



Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 309

Ergebnisbericht

Projektnummer: 221561

Datum: 2022-05-23



INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung und Vorhaben	4
2	Analyse	6
2.1	Verkehrsangebot	6
2.2	Verkehrsnachfrage	12
3	Verkehrsmengenprognose	14
3.1	Prognose 0 (ohne neuem Schulstandort)	14
3.2	Prognose 1 (mit neuem Schulstandort)	18
4	Maßnahmenuntersuchung	20
4.1	Bewertung der Parkplatzzufahrten	20
4.2	Erschließung durch Geh- und Radwege	23
4.3	Bushaltestellen	25
5	Zusammenfassung / Empfehlung	26

Anhang

Literatur

- [1] **Bosserhoff, Dr. D. (2014):** Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. In Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42. Wiesbaden
- [2] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Fassung 2002. Köln Köln
- [3] **ders. (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Fassung 2006. Köln.
- [4] **ders. (2006):** Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Stand: Juni 2010.
- [5] **ders. (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Fassung 2010. Köln.
- [6] **ders. (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Fassung 2011. Köln.
- [7] **ders. (2013):** Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Fassung 2013. Köln.
- [8] **ders. (2015):** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Fassung 2015. Köln
- [9] **ders. (2019):** Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Köln
- [10] **IT.NRW, Düsseldorf (2022):** Bevölkerungsvorausberechnung 2021 – 2050. Abgerufen unter: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/> am 4. März 2022.
- [11] **Stadt Rheine (2017):** Verkehrsgutachten zu einem geplanten Wohngebiet im Bereich der Schultenstr. in Rheine. Rheine.
- [12] **ders. (2020):** Klimaschutzteilkonzept Radverkehr. Rheine.

EDV-Programme

Knobel 7.1.18 (BPS GmbH)
Ver_Bau 2022 (Bosserhoff)

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
B. Sc. Jonathan Westphal

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Stufen der Verkehrsqualität gem. HBS 2015

(nach „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2015, FGSV))

Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz

mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV	
≤ 10	A	ausgezeichnet
≤ 20	B	gut
≤ 30	C	zufriedenstellend
≤ 45	D	ausreichend
> 45	E	mangelhaft
--*	F	ungenügend

* Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage – MIV-

mittlere Wartezeit [s]	Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%]	Qualitätsstufe QSV	
nicht koordiniert	koordiniert		
≤ 20	≥ 95	A	ausgezeichnet
≤ 35	≥ 85	B	gut
≤ 50	≥ 75	C	zufriedenstellend
≤ 70	≥ 65	D	ausreichend
> 70	$< 65^*$	E	mangelhaft
-	-	F	ungenügend

* Koordinierung unwirksam

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage – ÖV+nmIV-

mittlere Wartezeit [s]			Qualitätsstufe QSV	
Straßen-gebundene ÖPNV	Fahrrad-verkehr	Fußgänger-verkehr ¹⁾		
≤ 5	≤ 30	≤ 30	A	ausgezeichnet
≤ 15	≤ 40	≤ 40	B	gut
≤ 25	≤ 55	≤ 55	C	zufriedenstellend
≤ 40	≤ 70	≤ 70	D	ausreichend
≤ 60	≤ 85	≤ 85	E	mangelhaft
> 60	> 85	> 85	F	ungenügend

¹⁾ Zuschlag von 5s bei Überquerung von mehreren Furten

1 Aufgabenstellung und Vorhaben

Die Stadt Rheine plant die Verlegung der Elsa-Brändström-Realschule mit einem Neubau an der B 481 Salzbergener Str. nördlich des Emslandstadions im nordwestlichen Stadtgebiet. Der derzeitige Standort der Schule befindet sich an der Wieteschstr.

Die Lage des aktuellen und geplanten Standortes ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

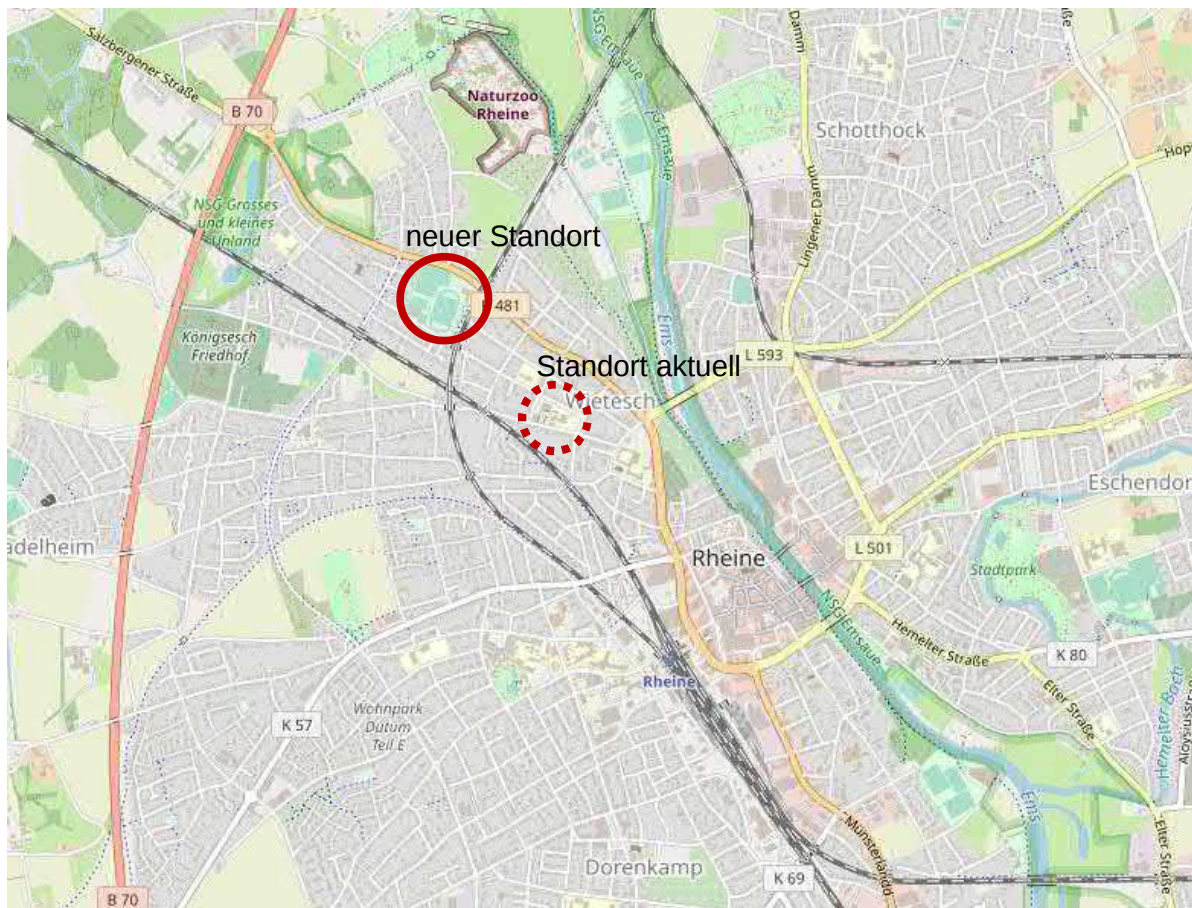


Abbildung 1: Lage des aktuellen und neuen Schulstandortes (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Hupterschließung für den nutzungsbezogenen Kfz-Verkehr ist über die B 481 vorgesehen. Dabei sollen 2 Zufahrten (Lehrerparkplatz und Schulparkplatz) sowie eine Extra-Haltestelle für die Schulbusse realisiert werden.

Durch eine Verkehrsuntersuchung soll auf Grundlage durchzuführender Bestandsaufnahmen, einer aktuellen Verkehrserhebung sowie einer Verkehrsmengenprognose geprüft werden, ob der Standort aus verkehrstechnischer Sicht sicher und mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität an das vorhandene Straßennetz angebunden werden kann bzw. welche Maßnahmen dafür erforderlich sind.

Neben der Bestimmung der künftigen Leistungsfähigkeit der Zufahrten gemäß HBS 2015 sind auch ggf. erforderliche Maßnahmen für Fuß- und Radwege aufzuzeigen sowie die schulspezifischen Busverkehre zu berücksichtigen.

2 Analyse

2.1 Verkehrsangebot

Der geplante Standort befindet sich innerhalb der geschlossenen Ortslage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt derzeit 50 km/h. Die B 481 ist zweistreifig ausgebaut. Zum derzeitigen Parkplatz an der Turnhalle ist ein Linksabbiegefahrstreifen vorhanden. Im Bereich der benachbarten Zufahrten zur Schultenstr. und Salinenstr. ist die Fahrbahn für Linksabbieger aufgeweitet (Aufstellhilfen). Folgendes Luftbild zeigt das Umfeld des Vorhabens.



Abbildung 3: Luftbild Umfeld Schulneubau (Quelle: TIM-Online NRW)

Die einmündenden Straßen Schultenstr. und Salinenstr. sind als Tempo-30-Zonen ausgeschildert und der B 481 durch VZ 205 StVO vorfahrtrechtlich untergeordnet. Der benachbarte Knotenpunkt B 481 / Berbmstieg / Freiherr-von-Beust-Str. ist mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt.

Der Radverkehr wird an der B 481 auf getrennten Geh- und Radwegen in den Seitenräumen geführt. Die Breite der Radwege beträgt zwischen 1,45 m (Nordseite) und 2,20 m (Südseite).

Gehwege stehen auf beiden Seiten zur Verfügung. Die Breiten variieren auf der Südseite zwischen 1,70 m und 2,30 m sowie 1,85 m auf der Nordseite. Östlich der Schultenstraße ist eine Querungshilfe (Mittelinsel) auf der B 481 eingebaut.

Bushaltestellen befinden sich beidseitig an der B 481 in Form von Haltebuchten im Bereich der LSA Berbmstieg („Emslandstadion“) und östlich des Bahndamms („Körnerstr.“).

Folgende Fotos und Querschnitte stellen die Aufteilung des Verkehrsraumes der B 481 im Bereich der Parkplatzzufahrt zur Turnhalle und an der vorhandenen Querungshilfe.



Abbildung 4: Straßenraum B 481, Höhe LA-Spur zum Parkplatz Richtung Osten (Quelle: IPW)



Abbildung 5: Straßenraum B 481, Höhe Querungshilfe Richtung Westen (Quelle: IPW)

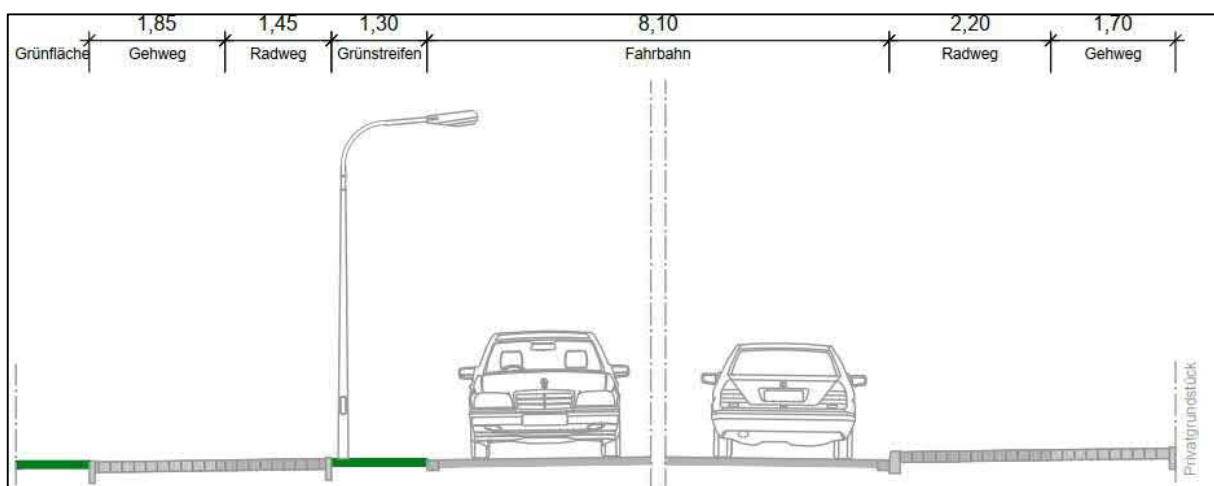


Abbildung 6: Straßenraumquerschnitt B 481, Höhe LA-Spur zum Parkplatz Richtung Osten (Quelle: IPW)

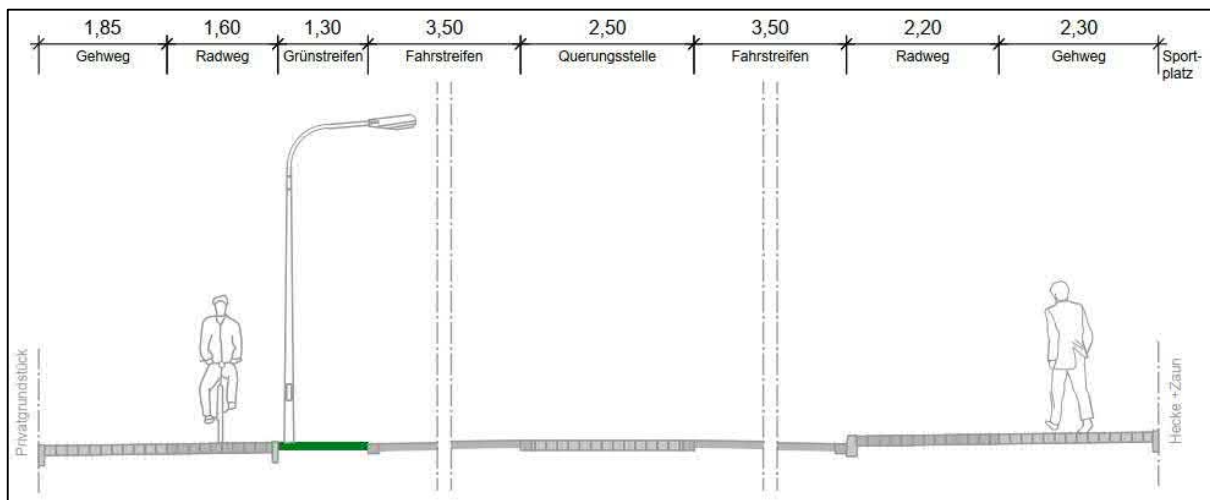


Abbildung 7: Straßenraumquerschnitt B 481, Höhe Querungshilfe Richtung Osten (Quelle: IPW)

Das Gebiet ist darüber hinaus für Radfahrer und Fußgänger von Süden bzw. der Unlandstr. über entsprechende Wegeverbindungen östlich und westlich des Sportplatzes erschlossen, so dass eine direkte Anbindung aus den entsprechenden Wohngebieten besteht.

