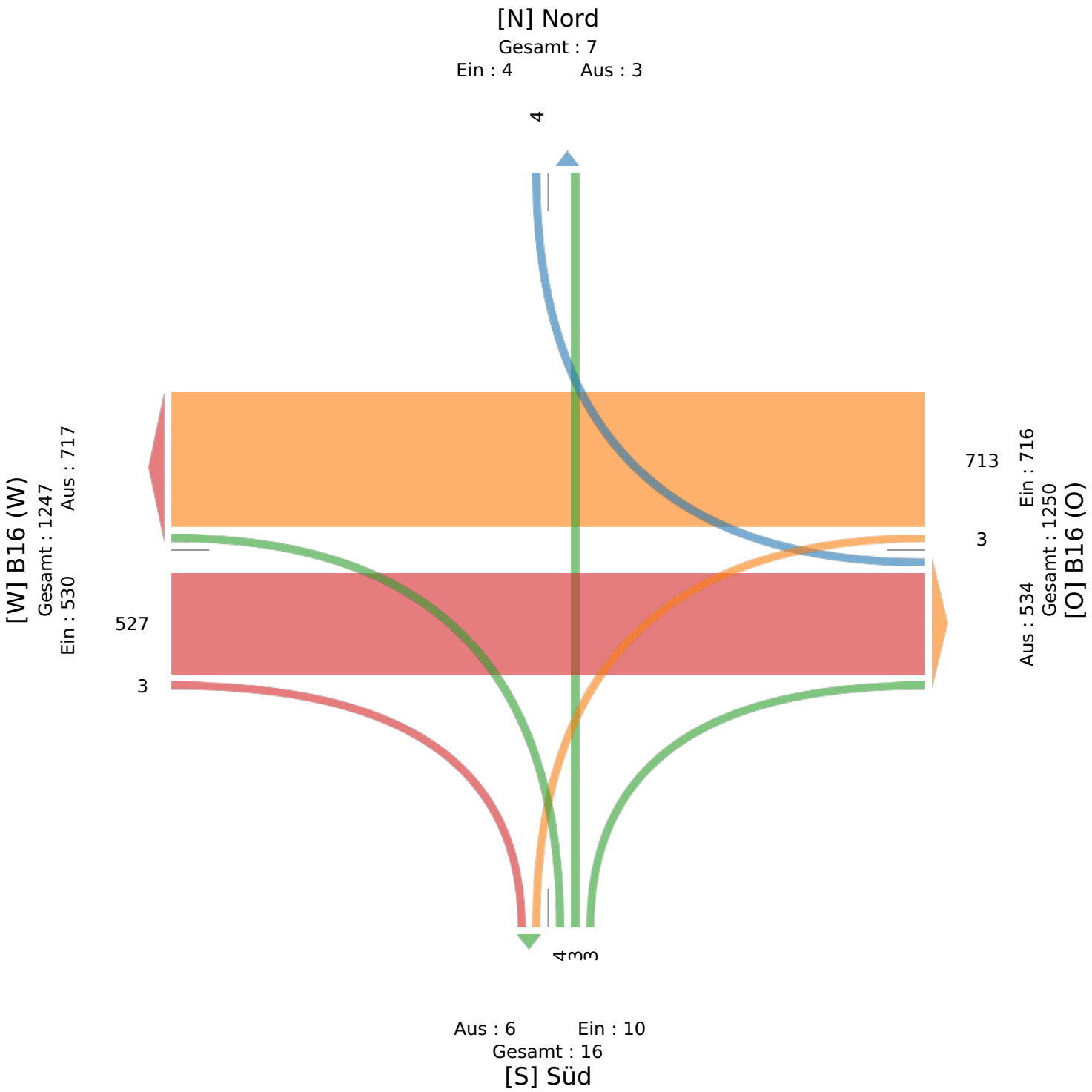
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y



Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

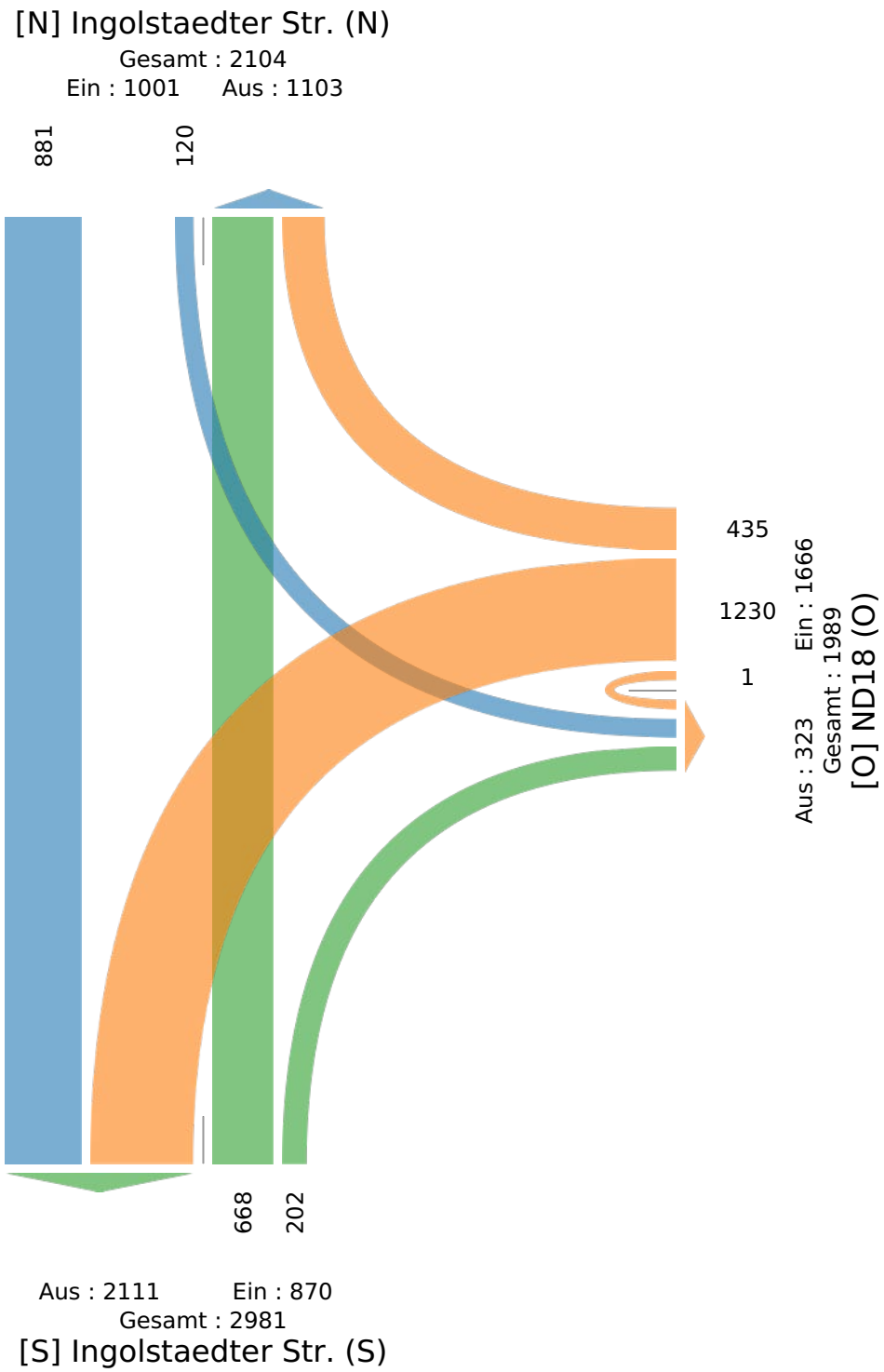
Zufahrten	Ingolstaedter Str. (N)				ND18 (O)				Ingolstaedter Str. (S)				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	1	1	0	**2**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**3**
00:15 Uhr	0	0	0	**0**	1	3	0	**4**	0	0	0	**0**	**4**
00:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
Gesamtstunde	1	1	0	**2**	2	7	0	**9**	0	0	0	**0**	**11**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:15 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	2	0	0	**2**	1	0	0	**1**	**4**
02:00 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
02:15 Uhr	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
02:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	**5**
03:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
03:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	**2**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	0	2	0	**2**	0	1	0	**1**	**4**
04:00 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	1	1	0	**2**	**4**
04:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
04:30 Uhr	3	0	0	**3**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**4**
04:45 Uhr	4	0	0	**4**	0	2	0	**2**	0	1	0	**1**	**7**
Gesamtstunde	9	0	0	**9**	2	2	0	**4**	1	2	0	**3**	**16**
05:00 Uhr	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**8**
05:15 Uhr	7	0	0	**7**	0	2	0	**2**	1	3	0	**4**	**13**
05:30 Uhr	8	1	0	**9**	0	3	0	**3**	3	1	0	**4**	**16**
05:45 Uhr	12	1	0	**13**	3	5	0	**8**	2	1	0	**3**	**24**
Gesamtstunde	35	2	0	**37**	3	10	0	**13**	6	5	0	**11**	**61**
06:00 Uhr	10	1	0	**11**	2	13	0	**15**	3	1	0	**4**	**30**
06:15 Uhr	16	2	0	**18**	3	11	0	**14**	3	3	0	**6**	**38**
06:30 Uhr	19	4	0	**23**	2	7	0	**9**	4	1	0	**5**	**37**
06:45 Uhr	17	4	0	**21**	5	16	0	**21**	7	10	0	**17**	**59**
Gesamtstunde	62	11	0	**73**	12	47	0	**59**	17	15	0	**32**	**164**
07:00 Uhr	15	3	0	**18**	3	12	0	**15**	2	6	0	**8**	**41**
07:15 Uhr	18	4	0	**22**	2	15	0	**17**	8	10	0	**18**	**57**
07:30 Uhr	20	12	0	**32**	2	7	0	**9**	5	16	0	**21**	**62**
07:45 Uhr	23	6	0	**29**	6	10	0	**16**	2	23	0	**25**	**70**
Gesamtstunde	76	25	0	**101**	13	44	0	**57**	17	55	0	**72**	**230**
08:00 Uhr	19	1	0	**20**	1	9	0	**10**	3	8	0	**11**	**41**
08:15 Uhr	10	4	0	**14**	2	8	0	**10**	2	9	0	**11**	**35**
08:30 Uhr	12	0	0	**12**	2	6	0	**8**	0	7	0	**7**	**27**
08:45 Uhr	16	0	0	**16**	3	12	0	**15**	6	9	0	**15**	**46**
Gesamtstunde	57	5	0	**62**	8	35	0	**43**	11	33	0	**44**	**149**
09:00 Uhr	12	2	0	**14**	6	10	0	**16**	4	7	0	**11**	**41**
09:15 Uhr	7	1	0	**8**	11	13	1	**25**	0	4	0	**4**	**37**
09:30 Uhr	14	3	0	**17**	5	12	0	**17**	3	12	0	**15**	**49**
09:45 Uhr	13	1	0	**14**	2	9	0	**11**	5	8	0	**13**	**38**
Gesamtstunde	46	7	0	**53**	24	44	1	**69**	12	31	0	**43**	**165**
10:00 Uhr	7	4	0	**11**	2	8	0	**10**	2	13	0	**15**	**36**
10:15 Uhr	10	0	0	**10**	2	13	0	**15**	2	11	0	**13**	**38**
10:30 Uhr	12	0	0	**12**	9	22	0	**31**	2	5	0	**7**	**50**

Zufahrten	Ingolstaedter Str. (N)				ND18 (O)				Ingolstaedter Str. (S)				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	13	2	0	**15**	5	13	0	**18**	2	12	0	**14**	**47**
Gesamtstunde	42	6	0	**48**	18	56	0	**74**	8	41	0	**49**	**171**
11:00 Uhr	10	3	0	**13**	7	13	0	**20**	1	4	0	**5**	**38**
11:15 Uhr	14	2	0	**16**	6	16	0	**22**	3	13	0	**16**	**54**
11:30 Uhr	10	2	0	**12**	4	18	0	**22**	4	6	0	**10**	**44**
11:45 Uhr	9	1	0	**10**	7	12	0	**19**	1	20	0	**21**	**50**
Gesamtstunde	43	8	0	**51**	24	59	0	**83**	9	43	0	**52**	**186**
12:00 Uhr	10	3	0	**13**	8	11	0	**19**	0	8	0	**8**	**40**
12:15 Uhr	6	1	0	**7**	8	17	0	**25**	0	7	0	**7**	**39**
12:30 Uhr	25	1	0	**26**	8	20	0	**28**	0	5	0	**5**	**59**
12:45 Uhr	13	1	0	**14**	9	17	0	**26**	3	5	0	**8**	**48**
Gesamtstunde	54	6	0	**60**	33	65	0	**98**	3	25	0	**28**	**186**
13:00 Uhr	12	0	0	**12**	5	15	0	**20**	3	11	0	**14**	**46**
13:15 Uhr	17	1	0	**18**	9	16	0	**25**	5	14	0	**19**	**62**
13:30 Uhr	22	1	0	**23**	7	23	0	**30**	2	7	0	**9**	**62**
13:45 Uhr	20	0	0	**20**	9	15	0	**24**	4	10	0	**14**	**58**
Gesamtstunde	71	2	0	**73**	30	69	0	**99**	14	42	0	**56**	**228**
14:00 Uhr	9	2	0	**11**	8	27	0	**35**	7	9	0	**16**	**62**
14:15 Uhr	14	1	0	**15**	6	36	0	**42**	3	10	0	**13**	**70**
14:30 Uhr	13	3	0	**16**	9	23	0	**32**	1	13	0	**14**	**62**
14:45 Uhr	11	2	0	**13**	9	31	0	**40**	5	11	0	**16**	**69**
Gesamtstunde	47	8	0	**55**	32	117	0	**149**	16	43	0	**59**	**263**
15:00 Uhr	9	4	0	**13**	12	29	0	**41**	6	10	0	**16**	**70**
15:15 Uhr	18	3	0	**21**	10	38	0	**48**	1	13	0	**14**	**83**
15:30 Uhr	12	5	0	**17**	16	35	0	**51**	5	15	0	**20**	**88**
15:45 Uhr	26	3	0	**29**	13	29	0	**42**	2	17	0	**19**	**90**
Gesamtstunde	65	15	0	**80**	51	131	0	**182**	14	55	0	**69**	**331**
16:00 Uhr	17	2	0	**19**	11	33	0	**44**	4	12	0	**16**	**79**
16:15 Uhr	19	1	0	**20**	10	43	0	**53**	9	13	0	**22**	**95**
16:30 Uhr	27	1	0	**28**	5	24	0	**29**	13	14	0	**27**	**84**
16:45 Uhr	17	2	0	**19**	11	44	0	**55**	6	19	0	**25**	**99**
Gesamtstunde	80	6	0	**86**	37	144	0	**181**	32	58	0	**90**	**357**
17:00 Uhr	23	0	0	**23**	16	34	0	**50**	8	30	0	**38**	**111**
17:15 Uhr	23	1	0	**24**	10	48	0	**58**	2	25	0	**27**	**109**
17:30 Uhr	16	2	0	**18**	9	40	0	**49**	6	16	0	**22**	**89**
17:45 Uhr	15	1	0	**16**	14	27	0	**41**	3	20	0	**23**	**80**
Gesamtstunde	77	4	0	**81**	49	149	0	**198**	19	91	0	**110**	**389**
18:00 Uhr	17	2	0	**19**	5	33	0	**38**	4	21	0	**25**	**82**
18:15 Uhr	21	4	0	**25**	7	37	0	**44**	2	18	0	**20**	**89**
18:30 Uhr	16	1	0	**17**	7	24	0	**31**	1	29	0	**30**	**78**
18:45 Uhr	5	2	0	**7**	6	14	0	**20**	0	10	0	**10**	**37**
Gesamtstunde	59	9	0	**68**	25	108	0	**133**	7	78	0	**85**	**286**
19:00 Uhr	13	1	0	**14**	11	16	0	**27**	1	9	0	**10**	**51**
19:15 Uhr	5	0	0	**5**	6	13	0	**19**	0	5	0	**5**	**29**
19:30 Uhr	5	1	0	**6**	4	12	0	**16**	2	5	0	**7**	**29**
19:45 Uhr	3	0	0	**3**	7	12	0	**19**	3	5	0	**8**	**30**
Gesamtstunde	26	2	0	**28**	28	53	0	**81**	6	24	0	**30**	**139**
20:00 Uhr	4	0	0	**4**	4	12	0	**16**	1	2	0	**3**	**23**
20:15 Uhr	1	0	0	**1**	7	9	0	**16**	2	2	0	**4**	**21**
20:30 Uhr	3	1	0	**4**	3	8	0	**11**	1	1	0	**2**	**17**
20:45 Uhr	2	0	0	**2**	2	3	0	**5**	0	5	0	**5**	**12**
Gesamtstunde	10	1	0	**11**	16	32	0	**48**	4	10	0	**14**	**73**
21:00 Uhr	5	0	0	**5**	4	6	0	**10**	1	2	0	**3**	**18**
21:15 Uhr	0	1	0	**1**	2	8	0	**10**	0	0	0	**0**	**11**
21:30 Uhr	5	0	0	**5**	2	5	0	**7**	0	1	0	**1**	**13**
21:45 Uhr	3	0	0	**3**	3	12	0	**15**	1	3	0	**4**	**22**
Gesamtstunde	13	1	0	**14**	11	31	0	**42**	2	6	0	**8**	**64**
22:00 Uhr	2	0	0	**2**	1	5	0	**6**	0	1	0	**1**	**9**
22:15 Uhr	1	0	0	**1**	7	7	0	**14**	1	4	0	**5**	**20**
22:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	**2**

Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				Ingolstaedter Str. (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	2	0	0	**2**	1	4	0	**5**	0	4	0	**4**	**11**
Gesamtstunde	5	0	0	**5**	9	17	0	**26**	1	10	0	**11**	**42**
23:00 Uhr	1	0	0	**1**	2	2	0	**4**	1	0	0	**1**	**6**
23:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
23:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
23:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	0	0	0	**0**	**4**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	2	8	0	**10**	2	0	0	**2**	**13**
Gesamtsumme	881	120	0	**1001**	435	1230	1	**1666**	202	668	0	**870**	**3537**
Abbiegebeziehung	88,0 %	12,0 %	0 %	-	26,1 %	73,8 %	0,1 %	-	23,2 %	76,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	24,9 %	3,4 %	0 %	**28,3 %**	12,3 %	34,8 %	0 %	**47,1 %**	5,7 %	18,9 %	0 %	**24,6 %**	-
Krad	13	0	0	**13**	6	6	0	**12**	3	9	0	**12**	37
% Krad	1,5 %	0 %	0 %	**1,3 %**	1,4 %	0,5 %	0 %	**0,7 %**	1,5 %	1,3 %	0 %	**1,4 %**	1,0 %
Pkw	784	108	0	**892**	388	1055	0	**1443**	148	576	0	**724**	3059
% Pkw	89,0 %	90,0 %	0 %	**89,1 %**	89,2 %	85,8 %	0 %	**86,6 %**	73,3 %	86,2 %	0 %	**83,2 %**	86,5 %
Lieferwagen	38	5	0	**43**	21	77	0	**98**	17	43	0	**60**	201
% Lieferwagen	4,3 %	4,2 %	0 %	**4,3 %**	4,8 %	6,3 %	0 %	**5,9 %**	8,4 %	6,4 %	0 %	**6,9 %**	5,7 %
Lkw ohne Anhänger	31	6	0	**37**	12	43	0	**55**	10	27	0	**37**	129
% Lkw ohne Anhänger	3,5 %	5,0 %	0 %	**3,7 %**	2,8 %	3,5 %	0 %	**3,3 %**	5,0 %	4,0 %	0 %	**4,3 %**	3,6 %
Lkw mit Anhänger	3	1	0	**4**	4	43	0	**47**	21	3	0	**24**	75
% Lkw mit Anhänger	0,3 %	0,8 %	0 %	**0,4 %**	0,9 %	3,5 %	0 %	**2,8 %**	10,4 %	0,4 %	0 %	**2,8 %**	2,1 %
Busse	9	0	0	**9**	1	4	0	**5**	0	9	0	**9**	23
% Busse	1,0 %	0 %	0 %	**0,9 %**	0,2 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0 %	1,3 %	0 %	**1,0 %**	0,7 %
Fahrräder auf der Straße	3	0	0	**3**	3	2	1	**6**	3	1	0	**4**	13
% Fahrräder auf der Straße	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,7 %	0,2 %	100 %	**0,4 %**	1,5 %	0,1 %	0 %	**0,5 %**	0,4 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

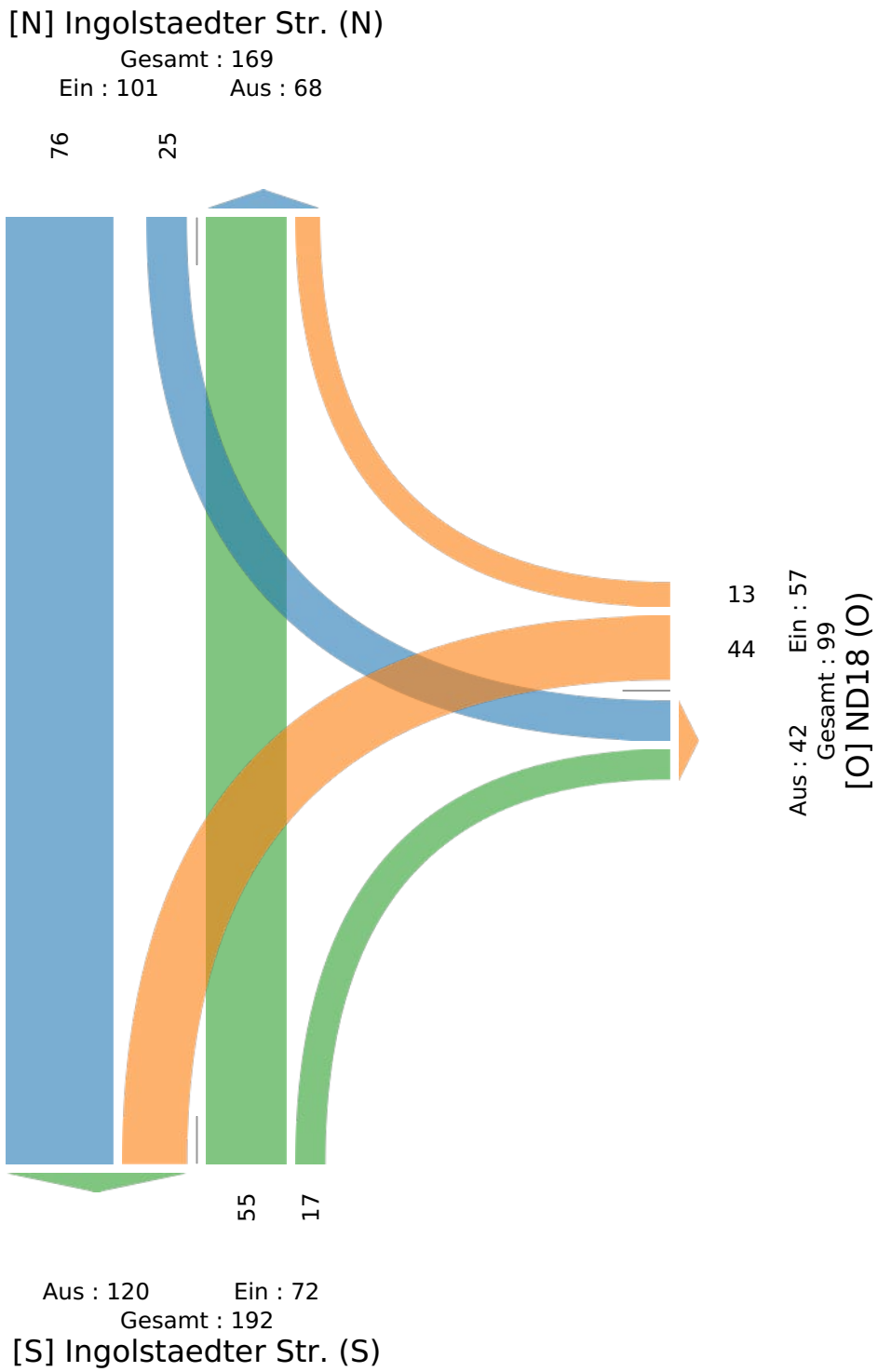
Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				Ingolstaedter Str. (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	15	3	0	**18**	3	12	0	**15**	2	6	0	**8**	**41**
07:15 Uhr	18	4	0	**22**	2	15	0	**17**	8	10	0	**18**	**57**
07:30 Uhr	20	12	0	**32**	2	7	0	**9**	5	16	0	**21**	**62**
07:45 Uhr	23	6	0	**29**	6	10	0	**16**	2	23	0	**25**	**70**
Gesamtsumme	76	25	0	**101**	13	44	0	**57**	17	55	0	**72**	**230**
Abbiegebeziehung	75,2 %	24,8 %	0 %	**-**	22,8 %	77,2 %	0 %	**-**	23,6 %	76,4 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	33,0 %	10,9 %	0 %	**43,9 %**	5,7 %	19,1 %	0 %	**24,8 %**	7,4 %	23,9 %	0 %	**31,3 %**	-
PHF	0,826	0,521	-	**0,789**	0,542	0,733	-	**0,838**	0,571	0,598	-	**0,710**	0,818
Krad	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	3
% Krad	1,3 %	0 %	0 %	**1,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	3,6 %	0 %	**2,8 %**	1,3 %
Pkw	66	24	0	**90**	13	35	0	**48**	12	47	0	**59**	197
% Pkw	86,8 %	96,0 %	0 %	**89,1 %**	100 %	79,5 %	0 %	**84,2 %**	70,6 %	85,5 %	0 %	**81,9 %**	85,7 %
Lieferwagen	6	0	0	**6**	0	2	0	**2**	3	1	0	**4**	12
% Lieferwagen	7,9 %	0 %	0 %	**5,9 %**	0 %	4,5 %	0 %	**3,5 %**	17,6 %	1,8 %	0 %	**5,6 %**	5,2 %
Lkw ohne Anhänger	1	1	0	**2**	0	2	0	**2**	0	2	0	**2**	6
% Lkw ohne Anhänger	1,3 %	4,0 %	0 %	**2,0 %**	0 %	4,5 %	0 %	**3,5 %**	0 %	3,6 %	0 %	**2,8 %**	2,6 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	1	0	0	**1**	6
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	11,4 %	0 %	**8,8 %**	5,9 %	0 %	0 %	**1,4 %**	2,6 %
Busse	2	0	0	**2**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	5
% Busse	2,6 %	0 %	0 %	**2,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	5,5 %	0 %	**4,2 %**	2,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	5,9 %	0 %	0 %	**1,4 %**	0,4 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:15 - 12:15 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

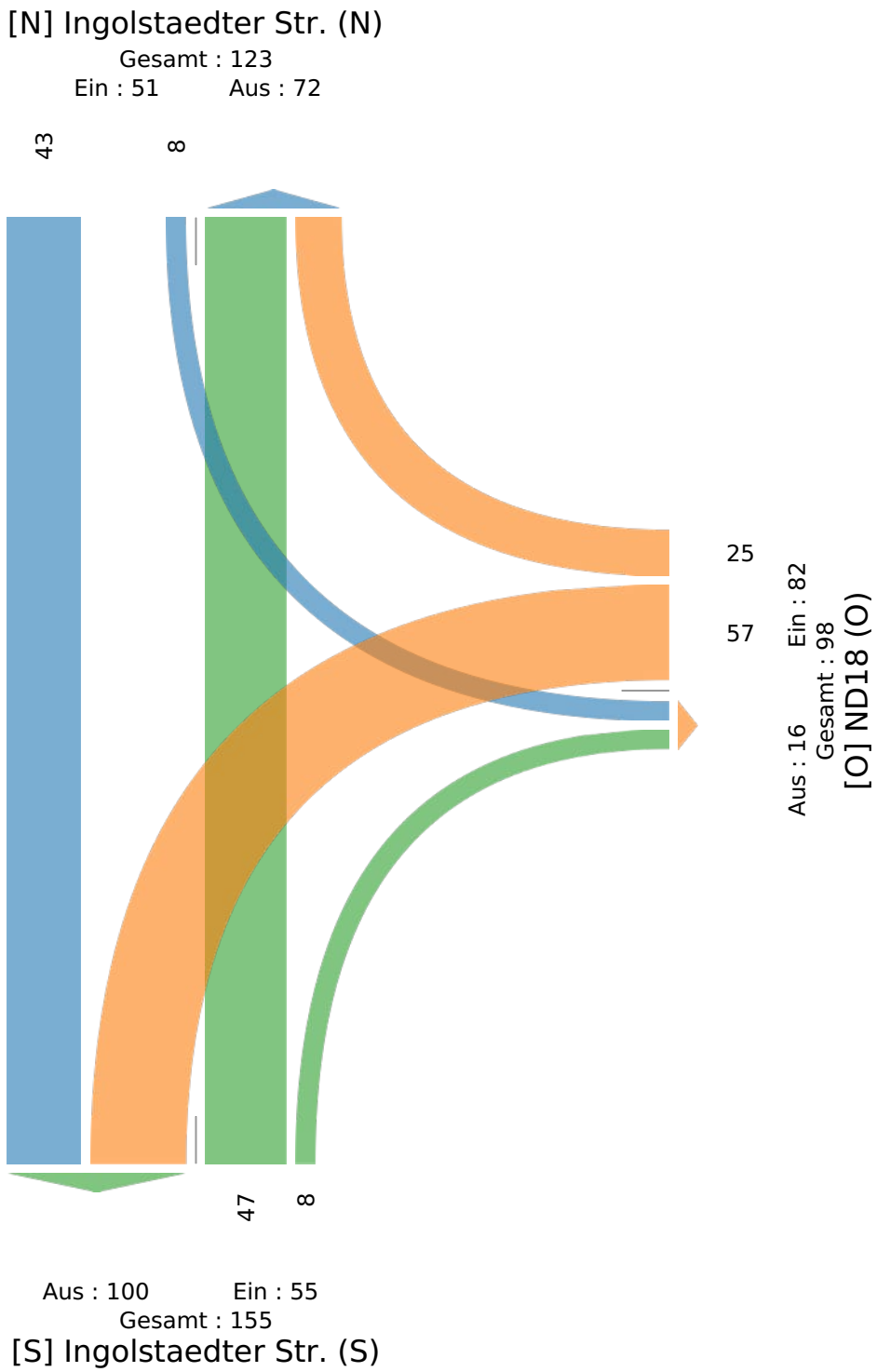
Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				Ingolstaedter Str. (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:15 Uhr	14	2	0	**16**	6	16	0	**22**	3	13	0	**16**	**54**
11:30 Uhr	10	2	0	**12**	4	18	0	**22**	4	6	0	**10**	**44**
11:45 Uhr	9	1	0	**10**	7	12	0	**19**	1	20	0	**21**	**50**
12:00 Uhr	10	3	0	**13**	8	11	0	**19**	0	8	0	**8**	**40**
Gesamtsumme	43	8	0	**51**	25	57	0	**82**	8	47	0	**55**	**188**
Abbiegebeziehung	84,3 %	15,7 %	0 %	**-**	30,5 %	69,5 %	0 %	**-**	14,5 %	85,5 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	22,9 %	4,3 %	0 %	**27,1 %**	13,3 %	30,3 %	0 %	**43,6 %**	4,3 %	25,0 %	0 %	**29,3 %**	-
PHF	0,768	0,667	-	**0,797**	0,781	0,792	-	**0,932**	0,500	0,588	-	**0,655**	0,870
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Pkw	36	7	0	**43**	22	43	0	**65**	4	36	0	**40**	148
% Pkw	83,7 %	87,5 %	0 %	**84,3 %**	88,0 %	75,4 %	0 %	**79,3 %**	50,0 %	76,6 %	0 %	**72,7 %**	78,7 %
Lieferwagen	3	0	0	**3**	1	5	0	**6**	1	5	0	**6**	15
% Lieferwagen	7,0 %	0 %	0 %	**5,9 %**	4,0 %	8,8 %	0 %	**7,3 %**	12,5 %	10,6 %	0 %	**10,9 %**	8,0 %
Lkw ohne Anhänger	2	1	0	**3**	2	7	0	**9**	0	5	0	**5**	17
% Lkw ohne Anhänger	4,7 %	12,5 %	0 %	**5,9 %**	8,0 %	12,3 %	0 %	**11,0 %**	0 %	10,6 %	0 %	**9,1 %**	9,0 %
Lkw mit Anhänger	1	0	0	**1**	0	2	0	**2**	3	0	0	**3**	6
% Lkw mit Anhänger	2,3 %	0 %	0 %	**2,0 %**	0 %	3,5 %	0 %	**2,4 %**	37,5 %	0 %	0 %	**5,5 %**	3,2 %
Busse	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2
% Busse	2,3 %	0 %	0 %	**2,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	2,1 %	0 %	**1,8 %**	1,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:15 - 12:15 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

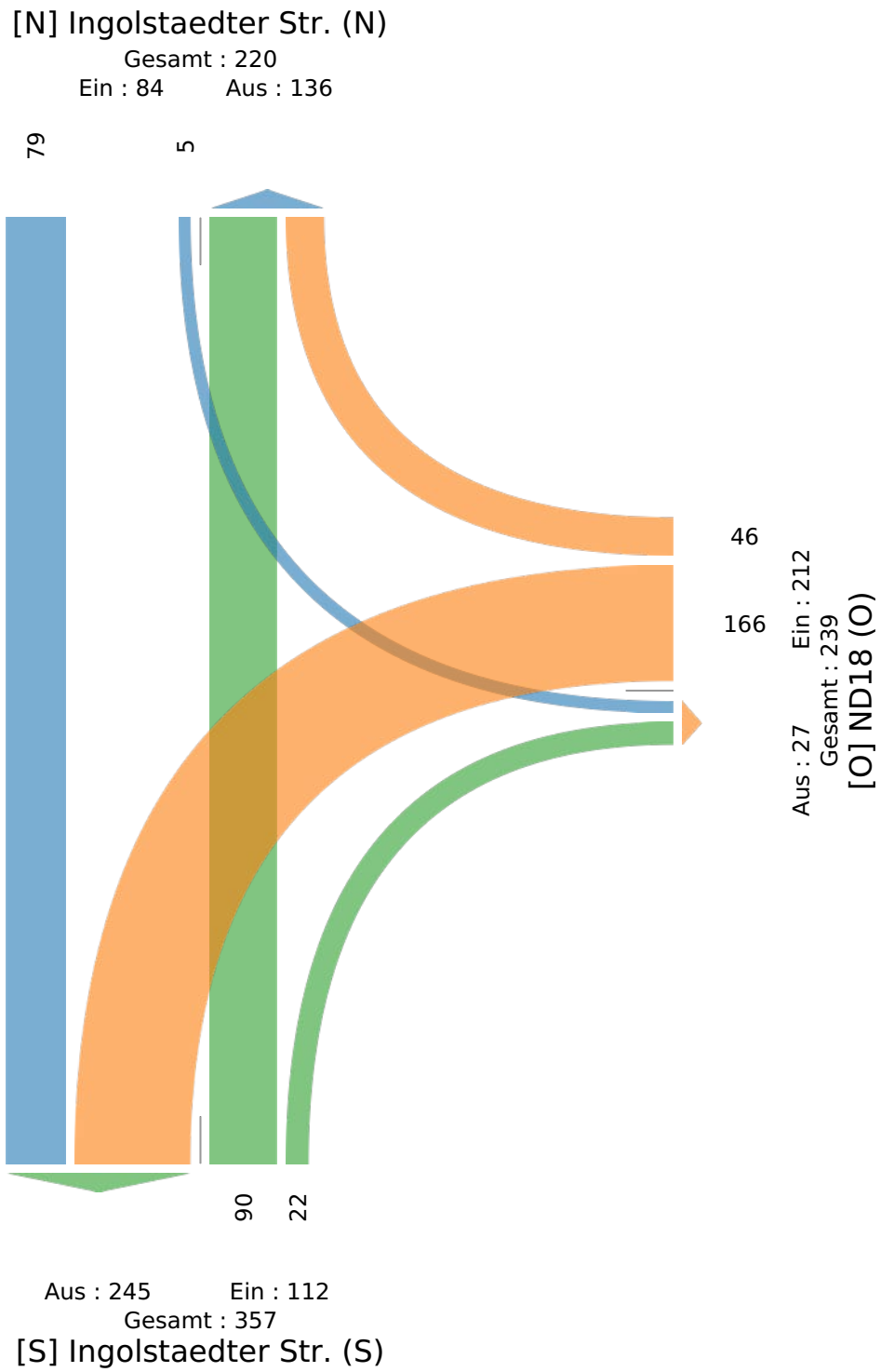
Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. (N) Richtung S				ND18 (O) Richtung W				Ingolstaedter Str. (S) Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:45 Uhr	17	2	0	**19**	11	44	0	**55**	6	19	0	**25**	**99**
17:00 Uhr	23	0	0	**23**	16	34	0	**50**	8	30	0	**38**	**111**
17:15 Uhr	23	1	0	**24**	10	48	0	**58**	2	25	0	**27**	**109**
17:30 Uhr	16	2	0	**18**	9	40	0	**49**	6	16	0	**22**	**89**
Gesamtsumme	79	5	0	**84**	46	166	0	**212**	22	90	0	**112**	**408**
Abbiegebeziehung	94,0 %	6,0 %	0 %	**-**	21,7 %	78,3 %	0 %	**-**	19,6 %	80,4 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	19,4 %	1,2 %	0 %	**20,6 %**	11,3 %	40,7 %	0 %	**52,0 %**	5,4 %	22,1 %	0 %	**27,5 %**	-
PHF	0,859	0,625	-	**0,875**	0,768	0,865	-	**0,901**	0,656	0,750	-	**0,730**	0,927
Krad	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	2	2	0	**4**	6
% Krad	1,3 %	0 %	0 %	**1,2 %**	0 %	0,6 %	0 %	**0,5 %**	9,1 %	2,2 %	0 %	**3,6 %**	1,5 %
Pkw	72	5	0	**77**	41	147	0	**188**	17	78	0	**95**	360
% Pkw	91,1 %	100 %	0 %	**91,7 %**	89,1 %	88,6 %	0 %	**88,7 %**	77,3 %	86,7 %	0 %	**84,8 %**	88,2 %
Lieferwagen	2	0	0	**2**	2	12	0	**14**	2	7	0	**9**	25
% Lieferwagen	2,5 %	0 %	0 %	**2,4 %**	4,3 %	7,2 %	0 %	**6,6 %**	9,1 %	7,8 %	0 %	**8,0 %**	6,1 %
Lkw ohne Anhänger	4	0	0	**4**	0	4	0	**4**	0	3	0	**3**	11
% Lkw ohne Anhänger	5,1 %	0 %	0 %	**4,8 %**	0 %	2,4 %	0 %	**1,9 %**	0 %	3,3 %	0 %	**2,7 %**	2,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	2
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	1,2 %	0 %	**0,9 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,5 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	1	0	0	**1**	4
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	6,5 %	0 %	0 %	**1,4 %**	4,5 %	0 %	0 %	**0,9 %**	1,0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Nord 24h - Knotenpunkt(e)
Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793043, Standort: 48.712194, 11.3233, Seitennummer: SCU91Y

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	B16_AST (O)				Süd (Industrie)				B16_AST (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
00:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
00:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**2**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2	0	0	**2**	**3**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
01:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	0	1	0	**1**	**3**
02:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	**3**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	**3**
03:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
03:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	**2**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	**2**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	4	0	**5**	**5**
04:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	**5**
04:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	**1**
04:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	9	0	**9**	**9**
04:45 Uhr	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	3	10	0	**13**	**15**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	3	24	0	**27**	**30**
05:00 Uhr	0	2	0	**2**	1	2	0	**3**	3	27	0	**30**	**35**
05:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	1	37	0	**38**	**41**
05:30 Uhr	0	1	0	**1**	1	2	0	**3**	3	49	0	**52**	**56**
05:45 Uhr	1	2	0	**3**	0	1	0	**1**	5	41	0	**46**	**50**
Gesamtstunde	1	6	0	**7**	2	7	0	**9**	12	154	0	**166**	**182**
06:00 Uhr	0	1	0	**1**	2	3	0	**5**	9	31	0	**40**	**46**
06:15 Uhr	2	4	0	**6**	7	5	0	**12**	9	55	0	**64**	**82**
06:30 Uhr	0	2	0	**2**	6	4	0	**10**	4	61	0	**65**	**77**
06:45 Uhr	3	4	0	**7**	2	9	0	**11**	12	48	0	**60**	**78**
Gesamtstunde	5	11	0	**16**	17	21	0	**38**	34	195	0	**229**	**283**
07:00 Uhr	0	2	0	**2**	1	5	0	**6**	8	53	0	**61**	**69**
07:15 Uhr	4	5	0	**9**	0	11	0	**11**	5	55	0	**60**	**80**
07:30 Uhr	4	3	0	**7**	2	9	0	**11**	5	48	0	**53**	**71**
07:45 Uhr	3	3	0	**6**	1	12	0	**13**	14	38	0	**52**	**71**
Gesamtstunde	11	13	0	**24**	4	37	0	**41**	32	194	0	**226**	**291**
08:00 Uhr	2	3	0	**5**	2	6	0	**8**	10	36	0	**46**	**59**
08:15 Uhr	2	4	0	**6**	2	6	0	**8**	1	31	0	**32**	**46**
08:30 Uhr	0	3	0	**3**	2	1	0	**3**	2	28	0	**30**	**36**
08:45 Uhr	2	2	0	**4**	2	12	0	**14**	3	18	0	**21**	**39**
Gesamtstunde	6	12	0	**18**	8	25	0	**33**	16	113	0	**129**	**180**
09:00 Uhr	2	0	0	**2**	2	5	0	**7**	8	28	0	**36**	**45**
09:15 Uhr	2	3	0	**5**	1	3	0	**4**	5	28	0	**33**	**42**
09:30 Uhr	1	0	0	**1**	1	7	0	**8**	3	24	0	**27**	**36**
09:45 Uhr	2	0	0	**2**	1	7	0	**8**	8	19	0	**27**	**37**
Gesamtstunde	7	3	0	**10**	5	22	0	**27**	24	99	0	**123**	**160**
10:00 Uhr	1	3	0	**4**	0	5	0	**5**	2	17	0	**19**	**28**
10:15 Uhr	2	1	0	**3**	1	2	0	**3**	3	25	0	**28**	**34**
10:30 Uhr	1	1	0	**2**	1	5	0	**6**	10	27	0	**37**	**45**

Zufahrten	B16_AST (O)				Süd (Industrie)				B16_AST (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	1	0	0	**1**	2	9	0	**11**	8	18	0	**26**	**38**
Gesamtstunde	5	5	0	**10**	4	21	0	**25**	23	87	0	**110**	**145**
11:00 Uhr	1	1	0	**2**	3	1	0	**4**	4	12	0	**16**	**22**
11:15 Uhr	2	1	0	**3**	1	12	0	**13**	8	12	0	**20**	**36**
11:30 Uhr	1	2	0	**3**	0	4	0	**4**	8	15	0	**23**	**30**
11:45 Uhr	5	0	0	**5**	1	8	0	**9**	11	17	0	**28**	**42**
Gesamtstunde	9	4	0	**13**	5	25	0	**30**	31	56	0	**87**	**130**
12:00 Uhr	4	1	0	**5**	5	6	0	**11**	4	21	0	**25**	**41**
12:15 Uhr	1	3	0	**4**	6	4	0	**10**	4	10	0	**14**	**28**
12:30 Uhr	0	0	0	**0**	1	4	0	**5**	11	26	0	**37**	**42**
12:45 Uhr	2	3	0	**5**	1	2	0	**3**	4	18	0	**22**	**30**
Gesamtstunde	7	7	0	**14**	13	16	0	**29**	23	75	0	**98**	**141**
13:00 Uhr	5	1	0	**6**	2	5	0	**7**	7	19	0	**26**	**39**
13:15 Uhr	2	3	0	**5**	0	11	0	**11**	8	28	0	**36**	**52**
13:30 Uhr	3	1	0	**4**	0	3	0	**3**	7	25	0	**32**	**39**
13:45 Uhr	4	1	0	**5**	3	10	0	**13**	11	22	0	**33**	**51**
Gesamtstunde	14	6	0	**20**	5	29	0	**34**	33	94	0	**127**	**181**
14:00 Uhr	2	2	0	**4**	1	7	0	**8**	10	11	0	**21**	**33**
14:15 Uhr	1	3	0	**4**	2	9	0	**11**	6	18	0	**24**	**39**
14:30 Uhr	5	4	0	**9**	0	8	0	**8**	3	24	0	**27**	**44**
14:45 Uhr	4	3	0	**7**	1	12	0	**13**	3	15	0	**18**	**38**
Gesamtstunde	12	12	0	**24**	4	36	0	**40**	22	68	0	**90**	**154**
15:00 Uhr	3	2	0	**5**	2	13	0	**15**	5	22	0	**27**	**47**
15:15 Uhr	9	3	0	**12**	0	8	0	**8**	7	16	0	**23**	**43**
15:30 Uhr	4	2	0	**6**	2	13	0	**15**	3	16	0	**19**	**40**
15:45 Uhr	5	6	0	**11**	2	9	0	**11**	16	26	0	**42**	**64**
Gesamtstunde	21	13	0	**34**	6	43	0	**49**	31	80	0	**111**	**194**
16:00 Uhr	3	5	0	**8**	1	14	0	**15**	12	17	0	**29**	**52**
16:15 Uhr	3	1	0	**4**	1	11	0	**12**	9	16	0	**25**	**41**
16:30 Uhr	4	7	0	**11**	2	15	0	**17**	21	27	0	**48**	**76**
16:45 Uhr	4	3	0	**7**	4	21	0	**25**	22	19	0	**41**	**73**
Gesamtstunde	14	16	0	**30**	8	61	0	**69**	64	79	0	**143**	**242**
17:00 Uhr	3	2	0	**5**	3	39	1	**43**	16	19	0	**35**	**83**
17:15 Uhr	5	3	0	**8**	2	14	0	**16**	14	30	0	**44**	**68**
17:30 Uhr	4	1	0	**5**	3	17	0	**20**	10	18	0	**28**	**53**
17:45 Uhr	7	4	0	**11**	3	14	0	**17**	13	16	0	**29**	**57**
Gesamtstunde	19	10	0	**29**	11	84	1	**96**	53	83	0	**136**	**261**
18:00 Uhr	2	1	0	**3**	4	26	0	**30**	14	21	0	**35**	**68**
18:15 Uhr	3	1	0	**4**	0	17	0	**17**	17	13	0	**30**	**51**
18:30 Uhr	1	1	0	**2**	2	23	0	**25**	9	27	0	**36**	**63**
18:45 Uhr	4	1	0	**5**	0	9	0	**9**	0	16	0	**16**	**30**
Gesamtstunde	10	4	0	**14**	6	75	0	**81**	40	77	0	**117**	**212**
19:00 Uhr	3	2	0	**5**	1	2	0	**3**	5	13	0	**18**	**26**
19:15 Uhr	3	1	0	**4**	0	2	0	**2**	1	7	0	**8**	**14**
19:30 Uhr	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	**9**
19:45 Uhr	2	0	0	**2**	1	1	0	**2**	0	8	0	**8**	**12**
Gesamtstunde	12	3	0	**15**	2	5	0	**7**	6	33	0	**39**	**61**
20:00 Uhr	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	1	6	0	**7**	**9**
20:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	2	0	**2**	1	5	0	**6**	**9**
20:30 Uhr	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	1	8	0	**9**	**12**
20:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	1	6	0	**7**	**8**
Gesamtstunde	2	3	0	**5**	0	4	0	**4**	4	25	0	**29**	**38**
21:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	3	10	0	**13**	**16**
21:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	10	0	**10**	**11**
21:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2	3	0	**5**	**6**
21:45 Uhr	1	2	0	**3**	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	**8**
Gesamtstunde	2	2	0	**4**	0	5	0	**5**	5	27	0	**32**	**41**
22:00 Uhr	1	0	0	**1**	0	3	0	**3**	2	2	0	**4**	**8**
22:15 Uhr	2	0	0	**2**	0	3	0	**3**	0	1	0	**1**	**6**
22:30 Uhr	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	**5**

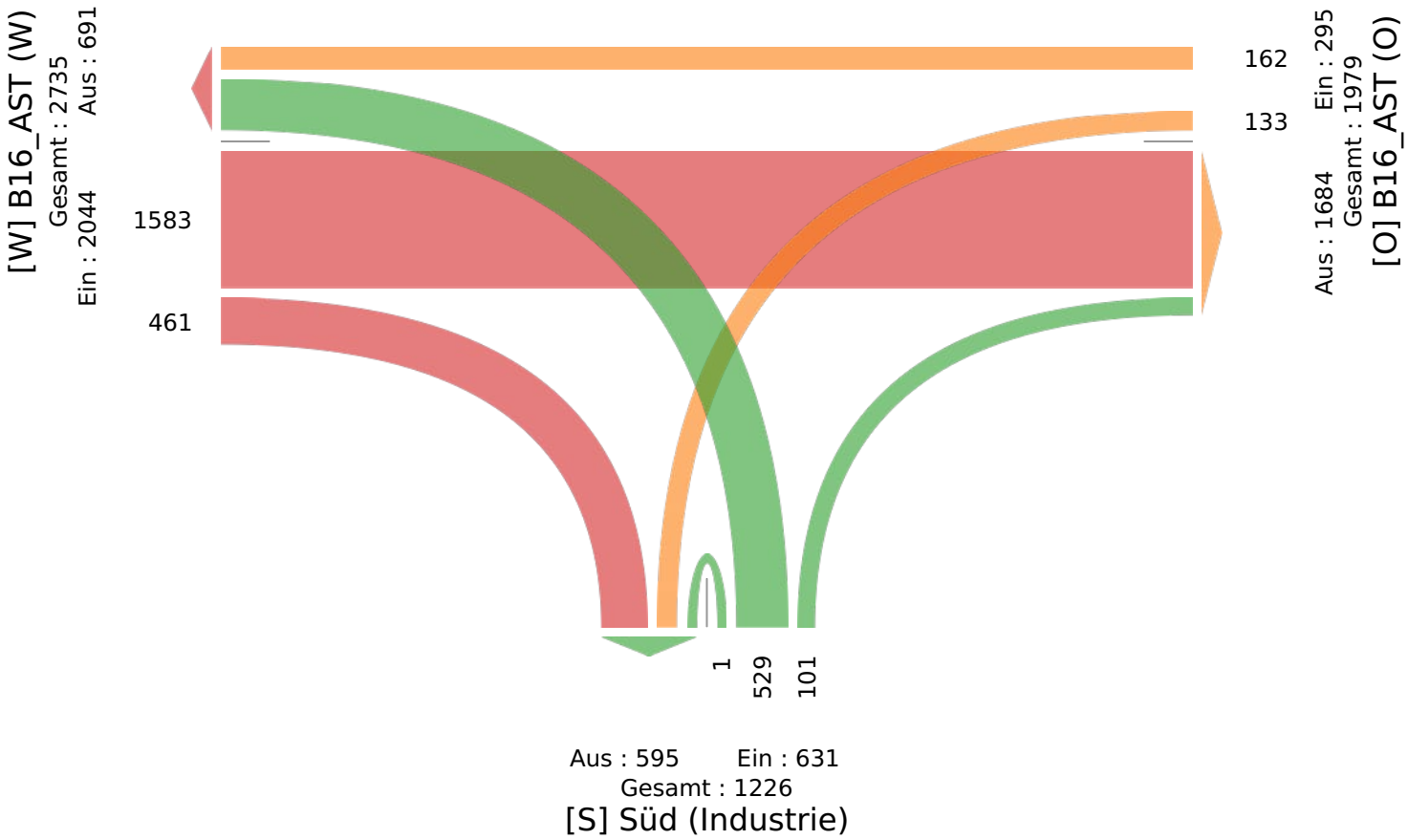
Zufahrten	B16_AST (O)				Süd (Industrie)				B16_AST (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	**5**
Gesamtstunde	4	2	0	**6**	0	7	0	**7**	2	9	0	**11**	**24**
23:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	1	0	**1**	**2**
23:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	2	0	**2**	**3**
23:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
23:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	0	2	0	**2**	0	3	0	**3**	**6**
Gesamtsumme	162	133	0	**295**	101	529	1	**631**	461	1583	0	**2044**	**2970**
Abbiegebeziehung	54,9 %	45,1 %	0 %	**-**	16,0 %	83,8 %	0,2 %	**-**	22,6 %	77,4 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	5,5 %	4,5 %	0 %	**9,9 %**	3,4 %	17,8 %	0 %	**21,2 %**	15,5 %	53,3 %	0 %	**68,8 %**	-
Krad	0	0	0	**0**	0	10	0	**10**	8	8	0	**16**	26
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	1,9 %	0 %	**1,6 %**	1,7 %	0,5 %	0 %	**0,8 %**	0,9 %
Pkw	149	88	0	**237**	49	414	1	**464**	346	1432	0	**1778**	2479
% Pkw	92,0 %	66,2 %	0 %	**80,3 %**	48,5 %	78,3 %	100 %	**73,5 %**	75,1 %	90,5 %	0 %	**87,0 %**	83,5 %
Lieferwagen	4	18	0	**22**	16	35	0	**51**	33	67	0	**100**	173
% Lieferwagen	2,5 %	13,5 %	0 %	**7,5 %**	15,8 %	6,6 %	0 %	**8,1 %**	7,2 %	4,2 %	0 %	**4,9 %**	5,8 %
Lkw ohne Anhänger	7	10	0	**17**	18	30	0	**48**	39	34	0	**73**	138
% Lkw ohne Anhänger	4,3 %	7,5 %	0 %	**5,8 %**	17,8 %	5,7 %	0 %	**7,6 %**	8,5 %	2,1 %	0 %	**3,6 %**	4,6 %
Lkw mit Anhänger	2	17	0	**19**	17	26	0	**43**	26	36	0	**62**	124
% Lkw mit Anhänger	1,2 %	12,8 %	0 %	**6,4 %**	16,8 %	4,9 %	0 %	**6,8 %**	5,6 %	2,3 %	0 %	**3,0 %**	4,2 %
Busse	0	0	0	**0**	1	13	0	**14**	8	6	0	**14**	28
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,0 %	2,5 %	0 %	**2,2 %**	1,7 %	0,4 %	0 %	**0,7 %**	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	2
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:15 - 07:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