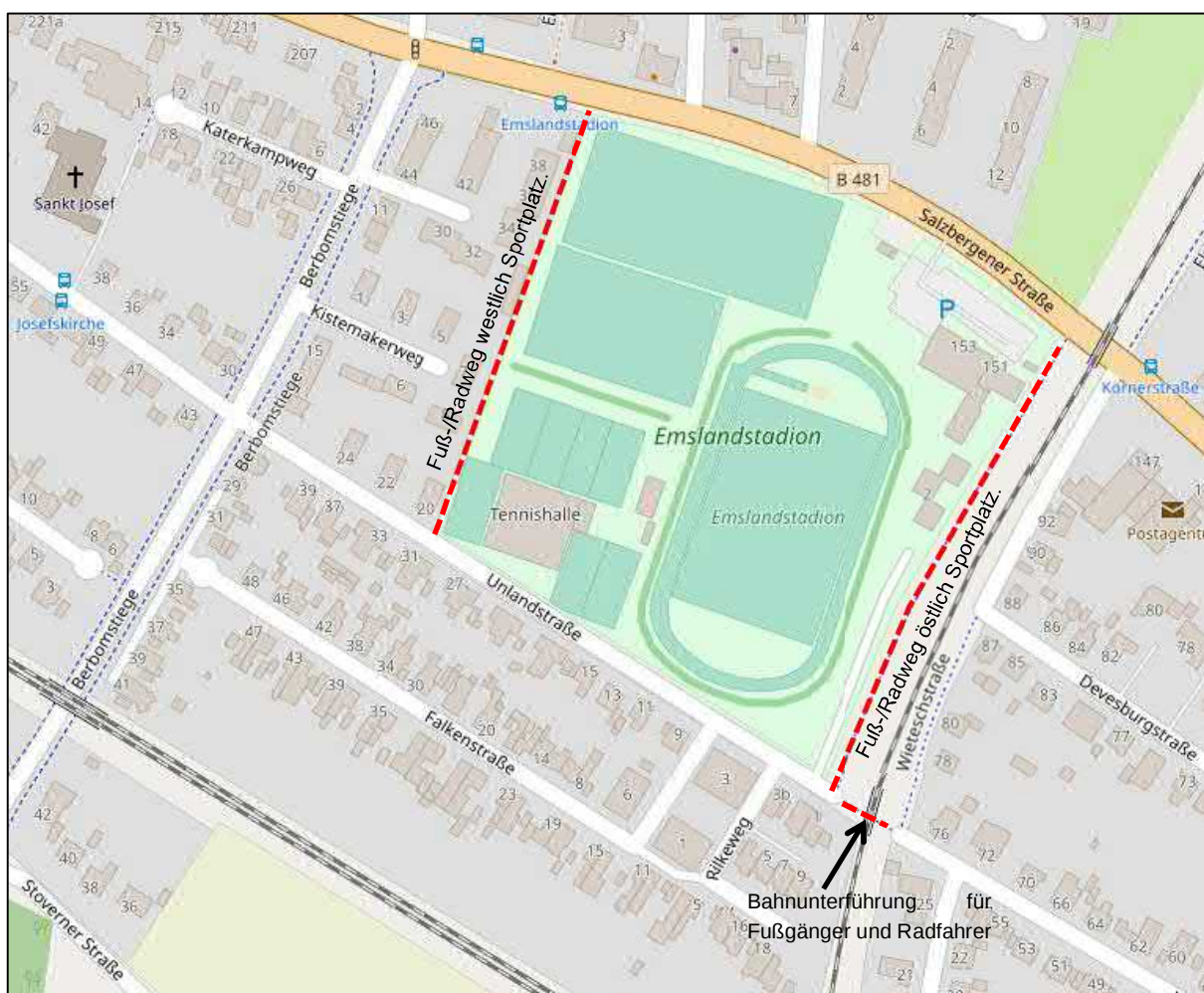


Abbildung 8: Fuß- und Radwegeanbindungen im Umfeld (Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende)

Folgende Fotos zeigen die beiden Wegeverbindungen.



Abbildung 9: Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger östlich des Sportplatzes, Blickrichtung Süden (Quelle: IPW)



Abbildung 10: Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger westlich des Sportplatzes, Blickrichtung Süden (Quelle: IPW)

Die rückwärtige Anbindung über die Unlandstr. hat für den Kfz-Verkehr lediglich für den Sportplatz Bedeutung. Im Rahmen der künftigen Erschließung des Schulgeländes ist diese Anbindung deutlich untergeordnet, da die geplanten Parkplätze direkt an die B 481 angebunden werden.

Für Radverkehr wird die rückwärtige Anbindung allerdings eine Hauptanbindung darstellen. Die Unlandstr. ist derzeit als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Die Durchfahrt unter der Bahnlinie zur Wieteschstr. ist nur für Fußgänger und Radfahrer geöffnet. Im Radverkehrskonzept ist die Ausweisung der Strecke Unlandstr. – Wieteschstr. als Fahrradstraße vorgesehen.

Folgende Fotos zeigen des heutigen Straßenraum der Unlandstr. sowie die Unterführung der Bahn zur Wieteschstr.



Abbildung 11: Unlandstr. südlich des Sportplatzes, Blickrichtung Westen (Quelle: IPW)



Abbildung 12: Unterführung der Bahn Unlandstr. – Wietesch, Blickrichtung Osten (Quelle: IPW)

2.2 Verkehrsnachfrage

Zur Erhebung der aktuellen Verkehrsmengen wurde am Donnerstag, d. 03. März 2022 eine videogestützte Querschnittszählung auf Höhe der künftigen Zufahrt zum Schulparkplatz durchgeführt. An diesem Tag war das Wetter sonnig mit einstelligen Temperaturen.

Die Ergebnisse der Erhebungen sind Anlage 1 zu entnehmen. Im Querschnitt wurden insgesamt 13.900 Kfz/24h erhoben. Davon sind 370 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zuzuordnen.

Um potenzielle Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsmengen an den Erhebungstagen abschätzen zu können, wurde anhand der Daten des Covid-19 Mobility Projects des RKI und der Humboldt Universität Berlin geprüft, ob und wie weit sich das Mobilitätsaufkommen zum Vergleichszeitraum 2019 (vor Corona) unterscheidet (Quelle: <https://www.covid-19-mobility.org/de/mobility-monitor/>). Folgende Abbildung stellt den Verlauf der Mobilitätsraten für den Kreis Steinfurt dar.



Abbildung 13: Änderung der Mobilität am 3. März 2022 (Quelle: RKI)

Wie zu erkennen ist, lag die Mobilitätsrate im Kreis Steinfurt am Tag der Erhebungen 15,7% unterhalb des Vergleichszeitraumes. Die erhobenen Verkehrsmengen werden für die weiteren Analysen deshalb um 15% erhöht.

Die weitere Hochrechnung auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) erfolgt auf Grundlage der im HBS angegebenen Tag-Woche- (0,924 Pkw, 0,740 LKW) und Halbmonatsfaktoren (0,992 Pkw, 0,976 LKW).

Aus der dargestellten Berechnungsmethodik kann ein aktueller DTV von 14.600 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 2,1 % (310 SV/24h) angegeben werden. Die aktuellen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden unter Berücksichtigung des 15%-igen Aufschlags sind in der folgenden Tabelle dargestellt

Tabelle 1: Aktuelle Verkehrsbelastungen der B 481 während der Spitzenstunden

	Kfz-Verkehr	Davon Schwerverkehr (ab 3,5t)
07:15 Uhr bis 08:15 Uhr	1.201 Kfz/h	43 SV/h
14:00 Uhr bis 15:00 Uhr	1.270 Kfz/h	36 SV/h
16:45 Uhr bis 17:45 Uhr	1.452 Kfz/h	13 SV/h

(Quelle Eigene Erhebungen)

Die Belastungen in der für den schulbedingten Quell- und Zielverkehr relevanten Vormittagsspitzenstunde beträgt 1.201 Kfz/h.

Die höchsten Belastungen treten mit 1.452 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 16:45 Uhr bis 17:45 Uhr auf. In diesem Zeitraum ist am Parkplatz allerdings lediglich der durch die Turnhalle verursachte Quell- und Zielverkehr zu erwarten.

Als Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen können folgende Parameter aus den Erhebungen unter Berücksichtigung der DTV-Hochrechnungsfaktoren berücksichtigt werden.

Tabelle 2: Schalltechnische Parameter B 481 Analyse

Nr.	Straße	Analyse						
		Kfz			LKW 1		LKW 2	
		DTV	M(t)	M(n)	p(t)	p(n)	p(t)	p(n)
1	B 481, östl. Schultenstr.	14.600	871	78	1,3%	0,1%	1,5%	1,2%

Die Fahrzeugklassen sind dabei gemäß RLS-19 wie folgt definiert [9]:

PKW = PKW und Lieferwagen bis zu 3,5 t

LKW 1 = LKW ohne Anhänger an 3,5t und Busse

LKW 2 = LKW mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge ab 3,5 t und Motorräder

Kfz = Pkw + Lkw 1 + LKW 2

3 Verkehrsmengenprognose

3.1 Prognose 0 (ohne neuem Schulstandort)

In der Prognose 0 wird zunächst die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung ohne den geplanten Schulstandort berechnet. Dabei ist zunächst die allgemeine Verkehrsmengenentwicklung und in einem zweiten Schritt die Planung verkehrserzeugender Strukturen im Umfeld zu berücksichtigen.

Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung

Für die Prognose des PKW-Verkehrs wird die aktuelle Bevölkerungsprognose des Landesbetriebs Information und Technik des Landes Nordrhein-Westfalen für den Kreis Steinfurt herangezogen [10]. Demnach ist von 2021 bis 2035 mit einem Zuwachs von lediglich rd. 1% zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung die Verkehrserzeugung der geplanten Wohnbebauung im direkten Umfeld berücksichtigt wird und der Bestrebungen sowohl des Kreises Steinfurt als auch der Stadt Rheine, den MIV-Anteil durch Förderung des Umweltverbundes zu senken, wird für den Personenverkehr kein allgemeiner Zuwachs des PKW-Verkehres unterstellt.

Die Entwicklung des Schwerverkehrs kann aus den Angaben der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan abgeleitet werden. Demnach ist im Kreis Steinfurt für die Jahre 2010 bis 2030 mit einem Anstieg des Transportaufkommens zwischen 10% und 20% zu rechnen. Die durchschnittliche jährliche Zunahme beträgt somit rd. 0,75 %. Bezogen auf den in dieser VUS zu berücksichtigenden Zeitraum von 2022 bis 2035 wäre das ein Anstieg um 9,75%.

Verkehrserzeugende Strukturen im Umfeld

Im unmittelbaren Umfeld des Planvorhabens sind zwei Bereiche im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine für künftige Bebauung vorgesehen, die im Rahmen der Prognose berücksichtigt werden.

Für die perspektivische Entwicklung dieser Flächen wird eine Prognose des zu erwartenden Mehrverkehrs im Untersuchungsraum auf Grundlage der FGSV-Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen [4] mit Hilfe des EDV-Programms „Ver_Bau“ in der Version 2022. Dieses Verfahren berücksichtigt aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung. Bei den entsprechenden Ansätzen des Modal Split werden die ortsspezifischen Anteile bzw. Ziele aus dem Klimaschutzteilkonzept Radverkehr berücksichtigt [12]. Hier liegt Rheine bereits heute mit einem Radverkehrsanteil von 35% deutlich höher als der Bundesdurchschnitt. Ziel der Stadt Rheine ist eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils auf 40%.

Bei den in der Verkehrserzeugung angegebenen Bandbreiten im Modal Split werden jeweils Mittelwerte angesetzt. Vor dem zuvor beschriebenen Hintergrund des derzeitigen Modal Splits und der Zielsetzung können die Berechnungsergebnisse somit als „zur sicheren Seite“ angesehen werden.

Potenzielles Baugebiet Schultenstraße-Ost

Nördlich der B 481 ist im unmittelbaren Umfeld perspektivisch die Erschließung des Baugebietes „Schultenstr.-Ost“ mit Wohnnutzung sowie einer Kindertagesstätte geplant.

Die Annahmen zur Berechnung des aus den Wohnnutzungen geplanten Mehrverkehrs können folgender Tabelle entnommen werden. Die Berechnungsblätter sind in Anlage 2.1 enthalten.

Tabelle 3: Verkehrserzeugungsberechnung Wohngebiet Schultenstr. Ost

Schlüsselgrößen	
Wohneinheiten	150
Einwohner (2,75 Ew/WE)	420
Einwohnerverkehr	
Wege / Einwohner	MID 2017 für NRW Mo-FR: 3,4
Wege außerhalb des Gebietes	Gem. Bosserhoff bis 20%, gewählt: 10%
MIV-Anteil [%]	Bandbreite: 30% bis 70%; Gewählt: 50 %
Pkw-Besetzung	1,5 (MiD 2017)
Pkw-Fahrten / Werktag	428
Besucherverkehr	
Anteil des Besucherverkehrs	Maximal 15% der Gesamtwege, gewählt: 15%
MIV-Anteil [%]	Bandbreite: 50-80% Gewählt: 60%
Pkw-besetzung	Bandbreite: 1,5 bis 2,0 Gewählt: 1,8
Pkw-Fahrten / Werktag	71
Güterverkehr	
Lkw / Werktag	0,05 Fahrten pro Einwohner
Lkw-Fahrten / Werktag	21
Gesamtverkehr [Kfz-Fahrten/24h]	
Einwohnerverkehr	428
Besucherverkehr	71
Güterverkehr	21
Gesamtverkehr	520 Kfz/24h

Durch die Wohneinheiten wird ein Verkehrsaufkommen von rd. 520 Kfz/24h berechnet. Nach Rücksprache mit der Stadt Rheine wird bei einer Entwicklung der Potenzialfläche die Haupterschließung des Baugebietes über die geplante „Delsentrasse“ erfolgen, so dass eine Aufteilung von 20% Schultenstr. und 80% Delsentrasse berücksichtigt wird.

Demnach sind in der Schultenstr. zusätzlich 100 Kfz/24h und in der Delsentrasse 420 Kfz/24h zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde beträgt dann zusätzlich 33 Kfz/h im Quellverkehr und 6 Kfz/h im Zielverkehr. Für die nachmittäglichen Spitzenstunde können 19 Kfz/h Quell- und 34 Kfz/h Zielverkehr angegeben werden.

Zusätzlich ist der Verkehr einer im Baugebiet ebenfalls geplanten Kindertagesstätte einzubeziehen. Die einzelnen Berechnungsschritte können Anlage 2.2 entnommen werden.

Unter Berücksichtigung des Mitnahmeeffektes ist auf der B 481 mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rd. 100 Kfz/24h zu rechnen. Das Verkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde beträgt 22 Kfz/h im Quellverkehr und 29 Kfz/h im Zielverkehr. Für die nachmittäglichen Spitzenstunde können 13 Kfz/h Quell- und 2 Kfz/h Zielverkehr angegeben werden. Die Anbindung der Kita erfolgt jeweils zu 50% über die Schultenstr. und Delsentrasse.

Potenzielles Wohnbaugebiet B-Plan 320 „Ellinghorst-Teil B“

Für dieses Wohnbaugebiet wird eine Verkehrserzeugungsberechnung nach gleicher Methodik wie für die Wohnbebauung im Gebiet „Schultenstr.-Ost“ durchgeführt. Da auch hier 150 neue Wohneinheiten möglich sind und die Gebietsstruktur sich hinsichtlich der möglichen Nutzung nicht unterscheidet, können die zu erwartenden Verkehrsmengen ebenfalls mit 520 Kfz/24h angegeben werden. Das Verkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde beträgt 33 Kfz/h im Quellverkehr und 6 Kfz/h im Zielverkehr. Für die nachmittäglichen Spitzenstunde können 19 Kfz/h Quell- und 34 Kfz/h Zielverkehr angegeben werden.

Nach Rücksprache mit der Stadt Rheine würde die Erschließung voraussichtlich zu jeweils 50 % über die Salinenstr. und die Freiherr-von-Beust-Str. erfolgen. Demnach ist in beiden Straßen mit jeweils 260 Kfz/24h Mehrverkehr zu rechnen.

Gesamtverkehrsmengen Prognose 0

Auf Grund der Lage der Plangebietes wird eine Aufteilung des Quell- und Zielverkehrs von 75 % in/aus Richtung Osten (Rheine-Zentrum) und 25 % in/aus Richtung Westen (westliche Stadtteile, Salzbergen, B 70) angenommen.

Die Gesamtverkehrsmenge auf der B 481 für den Prognosefall 0 kann auf Grundlage der dargestellten Annahmen mit 15.200 Kfz/24h und damit rd. 4% höher als in der Analyse angegeben werden.

Die für die schalltechnischen Berechnungen erforderlichen Parameter können der folgenden Abbildung und Tabelle entnommen werden.

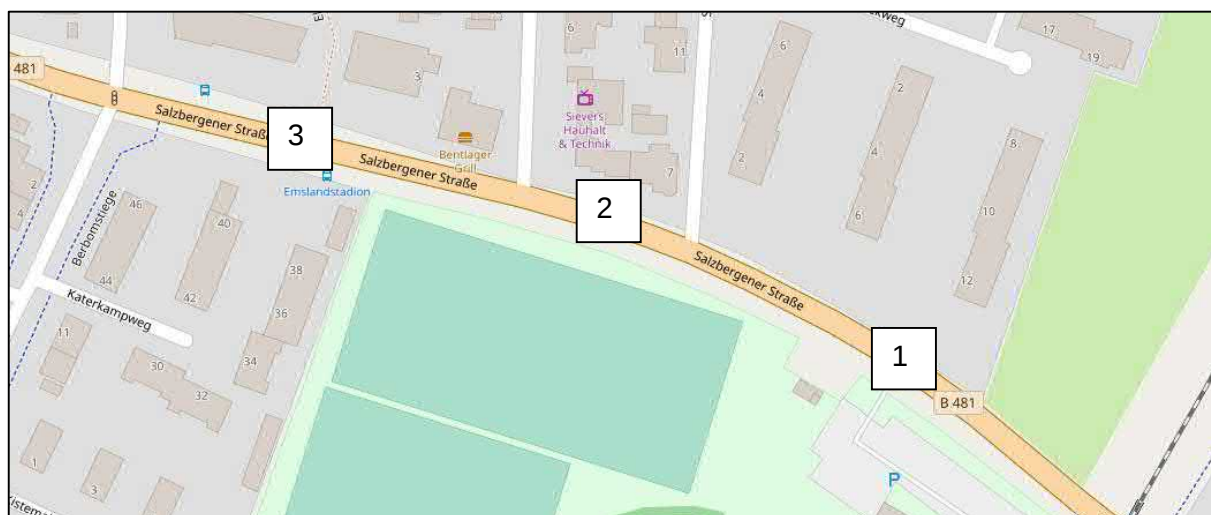


Abbildung 14: Belastungsabschnitte der B 481 für schalltechnische Parameter

(Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende)

Tabelle 4: Schalltechnische Parameter B 481 Prognose 0

Nr.	Straße	Analyse						
		Kfz			LKW 1		LKW 2	
		DTV	M(t)	M(n)	p(t)	p(n)	p(t)	p(n)
1	B 481, östl. Schultenstr.	15.200	909	82	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
2	B 481, westl. Schultenstr.	15.200	909	82	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
3	B 481, westl. Salinenstr.	15.000	897	81	1,1%	0,1%	1,3%	1,0%

3.2 Prognose 1 (mit neuem Schulstandort)

Die Ergebnisse der Verkehrserzeugungsberechnung für den geplanten Schulstandort sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Berechnungen erfolgen auf Grundlage der allgemeinen Angaben zur geplanten Größe der Schule ebenfalls auf Grundlage der FGSV-Hinweise mithilfe des EDV-Programms „Ver_Bau“ in der Version 2022.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die gesamten Berechnungsblätter können Anlage 3.1 entnommen werden.

Tabelle 5: Verkehrserzeugungsberechnung Schule

Schlüsselgrößen	
Anzahl SchülerInnen	900
Beschäftigte	100
Besucherverkehr (Bring- und Holverkehr)	
Anwesenheit	Bandbreite 80%-95% gewählt: 90%
Wege / Werktag	2,0 (ohne Nachmittagsunterricht)
MIV-Anteil [%]	Bandbreite: 5% bis 25% gewählt: 15%
Pkw-Besetzung	Bring- und Holverkehr, deshalb: 0,5
Pkw-Fahrten / Werktag	486 Pkw/24h
Beschäftigtenverkehr	
Anwesenheit [%]	Bandbreite 80% bis 90% gewählt: 85%
Wege / Beschäftigtem	Bandbreite (halbtägige Anwesenheit): 2,0 – 2,5 gewählt: 2,25
MIV-Anteil [%]	Bandbreite: 30% bis 75% gewählt: 45 %
Pkw-Besetzung	1,1
Pkw-Fahrten / Werktag	78 Pkw/24h
Güterverkehr und Busse	
Lieferwagen / Werktag	4 Lieferwagen-Fahrten/Tag
Anzahl der Schulbusse	6 Busse/Tag
Gesamtverkehr [Kfz-Fahrten/24h]	
Besucherverkehr	486 Pkw/24h
Beschäftigtenverkehr	78 Pkw/24h
Lieferverkehr	4 Lfw/24h
Busverkehr	6 Bus/24h
Gesamtverkehr	574 Kfz/24h

Insgesamt ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 574 Kfz/24h zu rechnen. Der geplante Lehrerparkplatz westlich des Schulgeländes wird eine Kapazität von rd. 10 Stellplätzen aufweisen, so dass ein Großteil des Verkehrs über den Schulparkplatz östlich der Schule abgewickelt wird.

Auf Grund der Lage und des Einzugsbereichs der Schule wird eine Aufteilung des Quell- und Zielverkehrs von 75 % in/aus Richtung Osten (Rheine-Zentrum) und 25 % in/aus Richtung Westen (westliche Stadtteile, Salzbergen, B 70) angenommen.

Die Gesamtverkehrsmenge auf der B 481 für den Prognosefall 1 (mit neuem Schulstandort) kann auf Grundlage der dargestellten Annahmen mit 15.600 Kfz/24h und damit rd. 3% höher als in der Prognose 0 (ohne Schulstandort) angegeben werden.

Die für die schalltechnischen Berechnungen erforderlichen Parameter für die Prognose 1 können der folgenden Abbildung und Tabelle entnommen werden.

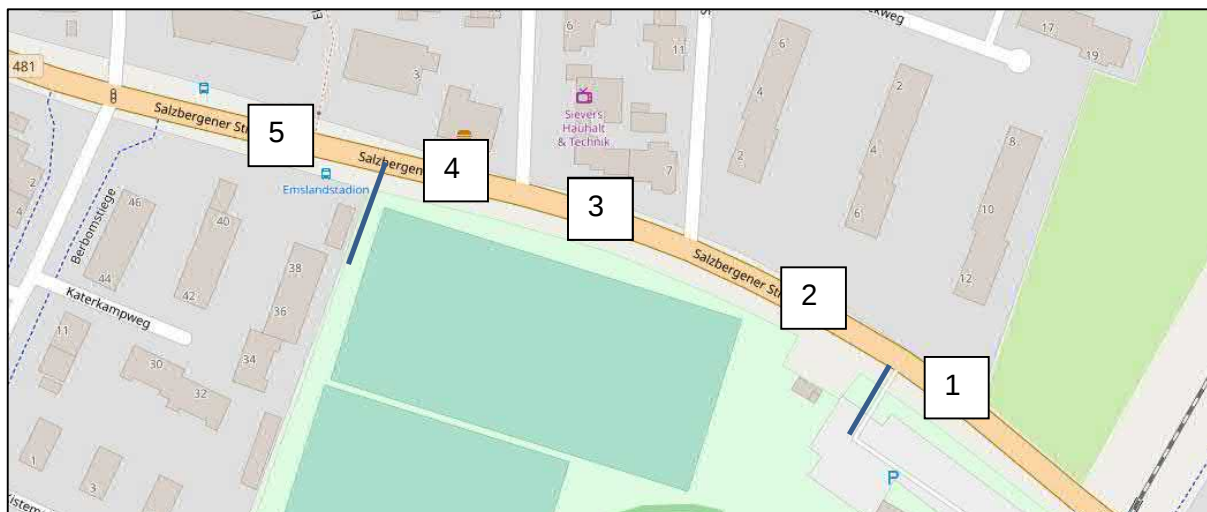


Abbildung 15: Belastungsabschnitte der B 481 für schalltechnische Parameter

(Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende)

Tabelle 6: Schalltechnische Parameter B 481 Prognose 1

Nr.	Straße	Analyse						
		Kfz			LKW 1		LKW 2	
		DTV	M(t)	M(n)	p(t)	p(n)	p(t)	p(n)
1	B 481, östl. Schulparkplatz.	15.600	933	84	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
2	B 481, westl. Schulparkplatz.	15.400	921	83	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
3	B 481, westl. Schultenstr.	15.400	921	83	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
4	B 481, westl. Salinenstr.	15.200	909	82	1,1%	0,1%	1,2%	1,0%
5	B 481, westl. Lehrerparkplatz	15.100	903	81	1,1%	0,1%	1,3%	1,0%

4 Maßnahmenuntersuchung

4.1 Bewertung der Parkplatzzufahrten

Für die Anbindung des Schulparkplatzes an die B 481 ist ein Leistungsfähigkeitsnachweis mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität gemäß HBS 2015 erforderlich [8]. Darüber hinaus werden die Rückstaulängen auf der Linksabbiegespur auf der B 481 berechnet, um deren erforderliche Länge für den späteren straßenbaulichen Entwurf zu ermitteln.

Den Leistungsfähigkeitsberechnungen sind die Verkehrsmengen in der relevanten morgendlichen Spitzenstunde zugrunde zu legen. In dieser Stunde ist die eindeutig höchste Frequenz auf dem Parkplatz zu erwarten. Die entsprechenden Verkehrsmengen werden auf Grundlage der gezählten Verkehrsmengen unter Berücksichtigung der Verkehrsmengenzunahmen aus den dargestellten Prognoseberechnungen abgebildet. Die Grundlage der Berechnung der Spitzenstunde der verkehrserzeugenden Strukturen wird aus den nutzungsspezifischen Tagsganglinien abgeleitet.