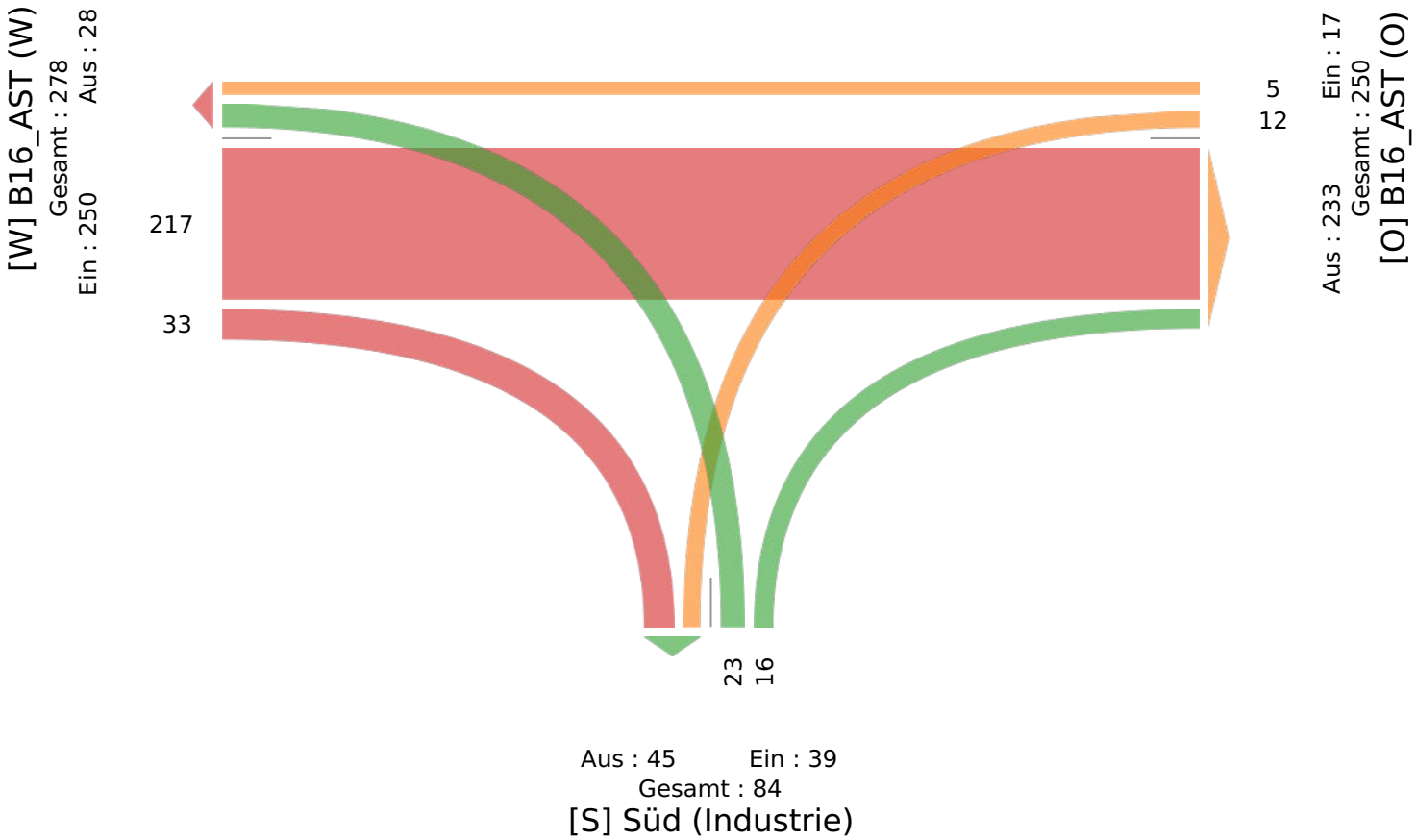
Zufahrten Richtung	B16_AST (O) Richtung W				Süd (Industrie) Richtung N				B16_AST (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 06:15 Uhr	2	4	0	**6**	7	5	0	**12**	9	55	0	**64**	**82**
06:30 Uhr	0	2	0	**2**	6	4	0	**10**	4	61	0	**65**	**77**
06:45 Uhr	3	4	0	**7**	2	9	0	**11**	12	48	0	**60**	**78**
07:00 Uhr	0	2	0	**2**	1	5	0	**6**	8	53	0	**61**	**69**
Gesamtsumme	5	12	0	**17**	16	23	0	**39**	33	217	0	**250**	**306**
Abbiegebeziehung	29,4 %	70,6 %	0 %	**-**	41,0 %	59,0 %	0 %	**-**	13,2 %	86,8 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	1,6 %	3,9 %	0 %	**5,6 %**	5,2 %	7,5 %	0 %	**12,7 %**	10,8 %	70,9 %	0 %	**81,7 %**	-
PHF	0,417	0,750	-	**0,607**	0,571	0,639	-	**0,813**	0,688	0,889	-	**0,962**	0,933
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	3,0 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0,3 %
Pkw	5	11	0	**16**	7	15	0	**22**	25	206	0	**231**	269
% Pkw	100 %	91,7 %	0 %	**94,1 %**	43,8 %	65,2 %	0 %	**56,4 %**	75,8 %	94,9 %	0 %	**92,4 %**	87,9 %
Lieferwagen	0	0	0	**0**	4	2	0	**6**	2	5	0	**7**	13
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	**0 %**	25,0 %	8,7 %	0 %	**15,4 %**	6,1 %	2,3 %	0 %	**2,8 %**	4,2 %
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	**0**	3	2	0	**5**	1	1	0	**2**	7
% Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	18,8 %	8,7 %	0 %	**12,8 %**	3,0 %	0,5 %	0 %	**0,8 %**	2,3 %
Lkw mit Anhänger	0	1	0	**1**	2	3	0	**5**	3	5	0	**8**	14
% Lkw mit Anhänger	0 %	8,3 %	0 %	**5,9 %**	12,5 %	13,0 %	0 %	**12,8 %**	9,1 %	2,3 %	0 %	**3,2 %**	4,6 %
Busse	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	2
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	4,3 %	0 %	**2,6 %**	3,0 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0,7 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:15 - 07:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

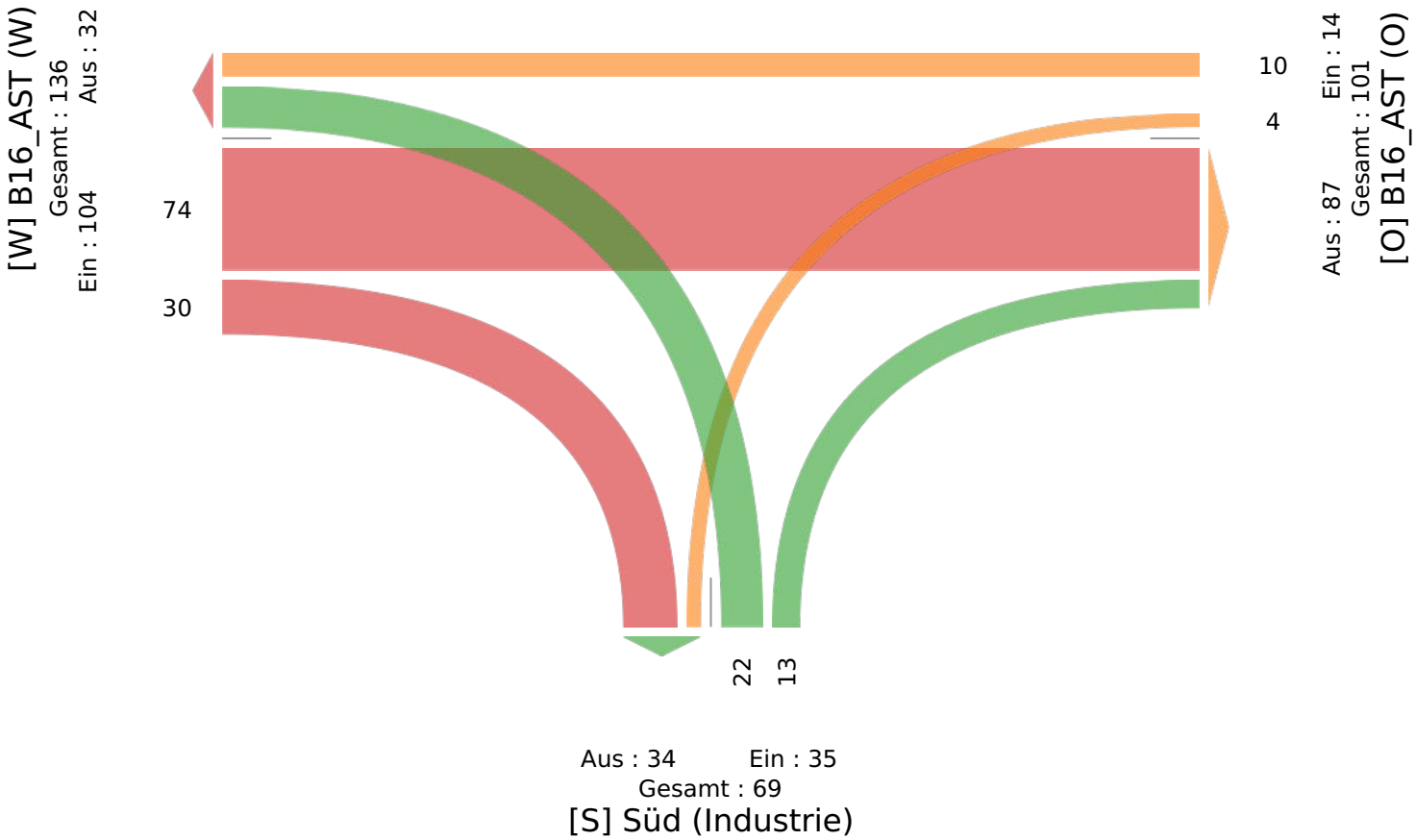
Zufahrten Richtung	B16_AST (O) Richtung W				Süd (Industrie) Richtung N				B16_AST (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:45 Uhr	5	0	0	**5**	1	8	0	**9**	11	17	0	**28**	**42**
12:00 Uhr	4	1	0	**5**	5	6	0	**11**	4	21	0	**25**	**41**
12:15 Uhr	1	3	0	**4**	6	4	0	**10**	4	10	0	**14**	**28**
12:30 Uhr	0	0	0	**0**	1	4	0	**5**	11	26	0	**37**	**42**
Gesamtsumme	10	4	0	**14**	13	22	0	**35**	30	74	0	**104**	**153**
Abbiegebeziehung	71,4 %	28,6 %	0 %	**-**	37,1 %	62,9 %	0 %	**-**	28,8 %	71,2 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	6,5 %	2,6 %	0 %	**9,2 %**	8,5 %	14,4 %	0 %	**22,9 %**	19,6 %	48,4 %	0 %	**68,0 %**	-
PHF	0,500	0,333	-	**0,700**	0,542	0,688	-	**0,795**	0,682	0,712	-	**0,703**	0,911
Krad	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	4,5 %	0 %	**2,9 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,7 %
Pkw	7	3	0	**10**	7	13	0	**20**	15	64	0	**79**	109
% Pkw	70,0 %	75,0 %	0 %	**71,4 %**	53,8 %	59,1 %	0 %	**57,1 %**	50,0 %	86,5 %	0 %	**76,0 %**	71,2 %
Lieferwagen	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	3	2	0	**5**	9
% Lieferwagen	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	18,2 %	0 %	**11,4 %**	10,0 %	2,7 %	0 %	**4,8 %**	5,9 %
Lkw ohne Anhänger	2	1	0	**3**	4	2	0	**6**	7	1	0	**8**	17
% Lkw ohne Anhänger	20,0 %	25,0 %	0 %	**21,4 %**	30,8 %	9,1 %	0 %	**17,1 %**	23,3 %	1,4 %	0 %	**7,7 %**	11,1 %
Lkw mit Anhänger	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	3	7	0	**10**	12
% Lkw mit Anhänger	10,0 %	0 %	0 %	**7,1 %**	7,7 %	0 %	0 %	**2,9 %**	10,0 %	9,5 %	0 %	**9,6 %**	7,8 %
Busse	0	0	0	**0**	1	2	0	**3**	2	0	0	**2**	5
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	7,7 %	9,1 %	0 %	**8,6 %**	6,7 %	0 %	0 %	**1,9 %**	3,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:45 - 12:45 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

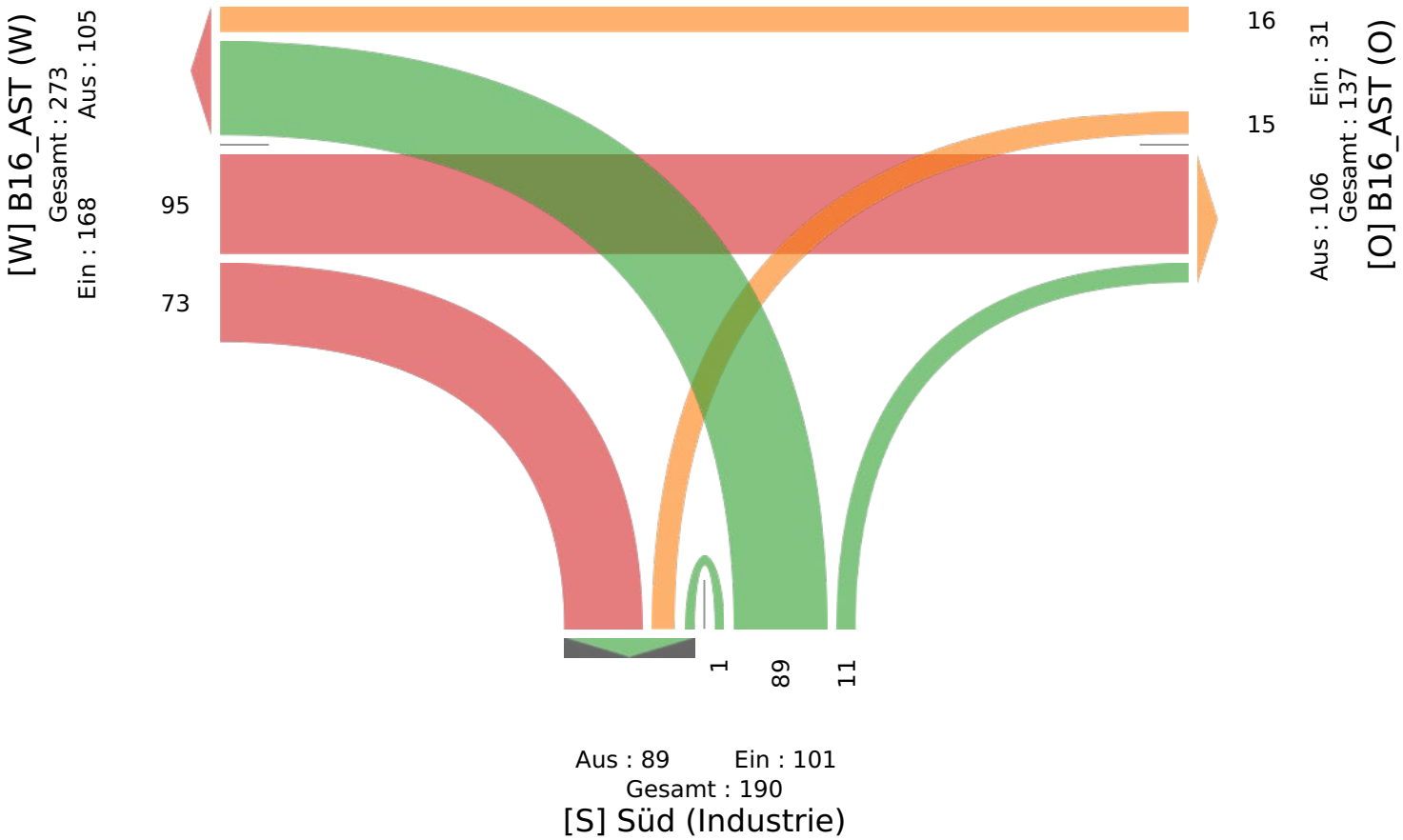
Zufahrten Richtung	B16_AST (O) Richtung W				Süd (Industrie) Richtung N				B16_AST (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	4	7	0	**11**	2	15	0	**17**	21	27	0	**48**	**76**
16:45 Uhr	4	3	0	**7**	4	21	0	**25**	22	19	0	**41**	**73**
17:00 Uhr	3	2	0	**5**	3	39	1	**43**	16	19	0	**35**	**83**
17:15 Uhr	5	3	0	**8**	2	14	0	**16**	14	30	0	**44**	**68**
Gesamtsumme	16	15	0	**31**	11	89	1	**101**	73	95	0	**168**	**300**
Abbiegebeziehung	51,6 %	48,4 %	0 %	**-**	10,9 %	88,1 %	1,0 %	**-**	43,5 %	56,5 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	5,3 %	5,0 %	0 %	**10,3 %**	3,7 %	29,7 %	0,3 %	**33,7 %**	24,3 %	31,7 %	0 %	**56,0 %**	-
PHF	0,800	0,536	-	**0,705**	0,688	0,571	0,250	**0,587**	0,830	0,792	-	**0,875**	0,904
Krad	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	1	0	0	**1**	3
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	2,2 %	0 %	**2,0 %**	1,4 %	0 %	0 %	**0,6 %**	1,0 %
Pkw	16	12	0	**28**	5	79	1	**85**	60	90	0	**150**	263
% Pkw	100 %	80,0 %	0 %	**90,3 %**	45,5 %	88,8 %	100 %	**84,2 %**	82,2 %	94,7 %	0 %	**89,3 %**	87,7 %
Lieferwagen	0	2	0	**2**	1	6	0	**7**	6	4	0	**10**	19
% Lieferwagen	0 %	13,3 %	0 %	**6,5 %**	9,1 %	6,7 %	0 %	**6,9 %**	8,2 %	4,2 %	0 %	**6,0 %**	6,3 %
Lkw ohne Anhänger	0	1	0	**1**	1	1	0	**2**	3	1	0	**4**	7
% Lkw ohne Anhänger	0 %	6,7 %	0 %	**3,2 %**	9,1 %	1,1 %	0 %	**2,0 %**	4,1 %	1,1 %	0 %	**2,4 %**	2,3 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	4	0	0	**4**	3	0	0	**3**	7
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	36,4 %	0 %	0 %	**4,0 %**	4,1 %	0 %	0 %	**1,8 %**	2,3 %
Busse	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	1,1 %	0 %	**1,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793051, Standort: 48.710552, 11.323288, Seitennummer: SCU5YU

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	Ingolstaedter Str.				Ost				Am Osterfeld				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
00:15 Uhr	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**3**
00:30 Uhr	2	0	0	**2**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**2**
00:45 Uhr	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**2**
Gesamtstunde	6	2	0	**8**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**9**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
02:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	**3**
Gesamtstunde	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	**3**
03:00 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
03:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
03:30 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	**3**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**2**
Gesamtstunde	2	1	0	**3**	0	0	0	**0**	4	1	0	**5**	**8**
04:00 Uhr	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	3	1	0	**4**	**6**
04:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**1**
04:30 Uhr	0	3	0	**3**	0	0	0	**0**	6	0	0	**6**	**9**
04:45 Uhr	1	5	0	**6**	1	0	0	**1**	8	0	0	**8**	**15**
Gesamtstunde	1	10	0	**11**	2	0	0	**2**	17	1	0	**18**	**31**
05:00 Uhr	3	5	0	**8**	0	2	0	**2**	26	0	0	**26**	**36**
05:15 Uhr	4	6	0	**10**	1	1	0	**2**	31	3	0	**34**	**46**
05:30 Uhr	3	7	0	**10**	2	0	0	**2**	45	2	0	**47**	**59**
05:45 Uhr	8	10	0	**18**	1	1	0	**2**	36	2	0	**38**	**58**
Gesamtstunde	18	28	0	**46**	4	4	0	**8**	138	7	0	**145**	**199**
06:00 Uhr	13	8	0	**21**	2	1	0	**3**	32	2	0	**34**	**58**
06:15 Uhr	12	17	0	**29**	5	1	0	**6**	47	1	0	**48**	**83**
06:30 Uhr	11	15	0	**26**	4	1	0	**5**	53	1	0	**54**	**85**
06:45 Uhr	18	15	0	**33**	11	0	0	**11**	44	5	0	**49**	**93**
Gesamtstunde	54	55	0	**109**	22	3	0	**25**	176	9	0	**185**	**319**
07:00 Uhr	10	16	0	**26**	3	2	0	**5**	43	5	0	**48**	**79**
07:15 Uhr	21	12	0	**33**	14	1	0	**15**	48	4	0	**52**	**100**
07:30 Uhr	10	18	0	**28**	12	1	0	**13**	35	10	0	**45**	**86**
07:45 Uhr	16	15	0	**31**	15	1	0	**16**	37	10	0	**47**	**94**
Gesamtstunde	57	61	0	**118**	44	5	0	**49**	163	29	0	**192**	**359**
08:00 Uhr	18	12	0	**30**	6	1	0	**7**	34	5	0	**39**	**76**
08:15 Uhr	12	4	0	**16**	8	1	0	**9**	28	3	0	**31**	**56**
08:30 Uhr	10	10	0	**20**	1	0	0	**1**	20	5	0	**25**	**46**
08:45 Uhr	18	10	0	**28**	10	3	0	**13**	11	5	0	**16**	**57**
Gesamtstunde	58	36	0	**94**	25	5	0	**30**	93	18	0	**111**	**235**
09:00 Uhr	11	11	0	**22**	6	2	0	**8**	25	5	0	**30**	**60**
09:15 Uhr	10	8	0	**18**	2	3	0	**5**	26	2	0	**28**	**51**
09:30 Uhr	21	7	0	**28**	5	3	0	**8**	20	11	0	**31**	**67**
09:45 Uhr	12	10	0	**22**	7	2	0	**9**	17	7	0	**24**	**55**
Gesamtstunde	54	36	0	**90**	20	10	0	**30**	88	25	0	**113**	**233**
10:00 Uhr	10	5	0	**15**	4	2	0	**6**	14	11	0	**25**	**46**
10:15 Uhr	19	4	0	**23**	4	0	0	**4**	24	9	0	**33**	**60**
10:30 Uhr	23	11	0	**34**	5	1	0	**6**	25	2	0	**27**	**67**

Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. Richtung S				Ost Richtung W				Am Osterfeld Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	14	11	0	**25**	6	4	0	**10**	15	8	0	**23**	**58**
Gesamtstunde	66	31	0	**97**	19	7	0	**26**	78	30	0	**108**	**231**
11:00 Uhr	18	5	0	**23**	1	1	0	**2**	10	4	0	**14**	**39**
11:15 Uhr	22	8	0	**30**	7	6	0	**13**	13	9	0	**22**	**65**
11:30 Uhr	20	8	0	**28**	6	0	0	**6**	15	4	0	**19**	**53**
11:45 Uhr	10	11	0	**21**	9	4	0	**13**	16	13	0	**29**	**63**
Gesamtstunde	70	32	0	**102**	23	11	0	**34**	54	30	0	**84**	**220**
12:00 Uhr	15	6	0	**21**	4	6	0	**10**	19	3	0	**22**	**53**
12:15 Uhr	18	5	0	**23**	4	1	0	**5**	9	3	0	**12**	**40**
12:30 Uhr	29	14	0	**43**	2	2	0	**4**	23	4	0	**27**	**74**
12:45 Uhr	20	11	0	**31**	2	1	0	**3**	12	5	0	**17**	**51**
Gesamtstunde	82	36	0	**118**	12	10	0	**22**	63	15	0	**78**	**218**
13:00 Uhr	20	7	0	**27**	5	4	0	**9**	17	8	0	**25**	**61**
13:15 Uhr	21	11	0	**32**	11	2	0	**13**	27	8	0	**35**	**80**
13:30 Uhr	32	14	0	**46**	5	1	0	**6**	17	3	0	**20**	**72**
13:45 Uhr	21	12	0	**33**	9	5	0	**14**	20	6	0	**26**	**73**
Gesamtstunde	94	44	0	**138**	30	12	0	**42**	81	25	0	**106**	**286**
14:00 Uhr	29	9	0	**38**	6	3	0	**9**	11	9	0	**20**	**67**
14:15 Uhr	40	10	0	**50**	9	1	0	**10**	14	4	0	**18**	**78**
14:30 Uhr	29	7	0	**36**	8	4	0	**12**	20	7	0	**27**	**75**
14:45 Uhr	37	5	0	**42**	11	4	0	**15**	13	5	0	**18**	**75**
Gesamtstunde	135	31	0	**166**	34	12	0	**46**	58	25	0	**83**	**295**
15:00 Uhr	30	8	0	**38**	9	8	0	**17**	20	6	0	**26**	**81**
15:15 Uhr	46	10	0	**56**	10	7	0	**17**	12	4	0	**16**	**89**
15:30 Uhr	41	6	0	**47**	13	3	0	**16**	13	7	0	**20**	**83**
15:45 Uhr	34	21	0	**55**	11	4	0	**15**	21	9	0	**30**	**100**
Gesamtstunde	151	45	0	**196**	43	22	0	**65**	66	26	0	**92**	**353**
16:00 Uhr	37	13	0	**50**	10	5	0	**15**	17	6	0	**23**	**88**
16:15 Uhr	48	15	0	**63**	11	3	0	**14**	11	10	0	**21**	**98**
16:30 Uhr	28	21	0	**49**	16	4	0	**20**	24	11	0	**35**	**104**
16:45 Uhr	48	18	0	**66**	17	5	0	**22**	23	6	0	**29**	**117**
Gesamtstunde	161	67	0	**228**	54	17	0	**71**	75	33	0	**108**	**407**
17:00 Uhr	40	17	0	**57**	30	12	0	**42**	19	9	0	**28**	**127**
17:15 Uhr	53	18	0	**71**	11	9	0	**20**	25	15	0	**40**	**131**
17:30 Uhr	41	14	0	**55**	15	7	0	**22**	13	7	0	**20**	**97**
17:45 Uhr	32	10	0	**42**	14	6	0	**20**	20	9	0	**29**	**91**
Gesamtstunde	166	59	0	**225**	70	34	0	**104**	77	40	0	**117**	**446**
18:00 Uhr	34	16	0	**50**	16	13	0	**29**	19	7	0	**26**	**105**
18:15 Uhr	42	17	0	**59**	13	5	0	**18**	13	5	0	**18**	**95**
18:30 Uhr	26	13	0	**39**	22	2	0	**24**	23	8	0	**31**	**94**
18:45 Uhr	15	4	0	**19**	7	6	0	**13**	12	3	0	**15**	**47**
Gesamtstunde	117	50	0	**167**	58	26	0	**84**	67	23	0	**90**	**341**
19:00 Uhr	19	10	0	**29**	3	2	0	**5**	7	7	0	**14**	**48**
19:15 Uhr	16	2	0	**18**	2	3	0	**5**	6	3	0	**9**	**32**
19:30 Uhr	16	1	0	**17**	2	2	0	**4**	5	6	0	**11**	**32**
19:45 Uhr	13	2	0	**15**	1	0	0	**1**	5	6	0	**11**	**27**
Gesamtstunde	64	15	0	**79**	8	7	0	**15**	23	22	0	**45**	**139**
20:00 Uhr	11	5	0	**16**	0	0	0	**0**	2	3	0	**5**	**21**
20:15 Uhr	9	1	0	**10**	1	2	0	**3**	5	4	0	**9**	**22**
20:30 Uhr	9	2	0	**11**	1	1	0	**2**	7	0	0	**7**	**20**
20:45 Uhr	2	3	0	**5**	1	0	0	**1**	4	4	0	**8**	**14**
Gesamtstunde	31	11	0	**42**	3	3	0	**6**	18	11	0	**29**	**77**
21:00 Uhr	7	4	0	**11**	2	1	0	**3**	9	1	0	**10**	**24**
21:15 Uhr	8	0	0	**8**	0	1	0	**1**	10	0	0	**10**	**19**
21:30 Uhr	6	4	0	**10**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	**12**
21:45 Uhr	14	2	0	**16**	1	1	0	**2**	2	3	0	**5**	**23**
Gesamtstunde	35	10	0	**45**	4	3	0	**7**	22	4	0	**26**	**78**
22:00 Uhr	6	1	0	**7**	2	2	0	**4**	3	0	0	**3**	**14**
22:15 Uhr	8	0	0	**8**	4	1	0	**5**	1	0	0	**1**	**14**
22:30 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	3	1	0	**4**	**5**

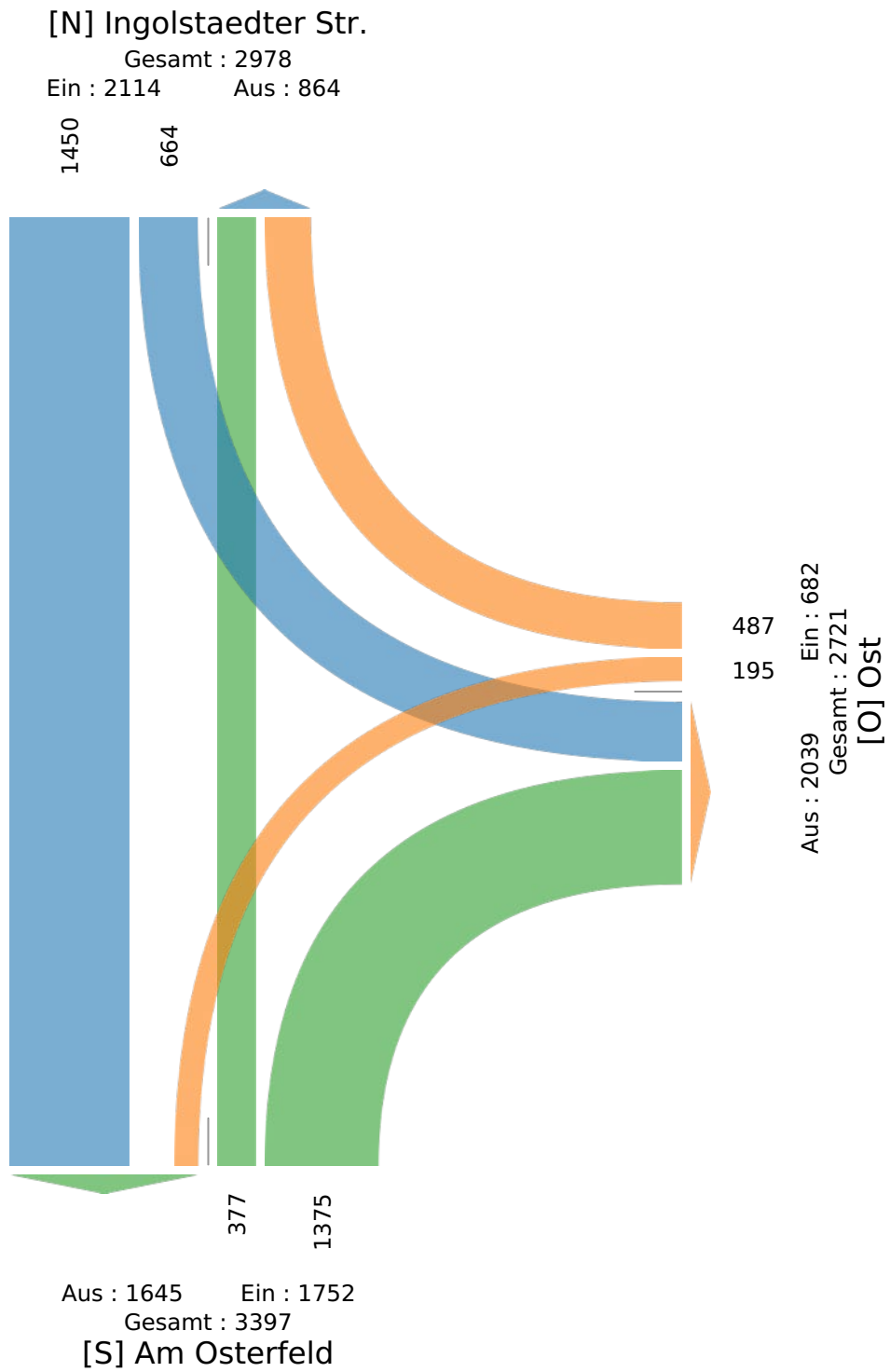
Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. Richtung S				Ost Richtung W				Am Osterfeld Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	5	1	0	**6**	2	0	0	**2**	2	2	0	**4**	**12**
Gesamtstunde	20	2	0	**22**	8	3	0	**11**	9	3	0	**12**	**45**
23:00 Uhr	2	1	0	**3**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	**4**
23:15 Uhr	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	2	0	0	**2**	**3**
23:30 Uhr	2	0	0	**2**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**2**
23:45 Uhr	4	0	0	**4**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**5**
Gesamtstunde	8	1	0	**9**	2	1	0	**3**	2	0	0	**2**	**14**
Gesamtsumme	1450	664	0	**2114**	487	195	0	**682**	1375	377	0	**1752**	**4548**
Abbiegebeziehung	68,6 %	31,4 %	0 %	**-**	71,4 %	28,6 %	0 %	**-**	78,5 %	21,5 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	31,9 %	14,6 %	0 %	**46,5 %**	10,7 %	4,3 %	0 %	**15,0 %**	30,2 %	8,3 %	0 %	**38,5 %**	-
Krad	9	7	0	**16**	6	2	0	**8**	9	4	0	**13**	37
% Krad	0,6 %	1,1 %	0 %	**0,8 %**	1,2 %	1,0 %	0 %	**1,2 %**	0,7 %	1,1 %	0 %	**0,7 %**	0,8 %
Pkw	1294	549	0	**1843**	398	153	0	**551**	1186	333	0	**1519**	3913
% Pkw	89,2 %	82,7 %	0 %	**87,2 %**	81,7 %	78,5 %	0 %	**80,8 %**	86,3 %	88,3 %	0 %	**86,7 %**	86,0 %
Lieferwagen	75	40	0	**115**	29	15	0	**44**	94	22	0	**116**	275
% Lieferwagen	5,2 %	6,0 %	0 %	**5,4 %**	6,0 %	7,7 %	0 %	**6,5 %**	6,8 %	5,8 %	0 %	**6,6 %**	6,0 %
Lkw ohne Anhänger	37	37	0	**74**	26	11	0	**37**	40	10	0	**50**	161
% Lkw ohne Anhänger	2,6 %	5,6 %	0 %	**3,5 %**	5,3 %	5,6 %	0 %	**5,4 %**	2,9 %	2,7 %	0 %	**2,9 %**	3,5 %
Lkw mit Anhänger	26	23	0	**49**	20	8	0	**28**	38	2	0	**40**	117
% Lkw mit Anhänger	1,8 %	3,5 %	0 %	**2,3 %**	4,1 %	4,1 %	0 %	**4,1 %**	2,8 %	0,5 %	0 %	**2,3 %**	2,6 %
Busse	5	7	0	**12**	7	6	0	**13**	8	2	0	**10**	35
% Busse	0,3 %	1,1 %	0 %	**0,6 %**	1,4 %	3,1 %	0 %	**1,9 %**	0,6 %	0,5 %	0 %	**0,6 %**	0,8 %
Fahrräder auf der Straße	4	1	0	**5**	1	0	0	**1**	0	4	0	**4**	10
% Fahrräder auf der Straße	0,3 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0 %	1,1 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

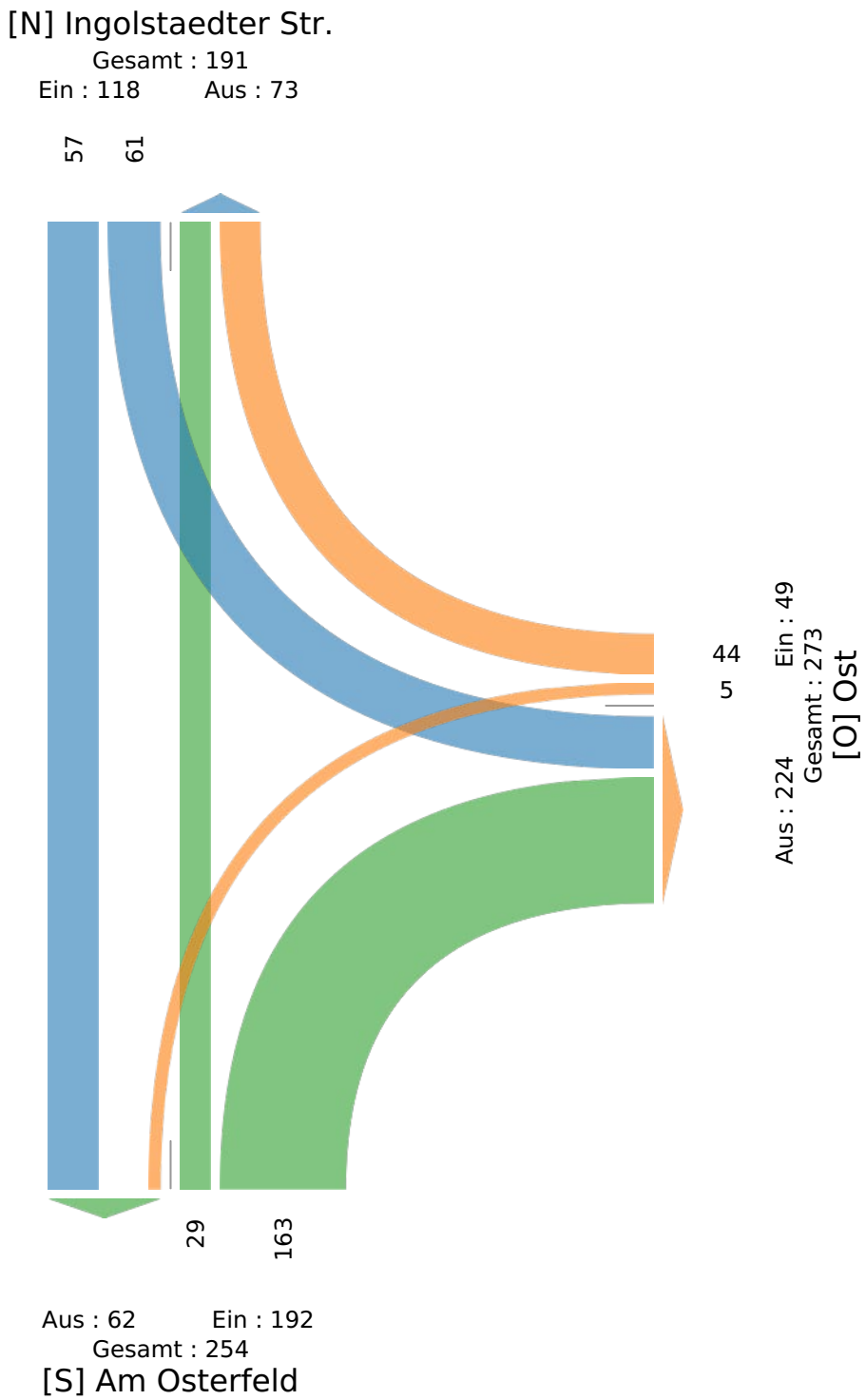
Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. Richtung S				Ost Richtung W				Am Osterfeld Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	10	16	0	**26**	3	2	0	**5**	43	5	0	**48**	**79**
07:15 Uhr	21	12	0	**33**	14	1	0	**15**	48	4	0	**52**	**100**
07:30 Uhr	10	18	0	**28**	12	1	0	**13**	35	10	0	**45**	**86**
07:45 Uhr	16	15	0	**31**	15	1	0	**16**	37	10	0	**47**	**94**
Gesamtsumme	57	61	0	**118**	44	5	0	**49**	163	29	0	**192**	**359**
Abbiegebeziehung	48,3 %	51,7 %	0 %	**-**	89,8 %	10,2 %	0 %	**-**	84,9 %	15,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	15,9 %	17,0 %	0 %	**32,9 %**	12,3 %	1,4 %	0 %	**13,6 %**	45,4 %	8,1 %	0 %	**53,5 %**	-
PHF	0,679	0,847	-	**0,894**	0,733	0,625	-	**0,766**	0,849	0,700	-	**0,936**	0,904
Krad	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	1	0	**2**	4
% Krad	0 %	1,6 %	0 %	**0,8 %**	2,3 %	0 %	0 %	**2,0 %**	0,6 %	3,4 %	0 %	**1,0 %**	1,1 %
Pkw	48	50	0	**98**	36	3	0	**39**	150	24	0	**174**	311
% Pkw	84,2 %	82,0 %	0 %	**83,1 %**	81,8 %	60,0 %	0 %	**79,6 %**	92,0 %	82,8 %	0 %	**90,6 %**	86,6 %
Lieferwagen	4	5	0	**9**	2	0	0	**2**	9	1	0	**10**	21
% Lieferwagen	7,0 %	8,2 %	0 %	**7,6 %**	4,5 %	0 %	0 %	**4,1 %**	5,5 %	3,4 %	0 %	**5,2 %**	5,8 %
Lkw ohne Anhänger	1	2	0	**3**	2	0	0	**2**	2	1	0	**3**	8
% Lkw ohne Anhänger	1,8 %	3,3 %	0 %	**2,5 %**	4,5 %	0 %	0 %	**4,1 %**	1,2 %	3,4 %	0 %	**1,6 %**	2,2 %
Lkw mit Anhänger	3	2	0	**5**	1	2	0	**3**	1	0	0	**1**	9
% Lkw mit Anhänger	5,3 %	3,3 %	0 %	**4,2 %**	2,3 %	40,0 %	0 %	**6,1 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,5 %**	2,5 %
Busse	1	1	0	**2**	2	0	0	**2**	0	1	0	**1**	5
% Busse	1,8 %	1,6 %	0 %	**1,7 %**	4,5 %	0 %	0 %	**4,1 %**	0 %	3,4 %	0 %	**0,5 %**	1,4 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	3,4 %	0 %	**0,5 %**	0,3 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:15 - 12:15 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

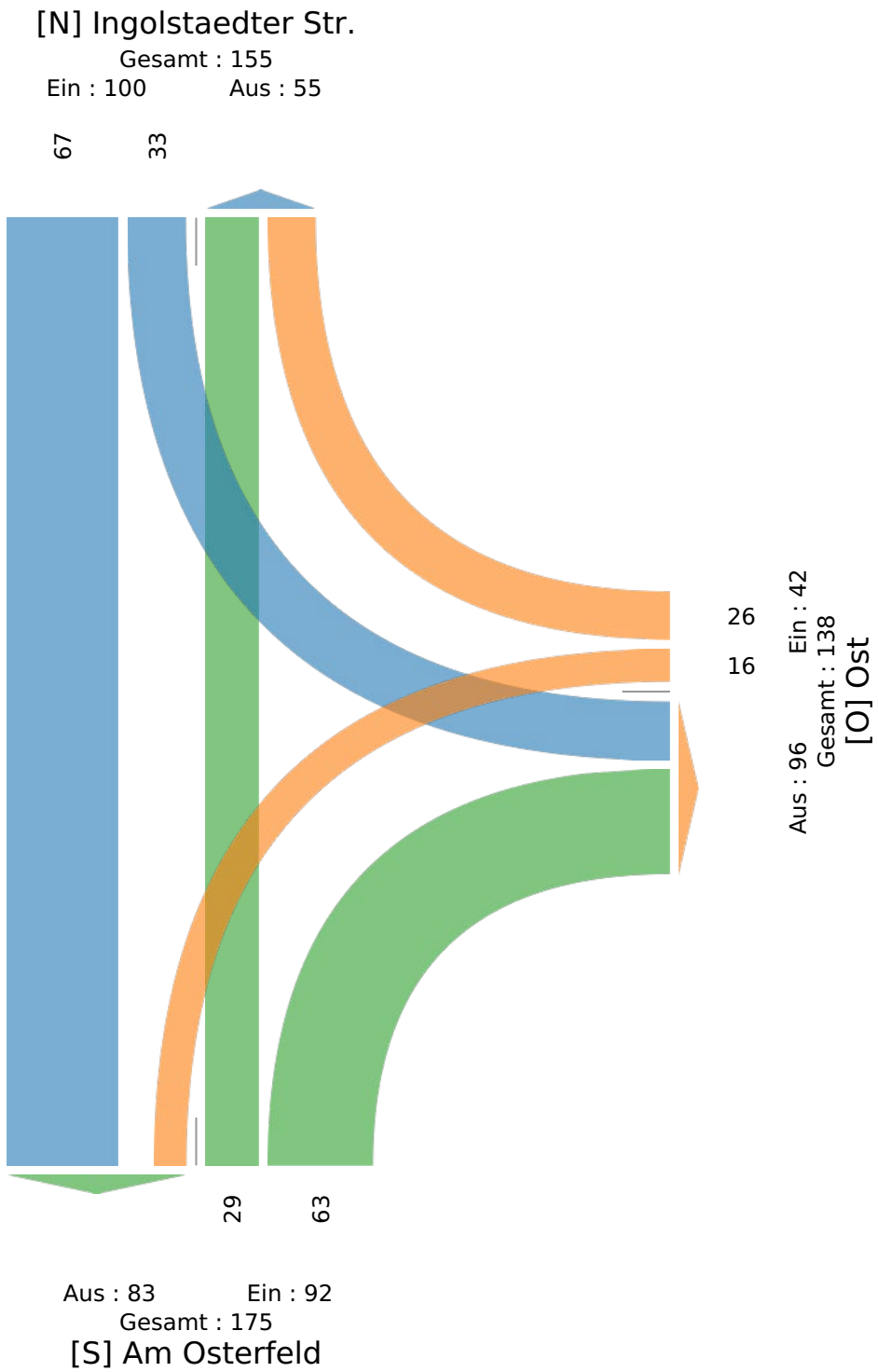
Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. Richtung S				Ost Richtung W				Am Osterfeld Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:15 Uhr	22	8	0	**30**	7	6	0	**13**	13	9	0	**22**	**65**
11:30 Uhr	20	8	0	**28**	6	0	0	**6**	15	4	0	**19**	**53**
11:45 Uhr	10	11	0	**21**	9	4	0	**13**	16	13	0	**29**	**63**
12:00 Uhr	15	6	0	**21**	4	6	0	**10**	19	3	0	**22**	**53**
Gesamtsumme	67	33	0	**100**	26	16	0	**42**	63	29	0	**92**	**234**
Abbiegebeziehung	67,0 %	33,0 %	0 %	**-**	61,9 %	38,1 %	0 %	**-**	68,5 %	31,5 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	28,6 %	14,1 %	0 %	**42,7 %**	11,1 %	6,8 %	0 %	**17,9 %**	26,9 %	12,4 %	0 %	**39,3 %**	-
PHF	0,761	0,750	-	**0,833**	0,722	0,667	-	**0,808**	0,829	0,558	-	**0,793**	0,900
Krad	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	6,3 %	0 %	**2,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,4 %
Pkw	53	29	0	**82**	17	10	0	**27**	48	23	0	**71**	180
% Pkw	79,1 %	87,9 %	0 %	**82,0 %**	65,4 %	62,5 %	0 %	**64,3 %**	76,2 %	79,3 %	0 %	**77,2 %**	76,9 %
Lieferwagen	6	0	0	**6**	2	3	0	**5**	6	4	0	**10**	21
% Lieferwagen	9,0 %	0 %	0 %	**6,0 %**	7,7 %	18,8 %	0 %	**11,9 %**	9,5 %	13,8 %	0 %	**10,9 %**	9,0 %
Lkw ohne Anhänger	6	2	0	**8**	4	2	0	**6**	5	1	0	**6**	20
% Lkw ohne Anhänger	9,0 %	6,1 %	0 %	**8,0 %**	15,4 %	12,5 %	0 %	**14,3 %**	7,9 %	3,4 %	0 %	**6,5 %**	8,5 %
Lkw mit Anhänger	2	1	0	**3**	2	0	0	**2**	4	1	0	**5**	10
% Lkw mit Anhänger	3,0 %	3,0 %	0 %	**3,0 %**	7,7 %	0 %	0 %	**4,8 %**	6,3 %	3,4 %	0 %	**5,4 %**	4,3 %
Busse	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Busse	0 %	3,0 %	0 %	**1,0 %**	3,8 %	0 %	0 %	**2,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11:15 - 12:15 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

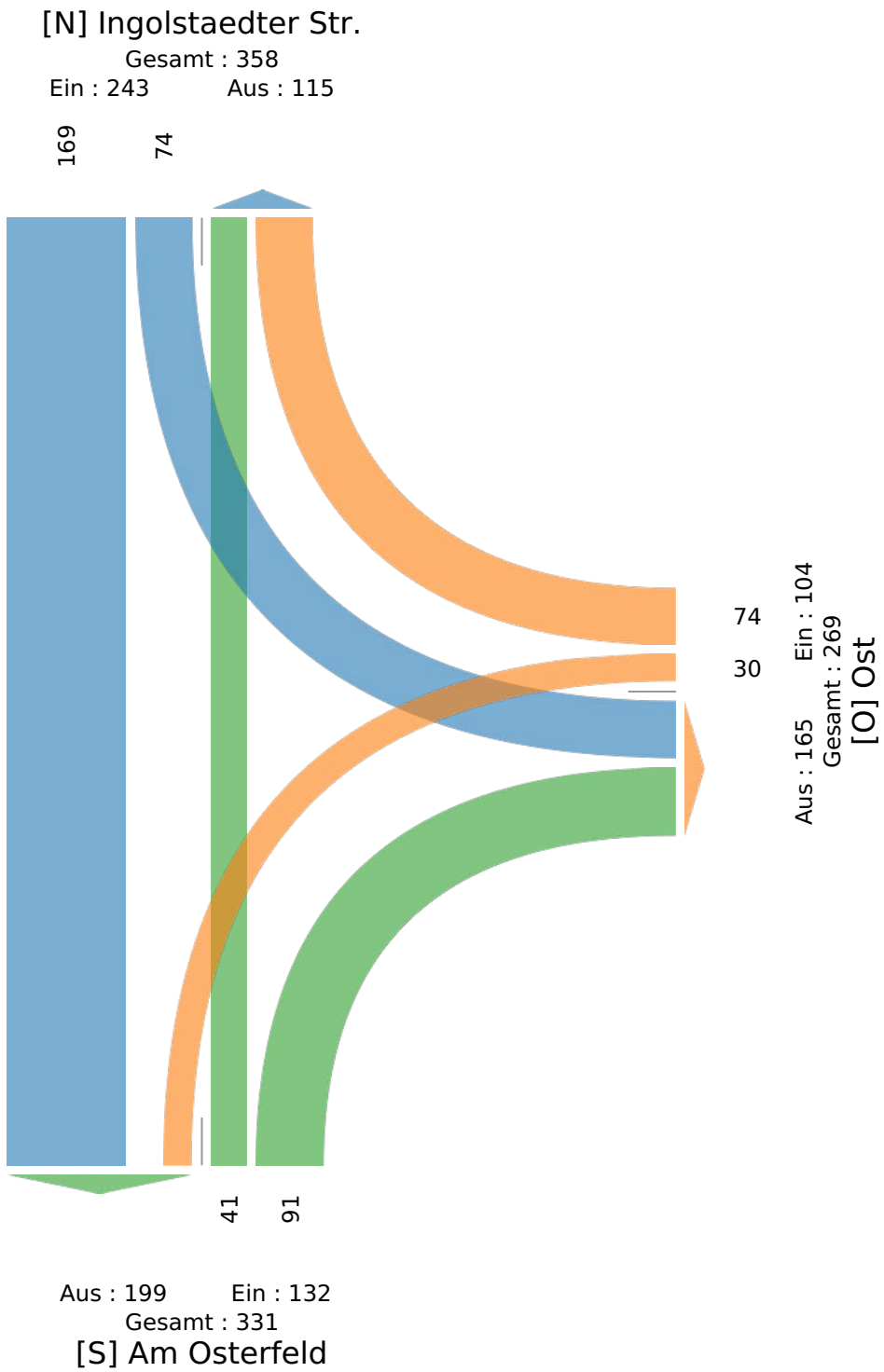
Zufahrten Richtung	Ingolstaedter Str. Richtung S				Ost Richtung W				Am Osterfeld Richtung N				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	28	21	0	**49**	16	4	0	**20**	24	11	0	**35**	**104**
16:45 Uhr	48	18	0	**66**	17	5	0	**22**	23	6	0	**29**	**117**
17:00 Uhr	40	17	0	**57**	30	12	0	**42**	19	9	0	**28**	**127**
17:15 Uhr	53	18	0	**71**	11	9	0	**20**	25	15	0	**40**	**131**
Gesamtsumme	169	74	0	**243**	74	30	0	**104**	91	41	0	**132**	**479**
Abbiegebeziehung	69,5 %	30,5 %	0 %	**-**	71,2 %	28,8 %	0 %	**-**	68,9 %	31,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	35,3 %	15,4 %	0 %	**50,7 %**	15,4 %	6,3 %	0 %	**21,7 %**	19,0 %	8,6 %	0 %	**27,6 %**	-
PHF	0,797	0,881	-	**0,856**	0,617	0,625	-	**0,619**	0,910	0,683	-	**0,825**	0,914
Krad	1	0	0	**1**	2	0	0	**2**	1	1	0	**2**	5
% Krad	0,6 %	0 %	0 %	**0,4 %**	2,7 %	0 %	0 %	**1,9 %**	1,1 %	2,4 %	0 %	**1,5 %**	1,0 %
Pkw	156	63	0	**219**	66	26	0	**92**	86	38	0	**124**	435
% Pkw	92,3 %	85,1 %	0 %	**90,1 %**	89,2 %	86,7 %	0 %	**88,5 %**	94,5 %	92,7 %	0 %	**93,9 %**	90,8 %
Lieferwagen	7	5	0	**12**	5	2	0	**7**	4	2	0	**6**	25
% Lieferwagen	4,1 %	6,8 %	0 %	**4,9 %**	6,8 %	6,7 %	0 %	**6,7 %**	4,4 %	4,9 %	0 %	**4,5 %**	5,2 %
Lkw ohne Anhänger	4	4	0	**8**	1	1	0	**2**	0	0	0	**0**	10
% Lkw ohne Anhänger	2,4 %	5,4 %	0 %	**3,3 %**	1,4 %	3,3 %	0 %	**1,9 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,1 %
Lkw mit Anhänger	1	2	0	**3**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	3
% Lkw mit Anhänger	0,6 %	2,7 %	0 %	**1,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,6 %
Busse	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	3,3 %	0 %	**1,0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP5 Suedwest 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793044, Standort: 48.710823, 11.321827, Seitennummer: SCU92D

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	B16 (O)				St2048				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	8	1	0	**9**	0	0	0	**0**	1	6	0	**7**	**16**
00:15 Uhr	15	1	0	**16**	1	1	0	**2**	0	8	0	**8**	**26**
00:30 Uhr	3	0	0	**3**	1	0	0	**1**	1	17	0	**18**	**22**
00:45 Uhr	6	0	0	**6**	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	**11**
Gesamtstunde	32	2	0	**34**	2	2	0	**4**	2	35	0	**37**	**75**
01:00 Uhr	6	0	0	**6**	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	**11**
01:15 Uhr	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	**15**
01:30 Uhr	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	**10**
01:45 Uhr	7	1	0	**8**	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	**13**
Gesamtstunde	24	1	0	**25**	0	0	0	**0**	0	24	0	**24**	**49**
02:00 Uhr	4	0	0	**4**	0	1	0	**1**	1	5	0	**6**	**11**
02:15 Uhr	5	0	0	**5**	1	1	0	**2**	0	8	0	**8**	**15**
02:30 Uhr	7	1	0	**8**	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	**15**
02:45 Uhr	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	0	10	0	**10**	**14**
Gesamtstunde	20	1	0	**21**	1	2	0	**3**	1	30	0	**31**	**55**
03:00 Uhr	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	**12**
03:15 Uhr	7	0	0	**7**	2	0	0	**2**	0	10	0	**10**	**19**
03:30 Uhr	7	0	0	**7**	1	0	0	**1**	0	13	0	**13**	**21**
03:45 Uhr	11	0	0	**11**	0	0	0	**0**	0	10	0	**10**	**21**
Gesamtstunde	30	0	0	**30**	3	0	0	**3**	0	40	0	**40**	**73**
04:00 Uhr	8	0	0	**8**	1	1	0	**2**	1	13	0	**14**	**24**
04:15 Uhr	10	0	0	**10**	0	0	0	**0**	1	20	0	**21**	**31**
04:30 Uhr	19	0	0	**19**	2	2	0	**4**	0	32	0	**32**	**55**
04:45 Uhr	23	0	0	**23**	3	1	0	**4**	0	45	0	**45**	**72**
Gesamtstunde	60	0	0	**60**	6	4	0	**10**	2	110	0	**112**	**182**
05:00 Uhr	37	0	0	**37**	9	0	0	**9**	1	75	0	**76**	**122**
05:15 Uhr	29	0	0	**29**	10	3	0	**13**	0	93	0	**93**	**135**
05:30 Uhr	51	1	0	**52**	14	5	0	**19**	6	157	0	**163**	**234**
05:45 Uhr	56	3	0	**59**	11	2	0	**13**	2	139	0	**141**	**213**
Gesamtstunde	173	4	0	**177**	44	10	0	**54**	9	464	0	**473**	**704**
06:00 Uhr	79	5	0	**84**	12	8	0	**20**	2	136	0	**138**	**242**
06:15 Uhr	95	6	0	**101**	9	1	0	**10**	6	179	0	**185**	**296**
06:30 Uhr	118	10	0	**128**	16	9	0	**25**	8	245	0	**253**	**406**
06:45 Uhr	122	9	0	**131**	12	8	0	**20**	14	168	0	**182**	**333**
Gesamtstunde	414	30	0	**444**	49	26	0	**75**	30	728	0	**758**	**1277**
07:00 Uhr	133	7	0	**140**	11	8	0	**19**	5	185	0	**190**	**349**
07:15 Uhr	132	3	0	**135**	21	5	0	**26**	15	209	0	**224**	**385**
07:30 Uhr	153	10	0	**163**	13	8	0	**21**	7	190	0	**197**	**381**
07:45 Uhr	127	9	0	**136**	11	6	0	**17**	6	185	0	**191**	**344**
Gesamtstunde	545	29	0	**574**	56	27	0	**83**	33	769	0	**802**	**1459**
08:00 Uhr	110	4	0	**114**	10	6	0	**16**	3	171	0	**174**	**304**
08:15 Uhr	112	6	0	**118**	11	7	0	**18**	10	155	0	**165**	**301**
08:30 Uhr	115	8	0	**123**	10	11	0	**21**	5	131	0	**136**	**280**
08:45 Uhr	101	8	0	**109**	6	5	0	**11**	9	144	0	**153**	**273**
Gesamtstunde	438	26	0	**464**	37	29	0	**66**	27	601	0	**628**	**1158**
09:00 Uhr	85	3	0	**88**	13	5	0	**18**	3	119	0	**122**	**228**
09:15 Uhr	93	7	0	**100**	6	9	0	**15**	4	121	0	**125**	**240**
09:30 Uhr	91	5	0	**96**	17	6	0	**23**	2	126	0	**128**	**247**
09:45 Uhr	92	13	0	**105**	13	7	0	**20**	6	99	0	**105**	**230**
Gesamtstunde	361	28	0	**389**	49	27	0	**76**	15	465	0	**480**	**945**
10:00 Uhr	99	14	0	**113**	8	7	0	**15**	4	96	0	**100**	**228**
10:15 Uhr	106	17	0	**123**	11	5	0	**16**	1	107	0	**108**	**247**
10:30 Uhr	97	8	0	**105**	14	4	0	**18**	8	107	0	**115**	**238**

Zufahrten	B16 (O)				St2048				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	114	9	0	**123**	10	3	0	**13**	9	107	0	**116**	**252**
Gesamtstunde	416	48	0	**464**	43	19	0	**62**	22	417	0	**439**	**965**
11:00 Uhr	92	9	0	**101**	7	4	0	**11**	4	114	0	**118**	**230**
11:15 Uhr	97	8	0	**105**	10	5	0	**15**	9	123	0	**132**	**252**
11:30 Uhr	110	6	0	**116**	6	7	0	**13**	3	81	0	**84**	**213**
11:45 Uhr	80	8	0	**88**	5	4	0	**9**	6	120	0	**126**	**223**
Gesamtstunde	379	31	0	**410**	28	20	0	**48**	22	438	0	**460**	**918**
12:00 Uhr	106	14	0	**120**	7	4	0	**11**	6	77	0	**83**	**214**
12:15 Uhr	117	12	0	**129**	6	12	0	**18**	8	97	0	**105**	**252**
12:30 Uhr	110	10	0	**120**	6	13	0	**19**	4	113	0	**117**	**256**
12:45 Uhr	103	14	0	**117**	12	6	0	**18**	5	100	0	**105**	**240**
Gesamtstunde	436	50	0	**486**	31	35	0	**66**	23	387	0	**410**	**962**
13:00 Uhr	108	11	0	**119**	6	4	0	**10**	8	90	0	**98**	**227**
13:15 Uhr	125	10	0	**135**	8	8	0	**16**	4	124	0	**128**	**279**
13:30 Uhr	124	10	0	**134**	15	4	0	**19**	8	133	0	**141**	**294**
13:45 Uhr	127	12	0	**139**	11	5	0	**16**	8	137	0	**145**	**300**
Gesamtstunde	484	43	0	**527**	40	21	0	**61**	28	484	0	**512**	**1100**
14:00 Uhr	146	11	0	**157**	10	10	0	**20**	5	106	0	**111**	**288**
14:15 Uhr	136	17	0	**153**	11	7	0	**18**	5	123	0	**128**	**299**
14:30 Uhr	147	18	0	**165**	9	7	0	**16**	7	138	0	**145**	**326**
14:45 Uhr	134	12	0	**146**	8	4	0	**12**	3	108	0	**111**	**269**
Gesamtstunde	563	58	0	**621**	38	28	0	**66**	20	475	0	**495**	**1182**
15:00 Uhr	136	3	0	**139**	18	4	0	**22**	5	125	0	**130**	**291**
15:15 Uhr	173	13	0	**186**	11	9	0	**20**	6	130	0	**136**	**342**
15:30 Uhr	160	11	0	**171**	11	9	0	**20**	5	108	0	**113**	**304**
15:45 Uhr	159	15	0	**174**	15	5	0	**20**	5	136	0	**141**	**335**
Gesamtstunde	628	42	0	**670**	55	27	0	**82**	21	499	0	**520**	**1272**
16:00 Uhr	178	24	0	**202**	19	7	0	**26**	8	122	0	**130**	**358**
16:15 Uhr	219	14	0	**233**	11	12	0	**23**	7	115	0	**122**	**378**
16:30 Uhr	204	23	0	**227**	17	14	0	**31**	10	161	0	**171**	**429**
16:45 Uhr	190	17	0	**207**	19	13	0	**32**	8	146	0	**154**	**393**
Gesamtstunde	791	78	0	**869**	66	46	0	**112**	33	544	0	**577**	**1558**
17:00 Uhr	203	14	0	**217**	13	15	0	**28**	13	109	0	**122**	**367**
17:15 Uhr	211	20	0	**231**	15	10	0	**25**	9	171	0	**180**	**436**
17:30 Uhr	185	16	0	**201**	10	7	0	**17**	11	126	0	**137**	**355**
17:45 Uhr	153	12	0	**165**	15	4	0	**19**	7	109	0	**116**	**300**
Gesamtstunde	752	62	0	**814**	53	36	0	**89**	40	515	0	**555**	**1458**
18:00 Uhr	143	13	0	**156**	7	3	0	**10**	9	116	0	**125**	**291**
18:15 Uhr	143	10	0	**153**	10	8	0	**18**	4	94	0	**98**	**269**
18:30 Uhr	101	11	0	**112**	10	12	0	**22**	6	107	0	**113**	**247**
18:45 Uhr	99	14	0	**113**	11	1	0	**12**	5	79	0	**84**	**209**
Gesamtstunde	486	48	0	**534**	38	24	0	**62**	24	396	0	**420**	**1016**
19:00 Uhr	84	11	0	**95**	4	5	0	**9**	7	68	0	**75**	**179**
19:15 Uhr	66	10	0	**76**	3	2	0	**5**	6	60	0	**66**	**147**
19:30 Uhr	73	7	0	**80**	3	5	0	**8**	2	36	0	**38**	**126**
19:45 Uhr	77	5	0	**82**	5	0	0	**5**	1	37	0	**38**	**125**
Gesamtstunde	300	33	0	**333**	15	12	0	**27**	16	201	0	**217**	**577**
20:00 Uhr	57	5	0	**62**	2	0	0	**2**	0	41	0	**41**	**105**
20:15 Uhr	58	7	0	**65**	4	2	0	**6**	4	28	0	**32**	**103**
20:30 Uhr	45	4	0	**49**	7	2	0	**9**	4	25	0	**29**	**87**
20:45 Uhr	27	2	0	**29**	3	0	0	**3**	5	31	0	**36**	**68**
Gesamtstunde	187	18	0	**205**	16	4	0	**20**	13	125	0	**138**	**363**
21:00 Uhr	38	3	0	**41**	5	2	0	**7**	0	30	0	**30**	**78**
21:15 Uhr	44	4	0	**48**	2	4	0	**6**	1	29	0	**30**	**84**
21:30 Uhr	34	2	0	**36**	2	0	0	**2**	1	21	0	**22**	**60**
21:45 Uhr	35	3	0	**38**	1	2	0	**3**	0	25	0	**25**	**66**
Gesamtstunde	151	12	0	**163**	10	8	0	**18**	2	105	0	**107**	**288**
22:00 Uhr	20	3	0	**23**	4	4	0	**8**	4	28	0	**32**	**63**
22:15 Uhr	34	4	0	**38**	2	1	0	**3**	1	26	0	**27**	**68**
22:30 Uhr	23	1	0	**24**	0	1	0	**1**	1	19	0	**20**	**45**

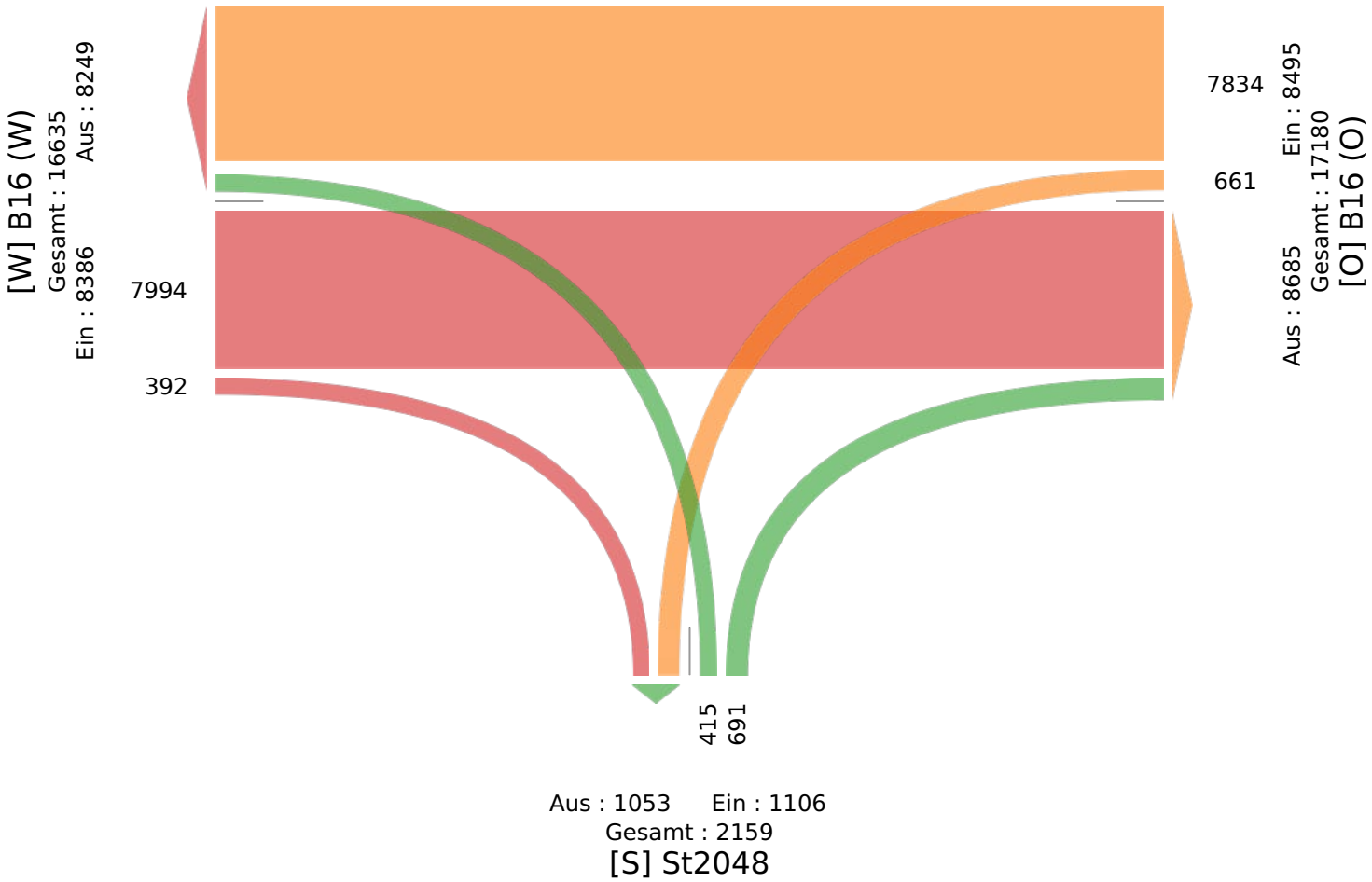
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2048 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	28	1	0	**29**	1	1	0	**2**	2	16	0	**18**	**49**
Gesamtstunde	105	9	0	**114**	7	7	0	**14**	8	89	0	**97**	**225**
23:00 Uhr	18	1	0	**19**	3	0	0	**3**	0	19	0	**19**	**41**
23:15 Uhr	12	3	0	**15**	0	1	0	**1**	0	15	0	**15**	**31**
23:30 Uhr	14	4	0	**18**	0	0	0	**0**	1	12	0	**13**	**31**
23:45 Uhr	15	0	0	**15**	1	0	0	**1**	0	7	0	**7**	**23**
Gesamtstunde	59	8	0	**67**	4	1	0	**5**	1	53	0	**54**	**126**
Gesamtsumme	7834	661	0	**8495**	691	415	0	**1106**	392	7994	0	**8386**	**17987**
Abbiegebeziehung	92,2 %	7,8 %	0 %	**-**	62,5 %	37,5 %	0 %	**-**	4,7 %	95,3 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	43,6 %	3,7 %	0 %	**47,2 %**	3,8 %	2,3 %	0 %	**6,1 %**	2,2 %	44,4 %	0 %	**46,6 %**	-
Krad	32	1	0	**33**	6	2	0	**8**	0	27	0	**27**	68
% Krad	0,4 %	0,2 %	0 %	**0,4 %**	0,9 %	0,5 %	0 %	**0,7 %**	0 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0,4 %
Pkw	5977	474	0	**6451**	498	355	0	**853**	332	6043	0	**6375**	13679
% Pkw	76,3 %	71,7 %	0 %	**75,9 %**	72,1 %	85,5 %	0 %	**77,1 %**	84,7 %	75,6 %	0 %	**76,0 %**	76,0 %
Lieferwagen	380	35	0	**415**	33	28	0	**61**	17	425	0	**442**	918
% Lieferwagen	4,9 %	5,3 %	0 %	**4,9 %**	4,8 %	6,7 %	0 %	**5,5 %**	4,3 %	5,3 %	0 %	**5,3 %**	5,1 %
Lkw ohne Anhänger	347	30	0	**377**	30	11	0	**41**	12	362	0	**374**	792
% Lkw ohne Anhänger	4,4 %	4,5 %	0 %	**4,4 %**	4,3 %	2,7 %	0 %	**3,7 %**	3,1 %	4,5 %	0 %	**4,5 %**	4,4 %
Lkw mit Anhänger	1087	109	0	**1196**	120	17	0	**137**	24	1129	0	**1153**	2486
% Lkw mit Anhänger	13,9 %	16,5 %	0 %	**14,1 %**	17,4 %	4,1 %	0 %	**12,4 %**	6,1 %	14,1 %	0 %	**13,7 %**	13,8 %
Busse	11	12	0	**23**	4	2	0	**6**	6	8	0	**14**	43
% Busse	0,1 %	1,8 %	0 %	**0,3 %**	0,6 %	0,5 %	0 %	**0,5 %**	1,5 %	0,1 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

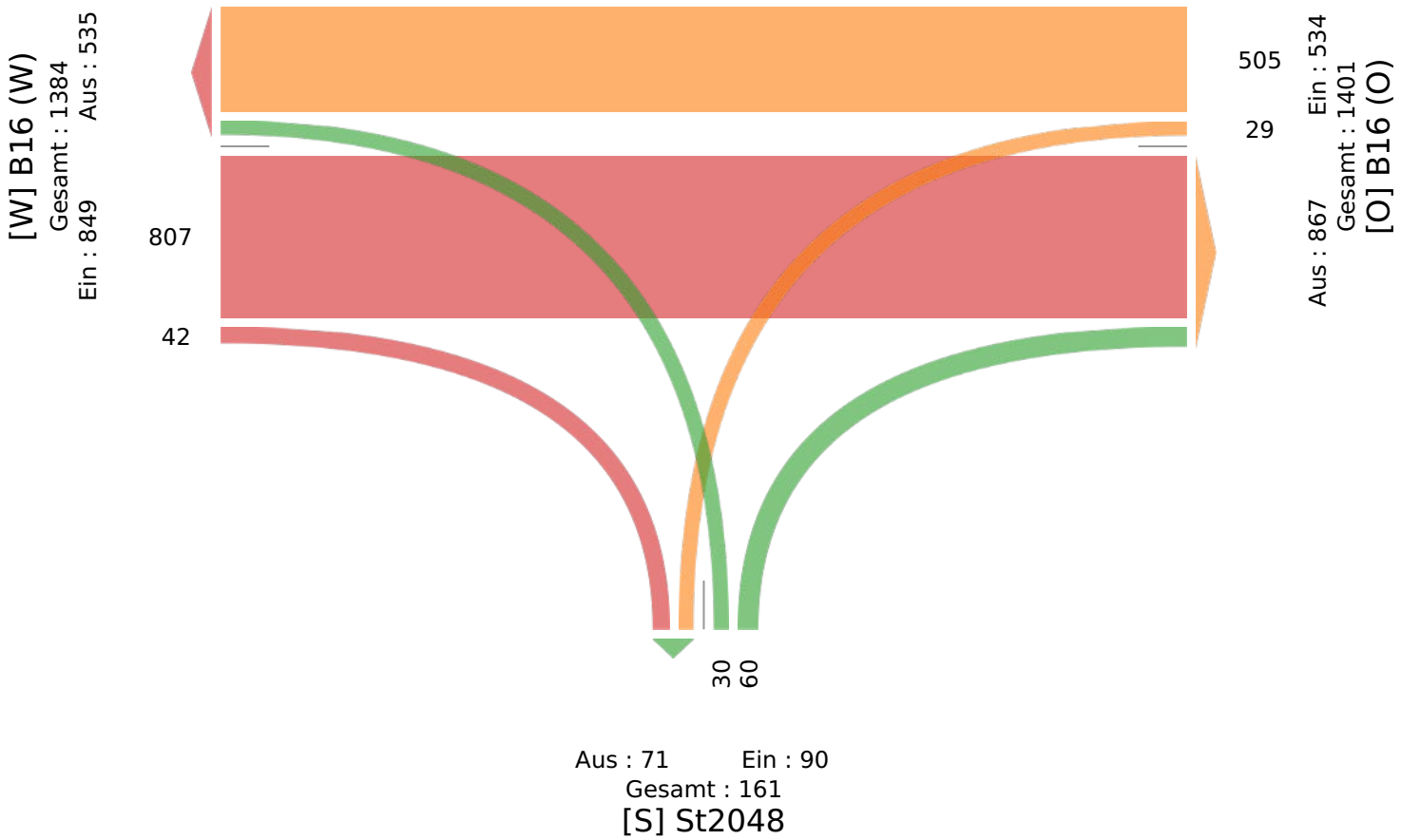
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2048 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 06:30 Uhr	118	10	0	**128**	16	9	0	**25**	8	245	0	**253**	**406**
06:45 Uhr	122	9	0	**131**	12	8	0	**20**	14	168	0	**182**	**333**
07:00 Uhr	133	7	0	**140**	11	8	0	**19**	5	185	0	**190**	**349**
07:15 Uhr	132	3	0	**135**	21	5	0	**26**	15	209	0	**224**	**385**
Gesamtsumme	505	29	0	**534**	60	30	0	**90**	42	807	0	**849**	**1473**
Abbiegebeziehung	94,6 %	5,4 %	0 %	**-**	66,7 %	33,3 %	0 %	**-**	4,9 %	95,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	34,3 %	2,0 %	0 %	**36,3 %**	4,1 %	2,0 %	0 %	**6,1 %**	2,9 %	54,8 %	0 %	**57,6 %**	-
PHF	0,949	0,725	-	**0,954**	0,714	0,833	-	**0,865**	0,700	0,823	-	**0,839**	0,907
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %
Pkw	399	21	0	**420**	50	28	0	**78**	36	674	0	**710**	1208
% Pkw	79,0 %	72,4 %	0 %	**78,7 %**	83,3 %	93,3 %	0 %	**86,7 %**	85,7 %	83,5 %	0 %	**83,6 %**	82,0 %
Lieferwagen	29	3	0	**32**	3	1	0	**4**	1	36	0	**37**	73
% Lieferwagen	5,7 %	10,3 %	0 %	**6,0 %**	5,0 %	3,3 %	0 %	**4,4 %**	2,4 %	4,5 %	0 %	**4,4 %**	5,0 %
Lkw ohne Anhänger	18	1	0	**19**	0	1	0	**1**	1	26	0	**27**	47
% Lkw ohne Anhänger	3,6 %	3,4 %	0 %	**3,6 %**	0 %	3,3 %	0 %	**1,1 %**	2,4 %	3,2 %	0 %	**3,2 %**	3,2 %
Lkw mit Anhänger	57	2	0	**59**	6	0	0	**6**	3	69	0	**72**	137
% Lkw mit Anhänger	11,3 %	6,9 %	0 %	**11,0 %**	10,0 %	0 %	0 %	**6,7 %**	7,1 %	8,6 %	0 %	**8,5 %**	9,3 %
Busse	2	2	0	**4**	1	0	0	**1**	1	1	0	**2**	7
% Busse	0,4 %	6,9 %	0 %	**0,7 %**	1,7 %	0 %	0 %	**1,1 %**	2,4 %	0,1 %	0 %	**0,2 %**	0,5 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

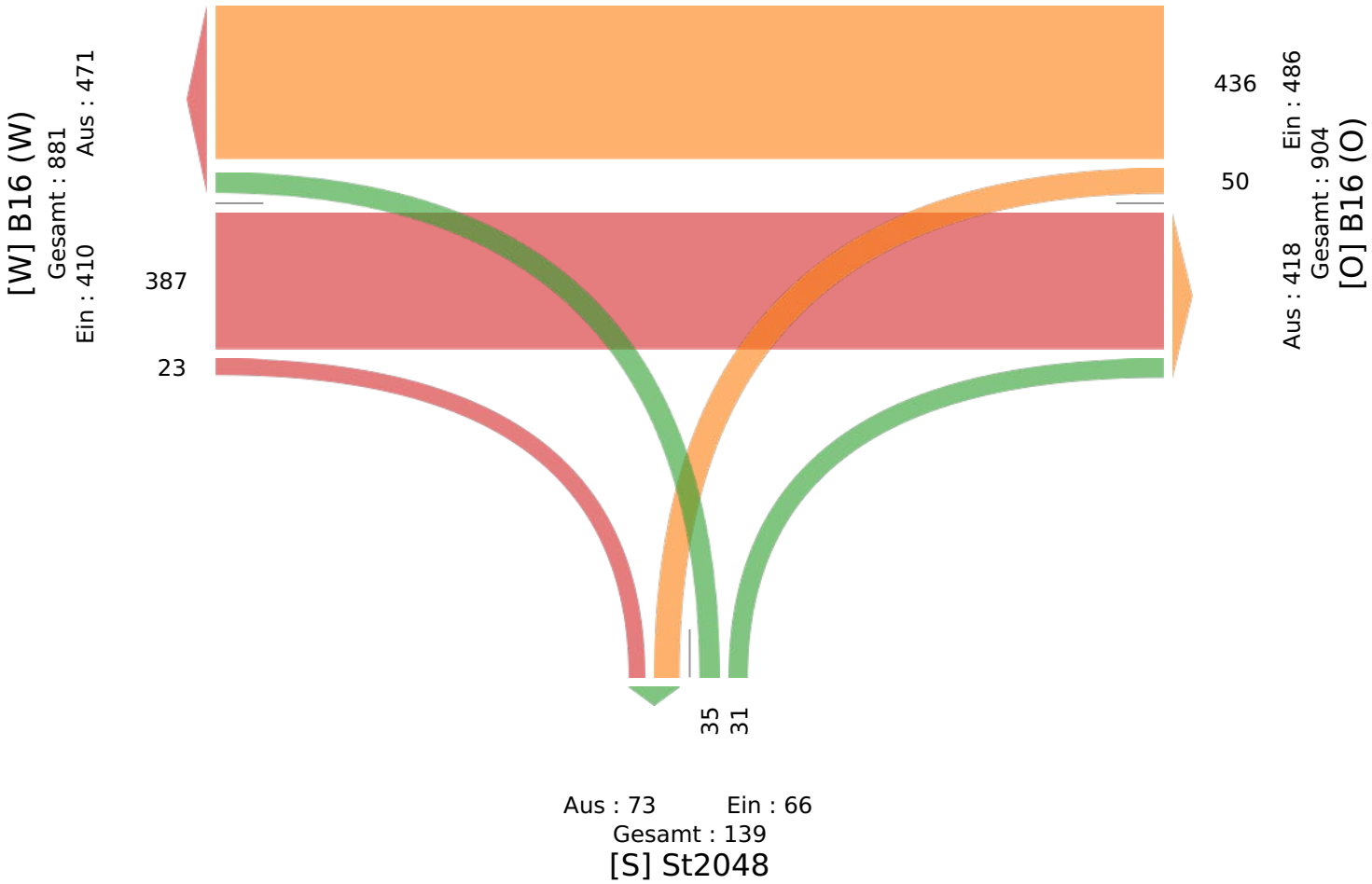
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2048 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 12:00 Uhr	106	14	0	**120**	7	4	0	**11**	6	77	0	**83**	**214**
12:15 Uhr	117	12	0	**129**	6	12	0	**18**	8	97	0	**105**	**252**
12:30 Uhr	110	10	0	**120**	6	13	0	**19**	4	113	0	**117**	**256**
12:45 Uhr	103	14	0	**117**	12	6	0	**18**	5	100	0	**105**	**240**
Gesamtsumme	436	50	0	**486**	31	35	0	**66**	23	387	0	**410**	**962**
Abbiegebeziehung	89,7 %	10,3 %	0 %	**-**	47,0 %	53,0 %	0 %	**-**	5,6 %	94,4 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	45,3 %	5,2 %	0 %	**50,5 %**	3,2 %	3,6 %	0 %	**6,9 %**	2,4 %	40,2 %	0 %	**42,6 %**	-
PHF	0,932	0,893	-	**0,942**	0,646	0,673	-	**0,868**	0,719	0,856	-	**0,876**	0,939
Krad	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	4
% Krad	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,8 %	0 %	**0,7 %**	0,4 %
Pkw	304	31	0	**335**	16	32	0	**48**	20	255	0	**275**	658
% Pkw	69,7 %	62,0 %	0 %	**68,9 %**	51,6 %	91,4 %	0 %	**72,7 %**	87,0 %	65,9 %	0 %	**67,1 %**	68,4 %
Lieferwagen	28	3	0	**31**	1	3	0	**4**	0	22	0	**22**	57
% Lieferwagen	6,4 %	6,0 %	0 %	**6,4 %**	3,2 %	8,6 %	0 %	**6,1 %**	0 %	5,7 %	0 %	**5,4 %**	5,9 %
Lkw ohne Anhänger	29	2	0	**31**	2	0	0	**2**	1	29	0	**30**	63
% Lkw ohne Anhänger	6,7 %	4,0 %	0 %	**6,4 %**	6,5 %	0 %	0 %	**3,0 %**	4,3 %	7,5 %	0 %	**7,3 %**	6,5 %
Lkw mit Anhänger	74	13	0	**87**	11	0	0	**11**	1	78	0	**79**	177
% Lkw mit Anhänger	17,0 %	26,0 %	0 %	**17,9 %**	35,5 %	0 %	0 %	**16,7 %**	4,3 %	20,2 %	0 %	**19,3 %**	18,4 %
Busse	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	3
% Busse	0 %	2,0 %	0 %	**0,2 %**	3,2 %	0 %	0 %	**1,5 %**	4,3 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

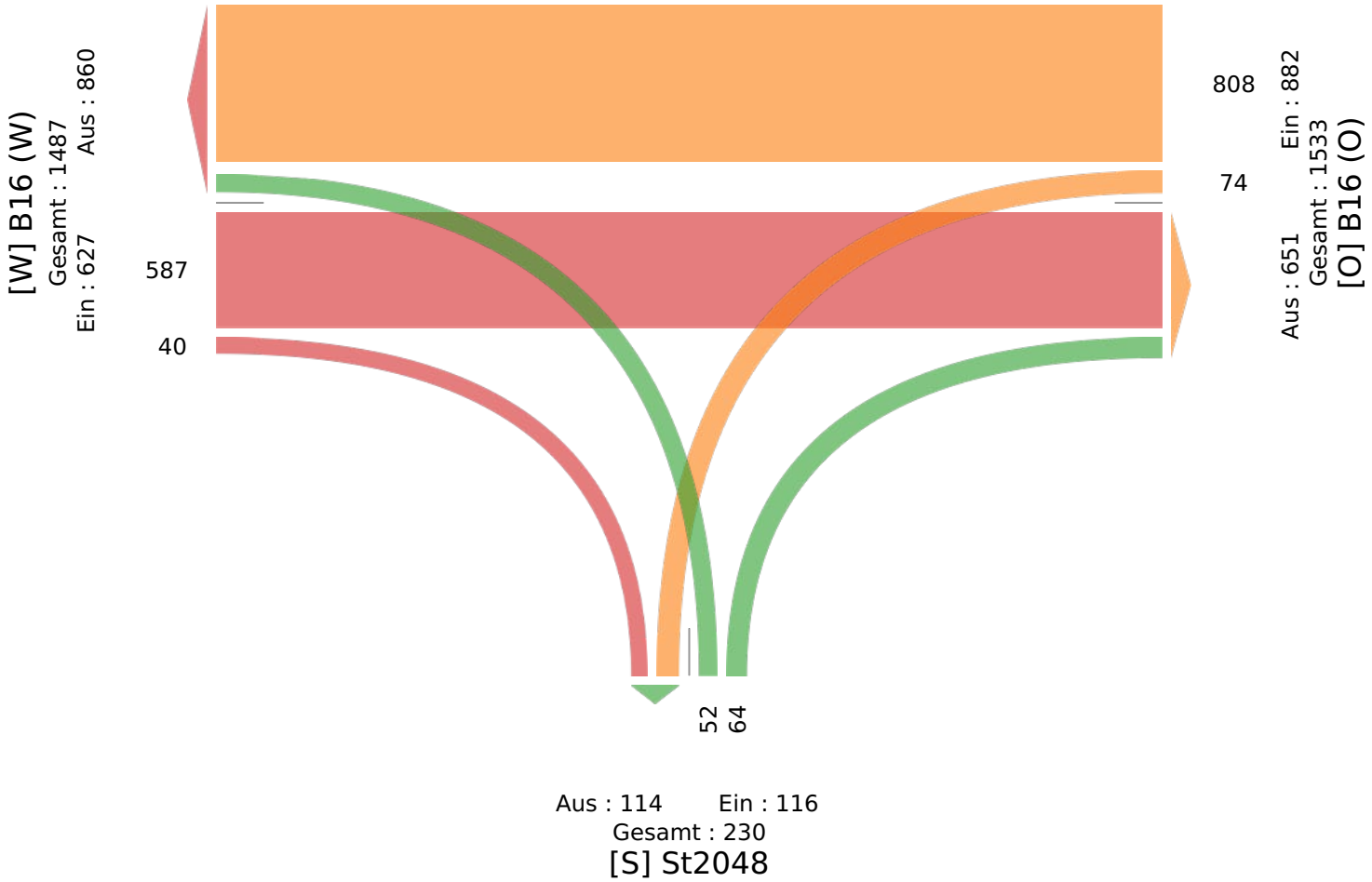
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2048 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	204	23	0	**227**	17	14	0	**31**	10	161	0	**171**	**429**
16:45 Uhr	190	17	0	**207**	19	13	0	**32**	8	146	0	**154**	**393**
17:00 Uhr	203	14	0	**217**	13	15	0	**28**	13	109	0	**122**	**367**
17:15 Uhr	211	20	0	**231**	15	10	0	**25**	9	171	0	**180**	**436**
Gesamtsumme	808	74	0	**882**	64	52	0	**116**	40	587	0	**627**	**1625**
Abbiegebeziehung	91,6 %	8,4 %	0 %	**-**	55,2 %	44,8 %	0 %	**-**	6,4 %	93,6 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	49,7 %	4,6 %	0 %	**54,3 %**	3,9 %	3,2 %	0 %	**7,1 %**	2,5 %	36,1 %	0 %	**38,6 %**	-
PHF	0,957	0,804	-	**0,955**	0,842	0,867	-	**0,906**	0,769	0,858	-	**0,871**	0,932
Krad	5	0	0	**5**	2	0	0	**2**	0	1	0	**1**	8
% Krad	0,6 %	0 %	0 %	**0,6 %**	3,1 %	0 %	0 %	**1,7 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,5 %
Pkw	701	61	0	**762**	51	48	0	**99**	38	489	0	**527**	1388
% Pkw	86,8 %	82,4 %	0 %	**86,4 %**	79,7 %	92,3 %	0 %	**85,3 %**	95,0 %	83,3 %	0 %	**84,1 %**	85,4 %
Lieferwagen	51	6	0	**57**	2	2	0	**4**	2	42	0	**44**	105
% Lieferwagen	6,3 %	8,1 %	0 %	**6,5 %**	3,1 %	3,8 %	0 %	**3,4 %**	5,0 %	7,2 %	0 %	**7,0 %**	6,5 %
Lkw ohne Anhänger	18	1	0	**19**	4	1	0	**5**	0	12	0	**12**	36
% Lkw ohne Anhänger	2,2 %	1,4 %	0 %	**2,2 %**	6,3 %	1,9 %	0 %	**4,3 %**	0 %	2,0 %	0 %	**1,9 %**	2,2 %
Lkw mit Anhänger	32	5	0	**37**	5	1	0	**6**	0	43	0	**43**	86
% Lkw mit Anhänger	4,0 %	6,8 %	0 %	**4,2 %**	7,8 %	1,9 %	0 %	**5,2 %**	0 %	7,3 %	0 %	**6,9 %**	5,3 %
Busse	1	1	0	**2**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2
% Busse	0,1 %	1,4 %	0 %	**0,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP6 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793064, Standort: 48.714881, 11.348011, Seitennummer: SCU5LO

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	Weicheringer Str.				B16 (O)				B16 (W)				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	3	0	0	**3**	0	7	0	**7**	5	0	0	**5**	**15**
00:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	15	0	**15**	9	0	0	**9**	**25**
00:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	17	1	0	**18**	**21**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	6	0	**6**	5	0	0	**5**	**11**
Gesamtstunde	4	0	0	**4**	0	31	0	**31**	36	1	0	**37**	**72**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	4	0	0	**4**	**11**
01:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	7	0	**7**	5	2	0	**7**	**15**
01:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	7	0	0	**7**	**10**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	8	0	**8**	6	0	0	**6**	**14**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	0	25	0	**25**	22	2	0	**24**	**50**
02:00 Uhr	1	0	0	**1**	0	3	0	**3**	4	0	0	**4**	**8**
02:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	4	0	**4**	10	0	0	**10**	**15**
02:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	8	0	**8**	7	0	0	**7**	**15**
02:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	3	0	**3**	9	1	0	**10**	**14**
Gesamtstunde	3	0	0	**3**	0	18	0	**18**	30	1	0	**31**	**52**
03:00 Uhr	0	1	0	**1**	0	5	0	**5**	7	0	0	**7**	**13**
03:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	11	1	0	**12**	**19**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	7	0	**7**	13	1	0	**14**	**21**
03:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	12	0	**12**	9	0	0	**9**	**21**
Gesamtstunde	0	1	0	**1**	0	31	0	**31**	40	2	0	**42**	**74**
04:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	9	0	**9**	13	0	0	**13**	**22**
04:15 Uhr	1	0	0	**1**	0	9	0	**9**	16	2	0	**18**	**28**
04:30 Uhr	4	0	0	**4**	0	15	0	**15**	25	7	0	**32**	**51**
04:45 Uhr	3	0	0	**3**	0	20	0	**20**	34	9	0	**43**	**66**
Gesamtstunde	8	0	0	**8**	0	53	0	**53**	88	18	0	**106**	**167**
05:00 Uhr	5	0	0	**5**	0	33	0	**33**	62	23	0	**85**	**123**
05:15 Uhr	10	0	0	**10**	0	19	0	**19**	86	19	0	**105**	**134**
05:30 Uhr	8	0	0	**8**	0	44	0	**44**	137	22	0	**159**	**211**
05:45 Uhr	10	1	0	**11**	0	51	0	**51**	135	27	0	**162**	**224**
Gesamtstunde	33	1	0	**34**	0	147	0	**147**	420	91	0	**511**	**692**
06:00 Uhr	18	1	0	**19**	0	66	0	**66**	109	30	0	**139**	**224**
06:15 Uhr	23	1	0	**24**	0	77	0	**77**	153	34	0	**187**	**288**
06:30 Uhr	36	1	0	**37**	1	90	0	**91**	190	60	0	**250**	**378**
06:45 Uhr	29	0	0	**29**	1	105	0	**106**	139	56	0	**195**	**330**
Gesamtstunde	106	3	0	**109**	2	338	0	**340**	591	180	0	**771**	**1220**
07:00 Uhr	36	1	0	**37**	2	101	0	**103**	133	61	0	**194**	**334**
07:15 Uhr	34	1	0	**35**	0	108	0	**108**	173	54	0	**227**	**370**
07:30 Uhr	31	2	0	**33**	0	131	0	**131**	139	54	0	**193**	**357**
07:45 Uhr	31	1	0	**32**	0	107	0	**107**	138	52	0	**190**	**329**
Gesamtstunde	132	5	0	**137**	2	447	0	**449**	583	221	0	**804**	**1390**
08:00 Uhr	34	0	0	**34**	0	81	0	**81**	139	44	0	**183**	**298**
08:15 Uhr	29	0	0	**29**	1	93	0	**94**	114	47	0	**161**	**284**
08:30 Uhr	27	1	0	**28**	1	99	0	**100**	126	25	0	**151**	**279**
08:45 Uhr	19	2	0	**21**	0	90	0	**90**	120	24	0	**144**	**255**
Gesamtstunde	109	3	0	**112**	2	363	0	**365**	499	140	0	**639**	**1116**
09:00 Uhr	14	1	0	**15**	1	77	0	**78**	90	39	0	**129**	**222**
09:15 Uhr	24	0	0	**24**	2	80	0	**82**	94	33	0	**127**	**233**
09:30 Uhr	25	2	0	**27**	1	76	0	**77**	108	26	0	**134**	**238**
09:45 Uhr	17	4	0	**21**	1	88	0	**89**	94	20	0	**114**	**224**
Gesamtstunde	80	7	0	**87**	5	321	0	**326**	386	118	0	**504**	**917**
10:00 Uhr	22	2	0	**24**	0	95	0	**95**	90	20	0	**110**	**229**
10:15 Uhr	30	7	0	**37**	2	97	0	**99**	100	17	0	**117**	**253**
10:30 Uhr	11	1	0	**12**	2	97	0	**99**	100	22	0	**122**	**233**

Zufahrten	Weicheringer Str.				B16 (O)				B16 (W)				
Richtung	Richtung S				Richtung W				Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	27	3	0	**30**	2	105	0	**107**	87	19	0	**106**	**243**
Gesamtstunde	90	13	0	**103**	6	394	0	**400**	377	78	0	**455**	**958**
11:00 Uhr	17	0	0	**17**	3	85	0	**88**	101	27	0	**128**	**233**
11:15 Uhr	22	0	0	**22**	1	86	0	**87**	93	22	0	**115**	**224**
11:30 Uhr	27	2	0	**29**	1	92	0	**93**	81	22	0	**103**	**225**
11:45 Uhr	17	1	0	**18**	1	74	0	**75**	102	21	0	**123**	**216**
Gesamtstunde	83	3	0	**86**	6	337	0	**343**	377	92	0	**469**	**898**
12:00 Uhr	28	1	0	**29**	0	93	0	**93**	69	17	0	**86**	**208**
12:15 Uhr	35	1	0	**36**	2	98	0	**100**	84	21	0	**105**	**241**
12:30 Uhr	23	1	0	**24**	0	97	0	**97**	93	24	0	**117**	**238**
12:45 Uhr	28	2	0	**30**	0	94	0	**94**	79	29	0	**108**	**232**
Gesamtstunde	114	5	0	**119**	2	382	0	**384**	325	91	0	**416**	**919**
13:00 Uhr	20	0	0	**20**	1	98	0	**99**	73	24	0	**97**	**216**
13:15 Uhr	35	2	0	**37**	2	103	0	**105**	95	35	0	**130**	**272**
13:30 Uhr	25	0	0	**25**	0	110	0	**110**	110	34	0	**144**	**279**
13:45 Uhr	30	0	0	**30**	2	109	0	**111**	128	25	0	**153**	**294**
Gesamtstunde	110	2	0	**112**	5	420	0	**425**	406	118	0	**524**	**1061**
14:00 Uhr	35	1	0	**36**	6	126	0	**132**	89	17	0	**106**	**274**
14:15 Uhr	36	3	0	**39**	2	120	0	**122**	110	24	0	**134**	**295**
14:30 Uhr	33	2	0	**35**	4	133	0	**137**	119	31	0	**150**	**322**
14:45 Uhr	34	0	0	**34**	3	115	0	**118**	92	32	0	**124**	**276**
Gesamtstunde	138	6	0	**144**	15	494	0	**509**	410	104	0	**514**	**1167**
15:00 Uhr	27	3	0	**30**	3	112	0	**115**	110	27	0	**137**	**282**
15:15 Uhr	49	2	0	**51**	3	137	0	**140**	110	30	0	**140**	**331**
15:30 Uhr	36	2	0	**38**	4	137	0	**141**	98	26	0	**124**	**303**
15:45 Uhr	34	1	1	**36**	2	140	0	**142**	128	31	0	**159**	**337**
Gesamtstunde	146	8	1	**155**	12	526	0	**538**	446	114	0	**560**	**1253**
16:00 Uhr	52	2	0	**54**	6	156	0	**162**	106	26	0	**132**	**348**
16:15 Uhr	54	0	0	**54**	3	180	0	**183**	96	39	0	**135**	**372**
16:30 Uhr	49	1	0	**50**	5	180	0	**185**	134	35	0	**169**	**404**
16:45 Uhr	52	2	0	**54**	8	160	0	**168**	123	41	0	**164**	**386**
Gesamtstunde	207	5	0	**212**	22	676	0	**698**	459	141	0	**600**	**1510**
17:00 Uhr	49	2	0	**51**	1	168	0	**169**	87	31	0	**118**	**338**
17:15 Uhr	70	3	0	**73**	3	166	0	**169**	149	49	0	**198**	**440**
17:30 Uhr	37	2	0	**39**	3	165	0	**168**	99	37	0	**136**	**343**
17:45 Uhr	30	0	0	**30**	0	138	0	**138**	91	29	0	**120**	**288**
Gesamtstunde	186	7	0	**193**	7	637	0	**644**	426	146	0	**572**	**1409**
18:00 Uhr	41	0	0	**41**	2	114	0	**116**	90	34	0	**124**	**281**
18:15 Uhr	44	1	0	**45**	1	120	0	**121**	73	32	0	**105**	**271**
18:30 Uhr	28	0	0	**28**	2	84	0	**86**	90	31	0	**121**	**235**
18:45 Uhr	23	0	0	**23**	1	92	0	**93**	67	25	0	**92**	**208**
Gesamtstunde	136	1	0	**137**	6	410	0	**416**	320	122	0	**442**	**995**
19:00 Uhr	13	2	0	**15**	0	86	0	**86**	58	10	0	**68**	**169**
19:15 Uhr	17	0	0	**17**	0	63	0	**63**	51	17	0	**68**	**148**
19:30 Uhr	15	0	0	**15**	1	66	0	**67**	33	3	0	**36**	**118**
19:45 Uhr	18	2	0	**20**	0	64	0	**64**	35	7	0	**42**	**126**
Gesamtstunde	63	4	0	**67**	1	279	0	**280**	177	37	0	**214**	**561**
20:00 Uhr	11	0	0	**11**	0	53	0	**53**	36	6	0	**42**	**106**
20:15 Uhr	14	0	0	**14**	1	50	0	**51**	23	8	0	**31**	**96**
20:30 Uhr	5	0	0	**5**	0	44	0	**44**	24	8	0	**32**	**81**
20:45 Uhr	5	0	0	**5**	0	24	0	**24**	29	4	0	**33**	**62**
Gesamtstunde	35	0	0	**35**	1	171	0	**172**	112	26	0	**138**	**345**
21:00 Uhr	11	0	0	**11**	1	31	0	**32**	25	13	0	**38**	**81**
21:15 Uhr	12	0	0	**12**	1	35	0	**36**	22	9	0	**31**	**79**
21:30 Uhr	5	1	0	**6**	0	33	0	**33**	15	9	0	**24**	**63**
21:45 Uhr	15	0	0	**15**	0	23	0	**23**	20	6	0	**26**	**64**
Gesamtstunde	43	1	0	**44**	2	122	0	**124**	82	37	0	**119**	**287**
22:00 Uhr	5	1	0	**6**	3	18	0	**21**	23	6	0	**29**	**56**
22:15 Uhr	10	0	0	**10**	1	28	0	**29**	27	5	0	**32**	**71**
22:30 Uhr	4	0	0	**4**	0	20	0	**20**	12	7	0	**19**	**43**