Das Ziel-Verkehrsaufkommen des Schulparkplatzes beträgt demnach 133 PKW/h. Davon entfallen 118 PKW auf den elterlichen Bringverkehr, die den Parkplatz in der gleichen Stunde auch wieder verlassen (Quellverkehr = Zielverkehr). 15 PKW/h entfallen auf Fahrzeuge der Angestellten (Lehrer*innen), die zu einem späteren Zeitpunkt wieder vom Parkplatz fahren.

Für die Bewertung des Lehrerparkplatzes wird ebenfalls unterstellt, dass alle 10 Pkw in der morgendlichen Spitzenstunde den Parkplatz anfahren, hier allerdings fast ausschließlich erst im Laufe des späten Vormittags bzw. mittags den Parkplatz wieder verlassen.

In der Nachmittagsspitzenstunde wird der Parkplatz nur noch von Besuchern der Sporthalle genutzt. Hier kann nach Angaben der Stadt Rheine davon ausgegangen werden, dass etwa 50 Nutzer/h die Halle anfahren und 50 Nutzer/h auch wieder abfahren. Bei einem angenommenen MIV-Anteil von 60 % und einer PKW-Besetzung von 1,5 Personen/PKW ergibt sich ein Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von 20 PKW/h, das den Leistungsfähigkeitsberechnungen zugrunde gelegt wird.

Die Ergebnisse der Verkehrsqualitätsberechnungen der beiden Zufahrten werden mit Hilfe des EDV-Programms KNOBEL durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Berechnungsblätter können Anlage 3.2 entnommen werden.

Tabelle 7: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsnachweise

Nr.	Knotenpunkt	Knotenstrombelastung [Kfz/h]	Max. Rückstau Linksabbieger B 481 [m]	Max. mittlere Wartezeit [s/Kfz]	Qualitätsstufe
Vormittags-Spitzenstunde					
1	B 481 / Schulparkplatz	1.526	12 m	41,3	D (= ausreichend)
2	B 481 / Lehrerparkplatz	1.253	6 m	20,1	C (= zufriedenstellend)
Nachmittags-Spitzenstunde					
1	B 481 / Schulparkplatz	1.556	6 m	31,0	D (= ausreichend)

Beide Zufahrten weisen eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität auf und sind deshalb ohne weitere Maßnahmen leistungsfähig.

Die Erforderlichkeit einer gesonderten Führung für Linksabbieger wird auf Grundlage der RAST 06 für beide Parkplatzzufahrten in folgender Abbildung geprüft.

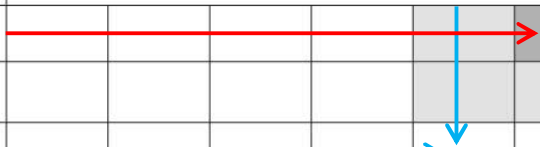
	Stärke der Linksabbieger q_L (Kfz/h)	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]							
		100	200	300	400	500	600	> 600	
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50								
	20 ... 50								
	< 20								
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50								
	20 ... 50								
	< 20								

Abbildung 16: Einsatzbereiche für Linksabbiegespuren und Aufstellbereiche gemäß RAST 06 (blau = Lehrer-Parkplatz; Rot = Schulparkplatz) (Quelle: FGSV [3])

Demnach ist für den Schulparkplatz die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich. Für den Lehrer-Parkplatz ist hingegen keine bauliche Maßnahme erforderlich.

Der Linksabbiegestreifen für den Schulparkplatz sollte gemäß RAST 06 das Regelmaß von 20 m zzgl. einer Verziehung von 10 m bis 20 m aufweisen. Damit würde der vorliegende Entwurf zur Anbindung der Delsentrasse mit den dort zugrunde gelegten Dimensionen ausreichen.

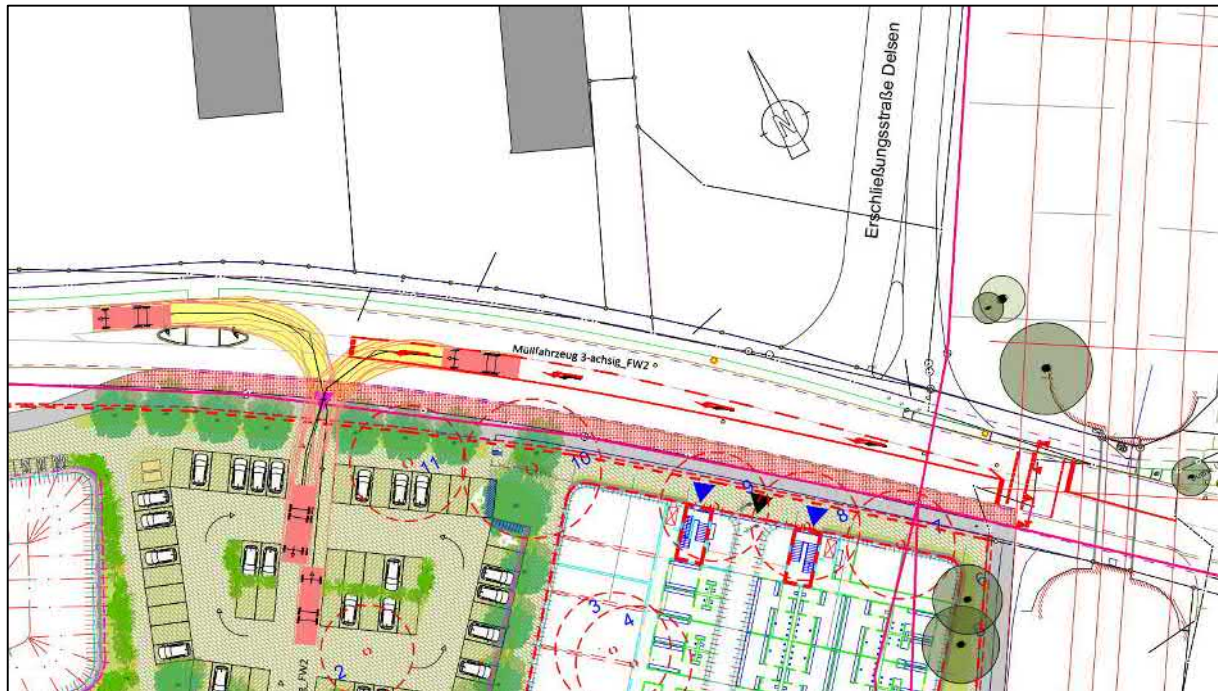


Abbildung 17: Konzeptentwurf Anbindung Delsentrasse an die B 481 (Quelle: Stadt Rheine)

Zum Schutz der Radfahrenden sollte an beiden Zufahrten der Rad- und Gehweg höhengleich queren und für ein- und abbiegende Kfz eine Anrampung innerhalb des Sicherheitstrennstreifens wie in der folgenden Musterlösung aus den ERA eingebaut werden.

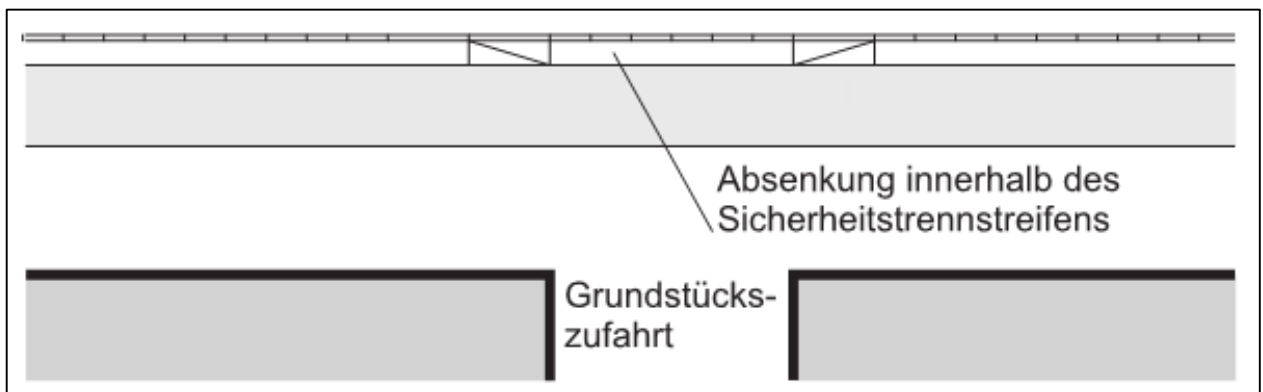


Abbildung 18: Prinzipskizze Ausbildung von Rad-/Gehwegüberfahrten gemäß ERA 2010
(Quelle: FGSV [5])

Durch diese Maßnahme werden die Ein- und Abbiegevorgänge verlangsamt und somit der Konflikt mit dem querenden Radverkehr entschärft.

4.2 Erschließung durch Geh- und Radwege

Die Erschließung durch Geh- und Radwege ist über das vorhandene Wegenetz gesichert. An der B 481 verlaufen beidseits ausreichend breite Geh- und Radweganlagen in den Seitenräumen. Darüber hinaus ist eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel östlich der Schultenstraße vorhanden, die zusammen mit der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine gesicherte Querung der B 481 im unmittelbaren Schulumfeld ermöglicht.

Eine weitere sichere Querungsmöglichkeit steht mit den Lichtsignalanlagen an der Berbmstieg im weiteren Umfeld zur Verfügung.

Darüber hinaus sollten mindestens der östlich der Sportanlage gelegene Weg für die künftige Radverkehrs-Erschließung ertüchtigt werden. Hier ist aus den Wohngebieten mit einer hohen Radverkehrsfrequenz zu rechnen. Der Weg bindet an die künftige Fahrradstraße Unlandstraße – Wieteschstr. an. Ein Ausbau würde somit auch außerhalb des Schulverkehrs Bedeutung für den Radverkehr haben. Ein befestigter Ausbau auf mindestens 3 m wäre hier zu empfehlen. Das Schulgelände sollte eine direkte Anbindung für Fußgänger*innen und Radfahrende an diesen Weg erhalten.

Auch eine Ertüchtigung der westlichen Wegeverbindung wäre als sinnvolle Ergänzung anzusehen, um so Radfahrenden aus den südlichen und westlichen Stadtteilen eine direkte Anbindung anbieten zu können. Diese Verbindung hat allerdings zweite Priorität neben der östlichen Anbindung. Für eine Realisierung sind noch unterschiedliche Aspekte zu prüfen (Grundstücksverfügbarkeit, Beleuchtung, Lage des geplanten Lehrerparkplatzes).

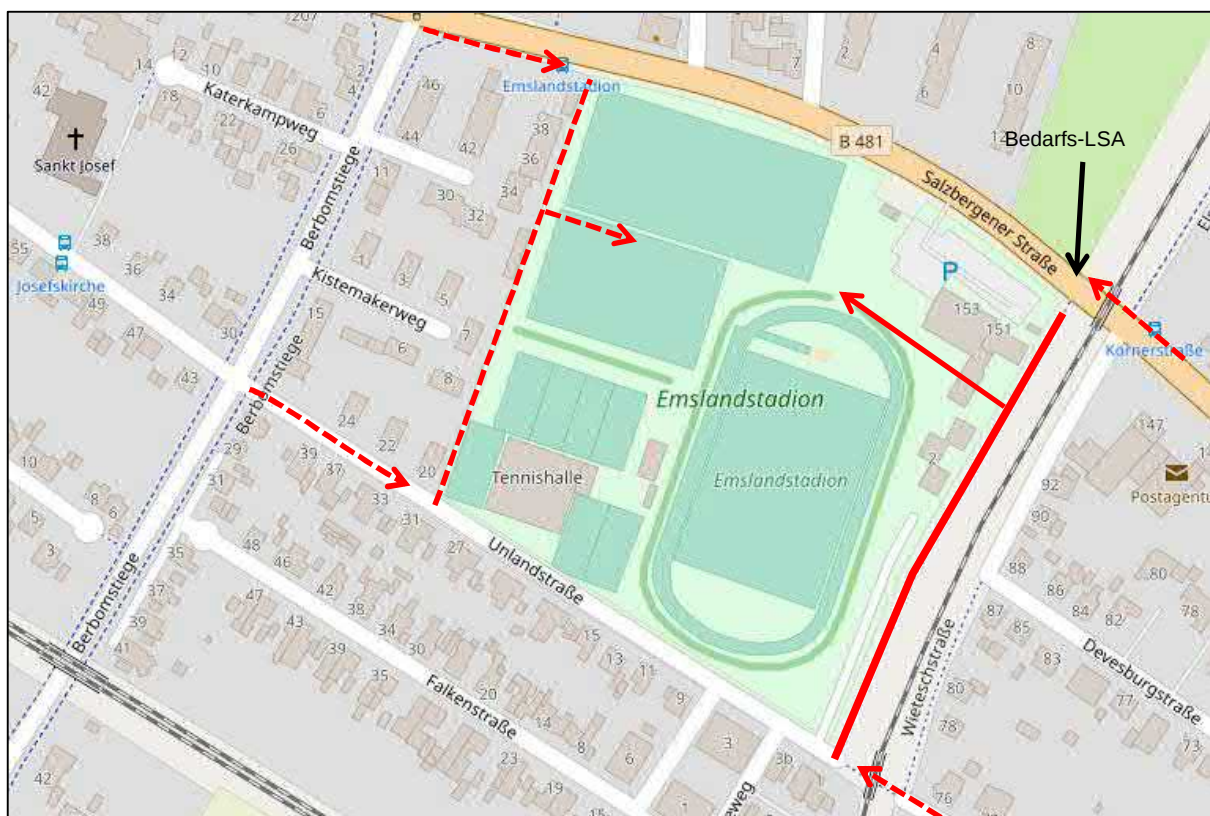


Abbildung 19: Fuß- und Radweganbindungen (Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende)

An der B 481 wäre zudem eine Bedarfs-LSA im Bereich der Bahnlinie zur Sicherung des künftigen Schulweges sinnvoll. Die LSA könnte zudem von Nutzern der östlich der Bahn parallel verlaufenden Wegeverbindung Wieteschweg – Elsa-Brändström-Weg genutzt werden. Die LSA wurde im Konzept der Stadt Rheine in Abbildung 15 bereits berücksichtigt.

Folgendes Nomogramm stellt den Bedarf einer gesicherten Querung auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsmengen und einer angenommenen Frequenz von 50 Querungen/h dar.

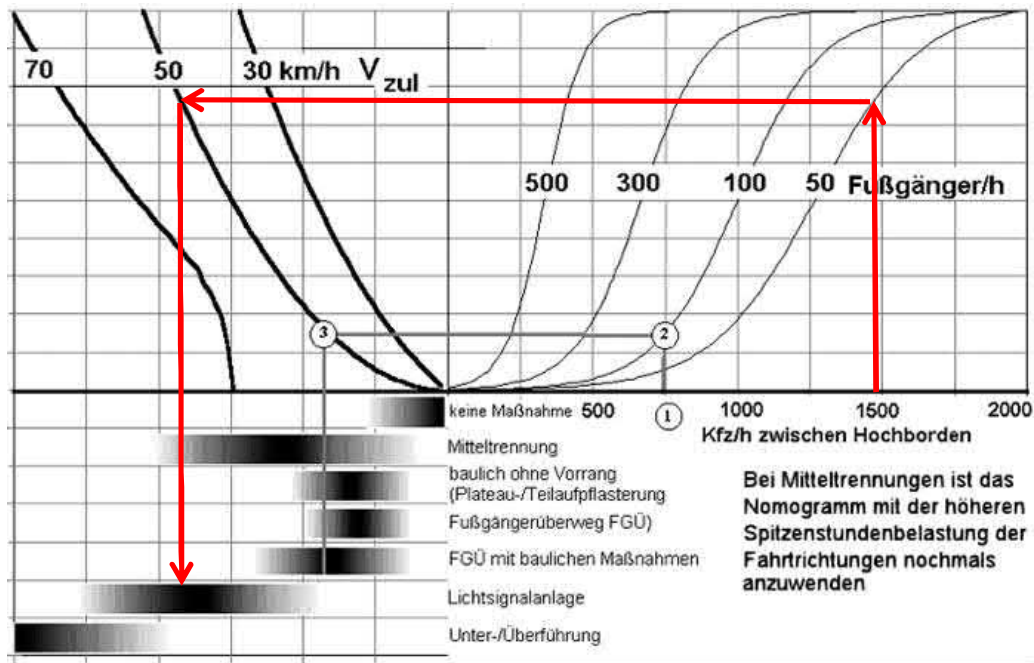


Abbildung 20: Nomogramm zur Bestimmung einer Querungsanlage aus den RAST06 (Quelle: [3])

Im Ergebnis resultiert eine Lichtsignalanlage als geeignete Querungssicherung.

4.3 Bushaltestellen

Die künftige Bushaltestelle für Schulbusse ist direkt an der B 481 vor dem östlichen Gebäuderiegel des Schulgeländes geplant. Folgende Abbildung zeigt den derzeitigen Stand der Planungen.

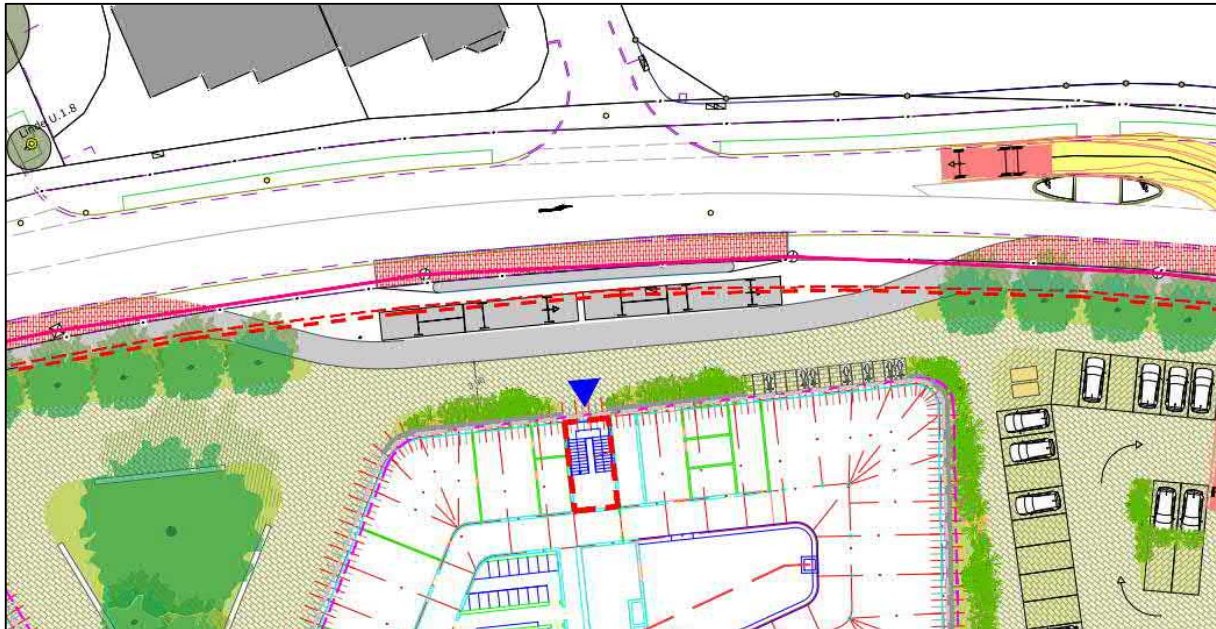


Abbildung 21: Geplante Schulbushaltestelle (Quelle: Stadt Rheine)

Bei der gewählten Haltestellenform in Verbindung mit der Radverkehrsführung treten Konflikte beim Ein- und Ausfahren in den Haltestellenbereich auf, bei denen der Busverkehr den Radweg jeweils queren muss. Deshalb sollten die Furten optisch deutlich gekennzeichnet werden.

Positiv ist bei dieser Variante die Trennung des Radweges vom Wartebereich zu bewerten, da so keine Konflikte zwischen Radfahrenden und wartenden sowie insbesondere ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen.

Alternativ sollte geprüft werden, ob der vorhandene Platz auch für die folgende, in den EAÖ enthaltene Musterlösung ausreicht.

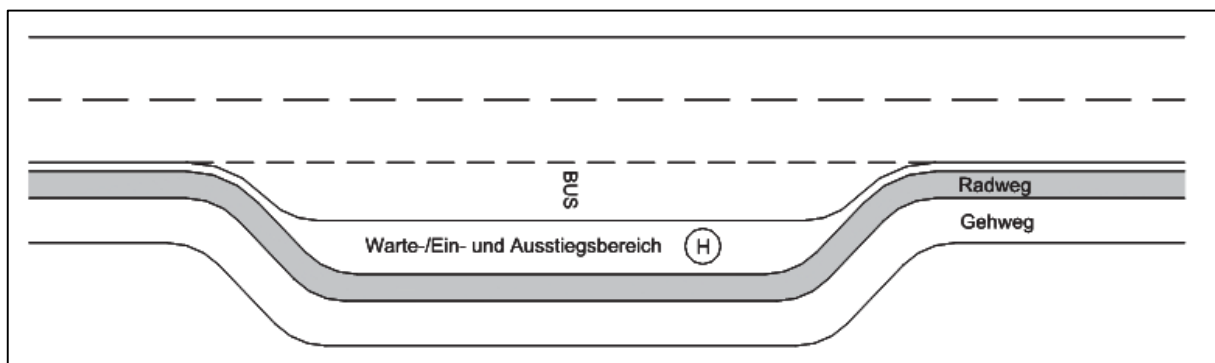


Abbildung 22: Empfohlene Musterlösung zur Radverkehrsführung aus den EAÖ (Quelle: FGSV [7])

Der Vorteil dieser Variante ist in dem entfallenden Konflikt zwischen Bus- und Radverkehr zu sehen. Nicht eindeutig gelöst und vom tatsächlich zur Verfügung stehendem Platz ist dagegen der Konflikt zwischen Radverkehr und den Fahrgästen.

5 Zusammenfassung / Empfehlung

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass die geplanten Parkplatzzufahrten ohne weitere Maßnahmen einen mindestens ausreichenden Verkehrsablauf gewährleisten. Die zu erwartenden Verkehrsmengenzunahmen auf der B 481 im Vergleich zur Prognose 0 (ohne den Schulstandort) sind mit 3% Mehrverkehr (+ 400 Kfz/24h) als gering zu bezeichnen.

Bei der Zufahrt des Schulparkplatzes ist auf der B 481 eine Linksabbiegespur mit den Regemaßen der RAS 06 vorzusehen. Beim Lehrerparkplatz ist keine gesonderte Führung der Linksabbieger erforderlich.

Die Erschließung für Fuß- und Radverkehr ist durch die vorhandenen Rad- und Gehwege gesichert. Die Erschließung aus Richtung Süden sollte durch eine Ertüchtigung der vorhandenen Wegeverbindungen zur Unlandstr. optimiert werden.

Auch eine Fußgänger-Bedarfs-Ampel über die B 481 östlich des Schulstandortes im Bereich der Bahn ist zur Sicherung des Schulweges und für die Nutzer der vorhandenen Wegeverbindung östlich der Bahnlinie sinnvoll.

Wallenhorst, 2022-05-23

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



i.V. Jens Westerheider

Anhang

Anlage 1: Ergebnisse der Verkehrserhebung (Analyse)

Anlage 2: Prognose 0

Anlage 2.1: Verkehrserzeugungsberechnung Wohngebiete

Anlage 2.2: Verkehrserzeugungsberechnung Kindertagesstätte

Anlage 3: Prognose 1

Anlage 3.1: Verkehrserzeugungsberechnung Schule

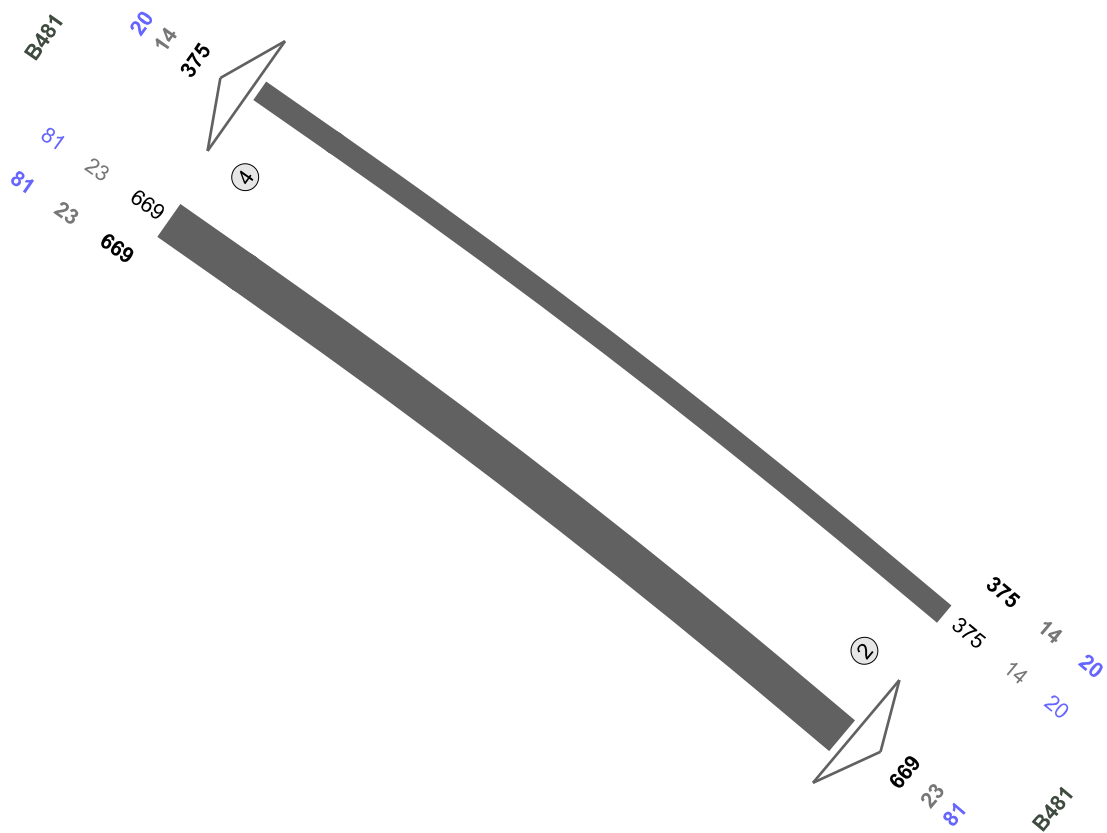
Anlage 3.2: Verkehrsqualitätsberechnung Parkplätze

Anlagen

Anlage 1 Ergebnisse Verkehrserhebungen (Analyse)