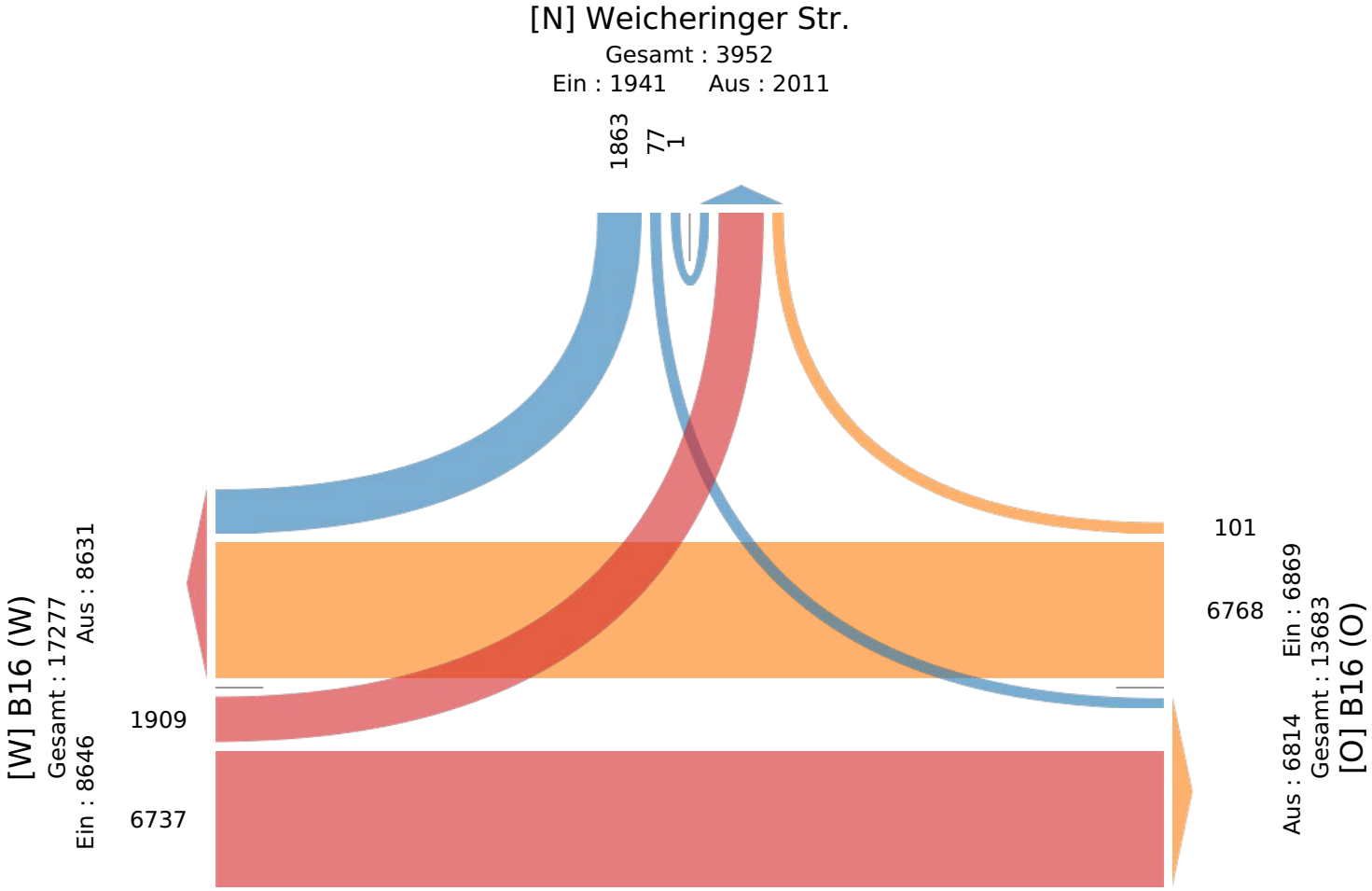
Zufahrten Richtung	Weicheringer Str. Richtung S				B16 (O) Richtung W				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	7	0	0	**7**	0	22	0	**22**	15	2	0	**17**	**46**
Gesamtstunde	26	1	0	**27**	4	88	0	**92**	77	20	0	**97**	**216**
23:00 Uhr	7	0	0	**7**	1	12	0	**13**	19	2	0	**21**	**41**
23:15 Uhr	1	1	0	**2**	0	14	0	**14**	12	2	0	**14**	**30**
23:30 Uhr	1	0	0	**1**	0	17	0	**17**	9	4	0	**13**	**31**
23:45 Uhr	1	0	0	**1**	0	15	0	**15**	8	1	0	**9**	**25**
Gesamtstunde	10	1	0	**11**	1	58	0	**59**	48	9	0	**57**	**127**
Gesamtsumme	1863	77	1	**1941**	101	6768	0	**6869**	6737	1909	0	**8646**	**17456**
Abbiegebeziehung	96,0 %	4,0 %	0,1 %	**-**	1,5 %	98,5 %	0 %	**-**	77,9 %	22,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	10,7 %	0,4 %	0 %	**11,1 %**	0,6 %	38,8 %	0 %	**39,4 %**	38,6 %	10,9 %	0 %	**49,5 %**	-
Krad	16	1	0	**17**	0	16	0	**16**	13	16	0	**29**	62
% Krad	0,9 %	1,3 %	0 %	**0,9 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %	0,8 %	0 %	**0,3 %**	0,4 %
Pkw	1618	65	1	**1684**	87	4816	0	**4903**	4866	1673	0	**6539**	13126
% Pkw	86,8 %	84,4 %	100 %	**86,8 %**	86,1 %	71,2 %	0 %	**71,4 %**	72,2 %	87,6 %	0 %	**75,6 %**	75,2 %
Lieferwagen	115	3	0	**118**	5	363	0	**368**	345	126	0	**471**	957
% Lieferwagen	6,2 %	3,9 %	0 %	**6,1 %**	5,0 %	5,4 %	0 %	**5,4 %**	5,1 %	6,6 %	0 %	**5,4 %**	5,5 %
Lkw ohne Anhänger	72	3	0	**75**	4	361	0	**365**	376	62	0	**438**	878
% Lkw ohne Anhänger	3,9 %	3,9 %	0 %	**3,9 %**	4,0 %	5,3 %	0 %	**5,3 %**	5,6 %	3,2 %	0 %	**5,1 %**	5,0 %
Lkw mit Anhänger	26	5	0	**31**	5	1205	0	**1210**	1129	23	0	**1152**	2393
% Lkw mit Anhänger	1,4 %	6,5 %	0 %	**1,6 %**	5,0 %	17,8 %	0 %	**17,6 %**	16,8 %	1,2 %	0 %	**13,3 %**	13,7 %
Busse	16	0	0	**16**	0	7	0	**7**	8	9	0	**17**	40
% Busse	0,9 %	0 %	0 %	**0,8 %**	0 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %	0,5 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

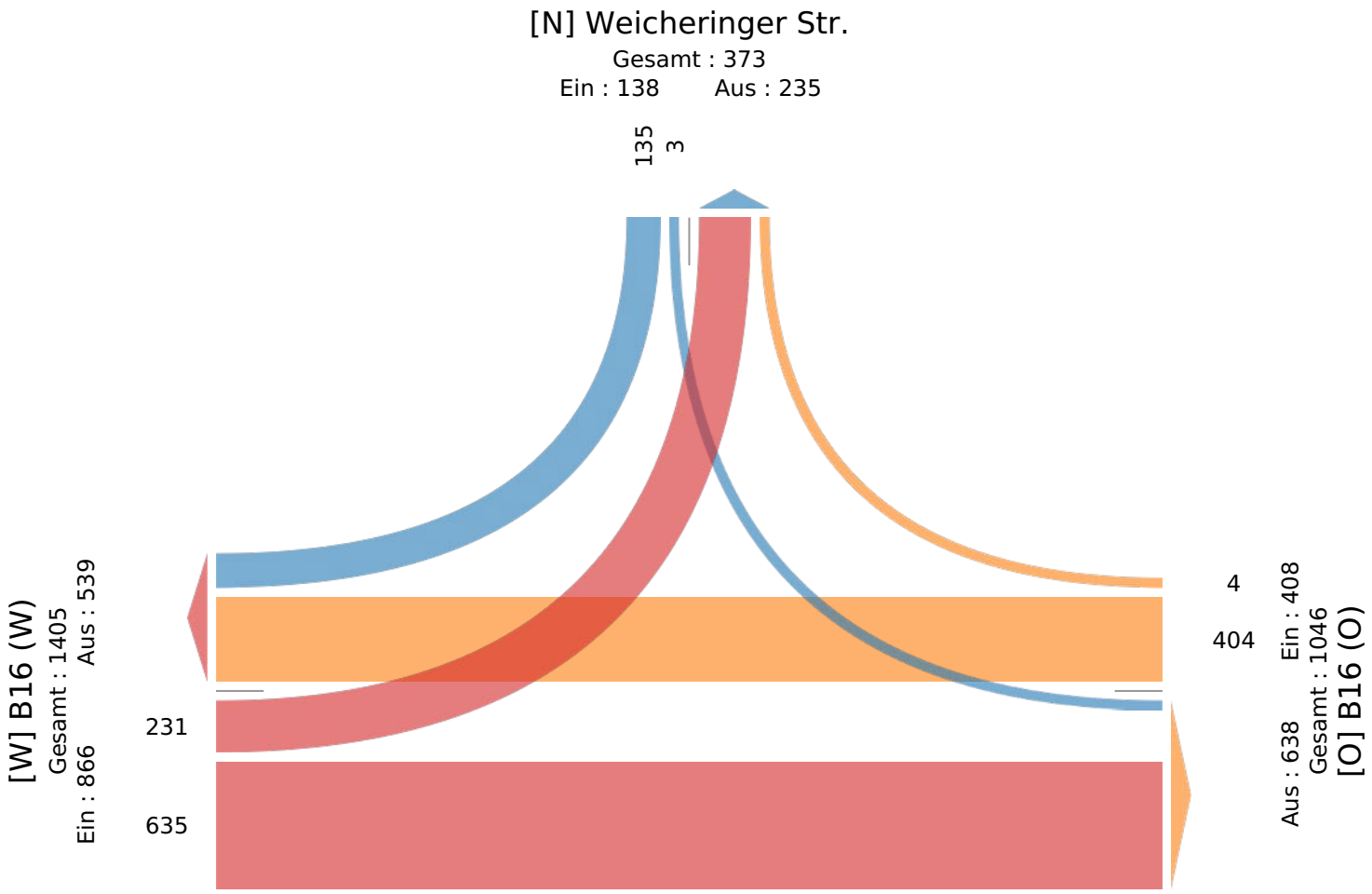
Zufahrten Richtung	Weicheringer Str. Richtung S				B16 (O) Richtung W				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 06:30 Uhr	36	1	0	**37**	1	90	0	**91**	190	60	0	**250**	**378**
06:45 Uhr	29	0	0	**29**	1	105	0	**106**	139	56	0	**195**	**330**
07:00 Uhr	36	1	0	**37**	2	101	0	**103**	133	61	0	**194**	**334**
07:15 Uhr	34	1	0	**35**	0	108	0	**108**	173	54	0	**227**	**370**
Gesamtsumme	135	3	0	**138**	4	404	0	**408**	635	231	0	**866**	**1412**
Abbiegebeziehung	97,8 %	2,2 %	0 %	**-**	1,0 %	99,0 %	0 %	**-**	73,3 %	26,7 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	9,6 %	0,2 %	0 %	**9,8 %**	0,3 %	28,6 %	0 %	**28,9 %**	45,0 %	16,4 %	0 %	**61,3 %**	-
PHF	0,938	0,750	-	**0,932**	0,500	0,935	-	**0,944**	0,836	0,947	-	**0,866**	0,934
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,4 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %
Pkw	118	2	0	**120**	3	307	0	**310**	499	198	0	**697**	1127
% Pkw	87,4 %	66,7 %	0 %	**87,0 %**	75,0 %	76,0 %	0 %	**76,0 %**	78,6 %	85,7 %	0 %	**80,5 %**	79,8 %
Lieferwagen	11	1	0	**12**	0	16	0	**16**	33	23	0	**56**	84
% Lieferwagen	8,1 %	33,3 %	0 %	**8,7 %**	0 %	4,0 %	0 %	**3,9 %**	5,2 %	10,0 %	0 %	**6,5 %**	5,9 %
Lkw ohne Anhänger	2	0	0	**2**	0	20	0	**20**	38	5	0	**43**	65
% Lkw ohne Anhänger	1,5 %	0 %	0 %	**1,4 %**	0 %	5,0 %	0 %	**4,9 %**	6,0 %	2,2 %	0 %	**5,0 %**	4,6 %
Lkw mit Anhänger	2	0	0	**2**	1	60	0	**61**	64	2	0	**66**	129
% Lkw mit Anhänger	1,5 %	0 %	0 %	**1,4 %**	25,0 %	14,9 %	0 %	**15,0 %**	10,1 %	0,9 %	0 %	**7,6 %**	9,1 %
Busse	2	0	0	**2**	0	1	0	**1**	1	2	0	**3**	6
% Busse	1,5 %	0 %	0 %	**1,4 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %	0,9 %	0 %	**0,3 %**	0,4 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

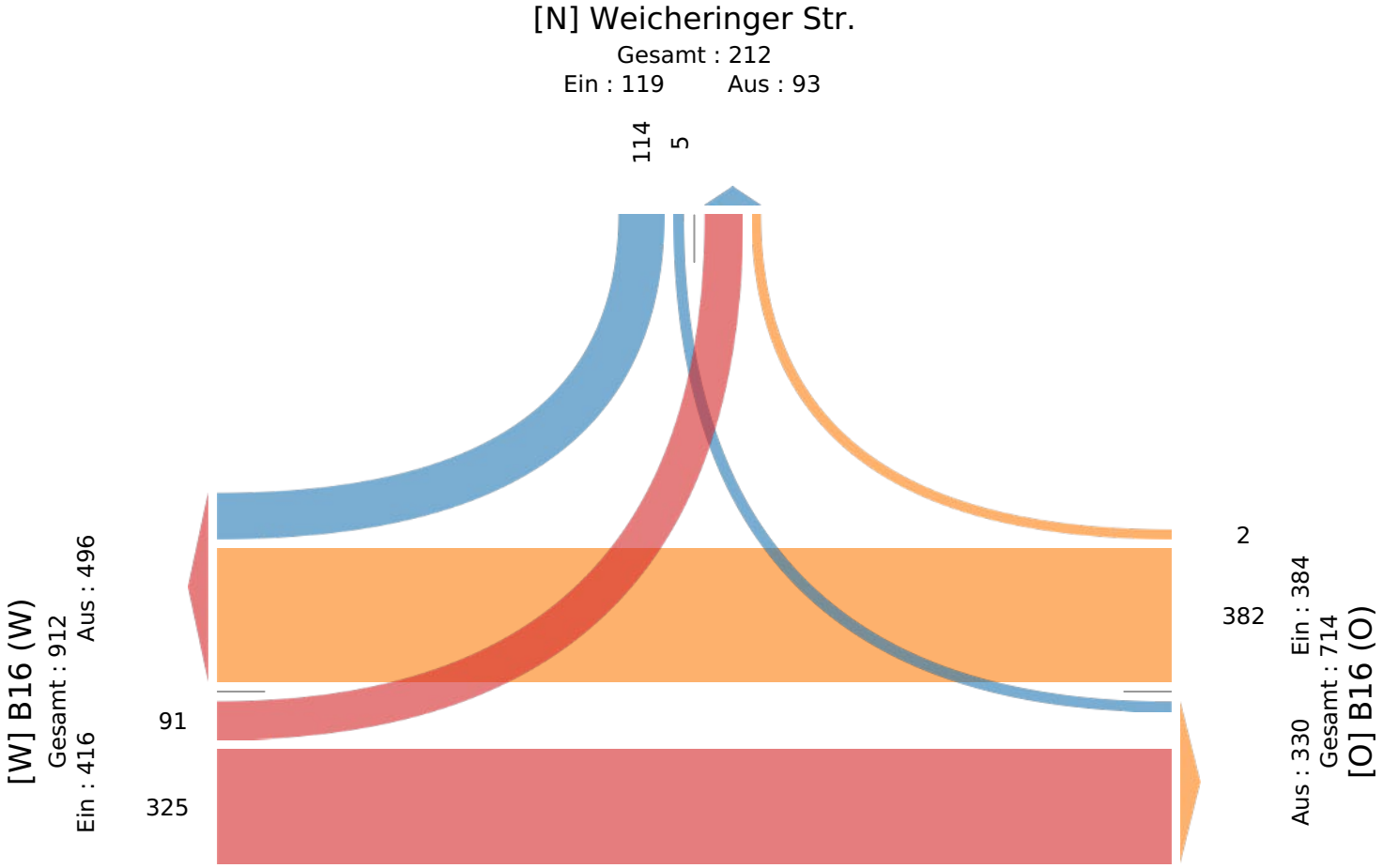
Zufahrten Richtung	Weicheringer Str. Richtung S				B16 (O) Richtung W				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 12:00 Uhr	28	1	0	**29**	0	93	0	**93**	69	17	0	**86**	**208**
12:15 Uhr	35	1	0	**36**	2	98	0	**100**	84	21	0	**105**	**241**
12:30 Uhr	23	1	0	**24**	0	97	0	**97**	93	24	0	**117**	**238**
12:45 Uhr	28	2	0	**30**	0	94	0	**94**	79	29	0	**108**	**232**
Gesamtsumme	114	5	0	**119**	2	382	0	**384**	325	91	0	**416**	**919**
Abbiegebeziehung	95,8 %	4,2 %	0 %	**-**	0,5 %	99,5 %	0 %	**-**	78,1 %	21,9 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	12,4 %	0,5 %	0 %	**12,9 %**	0,2 %	41,6 %	0 %	**41,8 %**	35,4 %	9,9 %	0 %	**45,3 %**	-
PHF	0,814	0,625	-	**0,826**	0,250	0,974	-	**0,960**	0,874	0,784	-	**0,889**	0,953
Krad	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	3	0	**3**	4
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0 %	3,3 %	0 %	**0,7 %**	0,4 %
Pkw	101	4	0	**105**	1	234	0	**235**	194	77	0	**271**	611
% Pkw	88,6 %	80,0 %	0 %	**88,2 %**	50,0 %	61,3 %	0 %	**61,2 %**	59,7 %	84,6 %	0 %	**65,1 %**	66,5 %
Lieferwagen	8	0	0	**8**	0	22	0	**22**	21	6	0	**27**	57
% Lieferwagen	7,0 %	0 %	0 %	**6,7 %**	0 %	5,8 %	0 %	**5,7 %**	6,5 %	6,6 %	0 %	**6,5 %**	6,2 %
Lkw ohne Anhänger	2	1	0	**3**	1	42	0	**43**	22	3	0	**25**	71
% Lkw ohne Anhänger	1,8 %	20,0 %	0 %	**2,5 %**	50,0 %	11,0 %	0 %	**11,2 %**	6,8 %	3,3 %	0 %	**6,0 %**	7,7 %
Lkw mit Anhänger	2	0	0	**2**	0	83	0	**83**	88	1	0	**89**	174
% Lkw mit Anhänger	1,8 %	0 %	0 %	**1,7 %**	0 %	21,7 %	0 %	**21,6 %**	27,1 %	1,1 %	0 %	**21,4 %**	18,9 %
Busse	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2
% Busse	0,9 %	0 %	0 %	**0,8 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	1,1 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

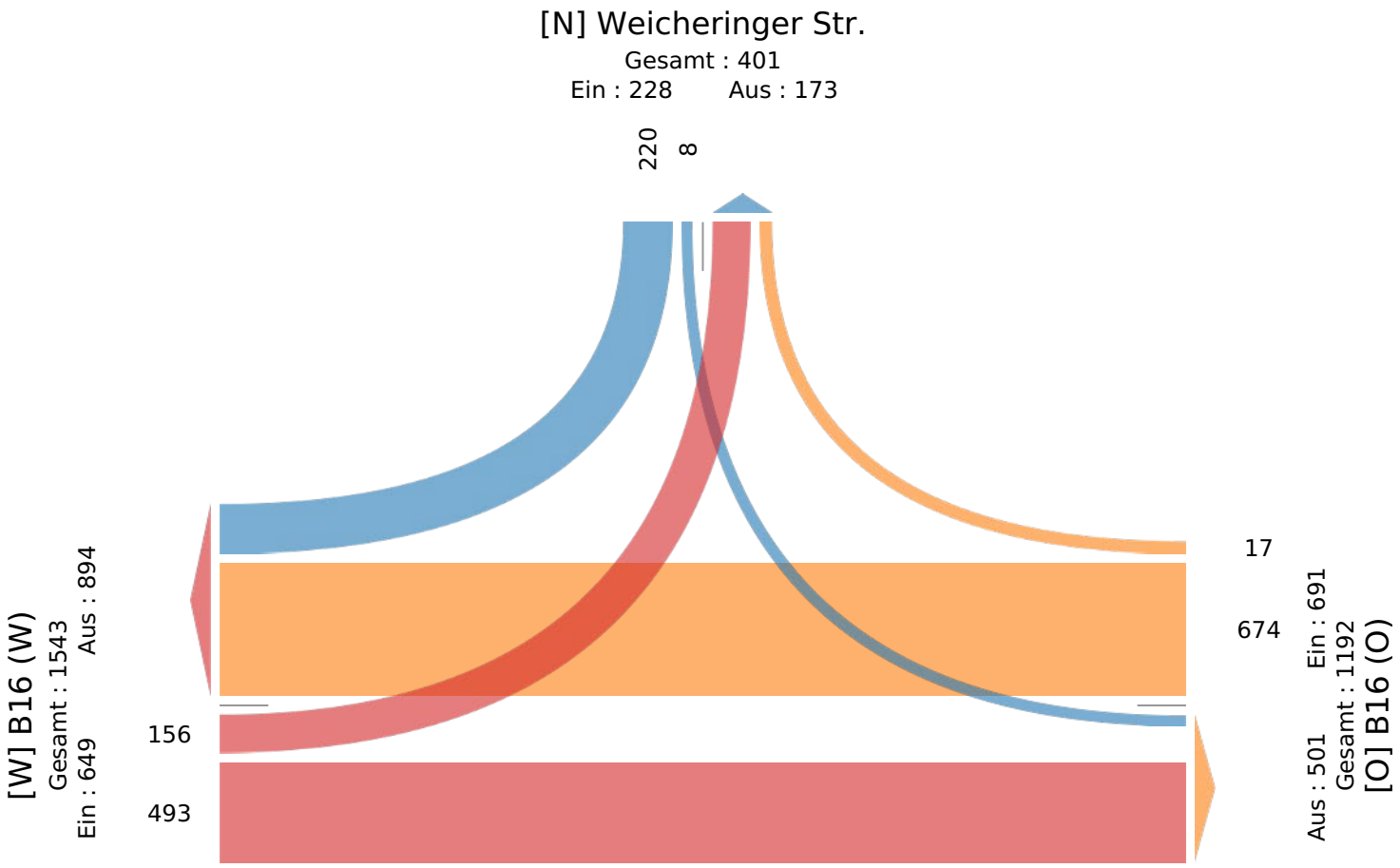
Zufahrten Richtung	Weicheringer Str. Richtung S				B16 (O) Richtung W				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	49	1	0	**50**	5	180	0	**185**	134	35	0	**169**	**404**
16:45 Uhr	52	2	0	**54**	8	160	0	**168**	123	41	0	**164**	**386**
17:00 Uhr	49	2	0	**51**	1	168	0	**169**	87	31	0	**118**	**338**
17:15 Uhr	70	3	0	**73**	3	166	0	**169**	149	49	0	**198**	**440**
Gesamtsumme	220	8	0	**228**	17	674	0	**691**	493	156	0	**649**	**1568**
Abbiegebeziehung	96,5 %	3,5 %	0 %	**-**	2,5 %	97,5 %	0 %	**-**	76,0 %	24,0 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	14,0 %	0,5 %	0 %	**14,5 %**	1,1 %	43,0 %	0 %	**44,1 %**	31,4 %	9,9 %	0 %	**41,4 %**	-
PHF	0,786	0,667	-	**0,781**	0,531	0,936	-	**0,934**	0,827	0,796	-	**0,819**	0,891
Krad	2	0	0	**2**	0	3	0	**3**	1	2	0	**3**	8
% Krad	0,9 %	0 %	0 %	**0,9 %**	0 %	0,4 %	0 %	**0,4 %**	0,2 %	1,3 %	0 %	**0,5 %**	0,5 %
Pkw	185	7	0	**192**	15	575	0	**590**	382	142	0	**524**	1306
% Pkw	84,1 %	87,5 %	0 %	**84,2 %**	88,2 %	85,3 %	0 %	**85,4 %**	77,5 %	91,0 %	0 %	**80,7 %**	83,3 %
Lieferwagen	22	0	0	**22**	1	41	0	**42**	51	7	0	**58**	122
% Lieferwagen	10,0 %	0 %	0 %	**9,6 %**	5,9 %	6,1 %	0 %	**6,1 %**	10,3 %	4,5 %	0 %	**8,9 %**	7,8 %
Lkw ohne Anhänger	6	1	0	**7**	1	9	0	**10**	9	5	0	**14**	31
% Lkw ohne Anhänger	2,7 %	12,5 %	0 %	**3,1 %**	5,9 %	1,3 %	0 %	**1,4 %**	1,8 %	3,2 %	0 %	**2,2 %**	2,0 %
Lkw mit Anhänger	4	0	0	**4**	0	45	0	**45**	50	0	0	**50**	99
% Lkw mit Anhänger	1,8 %	0 %	0 %	**1,8 %**	0 %	6,7 %	0 %	**6,5 %**	10,1 %	0 %	0 %	**7,7 %**	6,3 %
Busse	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Busse	0,5 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP7 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793071, Standort: 48.714391, 11.355555, Seitennummer: SCU91L

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	Karlskroner Str. (N) Richtung S				Karlskroner Str. (S) Richtung N				St2044 (W) Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**3**
00:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**1**
00:30 Uhr	1	1	0	**2**	0	2	0	**2**	1	0	0	**1**	**5**
00:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	**3**
Gesamtstunde	1	2	0	**3**	0	2	0	**2**	7	0	0	**7**	**12**
01:00 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1	1	0	**2**	**3**
01:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	**0**
01:30 Uhr	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
01:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Gesamtstunde	1	0	0	**1**	0	2	0	**2**	2	1	0	**3**	**6**
02:00 Uhr	0	2	0	**2**	0	2	0	**2**	1	0	0	**1**	**5**
02:15 Uhr	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	2	1	0	**3**	**8**
02:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	2	0	0	**2**	**2**
02:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2	0	0	**2**	**3**
Gesamtstunde	0	3	0	**3**	0	7	0	**7**	7	1	0	**8**	**18**
03:00 Uhr	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	**2**
03:15 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	0	0	0	**0**	**2**
03:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	1	1	0	**2**	**4**
03:45 Uhr	0	1	0	**1**	0	4	0	**4**	0	1	0	**1**	**6**
Gesamtstunde	0	2	0	**2**	0	8	0	**8**	2	2	0	**4**	**14**
04:00 Uhr	1	0	0	**1**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	**2**
04:15 Uhr	0	0	0	**0**	2	3	0	**5**	1	0	0	**1**	**6**
04:30 Uhr	0	0	0	**0**	3	3	0	**6**	1	0	0	**1**	**7**
04:45 Uhr	1	0	0	**1**	10	7	0	**17**	2	0	0	**2**	**20**
Gesamtstunde	2	0	0	**2**	15	14	0	**29**	4	0	0	**4**	**35**
05:00 Uhr	5	3	0	**8**	28	12	0	**40**	6	0	0	**6**	**54**
05:15 Uhr	6	2	0	**8**	26	23	0	**49**	9	0	0	**9**	**66**
05:30 Uhr	8	7	0	**15**	21	35	0	**56**	9	0	0	**9**	**80**
05:45 Uhr	6	11	0	**17**	20	18	0	**38**	7	0	0	**7**	**62**
Gesamtstunde	25	23	0	**48**	95	88	0	**183**	31	0	0	**31**	**262**
06:00 Uhr	15	17	0	**32**	20	29	0	**49**	16	3	0	**19**	**100**
06:15 Uhr	14	23	0	**37**	27	35	0	**62**	24	3	0	**27**	**126**
06:30 Uhr	6	16	0	**22**	38	50	0	**88**	29	2	0	**31**	**141**
06:45 Uhr	9	12	0	**21**	43	30	0	**73**	28	3	0	**31**	**125**
Gesamtstunde	44	68	0	**112**	128	144	0	**272**	97	11	0	**108**	**492**
07:00 Uhr	10	22	0	**32**	46	38	0	**84**	26	3	0	**29**	**145**
07:15 Uhr	9	26	0	**35**	54	40	0	**94**	25	2	0	**27**	**156**
07:30 Uhr	10	21	0	**31**	33	55	0	**88**	27	12	0	**39**	**158**
07:45 Uhr	8	22	0	**30**	39	43	0	**82**	31	7	0	**38**	**150**
Gesamtstunde	37	91	0	**128**	172	176	0	**348**	109	24	0	**133**	**609**
08:00 Uhr	8	11	0	**19**	22	40	0	**62**	27	5	0	**32**	**113**
08:15 Uhr	8	13	0	**21**	24	22	0	**46**	15	5	0	**20**	**87**
08:30 Uhr	6	9	0	**15**	30	28	0	**58**	18	4	0	**22**	**95**
08:45 Uhr	5	13	0	**18**	20	25	0	**45**	11	4	0	**15**	**78**
Gesamtstunde	27	46	0	**73**	96	115	0	**211**	71	18	0	**89**	**373**
09:00 Uhr	9	12	0	**21**	21	16	0	**37**	13	6	0	**19**	**77**
09:15 Uhr	7	17	0	**24**	22	29	0	**51**	20	5	0	**25**	**100**
09:30 Uhr	6	23	0	**29**	18	19	0	**37**	26	4	0	**30**	**96**
09:45 Uhr	13	18	0	**31**	19	43	0	**62**	15	5	0	**20**	**113**
Gesamtstunde	35	70	0	**105**	80	107	0	**187**	74	20	0	**94**	**386**
10:00 Uhr	10	20	0	**30**	14	20	0	**34**	19	7	0	**26**	**90**
10:15 Uhr	6	11	0	**17**	16	27	0	**43**	19	9	0	**28**	**88**
10:30 Uhr	13	17	0	**30**	28	27	0	**55**	18	6	0	**24**	**109**

Zufahrten	Karlskroner Str. (N)				Karlskroner Str. (S)				St2044 (W)				
Richtung	Richtung S				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	15	21	0	**36**	15	17	0	**32**	19	2	1	**22**	**90**
Gesamtstunde	44	69	0	**113**	73	91	0	**164**	75	24	1	**100**	**377**
11:00 Uhr	12	14	0	**26**	19	20	0	**39**	28	1	0	**29**	**94**
11:15 Uhr	4	19	0	**23**	14	18	0	**32**	28	6	0	**34**	**89**
11:30 Uhr	5	17	0	**22**	18	24	0	**42**	24	4	0	**28**	**92**
11:45 Uhr	9	12	0	**21**	25	18	0	**43**	16	7	0	**23**	**87**
Gesamtstunde	30	62	0	**92**	76	80	0	**156**	96	18	0	**114**	**362**
12:00 Uhr	10	23	0	**33**	21	20	0	**41**	18	5	1	**24**	**98**
12:15 Uhr	9	25	0	**34**	16	22	0	**38**	22	10	0	**32**	**104**
12:30 Uhr	8	28	0	**36**	22	25	0	**47**	28	5	0	**33**	**116**
12:45 Uhr	12	28	0	**40**	21	21	0	**42**	20	5	0	**25**	**107**
Gesamtstunde	39	104	0	**143**	80	88	0	**168**	88	25	1	**114**	**425**
13:00 Uhr	13	19	0	**32**	30	29	0	**59**	32	7	0	**39**	**130**
13:15 Uhr	11	19	0	**30**	34	26	0	**60**	26	6	0	**32**	**122**
13:30 Uhr	9	24	0	**33**	32	33	0	**65**	23	4	0	**27**	**125**
13:45 Uhr	6	21	0	**27**	24	22	0	**46**	28	5	0	**33**	**106**
Gesamtstunde	39	83	0	**122**	120	110	0	**230**	109	22	0	**131**	**483**
14:00 Uhr	12	29	0	**41**	25	25	0	**50**	26	8	0	**34**	**125**
14:15 Uhr	14	28	0	**42**	9	25	0	**34**	32	9	0	**41**	**117**
14:30 Uhr	9	35	0	**44**	20	22	0	**42**	49	14	0	**63**	**149**
14:45 Uhr	12	31	0	**43**	20	21	0	**41**	49	9	0	**58**	**142**
Gesamtstunde	47	123	0	**170**	74	93	0	**167**	156	40	0	**196**	**533**
15:00 Uhr	8	37	0	**45**	27	18	0	**45**	36	8	0	**44**	**134**
15:15 Uhr	8	35	0	**43**	26	24	0	**50**	33	10	1	**44**	**137**
15:30 Uhr	10	36	0	**46**	33	35	0	**68**	44	12	0	**56**	**170**
15:45 Uhr	11	26	0	**37**	25	24	0	**49**	32	6	0	**38**	**124**
Gesamtstunde	37	134	0	**171**	111	101	0	**212**	145	36	1	**182**	**565**
16:00 Uhr	20	41	0	**61**	35	32	0	**67**	42	8	0	**50**	**178**
16:15 Uhr	21	45	0	**66**	27	32	0	**59**	53	12	0	**65**	**190**
16:30 Uhr	9	29	0	**38**	33	27	0	**60**	54	15	0	**69**	**167**
16:45 Uhr	14	35	0	**49**	28	38	0	**66**	53	12	0	**65**	**180**
Gesamtstunde	64	150	0	**214**	123	129	0	**252**	202	47	0	**249**	**715**
17:00 Uhr	6	53	0	**59**	35	40	0	**75**	51	16	0	**67**	**201**
17:15 Uhr	20	42	0	**62**	34	38	0	**72**	51	15	0	**66**	**200**
17:30 Uhr	18	38	0	**56**	28	35	0	**63**	46	14	0	**60**	**179**
17:45 Uhr	13	28	0	**41**	19	21	0	**40**	37	13	0	**50**	**131**
Gesamtstunde	57	161	0	**218**	116	134	0	**250**	185	58	0	**243**	**711**
18:00 Uhr	10	17	0	**27**	14	23	0	**37**	37	16	0	**53**	**117**
18:15 Uhr	8	23	0	**31**	19	12	0	**31**	23	13	0	**36**	**98**
18:30 Uhr	14	18	0	**32**	16	23	0	**39**	28	11	0	**39**	**110**
18:45 Uhr	4	20	0	**24**	24	15	0	**39**	18	8	0	**26**	**89**
Gesamtstunde	36	78	0	**114**	73	73	0	**146**	106	48	0	**154**	**414**
19:00 Uhr	7	16	0	**23**	13	11	0	**24**	23	11	0	**34**	**81**
19:15 Uhr	3	15	0	**18**	12	20	0	**32**	14	5	0	**19**	**69**
19:30 Uhr	8	15	0	**23**	11	7	0	**18**	16	6	0	**22**	**63**
19:45 Uhr	3	8	0	**11**	9	8	0	**17**	10	3	0	**13**	**41**
Gesamtstunde	21	54	0	**75**	45	46	0	**91**	63	25	0	**88**	**254**
20:00 Uhr	4	5	0	**9**	10	7	0	**17**	19	7	0	**26**	**52**
20:15 Uhr	4	11	0	**15**	5	5	0	**10**	9	6	0	**15**	**40**
20:30 Uhr	0	6	0	**6**	5	7	0	**12**	5	0	0	**5**	**23**
20:45 Uhr	4	6	0	**10**	10	7	0	**17**	9	5	0	**14**	**41**
Gesamtstunde	12	28	0	**40**	30	26	0	**56**	42	18	0	**60**	**156**
21:00 Uhr	5	10	0	**15**	7	12	0	**19**	5	1	0	**6**	**40**
21:15 Uhr	0	5	0	**5**	5	9	0	**14**	3	1	0	**4**	**23**
21:30 Uhr	1	8	0	**9**	6	8	0	**14**	1	2	0	**3**	**26**
21:45 Uhr	1	7	0	**8**	3	7	0	**10**	12	3	0	**15**	**33**
Gesamtstunde	7	30	0	**37**	21	36	0	**57**	21	7	0	**28**	**122**
22:00 Uhr	2	13	0	**15**	1	3	0	**4**	11	0	0	**11**	**30**
22:15 Uhr	3	19	0	**22**	1	4	0	**5**	18	3	0	**21**	**48**
22:30 Uhr	2	4	0	**6**	0	1	0	**1**	7	1	0	**8**	**15**

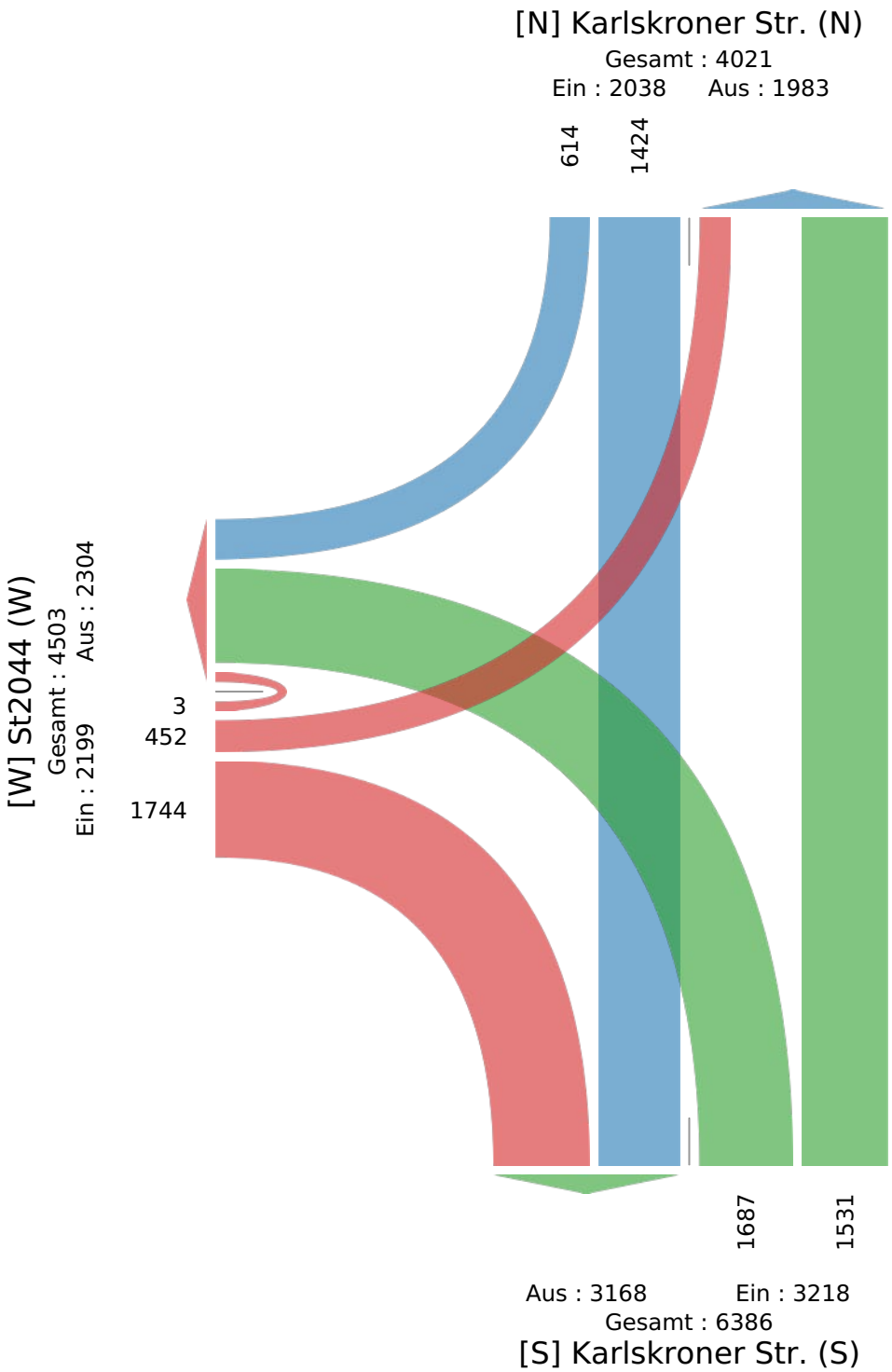
Zufahrten Richtung	Karlskroner Str. (N) Richtung S				Karlskroner Str. (S) Richtung N				St2044 (W) Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	0	4	0	**4**	1	4	0	**5**	6	2	0	**8**	**17**
Gesamtstunde	7	40	0	**47**	3	12	0	**15**	42	6	0	**48**	**110**
23:00 Uhr	1	2	0	**3**	0	2	0	**2**	3	0	0	**3**	**8**
23:15 Uhr	1	1	0	**2**	0	1	0	**1**	2	1	0	**3**	**6**
23:30 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	3	0	0	**3**	**4**
23:45 Uhr	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2	0	0	**2**	**3**
Gesamtstunde	2	3	0	**5**	0	5	0	**5**	10	1	0	**11**	**21**
Gesamtsumme	614	1424	0	**2038**	1531	1687	0	**3218**	1744	452	3	**2199**	**7455**
Abbiegebeziehung	30,1 %	69,9 %	0 %	-	47,6 %	52,4 %	0 %	-	79,3 %	20,6 %	0,1 %	-	-
% Gesamt	8,2 %	19,1 %	0 %	**27,3 %**	20,5 %	22,6 %	0 %	**43,2 %**	23,4 %	6,1 %	0 %	**29,5 %**	-
Krad	2	17	0	**19**	13	14	0	**27**	8	3	0	**11**	57
% Krad	0,3 %	1,2 %	0 %	**0,9 %**	0,8 %	0,8 %	0 %	**0,8 %**	0,5 %	0,7 %	0 %	**0,5 %**	0,8 %
Pkw	530	1262	0	**1792**	1358	1341	0	**2699**	1459	379	0	**1838**	6329
% Pkw	86,3 %	88,6 %	0 %	**87,9 %**	88,7 %	79,5 %	0 %	**83,9 %**	83,7 %	83,8 %	0 %	**83,6 %**	84,9 %
Lieferwagen	44	65	0	**109**	70	109	0	**179**	89	41	0	**130**	418
% Lieferwagen	7,2 %	4,6 %	0 %	**5,3 %**	4,6 %	6,5 %	0 %	**5,6 %**	5,1 %	9,1 %	0 %	**5,9 %**	5,6 %
Lkw ohne Anhänger	32	39	0	**71**	38	93	0	**131**	85	22	0	**107**	309
% Lkw ohne Anhänger	5,2 %	2,7 %	0 %	**3,5 %**	2,5 %	5,5 %	0 %	**4,1 %**	4,9 %	4,9 %	0 %	**4,9 %**	4,1 %
Lkw mit Anhänger	4	15	0	**19**	21	125	0	**146**	96	6	3	**105**	270
% Lkw mit Anhänger	0,7 %	1,1 %	0 %	**0,9 %**	1,4 %	7,4 %	0 %	**4,5 %**	5,5 %	1,3 %	100 %	**4,8 %**	3,6 %
Busse	2	26	0	**28**	30	4	0	**34**	5	1	0	**6**	68
% Busse	0,3 %	1,8 %	0 %	**1,4 %**	2,0 %	0,2 %	0 %	**1,1 %**	0,3 %	0,2 %	0 %	**0,3 %**	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	1	1	0	**2**	2	0	0	**2**	4
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

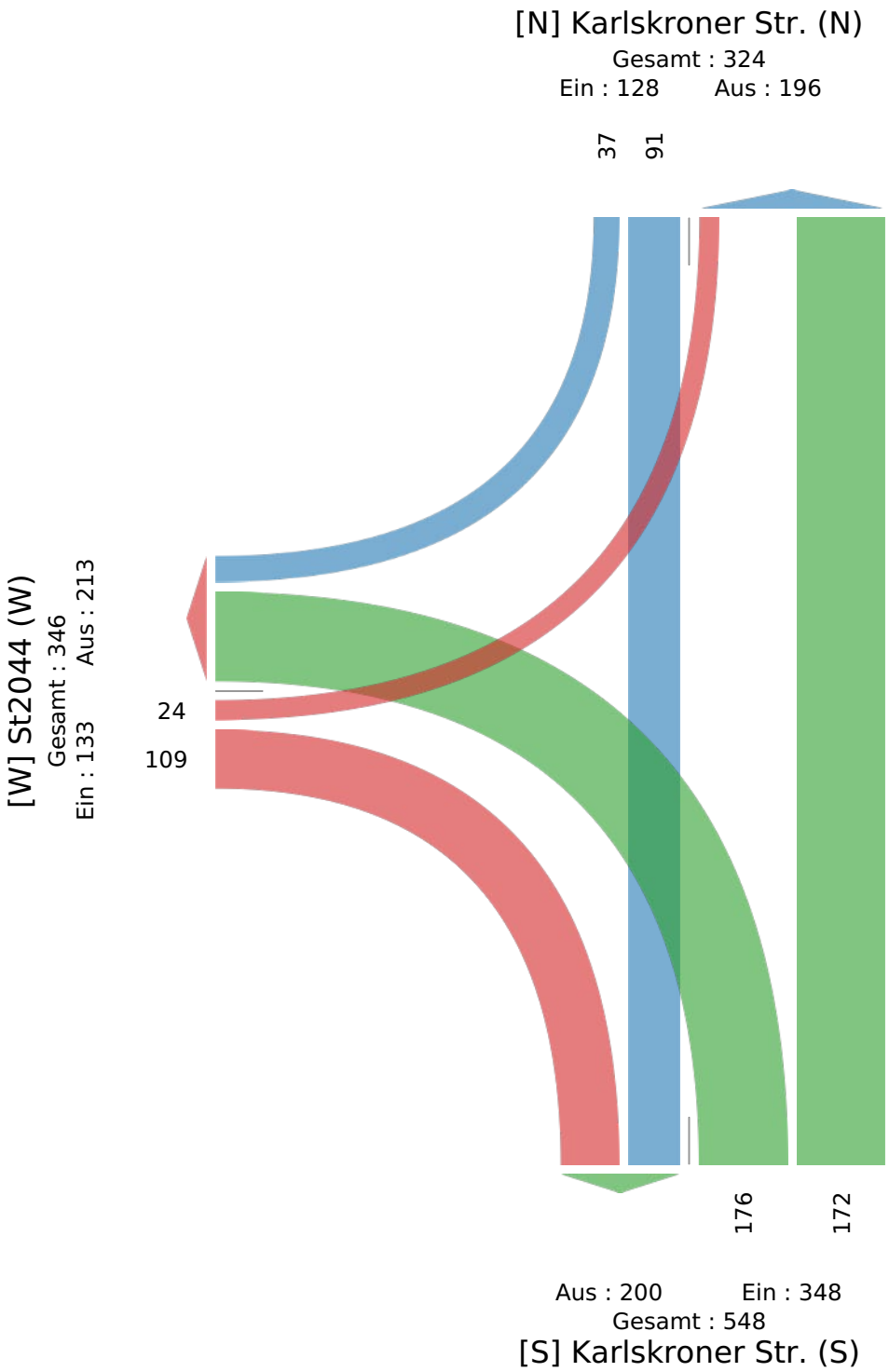
Zufahrten Richtung	Karlskroner Str. (N) Richtung S				Karlskroner Str. (S) Richtung N				St2044 (W) Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	10	22	0	**32**	46	38	0	**84**	26	3	0	**29**	**145**
07:15 Uhr	9	26	0	**35**	54	40	0	**94**	25	2	0	**27**	**156**
07:30 Uhr	10	21	0	**31**	33	55	0	**88**	27	12	0	**39**	**158**
07:45 Uhr	8	22	0	**30**	39	43	0	**82**	31	7	0	**38**	**150**
Gesamtsumme	37	91	0	**128**	172	176	0	**348**	109	24	0	**133**	**609**
Abbiegebeziehung	28,9 %	71,1 %	0 %	**-**	49,4 %	50,6 %	0 %	**-**	82,0 %	18,0 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	6,1 %	14,9 %	0 %	**21,0 %**	28,2 %	28,9 %	0 %	**57,1 %**	17,9 %	3,9 %	0 %	**21,8 %**	-
PHF	0,925	0,875	-	**0,914**	0,796	0,800	-	**0,926**	0,879	0,500	-	**0,853**	0,964
Krad	0	0	0	**0**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,2 %
Pkw	33	79	0	**112**	151	138	0	**289**	88	12	0	**100**	501
% Pkw	89,2 %	86,8 %	0 %	**87,5 %**	87,8 %	78,4 %	0 %	**83,0 %**	80,7 %	50,0 %	0 %	**75,2 %**	82,3 %
Lieferwagen	2	4	0	**6**	10	11	0	**21**	7	10	0	**17**	44
% Lieferwagen	5,4 %	4,4 %	0 %	**4,7 %**	5,8 %	6,3 %	0 %	**6,0 %**	6,4 %	41,7 %	0 %	**12,8 %**	7,2 %
Lkw ohne Anhänger	2	6	0	**8**	3	10	0	**13**	3	1	0	**4**	25
% Lkw ohne Anhänger	5,4 %	6,6 %	0 %	**6,3 %**	1,7 %	5,7 %	0 %	**3,7 %**	2,8 %	4,2 %	0 %	**3,0 %**	4,1 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	**0**	2	17	0	**19**	8	1	0	**9**	28
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,2 %	9,7 %	0 %	**5,5 %**	7,3 %	4,2 %	0 %	**6,8 %**	4,6 %
Busse	0	2	0	**2**	5	0	0	**5**	3	0	0	**3**	10
% Busse	0 %	2,2 %	0 %	**1,6 %**	2,9 %	0 %	0 %	**1,4 %**	2,8 %	0 %	0 %	**2,3 %**	1,6 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

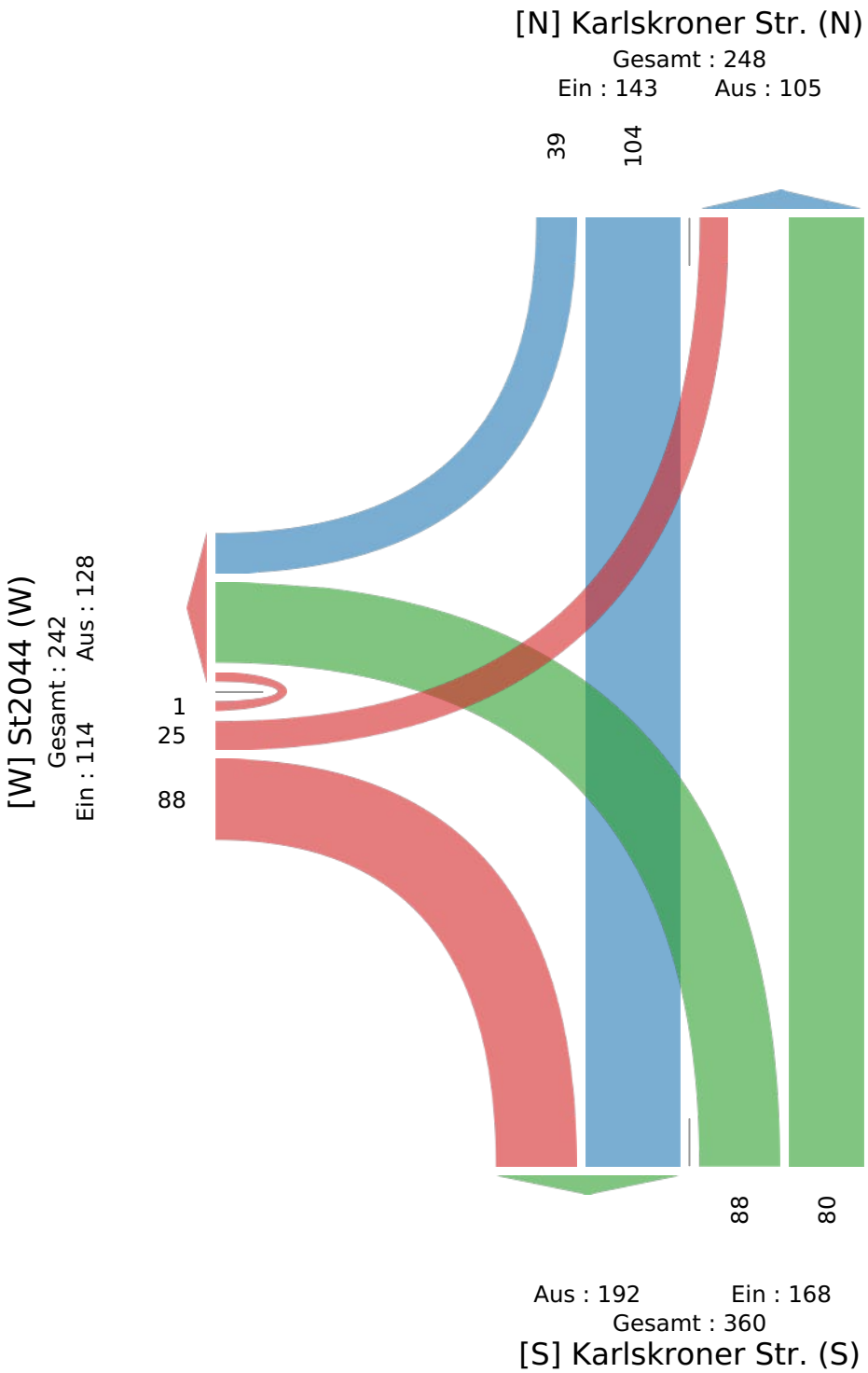
Zufahrten Richtung	Karlskroner Str. (N) Richtung S				Karlskroner Str. (S) Richtung N				St2044 (W) Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 12:00 Uhr	10	23	0	**33**	21	20	0	**41**	18	5	1	**24**	**98**
12:15 Uhr	9	25	0	**34**	16	22	0	**38**	22	10	0	**32**	**104**
12:30 Uhr	8	28	0	**36**	22	25	0	**47**	28	5	0	**33**	**116**
12:45 Uhr	12	28	0	**40**	21	21	0	**42**	20	5	0	**25**	**107**
Gesamtsumme	39	104	0	**143**	80	88	0	**168**	88	25	1	**114**	**425**
Abbiegebeziehung	27,3 %	72,7 %	0 %	**-**	47,6 %	52,4 %	0 %	**-**	77,2 %	21,9 %	0,9 %	**-**	-
% Gesamt	9,2 %	24,5 %	0 %	**33,6 %**	18,8 %	20,7 %	0 %	**39,5 %**	20,7 %	5,9 %	0,2 %	**26,8 %**	-
PHF	0,813	0,929	-	**0,894**	0,909	0,880	-	**0,894**	0,786	0,625	0,250	**0,864**	0,916
Krad	0	1	0	**1**	2	2	0	**4**	0	0	0	**0**	5
% Krad	0 %	1,0 %	0 %	**0,7 %**	2,5 %	2,3 %	0 %	**2,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,2 %
Pkw	33	94	0	**127**	68	58	0	**126**	70	23	0	**93**	346
% Pkw	84,6 %	90,4 %	0 %	**88,8 %**	85,0 %	65,9 %	0 %	**75,0 %**	79,5 %	92,0 %	0 %	**81,6 %**	81,4 %
Lieferwagen	3	7	0	**10**	4	11	0	**15**	8	2	0	**10**	35
% Lieferwagen	7,7 %	6,7 %	0 %	**7,0 %**	5,0 %	12,5 %	0 %	**8,9 %**	9,1 %	8,0 %	0 %	**8,8 %**	8,2 %
Lkw ohne Anhänger	3	1	0	**4**	2	9	0	**11**	5	0	0	**5**	20
% Lkw ohne Anhänger	7,7 %	1,0 %	0 %	**2,8 %**	2,5 %	10,2 %	0 %	**6,5 %**	5,7 %	0 %	0 %	**4,4 %**	4,7 %
Lkw mit Anhänger	0	1	0	**1**	0	5	0	**5**	5	0	1	**6**	12
% Lkw mit Anhänger	0 %	1,0 %	0 %	**0,7 %**	0 %	5,7 %	0 %	**3,0 %**	5,7 %	0 %	100 %	**5,3 %**	2,8 %
Busse	0	0	0	**0**	4	3	0	**7**	0	0	0	**0**	7
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	5,0 %	3,4 %	0 %	**4,2 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	1,6 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

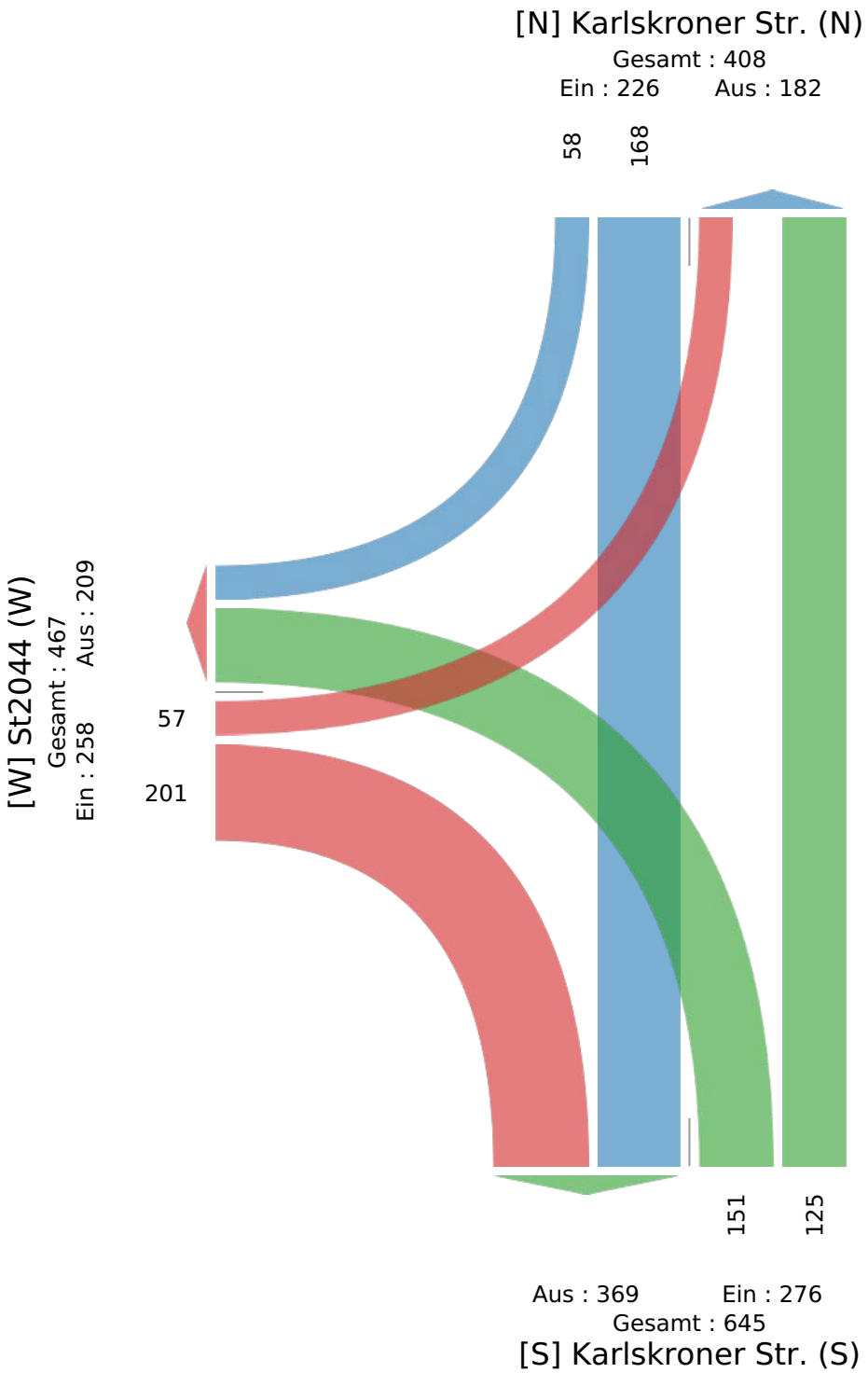
Zufahrten Richtung	Karlskroner Str. (N) Richtung S				Karlskroner Str. (S) Richtung N				St2044 (W) Richtung O				
Startzeit	R	G	U	**Total**	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:45 Uhr	14	35	0	**49**	28	38	0	**66**	53	12	0	**65**	**180**
17:00 Uhr	6	53	0	**59**	35	40	0	**75**	51	16	0	**67**	**201**
17:15 Uhr	20	42	0	**62**	34	38	0	**72**	51	15	0	**66**	**200**
17:30 Uhr	18	38	0	**56**	28	35	0	**63**	46	14	0	**60**	**179**
Gesamtsumme	58	168	0	**226**	125	151	0	**276**	201	57	0	**258**	**760**
Abbiegebeziehung	25,7 %	74,3 %	0 %	**-**	45,3 %	54,7 %	0 %	**-**	77,9 %	22,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	7,6 %	22,1 %	0 %	**29,7 %**	16,4 %	19,9 %	0 %	**36,3 %**	26,4 %	7,5 %	0 %	**33,9 %**	-
PHF	0,725	0,792	-	**0,911**	0,893	0,962	-	**0,929**	0,948	0,891	-	**0,963**	0,949
Krad	0	3	0	**3**	2	0	0	**2**	2	0	0	**2**	7
% Krad	0 %	1,8 %	0 %	**1,3 %**	1,6 %	0 %	0 %	**0,7 %**	1,0 %	0 %	0 %	**0,8 %**	0,9 %
Pkw	50	138	0	**188**	121	126	0	**247**	178	53	0	**231**	666
% Pkw	86,2 %	82,1 %	0 %	**83,2 %**	96,8 %	83,4 %	0 %	**89,5 %**	88,6 %	93,0 %	0 %	**89,5 %**	87,6 %
Lieferwagen	7	16	0	**23**	1	11	0	**12**	11	3	0	**14**	49
% Lieferwagen	12,1 %	9,5 %	0 %	**10,2 %**	0,8 %	7,3 %	0 %	**4,3 %**	5,5 %	5,3 %	0 %	**5,4 %**	6,4 %
Lkw ohne Anhänger	1	7	0	**8**	0	9	0	**9**	6	0	0	**6**	23
% Lkw ohne Anhänger	1,7 %	4,2 %	0 %	**3,5 %**	0 %	6,0 %	0 %	**3,3 %**	3,0 %	0 %	0 %	**2,3 %**	3,0 %
Lkw mit Anhänger	0	3	0	**3**	0	4	0	**4**	4	1	0	**5**	12
% Lkw mit Anhänger	0 %	1,8 %	0 %	**1,3 %**	0 %	2,6 %	0 %	**1,4 %**	2,0 %	1,8 %	0 %	**1,9 %**	1,6 %
Busse	0	1	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Busse	0 %	0,6 %	0 %	**0,4 %**	0,8 %	0 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,7 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 Ost 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793083, Standort: 48.703242, 11.405755, Seitennummer: SCU92O

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2044 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	7	2	0	**9**	0	0	0	**0**	0	3	0	**3**	**12**
00:15 Uhr	15	1	0	**16**	0	0	0	**0**	0	9	0	**9**	**25**
00:30 Uhr	5	1	0	**6**	2	0	0	**2**	0	18	0	**18**	**26**
00:45 Uhr	6	2	0	**8**	0	0	0	**0**	1	5	0	**6**	**14**
Gesamtstunde	33	6	0	**39**	2	0	0	**2**	1	35	0	**36**	**77**
01:00 Uhr	6	1	0	**7**	1	0	0	**1**	1	3	0	**4**	**12**
01:15 Uhr	6	0	0	**6**	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	**11**
01:30 Uhr	6	1	0	**7**	1	0	0	**1**	0	7	0	**7**	**15**
01:45 Uhr	4	0	0	**4**	1	0	0	**1**	0	5	0	**5**	**10**
Gesamtstunde	22	2	0	**24**	3	0	0	**3**	1	20	0	**21**	**48**
02:00 Uhr	5	1	0	**6**	2	0	0	**2**	0	5	0	**5**	**13**
02:15 Uhr	3	3	0	**6**	4	0	0	**4**	0	11	0	**11**	**21**
02:30 Uhr	9	2	0	**11**	0	0	0	**0**	0	5	0	**5**	**16**
02:45 Uhr	2	2	0	**4**	1	0	0	**1**	0	9	0	**9**	**14**
Gesamtstunde	19	8	0	**27**	7	0	0	**7**	0	30	0	**30**	**64**
03:00 Uhr	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**	0	10	0	**10**	**15**
03:15 Uhr	7	0	0	**7**	2	0	0	**2**	0	9	0	**9**	**18**
03:30 Uhr	7	3	0	**10**	2	0	0	**2**	0	12	0	**12**	**24**
03:45 Uhr	9	0	0	**9**	2	2	0	**4**	0	12	0	**12**	**25**
Gesamtstunde	28	3	0	**31**	6	2	0	**8**	0	43	0	**43**	**82**
04:00 Uhr	11	0	0	**11**	2	0	0	**2**	0	15	0	**15**	**28**
04:15 Uhr	10	1	0	**11**	3	0	0	**3**	0	15	0	**15**	**29**
04:30 Uhr	14	1	0	**15**	3	0	0	**3**	0	19	0	**19**	**37**
04:45 Uhr	17	2	0	**19**	7	1	0	**8**	0	36	0	**36**	**63**
Gesamtstunde	52	4	0	**56**	15	1	0	**16**	0	85	0	**85**	**157**
05:00 Uhr	36	6	0	**42**	16	2	0	**18**	0	58	0	**58**	**118**
05:15 Uhr	19	11	0	**30**	28	2	0	**30**	0	86	0	**86**	**146**
05:30 Uhr	46	8	0	**54**	43	1	0	**44**	0	128	0	**128**	**226**
05:45 Uhr	42	7	0	**49**	21	3	0	**24**	0	137	0	**137**	**210**
Gesamtstunde	143	32	0	**175**	108	8	0	**116**	0	409	0	**409**	**700**
06:00 Uhr	69	15	0	**84**	37	5	0	**42**	3	102	0	**105**	**231**
06:15 Uhr	80	25	0	**105**	51	1	0	**52**	5	150	0	**155**	**312**
06:30 Uhr	93	25	0	**118**	55	2	0	**57**	6	182	0	**188**	**363**
06:45 Uhr	89	30	0	**119**	39	1	0	**40**	2	144	0	**146**	**305**
Gesamtstunde	331	95	0	**426**	182	9	0	**191**	16	578	0	**594**	**1211**
07:00 Uhr	113	28	0	**141**	49	2	0	**51**	3	140	0	**143**	**335**
07:15 Uhr	111	23	0	**134**	45	5	0	**50**	2	156	0	**158**	**342**
07:30 Uhr	119	36	0	**155**	55	7	0	**62**	5	151	0	**156**	**373**
07:45 Uhr	92	39	0	**131**	52	1	0	**53**	0	142	0	**142**	**326**
Gesamtstunde	435	126	0	**561**	201	15	0	**216**	10	589	0	**599**	**1376**
08:00 Uhr	75	27	0	**102**	51	4	0	**55**	4	140	0	**144**	**301**
08:15 Uhr	89	19	0	**108**	28	2	0	**30**	0	106	0	**106**	**244**
08:30 Uhr	89	23	0	**112**	31	1	0	**32**	0	130	0	**130**	**274**
08:45 Uhr	80	14	0	**94**	36	1	0	**37**	3	116	0	**119**	**250**
Gesamtstunde	333	83	0	**416**	146	8	0	**154**	7	492	0	**499**	**1069**
09:00 Uhr	72	15	0	**87**	22	3	0	**25**	3	86	0	**89**	**201**
09:15 Uhr	88	22	0	**110**	33	4	0	**37**	4	81	0	**85**	**232**
09:30 Uhr	66	26	0	**92**	18	2	0	**20**	6	88	0	**94**	**206**
09:45 Uhr	86	16	0	**102**	58	0	0	**58**	4	98	0	**102**	**262**
Gesamtstunde	312	79	0	**391**	131	9	0	**140**	17	353	0	**370**	**901**
10:00 Uhr	101	21	0	**122**	30	2	0	**32**	3	85	0	**88**	**242**
10:15 Uhr	90	23	0	**113**	32	3	0	**35**	3	105	0	**108**	**256**
10:30 Uhr	107	20	0	**127**	36	3	0	**39**	1	95	0	**96**	**262**

Zufahrten	B16 (O)				St2044				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	95	18	0	**113**	25	6	0	**31**	2	97	0	**99**	**243**
Gesamtstunde	393	82	0	**475**	123	14	0	**137**	9	382	0	**391**	**1003**
11:00 Uhr	85	30	0	**115**	30	2	0	**32**	1	97	0	**98**	**245**
11:15 Uhr	79	30	0	**109**	24	0	0	**24**	4	91	0	**95**	**228**
11:30 Uhr	83	27	0	**110**	22	4	0	**26**	4	83	0	**87**	**223**
11:45 Uhr	79	22	0	**101**	27	2	0	**29**	6	92	0	**98**	**228**
Gesamtstunde	326	109	0	**435**	103	8	0	**111**	15	363	0	**378**	**924**
12:00 Uhr	94	25	0	**119**	32	0	0	**32**	3	72	0	**75**	**226**
12:15 Uhr	104	31	0	**135**	28	3	0	**31**	3	74	0	**77**	**243**
12:30 Uhr	86	32	0	**118**	27	4	0	**31**	2	91	0	**93**	**242**
12:45 Uhr	89	25	0	**114**	31	2	0	**33**	3	84	0	**87**	**234**
Gesamtstunde	373	113	0	**486**	118	9	0	**127**	11	321	0	**332**	**945**
13:00 Uhr	98	32	0	**130**	36	4	0	**40**	2	78	0	**80**	**250**
13:15 Uhr	105	31	1	**137**	27	7	0	**34**	4	91	0	**95**	**266**
13:30 Uhr	105	24	0	**129**	40	6	0	**46**	5	94	0	**99**	**274**
13:45 Uhr	120	31	0	**151**	25	0	0	**25**	3	131	0	**134**	**310**
Gesamtstunde	428	118	1	**547**	128	17	0	**145**	14	394	0	**408**	**1100**
14:00 Uhr	123	33	0	**156**	38	3	0	**41**	2	89	0	**91**	**288**
14:15 Uhr	130	39	0	**169**	34	2	0	**36**	5	108	0	**113**	**318**
14:30 Uhr	125	53	0	**178**	27	4	0	**31**	8	110	0	**118**	**327**
14:45 Uhr	118	57	0	**175**	29	3	0	**32**	6	97	0	**103**	**310**
Gesamtstunde	496	182	0	**678**	128	12	0	**140**	21	404	0	**425**	**1243**
15:00 Uhr	118	37	0	**155**	26	1	0	**27**	4	109	0	**113**	**295**
15:15 Uhr	131	43	0	**174**	32	2	0	**34**	3	90	0	**93**	**301**
15:30 Uhr	130	46	0	**176**	43	2	0	**45**	7	106	0	**113**	**334**
15:45 Uhr	150	37	0	**187**	33	2	0	**35**	6	125	0	**131**	**353**
Gesamtstunde	529	163	0	**692**	134	7	0	**141**	20	430	0	**450**	**1283**
16:00 Uhr	156	49	0	**205**	38	8	0	**46**	4	99	0	**103**	**354**
16:15 Uhr	164	62	0	**226**	47	7	0	**54**	4	89	0	**93**	**373**
16:30 Uhr	187	62	0	**249**	34	5	0	**39**	8	113	0	**121**	**409**
16:45 Uhr	155	68	0	**223**	48	5	0	**53**	3	111	0	**114**	**390**
Gesamtstunde	662	241	0	**903**	167	25	0	**192**	19	412	0	**431**	**1526**
17:00 Uhr	171	63	0	**234**	37	4	0	**41**	5	91	0	**96**	**371**
17:15 Uhr	168	63	0	**231**	53	4	0	**57**	6	131	0	**137**	**425**
17:30 Uhr	154	57	0	**211**	51	8	0	**59**	4	112	0	**116**	**386**
17:45 Uhr	124	43	0	**167**	30	3	0	**33**	6	83	0	**89**	**289**
Gesamtstunde	617	226	0	**843**	171	19	0	**190**	21	417	0	**438**	**1471**
18:00 Uhr	116	46	0	**162**	34	2	0	**36**	8	86	0	**94**	**292**
18:15 Uhr	105	30	0	**135**	17	5	0	**22**	4	63	0	**67**	**224**
18:30 Uhr	74	27	0	**101**	35	3	0	**38**	13	76	0	**89**	**228**
18:45 Uhr	93	22	0	**115**	19	1	0	**20**	4	77	0	**81**	**216**
Gesamtstunde	388	125	0	**513**	105	11	0	**116**	29	302	0	**331**	**960**
19:00 Uhr	87	33	0	**120**	16	2	0	**18**	2	49	0	**51**	**189**
19:15 Uhr	60	13	0	**73**	23	1	0	**24**	5	53	0	**58**	**155**
19:30 Uhr	63	21	0	**84**	13	2	0	**15**	0	28	0	**28**	**127**
19:45 Uhr	55	13	0	**68**	10	1	0	**11**	3	36	0	**39**	**118**
Gesamtstunde	265	80	0	**345**	62	6	0	**68**	10	166	0	**176**	**589**
20:00 Uhr	50	22	0	**72**	8	2	0	**10**	4	34	0	**38**	**120**
20:15 Uhr	58	11	0	**69**	8	0	1	**9**	4	19	0	**23**	**101**
20:30 Uhr	34	5	0	**39**	9	2	0	**11**	0	26	0	**26**	**76**
20:45 Uhr	26	14	0	**40**	13	0	0	**13**	2	26	0	**28**	**81**
Gesamtstunde	168	52	0	**220**	38	4	1	**43**	10	105	0	**115**	**378**
21:00 Uhr	33	7	0	**40**	16	1	0	**17**	1	25	0	**26**	**83**
21:15 Uhr	34	3	0	**37**	9	0	0	**9**	1	21	0	**22**	**68**
21:30 Uhr	29	3	0	**32**	7	1	0	**8**	1	15	0	**16**	**56**
21:45 Uhr	24	13	0	**37**	7	1	0	**8**	3	17	0	**20**	**65**
Gesamtstunde	120	26	0	**146**	39	3	0	**42**	6	78	0	**84**	**272**
22:00 Uhr	17	6	0	**23**	5	0	0	**5**	2	24	0	**26**	**54**
22:15 Uhr	26	18	0	**44**	5	0	0	**5**	3	20	0	**23**	**72**
22:30 Uhr	22	6	0	**28**	3	0	0	**3**	1	14	0	**15**	**46**

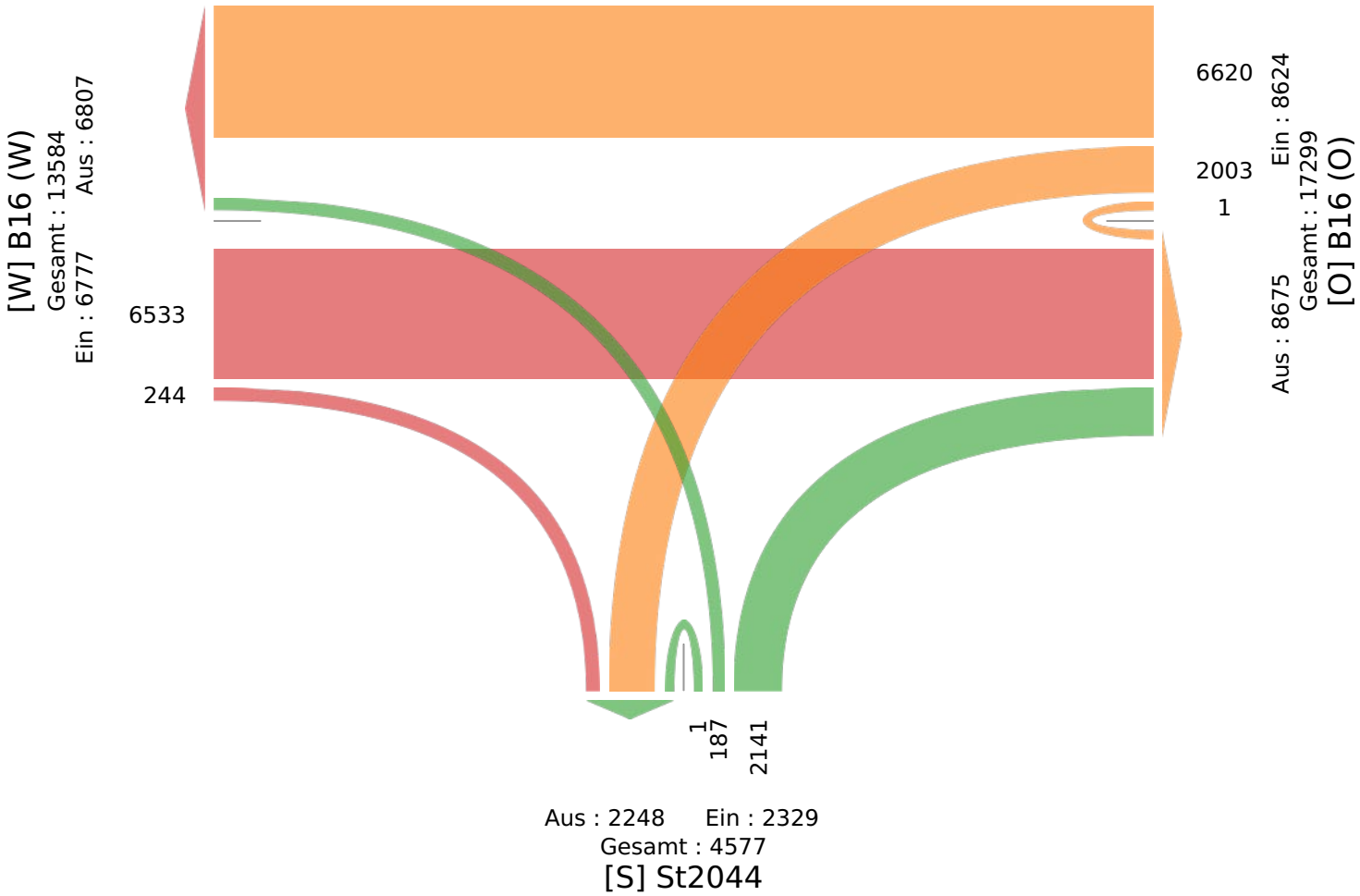
Zufahrten	B16 (O)				St2044				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	21	7	0	**28**	4	0	0	**4**	1	16	0	**17**	**49**
Gesamtstunde	86	37	0	**123**	17	0	0	**17**	7	74	0	**81**	**221**
23:00 Uhr	13	3	0	**16**	3	0	0	**3**	0	14	0	**14**	**33**
23:15 Uhr	15	3	0	**18**	2	0	0	**2**	0	18	0	**18**	**38**
23:30 Uhr	18	3	0	**21**	1	0	0	**1**	0	10	0	**10**	**32**
23:45 Uhr	15	2	0	**17**	1	0	0	**1**	0	9	0	**9**	**27**
Gesamtstunde	61	11	0	**72**	7	0	0	**7**	0	51	0	**51**	**130**
Gesamtsumme	6620	2003	1	**8624**	2141	187	1	**2329**	244	6533	0	**6777**	**17730**
Abbiegebeziehung	76,8 %	23,2 %	0 %	**-**	91,9 %	8,0 %	0 %	**-**	3,6 %	96,4 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	37,3 %	11,3 %	0 %	**48,6 %**	12,1 %	1,1 %	0 %	**13,1 %**	1,4 %	36,8 %	0 %	**38,2 %**	-
Krad	1	12	0	**13**	13	0	0	**13**	2	10	0	**12**	38
% Krad	0 %	0,6 %	0 %	**0,2 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,6 %**	0,8 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Pkw	4711	1674	1	**6386**	1765	160	1	**1926**	204	4691	0	**4895**	13207
% Pkw	71,2 %	83,6 %	100 %	**74,0 %**	82,4 %	85,6 %	100 %	**82,7 %**	83,6 %	71,8 %	0 %	**72,2 %**	74,5 %
Lieferwagen	369	119	0	**488**	112	11	0	**123**	19	297	0	**316**	927
% Lieferwagen	5,6 %	5,9 %	0 %	**5,7 %**	5,2 %	5,9 %	0 %	**5,3 %**	7,8 %	4,5 %	0 %	**4,7 %**	5,2 %
Lkw ohne Anhänger	302	87	0	**389**	100	10	0	**110**	14	344	0	**358**	857
% Lkw ohne Anhänger	4,6 %	4,3 %	0 %	**4,5 %**	4,7 %	5,3 %	0 %	**4,7 %**	5,7 %	5,3 %	0 %	**5,3 %**	4,8 %
Lkw mit Anhänger	1221	105	0	**1326**	145	6	0	**151**	4	1172	0	**1176**	2653
% Lkw mit Anhänger	18,4 %	5,2 %	0 %	**15,4 %**	6,8 %	3,2 %	0 %	**6,5 %**	1,6 %	17,9 %	0 %	**17,4 %**	15,0 %
Busse	16	6	0	**22**	6	0	0	**6**	1	19	0	**20**	48
% Busse	0,2 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,4 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

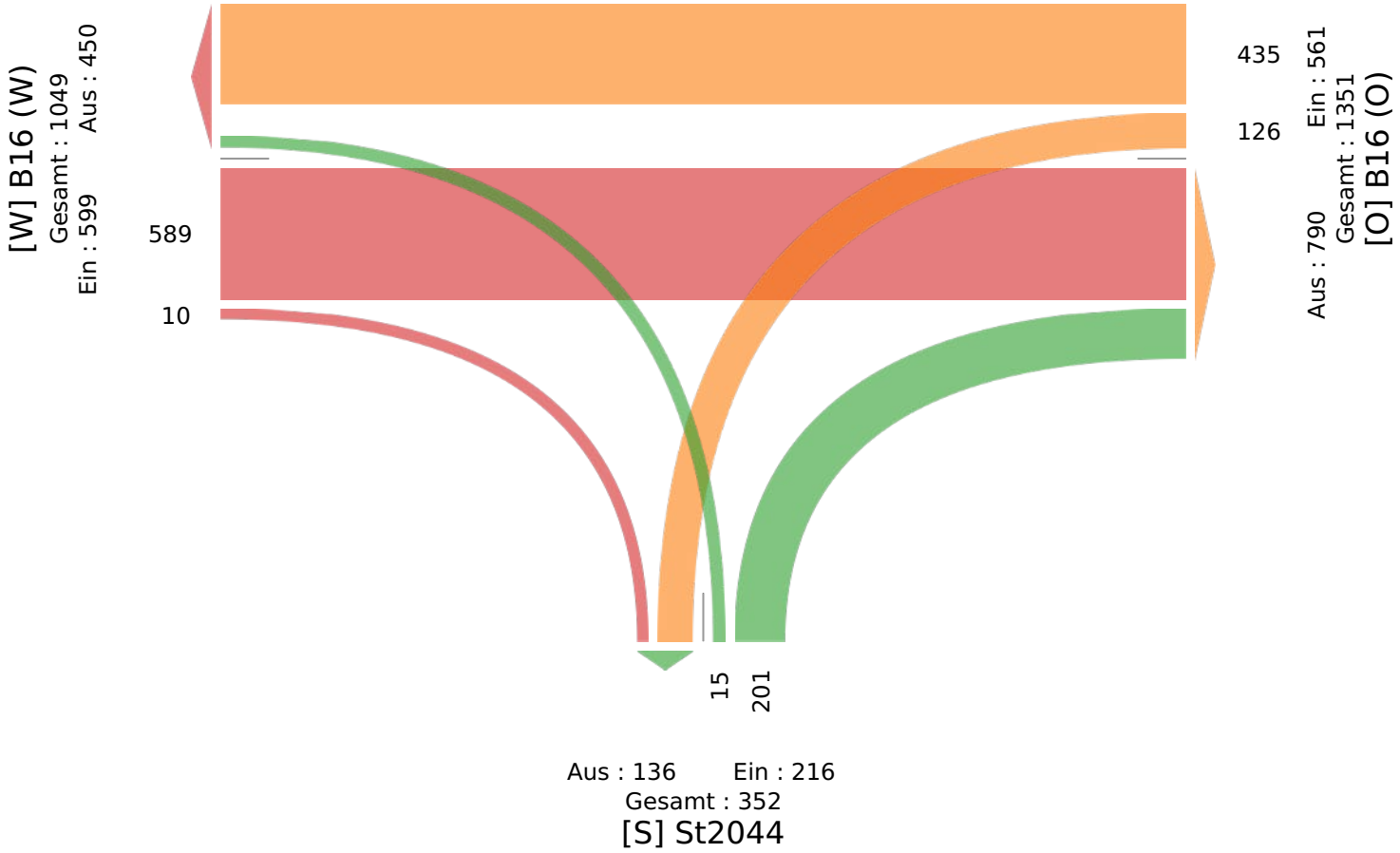
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2044 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	113	28	0	**141**	49	2	0	**51**	3	140	0	**143**	**335**
07:15 Uhr	111	23	0	**134**	45	5	0	**50**	2	156	0	**158**	**342**
07:30 Uhr	119	36	0	**155**	55	7	0	**62**	5	151	0	**156**	**373**
07:45 Uhr	92	39	0	**131**	52	1	0	**53**	0	142	0	**142**	**326**
Gesamtsumme	435	126	0	**561**	201	15	0	**216**	10	589	0	**599**	**1376**
Abbiegebeziehung	77,5 %	22,5 %	0 %	**-**	93,1 %	6,9 %	0 %	**-**	1,7 %	98,3 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	31,6 %	9,2 %	0 %	**40,8 %**	14,6 %	1,1 %	0 %	**15,7 %**	0,7 %	42,8 %	0 %	**43,5 %**	-
PHF	0,914	0,808	-	**0,905**	0,914	0,536	-	**0,871**	0,500	0,944	-	**0,948**	0,922
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Pkw	298	97	0	**395**	166	15	0	**181**	7	466	0	**473**	1049
% Pkw	68,5 %	77,0 %	0 %	**70,4 %**	82,6 %	100 %	0 %	**83,8 %**	70,0 %	79,1 %	0 %	**79,0 %**	76,2 %
Lieferwagen	38	13	0	**51**	6	0	0	**6**	2	31	0	**33**	90
% Lieferwagen	8,7 %	10,3 %	0 %	**9,1 %**	3,0 %	0 %	0 %	**2,8 %**	20,0 %	5,3 %	0 %	**5,5 %**	6,5 %
Lkw ohne Anhänger	24	4	0	**28**	12	0	0	**12**	1	26	0	**27**	67
% Lkw ohne Anhänger	5,5 %	3,2 %	0 %	**5,0 %**	6,0 %	0 %	0 %	**5,6 %**	10,0 %	4,4 %	0 %	**4,5 %**	4,9 %
Lkw mit Anhänger	74	9	0	**83**	17	0	0	**17**	0	65	0	**65**	165
% Lkw mit Anhänger	17,0 %	7,1 %	0 %	**14,8 %**	8,5 %	0 %	0 %	**7,9 %**	0 %	11,0 %	0 %	**10,9 %**	12,0 %
Busse	1	3	0	**4**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	5
% Busse	0,2 %	2,4 %	0 %	**0,7 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,4 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

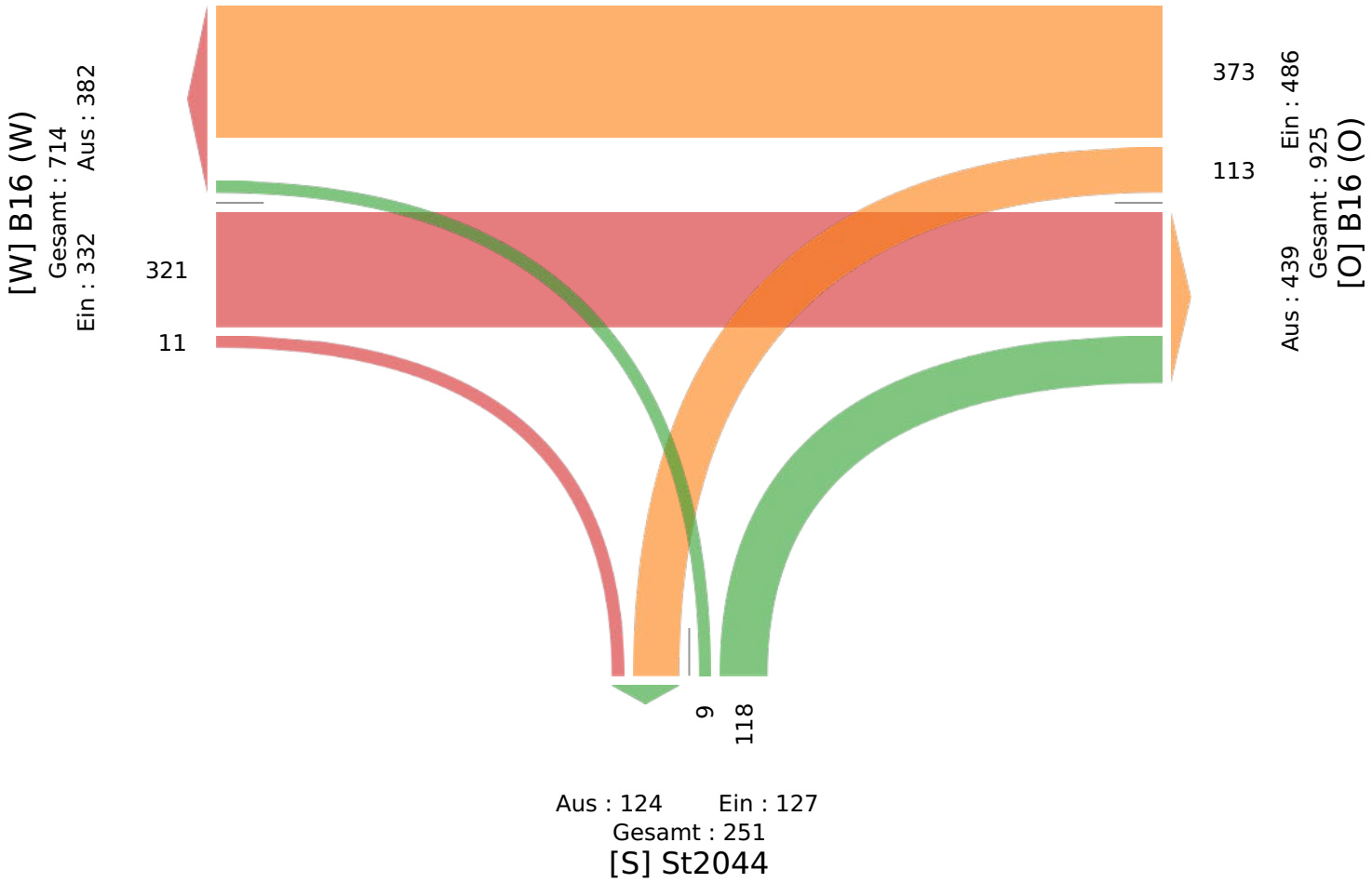
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2044 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 12:00 Uhr	94	25	0	**119**	32	0	0	**32**	3	72	0	**75**	**226**
12:15 Uhr	104	31	0	**135**	28	3	0	**31**	3	74	0	**77**	**243**
12:30 Uhr	86	32	0	**118**	27	4	0	**31**	2	91	0	**93**	**242**
12:45 Uhr	89	25	0	**114**	31	2	0	**33**	3	84	0	**87**	**234**
Gesamtsumme	373	113	0	**486**	118	9	0	**127**	11	321	0	**332**	**945**
Abbiegebeziehung	76,7 %	23,3 %	0 %	**-**	92,9 %	7,1 %	0 %	**-**	3,3 %	96,7 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	39,5 %	12,0 %	0 %	**51,4 %**	12,5 %	1,0 %	0 %	**13,4 %**	1,2 %	34,0 %	0 %	**35,1 %**	-
PHF	0,897	0,883	-	**0,900**	0,922	0,563	-	**0,962**	0,917	0,882	-	**0,892**	0,972
Krad	1	0	0	**1**	2	0	0	**2**	0	0	0	**0**	3
% Krad	0,3 %	0 %	0 %	**0,2 %**	1,7 %	0 %	0 %	**1,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %
Pkw	226	91	0	**317**	77	8	0	**85**	9	185	0	**194**	596
% Pkw	60,6 %	80,5 %	0 %	**65,2 %**	65,3 %	88,9 %	0 %	**66,9 %**	81,8 %	57,6 %	0 %	**58,4 %**	63,1 %
Lieferwagen	27	10	0	**37**	18	0	0	**18**	0	26	0	**26**	81
% Lieferwagen	7,2 %	8,8 %	0 %	**7,6 %**	15,3 %	0 %	0 %	**14,2 %**	0 %	8,1 %	0 %	**7,8 %**	8,6 %
Lkw ohne Anhänger	26	6	0	**32**	11	1	0	**12**	1	26	0	**27**	71
% Lkw ohne Anhänger	7,0 %	5,3 %	0 %	**6,6 %**	9,3 %	11,1 %	0 %	**9,4 %**	9,1 %	8,1 %	0 %	**8,1 %**	7,5 %
Lkw mit Anhänger	93	6	0	**99**	7	0	0	**7**	1	84	0	**85**	191
% Lkw mit Anhänger	24,9 %	5,3 %	0 %	**20,4 %**	5,9 %	0 %	0 %	**5,5 %**	9,1 %	26,2 %	0 %	**25,6 %**	20,2 %
Busse	0	0	0	**0**	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	3
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	2,5 %	0 %	0 %	**2,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (12 - 13 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

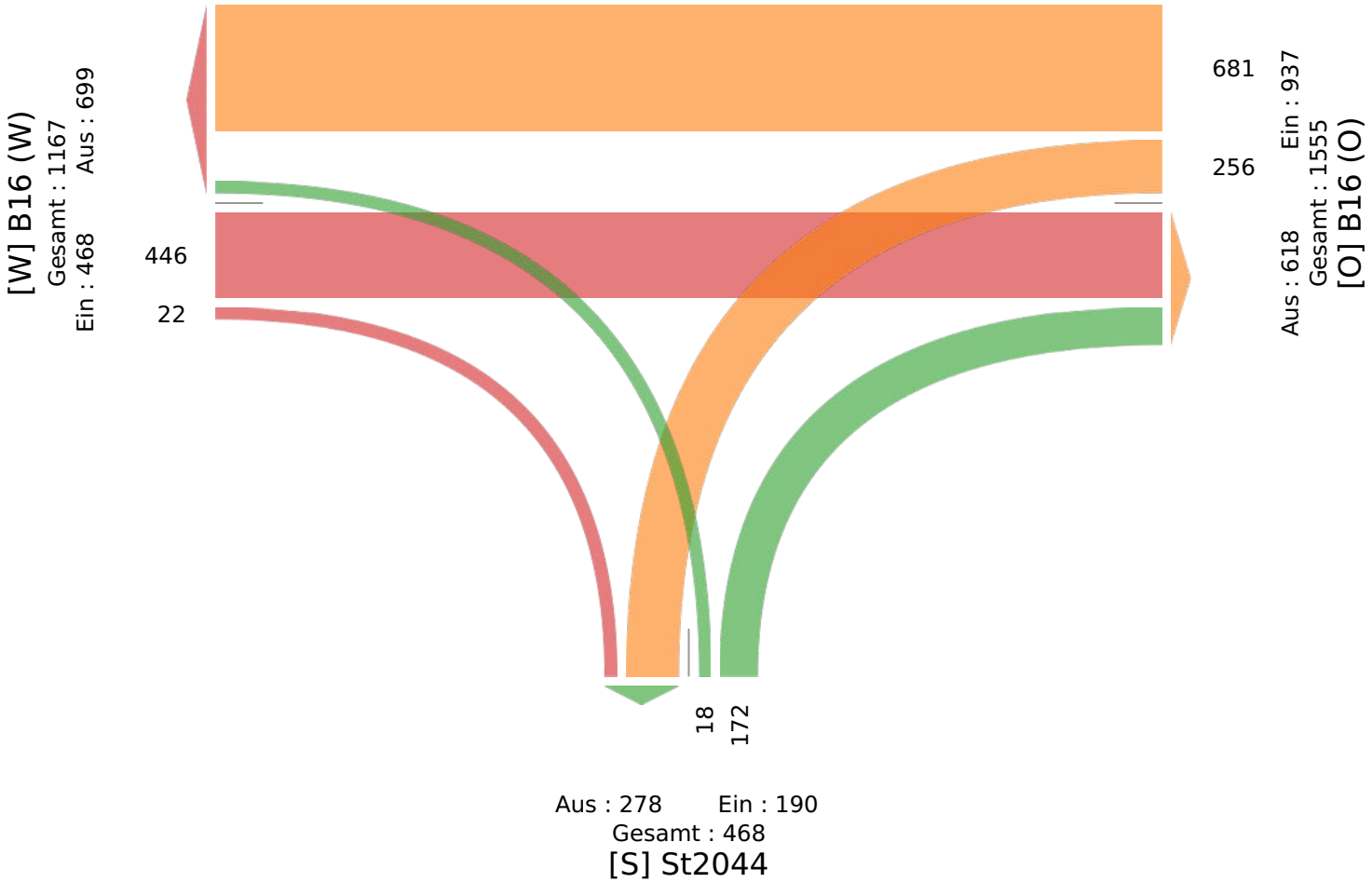
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				St2044 Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	187	62	0	**249**	34	5	0	**39**	8	113	0	**121**	**409**
16:45 Uhr	155	68	0	**223**	48	5	0	**53**	3	111	0	**114**	**390**
17:00 Uhr	171	63	0	**234**	37	4	0	**41**	5	91	0	**96**	**371**
17:15 Uhr	168	63	0	**231**	53	4	0	**57**	6	131	0	**137**	**425**
Gesamtsumme	681	256	0	**937**	172	18	0	**190**	22	446	0	**468**	**1595**
Abbiegebeziehung	72,7 %	27,3 %	0 %	**-**	90,5 %	9,5 %	0 %	**-**	4,7 %	95,3 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	42,7 %	16,1 %	0 %	**58,7 %**	10,8 %	1,1 %	0 %	**11,9 %**	1,4 %	28,0 %	0 %	**29,3 %**	-
PHF	0,910	0,941	-	**0,941**	0,811	0,900	-	**0,833**	0,688	0,851	-	**0,854**	0,938
Krad	0	4	0	**4**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	4
% Krad	0 %	1,6 %	0 %	**0,4 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,3 %
Pkw	587	222	0	**809**	145	16	0	**161**	18	359	0	**377**	1347
% Pkw	86,2 %	86,7 %	0 %	**86,3 %**	84,3 %	88,9 %	0 %	**84,7 %**	81,8 %	80,5 %	0 %	**80,6 %**	84,5 %
Lieferwagen	40	19	0	**59**	17	0	0	**17**	3	30	0	**33**	109
% Lieferwagen	5,9 %	7,4 %	0 %	**6,3 %**	9,9 %	0 %	0 %	**8,9 %**	13,6 %	6,7 %	0 %	**7,1 %**	6,8 %
Lkw ohne Anhänger	10	9	0	**19**	4	1	0	**5**	1	15	0	**16**	40
% Lkw ohne Anhänger	1,5 %	3,5 %	0 %	**2,0 %**	2,3 %	5,6 %	0 %	**2,6 %**	4,5 %	3,4 %	0 %	**3,4 %**	2,5 %
Lkw mit Anhänger	43	2	0	**45**	5	1	0	**6**	0	42	0	**42**	93
% Lkw mit Anhänger	6,3 %	0,8 %	0 %	**4,8 %**	2,9 %	5,6 %	0 %	**3,2 %**	0 %	9,4 %	0 %	**9,0 %**	5,8 %
Busse	1	0	0	**1**	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	2
% Busse	0,1 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,5 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP8 West 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793081, Standort: 48.703939, 11.402882, Seitennummer: SCU84J