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

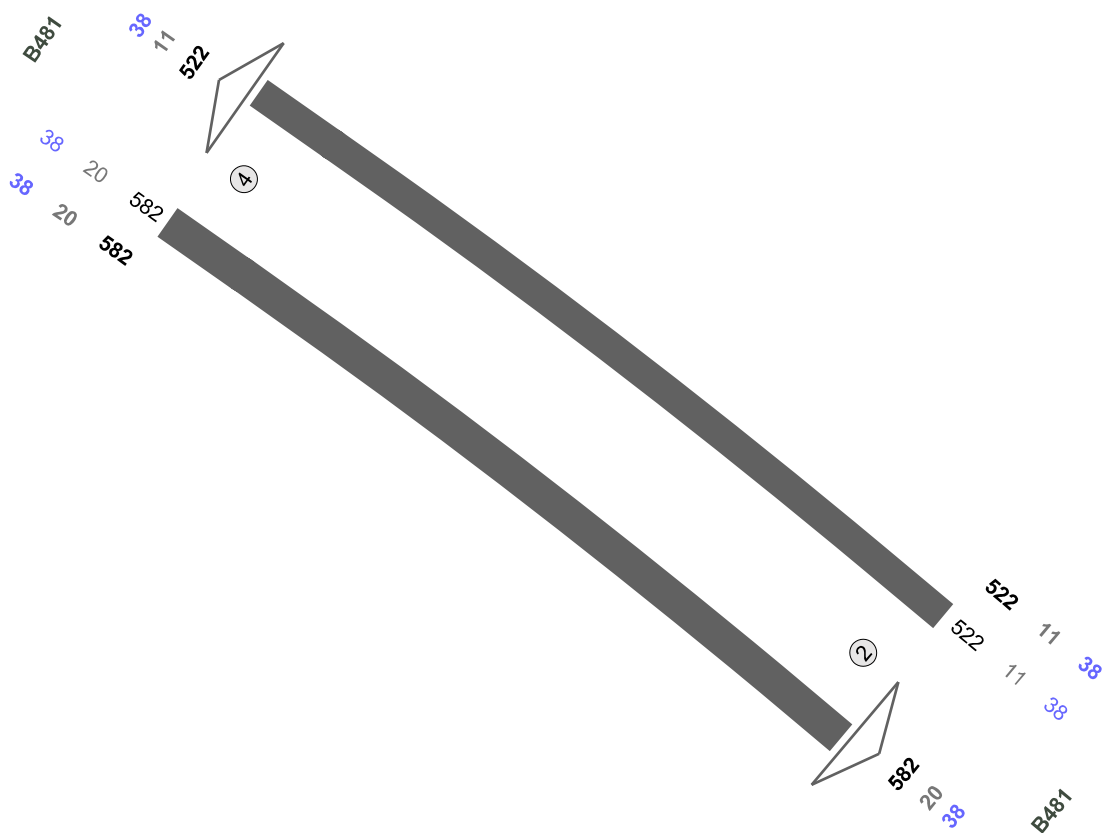
Zst.: 01
03.03.2022
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t	Rad
Arm 2	1044	37	101
Arm 4	1044	37	101
Zst.: 01	1044	37	101

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

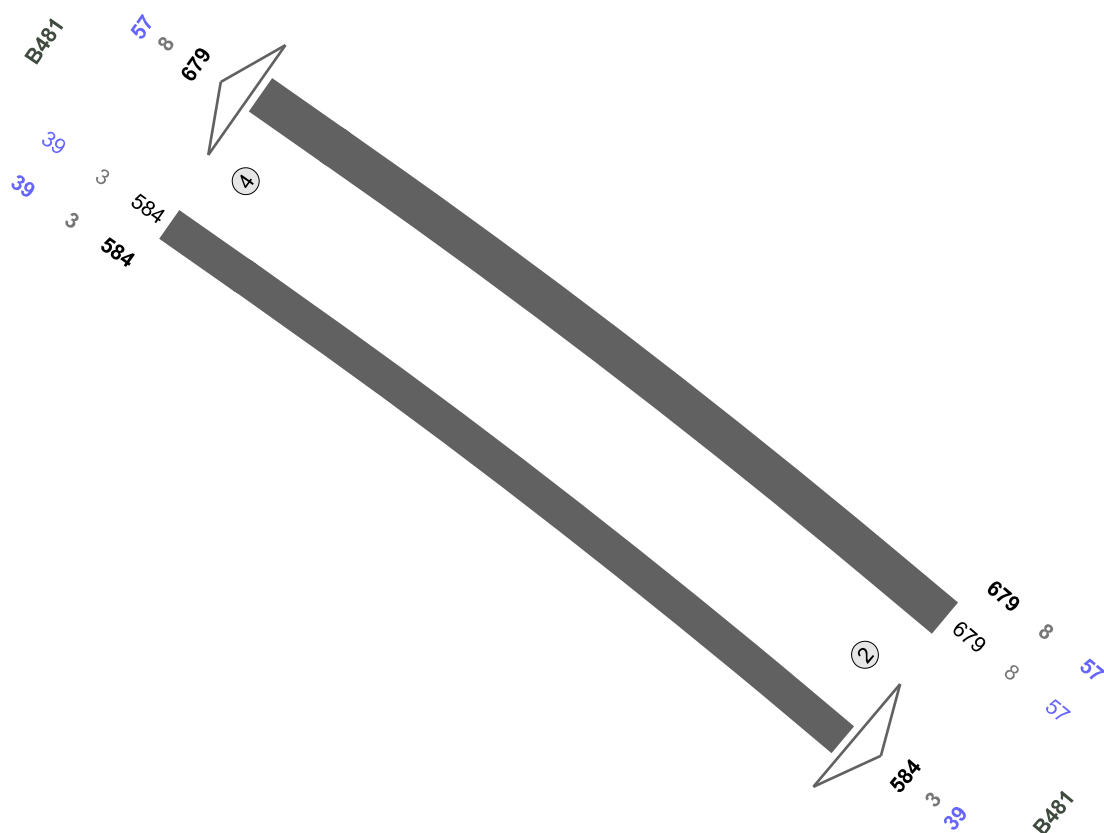
Zst.: 01
03.03.2022
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t	Rad
Arm 2	1104	31	76
Arm 4	1104	31	76
Zst.: 01	1104	31	76

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

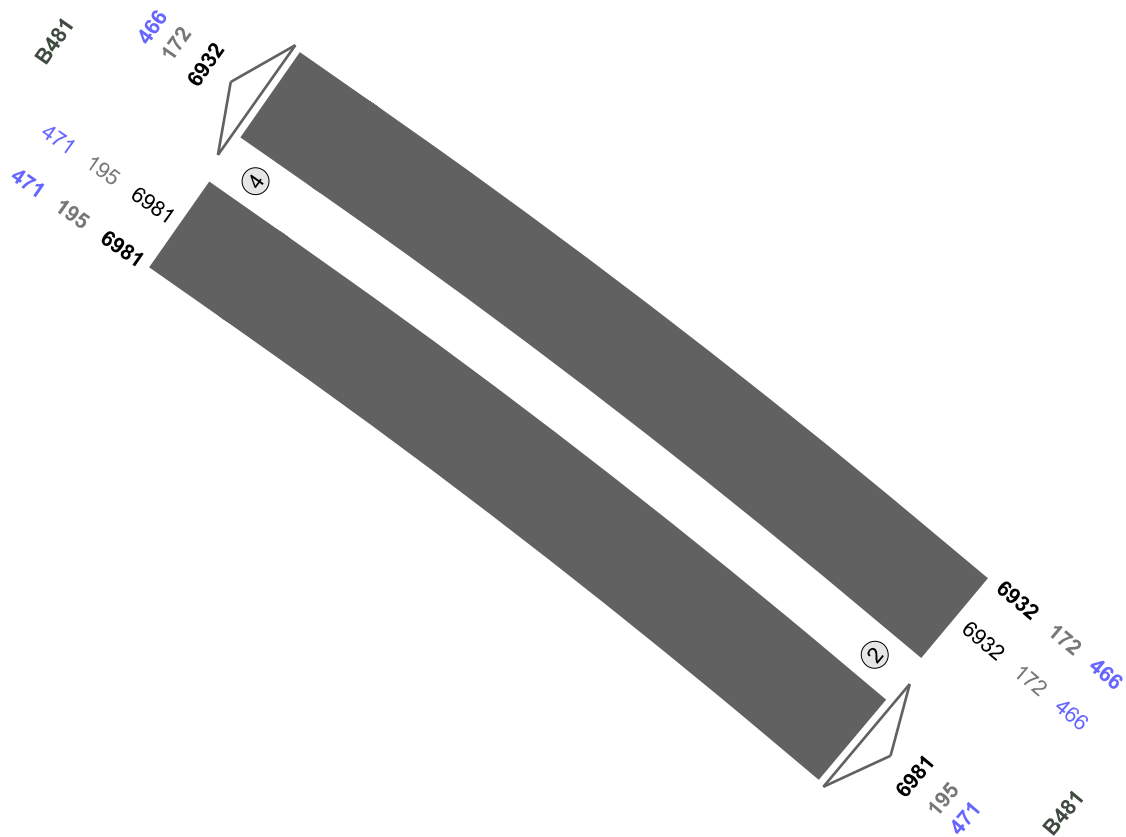
Zst.: 01
03.03.2022
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t	Rad
Arm 2	1263	11	96
Arm 4	1263	11	96
Zst.: 01	1263	11	96

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

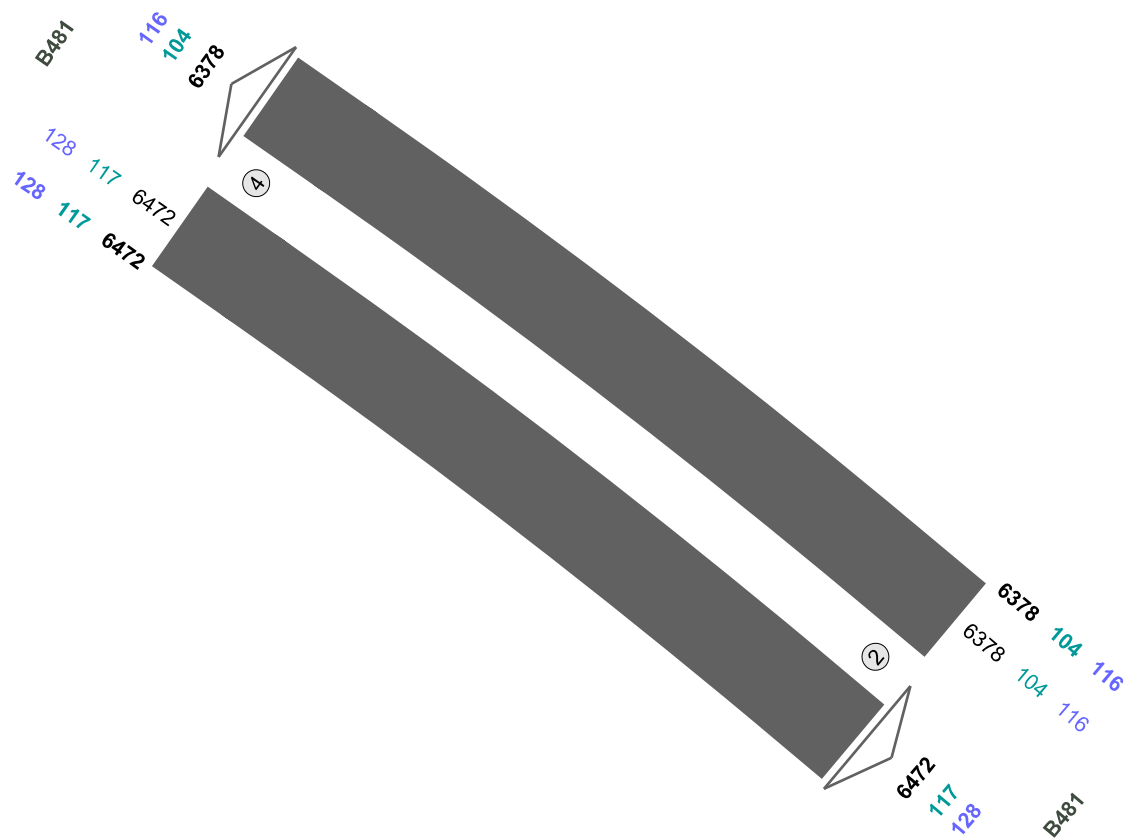
Zst.: 01
03.03.2022
00:00 - 24:00 Uhr
24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t	Rad
Arm 2	13913	367	937
Arm 4	13913	367	937
Zst.: 01	13913	367	937

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

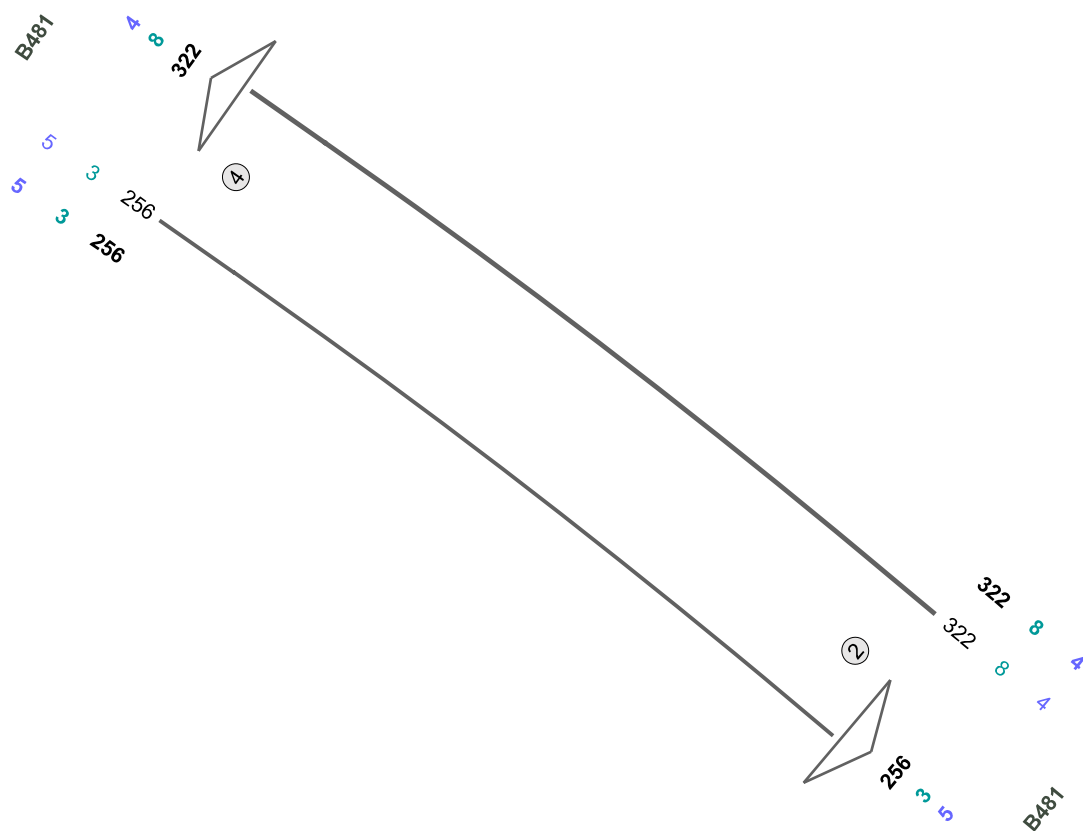
Zst.: 01
03.03.2022
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