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

Zufahrten	B16 (O)				Am Hochfeldweg				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 00:00 Uhr	11	0	0	**11**	0	0	0	**0**	2	1	0	**3**	**14**
00:15 Uhr	12	0	0	**12**	2	0	0	**2**	0	9	0	**9**	**23**
00:30 Uhr	6	0	0	**6**	3	0	0	**3**	4	15	0	**19**	**28**
00:45 Uhr	8	0	0	**8**	3	0	0	**3**	0	7	0	**7**	**18**
Gesamtstunde	37	0	0	**37**	8	0	0	**8**	6	32	0	**38**	**83**
01:00 Uhr	7	0	0	**7**	0	0	0	**0**	0	4	0	**4**	**11**
01:15 Uhr	6	0	0	**6**	2	0	0	**2**	0	5	0	**5**	**13**
01:30 Uhr	7	0	0	**7**	0	0	0	**0**	0	8	0	**8**	**15**
01:45 Uhr	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**	0	6	0	**6**	**11**
Gesamtstunde	25	0	0	**25**	2	0	0	**2**	0	23	0	**23**	**50**
02:00 Uhr	4	0	0	**4**	4	0	0	**4**	1	4	0	**5**	**13**
02:15 Uhr	5	0	0	**5**	3	0	0	**3**	2	11	0	**13**	**21**
02:30 Uhr	10	0	0	**10**	1	0	0	**1**	0	7	0	**7**	**18**
02:45 Uhr	5	0	0	**5**	1	0	0	**1**	1	9	0	**10**	**16**
Gesamtstunde	24	0	0	**24**	9	0	0	**9**	4	31	0	**35**	**68**
03:00 Uhr	6	1	0	**7**	1	0	0	**1**	0	9	0	**9**	**17**
03:15 Uhr	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	0	11	0	**11**	**19**
03:30 Uhr	8	0	0	**8**	1	0	0	**1**	0	16	0	**16**	**25**
03:45 Uhr	9	0	0	**9**	2	0	0	**2**	0	10	0	**10**	**21**
Gesamtstunde	31	1	0	**32**	4	0	0	**4**	0	46	0	**46**	**82**
04:00 Uhr	10	0	0	**10**	1	0	0	**1**	2	17	0	**19**	**30**
04:15 Uhr	9	0	0	**9**	1	0	0	**1**	0	18	1	**19**	**29**
04:30 Uhr	17	0	0	**17**	1	0	0	**1**	0	22	0	**22**	**40**
04:45 Uhr	24	0	0	**24**	4	0	0	**4**	4	36	0	**40**	**68**
Gesamtstunde	60	0	0	**60**	7	0	0	**7**	6	93	1	**100**	**167**
05:00 Uhr	35	0	0	**35**	5	0	0	**5**	7	66	0	**73**	**113**
05:15 Uhr	31	0	0	**31**	3	0	0	**3**	10	101	0	**111**	**145**
05:30 Uhr	50	0	0	**50**	12	0	0	**12**	12	152	0	**164**	**226**
05:45 Uhr	48	0	0	**48**	15	0	0	**15**	3	166	0	**169**	**232**
Gesamtstunde	164	0	0	**164**	35	0	0	**35**	32	485	0	**517**	**716**
06:00 Uhr	83	0	0	**83**	7	0	0	**7**	4	136	0	**140**	**230**
06:15 Uhr	96	0	0	**96**	8	0	0	**8**	13	193	0	**206**	**310**
06:30 Uhr	118	0	0	**118**	17	0	0	**17**	11	203	0	**214**	**349**
06:45 Uhr	120	0	0	**120**	9	0	0	**9**	23	176	0	**199**	**328**
Gesamtstunde	417	0	0	**417**	41	0	0	**41**	51	708	0	**759**	**1217**
07:00 Uhr	135	0	0	**135**	11	0	0	**11**	13	179	0	**192**	**338**
07:15 Uhr	134	0	0	**134**	13	0	0	**13**	38	167	0	**205**	**352**
07:30 Uhr	144	0	0	**144**	12	0	0	**12**	22	189	0	**211**	**367**
07:45 Uhr	117	0	0	**117**	17	0	0	**17**	27	176	0	**203**	**337**
Gesamtstunde	530	0	0	**530**	53	0	0	**53**	100	711	0	**811**	**1394**
08:00 Uhr	101	0	0	**101**	14	0	0	**14**	22	149	0	**171**	**286**
08:15 Uhr	107	0	0	**107**	17	0	0	**17**	13	135	0	**148**	**272**
08:30 Uhr	114	0	0	**114**	20	0	0	**20**	22	142	0	**164**	**298**
08:45 Uhr	106	0	0	**106**	5	0	0	**5**	15	128	0	**143**	**254**
Gesamtstunde	428	0	0	**428**	56	0	0	**56**	72	554	0	**626**	**1110**
09:00 Uhr	76	0	0	**76**	16	0	0	**16**	20	108	0	**128**	**220**
09:15 Uhr	92	0	0	**92**	28	0	0	**28**	19	109	0	**128**	**248**
09:30 Uhr	82	0	0	**82**	27	0	0	**27**	28	94	0	**122**	**231**
09:45 Uhr	100	0	0	**100**	18	0	0	**18**	35	122	0	**157**	**275**
Gesamtstunde	350	0	0	**350**	89	0	0	**89**	102	433	0	**535**	**974**
10:00 Uhr	114	0	0	**114**	24	0	0	**24**	30	97	0	**127**	**265**
10:15 Uhr	94	0	0	**94**	26	0	0	**26**	31	102	0	**133**	**253**
10:30 Uhr	102	0	0	**102**	29	0	0	**29**	20	118	0	**138**	**269**

Zufahrten	B16 (O)				Am Hochfeldweg				B16 (W)				
Richtung	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
10:45 Uhr	99	0	0	**99**	28	0	0	**28**	31	93	0	**124**	**251**
Gesamtstunde	409	0	0	**409**	107	0	0	**107**	112	410	0	**522**	**1038**
11:00 Uhr	99	0	0	**99**	28	0	0	**28**	19	97	0	**116**	**243**
11:15 Uhr	95	0	0	**95**	29	0	0	**29**	20	108	0	**128**	**252**
11:30 Uhr	88	0	0	**88**	42	0	0	**42**	17	88	0	**105**	**235**
11:45 Uhr	90	0	0	**90**	31	0	0	**31**	24	99	0	**123**	**244**
Gesamtstunde	372	0	0	**372**	130	0	0	**130**	80	392	0	**472**	**974**
12:00 Uhr	111	0	0	**111**	26	0	0	**26**	22	82	0	**104**	**241**
12:15 Uhr	109	0	0	**109**	28	0	0	**28**	17	83	0	**100**	**237**
12:30 Uhr	96	0	0	**96**	37	0	0	**37**	20	88	0	**108**	**241**
12:45 Uhr	95	0	0	**95**	34	0	0	**34**	21	100	0	**121**	**250**
Gesamtstunde	411	0	0	**411**	125	0	0	**125**	80	353	0	**433**	**969**
13:00 Uhr	112	1	0	**113**	25	0	0	**25**	24	93	0	**117**	**255**
13:15 Uhr	121	0	0	**121**	22	0	0	**22**	22	103	0	**125**	**268**
13:30 Uhr	114	0	0	**114**	25	0	0	**25**	23	119	0	**142**	**281**
13:45 Uhr	124	0	0	**124**	41	0	0	**41**	26	129	0	**155**	**320**
Gesamtstunde	471	1	0	**472**	113	0	0	**113**	95	444	0	**539**	**1124**
14:00 Uhr	144	0	0	**144**	43	0	0	**43**	24	107	0	**131**	**318**
14:15 Uhr	135	0	0	**135**	28	0	0	**28**	25	119	0	**144**	**307**
14:30 Uhr	172	0	0	**172**	29	0	0	**29**	23	108	0	**131**	**332**
14:45 Uhr	140	0	0	**140**	32	0	0	**32**	18	107	0	**125**	**297**
Gesamtstunde	591	0	0	**591**	132	0	0	**132**	90	441	0	**531**	**1254**
15:00 Uhr	145	0	0	**145**	27	0	0	**27**	29	104	0	**133**	**305**
15:15 Uhr	151	0	0	**151**	27	0	0	**27**	24	103	0	**127**	**305**
15:30 Uhr	155	0	0	**155**	42	0	0	**42**	29	111	0	**140**	**337**
15:45 Uhr	159	0	0	**159**	44	0	0	**44**	30	137	0	**167**	**370**
Gesamtstunde	610	0	0	**610**	140	0	0	**140**	112	455	0	**567**	**1317**
16:00 Uhr	189	0	0	**189**	33	0	0	**33**	24	114	0	**138**	**360**
16:15 Uhr	205	0	0	**205**	27	0	0	**27**	34	106	0	**140**	**372**
16:30 Uhr	213	0	0	**213**	33	0	0	**33**	34	121	0	**155**	**401**
16:45 Uhr	209	0	0	**209**	44	0	0	**44**	26	153	0	**179**	**432**
Gesamtstunde	816	0	0	**816**	137	0	0	**137**	118	494	0	**612**	**1565**
17:00 Uhr	213	0	0	**213**	51	0	0	**51**	26	101	0	**127**	**391**
17:15 Uhr	193	0	0	**193**	27	0	0	**27**	29	157	0	**186**	**406**
17:30 Uhr	183	0	0	**183**	41	0	0	**41**	31	129	0	**160**	**384**
17:45 Uhr	139	0	0	**139**	27	0	0	**27**	24	96	0	**120**	**286**
Gesamtstunde	728	0	0	**728**	146	0	0	**146**	110	483	0	**593**	**1467**
18:00 Uhr	132	0	0	**132**	27	0	0	**27**	30	88	0	**118**	**277**
18:15 Uhr	127	0	0	**127**	40	0	0	**40**	17	64	0	**81**	**248**
18:30 Uhr	97	0	0	**97**	33	0	0	**33**	15	94	0	**109**	**239**
18:45 Uhr	102	0	0	**102**	32	0	0	**32**	16	82	0	**98**	**232**
Gesamtstunde	458	0	0	**458**	132	0	0	**132**	78	328	0	**406**	**996**
19:00 Uhr	101	0	0	**101**	24	0	0	**24**	9	53	0	**62**	**187**
19:15 Uhr	74	0	0	**74**	16	0	0	**16**	13	70	0	**83**	**173**
19:30 Uhr	61	0	0	**61**	34	0	0	**34**	9	35	0	**44**	**139**
19:45 Uhr	59	0	0	**59**	12	0	0	**12**	5	38	0	**43**	**114**
Gesamtstunde	295	0	0	**295**	86	0	0	**86**	36	196	0	**232**	**613**
20:00 Uhr	53	0	0	**53**	15	0	0	**15**	10	33	0	**43**	**111**
20:15 Uhr	65	0	0	**65**	10	0	0	**10**	1	28	0	**29**	**104**
20:30 Uhr	31	0	0	**31**	4	0	0	**4**	7	23	0	**30**	**65**
20:45 Uhr	35	0	0	**35**	4	0	0	**4**	7	36	0	**43**	**82**
Gesamtstunde	184	0	0	**184**	33	0	0	**33**	25	120	0	**145**	**362**
21:00 Uhr	41	1	0	**42**	8	0	0	**8**	5	37	0	**42**	**92**
21:15 Uhr	36	0	0	**36**	7	0	0	**7**	3	26	0	**29**	**72**
21:30 Uhr	29	0	0	**29**	1	0	0	**1**	2	21	0	**23**	**53**
21:45 Uhr	35	0	0	**35**	2	0	0	**2**	4	19	0	**23**	**60**
Gesamtstunde	141	1	0	**142**	18	0	0	**18**	14	103	0	**117**	**277**
22:00 Uhr	24	0	0	**24**	3	0	0	**3**	7	22	0	**29**	**56**
22:15 Uhr	42	1	0	**43**	6	0	0	**6**	4	18	0	**22**	**71**
22:30 Uhr	27	0	0	**27**	3	0	0	**3**	2	18	0	**20**	**50**

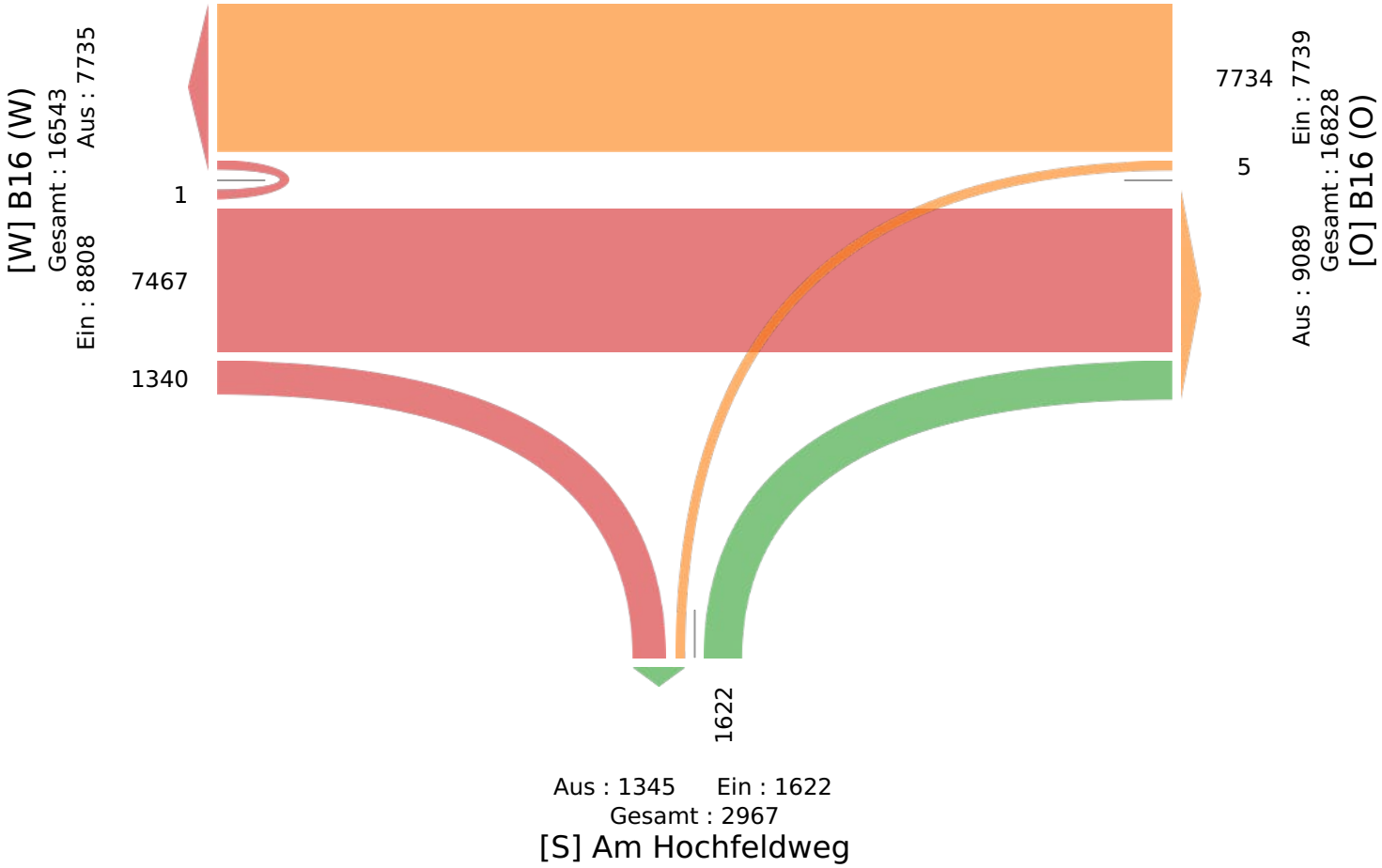
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				Am Hochfeldweg Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
22:45 Uhr	26	0	0	**26**	1	0	0	**1**	3	17	0	**20**	**47**
Gesamtstunde	119	1	0	**120**	13	0	0	**13**	16	75	0	**91**	**224**
23:00 Uhr	17	0	0	**17**	0	0	0	**0**	0	18	0	**18**	**35**
23:15 Uhr	15	1	0	**16**	2	0	0	**2**	1	17	0	**18**	**36**
23:30 Uhr	18	0	0	**18**	2	0	0	**2**	0	11	0	**11**	**31**
23:45 Uhr	13	0	0	**13**	2	0	0	**2**	0	11	0	**11**	**26**
Gesamtstunde	63	1	0	**64**	6	0	0	**6**	1	57	0	**58**	**128**
Gesamtsumme	7734	5	0	**7739**	1622	0	0	**1622**	1340	7467	1	**8808**	**18169**
Abbiegebeziehung	99,9 %	0,1 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	15,2 %	84,8 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	42,6 %	0 %	0 %	**42,6 %**	8,9 %	0 %	0 %	**8,9 %**	7,4 %	41,1 %	0 %	**48,5 %**	-
Krad	17	0	0	**17**	5	0	0	**5**	6	22	0	**28**	50
% Krad	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0,4 %	0,3 %	0 %	**0,3 %**	0,3 %
Pkw	5524	5	0	**5529**	1368	0	0	**1368**	1163	5236	1	**6400**	13297
% Pkw	71,4 %	100 %	0 %	**71,4 %**	84,3 %	0 %	0 %	**84,3 %**	86,8 %	70,1 %	100 %	**72,7 %**	73,2 %
Lieferwagen	483	0	0	**483**	102	0	0	**102**	71	461	0	**532**	1117
% Lieferwagen	6,2 %	0 %	0 %	**6,2 %**	6,3 %	0 %	0 %	**6,3 %**	5,3 %	6,2 %	0 %	**6,0 %**	6,1 %
Lkw ohne Anhänger	374	0	0	**374**	49	0	0	**49**	28	395	0	**423**	846
% Lkw ohne Anhänger	4,8 %	0 %	0 %	**4,8 %**	3,0 %	0 %	0 %	**3,0 %**	2,1 %	5,3 %	0 %	**4,8 %**	4,7 %
Lkw mit Anhänger	1324	0	0	**1324**	97	0	0	**97**	72	1341	0	**1413**	2834
% Lkw mit Anhänger	17,1 %	0 %	0 %	**17,1 %**	6,0 %	0 %	0 %	**6,0 %**	5,4 %	18,0 %	0 %	**16,0 %**	15,6 %
Busse	12	0	0	**12**	1	0	0	**1**	0	12	0	**12**	25
% Busse	0,2 %	0 %	0 %	**0,2 %**	0,1 %	0 %	0 %	**0,1 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,1 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

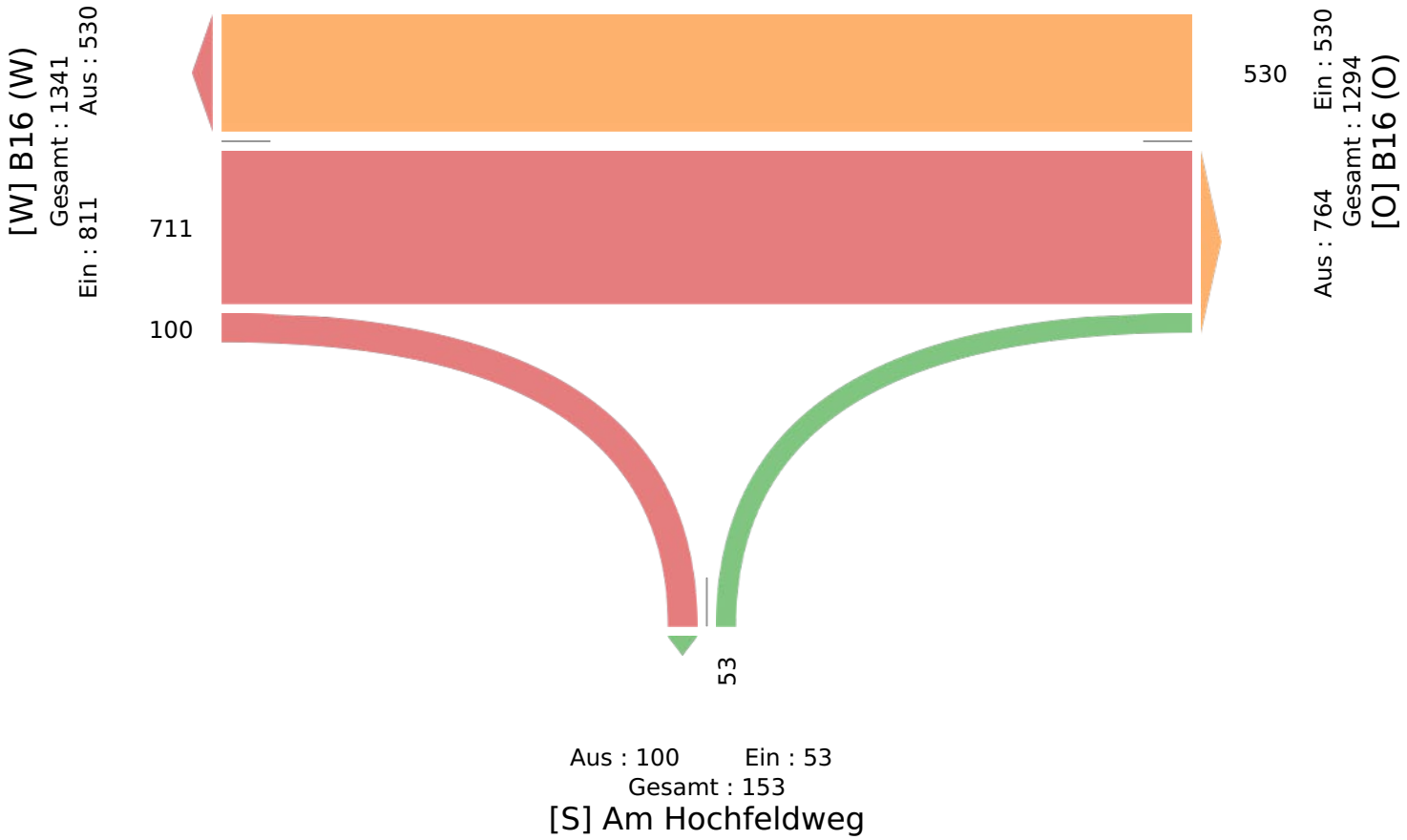
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				Am Hochfeldweg Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 07:00 Uhr	135	0	0	**135**	11	0	0	**11**	13	179	0	**192**	**338**
07:15 Uhr	134	0	0	**134**	13	0	0	**13**	38	167	0	**205**	**352**
07:30 Uhr	144	0	0	**144**	12	0	0	**12**	22	189	0	**211**	**367**
07:45 Uhr	117	0	0	**117**	17	0	0	**17**	27	176	0	**203**	**337**
Gesamtsumme	530	0	0	**530**	53	0	0	**53**	100	711	0	**811**	**1394**
Abbiegebeziehung	100 %	0 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	12,3 %	87,7 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	38,0 %	0 %	0 %	**38,0 %**	3,8 %	0 %	0 %	**3,8 %**	7,2 %	51,0 %	0 %	**58,2 %**	-
PHF	0,920	-	-	**0,920**	0,779	-	-	**0,779**	0,658	0,940	-	**0,961**	0,950
Krad	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Krad	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %
Pkw	381	0	0	**381**	40	0	0	**40**	89	552	0	**641**	1062
% Pkw	71,9 %	0 %	0 %	**71,9 %**	75,5 %	0 %	0 %	**75,5 %**	89,0 %	77,6 %	0 %	**79,0 %**	76,2 %
Lieferwagen	42	0	0	**42**	3	0	0	**3**	0	51	0	**51**	96
% Lieferwagen	7,9 %	0 %	0 %	**7,9 %**	5,7 %	0 %	0 %	**5,7 %**	0 %	7,2 %	0 %	**6,3 %**	6,9 %
Lkw ohne Anhänger	27	0	0	**27**	2	0	0	**2**	1	36	0	**37**	66
% Lkw ohne Anhänger	5,1 %	0 %	0 %	**5,1 %**	3,8 %	0 %	0 %	**3,8 %**	1,0 %	5,1 %	0 %	**4,6 %**	4,7 %
Lkw mit Anhänger	77	0	0	**77**	8	0	0	**8**	10	71	0	**81**	166
% Lkw mit Anhänger	14,5 %	0 %	0 %	**14,5 %**	15,1 %	0 %	0 %	**15,1 %**	10,0 %	10,0 %	0 %	**10,0 %**	11,9 %
Busse	3	0	0	**3**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	4
% Busse	0,6 %	0 %	0 %	**0,6 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,1 %	0 %	**0,1 %**	0,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

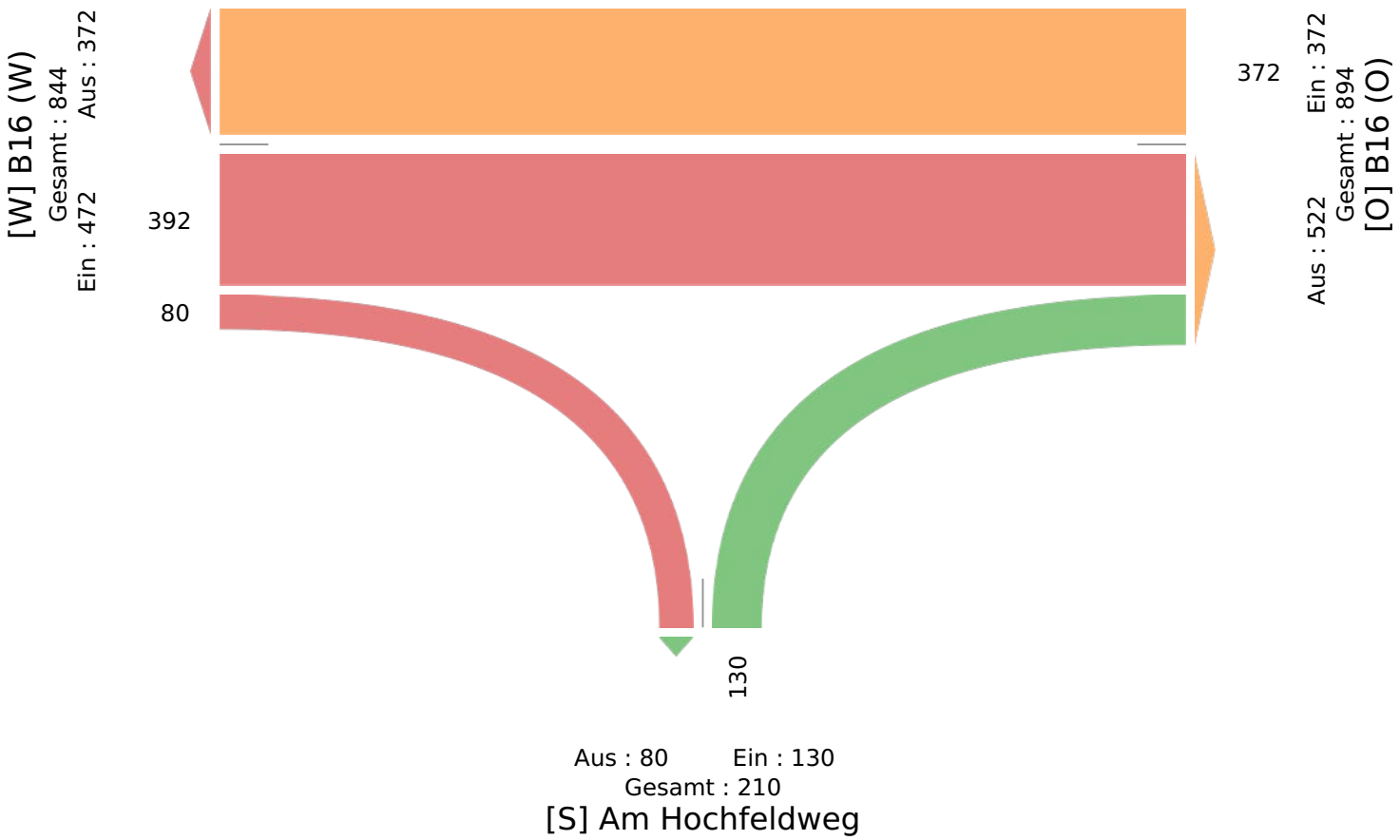
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				Am Hochfeldweg Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 11:00 Uhr	99	0	0	**99**	28	0	0	**28**	19	97	0	**116**	**243**
11:15 Uhr	95	0	0	**95**	29	0	0	**29**	20	108	0	**128**	**252**
11:30 Uhr	88	0	0	**88**	42	0	0	**42**	17	88	0	**105**	**235**
11:45 Uhr	90	0	0	**90**	31	0	0	**31**	24	99	0	**123**	**244**
Gesamtsumme	372	0	0	**372**	130	0	0	**130**	80	392	0	**472**	**974**
Abbiegebeziehung	100 %	0 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	16,9 %	83,1 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	38,2 %	0 %	0 %	**38,2 %**	13,3 %	0 %	0 %	**13,3 %**	8,2 %	40,2 %	0 %	**48,5 %**	-
PHF	0,939	-	-	**0,939**	0,774	-	-	**0,774**	0,833	0,907	-	**0,922**	0,966
Krad	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	2	0	**2**	3
% Krad	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,5 %	0 %	**0,4 %**	0,3 %
Pkw	217	0	0	**217**	106	0	0	**106**	64	221	0	**285**	608
% Pkw	58,3 %	0 %	0 %	**58,3 %**	81,5 %	0 %	0 %	**81,5 %**	80,0 %	56,4 %	0 %	**60,4 %**	62,4 %
Lieferwagen	33	0	0	**33**	13	0	0	**13**	7	31	0	**38**	84
% Lieferwagen	8,9 %	0 %	0 %	**8,9 %**	10,0 %	0 %	0 %	**10,0 %**	8,8 %	7,9 %	0 %	**8,1 %**	8,6 %
Lkw ohne Anhänger	37	0	0	**37**	5	0	0	**5**	3	24	0	**27**	69
% Lkw ohne Anhänger	9,9 %	0 %	0 %	**9,9 %**	3,8 %	0 %	0 %	**3,8 %**	3,8 %	6,1 %	0 %	**5,7 %**	7,1 %
Lkw mit Anhänger	83	0	0	**83**	6	0	0	**6**	6	113	0	**119**	208
% Lkw mit Anhänger	22,3 %	0 %	0 %	**22,3 %**	4,6 %	0 %	0 %	**4,6 %**	7,5 %	28,8 %	0 %	**25,2 %**	21,4 %
Busse	1	0	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	2
% Busse	0,3 %	0 %	0 %	**0,3 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,3 %	0 %	**0,2 %**	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, mittag (11 - 12 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE

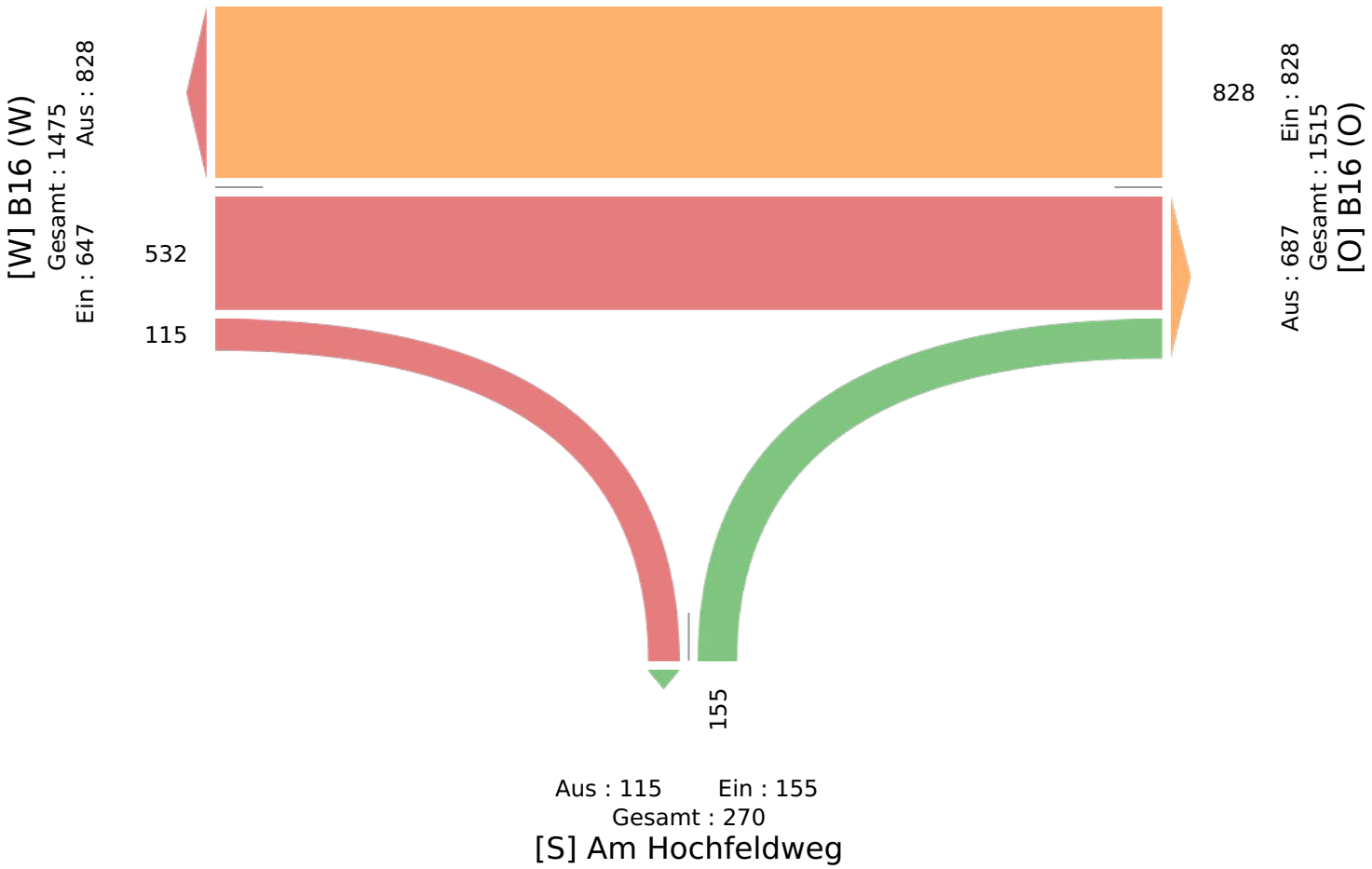
Zufahrten Richtung	B16 (O) Richtung W				Am Hochfeldweg Richtung N				B16 (W) Richtung O				
Startzeit	G	L	U	**Total**	R	L	U	**Total**	R	G	U	**Total**	**Knotenpunkt Gesamt**
20-10-2020 16:30 Uhr	213	0	0	**213**	33	0	0	**33**	34	121	0	**155**	**401**
16:45 Uhr	209	0	0	**209**	44	0	0	**44**	26	153	0	**179**	**432**
17:00 Uhr	213	0	0	**213**	51	0	0	**51**	26	101	0	**127**	**391**
17:15 Uhr	193	0	0	**193**	27	0	0	**27**	29	157	0	**186**	**406**
Gesamtsumme	828	0	0	**828**	155	0	0	**155**	115	532	0	**647**	**1630**
Abbiegebeziehung	100 %	0 %	0 %	**-**	100 %	0 %	0 %	**-**	17,8 %	82,2 %	0 %	**-**	-
% Gesamt	50,8 %	0 %	0 %	**50,8 %**	9,5 %	0 %	0 %	**9,5 %**	7,1 %	32,6 %	0 %	**39,7 %**	-
PHF	0,972	-	-	**0,972**	0,760	-	-	**0,760**	0,846	0,847	-	**0,870**	0,943
Krad	4	0	0	**4**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	5
% Krad	0,5 %	0 %	0 %	**0,5 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,3 %
Pkw	715	0	0	**715**	144	0	0	**144**	108	416	0	**524**	1383
% Pkw	86,4 %	0 %	0 %	**86,4 %**	92,9 %	0 %	0 %	**92,9 %**	93,9 %	78,2 %	0 %	**81,0 %**	84,8 %
Lieferwagen	46	0	0	**46**	10	0	0	**10**	6	49	0	**55**	111
% Lieferwagen	5,6 %	0 %	0 %	**5,6 %**	6,5 %	0 %	0 %	**6,5 %**	5,2 %	9,2 %	0 %	**8,5 %**	6,8 %
Lkw ohne Anhänger	23	0	0	**23**	1	0	0	**1**	1	18	0	**19**	43
% Lkw ohne Anhänger	2,8 %	0 %	0 %	**2,8 %**	0,6 %	0 %	0 %	**0,6 %**	0,9 %	3,4 %	0 %	**2,9 %**	2,6 %
Lkw mit Anhänger	40	0	0	**40**	0	0	0	**0**	0	47	0	**47**	87
% Lkw mit Anhänger	4,8 %	0 %	0 %	**4,8 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	8,8 %	0 %	**7,3 %**	5,3 %
Busse	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0,2 %	0 %	**0,2 %**	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %	0 %	0 %	**0 %**	0 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

VU Ingolstadt B16 KP9 24h - Knotenpunkt(e)

Di. 20 Oktober 2020
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 793097, Standort: 48.705853, 11.420539, Seitennummer: SCU831

Erstellt durch: PB Consult GmbH
Rothenburger Str. 5,
Nürnberg, BY, 90443, DE



ANLAGE 2 – MODELLERGEBNISSE

1. Analyse (2020) DTV_{W5}

2. Analyse (2020) DTV_{W5}, Schwerverkehr

3. Analyse (2020), Verkehrsbelastung DTV

4. Analyse (2020), Verkehrsbelastung DTV, Schwerverkehr

5. Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16 DTV_{W5}

6. Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16 DTV_{W5}, Schwerverkehr

7. Differenz Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16 - Analyse (2020)

8. Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 DTV_{W5}

9. Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 DTV_{W5}, Schwerverkehr

10. Differenz Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 - Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16

11. Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, ohne Logistik-Zentrum DTV_{W5}

12. Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, ohne Logistik-Zentrum DTV_{W5}, Schwerverkehr

13. Differenz Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, ohne Logistik-Zentrum - Prognosenullfall, mit Ausbau

14. Differenz Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, ohne Logistik-Zentrum - Analyse (2020)

15. Planfall 1 DTV_{W5}, Ausschnitt Ingo-Park

16. Planfall 1 DTV_{W5}, Schwerverkehr

17. Differenz Planfall 1 - Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, Ausschnitt Ingo-Park

18. Planfall 2 DTV_{W5}, Ausschnitt Ingo-Park

19. Planfall 2 DTV_{W5}, Schwerverkehr

20. Differenz Planfall 2 - Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, Ausschnitt Ingo-Park

21. Planfall 3 DTV_{W5}, Ausschnitt Ingo-Park

22. Planfall 3 DTV_{W5}, Schwerverkehr

23. Differenz Planfall 3 - Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, Ausschnitt Ingo-Park

24. Planfall 4 DTV_{W5}, Ausschnitt Ingo-Park

25. Planfall 4 DTV_{W5}, Schwerverkehr

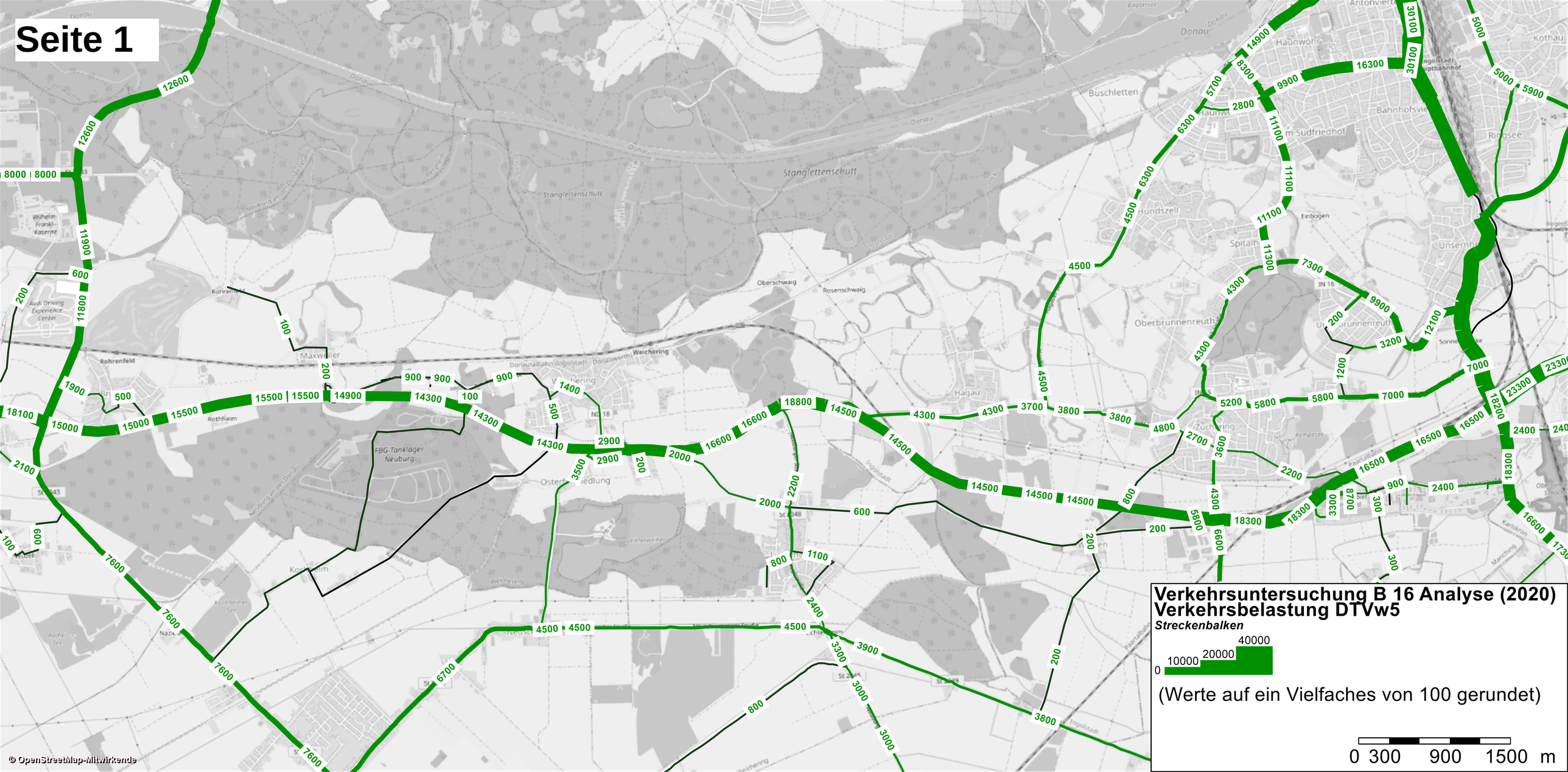
26. Differenz Planfall 4 - Prognosenullfall, mit Ausbau B 16, Ausschnitt Ingo-Park

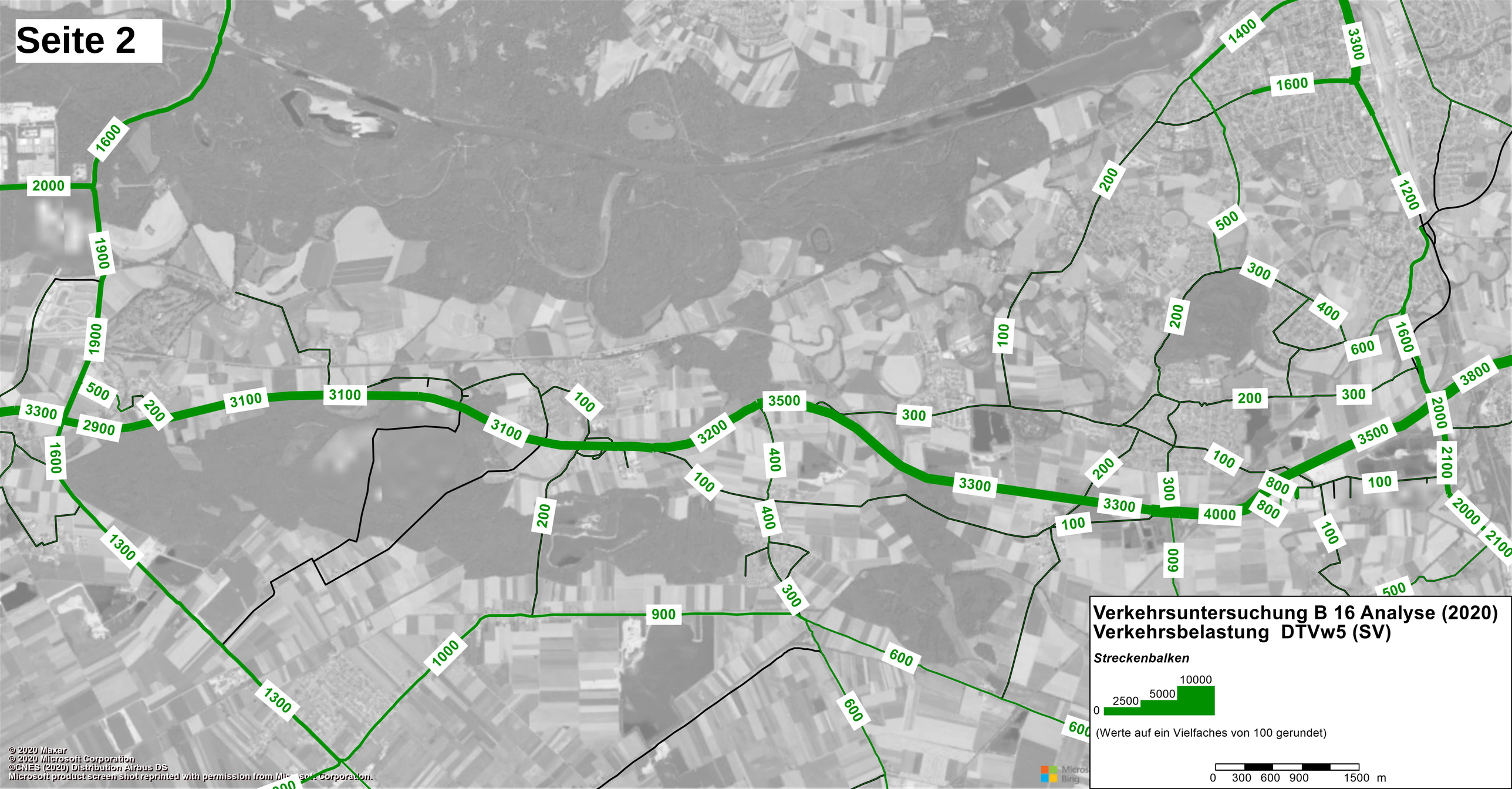
27. Differenz Planfall 1 - Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16

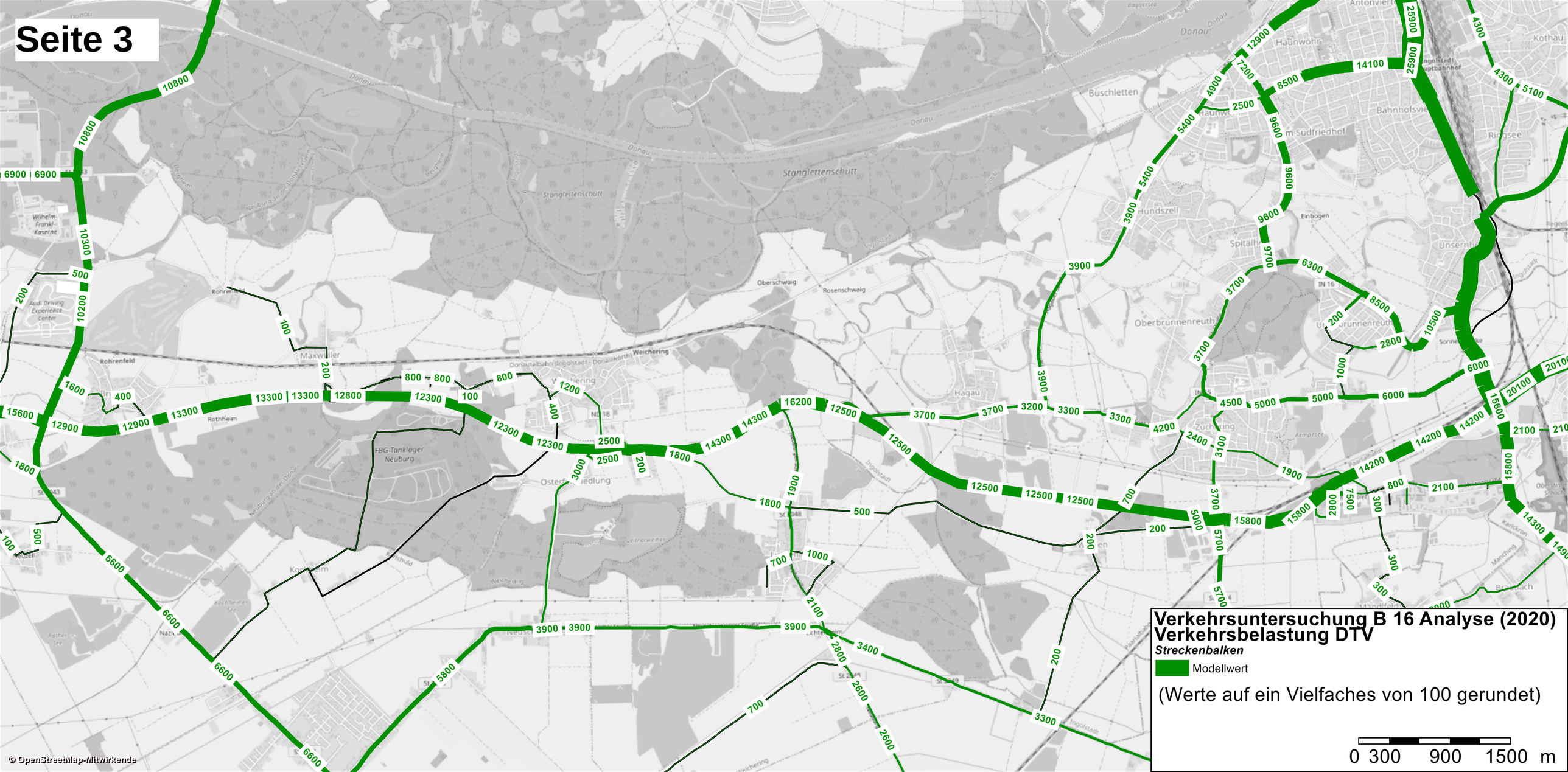
28. Differenz Planfall 2 - Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16

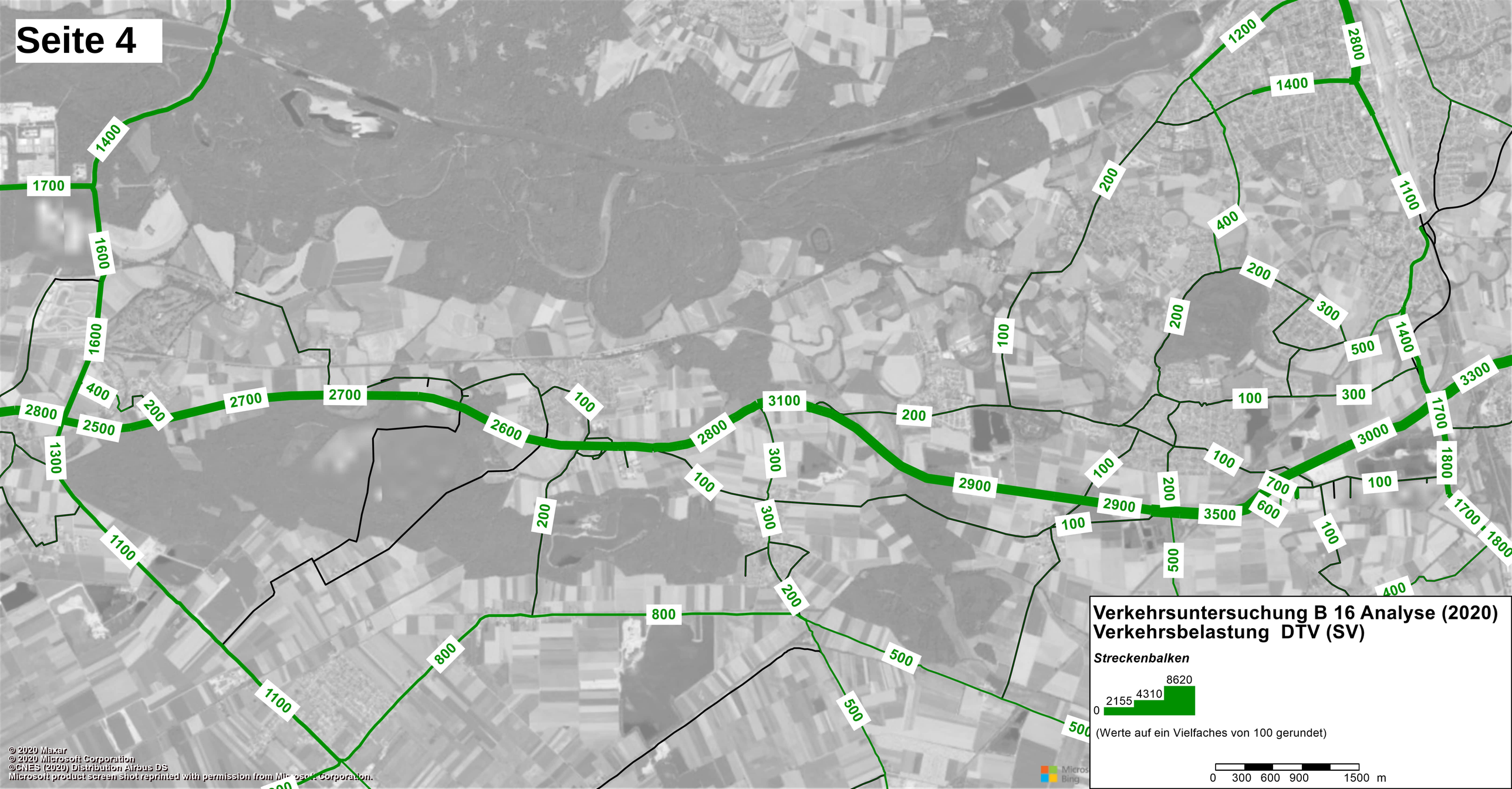
29. Differenz Planfall 3 - Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16

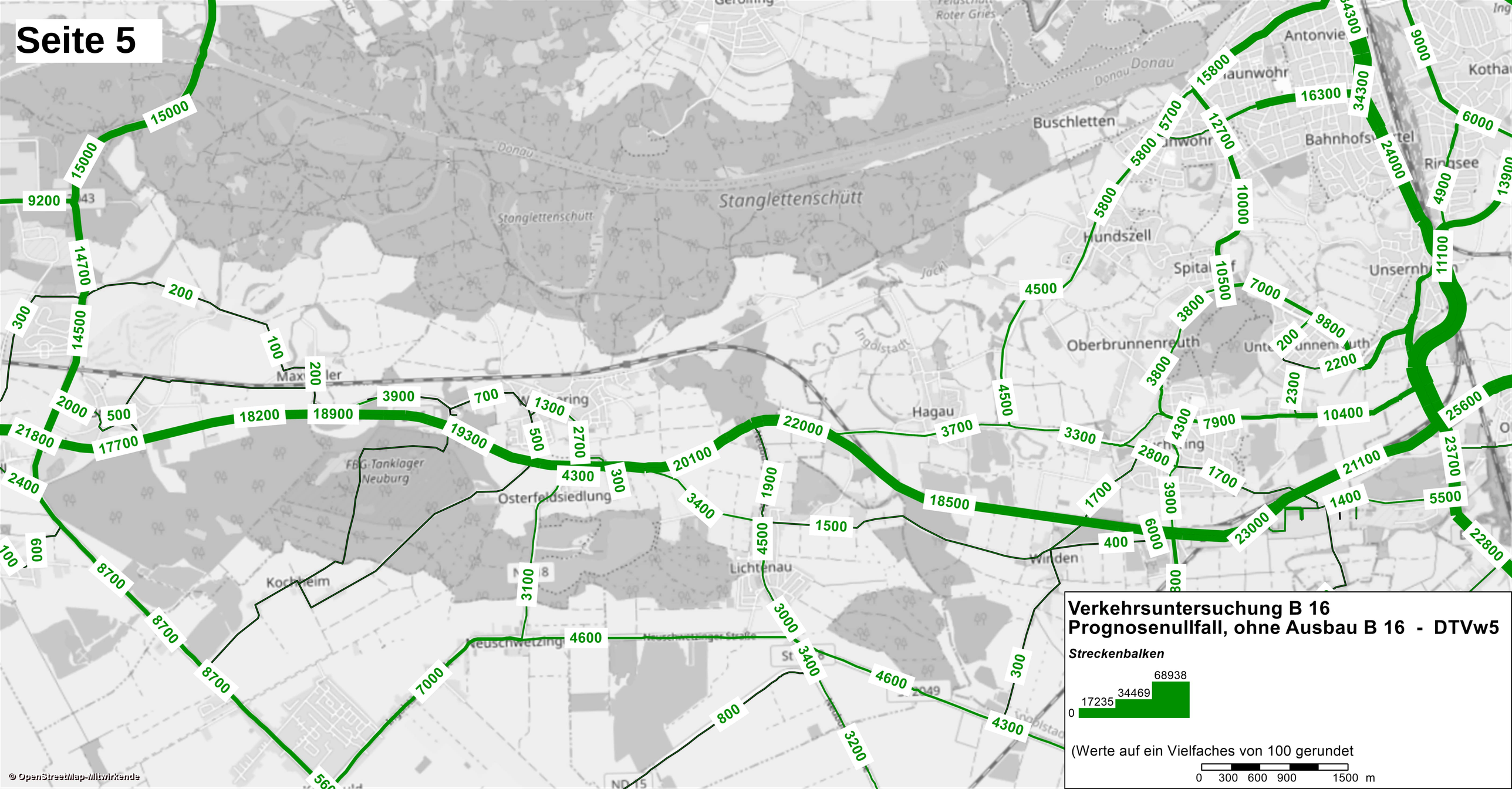
30. Differenz Planfall 4 - Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16

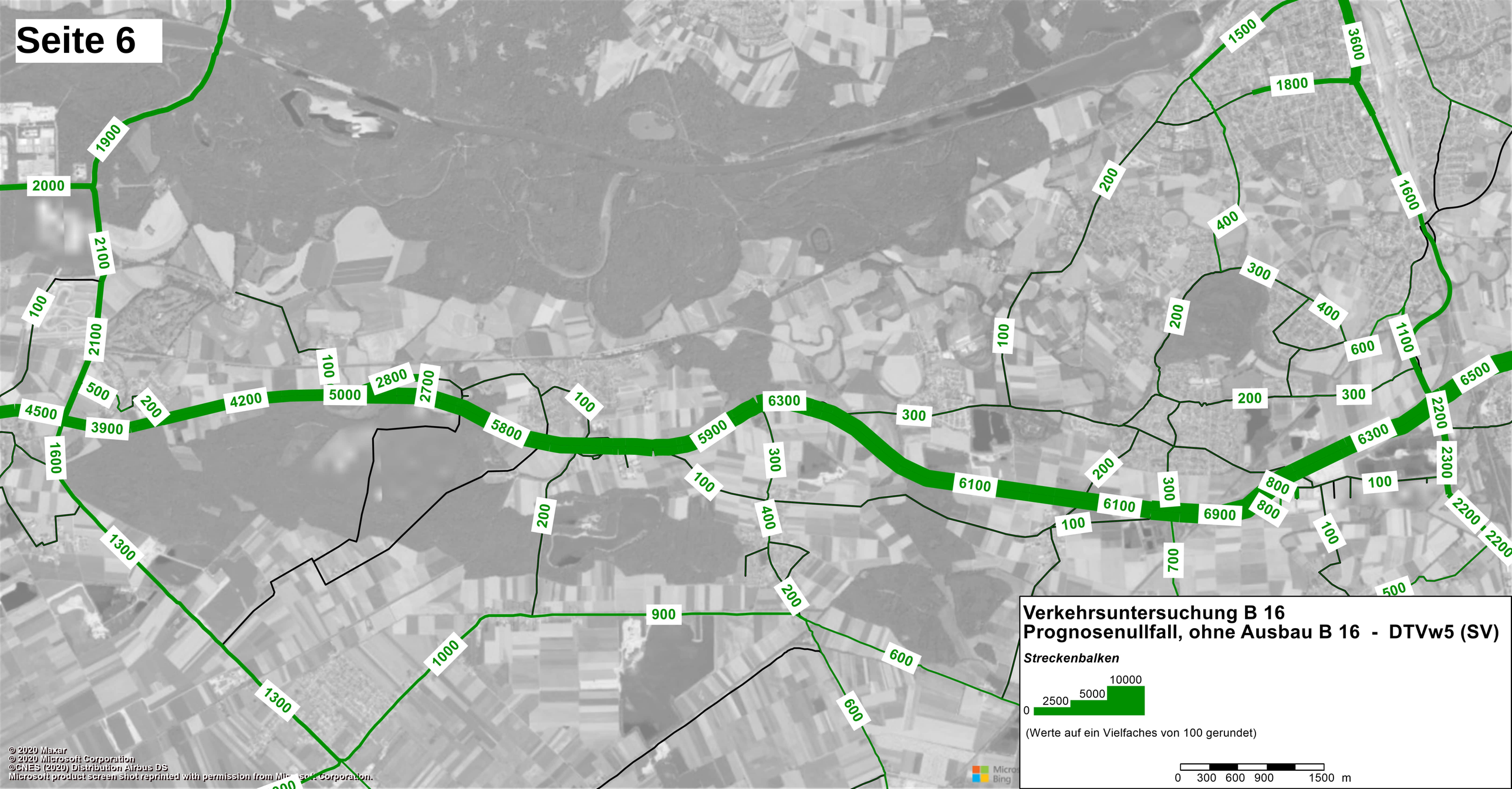

Seite 1
Verkehrsuntersuchung B 16 Analyse (2020)
Verkehrsbelastung DTVw5
Streckenbalken
0
10000
20000
40000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 900 1500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende

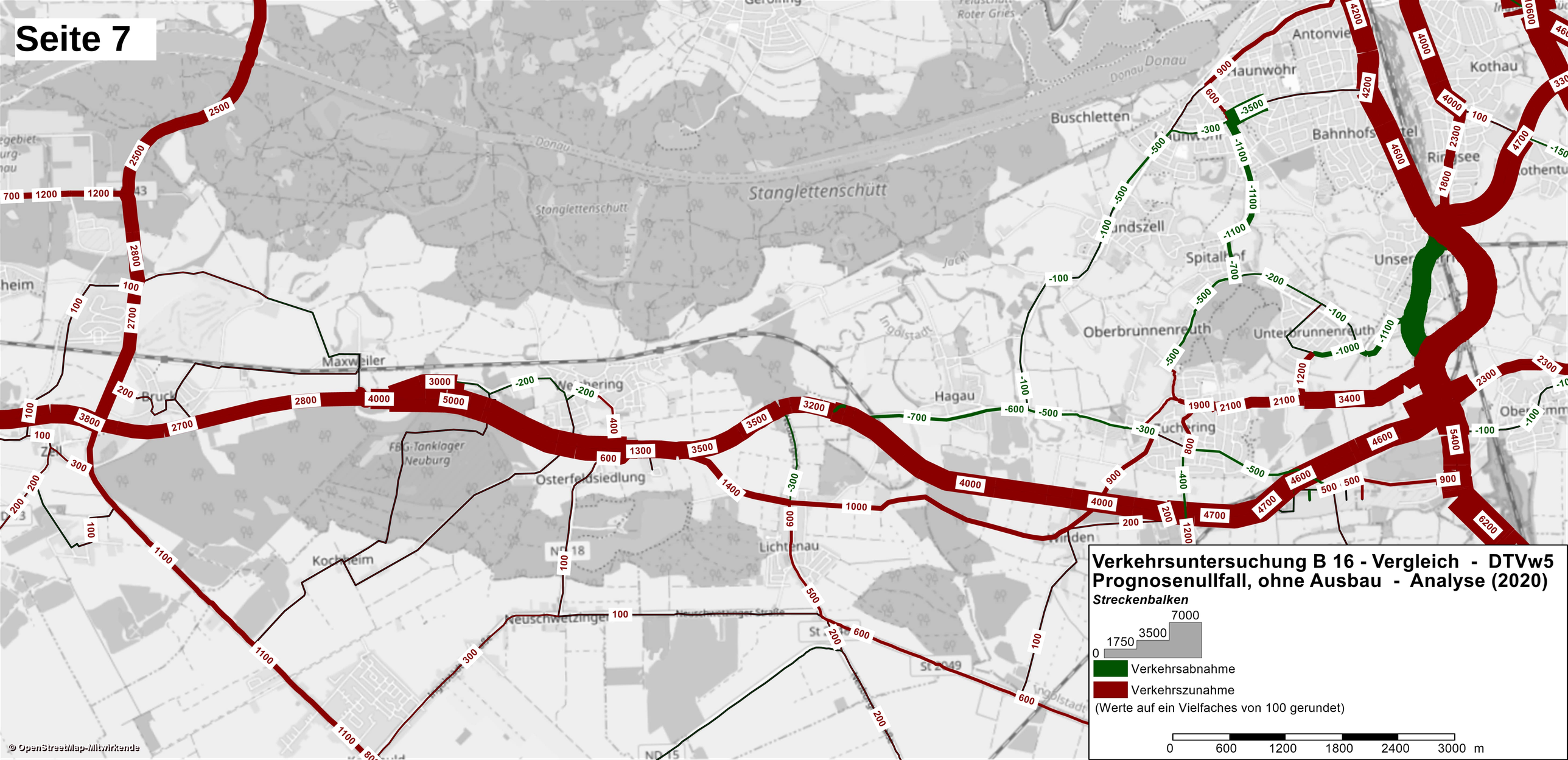

Seite 2
Verkehrsuntersuchung B 16 Analyse (2020)
Verkehrsbelastung DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

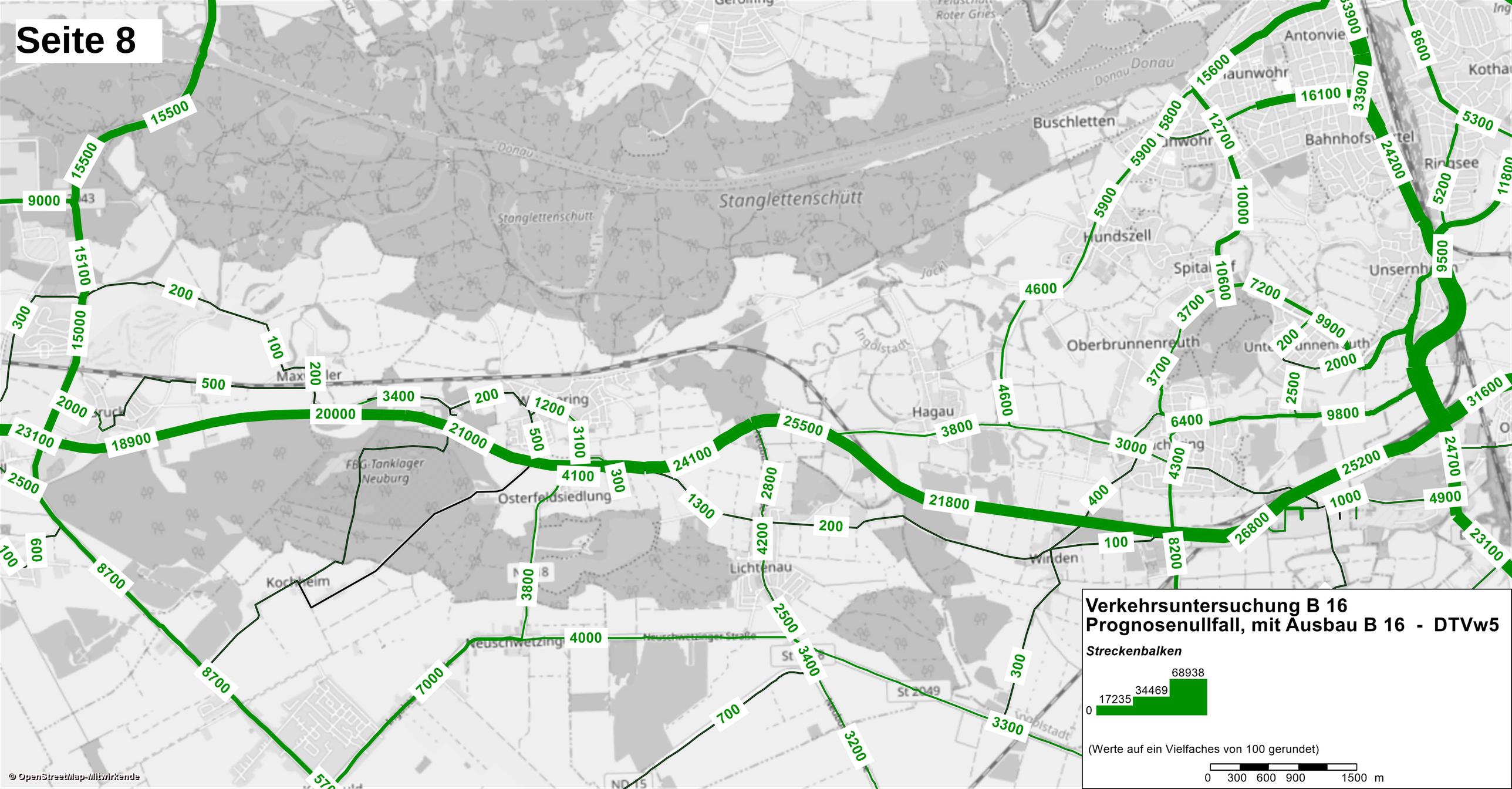

Seite 3
Verkehrsuntersuchung B 16 Analyse (2020)
Verkehrsbelastung DTV
Streckenbalken
Modellwert
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 900 1500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende

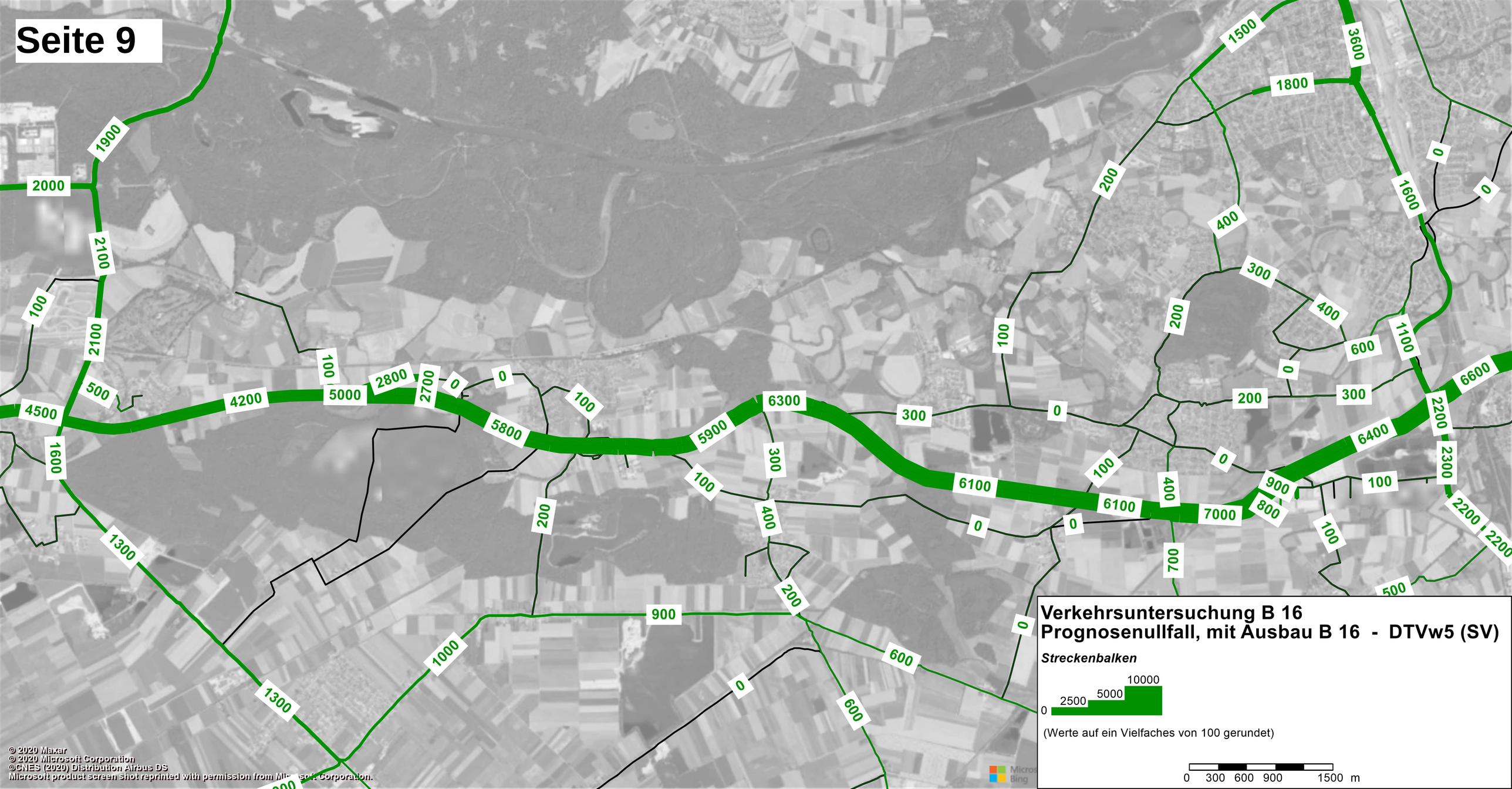

Seite 4
Verkehrsuntersuchung B 16 Analyse (2020)
Verkehrsbelastung DTV (SV)
Streckenbalken
0
2155
4310
8620
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

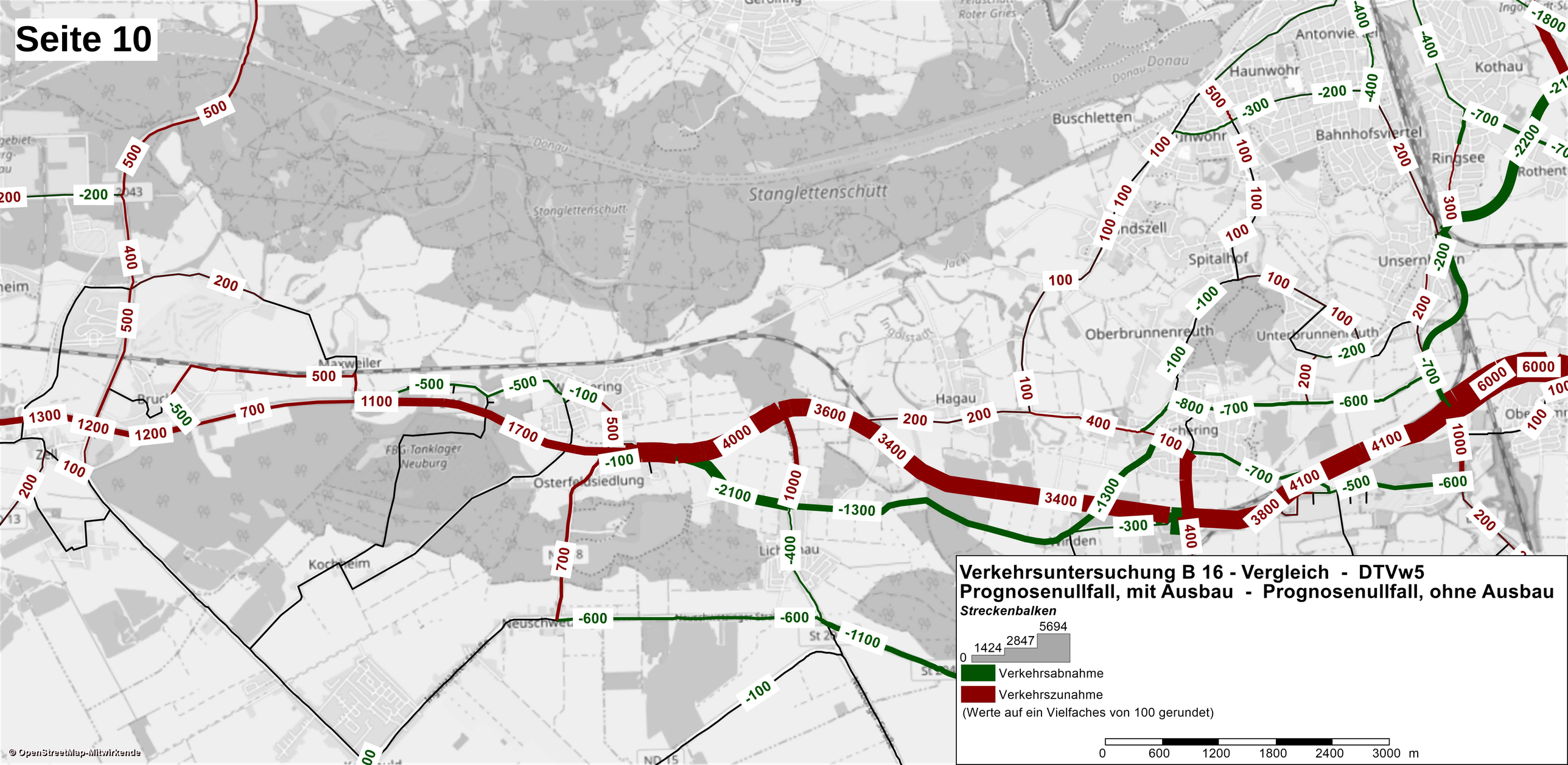

Seite 5
Verkehrsuntersuchung B 16
Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16 - DTVw5
Streckenbalken
0
17235
34469
68938
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet
0 300 600 900 1500 m
Stanglettenschütt
Donau
Buschletten
Hundszell
Oberbrunnenreuth
Hagau
Osterfeldsiedlung
Lichtenau
Winden
Kochheim
Neuschwetzing
Antonvie
Bahnhofsviertel
Ringsee
Unsernh
FBG-Tanklager Neuburg
© OpenStreetMap-Mitwirkende

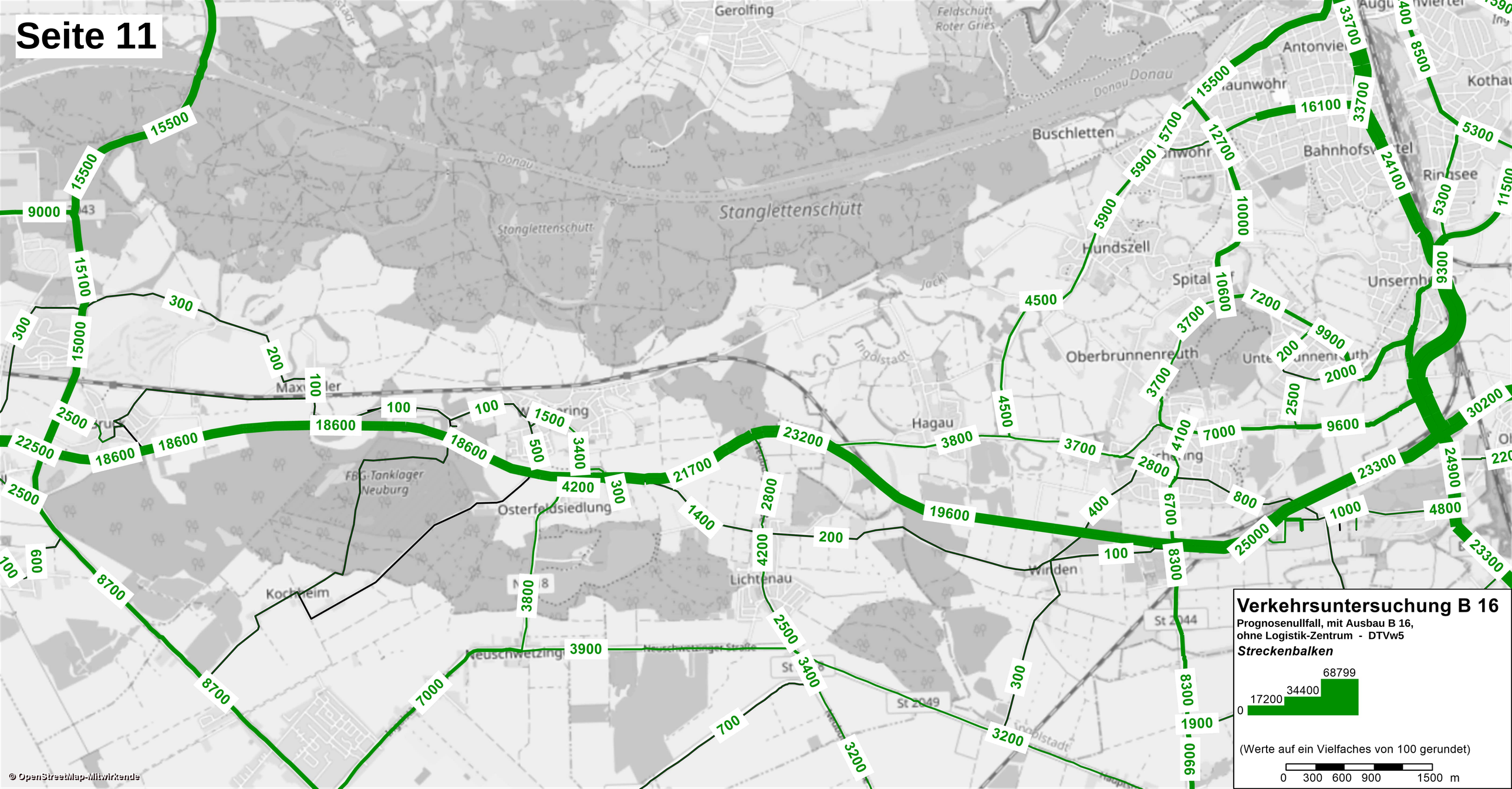

Seite 6
Verkehrsuntersuchung B 16
Prognosenullfall, ohne Ausbau B 16 - DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.


Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Prognosenullfall, ohne Ausbau - Analyse (2020)
Streckenbalken
0
1750
3500
7000
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0
600
1200
1800
2400
3000 m
Stanglettenschütt
Buschletten
Oberbrunnenreuth
Unterbrunnenreuth
Hagau
Maxweiler
Osterfeldsiedlung
Kochheim
Lichtenau
Neuschwetzinger
Kothau
Antonvie
Haunwöhr
Bahnhofs
Spitalhof
Unser
Ingolstadt
Donau
FBG-Tanklager Neuburg
© OpenStreetMap-Mitwirkende


Seite 8
Verkehrsuntersuchung B 16
Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 - DTVw5
Streckenbalken
0
17235
34469
68938
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
Stanglettenschütt
Donau
Buschletten
Hundszell
Oberbrunnenreuth
Hagau
Osterfeldsiedlung
Lichtenau
Winden
Kochheim
Neuschwetzing
Antonvie
Bahnhofsvorstel
Ringsee
Unsernh
Maxweiler
FBG-Tanklager Neuburg
Neuschwetzinger Straße
St 2049
© OpenStreetMap-Mitwirkende

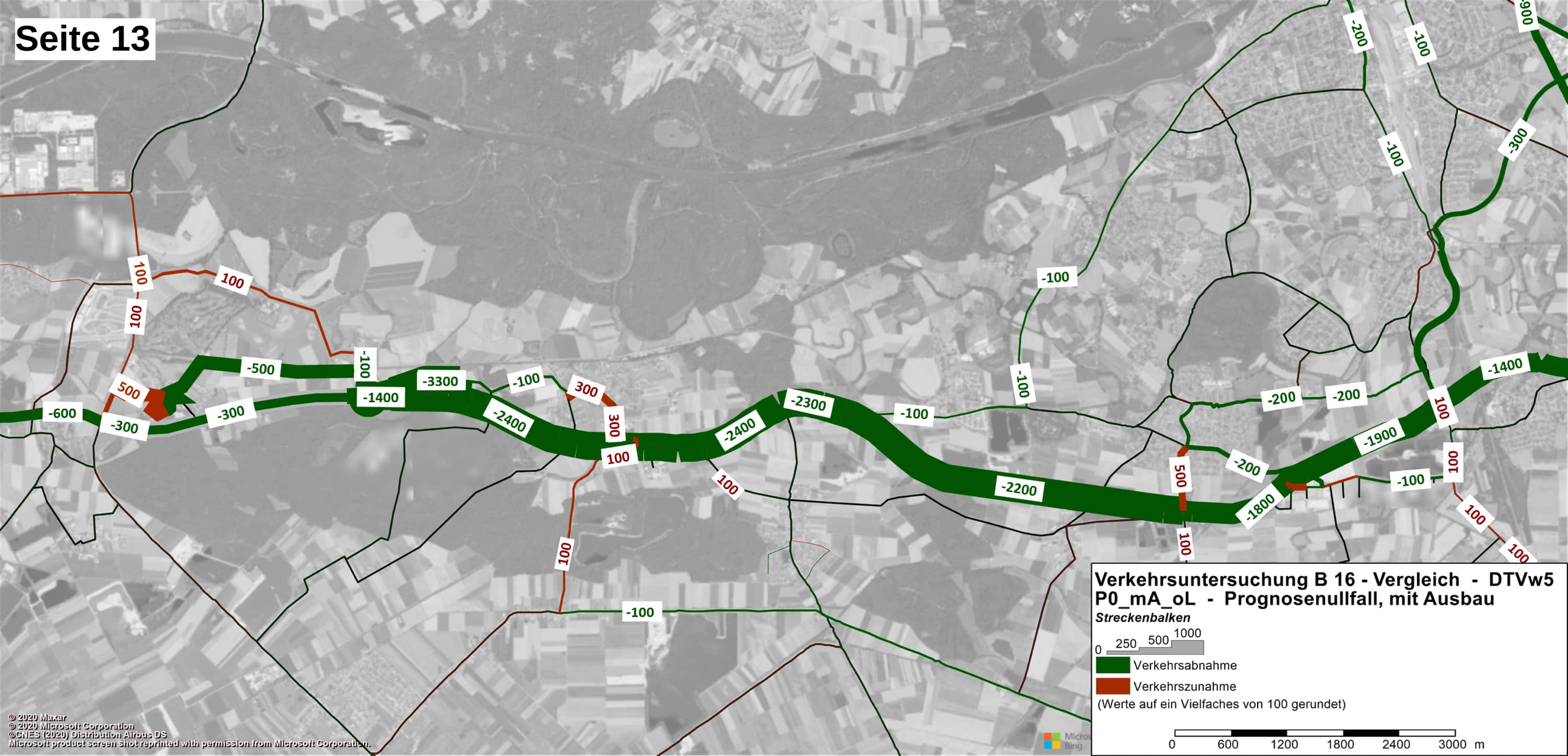

Seite 9
Verkehrsuntersuchung B 16
Prognosenullfall, mit Ausbau B 16 - DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.


Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Prognosenullfall, mit Ausbau - Prognosenullfall, ohne Ausbau
Streckenbalken
5694
2847
1424
0
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 600 1200 1800 2400 3000 m
Stanglettenschütt
Donau
Buschletten
Haunwöhr
Bahnhofsviertel
Ringsee
Kothau
Spitalhof
Oberbrunnenreuth
Hagau
Ingolstadt
Maxweiler
Osterfeuersiedlung
Kochheim
FBG-Tanklager Neuburg
© OpenStreetMap-Mitwirkende



© OpenStreetMap-Mitwirkende


Seite 12
Verkehrsuntersuchung B 16
P0_mA_oL - DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 300 600 900 1500 m
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
P0_mA_oL - Prognosenullfall, mit Ausbau

Streckenbalken

0 250 500 1000

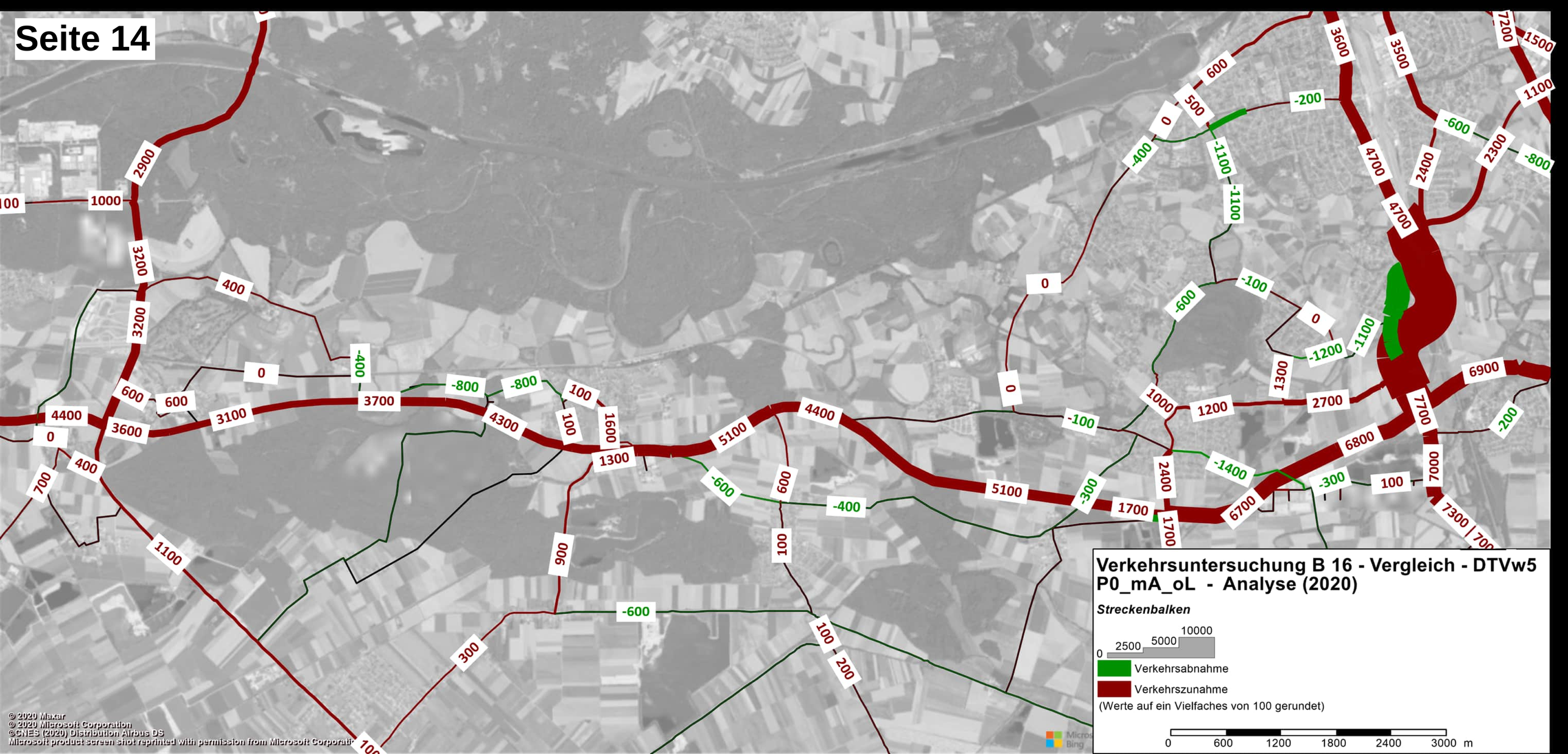
Verkehrsabnahme

Verkehrszunahme

(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)

0 600 1200 1800 2400 3000 m

© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporati

Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5 P0_mA_oL - Analyse (2020)

Streckenbalken

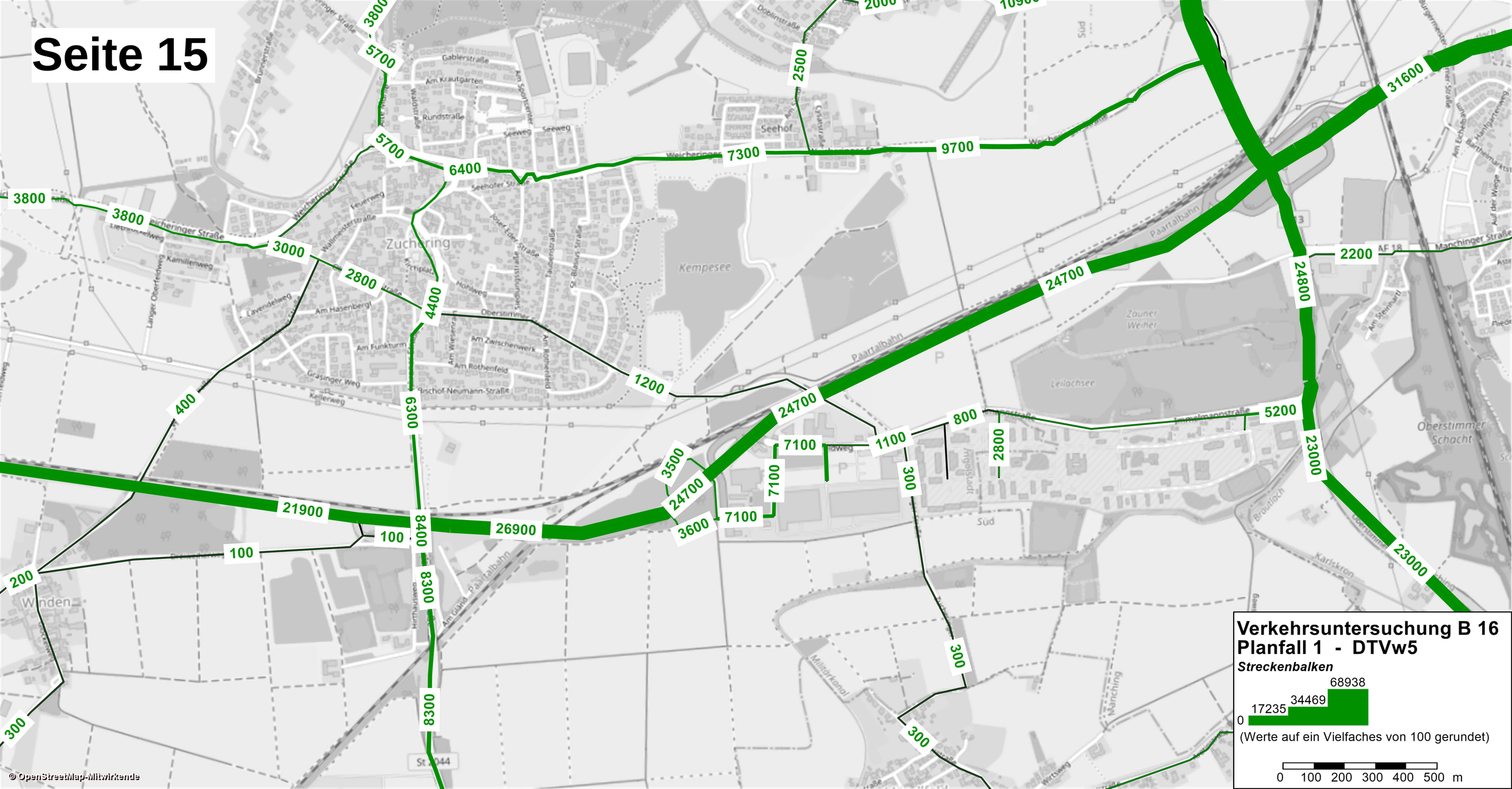
0 2500 5000 10000

Verkehrsabnahme

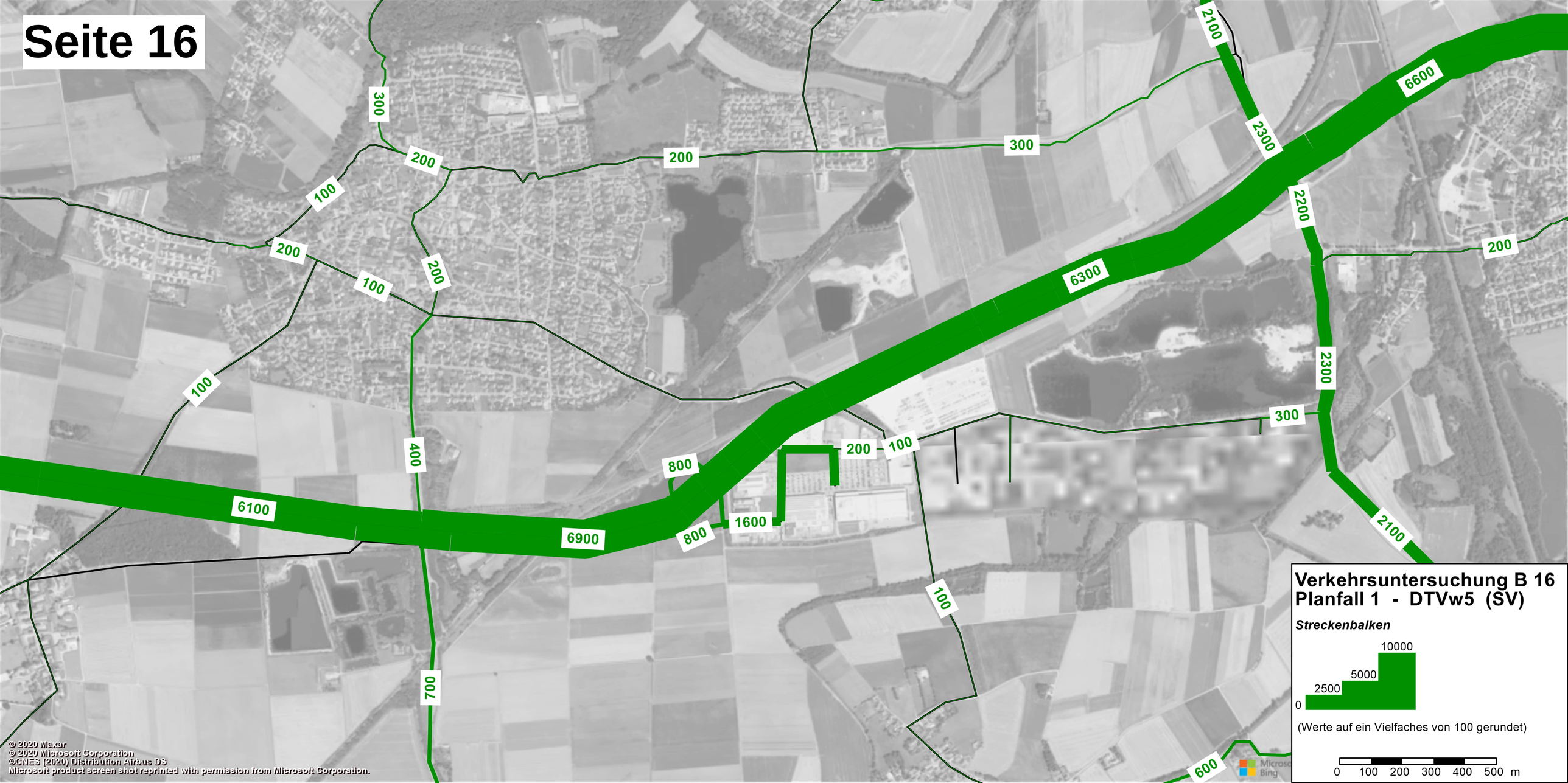
Verkehrszunahme

(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)

0 600 1200 1800 2400 3000 m


Seite 15
Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 1 - DTVw5
Streckenbalken
68938
34469
17235
0
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Seite 16



Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 1 - DTVw5 (SV)