Fz-Klassen	Pkw	Lkw1	Lkw2
Arm 2	12850	221	244
Arm 4	12850	221	244
Zst.: 01	12850	221	244

B481 (zwischen Bahnunterführung und Schultenstraße)

Zst.: 01
03.03.2022
22:00 - 06:00 Uhr
8-h-Block



Fz-Klassen	Pkw	Lkw1	Lkw2
Arm 2	578	11	9
Arm 4	578	11	9
Zst.: 01	578	11	9

Anlage 2 Prognose 0

2.1: Verkehrserzeugungsberechnung Wohnbaugebiete

2.2: Verkehrserzeugungsberechnung Kita

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				<u>EW/WE</u>	
		Min	Max	Min	Max
		150	150	2,8	2,8
Summe		150	150		

Einwohner	
Min	Max
413	413
413	413

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	BGF NFL	BGF/Einwohner NFL/Einwohner	
		<u>in qm</u>	<u>Fläche/EW</u>	
			Max	Min
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	GFZ	in qm	BGF/EW	
					Max	Min
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl
Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
						413	413	413	413					420	420
Summe						413	413	413	413					420	420

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				Wege/EW/d							in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
		420	420	3,4	3,4	1.428	1.428	10	1.285	1.285	50	50
Summe		420	420			1.428	1.428		1.285	1.285		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
428	428
428	428

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
		<u>in %</u>	Min	Max	Min	Max
		15	214	214	60	60
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			214	214		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,8	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
71	71
71	71

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
				0,05							
				<u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		420	420	21	21						
Summe		420	420	21	21						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
520	520
520	520

Berechnung des Kfz-Verkehrs über flächenbezogene Schätzwerte

Hinweis: Diese Vorgehensweise sollte nur als Plausibilitätsprüfung oder zu Beginn der Planung ohne genauere Gebietskenntnis Anwendung finden!

Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Fläche brutto	Kfz-Fahrten je ha	
		in ha	<u>Kfz-Fahrten/ha</u>	
			Min	Max
Summe				

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	---

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>				
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>				
	214		36		11		0		0		0				261
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			Kfz
00-01	0,00	0	0,50	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	02-03	
03-04	0,25	1	0,40	0	0,00	0	0,00	0		0		0	1	03-04	
04-05	1,00	2	0,25	0	0,00	0	0,00	0		0		0	2	04-05	
05-06	4,50	10	0,00	0	0,00	0	1,00	0		0		0	10	05-06	
06-07	15,00	32	2,00	1	1,67	0	2,00	0		0		0	33	06-07	
07-08	14,00	30	3,00	1	2,69	0	4,50	0		0		0	31	07-08	
08-09	8,00	17	3,50	1	10,97	1	5,25	0		0		0	20	08-09	
09-10	5,25	11	1,75	1	1,52	0	3,50	0		0		0	12	09-10	
10-11	4,25	9	1,25	0	8,51	1	3,25	0		0		0	10	10-11	
11-12	3,00	6	3,50	1	4,65	1	2,50	0		0		0	8	11-12	
12-13	3,50	7	4,50	2	10,53	1	13,00	0		0		0	10	12-13	
13-14	5,50	12	3,25	1	15,29	2	11,75	0		0		0	15	13-14	
14-15	6,00	13	4,50	2	11,11	1	6,00	0		0		0	16	14-15	
15-16	4,75	10	3,40	1	10,24	1	7,00	0		0		0	13	15-16	
16-17	6,00	13	4,75	2	9,72	1	11,75	0		0		0	16	16-17	
17-18	7,50	16	8,00	3	3,81	0	13,75	0		0		0	19	17-18	
18-19	4,50	10	11,50	4	3,07	0	7,00	0		0		0	14	18-19	
19-20	4,25	9	12,70	5	3,60	0	2,50	0		0		0	14	19-20	
20-21	2,00	4	9,50	3	2,65	0	2,00	0		0		0	8	20-21	
21-22	0,50	1	8,50	3	0,00	0	1,25	0		0		0	4	21-22	
22-23	0,25	1	8,00	3	0,00	0	1,50	0		0		0	3	22-23	
23-24	0,00	0	5,25	2	0,00	0	0,50	0		0		0	2	23-24	
Summe	100,00	214	100,00	36	100,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	261	Summe	
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						33 Maximum		

Maximum

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	214		36		11		0		0		0		261	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,25	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	1	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1,00	0		0		0	0	04-05
05-06	0,25	1	0,00	0	0,00	0	6,75	0		0		0	1	05-06
06-07	0,90	2	3,00	1	3,52	0	22,20	0		0		0	3	06-07
07-08	2,00	4	3,25	1	5,54	1	28,70	0		0		0	6	07-08
08-09	2,50	5	1,50	1	8,88	1	8,75	0		0		0	7	08-09
09-10	2,75	6	2,00	1	3,03	0	1,75	0		0		0	7	09-10
10-11	3,50	7	2,25	1	6,99	1	1,00	0		0		0	9	10-11
11-12	5,25	11	4,00	1	6,16	1	0,50	0		0		0	13	11-12
12-13	7,50	16	4,90	2	15,67	2	5,20	0		0		0	20	12-13
13-14	7,00	15	3,50	1	6,54	1	13,40	0		0		0	17	13-14
14-15	4,25	9	5,00	2	9,86	1	5,40	0		0		0	12	14-15
15-16	6,50	14	5,25	2	11,44	1	1,75	0		0		0	17	15-16
16-17	14,00	30	6,00	2	7,04	1	1,25	0		0		0	33	16-17
17-18	13,75	29	12,00	4	6,00	1	1,00	0		0		0	34	17-18
18-19	10,40	22	15,20	5	2,92	0	0,25	0		0		0	28	18-19
19-20	6,00	13	17,75	6	4,58	1	0,40	0		0		0	20	19-20
20-21	3,75	8	9,90	4	1,81	0	0,00	0		0		0	12	20-21
21-22	3,50	7	2,25	1	0,00	0	0,70	0		0		0	8	21-22
22-23	3,75	8	1,25	0	0,00	0	0,00	0		0		0	8	22-23
23-24	2,00	4	1,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	5	23-24
Summe	100,00	214	100,00	36	100,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	261	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						34 Maximum	

Maximum

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Nutzer-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Kita				80	80		
Summe				80	80		

Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
80	80
80	80

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Kita				18	18		
Summe				18	18		

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
20	20
20	20

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Nutzer-/Besucherverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Besucheranzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Anwe- senheit	Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
					2,0				
				<u>in %</u>	<u>Wege/Nutzer/d</u>		<u>in %</u>		<u>Pers./Pkw</u>
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	
Kita		80	80	90	144	144	50	50	0,5
				100					
				100					
				100					
				100					
Summe		80	80		144	144			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
144	144
144	144

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwe- senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil	
				<u>in %</u>	<u>Wege/B/d</u>				<u>in %</u>	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Kita		20	20	90	3,8	3,8	68	68	50	50
				100						
				100						
				100						
				100						
Summe		20	20				68	68		

Pkw-Fahrten/ Werntag	
1,1	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
31	31
31	31

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	BGF in qm Fläche in ar	Lkw-Fahrten/100qm BGF Lkw-Fahrten je ha		Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
			<u>Lkw-F/BGF</u> <u>Lkw-F/ha</u>		<u>in %</u>		
			Min	Max		Min	Max
Kita					100		
					100		
					100		
					100		
					100		
Summe							

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
175	175
175	175

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung		Anteil Konkurrenz- effekt <u>in %</u>	Anteil Verbund- effekt <u>in %</u>	Anteil Mitnahme- effekt <u>in %</u>	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag	
						Min	Max	Min	Max
Kita			0	0	70	175	175		
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
Summe						175	175		

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
175	175
175	175

Neu ind Kfz-Fa Wer
Min
74
74

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz
------------	---

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	72		16		0		0		0		0		88	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0		0		0		0		0		0	0	00-01
01-02		0		0		0		0		0		0	0	01-02
02-03		0		0		0		0		0		0	0	02-03
03-04		0		0		0		0		0		0	0	03-04
04-05		0		0		0		0		0		0	0	04-05
05-06		0		0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,22	0	0,00	0		0		0		0		0	0	06-07
07-08	11,68	8	0,00	0		0		0		0		0	8	07-08
08-09	30,54	22	0,00	0		0		0		0		0	22	08-09
09-10	8,69	6	0,00	0		0		0		0		0	6	09-10
10-11	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	10-11
11-12	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	11-12
12-13	2,96	2	1,54	0		0		0		0		0	2	12-13
13-14	2,62	2	3,08	0		0		0		0		0	2	13-14
14-15	17,19	12	4,62	1		0		0		0		0	13	14-15
15-16	18,42	13	27,18	4		0		0		0		0	18	15-16
16-17	7,68	6	49,72	8		0		0		0		0	13	16-17
17-18	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	17-18
18-19		0	0,00	0		0		0		0		0	0	18-19
19-20		0	5,08	1		0		0		0		0	1	19-20
20-21		0	8,78	1		0		0		0		0	1	20-21
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	72	100,00	16	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	88	Summe
Kommentar													22	Maximum

Maximum

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz
----------------------------	--

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	72		16		0		0		0		0		88	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0		0		0		0		0		0	0	00-01
01-02		0		0		0		0		0		0	0	01-02
02-03		0		0		0		0		0		0	0	02-03
03-04		0		0		0		0		0		0	0	03-04
04-05		0		0		0		0		0		0	0	04-05
05-06		0		0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,22	0	6,75	1		0		0		0		0	1	06-07
07-08	13,92	10	48,71	8		0		0		0		0	18	07-08
08-09	35,60	26	23,22	4		0		0		0		0	29	08-09
09-10	1,38	1	4,75	1		0		0		0		0	2	09-10
10-11	0,00	0	3,54	1		0		0		0		0	1	10-11
11-12	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	11-12
12-13	2,96	2	0,00	0		0		0		0		0	2	12-13
13-14	11,80	8	0,00	0		0		0		0		0	8	13-14
14-15	12,09	9	0,00	0		0		0		0		0	9	14-15
15-16	20,22	15	1,67	0		0		0		0		0	15	15-16
16-17	1,80	1	6,75	1		0		0		0		0	2	16-17
17-18	0,00	0	1,54	0		0		0		0		0	0	17-18
18-19		0	3,08	0		0		0		0		0	0	18-19
19-20		0	0,00	0		0		0		0		0	0	19-20
20-21		0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	72	100,00	16	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	88	Summe
Kommentar													29	Maximum

Maximum

Anlage 3 Prognose 1

3.1: Verkehrserzeugungsberechnung Schule

3.2: Verkehrsqualität Prognose 1

3.2.1: B 481 / Zufahrt Schulparkplatz

3.2.2: B 481 / Zufahrt Lehrerparkplatz

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Nutzer-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Schule				900	900		
Summe				900	900		

Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
900	900
900	900

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Schule				99	99		
Summe				99	99		

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
100	100
100	100

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Nutzer-/Besucherverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Besucheranzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Anwe- senheit	Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
					2,0				
				in %	Wege/Nutzer/d		in %		Pers./Pkw
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	
Schule		900	900	90	1.620	1.620	15	15	0,5
				100					
				100					
				100					
				100					
Summe		900	900		1.620	1.620			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
486	486
486	486

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwe- senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil	
					Wege/B/d				in %	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Schule		100	100	85	2,3	2,3	191	191	45	45
				100						
				100						
				100						
				100						
Summe		100	100				191	191		