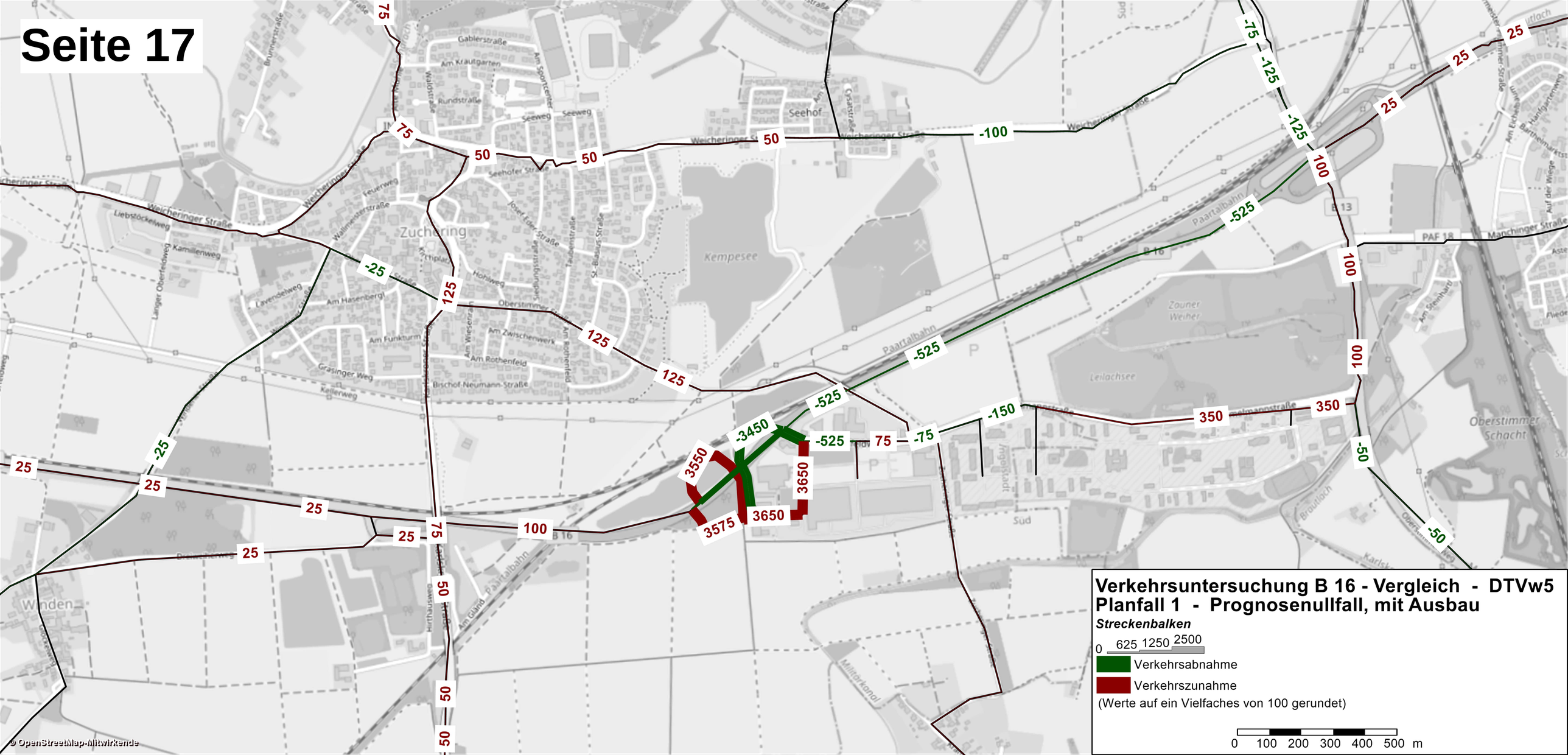
Streckenbalken

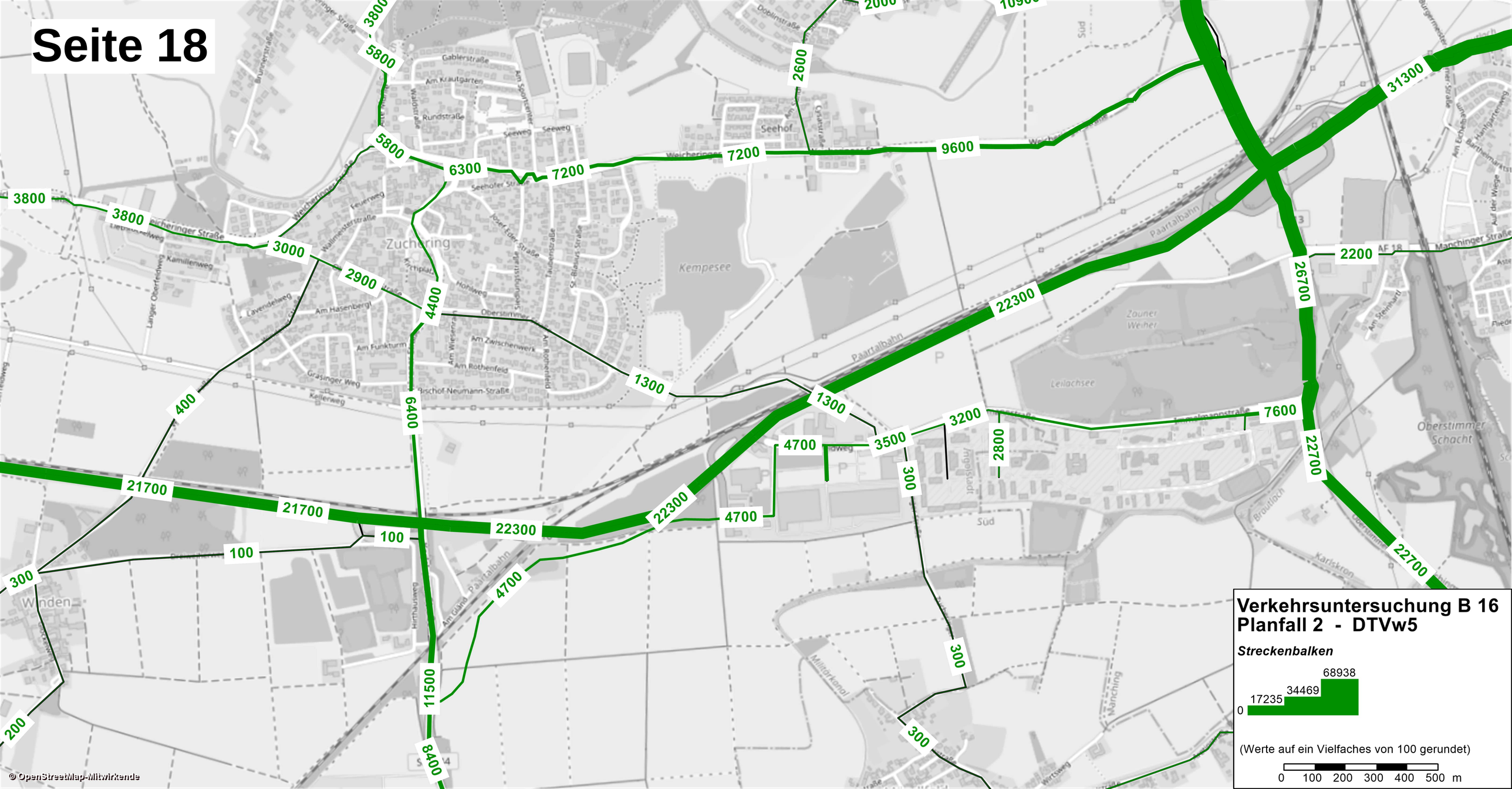
10000
5000
2500
0

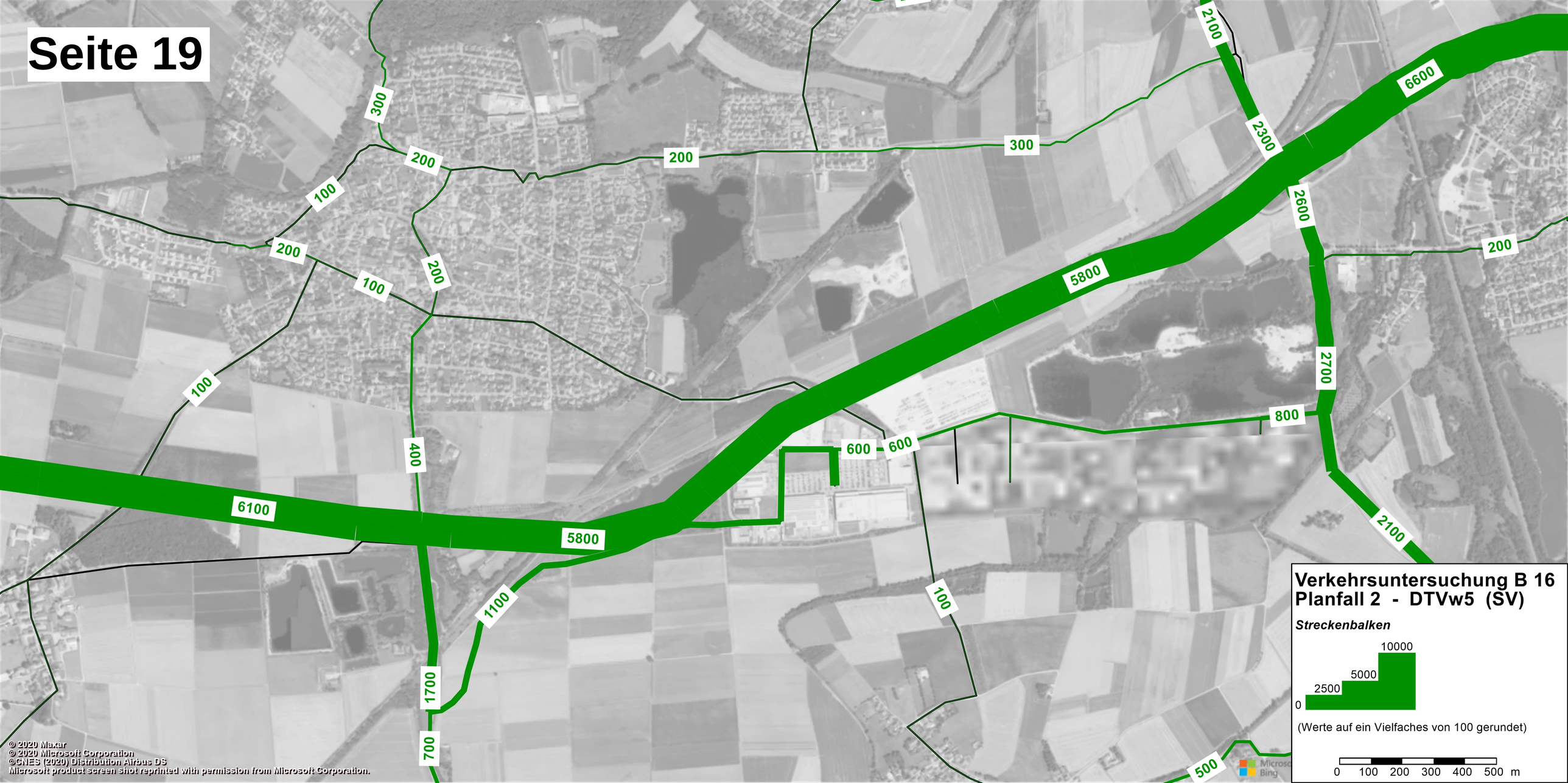
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)

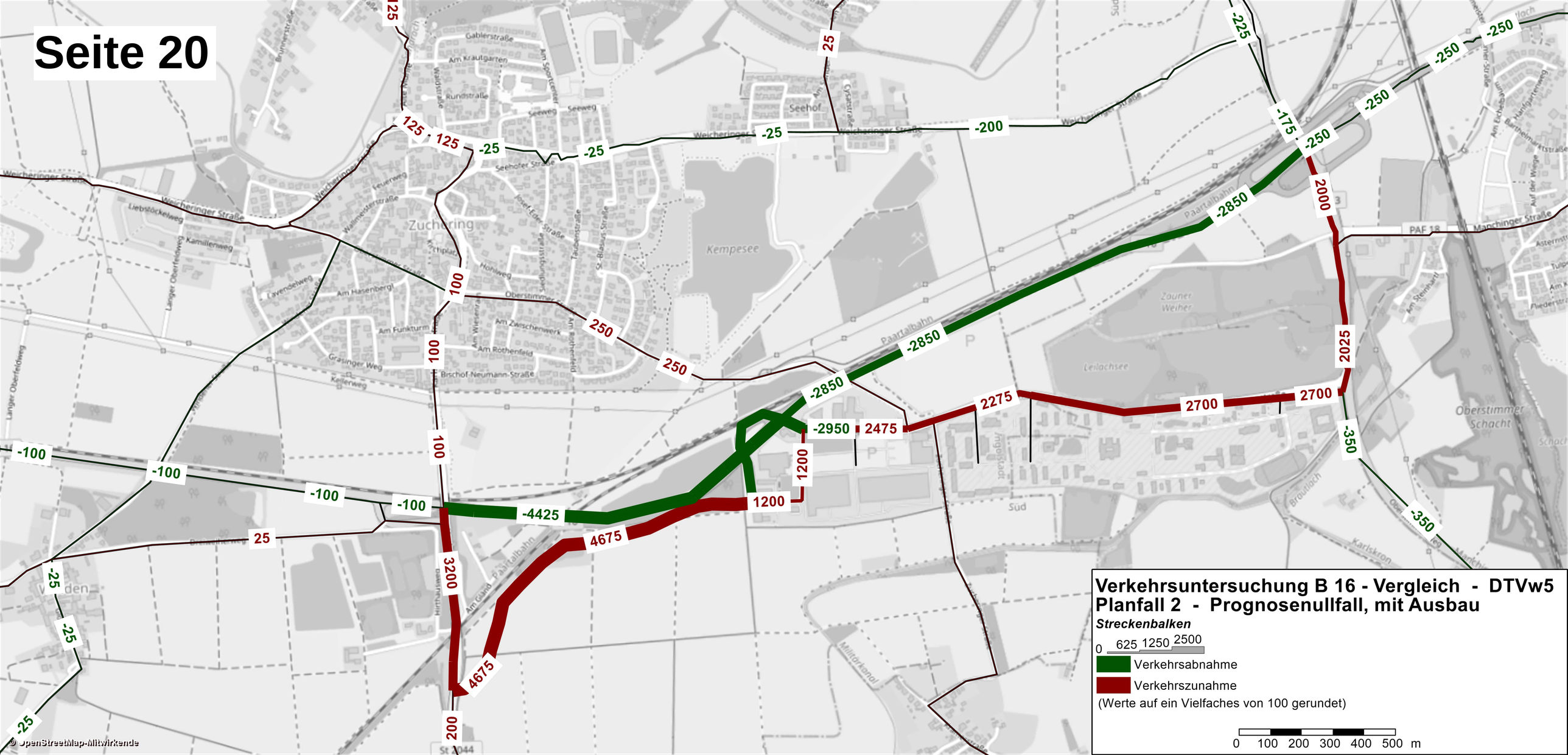
0 100 200 300 400 500 m

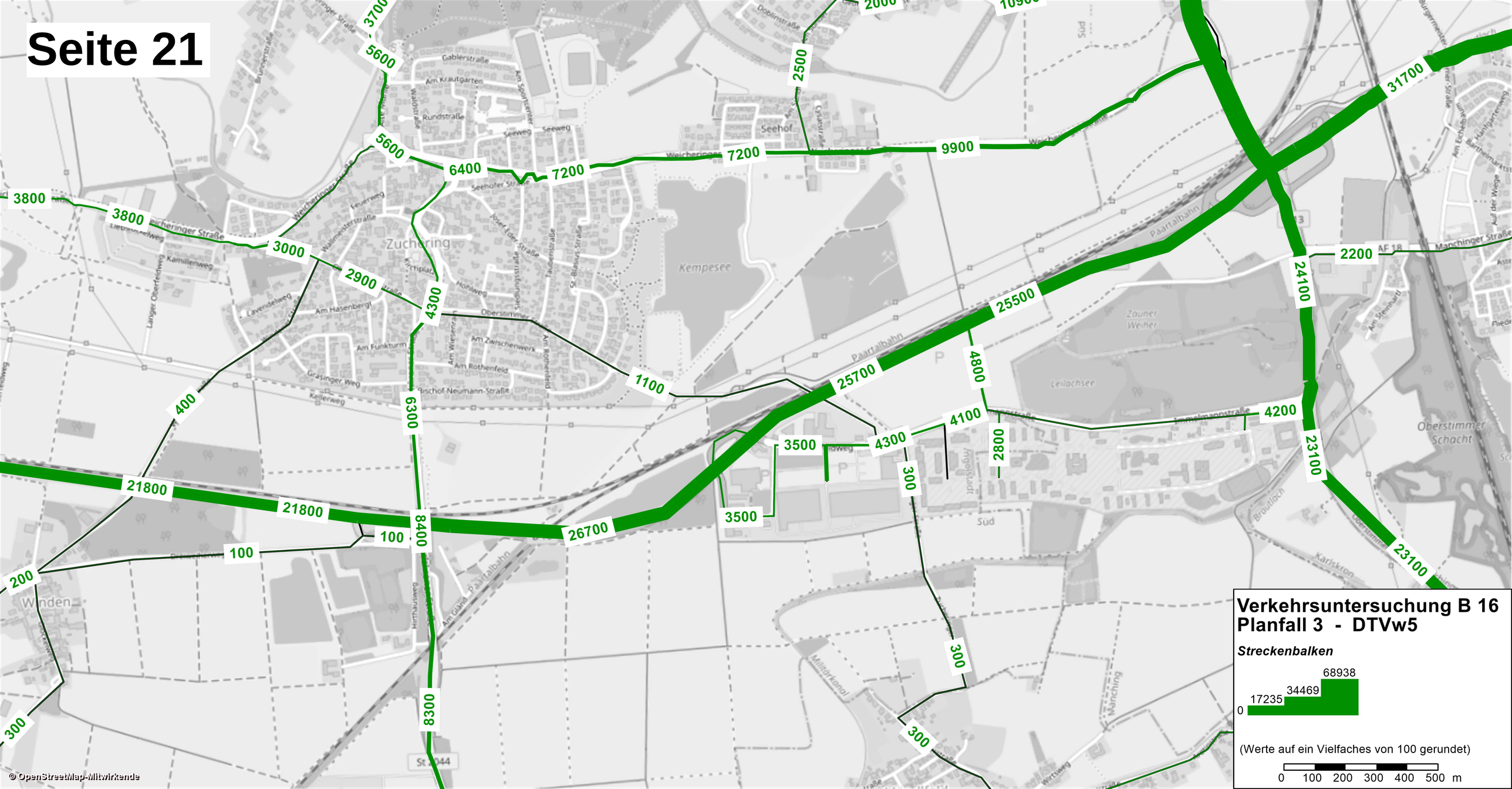
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

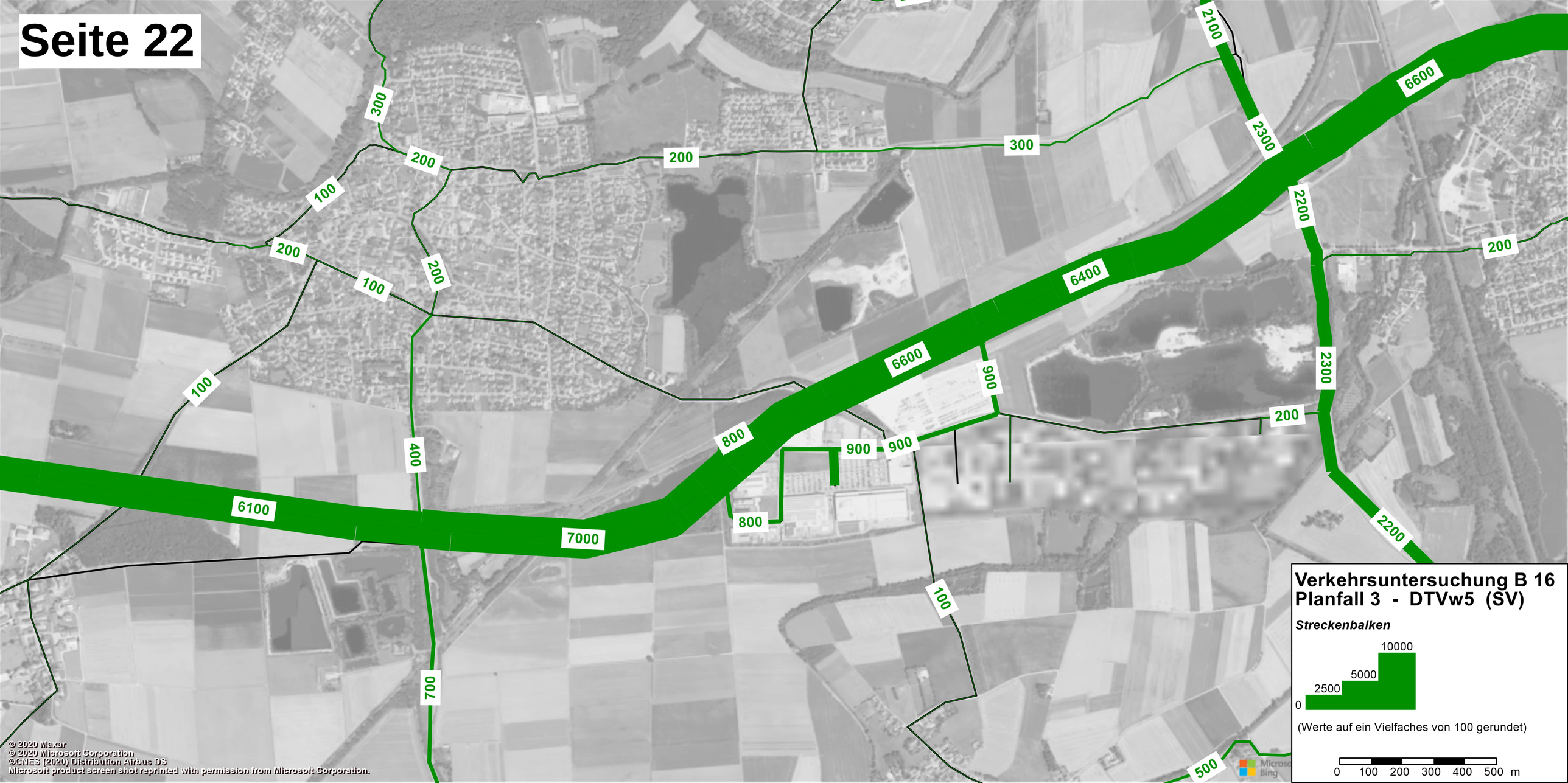

Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Planfall 1 - Prognosenullfall, mit Ausbau
Streckenbalken
0 625 1250 2500
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
-3450
3550
3650
3575
3650
-525
-525
-525

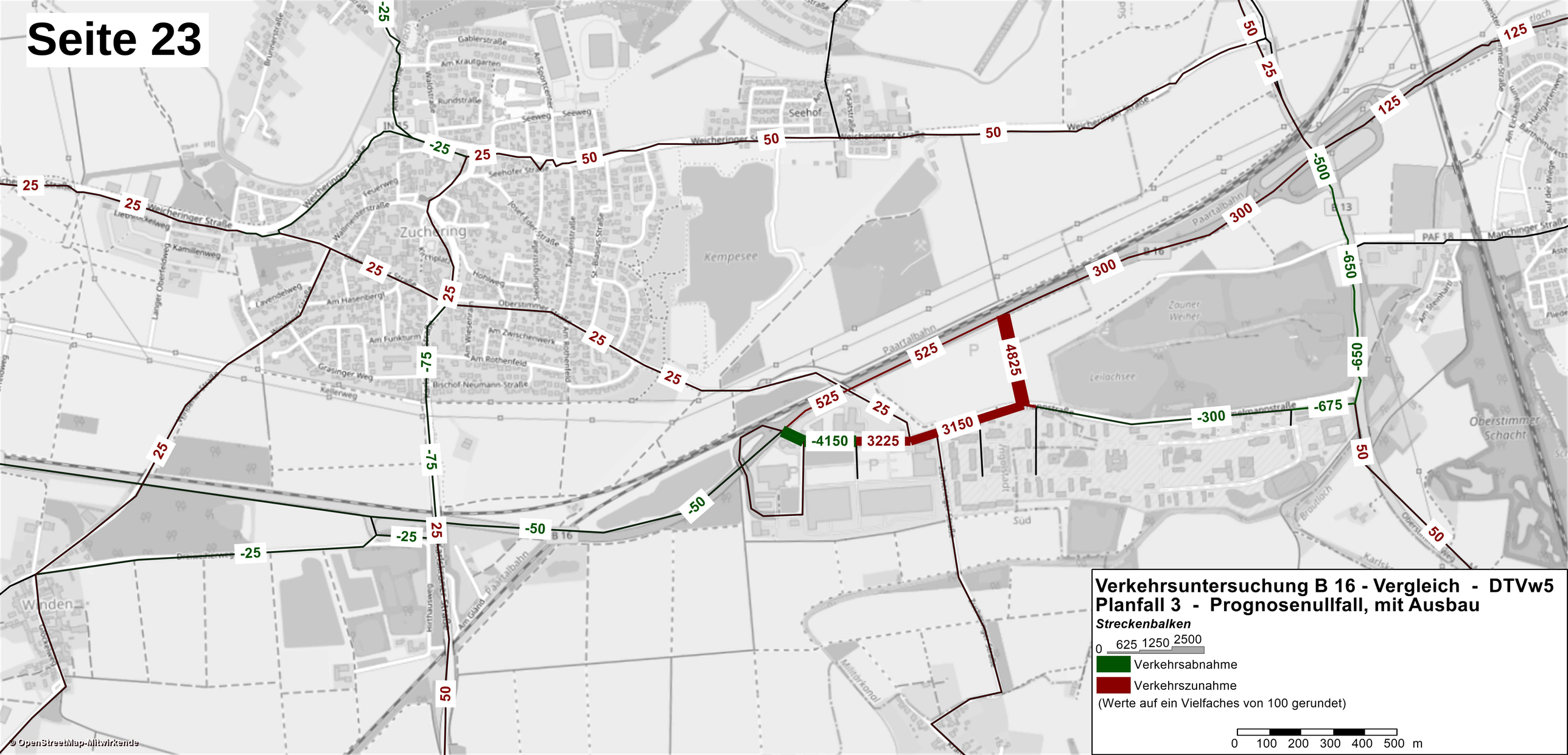

Seite 18
Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 2 - DTVw5
Streckenbalken
68938
34469
17235
0
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende


Seite 19
Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 2 - DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
6100
5800
5800
6600
2100
2300
2600
2700
2100
800
600
600
100
500
1100
1700
700
400
100
200
100
200
300
200
300
200
100
200
300
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

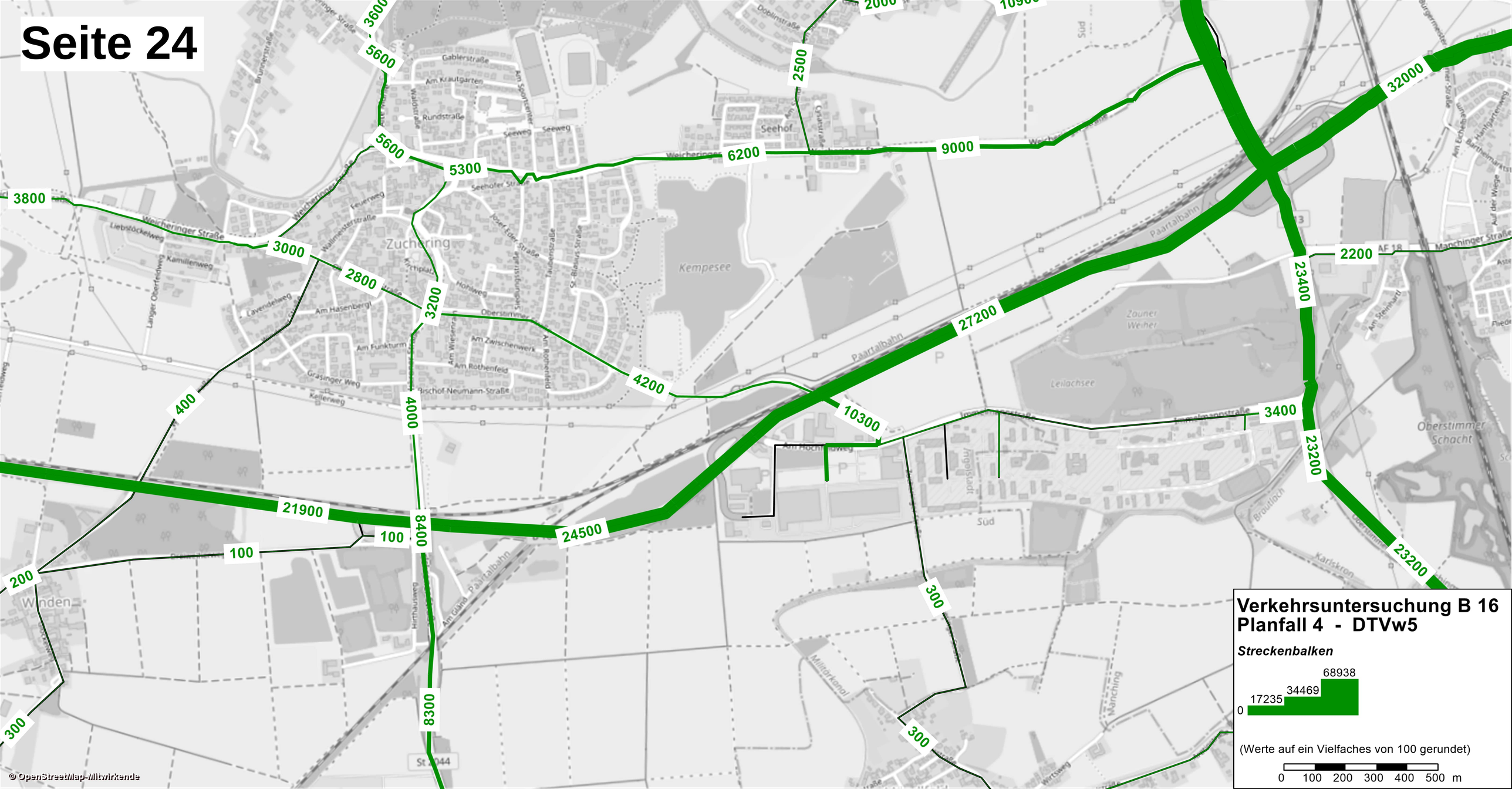

Seite 20
Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Planfall 2 - Prognosenullfall, mit Ausbau
Streckenbalken
0 625 1250 2500
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Zuchering
Kempesee
Seehof
Paartalbahn
Weicheringer Straße
Manchinger Straße
Oberstimmer Schacht
Leilachsee
Zauner Weiher
125
25
-25
-200
-225
-175
-250
-2850
2000
2025
2700
2275
2475
-2950
1200
-4425
4675
3200
200
100
250
-100
-350
-25


Seite 21
Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 3 - DTVw5
Streckenbalken
68938
34469
17235
0
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende


Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 3 - DTVw5 (SV)
Streckenbalken
0
2500
5000
10000
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
6100
7000
6600
6400
6600
800
800
900
900
900
100
100
100
200
200
200
200
200
300
300
400
700
500
2100
2300
2200
2300
2200
6600
© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.


Seite 23
Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Planfall 3 - Prognosenullfall, mit Ausbau
Streckenbalken
0 625 1250 2500
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Zuchering
Kempesee
Seehof
Winden
Leilachsee
Zauner Weiher
Oberstimmer Schacht
Paartalbahn
Weicheringer Straße
Manchinger Straße
25
50
125
-25
-50
-75
-300
-500
-650
-675
525
4825
3150
3225
-4150
B 16
B 13
PAF 18

Seite 24



Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 4 - DTVw5

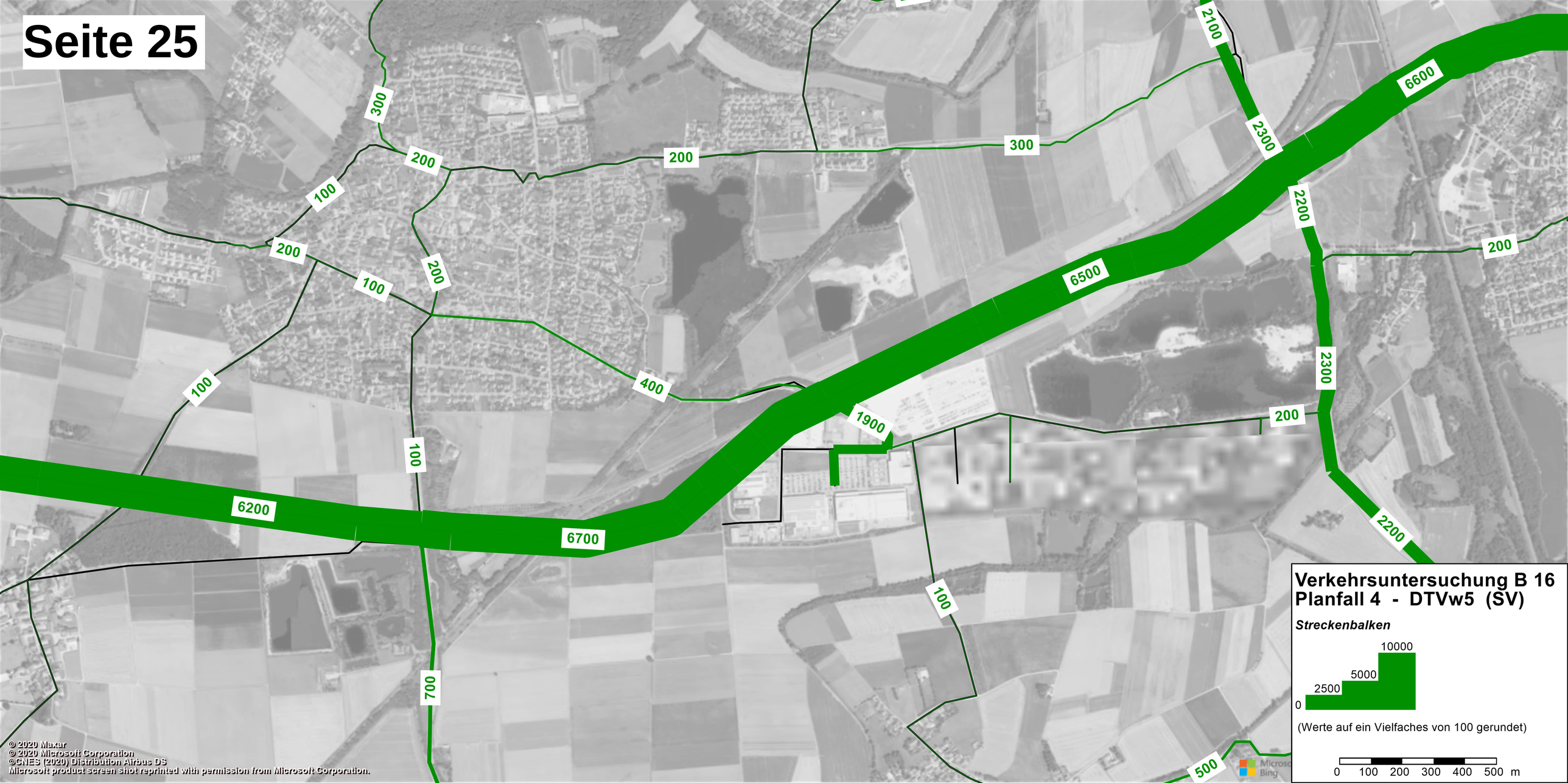
Streckenbalken

0
17235
34469
68938

(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)

0 100 200 300 400 500 m

Seite 25



Verkehrsuntersuchung B 16
Planfall 4 - DTVw5 (SV)

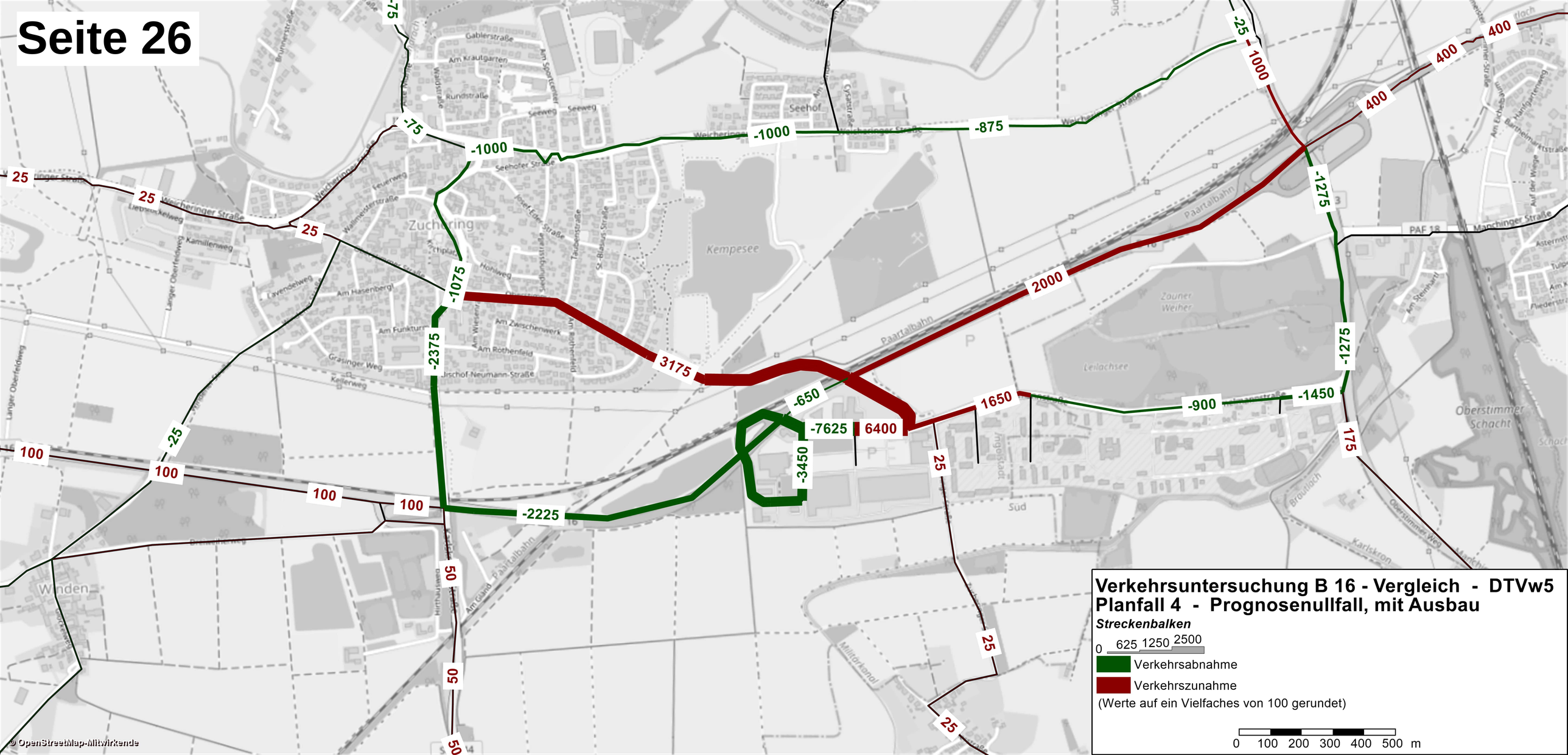
Streckenbalken

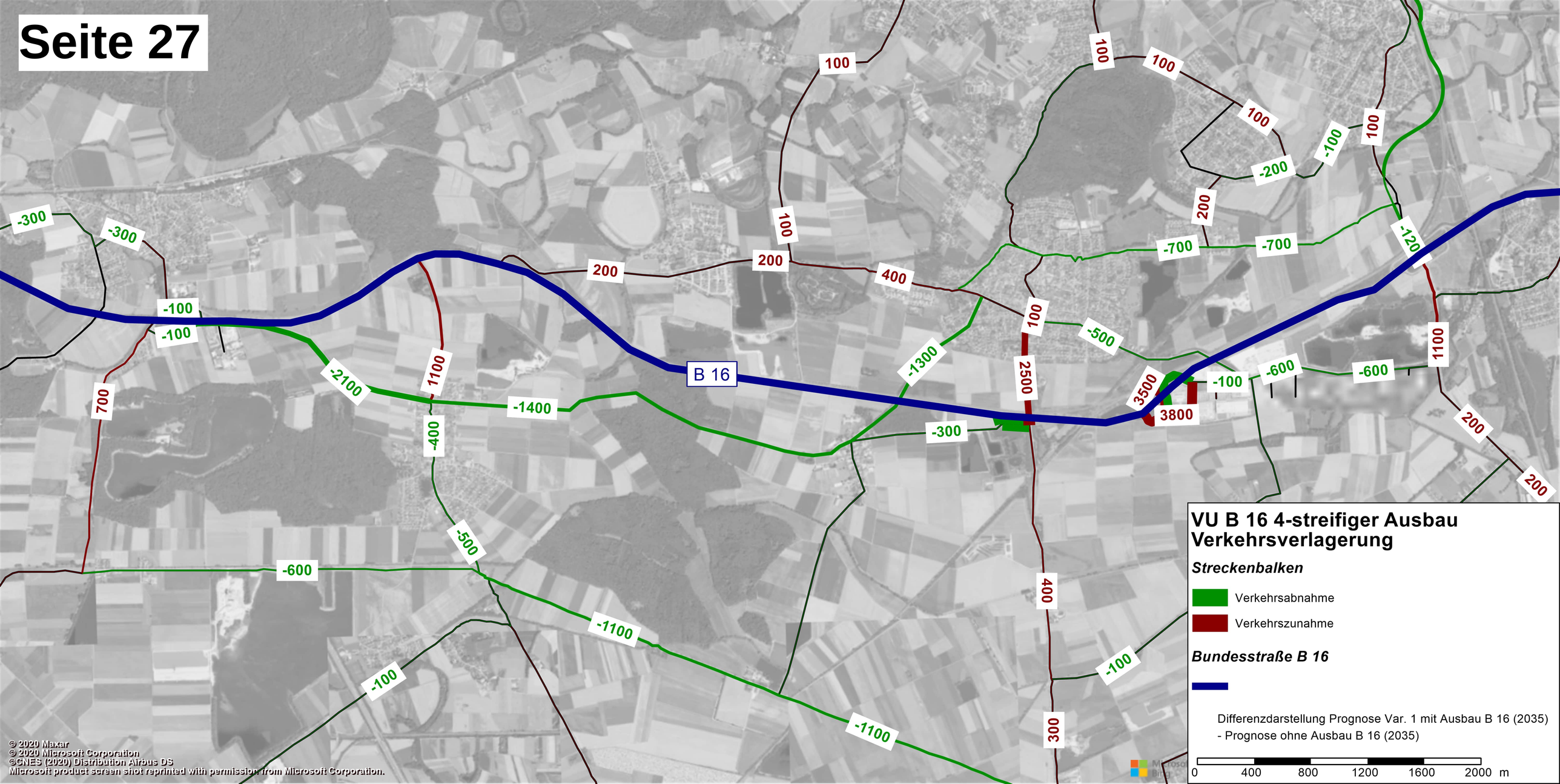
10000
5000
2500
0

(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)

0 100 200 300 400 500 m

© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.


Verkehrsuntersuchung B 16 - Vergleich - DTVw5
Planfall 4 - Prognosenullfall, mit Ausbau
Streckenbalken
0 625 1250 2500
Verkehrsabnahme
Verkehrszunahme
(Werte auf ein Vielfaches von 100 gerundet)
0 100 200 300 400 500 m
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Zuchering
Kempesee
Seehof
Winden
Paartalbahn
Weicheringer Straße
Manchinger Straße
Oberstimmer Schacht
Zauner Weiher
Leilachsee
-75
-1000
-875
-25
1000
400
-1275
2000
3175
-1075
-2375
-650
-7625
6400
-3450
1650
-900
-1450
175
25
100
50
-2225



VU B 16 4-streifiger Ausbau Verkehrsverlagerung

Streckenbalken

Verkehrsabnahme

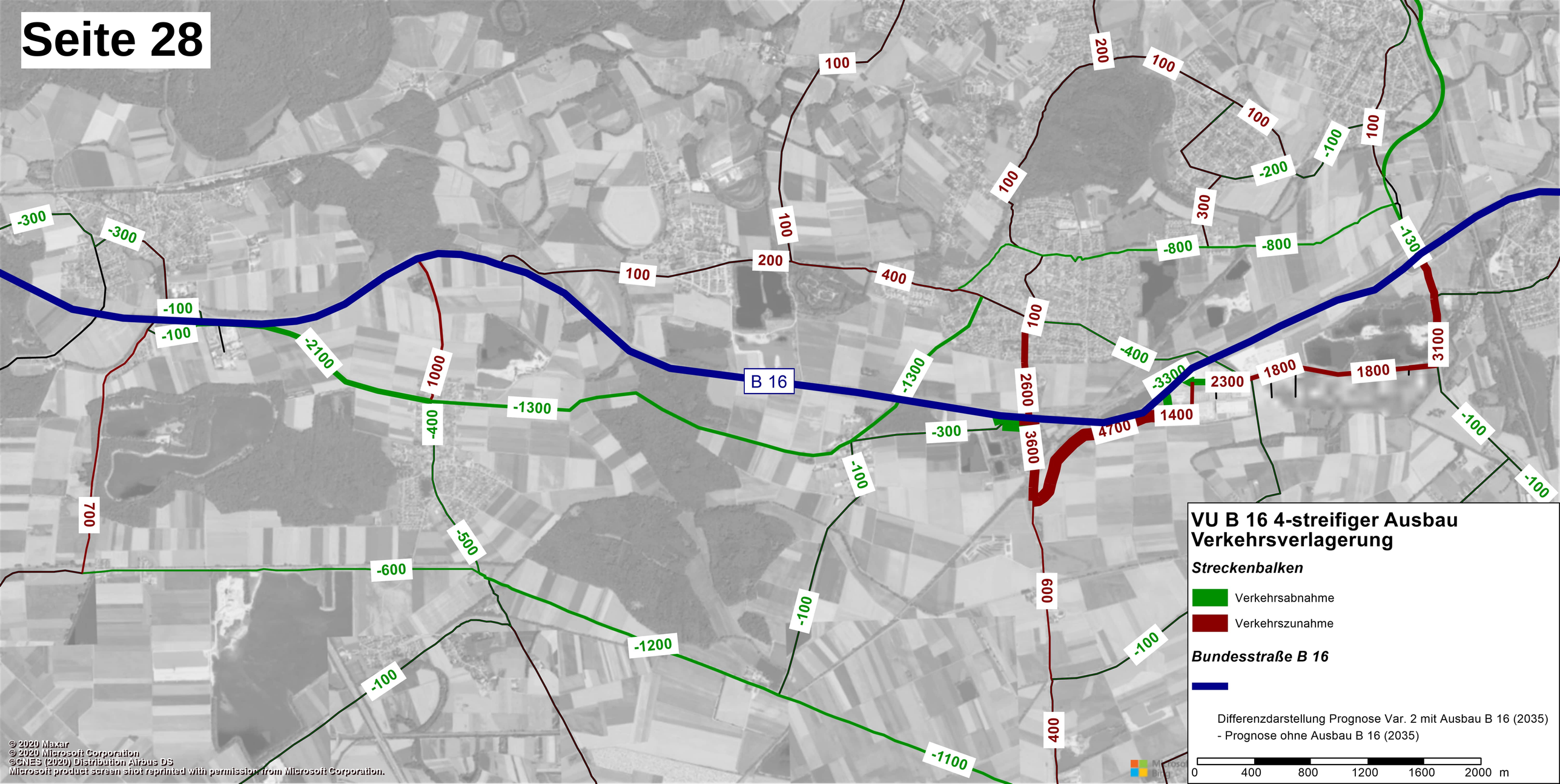
Verkehrszunahme

Bundesstraße B 16

Differenzdarstellung Prognose Var. 1 mit Ausbau B 16 (2035)
- Prognose ohne Ausbau B 16 (2035)

0 400 800 1200 1600 2000 m

© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



VU B 16 4-streifiger Ausbau Verkehrsverlagerung

Streckenbalken

Verkehrsabnahme

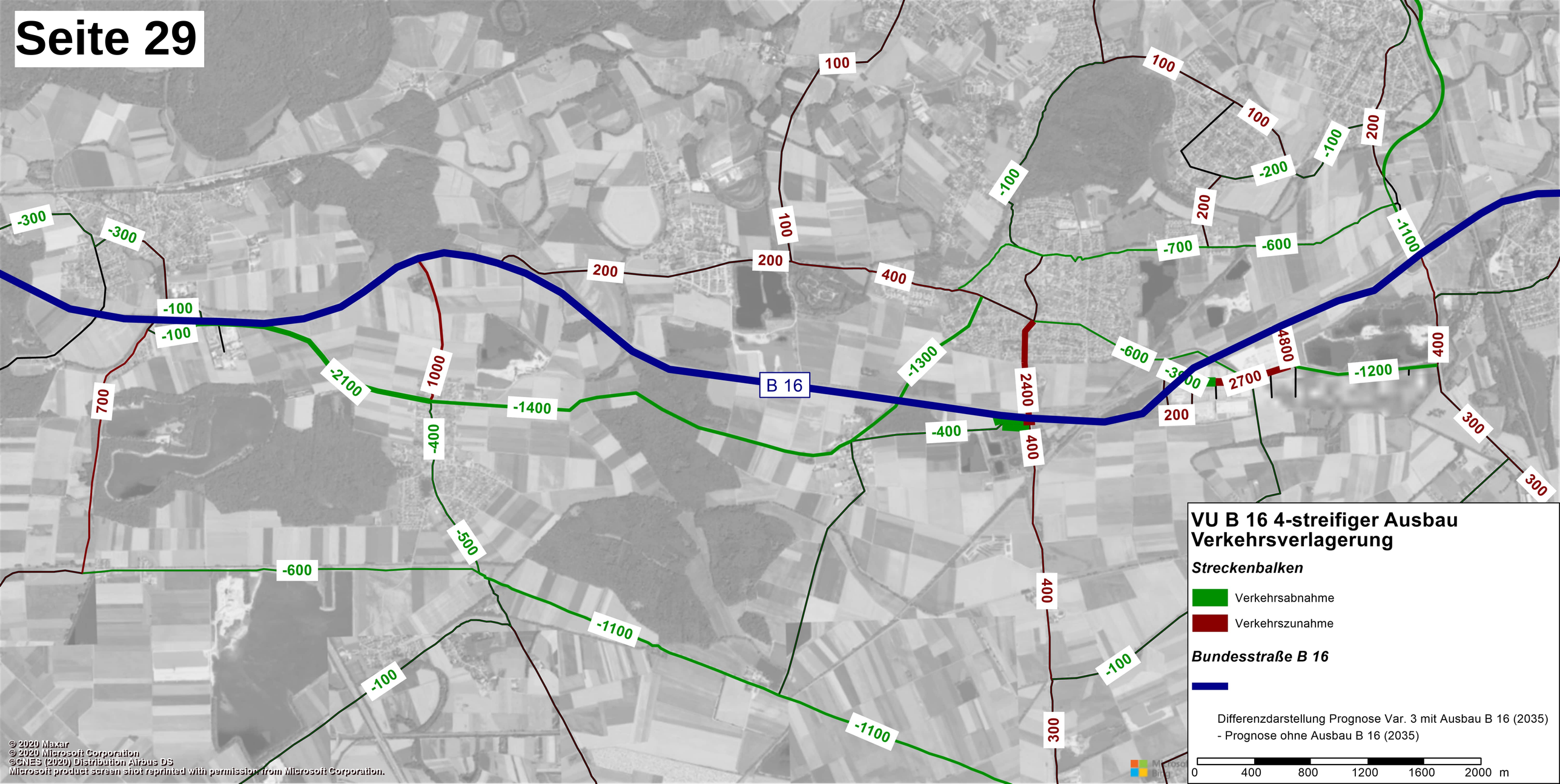
Verkehrszunahme

Bundesstraße B 16

Differenzdarstellung Prognose Var. 2 mit Ausbau B 16 (2035) - Prognose ohne Ausbau B 16 (2035)

0 400 800 1200 1600 2000 m

© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



VU B 16 4-streifiger Ausbau Verkehrsverlagerung

Streckenbalken

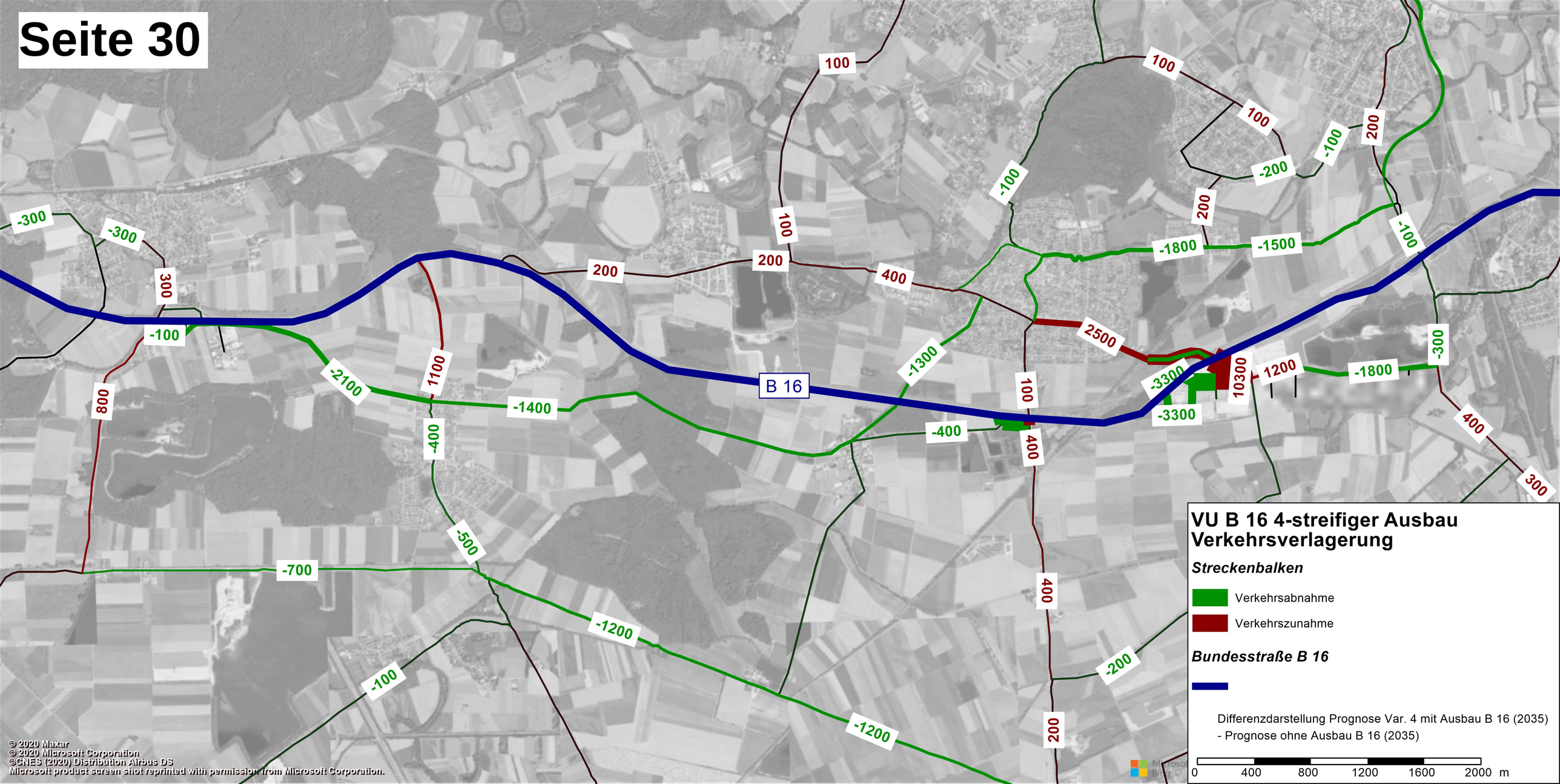
Verkehrsabnahme

Verkehrszunahme

Bundesstraße B 16

Differenzdarstellung Prognose Var. 3 mit Ausbau B 16 (2035) - Prognose ohne Ausbau B 16 (2035)

0 400 800 1200 1600 2000 m



VU B 16 4-streifiger Ausbau Verkehrsverlagerung

Streckenbalken

Verkehrsabnahme

Verkehrszunahme

Bundesstraße B 16

Differenzdarstellung Prognose Var. 4 mit Ausbau B 16 (2035) - Prognose ohne Ausbau B 16 (2035)

0 400 800 1200 1600 2000 m

© 2020 Maxar
© 2020 Microsoft Corporation
©CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.