Pkw-Fahrten/ Werntag	
1,1	
Pers./Pkw	
Min	Max
78	78
78	78

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

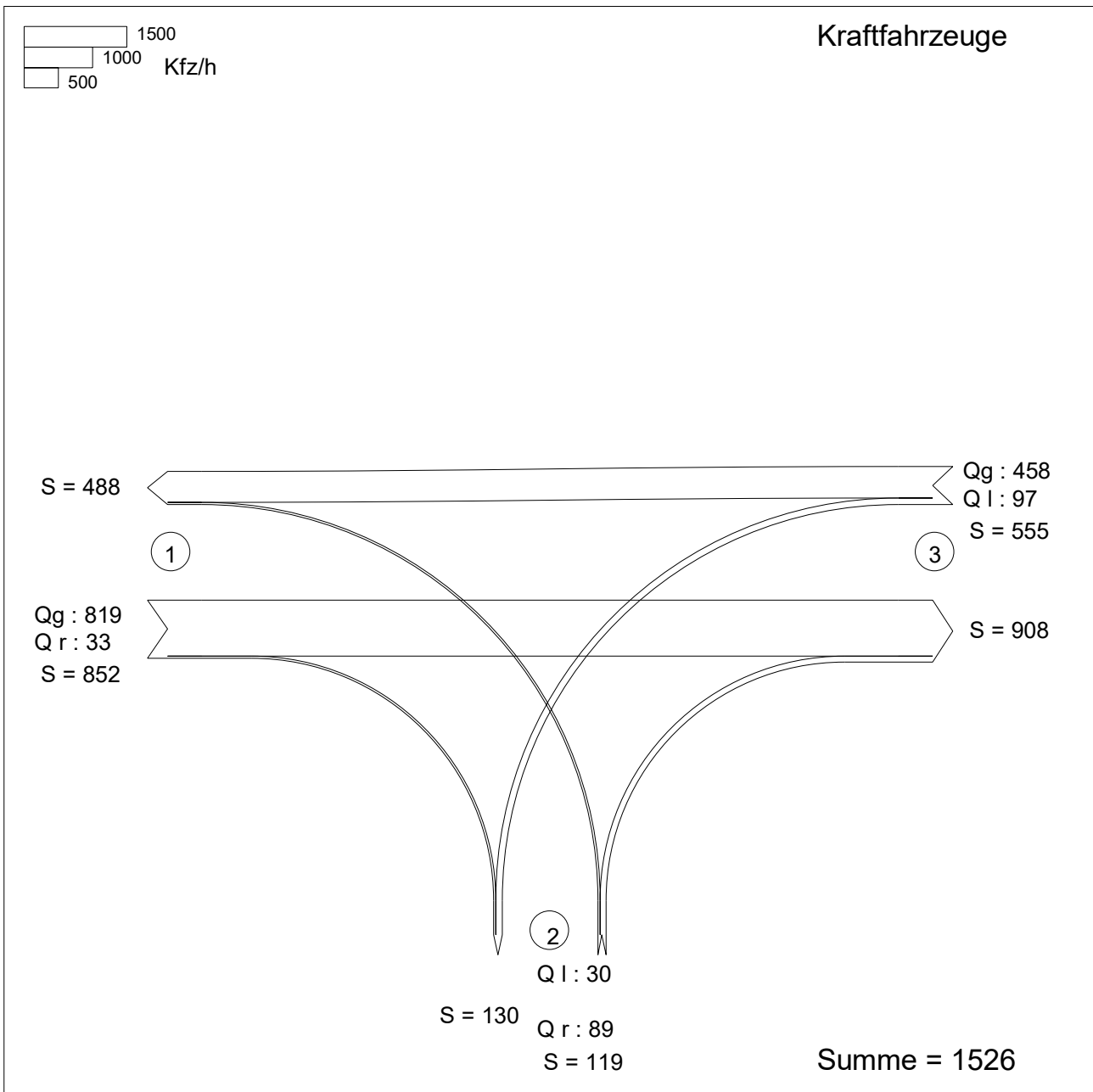
Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz
----------------------------	--

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	122		39		0		0		0		0		161	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,00	0	0,95	0		0		0		0		0	0	06-07
07-08	97,01	118	37,21	15		0		0		0		0	133	07-08
08-09	2,99	4	17,94	7		0		0		0		0	11	08-09
09-10	0,00	0	3,05	1		0		0		0		0	1	09-10
10-11	0,00	0	2,29	1		0		0		0		0	1	10-11
11-12	0,00	0	1,91	1		0		0		0		0	1	11-12
12-13	0,00	0	1,91	1		0		0		0		0	1	12-13
13-14	0,00	0	1,91	1		0		0		0		0	1	13-14
14-15	0,00	0	1,53	1		0		0		0		0	1	14-15
15-16	0,00	0	3,63	1		0		0		0		0	1	15-16
16-17	0,00	0	9,54	4		0		0		0		0	4	16-17
17-18	0,00	0	8,40	3		0		0		0		0	3	17-18
18-19	0,00	0	2,29	1		0		0		0		0	1	18-19
19-20	0,00	0	5,73	2		0		0		0		0	2	19-20
20-21	0,00	0	0,38	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22	0,00	0	0,38	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23	0,00	0	0,95	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	122	100,00	39	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	161	Summe
Kommentar													133 Maximum	

Maximum

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
Stunde : Sph Vormittag
Datei : PROGNOSE 2035_SCHULPARKPLATZ_VORM.kob



Zufahrt 1: B 481 West
Zufahrt 2: Zufahrt
Zufahrt 3: B 481 Ost

KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
 Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
 Stunde : Sph Vormittag
 Datei : PROGNOSE 2035_SCHULPARKPLATZ_VORM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		843				1800					A
3		33				1431					A
4		30	6,5	3,2	1472	117		41,3	2	2	D
6		89	5,9	3,0	917	391		11,9	1	2	B
Misch-N		119				246	4 + 6	28,1	3	5	C
8		473				1800					A
7		97	5,5	2,8	933	426		10,9	1	2	B
Misch-H		473				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 481 West

B 481 Ost

Nebenstrasse : Zufahrt

HBS 2015 S5

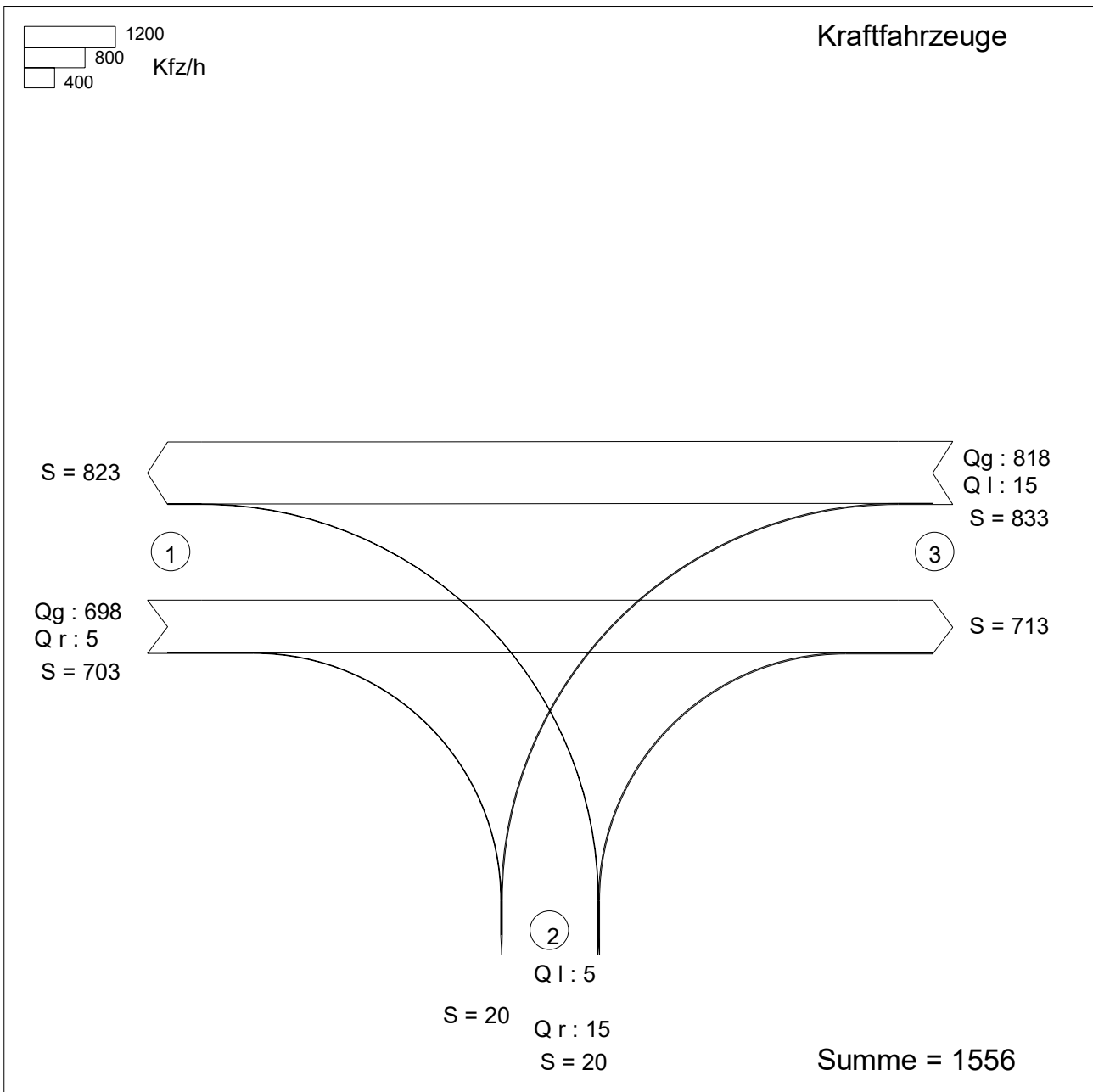
KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
Stunde : Sph Vormittag
Datei : PROGNOSE 2035_SCHULPARKPLATZ_NACHM 22-03-24.kob



Zufahrt 1: B 481 West
Zufahrt 2: Zufahrt
Zufahrt 3: B 481 Ost

KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
 Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
 Stunde : Sph Vormittag
 Datei : PROGNOSE 2035_SCHULPARKPLATZ_NACHM 22-03-24.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		702				1800					A
3		5				1494					A
4		5	6,5	3,2	1615	121		31,0	1	1	D
6		15	5,9	3,0	782	462		8,1	1	1	A
Misch-N		20				271	4 + 6	14,3	1	1	B
8		826				1800					A
7		15	5,5	2,8	784	526		7,0	1	1	A
Misch-H		826				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 481 West

B 481 Ost

Nebenstrasse : Zufahrt

HBS 2015 S5

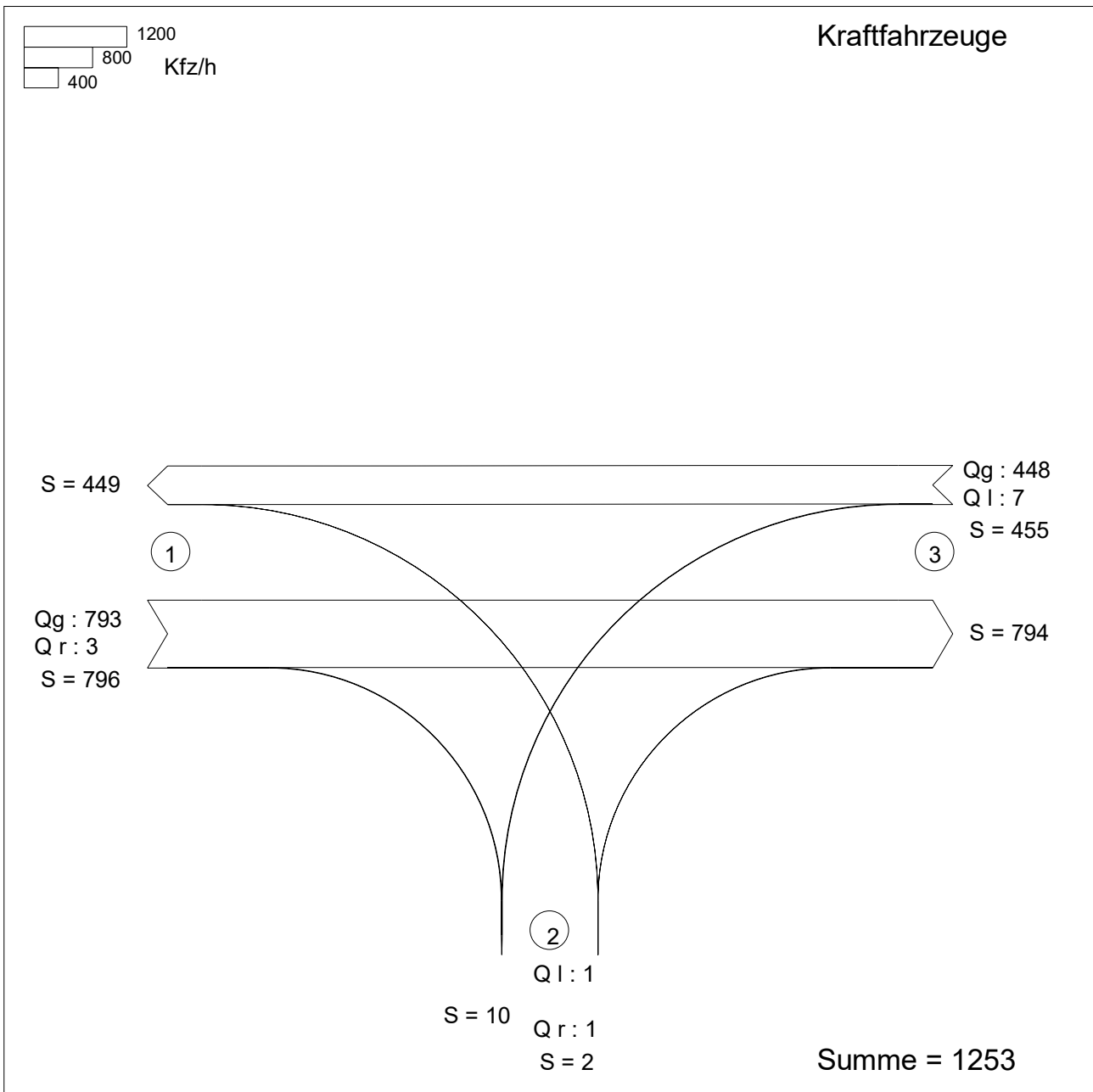
KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
 Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
 Stunde : Sph Vormittag
 Datei : PROGNOSE 2035_LEHRERPARKPLATZ_VORM.kob



Zufahrt 1: B 481 West
 Zufahrt 2: Zufahrt Lehrerparkplatz
 Zufahrt 3: B 481 Ost

KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rheine, VUS B-Plan 309
 Knotenpunkt : B 481 / Zufahrt 1
 Stunde : Sph Vormittag
 Datei : PROGNOSE 2035_LEHRERPARKPLATZ_VORM.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		816				1800					A
3		3				1431					A
4		1	6,5	3,2	1331	180		20,1	1	1	C
6		1	5,9	3,0	876	412		8,8	1	1	A
Misch-N		2				251	4 + 6	14,5	1	1	B
8		463				1800					A
7		7	5,5	2,8	877	454		8,1	1	1	A
Misch-H		470				1800	7 + 8	2,8	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 481 West

B 481 Ost

Nebenstrasse : Zufahrt Lehrerparkplatz

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.18

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst