

## Planfeststellung

für den

Ausbau der A57 zwischen dem AK Neuss-West und der AS Neuss-Hafen  
von Betriebs-km 83+550 bis Betriebs-km 85+300

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie die Anlage  
der Kompensationsflächen

Regierungsbezirk : Düsseldorf  
Kreis : Rhein – Kreis Neuss  
Stadt : Stadt Neuss / Stadt Korschenbroich / Stadt Dormagen  
Gemarkung : Gemarkung Neuss, Norf, Grimlinghausen, Holzheim, /  
Gemarkung Korschenbroich / Gemarkung Broich

# Deckblatt 1

## Verkehrsuntersuchung 2030

Aufgestellt:

Mönchengladbach, den 03.04.2020  
Der Leiter der Projektgruppe BAB

I. A.  
gez. Mpasios  
(Athanasios Mpasios)

**Satzungsgemäß ausgelegen**

**Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage**

in der Zeit vom \_\_\_\_\_

bis \_\_\_\_\_ (einschließlich)

in der Stadt/ Gemeinde:

\_\_\_\_\_

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor  
Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt/ Gemeinde \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

\_\_\_\_\_ (Dienstsiegel)



# **Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln Nord bis AS Rheinberg**

**Schlussbericht**

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH



Auftraggeber: Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Regionalniederlassung Niederrhein  
Projektgruppe BAB  
Postfach 10 13 52  
47713 Krefeld

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser  
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum  
Tel.: 0234 / 97 66 000  
Fax: 0234 / 97 66 0016  
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Kristina Heuer, M.Sc.  
Dipl.-Ing. Alexander Sillus

Projektnummer: 3.1748

Datum: Oktober 2018

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Erfassung der Verkehrssituation 2014.....</b>	<b>6</b>
2.1 Autobahnnetz	6
2.2 Verkehrsbelastungen	7
2.2.1 AK Köln-Nord	10
2.3 Verfolgungszählung	12
2.3.1 Allgemeines	12
2.3.2 Erhebung	12
2.3.3 Auswertung	13
<b>3. Herleitung der Dimensionierungsbelastungen.....</b>	<b>18</b>
3.1 Allgemeines	18
3.2 Bestimmung der maßgebenden vor- bzw. nachmittäglichen Bemessungsverkehrsstärke	18
<b>4. Verkehrsumlegung mit VISUM.....</b>	<b>20</b>
4.1 Allgemeines	20
4.2 Datengrundlage	20
4.3 Aufbau des Verkehrsmodells	21
4.3.1 Einteilung des Untersuchungsraums in Verkehrsbezirke, Netzmodell	21
4.3.2 Matrix der Verkehrsverflechtungen	23
4.4 Umlegung, Ergebnisse der Kalibration	31
4.5 Prognose 2030	34
<b>5. Analysefall 2014 .....</b>	<b>36</b>
<b>6. Prognose-Nullfall 2030.....</b>	<b>37</b>
<b>7. Prognose-Planfall 2030 .....</b>	<b>39</b>
<b>8. Prognose-Planfall 2030a .....</b>	<b>40</b>
<b>9. Prognose-Planfall 2030b.....</b>	<b>41</b>
<b>10. Zusammenfassung .....</b>	<b>42</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>46</b>
<b>Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>47</b>
<b>Erläuterungen zu den Anlagen.....</b>	<b>56</b>



## 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die A 57 wird im Bereich zwischen Köln und dem Kreis Wesel am Tag von durchschnittlich bis zu 119.600 Kfz/24h (Dauerzählstelle 2014) genutzt. Die Autobahn ist überlastet und dies führt zu Stauscheinungen zu den Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend. Daher wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung beschlossen, die Verkehrsverhältnisse auf der A 57 durch einen Ausbau auf 6 Fahrstreifen zu verbessern. Dabei sind neben den Strecken die Anschlüsse an das untergeordnete Netz und die Autobahnkreuze in die Betrachtung einzubeziehen.

Bereits im Jahr 2016 wurde die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Niederrhein, Projektgruppe BAB damit beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen (vgl. [1]). Diese Untersuchung basiert auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 und einem modifiziertem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003. Da mittlerweile die Ergebnisse der SVZ 2015 veröffentlicht wurden und der BVWP 2030 verabschiedet wurde, wurde die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH mit der Aktualisierung der genannten Verkehrsuntersuchung auf Grundlage der SVZ 2015 und dem BVWP 2030 beauftragt.

Für die Ausbauplanungen von vier auf sechs Fahrstreifen und Optimierungs- und Komplettierungsplanungen der A 57 und dem Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Geismühle mit baubedingter Verschiebung der L 386, sowie für Ausbaumaßnahmen zur Leistungsverbesserung der Autobahnkreuze, werden die zur Planung notwendigen Bemessungsdaten für das Analysejahr und den Prognosehorizont 2030 benötigt.

Der Planungsraum erstreckt sich dabei entlang der A 57 von nördlich des Autobahnkreuzes Köln-Nord bis südlich der Anschlussstelle Rheinberg. Der Streckenabschnitt ist in 24 Teilabschnitte mit 16 Anschlussstellen und 6 Autobahnkreuzen aufgeteilt (vgl. Abbildung 1).

Zur Bearbeitung der Thematik wurde in der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung zuerst eine Bestandsaufnahme im Jahr 2014 inklusive einer Verkehrserhebung durchgeführt. Hieraus wurde ein Verkehrsmodell für die aktuelle Verkehrssituation abgeleitet. Darüber hinaus wurde eine Modellprognose der Verkehrsverhältnisse für das Jahr 2030 erstellt. Im Rahmen der Aktualisierung wurde eine Anpassung des Analysejahrs an die Daten der SVZ 2015 geprüft und die Modellprognosen anhand des BVWP 2030 überarbeitet.

Bei der Prüfung hat sich ergeben, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2015 erheblich von Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2014 abweicht. Die Abweichungen sind so groß, dass sie durch strukturelle Änderungen (d. h. Bevölkerungs- oder Siedlungsentwicklung) nicht zu erklären sind. Vielmehr sind diese Veränderungen durch diverse Störungen im Straßennetz im Jahr 2015 zustande gekommen, die zu Verkehrsverlagerungen im gesamten Untersuchungsgebiet geführt haben. Dazu zählen vor allem die Tonnagebeschränkung auf der Rheinbrücke Leverkusen, die Bauarbeiten an der Rheinbrücke auf der A 40 sowie die ganzjährige Sperrung zweier Rampen im AK Kaarst.

Da davon ausgegangen wird, dass bis zum Prognosejahr 2030 sämtliche Störungen im Netz behoben sind, wurde der Analysefall 2014 aus der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung weiterhin als Bezugsfall gewählt.



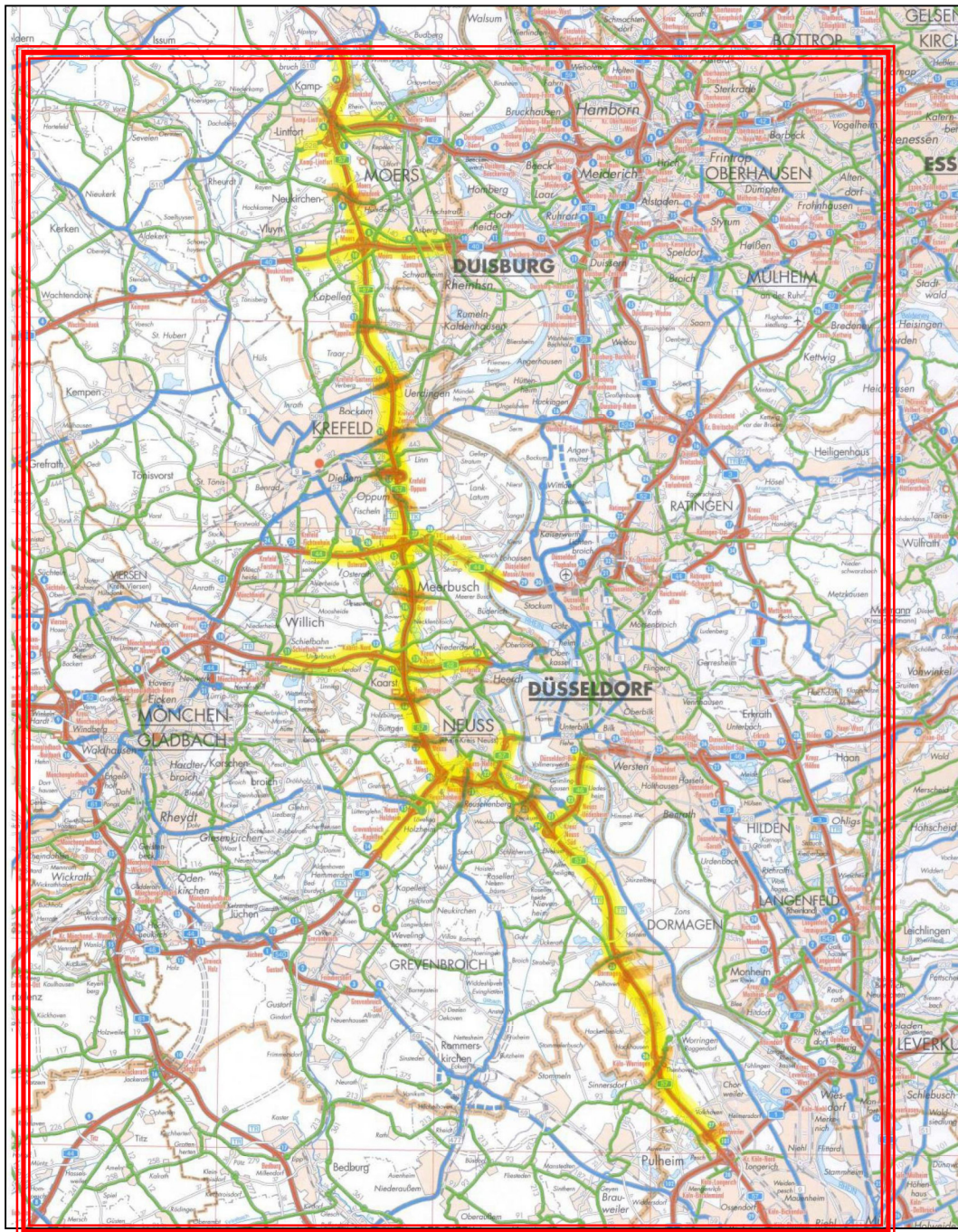


Abbildung 1: Übersicht über den Planungsraum (gelb) und den Untersuchungsraum (rot umrandet)





Des Weiteren ist die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen damit beauftragt worden, in einem zusätzlichen weiteren Planfall (Prognose-Planfall 2030a) den Um- und Ausbau der AS Chorweiler mit einzubeziehen. Grund hierfür ist der Ausbau des AK Köln-Nord, nach dessen Fertigstellung Verkehrsteilnehmer aus Richtung Neuss, die zum Chorweiler Zubringer wollen, im Autobahnkreuz nicht mehr „wenden“ können. Die AS Chorweiler ist heutzutage nur eine halbe Anschlussstelle, d. h. es gibt nur eine Ausfahrt und eine Einfahrt von bzw. nach Neuss. Eine Ausbauvariante für die Anschlussstelle gibt es noch nicht, denkbar ist jedoch ein Knotenpunkt wie die AS Neuss-Reuschenberg, sodass die Verflechtungslängen zum AK Köln-Nord so lang wie möglich gehalten werden können. Die gesamte örtliche Situation der vorhandenen Verkehrswege in unmittelbarer Nähe der AS Chorweiler muss dafür wahrscheinlich umgestaltet werden. Die folgenden Abbildungen zeigen den geplanten Umbau des AK Köln-Nord sowie die heute möglichen Wendemanöver im AK Köln-Nord zur Anbindung der AS Chorweiler.



Abbildung 2: Geplanter Umbau am AK Köln-Nord [Quelle: Straßen.NRW]





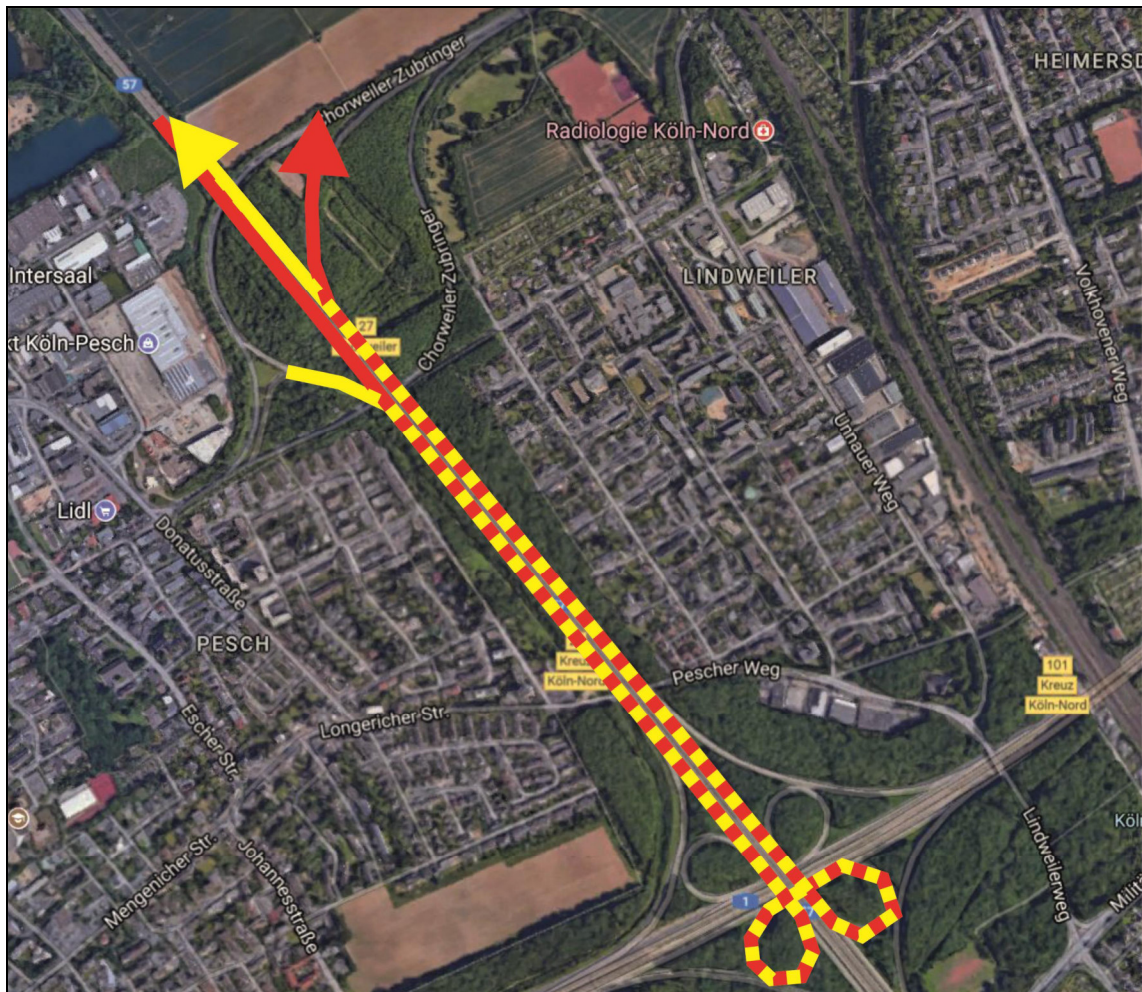


Abbildung 3: Heute mögliche Wendemanöver am AK Köln-Nord zur Anbindung der AS Chorweiler an die nördliche A 57 (rot: von Norden, gelb: nach Norden) [Quelle: Google Earth]

In einem weiteren Belastungsfall (Prognose-Planfall 2030b) sind zusätzlich zur ursprünglichen Verkehrsuntersuchung die Auswirkungen des Neubaus der AS Delrath zwischen der AS Dormagen und dem AD Neuss-Süd an der A57 untersucht worden. Der Untersuchungsraum für diesen Belastungsfall erstreckt sich südlich der AS Büttgen bis nördlich des AK Köln-Nord.

Der Rhein-Kreis Neuss betreibt seit dem Jahr 2007 ein Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der genannten Anschlussstelle, da die Verkehrssituation im Bereich der Stadtgrenze Neuss / Dormagen durch hohe Verkehrsbelastungen und an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende Verkehrsanlagen geprägt ist. Aufgrund der fortgeschrittenen Planung der AS Delrath wird diese nun auch in der Verkehrsuntersuchung zur A57 in einem separaten Belastungsfall berücksichtigt. Abweichungen der Verkehrswerte zu den bereits erstellten Verkehrsuntersuchungen zur AS Delrath (vgl. [2] und [3]) beruhen auf unterschiedlichen Prognosegrundlagen der Verkehrsuntersuchungen. Während in der Verkehrsuntersuchung zur A57 nur Vorhaben berücksichtigt werden, zu denen ein rechtskräftiger Bebauungsplan bzw. ein Bebauungsplan vorliegt, der mindestens in der Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen ist, wurden in den Verkehrsuntersuchungen zur AS Delrath (vgl. [2] und [3]) noch diverse andere Vorhaben berücksichtigt.



## 2. Erfassung der Verkehrssituation 2014

Im Rahmen der vorausgegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) wurde eine Bestandsaufnahme für das Analysejahr 2014 vorgenommen. Das genaue Vorgehen der Bestandsaufnahme ist in den folgenden Unterkapiteln beschrieben.

### 2.1 Autobahnnetz

Im Planungsraum befinden sich die nachfolgenden Abschnitte (siehe Abbildung 1):

- BAB A 40: Östlich AS Neukirchen-Vluyn bis westlich AS Duisburg-Rheinhausen (7 km)
- BAB A 42: Östlich Einmündung B 528 in L 476 bis westlich AS Moers-Nord (5 km)
- BAB A 44: Östlich AS Krefeld-Fichtenhain bis westlich AS Düsseldorf-Messe (11 km)
- BAB A 46: AD Neuss-Süd bis westlich AS Düsseldorf-Bilk (4 km)  
Nördlich AS Grevenbroich-Kapellen bis Jülicher Landstraße südlich Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring (5 km)
- BAB A 52: Östlich AS Schiefbahn bis westlich AS Büderich (10 km)
- BAB A 57: Nördlich AK Köln-Nord bis südlich AS Rheinberg (67 km)  
AS Neuss-Hafen bis westlich AS B 1/L 137 (2 km)

Die Gesamtlänge der Abschnitte im Planungsraum beträgt rund 111 km.

Der Ausbauzustand des Planungsraumes stellt sich wie folgt dar:

- BAB A 40: Östlich AS Neukirchen-Vluyn bis AK Moers: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)  
AK Moers bis westlich AS Duisburg-Rheinhausen: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)
- BAB A 42: AK Kamp-Lintfort bis westlich AS Moers-Nord: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)
- BAB A 44: Östlich AS Krefeld-Fichtenhain bis AK Meerbusch: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)  
AK Meerbusch bis westlich AS Düsseldorf-Messe: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)
- BAB A 46: AD Neuss-Süd bis westlich AS Düsseldorf-Bilk: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)  
Nördlich AS Grevenbroich-Kapellen bis AK Neuss West: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)
- BAB A 52: Östlich AS Schiefbahn bis AK Kaarst: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)  
AK Kaarst bis westlich AS Büderich: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)
- BAB A 57: Nördlich AK Köln-Nord bis südlich AD Neuss Süd: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)



AD Neuss Süd bis AK Meerbusch: 6 Fahrstreifen (2 x 3 Fahrstreifen)

AK Meerbusch bis südlich AS Rheinberg (67 km): 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)

- B 1: AS Neuss-Hafen bis westlich L 137: 4 Fahrstreifen (2 x 2 Fahrstreifen)
- B 528: Östlich Einmündung in L 476 bis AK Kamp-Lintfort: 3 Fahrstreifen (2 + 1 Fahrstreifen)
- Jülicher Landstraße bis südlich Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring (5 km) : 3 Fahrstreifen (2 + 1 Fahrstreifen)

## 2.2 Verkehrsbelastungen

Das Verkehrsgeschehen auf der A 57 wird kontinuierlich mittels Dauerzählschleifen erfasst. Die gewonnenen Daten werden in der Verkehrsrechnerzentrale in Leverkusen Opladen verarbeitet und gespeichert.

Im Rahmen der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) wurden für den Zeitraum eines Jahres vom 01.11.2013 bis zum 31.10.2014 die erhobenen Daten beschafft und ausgewertet. Die Auswertung der Verkehrsdaten erfolgte im Planungsraum in 15-Minuten-Intervallen. Im Untersuchungsraum wurden die Daten in 60-Minuten-Intervallen ausgewertet.

Für die Messquerschnitte wurden die Jahresganglinien und Wochentagslinien der Verkehrsnachfrage ermittelt. Darüber hinaus wurden die folgenden Kennwerte bestimmt:

- Summe der täglichen Verkehrsmenge am jeweiligen Querschnitt [TV]
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV]
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen [DTV<sub>w</sub>]
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Urlaubstagen [DTV<sub>u</sub>]
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Sonntagen [DTV<sub>s</sub>]
- Anzahl der Intervalle, in denen Verkehrsmengen erhoben wurden
- Verkehrsmenge nach Wochentag von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr in 60-Minuten-Intervallen

Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch die Auswertung für einen Messquerschnitt.





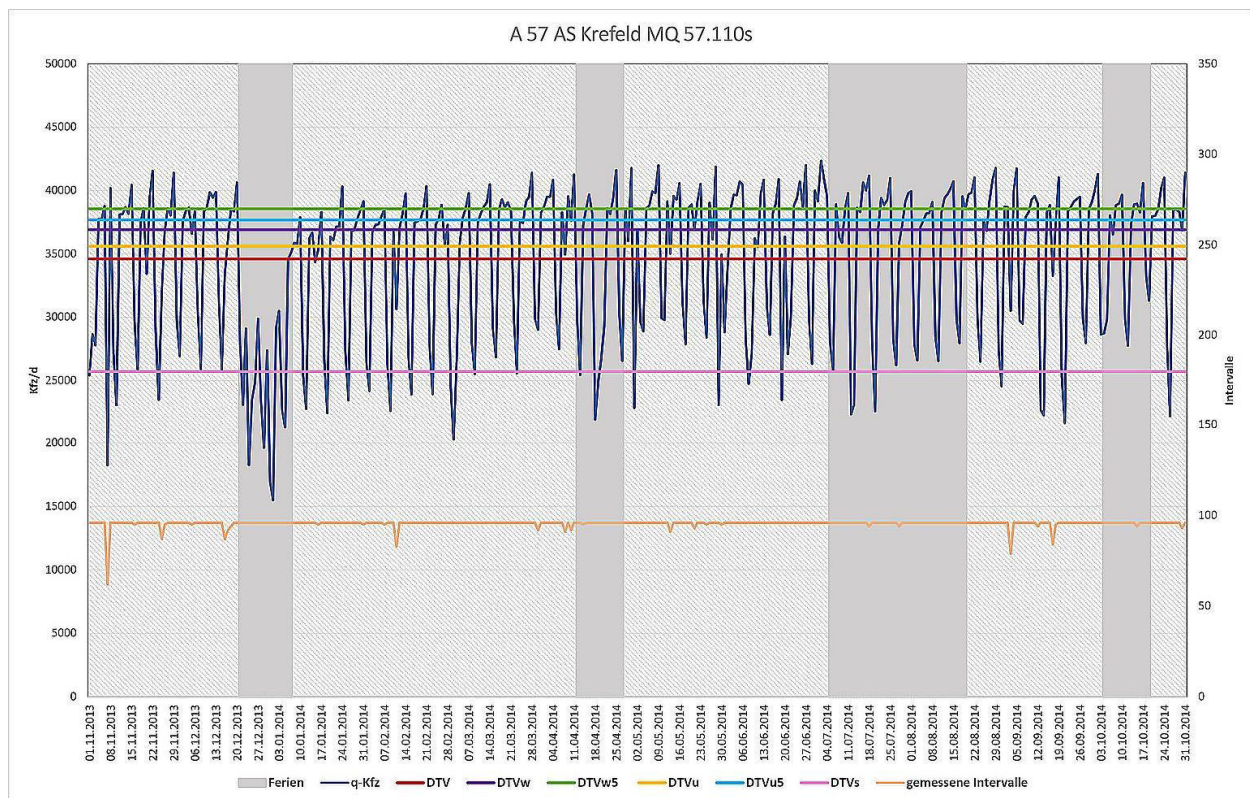


Abbildung 4: Tägliche Verkehrsmengen am Messquerschnitt MQ 57.110s der BAB A 57 Fahrtrichtung Köln

Im vorliegenden Beispiel handelt es sich um den Messquerschnitt MQ 57.110s, der sich auf der BAB A 57 in Fahrtrichtung Köln zwischen der Aus- und Einfahrt der Anschlussstelle Krefeld befindet.

Die Darstellung zeigt die täglichen Verkehrsbelastungen im Verlauf eines Jahres. Die Zeiträume der Schulferien (U-Tage) sowie die Sonn- und Feiertage (S-Tage) sind in Grau hinterlegt. Die orangene Linie zeigt die Anzahl der auswertbaren Intervalle der Dauerzählschleife.

In Dunkelblau ist die Ganglinie der täglichen Verkehrsbelastung eingetragen. Deutlich sichtbar ist einerseits der wöchentliche Rhythmus mit den sonntäglichen Minima. Andererseits ist das über das ganze Jahr kontinuierlich hohe Niveau der Belastungen zu erkennen, welches lediglich in den Weihnachtsferien, also der Zeit zwischen Heiligabend (24.12) und dem Dreikönigstag (06.01) deutlich absinkt.

Darüber hinaus sind die auch aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ bekannten Kennwerte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs angegeben. Dabei handelt es sich im Einzelnen um

- den durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV in Kfz/24h über alle Tage des Jahres
- den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr DTV<sub>w</sub> über alle Werktage (ohne Feiertage) des Jahres außerhalb der Schulferien
- den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr DTV<sub>w5</sub> an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
- den durchschnittlichen urlaubswerktäglichen Verkehr DTV<sub>u</sub> über alle Werktage des Jahres in den Schulferien



- den durchschnittlichen urlaubswerktäglichen Verkehr  $DTV_{U5}$  an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) in den Schulferien.
- und den durchschnittlichen sonntäglichen Verkehr  $DTV_s$  in Kfz/24h über alle Sonn- und Feiertage des Jahres.

Für den vorliegenden Querschnitt MQ 57.110s (vgl. Abbildung 4) sind die entsprechenden Werte

- für den durchschnittlichen täglichen Verkehr  $DTV$  34.669 Kfz/24h
- den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr  $DTV_w$  37.001 Kfz/24h
- den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr  $DTV_{w5}$  38.659 Kfz/24h
- den durchschnittlichen urlaubswerktäglichen Verkehr  $DTV_U$  35.632 Kfz/24h
- den durchschnittlichen urlaubswerktäglichen Verkehr  $DTV_{U5}$  37.704 Kfz/24h
- und den durchschnittlichen sonntäglichen Verkehr  $DTV_s$  25.700 Kfz/24h.

Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch für denselben Querschnitt MQ 57.110s die durchschnittlichen Wochentagsganglinien eines Jahres.

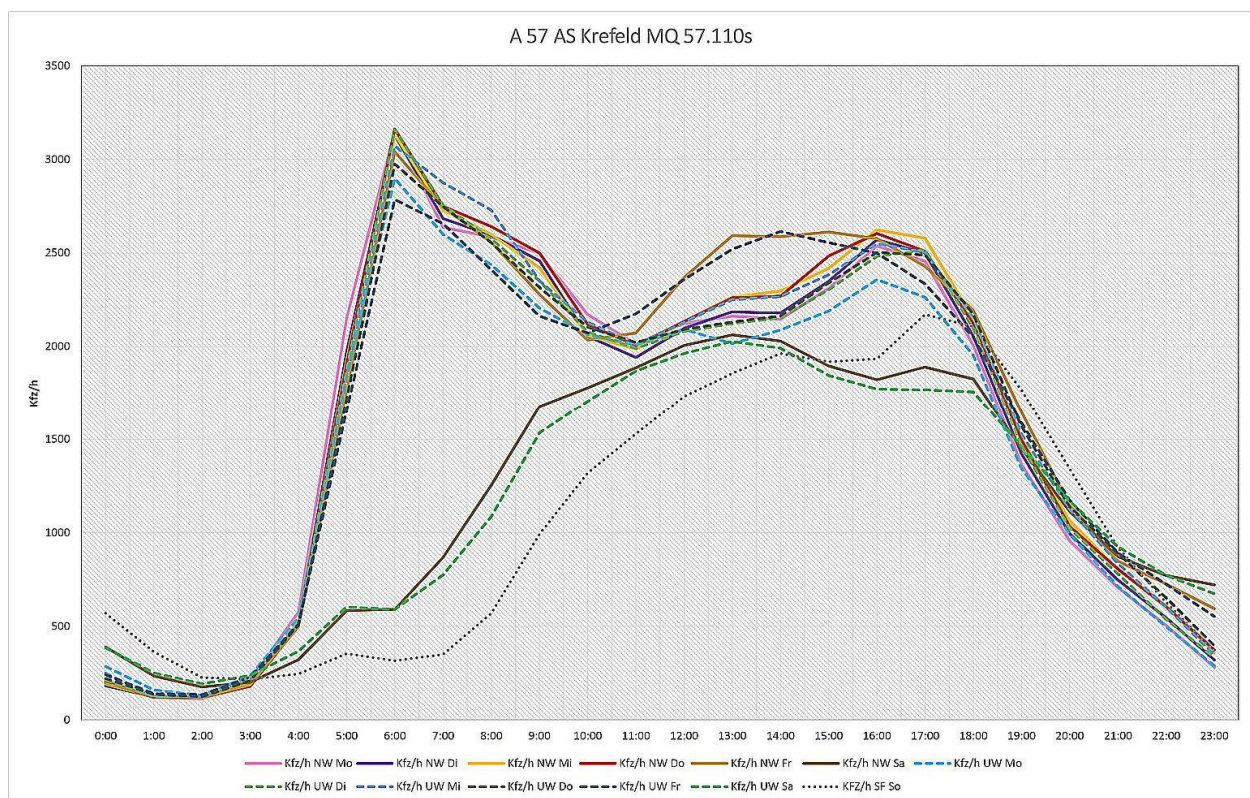


Abbildung 5: Durchschnittliche Wochentagsganglinien des Messquerschnitts MQ 57.110s der BAB A 57 Fahrtrichtung Köln

Dargestellt ist für jeden Wochentag getrennt die Ganglinie der durchschnittlichen Verkehrsstärke in Kfz/ 60 Min über einen ganzen Tag. Deutlich erkennbar ist der Unterschied zwischen den Ganglinien für





Montag bis Freitag und den Wochenendganglinien samstags und sonntags. Bei den Ganglinien Montag bis Freitag fällt letztere durch eine insgesamt fülligere Nachmittagsspitze auf. Die Wochenendganglinien zeichnen sich durch ein völliges Fehlen einer Morgenspitze und eine insgesamt flachere, aber dafür breitere Nachmittagsspitze aus.

Als Ergänzung zu den vorliegenden Daten wurde das aktuelle Verkehrsaufkommen in Rahmen von Querschnittszählungen an insgesamt 17 Anschlussstellen erhoben. Die Zählungen fanden jeweils dienstags und mittwochs im November 2014 in den Zeitabschnitten zwischen 6.00 und 10.00 Uhr und zwischen 15.00 und 19.00 Uhr an den folgenden Anschlussstellen statt:

- AS Krefeld-Zentrum
- AS Holzbüttgen
- AS Neuss-Büttgen
- AS Neuss-Reuschenberg
- AS Neuss-Norf
- AS Köln-Worringen
- AS Krefeld-Oppum
- AS Köln-Chorweiler
- AS Moers-Zentrum
- AS Moers
- AS Lank-Latum
- AK Kamp-Lintfort
- AS Kamp-Lintfort
- AS Dormagen
- AS Neuss-Holzheim
- AS Asdonkshof
- T&R Geismühle

### 2.2.1 AK Köln-Nord

Das Verkehrsaufkommen am AK Köln-Nord wurde im Rahmen der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung [1] nicht im Detail erfasst. Eine genauere Betrachtung der Verkehrswerte im AK Köln-Nord stellen jedoch eine wichtige Grundlage für die Modellierung der Verkehrsnachfrage für den Ausbau der AS Chorweiler im zusätzlich zu untersuchenden Prognose-Planfall sowie für die gewünschten Bemessungswerte für spätere Kapazitätsberechnungen dar.



---

Aufgrund der Beschränkungen für den Schwerverkehr auf der Rheinbrücke der A 1 und den in diesem Zusammenhang installierten Lkw-Sperranlagen im Zulauf der Brücke sind die Verkehrsverhältnisse derzeit weiträumig gestört. Seit dem 16. Juni 2014 wurde eine Tonnagebeschränkung eingeführt. Da weiterhin unerlaubt Fahrzeuge über 3,5 Tonnen die Brücke befahren, wurde im Herbst 2016 eine Sperranlage eingerichtet. Diese verhindert die Zufahrt auf die Brücke für Fahrzeuge über 3,5 t.

Aus diesem Grund erfolgte eine Datenabfrage und –auswertung für das AK Köln-Nord, wie in Abschnitt 2.2 beschrieben, für den weitgehend ungestörten Zustand vor der Einrichtung der Lkw-Beschränkungen.





## 2.3 Verfolgungszählung

### 2.3.1 Allgemeines

Im Untersuchungsgebiet befindet sich das AK Kamp-Lintfort, das AK Moers, das AK Meerbusch, das AK Kaarst sowie das AK Neuss-West. In unmittelbarer Nähe zu den Autobahnkreuzen befinden sich Anschlussstellen, die teilweise direkt in das Autobahnkreuz eingebunden sind.

Um die Verflechtungsbeziehungen mit eng benachbarten Anschlussstellen zu erfassen, wurde innerhalb der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) eine Verfolgungszählung mittels Bluetooth-Erkennung durchgeführt. Bluetooth-Geräte senden eine eindeutige, aber nicht mit dem Besitzer des Gerätes in Verbindung zu bringende Kennung aus, die von einem geeigneten Detektionsgerät erfasst und zusammen mit der genauen Uhrzeit gespeichert werden kann. Die digitalen Daten werden von einer Auswertesoftware zweifelsfrei erkannt und einander zugeordnet.

### 2.3.2 Erhebung

Um die typischen Verkehrsbeziehungen an den Autobahnkreuzen erfassen zu können, wurde die Erhebung an einem durchschnittlichen Normalwerktag (d.h. Dienstag und Donnerstag und außerhalb der Schulferien) durchgeführt. An folgenden Punkten wurden die Verkehrsbeziehungen erhoben:

- AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort
- AK Moers/ AS Moers
- AK Meerbusch/ AS Lank-Latum/ AS Osterrath
- AK Kaarst/ AS Kaarst-Nord
- AK Neuss-West/ AS Neuss-Holzheim

Die Routenverfolgungen wurden im Zeitraum vom 16.03.2015 bis 27.03.2015 durchgeführt. Die Auswertung erfolgte für den morgendlichen und nachmittäglichen Zeitraum.

Im Erfassungszeitraum befand sich eine Baustelle auf der A 40, auf der Rheinbrücke Neuenkamp. Hierbei wurden jeweils die beiden äußeren Fahrstreifen der 6-streifigen Brücke gesperrt. Des Weiteren wurde in dem Zeitraum das AK Kaarst umgebaut. Die Verkehrsbeziehung von Krefeld kommend in Richtung Düsseldorf war gesperrt und von Mönchengladbach kommend in Richtung Krefeld ebenfalls gesperrt. Aufgrund der langen Bauzeit, war eine Erhebung ohne Baustelle nicht möglich. In der Auswertung wurden die baustellenbedingten Verkehre unter Berücksichtigung älterer Zählraten herausgerechnet.



2.3.3 Auswertung

Die Auswertung der Routenverfolgung wird für die Morgenstunden erläutert. Die Fahrbeziehungen sind in Kfz/2h angegeben. Die nachfolgende Abbildung zeigt die angepasste Auswertung am AK Kamp-Lintfort mit der anliegenden AS Kamp-Lintfort.

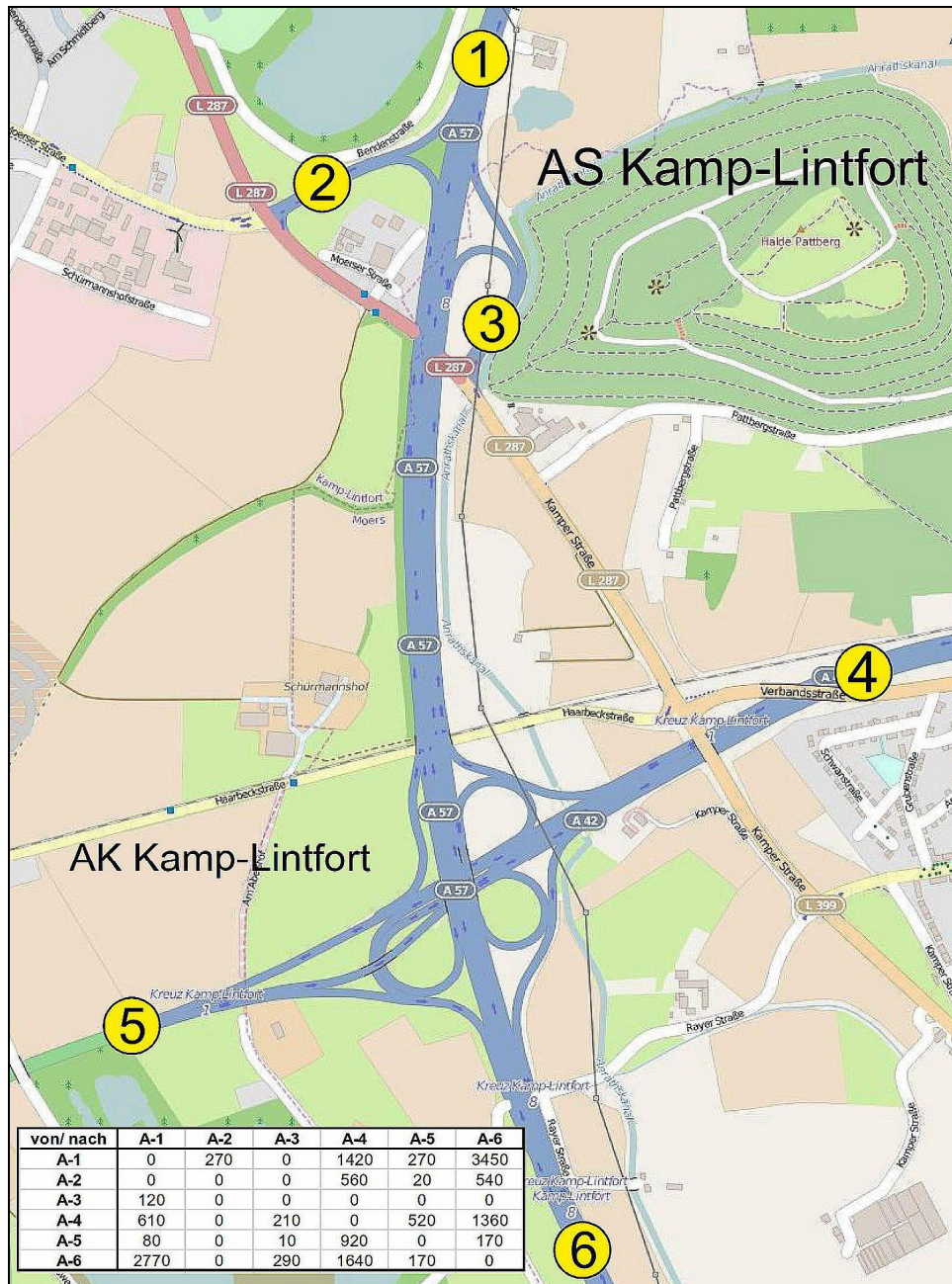


Abbildung 6: Routenverfolgung am AK Kamp-Lintfort, morgendlicher Zeitraum [Kfz/2h] (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Auswertung der Routenverfolgung zeigt, dass aus Richtung Norden (Punkt 1) kommende Fahrzeuge mit 64% überwiegend auf der A 57 in Fahrtrichtung Süden verbleiben, 1.420 Kfz/2h auf die A42 in Fahrtrichtung Duisburg wechseln und die übrigen Fahrzeuge über die Anschlussstelle oder das





Autobahnkreuz in Richtung Kamp-Lintfort abfahren. Von der A 42 kommende Fahrzeuge fahren zur Hälfte auf die A 57 in Fahrtrichtung Köln, 610 Kfz/2h fahren auf die A 57 in Fahrtrichtung Nord. 520 Kfz/2h fahren geradeaus in Richtung Kamp-Lintfort und die verbleibenden Fahrzeuge fahren in an der AS Kamp-Lintfort ab. Aus Fahrtrichtung Köln kommende Fahrzeuge verbleiben zur Hälfte auf der A57, ein Drittel wechselt auf die A42 und lediglich 290 Kfz/2h fahren an der AS Kamp-Lintfort ab.

Die gesamte Auswertung der Routenverfolgung am AK Kamp-Lintfort ist in den Anlagen A-109 und A-110 dargestellt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Routenverfolgung am AK Moers in den Morgenstunden.

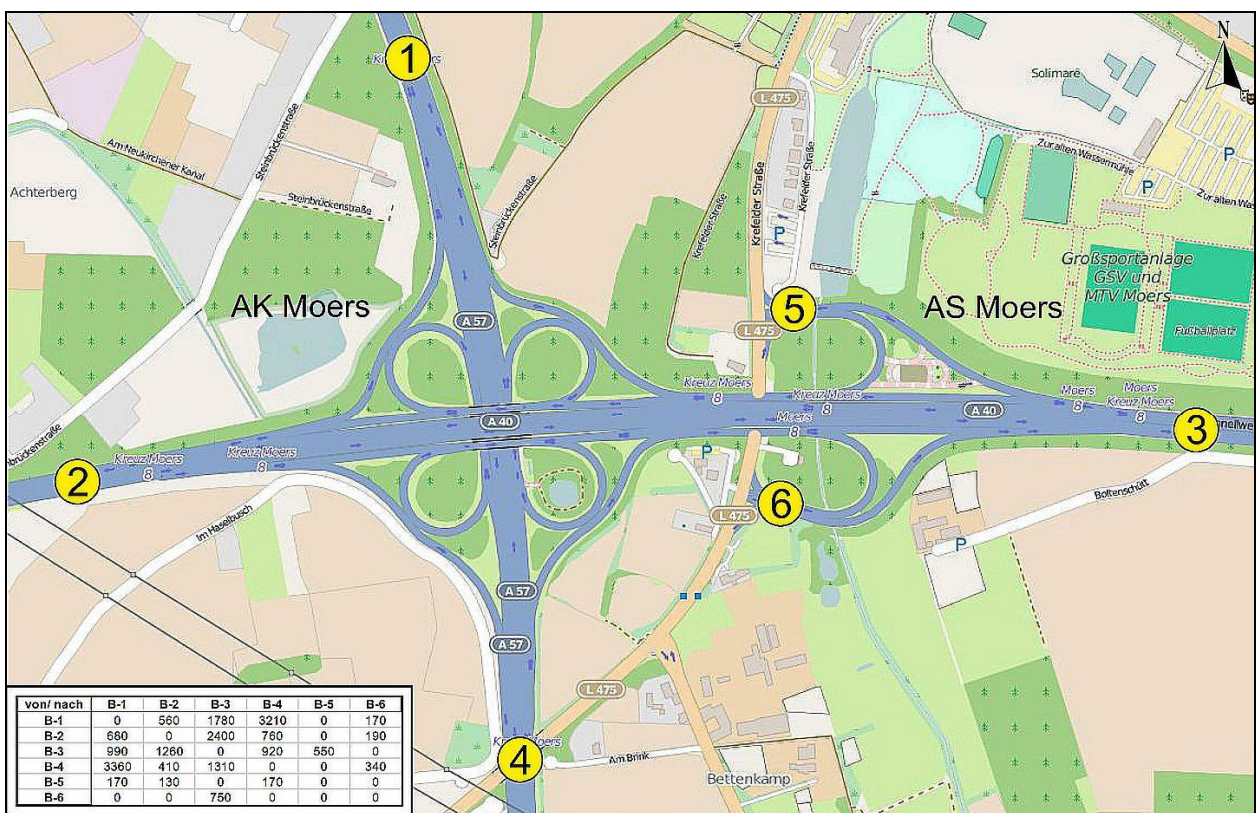


Abbildung 7: Routenverfolgung am AK Moers, morgendlicher Zeitraum [Kfz/2h] (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die stärksten Ströme am AK Moers sind die geradeausführenden Ströme der A 57, die Belastung beträgt in Fahrtrichtung Nord 3.360 Kfz/2h und in Fahrtrichtung Süd 3.210 Kfz/2h. Die von der AS Moers kommenden Fahrzeuge teilen sich fast gleichmäßig auf die drei Fahrtrichtungen auf. Die Fahrzeuge der Ausfahrt der AS Moers setzen sich aus 170 Kfz/2h aus Fahrtrichtung Kamp-Lintfort, 190 Kfz/2h aus Fahrtrichtung Venlo und 340 Kfz/2h aus Fahrtrichtung Köln kommend zusammen. Die Fahrzeuge der Hauptfahrbahn der A 40 aus Fahrtrichtung Duisburg verbleiben mit 1.260 Kfz/2h auf dieser, 990 Kfz/2h biegen auf die A 57 in Fahrtrichtung Kamp-Lintfort und 920 Kfz/2h in Fahrtrichtung Köln ab. Die aus Fahrtrichtung Venlo-kommenden Fahrzeuge verbleiben zur Hälfte auf der A 40, 680 Kfz/2h biegen auf die A 57 in Fahrtrichtung Nord ab und 760 Kfz/2h biegen in Fahrtrichtung Süd ab. Die schwächste

Abbiegebeziehung im AK Moers ist die von der A57 aus Süden kommend auf die A40 in Fahrtrichtung Venlo, sie liegt bei 410 Kfz/2h.

Die gesamte Auswertung der Routenverfolgung am AK Moers ist in den Anlagen A-96 und A-97 dargestellt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Stromaufteilung am AK Meerbusch mit den anliegenden Anschlussstellen Osterath und Lank-Latum in den Morgenstunden.

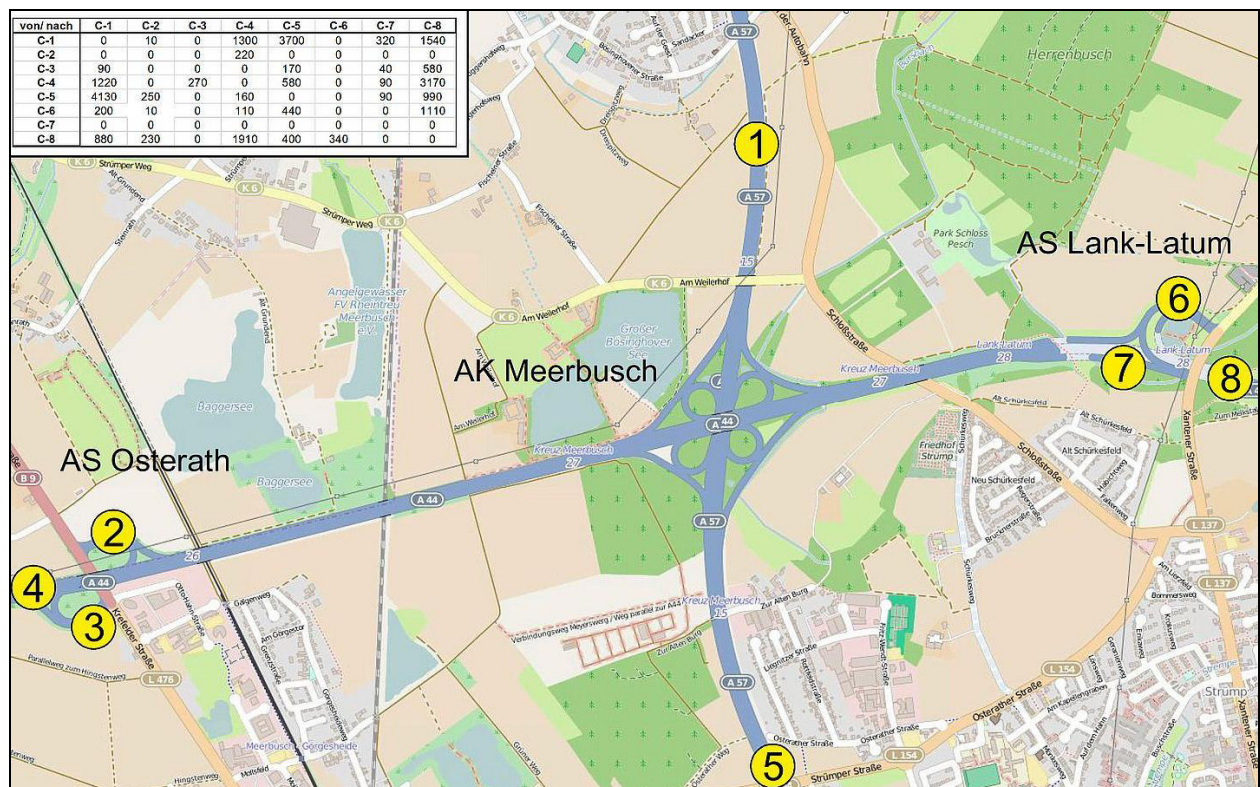


Abbildung 8: Routenverfolgung am AK Moers, morgendlicher Zeitraum[Kfz/2h] (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Auswertung am AK Meerbusch zeigt, dass die auf der Hauptfahrbahn verbleibenden Ströme der A57 mit 4.130 Kfz/2h in Fahrtrichtung Nord und 3.700 Kfz/2h in Fahrtrichtung Süd am stärksten sind. Von der A57 aus Norden kommend fahren 1.300 Kfz/2h auf die A44 in Richtung Mönchengladbach und 1.540 Kfz/2h in Richtung Düsseldorf zusätzlich fahren 320 Kfz/2h an der AS Lank-Latum ab. Die Aufteilung der Fahrzeuge der A44 aus West zeigt, dass 60% auf der A44 in Richtung Düsseldorf verbleiben, 23% biegen auf die A57 in Richtung Kamp-Lintfort ab und lediglich 11% auf die A57 in Richtung Köln. Die Abbiegebeziehung A57 aus Süd auf die A44 in Fahrtrichtung Düsseldorf liegt bei 1.080 Kfz/2h, davon fahren 90 Kfz/2h an der AS Lank-Latum ab. In der Gegenrichtung fahren 840 Kfz/2h, hiervon sind 440 Kfz/2h an der AS Lank-Latum aufgefahren.

Die gesamte Auswertung der Routenverfolgung am AK Meerbusch ist in den Anlagen A-65, A-66, A-70, A-71, A-75 und A-76 dargestellt.





Die nachfolgende Abbildung zeigt die Stromaufteilung am AK Kaarst mit der anliegenden Anschlussstelle Kaarst-Nord in den Morgenstunden.

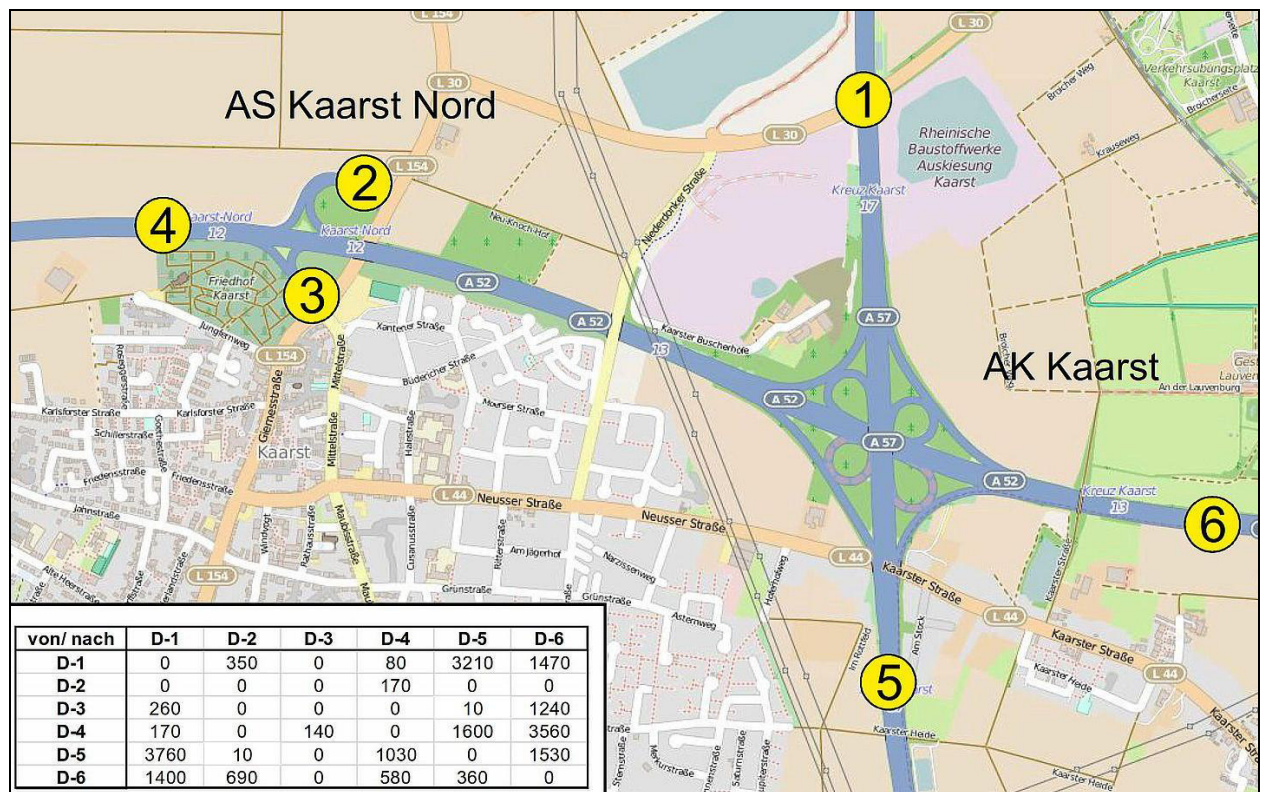


Abbildung 9: Routenverfolgung am AK Kaarst, morgendlicher Zeitraum [Kfz/2h] (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Stromaufteilung auf der A57 aus Norden kommend setzt sich wie folgt zusammen: 3.210 Kfz/2h verbleiben auf der A57 in Fahrtrichtung Köln, 1.470 Kfz/2h wechseln auf die A52 in Fahrtrichtung Düsseldorf, lediglich 80 Kfz/2h biegen in Richtung Mönchengladbach ab und 350 fahren an der AS Kaarst-Nord ab. Von der A57 aus südlicher Richtung kommende Fahrzeuge fahren zur Hälfte in Richtung Norden weiter, 1.530 Kfz/2h wechseln auf die A52 in Richtung Düsseldorf und 1.030 Kfz/2h in Richtung Mönchengladbach. Von der A52 aus Richtung West kommend verbleiben 3.560 Kfz/2h auf dieser in Richtung Düsseldorf, 1.600 Kfz/2h biegen auf die A57 in Richtung Köln und 170 Kfz/2h in Richtung Krefeld. Auf der A52 aus Richtung Ost kommend liegt der Geradeausstrom bei 580 Kfz/2h, der größte Anteil mit 1.400 Kfz/2h wechselt auf die A57 in Richtung Krefeld und 360 Kfz/2h in Richtung Köln. Die Ausfahrt Kaarst-Nord nehmen 690 Kfz/2h aus dieser Richtung.

Die gesamte Auswertung der Routenverfolgung am AK Kaarst ist in den Anlagen A-52, A-53, A-57 und A-58 dargestellt.



Die nachfolgende Abbildung zeigt die Stromaufteilung am AK Neuss-West mit der anliegenden Anschlussstelle Neuss-Holzheim in den Morgenstunden.

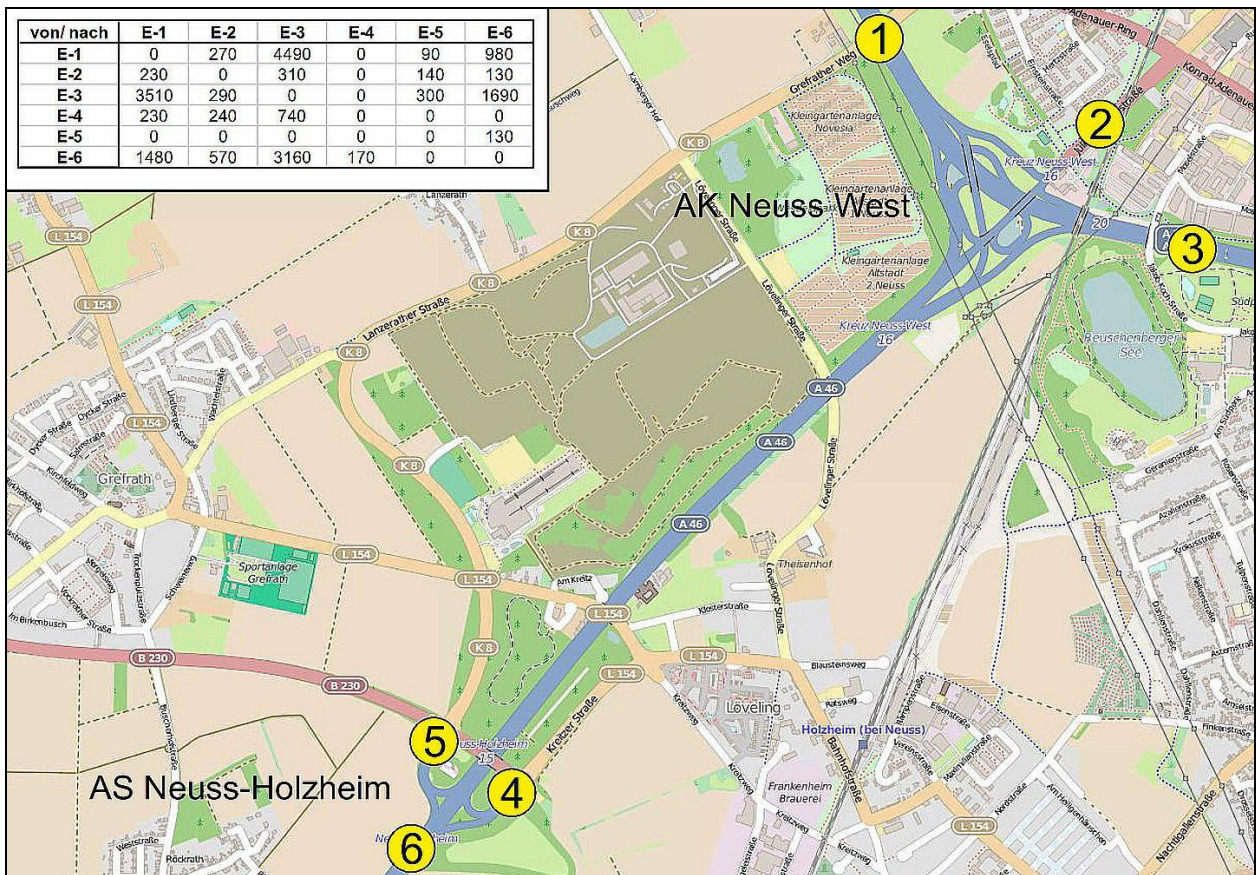


Abbildung 10: Routenverfolgung am AK Neuss-West, morgendlicher Zeitraum [Kfz/2h] (©OpenStreetMap-Mitwirkende)

Am AK Neuss-West treten die stärksten Verkehrsströme auf der A57 auf der Hauptfahrbahn in Richtung Nord und Süd auf, in Richtung Nord beträgt der Strom 3.510 Kfz/2h und in Richtung Süd 4.490 Kfz/2h. Auf die A46 in Richtung Mönchengladbach wechseln 980 Kfz/2h aus Nord und 1.690 Kfz/2h aus Süd. An der AS Neuss-Holzheim fahren zusätzlich 300 Kfz/2h aus Richtung Süd ab, 90 Kfz/2h aus Richtung Nord und 140 Kfz/2h stammen aus Neuss. Von der A46 kommende Fahrzeuge fahren mit 3.160 Kfz/2h auf die A57 in Richtung Köln und 1.480 Kfz/2h in Richtung Krefeld. In Richtung Neuss-Zentrum fahren 570 Kfz/2h ab. Die zusätzlichen an der AS Neuss-Holzheim auffahrenden Fahrzeuge biegen zu 230 Kfz/2h nach Norden ab, 310 Kfz/2h nach Süden ab und zu 240 Kfz/2h in Richtung Neuss-Zentrum. Aus Neuss-Zentrum kommende Fahrzeuge teilen sich wie folgt auf, 230 Kfz/2h fahren auf die A57 in Richtung Krefeld, 310 Kfz/2h auf die A57 in Richtung Köln, 130 Kfz/2h auf die A46 und 140 Kfz/2h fahren an der AS Neuss-Holzheim ab.

Die gesamte Auswertung der Routenverfolgung am AK Neuss-West ist in den Anlagen A-36, A-37, A-41, und A-42 dargestellt.





### 3. Herleitung der Dimensionierungsbelastungen

#### 3.1 Allgemeines

Zur Herleitung der Dimensionierungsbelastung wurden in der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung die erhobenen Daten der Dauerzählstellen aus dem Jahr 2014 der A57 von der AS Köln-Chorweiler bis zur AS Asdonkshof einer eingehenden Analyse unterzogen (siehe Kapitel 2.2). Dauerzählschleifen an den kreuzenden Autobahnen A 42, A 40, A 44, A 46 und A 52 wurden ebenfalls ausgewertet. Im weiteren Netz wurden die Zählungen der SVZ 2010 zur Hilfe genommen.

Die Analyse der Daten der Dauerzählstellen zeigte, dass die Morgenspitze zwischen 6 und 8 Uhr und die Nachmittagspitze zwischen 16 und 18 Uhr liegt. Auf Grundlage dieser Spitzenstundengruppe wurde das Analysemodell der Morgen- und Nachmittagspitze aufgebaut.

Ebenfalls wurden für alle Streckenelemente im Untersuchungsbereich die Spitzenstundenbelastung der 50. Stunde ausgewertet.

Für die Umgestaltung der AS Chorweiler im Zusammenhang des Ausbaus des AK Köln-Nord konnte anhand der zusätzlich ausgewerteten Daten der Dauerzählstellen für das AK Köln-Nord die Anzahl der Verkehrsteilnehmer bestimmt werden, die heutzutage das AK Köln-Nord zum „Wenden“ nutzen. Anhand dieser Zahlen konnte eine Modellierung des Umbaus der AS Chorweiler vorgenommen werden.

Des Weiteren wurden im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die Prognose eine maßgebende vormittägliche Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,v}$  und eine maßgebende nachmittägliche Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,n}$  für ein einheitliches Belastungsbild in der Morgen- und Nachmittagspitze bestimmt.

#### 3.2 Bestimmung der maßgebenden vor- bzw. nachmittäglichen Bemessungsverkehrsstärke

Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 [4] definiert für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen die jeweilige Verkehrsstärke der n-ten Stunde jedes zu bemessenden Einzelements als maßgebend. Dabei erfolgt die Auswahl der Stunden aus den 8.760 Stunden eines Jahres ohne Rücksicht auf bestimmte Stundengruppen oder Wochentage allein anhand der Größe der Verkehrsmenge. Der Bundesverkehrsminister gibt dabei für die n-te Stunde die 50. Stunde vor. Diese Definition für Einzelemente führt systematisch dazu, dass sich aus den Bemessungsverkehrsstunden kein geschlossenes Belastungsbild für mehrere Elemente ergibt. Zugleich ist aber für die Bewertung von Netzabschnitten oder Folgen von (Teil-)Knotenpunkten bzw. die Anwendung alternativer Verfahren (Mikrosimulation) ein einheitliche Bemessungsstunde unabdingbar.

Das HBS 2015 [4] gibt vor, dass sich diese einheitlichen Bemessungsstunden an den für die Gesamtbeurteilung maßgebenden Elementen orientieren sollen und, falls diese nicht im Vorhinein bekannt sind, mehrere Belastungsfälle zu betrachten sind und denjenigen mit dem insgesamt schlechtesten Bewertungsergebnis zu wählen sind.

Hieraus ergibt sich, dass diese Vorgehensweise zum einen nur für eine konkrete Zusammenfassung einzelner Teilknotenpunkte des Planungsraums (also z.B. ein bestimmtes Autobahnkreuz oder ein





bestimmter Streckenabschnitt mit mehreren Anschlussstellen etc.) und zum anderen nur anwendbar ist, wenn gleichzeitig eine Bemessung erfolgt.

Um im Rahmen einer reinen Verkehrsprognose dennoch einheitliche Belastungszahlen für einen Planungsraum liefern zu können, wurde zusätzlich zur maßgebenden Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,50}$  eine vormittägliche Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,v}$  sowie eine nachmittägliche Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,n}$  angegeben.

Da für diese Werte bislang keine Berechnungsvorschriften vorliegen, wurde die folgende Berechnungsmethodik zu Grunde gelegt:

1. Aus den Zähldaten (hier aus den Daten der Dauerzählstellen des Analysejahres) wird für jedes Element im Planungsraum die 50. Stunde sowohl für das Vormittagsintervall 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr (1.460 Stunden) als auch für das Nachmittagsintervall 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr (1.460 Stunden) bestimmt.
2. Aus den Modellberechnungen werden für jedes Element im Planungsraum sowohl die Verkehrsstärken in der vormittäglichen als auch in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit ermittelt.
3. Mittels des Verfahrens der Minimierung der Fehlerquadratrate wird der Faktor  $f_{vor}$  für die vormittägliche und  $f_{nach}$  für die nachmittägliche Bemessungsverkehrsstärke ermittelt, mit dem sich jeweils die geringste Abweichung der einheitlichen Bemessungsverkehrsstärken von den Verkehrsstärken der 50. Stunde in den jeweiligen Stundengruppen einstellt.
4. Mit den so ermittelten Faktoren lassen sich die einheitlichen Bemessungsverkehrsstärken auch aus den modellbasierten Verkehrsstärken in der vormittäglichen bzw. in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit für die Prognose ermitteln.

Im Ergebnis liegen somit einheitliche Belastungsbilder für den vor- und nachmittäglichen Belastungszeitraum vor. Bei einer konkreten Bemessung bzw. Simulation ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, ob dieser einheitliche Belastungsfall die Anforderungen an die maßgebende Bemessungsstunde  $q_{B,50}$  widerspiegelt.



## 4. Verkehrsumlegung mit VISUM

### 4.1 Allgemeines

Zur Herleitung des erforderlichen Ausbaustandes des Autobahnnetzes und zur Beurteilung von verkehrlichen Auswirkungen von Baumaßnahmen im Autobahnnetz ist die Kenntnis der heutigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage sowie der genauen Fahrtbeziehung (Verflechtung) von entscheidender Bedeutung. Daher wurde für den Untersuchungsraum ein Verkehrsmodell aufgebaut.

Aufgabe des Verkehrsmodells ist es, anhand der absehbaren strukturellen Entwicklungen im Untersuchungsraum sowie genereller Entwicklungstrends die zukünftige Verkehrsnachfrage zu ermitteln und auf Basis einer Verflechtungsmatrix auf das Straßennetz umzulegen. Die sich daraus ergebenden Verkehrsbelastungen können anschließend für weitere Berechnungen sowohl stromfein in stündlicher Auflösung als auch in Form von DTV-Belastungen bereitgestellt werden.

### 4.2 Datengrundlage

Für das Verkehrsmodell wurden die folgenden Grundlagedaten verwendet:

- Ergebnisse der Umlegungsberechnung für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) (vgl. [5]),
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) (vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW MBV und Straßen NRW) (vgl. [6]),
- Studie zur Mobilität in Deutschland 2008 (infas, DLR) (vgl. [7]) und
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (vgl. [8]).

Als eine weitere Datengrundlage wurden die Daten aus der automatischen Verkehrserfassung an der A 57 von November 2013 bis Oktober 2014 herangezogen. Darüber hinaus wurden im November 2014 eigene Zählungen durchgeführt (siehe Kapitel 2.2), deren Ergebnisse ebenfalls für den Aufbau bzw. die Kalibrierung des Verkehrsmodells verwendet wurden.



### 4.3 Aufbau des Verkehrsmodells

#### 4.3.1 Einteilung des Untersuchungsraums in Verkehrsbezirke, Netzmodell

Das Netzmodell bildet die Verbindungen zwischen den Verkehrsbezirken in Form einer Widerstandsmatrix ab. Dazu wurde das Straßennetz mit einer zum Planungsraum hin größer werdenden Feinheit mit den verkehrstechnisch relevanten Parametern aufgenommen und in das Modell übertragen. Zu diesen Parametern gehören unter anderem die Streckenlänge, die zulässige Geschwindigkeit und die Kapazität des betreffenden Netzabschnitts. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um das Autobahnnetz, ergänzt durch die relevanten Straßen des nachgeordneten Netzes.

Der Untersuchungsraum wurde in Verkehrsbezirke (sogenannte Binnenzellen) unterteilt, denen verkehrsrelevante Strukturmerkmale (z.B. Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen) zugewiesen wurden. Darüber hinaus wurden am Rand des Untersuchungsraums sogenannte Außenzellen definiert, die den Bereich außerhalb des Untersuchungsbereichs repräsentieren. Die Einteilung der Binnenzellen orientiert sich an den Stadtbezirken. Das Modell besteht aus 360 Binnenzellen und 30 Außenzellen.

In der folgenden Abbildung ist der im Verkehrsmodell abgebildete Ausschnitt des Straßennetzes abgebildet.





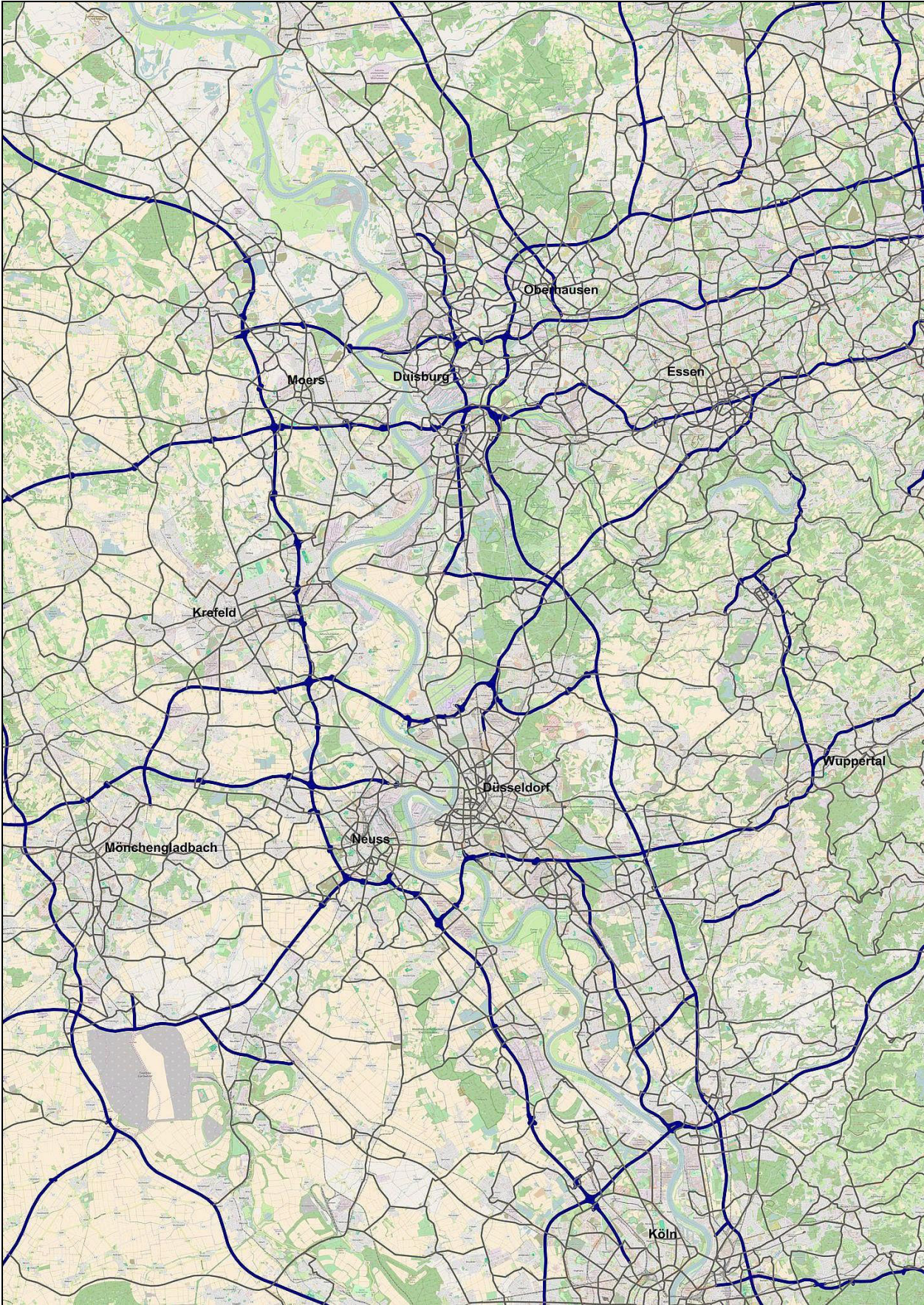


Abbildung 11: Netzausschnitt des Verkehrsmodells (© OpenStreetMap-Mitwirkende)





### 4.3.2 Matrix der Verkehrsverflechtungen

Um im Prognosefall die Bemessungsverkehrsstärken möglichst realitätsnah einzuschätzen zu können, ist für das Umlegungsmodell eine Berechnung eines Vormittags- (6:00 Uhr – 8:00 Uhr) und eines Nachmittagsintervalls (16:00 Uhr – 18:00 Uhr) erforderlich. Entsprechend mussten auch für beide Zeitbereiche Verflechtungsmatrizen hergeleitet werden.

Die Verflechtungsmatrix für jedes Verkehrsmodell gliedert sich in drei Teile, und zwar

- den Binnenverkehr, der sowohl Quelle wie Ziel im Modellbereich hat und theoretisch vollständig durch die Strukturdaten des Gebietes erklärt werden kann,
- den Quell- und Zielverkehr, der im Modellbereich nur entweder entsteht oder endet und teilweise über die Strukturdaten des Gebietes erklärt werden kann und
- den Durchgangsverkehr, der von den Strukturdaten des Modellbereichs unabhängig ist.

Das Verkehrsmodell dient im Rahmen der vorliegenden Untersuchung dazu, die Verkehrsbelastungen im Autobahnnetz innerhalb des Untersuchungsbereichs abzubilden und zu prognostizieren. Charakteristisch für diesen Verkehr ist, dass er sich innerhalb des betrachteten Straßennetzes zum größten Teil aus Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr zusammensetzt und nur zu einem geringen Teil aus Binnenverkehr. Eine modellinterne Erzeugung der Verflechtungsmatrix würde somit lediglich einen sehr kleinen Teil des Verkehrsgeschehens erklären können.

Daher wurden auf eine eigene Verkehrserzeugungsrechnung verzichtet und anstelle dessen auf die bundesweite Verflechtungsprognose zurückgegriffen. Hierbei handelt es sich um Daten der im Jahr 2014 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen im Jahr 2030, in der verkehrsträgerübergreifende Quell- und Zielmatrizen des Güter- und Personenverkehrs erarbeitet worden sind. Diese Matrizen sind speziell zur Prognose und Planung der Bundesverkehrswege bestimmt und beinhalten die Verkehrsverflechtung zwischen den Kreisen und den kreisfreien Städten Deutschlands für die Jahre 2010 und 2030.

Für das hier verwendete Modell wurde diese Verflechtungsmatrix auf kleinräumige Verkehrszellen aufgeteilt. Die Strukturdaten der einzelnen Zellen wurde anhand der unter Ziffer 4.2 dargestellten Datengrundlage auf den neuesten Stand gebracht.

Die Aufteilung des Verkehrs auf die Zellen wurde mittels eines Gravitationsmodells vorgenommen, also anhand der Verteilung der einzelnen Strukturgrößen (Einwohner, Arbeitsplätze etc.) auf die Zellen einerseits sowie der Entfernung der Zellen untereinander andererseits. Dabei blieb die Matrix bezogen auf die ursprünglichen, größeren Verkehrszellen (also die Kreise und kreisfreien Städte) unverändert erhalten.

Für die durchgeführte Umlegung in den beiden Zeitbereichen 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr musste die Verflechtungsmatrix entsprechend umgerechnet werden. Die Daten lagen für den Pkw-Verkehr nur als Jahreswerte für sechs verschiedene Fahrtzwecke vor. Für die Umrechnung wurden die Daten der MID-Erhebung 2008 verwendet. Die Ergebnisse der Auswertung für Pkw-Fahrten in Agglomerationsräumen sind im Folgenden für die einzelnen Fahrtzwecke dargestellt.



### Fahrtzweck Arbeit

An einem Normalwerktag finden 0,358 % der jährlichen Fahrten statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 1,08.

Bezogen auf den Arbeitsplatz finden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr 41,27 % der Zielverkehre und 1,41 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 2,59 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 33,47 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

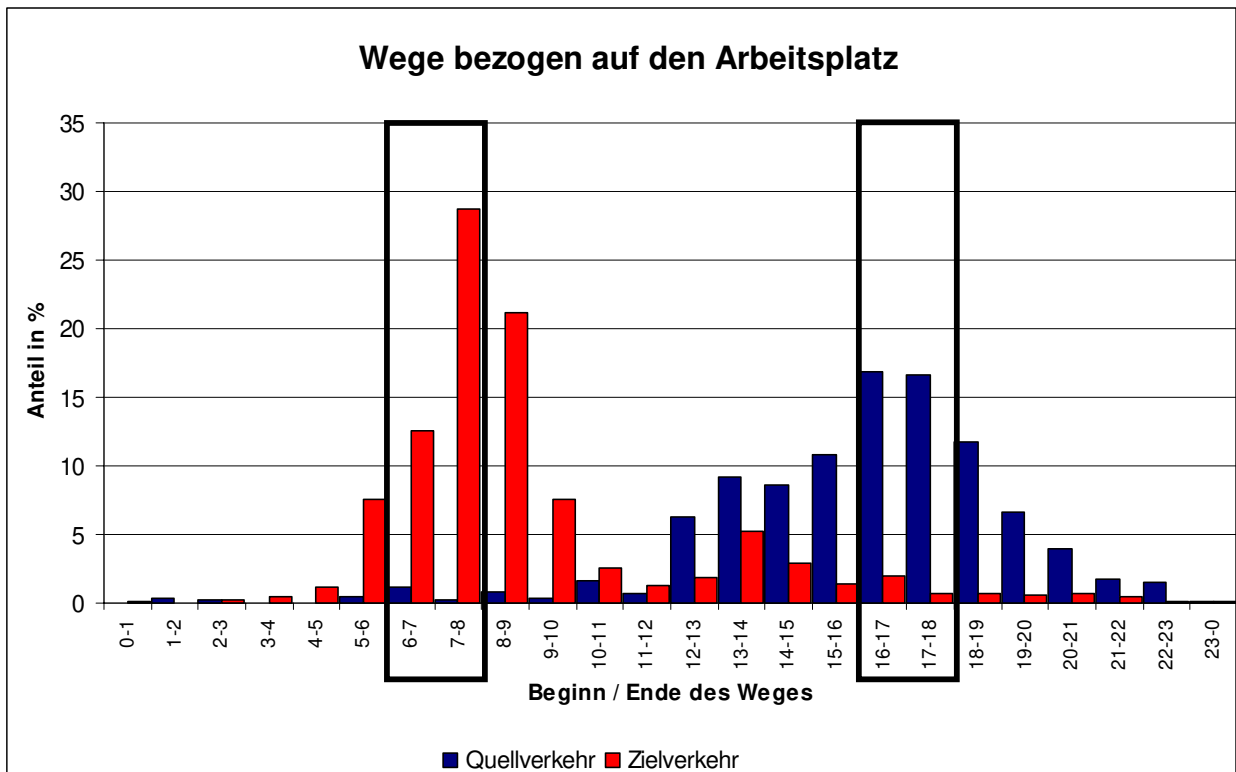


Abbildung 12: Wege bezogen auf den Arbeitsplatz





Bezogen auf den Wohnort der Arbeitnehmer finden gemäß MID in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr 2,02 % der Zielverkehre und 50,27 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 30,81 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 1,28 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

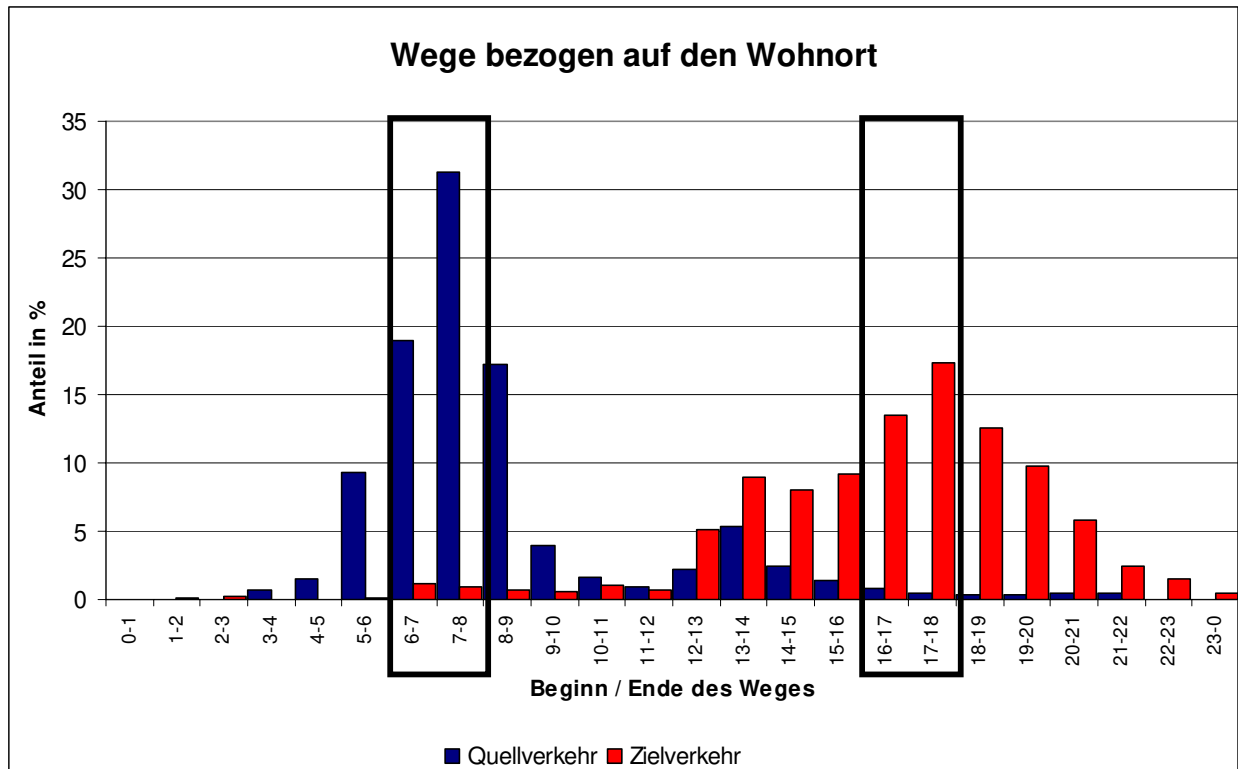


Abbildung 13: Wege bezogen auf den Wohnort



## Fahrtzweck Ausbildung

An einem Normalwerktag finden gemäß MID 0,426 % der jährlichen Fahrten zum Fahrtzweck Ausbildung statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 1,4 Pers./Pkw.

Bezogen auf die Ausbildungsstätte finden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr 24,87 % der Zielverkehre und keine Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 11,37 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 21,76 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

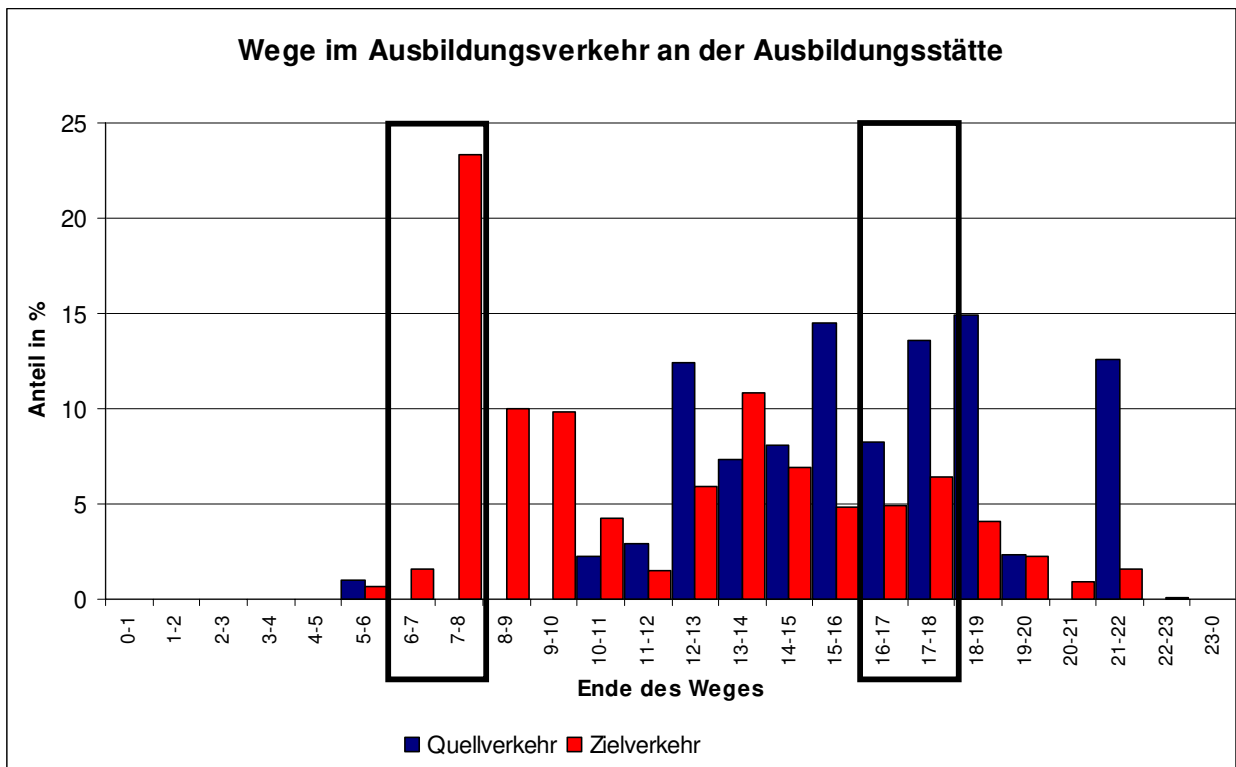


Abbildung 14: Wege im Ausbildungsverkehr an der Ausbildungsstätte



## Fahrtzweck Einkauf

An einem Normalwerktag finden gemäß MID 0,295 % der jährlichen Fahrten zum Fahrtzweck Einkauf statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 1,4 Pers./Pkw.

Bezogen auf den Einzelhandelsstandort finden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr 1,55 % der Zielverkehre und 1,04 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 19,42 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 22,89 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

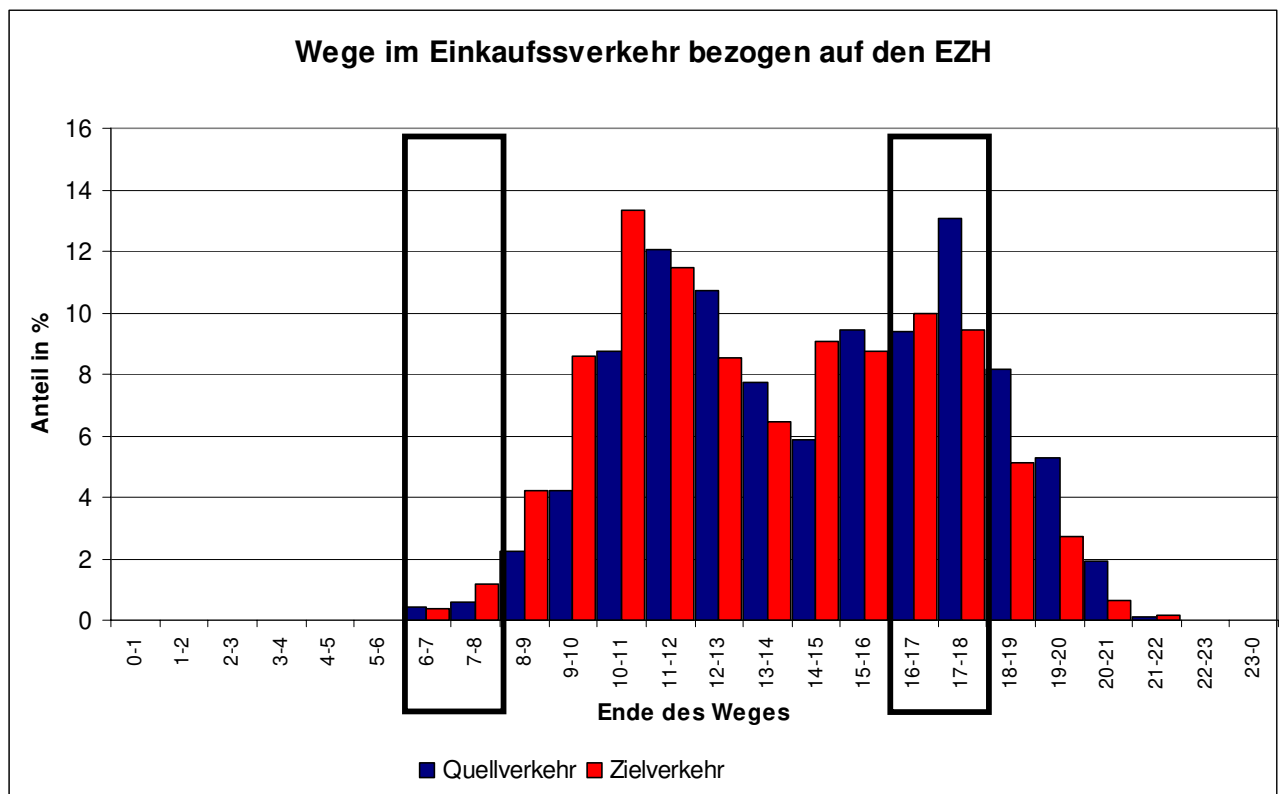


Abbildung 15: Wege im Einkaufsverkehr bezogen auf den EZH





### Fahrtzweck „Dienstliche Fahrten“

An einem Normalwerktag finden gemäß MID 0,371 % der jährlichen Fahrten zum Fahrtzweck „Dienstliche Fahrten“ statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 1,02 Pers./Pkw.

Bezogen auf den Arbeitsplatz finden in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr 2,34 % der Zielverkehre und 9,38 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 16,32 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 14,99 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

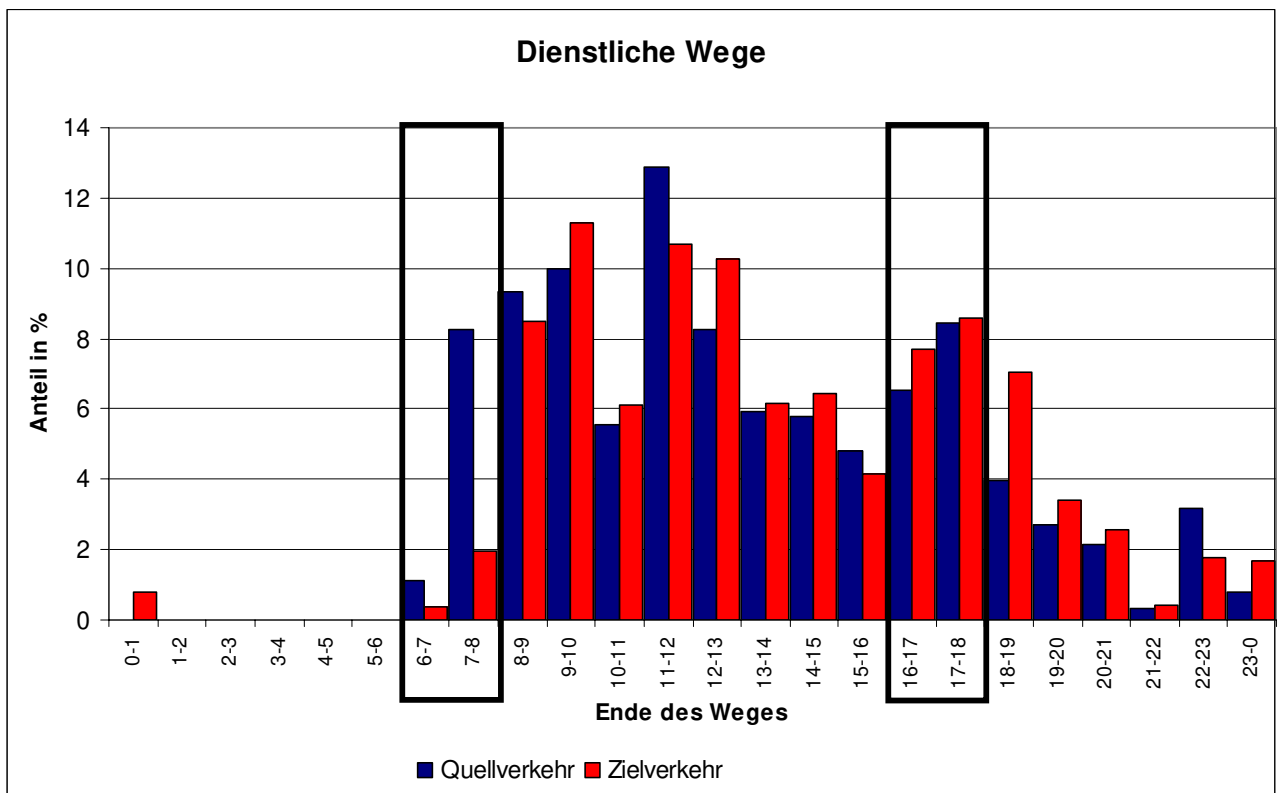


Abbildung 16: Wege bezogen auf den Fahrtzweck „Dienstliche Wege“



**Private Fahrtzwecke**

An einem Normalwerktag finden gemäß MID 0,275 % der jährlichen Fahrten statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 1,58 Pers. / Pkw.

In der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr finden 3,46 % der Zielverkehre und 4,85 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 18,15 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 19,28 %.

Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

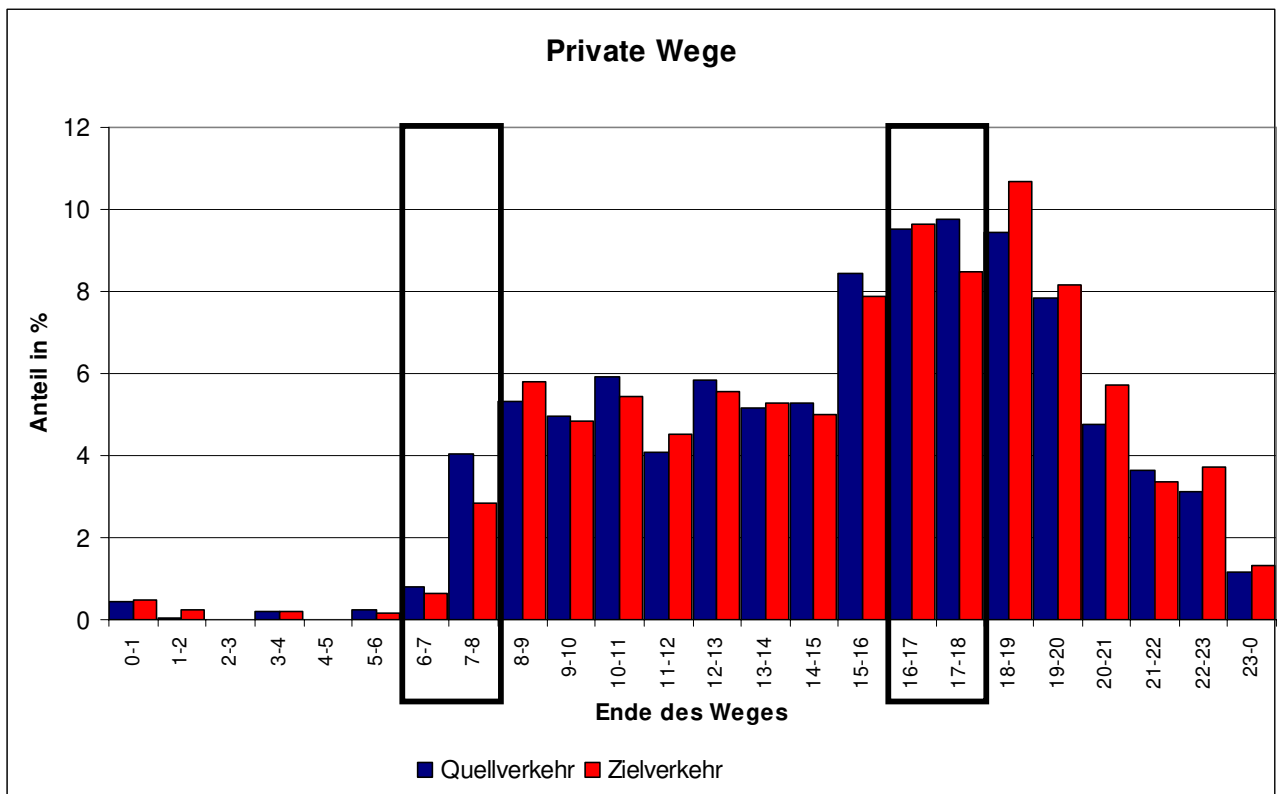


Abbildung 17: Wege mit privaten Fahrtzwecken



### Fahrtzweck Urlaubsreise

An einem Normalwerktag finden gemäß MID 0,143 % der jährlichen Fahrten zum Fahrtzweck Urlaubsreise statt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad bei diesem Fahrtzweck liegt bei 2,7 Pers. / Pkw.

In der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr finden keine Zielverkehre und 6,63 % der Quellverkehre statt. Am Nachmittag in der Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr beträgt der Zielverkehr 18,27 % des Tagesverkehrs, der Quellverkehr 24,9 %. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesganglinie für einen durchschnittlichen Normalwerktag.

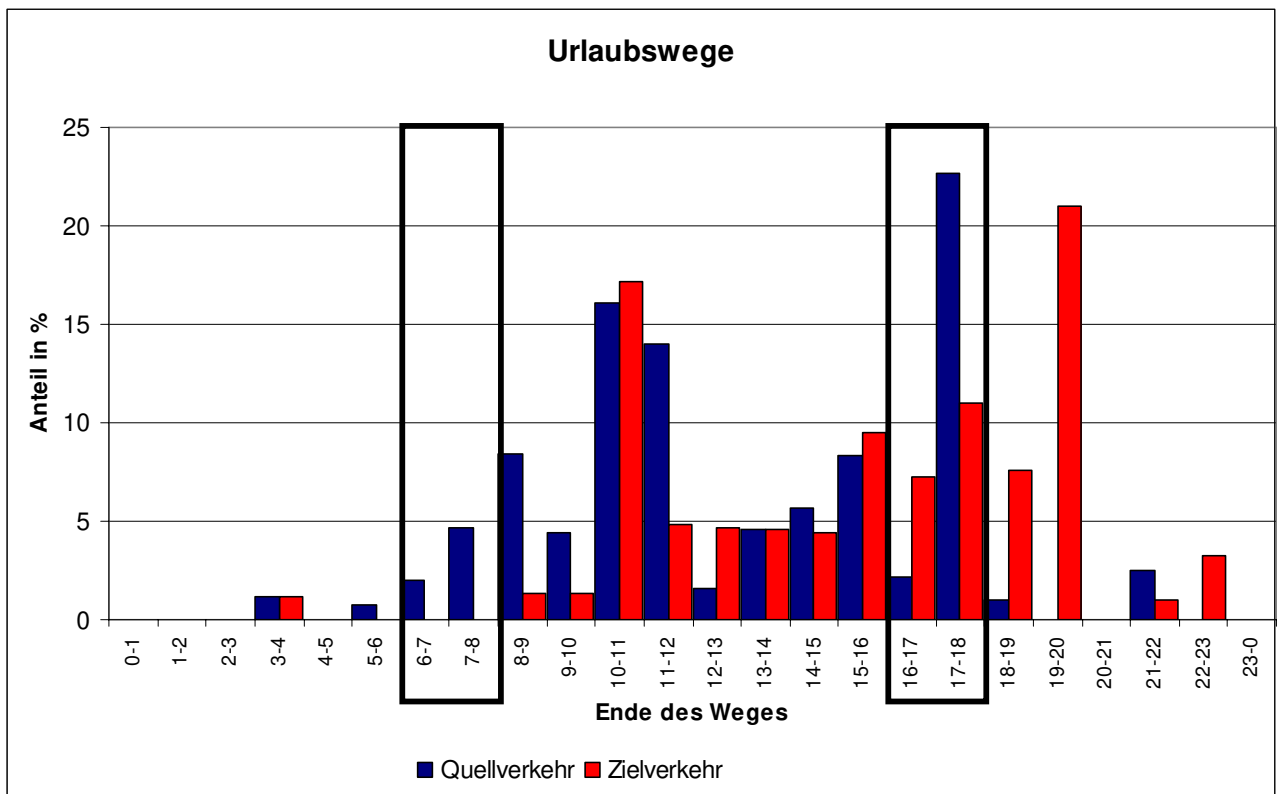


Abbildung 18: Wege mit dem Fahrtzweck Urlaubsreise

### Lkw-Verkehr

Für den Lkw-Verkehr wurden die Stundenwerte anhand der in den Zeitabschnitten der Umlegung gebräuchlicher Ganglinien aus den vorliegenden Matrizen errechnet und anhand der eigenen Zählungen kalibriert.

Die so ermittelten Matrizen stellen den Ausgangspunkt für die Umlegungsberechnungen dar. Anhand der Daten der Verkehrserhebung wurde die Matrix geeicht.





#### 4.4 Umlegung, Ergebnisse der Kalibration

Nach der Aufteilung auf die Fahrtzwecke gemäß Kapitel 4.3.2 wurden in der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) die berechnete Verkehrsnachfrage auf die zur Verfügung stehenden Routen im Netzmodell umgelegt. Dieser Schritt wurde mit dem Programm VISUM durchgeführt. Dabei wurde das Gleichgewichtsverfahren verwendet, bei dem ausgehend von einer Sukzessivumlegung als Startlösung der Gleichgewichtszustand in einer mehrstufigen Iteration hergestellt wird.

Die so erzeugten Streckenbelastungen wurden anschließend mit den gezählten Werten verglichen. Durch iterative Veränderungen der Modellparameter konnte eine hohe Übereinstimmung zwischen den errechneten Verkehrsbelastungen und den gezählten Werten erreicht werden. Die Kalibration erfolgte hierbei durch eine entsprechende Umverteilung des Binnenverkehrs zwischen den Binnenzellen und den Vergleich der Umlegungsergebnisse mit den Erhebungsdaten.

Um die Qualität der Ergebnisse der Umlegung zu beurteilen, ist ein Vergleich mit den realen Verkehrsbelastungszahlen erforderlich. Hierbei kommen verschiedene Kenngrößen in Betracht.

Die direkte Vergleichsgröße ist die absolute Abweichung. Hierbei ergibt sich allerdings das Problem, dass bei unterschiedlichen Größenordnungen der Zielwerte ein Vergleich schwierig ist. So ist intuitiv klar, dass eine Abweichung von 100 Kfz bei einer Zielgröße von 1.000 Kfz kritischer zu bewerten ist als bei 10.000 Kfz. Allgemein anerkannte Grenzwerte für akzeptable Abweichungen liegen allerdings nicht vor.

Um dieses Problem zu umgehen, bietet sich die prozentuale Abweichung als Qualitätsmaß an. Hierbei entstehen bei sehr kleinen und sehr großen Werten Schwierigkeiten bei der Vergleichbarkeit. Eine Abweichung von 1 bis 2 Kfz bei einem Zielwert von 10 Kfz ergibt ebenso eine 15 %-Abweichung wie eine Abweichung um 1.500 Kfz bei einem Zielwert von 10.000 Kfz. Gebräuchlicherweise wird eine Abweichung von 15 bis 20 % als akzeptabel erachtet.

Im angelsächsischen Bereich ist die Bewertung der Modellqualität anhand des sogenannten GEH-Wertes entstanden. Dieser berechnet sich wie folgt:

$$GEH = [ (Q_{um} - Q_{Zähl})^2 * 2 ] / (Q_{um} + Q_{Zähl}) ]^{0,5}$$

mit  $Q_{um}$ : Verkehrsstärke der Umlegung

$Q_{Zähl}$ : Verkehrsstärke der Zählung

Bezogen auf Umlegungen in der Einheit [Kfz/h] ist ein GEH-Wert kleiner 5,0 anzustreben. Ein Modell gilt als gut kalibriert, wenn nicht mehr als 15 % der Datenpaare einen GEH-Wert größer 5 (aber kleiner 10) aufweisen. Bei Werten größer 10 ist eine Einzelfallprüfung vorgesehen (vgl. TVB, 2012).

In den folgenden Tabellen sind die Vergleichszahlen für die Umlegung der morgendlichen und nachmittäglichen Zeiträume dargestellt. Die Abschnittsbezeichnungen sind in den Anlagen zu den jeweiligen Anschlussstellen bzw. Autobahnkreuzen dargestellt.



Tabelle 1: Umlegungskennziffern für die normalwerttägliche (Mo – Fr) Durchschnittsstunde innerhalb des Intervalls von 6 bis 8 Uhr und 16 bis 18 Uhr

Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV
A	1,28	1,07	3,14	1,97	GN	2,56	1,57	0,75	0,41	ON	1	3,67	1,83	1,06
AA	1,19	0,94	0,7	0,86	GO	2,91	1,02	0,46	0,98	OO	1,88	2,12	1,43	0,84
AB	1,99	0,31	1,04	3,19	GP	0,4	1,84	0,8	3,76	OP	3,37	1,58	4	0,32
AC	2,86	1,67	0,4	3,66	GV	3,48	0,86	1,78	0,77	OQ	1,53	0,49	0,29	1,87
AD	1,81	3,27	1,49	0,34	GW	1,29	0,87	1,13	0,8	OR	3,53	0,14	2,84	2,22
AE	1,17	0,1	1,59	0,73	GX	2,29	0,49	1,89	0,53	OS	1,76	0,62	2,34	0,1
AF	1,7	0,63	1,98	0,78	GY	3,24	1,88	2,41	1,61	OT	1,52	1,35	1,64	1,88
AG	0,38	1,05	2,71	1,53	H	0,98	1,82	3,06	2,26	OU	0,18	1,41	1,42	0,98
AH	0,59	0,72	2,66	0,33	HD	4,96	0,95	3,44	2,18	OV	1,33	2,49	2,17	2,31
AI	0,6	1,22	3,79	1,64	HE	0,04	0,67	0,49	0,93	OW	1,04	3,07	2,49	2,41
AN	3,68	0,02	1,41	0,09	HF	0,35	2,98	3,24	3,3	OX	1,15	0,77	0,13	0,19
AO	1,9	1,16	2,92	1,59	HG	0,55	4,28	3,62	1,19	PF	3,48	1,37	2,61	1,98
AP	1,06	0,97	1,53	2,29	HI	1,81	2,39	4,73	0,58	PG	0,36	2,08	1,49	3,27
AQ	3,51	0,67	2,54	0,13	HJ	1,14	1,51	3,33	1,31	PH	0,59	1,32	2,85	1,64
AR	0,63	1,67	1,3	4,5	HK	2,07	0,84	1,99	3,72	PI	0,38	0,72	1,4	1,65
AS	0,87	0,56	0,92	3,37	HM	1,67	3,7	3,28	0,57	PJ	0,74	1,13	3,68	0,58
AT	3,57	0,61	0,6	1,9	HN	1,06	2,6	4,61	2,43	PK	1,45	0,77	2,57	0,82
AU	4,39	3,34	0,27	1,88	HO	3,94	1,11	1,62	0,49	PL	2,97	3,52	1,53	1,51
AV	0,02	2,19	1,04	1,13	HQ	1,06	2,6	4,61	2,43	PM	1,11	2,19	2,2	2,43
AW	2,53	0,91	0,57	2,18	HR	0,07	4,48	1,99	2,77	PN	3,25	1,48	3,11	4,55
AX	0,71	1,11	1,44	3,02	HS	2,47	0,06	3,28	0,57	PO	1,42	4,33	0,33	0,33
AY	0,87	0,56	0,92	3,37	HT	0,25	0,09	1,14	0,42	PP	3,37	1,58	4	0,32
AZ	0,02	2,19	1,04	1,13	HU	3,31	0,83	0,46	4,14	PQ	3,53	0,14	2,84	2,22
BA	3,01	1,68	2,66	0,72	HV	1,89	3,36	0,74	1,44	PR	2,58	2,95	0,2	0,68
BB	3,71	1,36	1,36	4,45	HW	3,98	1,34	3,07	2,56	PS	2,94	4,19	0,4	0,49
BR	1,34	3,25	3,05	2,27	HZ	1,43	4,43	1,91	1,54	PT	2,95	4,4	1,19	0,64
BT	3,62	0,91	2,89	4,93	I	1,13	0,75	3,04	1,56	PU	0,49	0,16	1,79	0,25
BU	5,3	3,28	1,52	3,85	IA	0,48	4,94	0,83	2,46	PV	2,31	3,74	0,27	0,77
BV	2,19	2,21	0,17	5	IB	0,08	1,44	2,28	3,49	PW	2,21	4,37	0,35	0,63
BW	0,26	3,01	2,74	3,15	IC	2,3	5,39	0,75	4,06	PX	0,77	0,12	0,1	3,23
BX	2,67	0,25	1,51	2,04	ID	0,48	4,72	1,81	3,52	PY	0,96	0,06	0,2	3,64
BY	2,25	0,21	1,95	2,31	IE	0,54	3,84	2,6	1,56	PZ	2,67	0,96	0,46	0,66
BZ	2,13	2,16	1,11	1,17	IF	0,94	2,98	0,37	3,24	QC	2,42	1,3	3,42	0,94
CE	0,35	4,89	0,62	1,94	IG	0,65	1,79	1,82	4,34	QD	0,54	3,5	0,77	2,3
CF	2,24	0,63	1,74	1,8	IH	0,3	1,04	2,21	5,01	QE	1,52	3,99	1,57	0,83
CG	4,1	1	1,96	1,42	II	1,86	3,57	0,89	2,78	QF	1,32	2,45	1,19	1,88
CH	4,37	0,79	0,08	1,27	IN	1,53	0,75	4,78	1,88	QG	1,61	2,36	1,45	0,02
CI	3,61	2,07	1,41	1,13	IO	0,33	1,23	0,58	4,31	QH	0,21	0,77	0,07	3,27
CJ	2,46	1,37	0,77	0,58	IP	0,92	0,88	2,61	5,18	QI	1,23	0,8	0,73	3,01
CM	1,46	1,05	1,69	0,48	IQ	1,81	0,94	3,55	0,34	QJ	1,19	0,17	0,76	1,28
CO	3,29	0,18	2,18	0,27	IT	0,21	0,26	3,76	4,76	QK	0,95	1,87	0,01	2,05
CP	3,61	2,07	1,41	1,13	IY	1,72	2,06	1,42	2,89	QL	2,16	0,83	0,32	0,34
CQ	1,46	1,05	1,69	0,48	J	0,57	3,74	0,62	1,56	QLM	0,74	0,76	0,25	0,64
CT	0,22	2,82	0,94	4,1	JB	0,09	4,36	2,06	2,1	QM	1,19	0,17	0,76	1,28
CW	0,94	2,19	1,85	2,68	JC	3,06	3,07	3,82	1,12	QN	2,16	0,83	0,32	0,34
CX	3,11	1,96	0,67	0,15	JF	0,76	1,05	0,53	2,16	QT	1,4	1,97	1,03	0,59
CY	3,62	2,4	1,42	0,9	JM	2,55	2,41	1,56	0,34	QU	2,57	0,71	0,41	0,32
CZ	1,73	2,65	2,15	4,34	JN	2,42	2,62	1,03	5,07	QV	0,49	2,57	1,47	0,17
DC	2,72	0,79	1,37	0,37	JP	2,38	4,7	0,79	4,84	QW	1,18	2,53	1,4	0,12
DD	0,27	3,46	2,04	1,33	JW	3,89	0,14	0,64	1,82	QX	3,67	0,47	0,44	0,24
DG	3,87	4,06	0,79	1,64	K	1,36	0,55	0,37	1,14	R	2,97	2,86	2,06	0,66
DH	2,29	3,18	1,36	1,62	KB	0	3,86	0,24	0,2	RA	3,08	0,45	2,49	2,36
DI	1,99	2,81	0,39	2,2	KD	0,29	3,95	3,14	5,29	RB	0,28	2,57	2,04	0,44
DJ	1,37	1,82	2,74	1,78	KE	4,01	1,47	1,64	2,77	RC	3,43	4,46	1,67	0,19
DK	0,46	0,97	0,69	0,86	KF	0,03	0,36	0,81	0,86	RD	4,11	1,11	1,17	0,43
DL	2,17	2,06	0,42	1,11	KH	0,51	0,88	3,34	1,37	RE	0,51	3,07	3,65	1,69
DM	1,52	1,76	3,16	0,12	KK	0,44	3,6	2	5,12	RF	4,8	3,07	1,21	1,82
DN	4,09	4,17	2,81	1,32	KL	0,03	3,54	2,59	5,14	RG	1,04	1,45	4,15	4,07
DO	0,41	1,33	1,4	1,6	KM	1,48	0,61	0,83	1,13	RI	1,54	3,02	1,37	0,21
DP	0,34	2,89	1,21	0,76	KT	2,45	0,21	4,44	0,26	RJ	3,47	2,66	2,49	1,72
DQ	0,24	2,9	3,27	0,49	KU	1,24	3,23	0,03	4,25	RK	2,78	3,94	0,1	0,84
DR	2,53	3,07	2,3	0,61	KV	2,1	5,04	0,2	3,34	RL	3,33	1,58	2,87	1,05
DS	3,78	2,1	0,27	0,68	KW	0,76	1,89	0,23	2,64	RN	0,96	1,13	3,64	2,37
DT	3,37	1,58	4	0,32	KX	0,39	4,68	1,46	3,3	RS	1,58	4,35	2,71	0,54
DU	4,59	2,15	0,04	2,48	KY	0,67	5,47	3,28	3,41	RT	1,21	1,58	0,77	2,1
DV	3,25	1,48	3,11	4,55	KZ	3,07	0,59	4,46	0,53	RU	1,7	4,02	0,85	4,16
DW	1,76	0,62	2,34	0,1	LG	1,72	4,12	4,12	1,66	RV	1,02	2,78	0,31	1,63
DX	0,36	0,49	3,79	3,03	LH	2,18	5,28	3,46	0,99	S	1,15	4,33	0,52	1,8



Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV	Abschnitt	VS GEH KFZ	VS GEH SV	AS GEH KFZ	AS GEH SV
DY	1,76	0,62	2,34	0,1	LI	0,13	0,76	2,25	4,25	SA	1,95	4,86	0,72	4,55
DZ	3,25	1,48	3,11	4,55	LL	4,44	0,14	0,66	1,97	SB	2,48	2,09	1,39	0,33
EA	0,22	0,25	1,05	1,21	LM	0,39	4,69	3,06	0,12	SC	0,15	5,04	1,48	0,03
EB	0,25	0,24	0,85	0,11	LN	2,91	3,72	0,98	0,53	SH	2,57	0,11	0,96	0,52
EC	0,16	2,28	4,53	3,19	LO	0,22	0,98	0,8	1,7	SI	2,12	0,41	0,79	1,78
EH	3,88	0,39	1,71	1,26	LP	0,26	0,76	1,3	1,34	SJ	1,54	0,9	2,6	2,15
EI	1,15	0,16	1,23	0,58	LQ	0,22	1,56	1,65	2,39	SK	1,64	1,26	2,8	3,51
EJ	0,21	0,92	3,4	0,12	LV	0,15	2,33	1,12	3,3	SL	0,26	0,05	0,37	0,35
EK	0,61	0,32	3,79	0,21	LW	0,29	0,02	1,66	2,48	SO	2,04	2,54	1,88	0,08
EL	1,73	2,39	0,96	0,37	LX	2,42	1,38	3,3	1,24	SP	0,22	2,67	1,29	2,03
EO	3,02	2,65	1,88	1,91	LY	4	2,96	2,87	3,2	SQ	3,24	2,46	1,26	0,39
EQ	1,7	0,33	2,65	0,31	MB	3,96	1,29	0,55	1,79	SS	1,74	1,29	2,34	4,41
ER	0,67	2,21	0,49	2,35	MI	2,31	1,28	3,84	4,44	ST	2,62	0,96	3,29	3,61
ES	2,02	1,13	3,79	2,2	MJ	2,43	1,89	3	3,56	SU	0,51	3,07	3,65	1,69
ET	3,53	0,14	2,84	2,22	MK	0,04	3,54	2,7	3,84	SV	1,48	1,39	0,83	2,72
EU	3,57	0,43	3,65	2,16	MN	1,64	3,04	0,61	1,9	SY	1,47	3,74	2,51	4,98
EV	1,39	2,82	2,54	0,34	MO	2,81	2,44	2,79	3,1	SZ	2,77	3,98	2,42	5,06
EW	3,31	0,52	4	3,5	MP	3,02	1,94	3,06	3,17	T	0,95	1,14	0,99	1,45
EX	2,08	3,48	1,45	0,09	MQ	0,58	2,06	1,05	0,2	TA	2,78	0,24	0,73	0,54
EY	1,94	3,99	0,7	0,22	MR	0,03	0,02	0,7	2,38	TD	1,64	3,26	0,13	2,65
EZ	0,9	3,52	2,86	1,9	MS	3,78	2,58	3,53	2,14	TF	3,27	0,46	4,09	1,94
FC	0,87	2,99	0,99	1	MV	2,31	1,9	0,13	2,83	TH	1,11	4,75	4,74	4,59
FE	1,8	0	1,7	1,7	MX	4,09	0,61	0,66	3,8	TJ	1,43	1,19	3,44	2,15
FF	2,26	4,08	1,11	0,66	MY	1,91	3,45	1,96	2,42	TK	1,03	2,89	1,83	2,77
FG	1,18	3,16	0,99	0,26	MZ	1,86	0,21	1,95	3	TN	2,1	1,68	0,13	0,33
FH	2,23	2,67	0,52	1,92	NA	2,2	0,38	2,5	2,35	TP	0,23	0,14	2,1	2,05
FI	3,13	0,19	0,59	2,16	NB	0,72	2,75	0,63	3,58	TR	0,76	0,35	1,4	2,35
FL	1,76	2,77	2,25	2,93	NE	0,69	1,06	1,09	0,94	TS	1,12	0,65	1,47	0,01
FM	0,99	3,6	2,92	4,22	NF	2,26	0,09	2,06	2,36	TU	2,98	0,53	0,75	1,63
FN	0,87	2,99	0,99	1	NG	3,38	0,01	0,78	2,38	TV	3,92	0,16	1,16	2,3
FO	0,34	4,23	1,73	3,84	NH	3,51	0,4	3	0,75	TW	4,62	1,31	4,6	2,82
FP	0,99	3,6	2,92	4,22	NM	1,4	0,72	0,05	0,34	TX	0,08	0,01	2,78	2,58
FR	2,11	1,15	1,33	2,14	NO	3,64	0,21	0,69	2,25	TY	2,46	0,58	0,3	3,41
FS	3,23	3,75	3,15	3,04	NP	1,15	2,53	1,26	1,35	TZ	1,35	1,5	1,85	1,3
FT	0,76	4,18	4,76	4,16	NR	3,52	4,07	0,21	1,5	U	0,98	1,63	3,33	0,64
FY	4,57	2,15	2,69	0,02	NS	3,06	4,73	0,57	1,73	UC	0,03	1,74	2,8	0,51
FZ	1,63	2,99	3,6	2,69	NT	0,87	2,99	0,99	1	UD	4,6	0,27	2,22	4,51
G	1,6	3,56	0,15	3,66	NU	4,75	1,59	1,22	0,25	UE	4,21	0,33	0,87	4,51
GA	1,05	2,16	2,58	1,08	NV	1,68	4,55	0,75	0,63	UF	0,97	0,19	3,85	4,49
GB	1,43	1,76	2,81	1,71	NZ	0,99	3,6	2,92	4,22	UH	0,93	0,09	4,47	4,25
GC	2,19	1,8	0,37	1,58	OC	4,75	1,59	1,22	0,25	UI	0,04	0,34	2,63	0,99
GF	4,74	4,99	2,34	1,1	OD	3,37	0,15	4,47	3,58	UJ	0,42	1,72	2,48	3,33
GG	1,02	0,66	1,36	2,19	OE	0,76	0,8	4,46	2,93	UK	0,87	0,42	4,06	4,14
GH	4,53	1,74	1,51	0,88	OF	0,51	1,86	1,26	2,55	UO	1,23	3,67	0,06	2,05
GI	5,22	2,61	0,36	1,87	OG	0,58	1,88	1,47	1,97	UP	3,39	1	0,7	4,25
GJ	4,75	1,59	1,22	0,25	OH	0,51	0,04	0,36	2,96	W	0,65	2,18	0,49	0,64
GK	2,98	3,38	0,31	1,06	OK	2,23	3,78	3,42	4	X	0,61	0,86	1,85	1,7
GL	3,44	3,76	0,15	2,15	OL	1,72	0,66	2,62	0,24	Y	2,52	1,01	0,04	0,08
GM	2,66	1,71	2,03	0,93	OM	0,1	2,39	2,31	1,36	Z	0,25	1,94	0,5	0,53

Insgesamt zeigt das Modell damit für den Untersuchungsraum eine gute Übereinstimmung zwischen den gezählten und den umgelegten Verkehrsbelastungen. Der durchschnittliche GEH-Wert liegt in den Morgenstunden bei 1,86 für den Kfz-Verkehr und bei 2,05 für den Schwerverkehr. Am Nachmittag liegt der durchschnittliche GEH-Wert bei 1,82 für den Kfz-Verkehr und bei 2,42 für den Schwerverkehr.





## 4.5 Prognose 2030

Für die Prognose wurden die Verflechtungsmatrizen für 2030 wie unter Kapitel 4.3.2 für die Analysematrizen beschrieben behandelt. Bei der Aufteilung der Matrizen auf die kleineren Zellgrößen wurden die Strukturdaten entsprechend den Angaben der einzelnen Kommunen für die Prognose angepasst. Im Einzelnen wurden folgende Daten in das Modell eingespeist:

- Die Bevölkerungsentwicklung wurde auf Grundlage einer Abfrage bei Städten und Gemeinden festgelegt.
- Für die weiteren umliegenden Verkehrszellen wurden die Prognosedaten (2030) des BVWP-Modells übernommen.
- Die Entwicklung von Gewerbe-, Industrie- und Wohnflächen wurde auf Grundlagen einer Abfrage bei Städte und Gemeinden mit berücksichtigt.

Durch Division der Prognosematrix durch die Analysematrix ergibt sich für jede einzelne Verkehrsbeziehung ein individueller Prognosefaktor. Durch Multiplikation der kalibrierten Analysematrix der Verkehrsverflechtung mit diesem Faktor ergibt sich so die Prognosematrix für die Umlegung.

Das Straßennetz des Prognose-Nullfalls unterscheidet sich von dem des Analysefalls durch die Berücksichtigung der bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich umgesetzten Umbaumaßnahmen. Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung fließen Planungen des mittlerweile veröffentlichten BWVP 2030 ein, die als Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB) und des vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) einzustufen sind. Im Untersuchungsraum sind hier folgende Autobahnabschnitte zu nennen:

- A1, achtstreifiger Ausbau zwischen AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen
- A1, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Erfttal und dem AK Köln-West
- A1, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Wermelskirchen und der T&R Remscheid
- A1, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Köln-West und dem AK Köln-Nord
- A3, achtstreifiger Ausbau zwischen AS Köln-Mühlheim und dem AK Leverkusen
- A3, achtstreifiger Ausbau zwischen der AS Königsforst und dem AD Köln-Heumar
- A3, achtstreifiger Ausbau zwischen dem AK Leverkusen und dem AK Oberhausen
- A3, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Oberhausen und der AS Dinslaken-Nord
- A4, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Köln-Ost und der AS Moitzfeld
- A4, achtstreifiger Ausbau zwischen dem AK Köln-Süd und dem AK Köln-Gremberg
- A40, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Kaiserberg und der AS Essen-Frohnhausen
- A40, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Dortmund-Ost und dem AK Dortmund/ Unna
- A40, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Bochum West und dem AK Dortmund-West



- A42, sechsstreifiger Ausbau zwischen der AS Bottrop-Süd und dem AK Herne
- A43, sechsstreifiger Ausbau zwischen der AS Witten-Heven und der AS Marl-Sinsen
- A44, vierstreifiger Neubau zwischen Düsseldorf/ Ratingen und Velbert B227
- A44, vierstreifiger Neubau zwischen Bochum und dem AK Bochum/Witten
- A44, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Dortmund/ Unna und dem AK Unna-Ost
- A45, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AS Hagen-Süd und dem AK Westhofen
- A45, sechsstreifiger Ausbau zwischen der AS Dortmund-Hafen und dem AK Dortmund-Nordwest
- A46, sechsstreifiger Ausbau zwischen Westring und dem AK Sonnborn
- A52, vierstreifiger Ausbau zwischen dem AK Essen-Nord und der AS Gelsenkirchen-Buer
- A52, sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Mönchengladbach und dem AK Neersen
- A52, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Breitscheid und der AS Essen-Rüttenscheid
- A57, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Neuss-West und dem AK Kaarst
- A57, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Meerbusch und der AS Krefeld-Oppum
- A59, sechs-/achtstreifiger Ausbau zwischen AD St. Augustin West und dem AD Köln-Porz
- A59, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Duisburg und der AS Duisburg-Marxloh
- A524/ B8, vierstreifiger Ausbau zwischen AS Duisburg-Serm und AS Duisburg-Rahm
- A553, vierstreifiger Neubau zwischen dem AK Köln-Godorf und dem AD Köln-Lind
- A559, sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Köln-Porz und dem AK Köln-Gremberg

Für den Prognose-Planfall 2030 wurde der komplette sechsstreifige Ausbau der A57 sowie ein leistungsfähiger Ausbau der Autobahnkreuze Kaarst, Meerbusch, Moers und Kamp-Lintfort berücksichtigt. Der Prognose-Planfall 2030a beinhaltet zusätzlich einen Ausbau des AK Köln-Nord sowie den Umbau der AS Chorweiler zu einer ganzen Anschlussstelle. Im Prognose-Planfall 2030b ist neben den Maßnahmen des Prognose-Planfalls 2030a der Neubau der AS Delrath sowie das Gewerbegebiet „Beiderseits Alte Heerstraße“ in Dormagen (vgl. [9]) berücksichtigt. Das Gewerbegebiet ist in den anderen Prognosefällen nicht berücksichtigt, da die frühzeitige Offenlage des Bebauungsplans erst nach der Veröffentlichung der Verkehrsuntersuchung zur A57 (vgl. [1]) erfolgt ist.



## 5. Analysefall 2014

Auf Grundlage der Dauerzählstellen des Jahres 2014 und den zusätzlichen Erhebungen (vgl. Kapitel 2.2) wurde das Verkehrsaufkommen auf das heutige Straßennetz umgelegt.

In der folgenden Tabelle sind die Querschnittsbelastungen der Hauptfahrbahnen für den Analysefall 2014 aufgelistet.

Tabelle 2: Analysefall 2014, Querschnittsbelastungen

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Tageswerte		
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% des DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% des DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	113.700	8,9%	10.150	105.000	8,3%	8.700
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	79.650	10,5%	8.400	73.850	9,8%	7.250
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	72.950	11,4%	8.350	67.500	10,7%	7.200
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	75.450	11,1%	8.350	69.550	10,4%	7.200
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	77.850	11,0%	8.600	71.450	10,4%	7.400
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	95.050	12,8%	12.200	87.650	11,8%	10.300
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	110.850	12,0%	13.250	101.600	11,1%	11.250
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	119.600	11,2%	13.350	110.050	10,3%	11.350
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	113.050	11,5%	13.050	104.800	10,6%	11.100
AK Neuss-West	AS Büttgen	92.900	11,9%	11.050	86.900	10,9%	9.450
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	85.800	12,9%	11.050	80.250	11,7%	9.400
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	88.350	12,5%	11.050	82.950	11,3%	9.400
AK Kaarst	AS Boverf	71.950	12,2%	8.750	67.100	11,2%	7.500
AS Boverf	AK Meerbusch	71.800	12,2%	8.750	66.900	11,2%	7.500
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	94.050	13,5%	12.700	87.450	12,2%	10.700
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	92.800	13,1%	12.200	86.300	11,9%	10.300
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	89.000	13,5%	12.050	83.150	12,1%	10.100
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	81.000	13,6%	11.050	76.050	12,3%	9.350
AS Moers-Kapellen	AK Moers	80.850	13,7%	11.050	75.850	12,3%	9.350
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	75.650	14,6%	11.050	70.500	13,3%	9.350
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	72.950	14,7%	10.750	68.050	13,4%	9.100
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	69.550	12,1%	8.400	64.300	11,0%	7.100
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	59.600	12,8%	7.650	55.050	11,6%	6.400

Die ausführlichen Verkehrsbelastungen aller Anschlussstellen sind in Anlage A-1 bis A-113 dargestellt. Die Bemessungsverkehrsstärken sowie die Angaben zur Immissionsberechnung sind ebenfalls enthalten. Die maßgebenden Schwerverkehrsanteile  $p_T$  und  $p_N$  sind für Fahrzeuge größer 2,8 t angegeben. Die Umrechnung von einem Anteil größer 3,5 t auf 2,8 t erfolgte mithilfe des aus der Statistik des Kraftfahrbundesamtes (KBA) abgeleiteten Prognosefaktors von 1,2 (vgl. [10]).





## 6. Prognose-Nullfall 2030

Die berechneten Prognosematrizen wurden auf das unter Kapitel 4.5 für den Prognose-Nullfall beschriebene Straßennetz umgelegt. In der folgenden Tabelle sind die Querschnittsbelastungen der Hauptfahrbahnen aufgelistet.

Tabelle 3: Prognose-Nullfall 2030, Querschnittsbelastungen

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Tageswerte		
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% des DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% des DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	118.700	9,7%	11.500	109.850	9,1%	9.950
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	81.900	12,0%	9.850	76.200	11,2%	8.500
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	75.350	13,0%	9.800	70.000	12,1%	8.500
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	76.600	12,9%	9.850	70.850	12,0%	8.500
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	78.700	12,6%	9.900	72.500	11,8%	8.550
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	98.400	13,2%	12.950	91.000	12,1%	11.000
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	113.700	11,9%	13.500	104.400	11,0%	11.500
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	124.750	11,0%	13.700	114.950	10,2%	11.700
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	120.150	11,3%	13.550	111.400	10,4%	11.550
AK Neuss-West	AS Büttgen	109.450	11,2%	12.250	102.400	10,2%	10.450
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	102.050	12,0%	12.200	95.500	10,9%	10.400
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	104.700	11,7%	12.250	98.200	10,7%	10.450
AK Kaarst	AS Boverf	78.700	12,3%	9.650	73.450	11,3%	8.300
AS Boverf	AK Meerbusch	79.000	12,2%	9.600	73.650	11,3%	8.300
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	98.200	13,6%	13.350	91.300	12,4%	11.300
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	94.600	13,7%	12.950	88.100	12,4%	10.900
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	89.750	14,3%	12.850	83.900	12,9%	10.800
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	81.350	14,4%	11.700	76.450	13,0%	9.950
AS Moers-Kapellen	AK Moers	81.050	14,4%	11.650	76.250	13,0%	9.900
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	72.100	13,3%	9.600	67.550	12,0%	8.100
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	68.850	13,5%	9.300	64.600	12,2%	7.850
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	69.150	14,0%	9.300	64.250	12,9%	7.900
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	59.700	14,2%	8.500	55.550	12,9%	7.150

Der Vergleich zum Analysefall 2014 zeigt entlang der A 57 eine Zunahme um insgesamt 5 %, beim Schwerverkehr liegt die Zunahme bei 7 %. Die größten Zunahmen sind zwischen dem AK Kaarst und dem AK Neuss-West zu verzeichnen. Hier liegen die Zuwächse bei bis zu 19 % für den Kfz-Verkehr und 11 % für den Schwerverkehr. Die hohen Zuwächse in diesem Bereich sind zum einen durch das prognostizierte Wachstum des Großraums Düsseldorf zu erklären. Zum anderen kommt es durch die Verlegung der A 61 im Bereich des Tagebaus Garzweiler zu Verkehrsverlagerungen auf die A 57.

Der leichte Rückgang der Verkehrsbelastungen im Bereich der A 57 zwischen dem AK Moers und dem AK Kamp-Lintfort resultiert durch den geplanten Ausbau der A 59 und A 3. Verkehr in diesem Bereich wird auf die Parallelautobahnen verlagert.

Die ausführlichen Verkehrsbelastungen aller Anschlussstellen sind in Anlage B-1 bis B-94 dargestellt. Die Bemessungsverkehrsstärken sowie die Angaben zur Immissionsberechnung sind ebenfalls enthalten. Die maßgebenden Schwerverkehrsanteile  $p_T$  und  $p_N$  sind für Fahrzeuge größer 2,8 t angegeben. Die



---

Umrechnung von einem Anteil größer 3,5 t auf 2,8 t erfolgte mithilfe des aus der Statistik des Kraftfahrbundesamtes (KBA) abgeleiteten Prognosefaktors von 1,2 (vgl. [10]).



## 7. Prognose-Planfall 2030

Im Prognose-Planfall 2030 ist vorgesehen, die A 57 komplett sechsstreifig auszubauen. Die Parameter der Autobahnkreuze Kaarst, Meerbusch, Moers und Kamp-Lintfort wurden so eingestellt, dass diese leistungsfähig sind. In der folgenden Tabelle sind die Querschnittsbelastungen der Hauptfahrbahnen aufgelistet.

Tabelle 4: Prognose-Planfall 2030, Querschnittsbelastungen

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung		
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% des DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% des DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	123.500	9,4%	11.650	114.400	8,8%	10.050
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	86.850	11,3%	9.850	80.800	10,5%	8.500
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	79.300	12,4%	9.800	73.700	11,5%	8.500
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	81.250	12,1%	9.850	75.200	11,3%	8.500
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	84.450	11,8%	9.950	77.800	11,0%	8.600
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	102.600	12,7%	13.000	94.800	11,7%	11.050
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	117.450	11,5%	13.500	107.900	10,7%	11.550
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	130.000	10,6%	13.800	119.700	9,9%	11.800
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	124.800	10,9%	13.600	115.650	10,0%	11.600
AK Neuss-West	AS Büttgen	110.850	11,2%	12.450	103.650	10,3%	10.650
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	104.150	12,0%	12.450	97.450	10,9%	10.600
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	108.250	11,6%	12.500	101.500	10,5%	10.650
AK Kaarst	AS Boverf	80.550	12,5%	10.050	75.150	11,5%	8.650
AS Boverf	AK Meerbusch	80.950	12,3%	10.000	75.400	11,4%	8.600
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	103.350	13,3%	13.700	96.000	12,1%	11.650
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	100.900	13,1%	13.250	93.750	11,9%	11.150
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	95.650	13,7%	13.050	89.250	12,4%	11.050
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	86.300	13,9%	12.000	81.000	12,6%	10.200
AS Moers-Kapellen	AK Moers	86.050	13,9%	11.950	80.850	12,6%	10.150
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	75.650	13,0%	9.850	70.900	11,8%	8.350
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	72.100	13,3%	9.550	67.650	12,1%	8.150
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	70.100	14,3%	9.600	65.150	13,1%	8.100
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	60.750	14,4%	8.750	56.500	13,1%	7.400

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 nimmt die Verkehrsbelastung entlang der A 57 beim Kfz-Verkehr um insgesamt 4 % zu und beim Schwerverkehr um 1 %. Die größten Zunahmen sind im Abschnitt zwischen dem AK Köln-Nord und dem AD Neuss-Süd zu verzeichnen. Beim Kfz-Verkehr liegt die höchste Zunahme in diesem Abschnitt bei 7 %, beim Schwerverkehr bei 0,5 %.

Die ausführlichen Verkehrsbelastungen aller Anschlussstellen sind in den Anlagen C-1 bis C-94 dargestellt. Die Bemessungsverkehrsstärken sowie die Angaben zur Immissionsberechnung sind ebenfalls enthalten. Die maßgebenden Schwerverkehrsanteile  $p_T$  und  $p_N$  sind für Fahrzeuge größer 2,8 t angegeben. Die Umrechnung von einem Anteil größer 3,5 t auf 2,8 t erfolgte mithilfe des aus der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) abgeleiteten Prognosefaktors von 1,2 (vgl. [10]).



## 8. Prognose-Planfall 2030a

Im Prognose-Planfall 2030a ist vorgesehen, die A 57 komplett sechsstreifig auszubauen. Außerdem wurden der Ausbau des AK Köln-Nord sowie der Umbau der AS Chorweiler zu einer ganzen Anschlussstelle berücksichtigt. Die Umlegungsergebnisse im Modell zeigen, dass sich nördlich der AS Dormagen durch die geplanten Änderungen keine Mehr- oder Minderbelastungen auf der A 57 einstellen werden. Die Verkehrswerte auf den Abschnitten nördlich der AS Dormagen sind somit identisch zum Prognose-Planfall 2030. In der folgenden Tabelle sind die Querschnittsbelastungen der Hauptfahrbahnen des Prognose-Planfalls 2030 südlich des AD Neuss-Süd aufgelistet.

Tabelle 5: Prognose-Planfall 2030a, Querschnittsbelastungen

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Tageswerte		
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% des DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% des DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	118.450	9,8%	11.550	110.050	9,0%	9.900
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	91.300	10,9%	9.950	84.900	10,1%	8.550
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	80.300	12,2%	9.800	74.650	11,4%	8.500
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	81.350	12,1%	9.850	75.300	11,3%	8.500
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	84.450	11,8%	9.950	77.800	11,1%	8.600

Im Vergleich zum Prognose-Planfall 2030 nehmen die Verkehrsbelastungen auf den Abschnitten Neuss-Süd bis AK Köln-Nord im Mittel um 0,7 % im DTV zu. Die größte Zunahme ist im Abschnitt zwischen der AS Köln-Chorweiler und der AS Worringen mit etwa 5 % im Gegensatz zum Prognose-Planfall 2030 zu verzeichnen. Die Verkehrsnachfrage auf den Abschnitten zwischen der AS Dormagen und der AS Chorweiler steigt im Prognose-Planfall 2030a im Vergleich zum Prognose-Planfall 2030 an, da auch Quell- und Zielverkehr zwischen den genannten Anschlussstellen auf die A 57 durch den Ausbau der AS Chorweiler verlagert wird, der zuvor Parallelrouten genutzt hat (z. B. B 9). Im Abschnitt zwischen der AS Chorweiler und dem AK Köln-Nord nehmen die Verkehrsbelastungen gegenüber dem Prognose-Planfall 2030a ab, da der „Wendeverkehr“ entfällt. Die neue Ein- bzw. Ausfahrt an der AS Chorweiler nutzen ca. 3.000 Kfz am Tag.

Die ausführlichen Verkehrsbelastungen der Anschlussstellen Chorweiler, Worringen und Dormagen sind in den Anlagen D-1 bis D-9 dargestellt. Die Bemessungsverkehrsstärken sowie die Angaben zur Immissionsberechnung sind ebenfalls enthalten. Die maßgebenden Schwerverkehrsanteile  $p_T$  und  $p_N$  sind für Fahrzeuge größer 2,8 t angegeben. Die Umrechnung von einem Anteil größer 3,5 t auf 2,8 t erfolgte mithilfe des aus der Statistik des Kraftfahrbundesamtes (KBA) abgeleiteten Prognosefaktors von 1,2 (vgl. [10]).





## 9. Prognose-Planfall 2030b

Im Prognose-Planfall 2030b ist vorgesehen, die A 57 komplett sechsstreifig auszubauen. Außerdem wurden der Ausbau des AK Köln-Nord sowie der Umbau der AS Chorweiler zu einer ganzen Anschlussstelle berücksichtigt und der Neubau der AS Delrath in das Modell eingepflegt. Zusätzlich wurde der Neuverkehr des Gewerbegebiets „Beiderseits Alte Heerstraße“ in Dormagen (vgl. [9]) berücksichtigt. In der folgenden Tabelle sind die Querschnittsbelastungen der Hauptfahrbahnen des Prognose-Planfalls 2030b südlich der AS Büttgen aufgelistet.

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Tageswerte		
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% des DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% des DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	120.350	9,9%	11.950	111.600	9,2%	10.300
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	94.650	11,0%	10.450	87.750	10,2%	8.950
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	83.850	12,3%	10.350	77.700	11,5%	8.900
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	86.200	12,1%	10.450	79.450	11,3%	8.950
AS Dormagen (N)	AS Delrath	90.100	11,5%	10.350	82.700	10,8%	8.900
AS Delrath	AK Neuss-Süd	95.200	13,8%	13.150	87.300	13,0%	11.350
AK Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	108.250	14,2%	15.350	99.650	13,1%	13.050
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	122.650	12,1%	14.850	112.250	11,2%	12.600
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Reuschenberg	134.400	11,2%	15.100	123.350	10,5%	12.900
AS Neuss-Reuschenberg	AK Neuss-West	128.750	11,5%	14.800	118.900	10,6%	12.650
AK Neuss-West	AS Büttgen	112.050	11,8%	13.250	104.500	10,8%	11.300

Im Vergleich zum Prognose-Planfall 2030a steigt der Kfz-Verkehr im Prognose-Planfall 2030b auf der Hauptfahrbahn der A57 im Durchschnitt um etwa 4 %, der Schwerverkehr im Durchschnitt um 10 %. Die Mehrverkehre resultieren vor allem aus Wegen, die im Bereich Dormagen / Neuss ihre Quelle bzw. Ziel haben und aus dem untergeordneten Netz auf die Autobahn verlagert werden. Zusätzlich tritt Mehrverkehr durch das Bauvorhaben „Beiderseits Alte Heerstr.“ in Dormagen (vgl. [9]) auf. Nördlich der AS Delrath befahren durchschnittlich 87.300 Kfz und 11.350 Schwerverkehrsfahrzeuge täglich die A57, südlich der AS Delrath sind es 82.700 Kfz/24h und 8.900 SV/24h.

Die Mehr- oder Minderbelastungen im Vergleich zum Prognose-Planfall 2030a nördlich der AS Büttgen verlaufen sich in den weiteren nördlichen Abschnitten der A57.

Die ausführlichen Verkehrsbelastungen zwischen dem AK Köln-Nord und der AS Büttgen sind in den Anlagen E-1 bis E-34 dargestellt. Die Bemessungsverkehrsstärken sowie die Angaben zur Immissionsberechnung sind ebenfalls enthalten. Die maßgebenden Schwerverkehrsanteile  $p_T$  und  $p_N$  sind für Fahrzeuge größer 2,8 t angegeben. Die Umrechnung von einem Anteil größer 3,5 t auf 2,8 t erfolgte mithilfe des aus der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) abgeleiteten Prognosefaktors von 1,2 (vgl. [10]).



## 10. Zusammenfassung

Die A 57 wird im Bereich zwischen Köln und dem Kreis Wesel am Tag von durchschnittlich bis zu 119.600 Kfz/24h (Dauerzählstelle 2014) genutzt. Die Autobahn ist überlastet und dies führt zu Stauscheinungen zu den Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend. Daher wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung beschlossen, die Verkehrsverhältnisse auf der A 57 durch einen Ausbau auf 6 Fahrstreifen zu verbessern. Dabei sind auch die an das Bauwerk anschließenden Strecken, die Anschlüsse an das untergeordnete Netz und die Autobahnkreuze in die Betrachtung einzubeziehen.

Für die Ausbauplanungen werden die zur Planung notwendigen Bemessungsdaten für das Analysejahr und den Prognosehorizont 2030 benötigt. Der Planungsraum erstreckt sich dabei entlang der A 57 von nördlich des Autobahnkreuzes Köln-Nord bis südlich der Anschlussstelle Rheinberg. Der Streckenabschnitt ist in 24 Teilabschnitte mit 16 Anschlussstellen und 6 Autobahnkreuzen aufgeteilt.

Im Jahr 2016 wurde bereits eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die diese notwendigen Bemessungsdaten hervorgebracht hat (vgl. [1]). Diese basierte neben umfangreichen Erhebungen aus den Jahren 2013/2014 auf den Ergebnissen der SVZ 2010 und einem modifizierten Bundesverkehrswegeplan 2003. Da mittlerweile die Ergebnisse SVZ 2015 veröffentlicht und der BVWP 2030 verabschiedet wurde, wurde eine Aktualisierung der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) beauftragt.

Zur Bearbeitung der Thematik wurde in der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung (vgl. [1]) zuerst eine Bestandsaufnahme inklusive einer Verkehrserhebung durchgeführt. Hieraus wurde Verkehrsmodell für die aktuelle Verkehrssituation abgeleitet. Darüber hinaus wurde eine Modellprognose der Verkehrsverhältnisse für das Jahr 2030 erstellt. Im Rahmen der Aktualisierung wurde eine Anpassung der Analyse an die Daten der SVZ 2015 geprüft. Dabei war zu erkennen, dass die Verkehrsbelastungen der SVZ 2015 teilweise erheblich von den aus den Dauerzählstellen für das Analysejahr 2014 ermittelten Verkehrsbelastungen abweichen. Diese Abweichungen sind so groß, dass sie durch strukturelle Veränderungen innerhalb dieses einen Jahres nicht zu erklären sind. Vielmehr resultieren die Abweichungen aus Störungen im Netz im Jahr 2015, die zu Verkehrsverlagerungen im gesamten Untersuchungsgebiet geführt haben. Da davon auszugehen ist, dass bis zum Jahr 2030 die Störungen behoben sind, wurde als Bezugsfall weiterhin das Analysejahr 2014 als Bezugsjahr gewählt.

Anhand des BVWP 2030 wurde das Verkehrsmodell für die Prognose angepasst und neue Verkehrswerte zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind in folgender Tabelle für die Querschnitte der Hauptfahrbahnen vergleichend dargestellt.



Tabelle 6: Vergleich der Gesamtquerschnitte Analyse 2014, PO-Fall 2030 und Planfall 2030

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analyse 2014		PO-Fall 2030		PO-Fall 2030/Analyse 2014		Planfall 2030		Planfall 2030/PO-Fall 2030	
		DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	Lkw>3,5t/24h	%	%	Kfz/24h	Lkw>3,5t/24h	%	%
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	105.000	8.700	109.850	9.950	105%	114%	114.400	10.050	104%	101%
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	73.850	7.250	76.200	8.500	103%	117%	80.800	8.500	106%	100%
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	67.500	7.200	70.000	8.500	104%	118%	73.700	8.500	105%	100%
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	69.550	7.200	70.850	8.500	102%	118%	75.200	8.500	106%	100%
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	71.450	7.400	72.500	8.550	101%	116%	77.800	8.600	107%	101%
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	87.650	10.300	91.000	11.000	104%	107%	94.800	11.050	104%	100%
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	101.600	11.250	104.400	11.500	103%	102%	107.900	11.550	103%	100%
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	110.050	11.350	114.950	11.700	104%	103%	119.700	11.800	104%	101%
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	104.800	11.100	111.400	11.550	106%	104%	115.650	11.600	104%	100%
AK Neuss-West	AS Büttgen	86.900	9.450	102.400	10.450	118%	111%	103.650	10.650	101%	102%
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	80.250	9.400	95.500	10.400	119%	111%	97.450	10.600	102%	102%
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	82.950	9.400	98.200	10.450	118%	111%	101.500	10.650	103%	102%
AK Kaarst	AS Boverst	67.100	7.500	73.450	8.300	109%	111%	75.150	8.650	102%	104%
AS Boverst	AK Meerbusch	66.900	7.500	73.650	8.300	110%	111%	75.400	8.600	102%	104%
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	87.450	10.700	91.300	11.300	104%	106%	96.000	11.650	105%	103%
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	86.300	10.300	88.100	10.900	102%	106%	93.750	11.150	106%	102%
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	83.150	10.100	83.900	10.800	101%	107%	89.250	11.050	106%	102%
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	76.050	9.350	76.450	9.950	101%	106%	81.000	10.200	106%	103%
AS Moers-Kapellen	AK Moers	75.850	9.350	76.250	9.900	101%	106%	80.850	10.150	106%	103%
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	70.500	9.350	67.550	8.100	96%	87%	70.900	8.350	105%	103%
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	68.050	9.100	64.600	7.850	95%	86%	67.650	8.150	105%	104%
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	64.300	7.100	64.250	7.900	100%	111%	65.150	8.100	101%	103%
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	55.050	6.400	55.550	7.150	101%	112%	56.500	7.400	102%	103%

Der Vergleich des gesamten untersuchten Abschnitts der A 57 des Prognose-Nullfalls 2030 zum Analysefall 2014 zeigt einen durchschnittlichen Anstieg des Kfz-Verkehrs um 5 % und des Schwerverkehrs um 7 %. Im Abschnitt zwischen dem AK Moers und dem AK Kamp-Lintfort ist ein Rückgang der Verkehrsbelastungen zu erkennen, der durch den geplanten Ausbau der A 59 und A 3 resultiert. Verkehr in diesem Bereich wird auf die Parallelautobahnen verlagert. Beim Vergleich des Prognose-Planfalls 2030 zur Prognose-Nullfall 2030 nimmt infolge des Ausbaus der A 57 der Kfz-Verkehr um noch einmal um 4 % zu, beim Schwerverkehr beträgt die Zunahme 1 %.

Des Weiteren war es Bestandteil dieser Verkehrsuntersuchung den Ausbau des AK Köln-Nord und den Umbau der AS Chorweiler in einem ergänzenden Prognose-Planfall zu analysieren. Durch den Ausbau des AK Köln-Nord wird es für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Neuss, die zum Chorweiler Zubringer wollen, nicht mehr möglich sein, innerhalb des Autobahnkreuzes zu „wenden“. Heutzutage handelt es sich bei der AS Chorweiler um eine halbe Anschlussstelle, d. h. es gibt nur eine Ausfahrt und eine Einfahrt von bzw. nach Neuss. Eine konkrete Ausbauvariante für die AS Chorweiler gibt es bisher noch nicht, denkbar wäre jedoch ein Knotenpunkt ähnlich der AS Neuss-Reuschenberg. Die Verflechtungslängen sollen somit zum AK Köln-Nord möglichst lang gehalten werden.

Anhand der Auswertung von Daten der Dauerzählstellen am AK Köln-Nord konnte die Verkehrsnachfrage auf den Abschnitten der A 57 sowie an den Anschlussstellen im Prognose-Planfall 2030a modelliert werden. Dieser berücksichtigt neben dem sechsstreifigen Ausbau der A 57, den Ausbau des AK Köln-Nord sowie den Umbau der AS Chorweiler zu einer ganzen Anschlussstelle.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse des Prognose-Planfalls 2030a im Vergleich zum Planfall 2030. Die Umlegungsergebnisse haben gezeigt, dass durch den Ausbau des AK Köln-Nord sowie den Umbau der AS Chorweiler keine Mehr- oder Minderbelastungen nördlich der AS Dormagen zu erwarten sind.



Tabelle 7: Vergleich der Gesamtquerschnitte Planfall 2030 und Planfall 2030a

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Planfall 2030		Planfall 2030a		Planfall 2030a/Planfall 2030	
		DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>	DTV	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	Lkw>3,5t/24h	%	%
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	114.400	10.050	110.050	9.900	96%	99%
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	80.800	8.500	84.900	8.550	105%	101%
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	73.700	8.500	74.650	8.500	101%	100%
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	75.200	8.500	75.300	8.500	100%	100%
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	77.800	8.600	77.800	8.600	100%	100%

Der Vergleich zeigt, dass insgesamt ein Anstieg der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2030a der dargestellten Abschnitte im Mittel von 0,7 % im DTV zu erwarten ist. Der größte Zuwachs entfällt auf den Abschnitt AS Worringen bis AS Chorweiler mit einer Zunahme im Kfz-Verkehr von etwa 5 %. Im Gegensatz dazu nimmt auf dem Abschnitt zwischen der AS Chorweiler und dem AK Köln-Nord die Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr um etwa 4 % ab, da der Anteil der zuvor im AK Köln-Nord „wendenden“ Fahrzeuge wegfällt.

Zusätzlich zur ursprünglichen Untersuchung wurden zudem die Auswirkungen des Neubaus der AS Delrath zwischen der AS Dormagen und dem AD Neuss-Süd an der A57 geprüft. Der Rhein-Kreis Neuss betreibt seit dem Jahr 2007 ein Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der genannten Anschlussstelle, da die Verkehrssituation im Bereich der Stadtgrenze Neuss / Dormagen durch hohe Verkehrsbelastungen und an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende Verkehrsanlagen geprägt ist. Aufgrund der fortgeschrittenen Planung der AS Delrath wurden in einem separaten Belastungsfall (Planfall 2030b) für den Bereich zwischen der AS Büttgen und dem AK Köln-Nord die Bemessungswerte ermittelt.

Abweichungen zu den bereits erstellten Verkehrsuntersuchungen zur AS Delrath (vgl. [2] und [3]) sind auf die unterschiedlichen Prognosegrundlagen der Verkehrsuntersuchungen zurückzuführen. Während in der Verkehrsuntersuchung zur A57 nur Vorhaben berücksichtigt werden, zu denen ein rechtskräftiger Bebauungsplan bzw. ein Bebauungsplan, der mindestens in der Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen ist, vorhanden ist, wurden in den Verkehrsuntersuchungen zur AS Delrath (vgl. [2] und [3]) noch diverse andere Vorhaben berücksichtigt.

Ein Vergleich zwischen dem Prognose-Planfall 2030b und dem Prognose-Planfall 2030a zeigt, dass der Kfz-Verkehr im Mittel um etwa 4 % ansteigt, der Schwerverkehr um etwa 10 % im Durchschnitt. Die größte Zunahme ergibt sich sowohl im Kfz- als auch Schwerverkehr für den Abschnitt AS Delrath bis AD Neuss-Süd. Verkehr wird zum einen aus dem untergeordneten Netz auf die Autobahn, zum anderen von anderen Anschlussstellen auf die AS Delrath verlagert, sodass besonders die angrenzenden Abschnitte nördlich bzw. südlich der AS Delrath deutlich höher belastet sind.







Bochum, Oktober 2018

Brilon Bondzio Weiser - Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum



## Literaturverzeichnis

- [1] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH:**  
Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg. Bochum 2016.
- [2] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH:**  
Verkehrsuntersuchung für die AS Delrath im Auftrag des Rhein-Kreis Neuss, Bochum 2018
- [3] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH:**  
Ergänzende Verkehrsuntersuchung für die AS Delrath im Auftrag der Städte Dormagen und Neuss, Bochum 2018
- [4] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015):**  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015.
- [5] **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS (Hrsg.):**  
Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030
- [6] **Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW MBV (Hrsg.):**  
Daten der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP)
- [7] **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):**  
Mobilität in Deutschland
- [8] **Information und Technik Nordrhein-Westfalen**  
<https://www.it.nrw.de/>
- [9] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH:**  
Verkehrsuntersuchung zur 161. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan Nr. 527 „Beiderseits Alte Heerstraße“ in Dormagen. Bochum 2018.
- [10] **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (Hrsg.) (2017):**  
Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, Anforderungen an Datengrundlagen aufgrund unterschiedlicher Bezugsgrößen aus Richtlinien und Verordnungen. 2017



## Anlagenverzeichnis

<b>Anlage A – Analysefall 2014</b>	
Anlage A -1	Analysefall 2014, Belastungsbild DTV [Kfz/ 24h]
Anlage A -2	Analysefall 2014, Belastungsbild DTV <sub>SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage A -3	Analysefall 2014, Belastungsbild DTV <sub>W</sub> [Kfz/ 24h]
Anlage A -4	Analysefall 2014, Belastungsbild DTV <sub>W,SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage A -5	Analysefall 2014 - Querschnitte A 57
Anlage A -6 bis A-8	Analysefall 2014 - Querschnitte
Anlage A -9	AS Köln Chorweiler, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -10	AS Köln Chorweiler, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -11	AS Köln Chorweiler, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -12	AS Köln Worringen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -13	AS Köln Worringen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -14	AS Köln Worringen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -15	AS Dormagen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -16	AS Dormagen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -17	AS Dormagen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -18	AD Neuss-Süd, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -19	AD Neuss-Süd, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -20	AD Neuss-Süd, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -21	AS Neuss-Uedesheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -22	AS Neuss-Uedesheim, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -23	AS Neuss-Uedesheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -24	AS Neuss-Norf, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -25	AS Neuss-Norf, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -26	AS Neuss-Norf, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -27	AS Neuss-Hafen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -28	AS Neuss-Hafen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -29	AS Neuss-Hafen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -30	AS Neuss-Reuschenberg, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -31	AS Neuss-Reuschenberg, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -32	AS Neuss-Reuschenberg, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -33	AK Neuss-West, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -34	AK Neuss-West, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -35	AK Neuss-West, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -36	AK Neuss-West, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -37	AK Neuss-West, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -38	AS Neuss-Holzheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -39	AS Neuss-Holzheim, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -40	AS Neuss-Holzheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -41	AS Neuss-Holzheim, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]



---

Anlage A -42	AS Neuss-Holzheim, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -43	AS Büttgen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -44	AS Büttgen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -45	AS Büttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -46	AS Holzbüttgen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -47	AS Holzbüttgen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -48	AS Holzbüttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -49	AK Kaarst, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -50	AK Kaarst, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -51	AK Kaarst, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -52	AK Kaarst, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -53	AK Kaarst, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -54	AS Kaarst-Nord, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -55	AS Kaarst-Nord, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -56	AS Kaarst-Nord, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -57	AS Kaarst-Nord, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -58	AS Kaarst-Nord, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -59	AS Boverth, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -60	AS Boverth, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -61	AS Boverth, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -62	AK Meerbusch, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -63	AK Meerbusch, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -64	AK Meerbusch, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -65	AK Meerbusch, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -66	AK Meerbusch, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -67	AS Osterath, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -68	AS Osterath, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -69	AS Osterath, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -70	AS Osterath, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -71	AS Osterath, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -72	AS Lank Latum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -73	AS Lank Latum, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -74	AS Lank Latum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -75	AS Lank Latum, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -76	AS Lank Latum, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -77	T&R Geismühle, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -78	T&R Geismühle, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -79	AS Krefeld-Oppum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -80	AS Krefeld-Oppum, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -81	AS Krefeld-Oppum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -82	AS Krefeld-Zentrum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -83	AS Krefeld-Zentrum, Bemessungswerte der 50. Stunde

---





Anlage A -84	AS Krefeld-Zentrum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -85	AS Krefeld-Gartenstadt, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -86	AS Krefeld-Gartenstadt, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -87	AS Krefeld-Gartenstadt, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -88	AS Moers-Kapellen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -89	AS Moers-Kapellen, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -90	AS Moers-Kapellen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -91	AK und AS Moers, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -92	AK und AS Moers, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -93	AK und AS Moers, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -94	AK und AS Moers, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -95	AK und AS Moers, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -96	AK und AS Moers, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -97	AK und AS Moers, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -98	AS Moers (Zentrum), Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -99	AS Moers (Zentrum), Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -100	AS Moers (Zentrum), Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -101	AS Moers-Hülsdonk, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -102	AS Moers-Hülsdonk, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -103	AS Moers-Hülsdonk, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -104	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -105	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -106	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -107	AK Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -108	AS Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage A -109	AK Kamp-Lintfort, Routenverfolgung von 6.00 bis 8.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -110	AK Kamp-Lintfort, Routenverfolgung von 16.00 bis 18.00 Uhr [Kfz/2h]
Anlage A -111	AS Asdonkshof, Werte für Immissionsberechnung
Anlage A -112	AS Asdonkshof, Bemessungswerte der 50. Stunde
Anlage A -113	AS Asdonkshof, Abschnittsbezeichnungen

### Anlage B – Prognose - Nullfall 2030

Anlage B -1	Prognose-Nullfall 2030, Belastungsbild DTV [Kfz/ 24h]
Anlage B -2	Prognose-Nullfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>sv</sub> [SV/ 24h]
Anlage B -3	Prognose-Nullfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>w</sub> [Kfz/ 24h]
Anlage B -4	Prognose-Nullfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>w,sv</sub> [SV/ 24h]
Anlage B -5	Prognose-Nullfall 2030, Querschnitte A 57
Anlage B -6 bis B -8	Prognose-Nullfall 2030, Querschnitte
Anlage B -9	AS Köln Chorweiler, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -10	AS Köln Chorweiler, Bemessungswerte
Anlage B -11	AS Köln Chorweiler, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -12	AS Köln Worringen, Werte für Immissionsberechnung



---

Anlage B -13	AS Köln Worringen, Bemessungswerte
Anlage B -14	AS Köln Worringen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -15	AS Dormagen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -16	AS Dormagen, Bemessungswerte
Anlage B -17	AS Dormagen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -18	AD Neuss-Süd, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -19	AD Neuss-Süd, Bemessungswerte
Anlage B -20	AD Neuss-Süd, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -21	AS Neuss-Uedesheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -22	AS Neuss-Uedesheim, Bemessungswerte
Anlage B -23	AS Neuss-Uedesheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -24	AS Neuss-Norf, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -25	AS Neuss-Norf, Bemessungswerte
Anlage B -26	AS Neuss-Norf, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -27	AS Neuss-Hafen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -28	AS Neuss-Hafen, Bemessungswerte
Anlage B -29	AS Neuss-Hafen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -30	AS Neuss-Reuschenberg, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -31	AS Neuss-Reuschenberg, Bemessungswerte
Anlage B -32	AS Neuss-Reuschenberg, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -33	AK Neuss-West, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -34	AK Neuss-West, Bemessungswerte
Anlage B -35	AK Neuss-West, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -36	AS Neuss-Holzheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -37	AS Neuss-Holzheim, Bemessungswerte
Anlage B -38	AS Neuss-Holzheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -39	AS Büttgen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -40	AS Büttgen, Bemessungswerte
Anlage B -41	AS Büttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -42	AS Holzbüttgen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -43	AS Holzbüttgen, Bemessungswerte
Anlage B -44	AS Holzbüttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -45	AK Kaarst, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -46	AK Kaarst, Bemessungswerte
Anlage B -47	AK Kaarst, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -48	AS Kaarst-Nord, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -49	AS Kaarst-Nord, Bemessungswerte
Anlage B -50	AS Kaarst-Nord, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -51	AS Bover, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -52	AS Bover, Bemessungswerte
Anlage B -53	AS Bover, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -54	AK Meerbusch, Werte für Immissionsberechnung

---



---

Anlage B -55	AK Meerbusch, Bemessungswerte
Anlage B -56	AK Meerbusch, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -57	AS Osterath, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -58	AS Osterath, Bemessungswerte
Anlage B -59	AS Osterath, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -60	AS Lank Latum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -61	AS Lank Latum, Bemessungswerte
Anlage B -62	AS Lank Latum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -63	T&R Geismühle, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -64	T&R Geismühle, Bemessungswerte
Anlage B -65	T&R Geismühle, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -66	AS Krefeld-Oppum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -67	AS Krefeld-Oppum, Bemessungswerte
Anlage B -68	AS Krefeld-Oppum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -69	AS Krefeld-Zentrum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -70	AS Krefeld-Zentrum, Bemessungswerte
Anlage B -71	AS Krefeld-Zentrum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -72	AS Krefeld-Gartenstadt, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -73	AS Krefeld-Gartenstadt, Bemessungswerte
Anlage B -74	AS Krefeld-Gartenstadt, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -75	AS Moers-Kapellen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -76	AS Moers-Kapellen, Bemessungswerte
Anlage B -77	AS Moers-Kapellen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -78	AK und AS Moers, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -79	AK und AS Moers, Bemessungswerte
Anlage B -80	AK und AS Moers, Bemessungswerte
Anlage B -81	AK und AS Moers, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -82	AS Moers (Zentrum), Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -83	AS Moers (Zentrum), Bemessungswerte
Anlage B -84	AS Moers (Zentrum), Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -85	AS Moers-Hülsdonk, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -86	AS Moers-Hülsdonk, Bemessungswerte
Anlage B -87	AS Moers-Hülsdonk, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -88	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -89	AK Kamp-Lintfort, Bemessungswerte
Anlage B -90	AK Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -91	AS Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage B -92	AS Asdonkshof, Werte für Immissionsberechnung
Anlage B -93	AS Asdonkshof, Bemessungswerte
Anlage B -94	AS Asdonkshof, Abschnittsbezeichnungen



**Anlage C – Prognose - Planfall 2030**

Anlage C -1	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV [Kfz/ 24h]
Anlage C -2	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage C -3	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>w</sub> [Kfz/ 24h]
Anlage C -4	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>w,SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage C -5	Prognose-Planfall 2030, Querschnitte A 57
Anlage C -6 bis C -8	Prognose-Planfall 2030, Querschnitte
Anlage C -9	AS Köln Chorweiler, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -10	AS Köln Chorweiler, Bemessungswerte
Anlage C -11	AS Köln Chorweiler, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -12	AS Köln Worringen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -13	AS Köln Worringen, Bemessungswerte
Anlage C -14	AS Köln Worringen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -15	AS Dormagen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -16	AS Dormagen, Bemessungswerte
Anlage C -17	AS Dormagen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -18	AD Neuss-Süd, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -19	AD Neuss-Süd, Bemessungswerte
Anlage C -20	AD Neuss-Süd, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -21	AS Neuss-Uedesheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -22	AS Neuss-Uedesheim, Bemessungswerte
Anlage C -23	AS Neuss-Uedesheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -24	AS Neuss-Norf, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -25	AS Neuss-Norf, Bemessungswerte
Anlage C -26	AS Neuss-Norf, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -27	AS Neuss-Hafen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -28	AS Neuss-Hafen, Bemessungswerte
Anlage C -29	AS Neuss-Hafen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -30	AS Neuss-Reuschenberg, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -31	AS Neuss-Reuschenberg, Bemessungswerte
Anlage C -32	AS Neuss-Reuschenberg, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -33	AK Neuss-West, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -34	AK Neuss-West, Bemessungswerte
Anlage C -35	AK Neuss-West, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -36	AS Neuss-Holzheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -37	AS Neuss-Holzheim, Bemessungswerte
Anlage C -38	AS Neuss-Holzheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -39	AS Büttgen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -40	AS Büttgen, Bemessungswerte
Anlage C -41	AS Büttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -42	AS Holzbüttgen, Werte für Immissionsberechnung





Anlage C -43	AS Holzbüttgen, Bemessungswerte
Anlage C -44	AS Holzbüttgen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -45	AK Kaarst, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -46	AK Kaarst, Bemessungswerte
Anlage C -47	AK Kaarst, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -48	AS Kaarst-Nord, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -49	AS Kaarst-Nord, Bemessungswerte
Anlage C -50	AS Kaarst-Nord, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -51	AS Boverth, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -52	AS Boverth, Bemessungswerte
Anlage C -53	AS Boverth, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -54	AK Meerbusch, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -55	AK Meerbusch, Bemessungswerte
Anlage C -56	AK Meerbusch, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -57	AS Osterath, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -58	AS Osterath, Bemessungswerte
Anlage C -59	AS Osterath, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -60	AS Lank Latum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -61	AS Lank Latum, Bemessungswerte
Anlage C -62	AS Lank Latum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -63	T&R Geismühle, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -64	T&R Geismühle, Bemessungswerte
Anlage C -65	T&R Geismühle, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -66	AS Krefeld-Oppum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -67	AS Krefeld-Oppum, Bemessungswerte
Anlage C -68	AS Krefeld-Oppum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -69	AS Krefeld-Zentrum, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -70	AS Krefeld-Zentrum, Bemessungswerte
Anlage C -71	AS Krefeld-Zentrum, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -72	AS Krefeld-Gartenstadt, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -73	AS Krefeld-Gartenstadt, Bemessungswerte
Anlage C -74	AS Krefeld-Gartenstadt, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -75	AS Moers-Kapellen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -76	AS Moers-Kapellen, Bemessungswerte
Anlage C -77	AS Moers-Kapellen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -78	AK und AS Moers, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -79	AK und AS Moers, Bemessungswerte
Anlage C -80	AK und AS Moers, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -81	AK und AS Moers, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -82	AS Moers (Zentrum), Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -83	AS Moers (Zentrum), Bemessungswerte
Anlage C -84	AS Moers (Zentrum), Abschnittsbezeichnungen



Anlage C -85	AS Moers-Hülsdonk, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -86	AS Moers-Hülsdonk, Bemessungswerte
Anlage C -87	AS Moers-Hülsdonk, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -88	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -89	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort, Bemessungswerte
Anlage C -90	AK Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -91	AS Kamp-Lintfort, Abschnittsbezeichnungen
Anlage C -92	AS Asdonkshof, Werte für Immissionsberechnung
Anlage C -93	AS Asdonkshof, Bemessungswerte
Anlage C -94	AS Asdonkshof, Abschnittsbezeichnungen

#### **Anlage D – Prognose - Planfall 2030a**

Anlage D -1	AS Köln Chorweiler, Werte für Immissionsberechnung
Anlage D -2	AS Köln Chorweiler, Bemessungswerte
Anlage D -3	AS Köln Chorweiler, Abschnittsbezeichnungen
Anlage D -4	AS Köln Worringen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage D -5	AS Köln Worringen, Bemessungswerte
Anlage D -6	AS Köln Worringen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage D -7	AS Dormagen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage D -8	AS Dormagen, Bemessungswerte
Anlage D -9	AS Dormagen, Abschnittsbezeichnungen

#### **Anlage E – Prognose - Planfall 2030b**

Anlage E -1	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV [Kfz/ 24h]
Anlage E -2	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage E -3	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>W</sub> [Kfz/ 24h]
Anlage E -4	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild DTV <sub>W,SV</sub> [SV/ 24h]
Anlage E -5	Prognose-Planfall 2030, Querschnitte A 57
Anlage E -6	Prognose-Planfall 2030, Querschnitte
Anlage E -7	AS Köln Chorweiler, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -8	AS Köln Chorweiler, Bemessungswerte
Anlage E -9	AS Köln Chorweiler, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -10	AS Köln Worringen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -11	AS Köln Worringen, Bemessungswerte
Anlage E -12	AS Köln Worringen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -13	AS Dormagen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -14	AS Dormagen, Bemessungswerte
Anlage E -15	AS Dormagen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -16	AS Delrath, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -17	AS Delrath, Bemessungswerte
Anlage E -18	AS Delrath, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -19	AD Neuss-Süd, Werte für Immissionsberechnung



---

Anlage E -20	AD Neuss-Süd, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -21	AS Neuss-Uedesheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -22	AS Neuss-Uedesheim, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -23	AS Neuss-Norf, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -24	AS Neuss-Norf, Bemessungswerte
Anlage E -25	AS Neuss-Norf, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -26	AS Neuss-Hafen, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -27	AS Neuss-Hafen, Bemessungswerte
Anlage E -28	AS Neuss-Hafen, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -29	AS Neuss-Reuschenberg, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -30	AS Neuss-Reuschenberg, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -31	AK Neuss-West, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -32	AK Neuss-West, Abschnittsbezeichnungen
Anlage E -33	AS Neuss-Holzheim, Werte für Immissionsberechnung
Anlage E -34	AS Neuss-Holzheim, Abschnittsbezeichnungen



## Erläuterungen zu den Anlagen

DTV <sub>w</sub>	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA <sub>w</sub>	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
DTV <sub>w,sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV <sub>w5</sub>	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Kfz/24h]
SVA <sub>w5</sub>	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[%]
DTV <sub>w5,sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Werktage des Jahres von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	[Lkw > 3,5t/24h]
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[Kfz/24h]
SVA	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	[%]
DTV <sub>sv</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres	[Lkw > 3,5t/24h]
M <sub>T</sub>	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte	Kfz/h
M <sub>N</sub>	Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte	Kfz/h
p <sub>T</sub>	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Tageswerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
p <sub>N</sub>	Maßgebender Lkw-Anteil für schalltechnische Untersuchungen gem. RLS 90, Nachtwerte, Lkw-Anteile über 2,8 t	%
k <sub>(d)</sub>	Verhältnswert M <sub>T</sub> /DTV	-
k <sub>(n)</sub>	Verhältnswert M <sub>N</sub> /DTV	-
MSV	Maßgebende stündliche Verkehrsstärke	Kfz/h
b <sub>sv</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der MSV	% der MSV
q	Verkehrsstärke des benachbarten Elements in der Stunde der maßgebenden Verkehrsstärke des zu untersuchenden Elements	Kfz/h
SV	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an q	%
q <sub>B,v</sub>	Maßgebende vormittägliche Verkehrsstärke (06:00 bis 10:00 Uhr)	Kfz/h
b <sub>sv,v</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der q <sub>B,v</sub>	%
q <sub>B,n</sub>	Maßgebende nachmittägliche Verkehrsstärke (15:00 bis 19:00 Uhr)	Kfz/h
b <sub>sv,n</sub>	Schwerverkehrsanteil über 3,5 t an der q <sub>B,n</sub>	%
C <sub>PE,95</sub>	95. Perzentil der gemessenen Verkehrsstärke als Kapazität der Haupt- und Verteilerfahrbahn	Pkw-E/h





---

## **Anlage A**

### **Analysefall 2014**

---

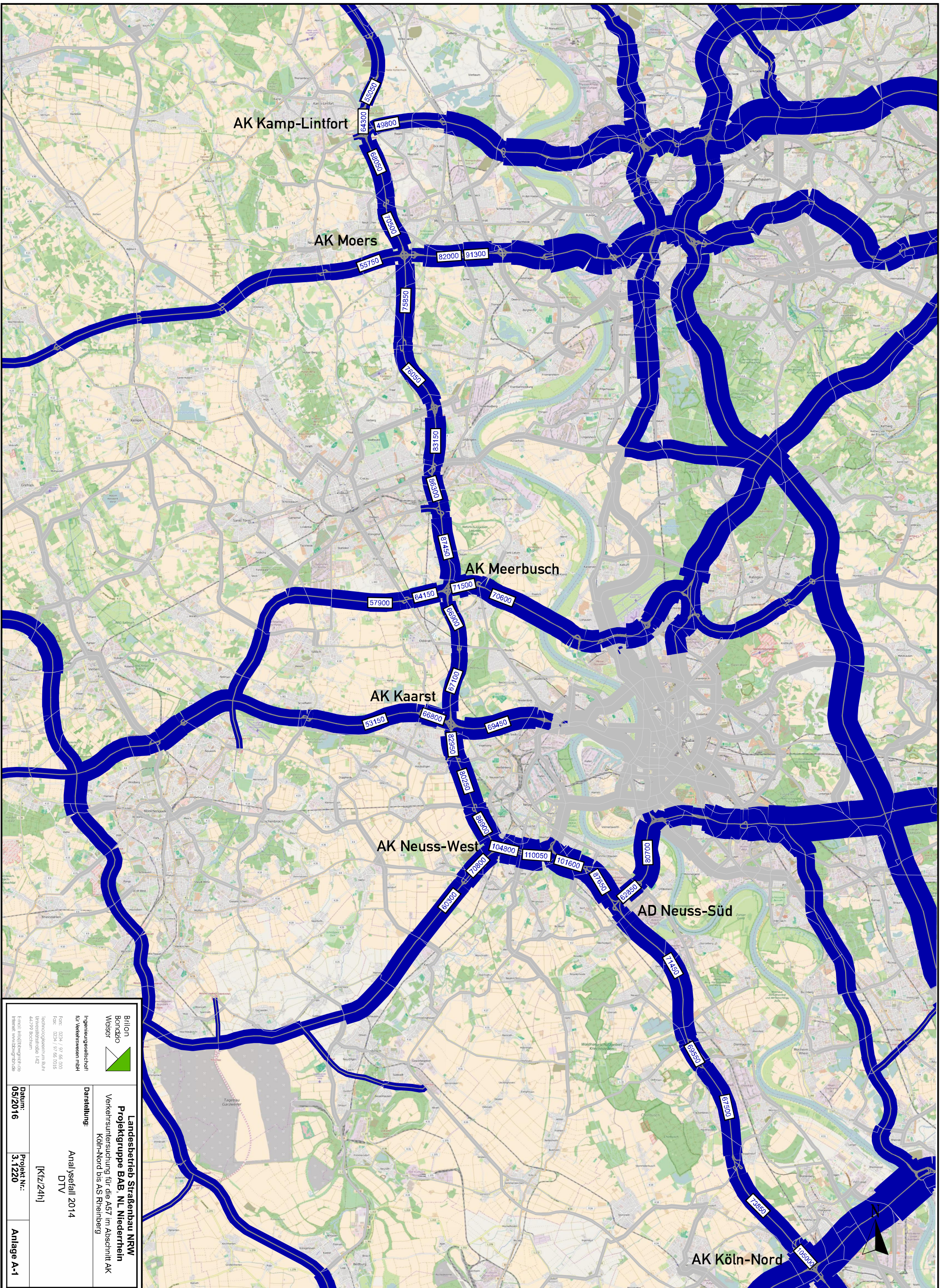


**Anlage A – Analysefall 2014**

Anlage A-1 bis A-4	Analysefall 2014, Belastungsbild
Anlage A-5 bis A-8	Analysefall 2014, Querschnittsbelastungen
Anlage A-9 bis A-11	AS Köln Chorweiler
Anlage A-12 bis A-14	AS Köln Worringen
Anlage A-15 bis A-17	AS Dormagen
Anlage A-18 bis A-20	AD Neuss-Süd
Anlage A-21 bis A-23	AS Neuss-Uedesheim
Anlage A-24 bis A-26	AS Neuss-Norf
Anlage A-27 bis A-29	AS Neuss-Hafen
Anlage A-30 bis A-32	AS Neuss-Reuschenberg
Anlage A-33 bis A-37	AK Neuss-West
Anlage A-38 bis A-42	AS Neuss-Holzheim
Anlage A-43 bis A-45	AS Büttgen
Anlage A-46 bis A-48	AS Holzbüttgen
Anlage A-49 bis A-53	AK Kaarst
Anlage A-54 bis A-58	AS Kaarst-Nord
Anlage A-59 bis A-61	AS Boverl
Anlage A-62 bis A-66	AK Meerbusch
Anlage A-67 bis A-71	AS Osterath
Anlage A-72 bis A-76	AS Lank Latum
Anlage A-77 bis A-78	T&R Geismühle
Anlage A-79 bis A-81	AS Krefeld-Oppum
Anlage A-82 bis A-84	AS Krefeld-Zentrum
Anlage A-85 bis A-87	AS Krefeld-Gartenstadt
Anlage A-88 bis A-90	AS Moers-Kapellen
Anlage A-91 bis A-97	AK und AS Moers
Anlage A-98 bis A-100	AS Moers-Zentrum
Anlage A-101 bis A-103	AS Moers-Hülsdonk
Anlage A-104 bis A-110	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort
Anlage A-111 bis A-113	AS Asdonkshof







AK Kamp-Lintfort

AK Moers

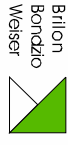
AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

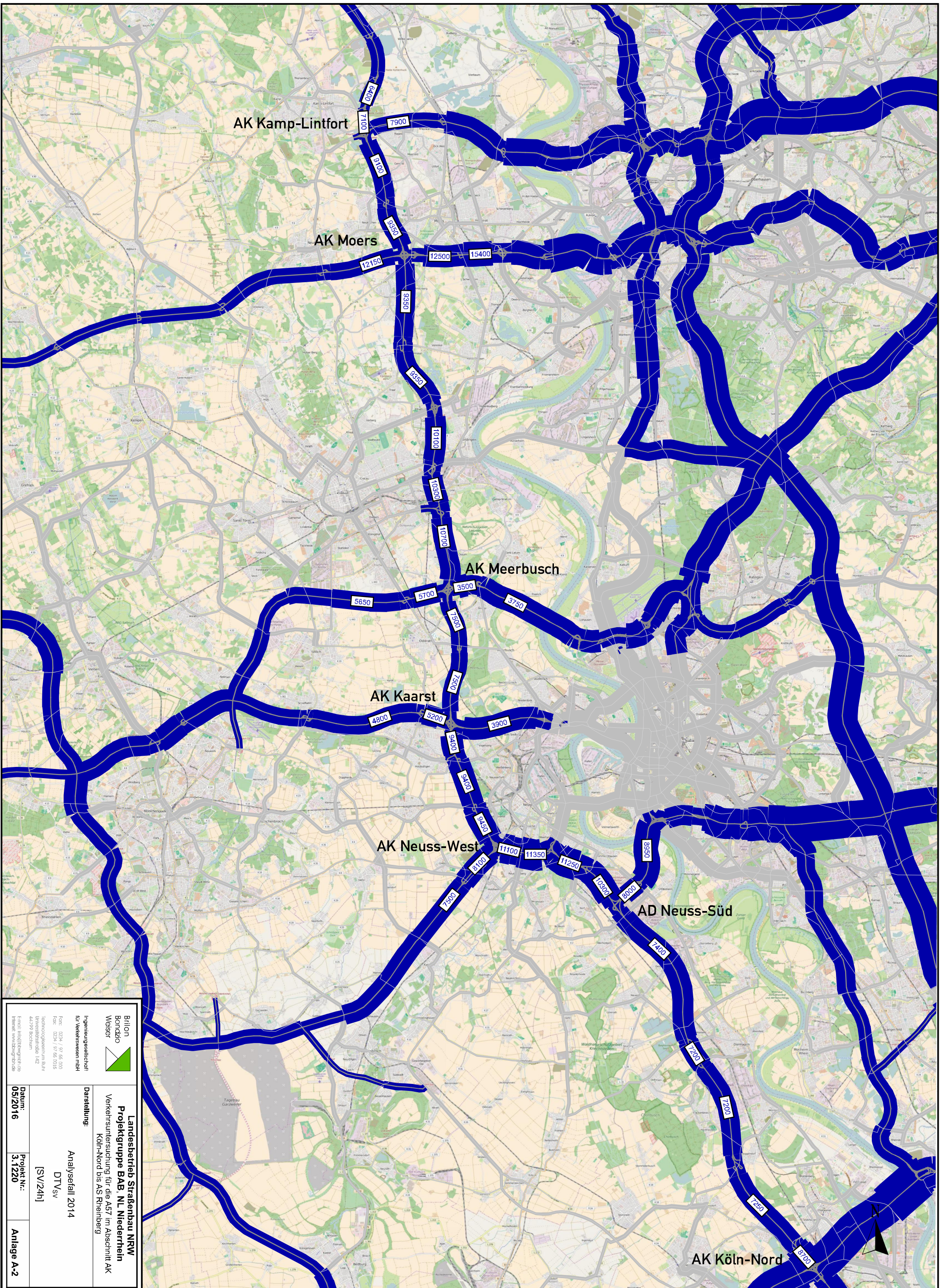
AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p>Brilon Bondzio Weiser Ingenieuresellschaft für Verkehrsweesen mbH</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Verkehrsuntersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	<p>Datum: <b>05/2016</b></p>	<p>Projekt Nr.: <b>3-1220</b></p>	<p>Anlage A-1</p>
		<p>Darstellung: Analysefall 2014 DTV</p>	<p>[Kfz/24h]</p>	<p>Technische Leitung: Ralf 44799 Borcheln</p>







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

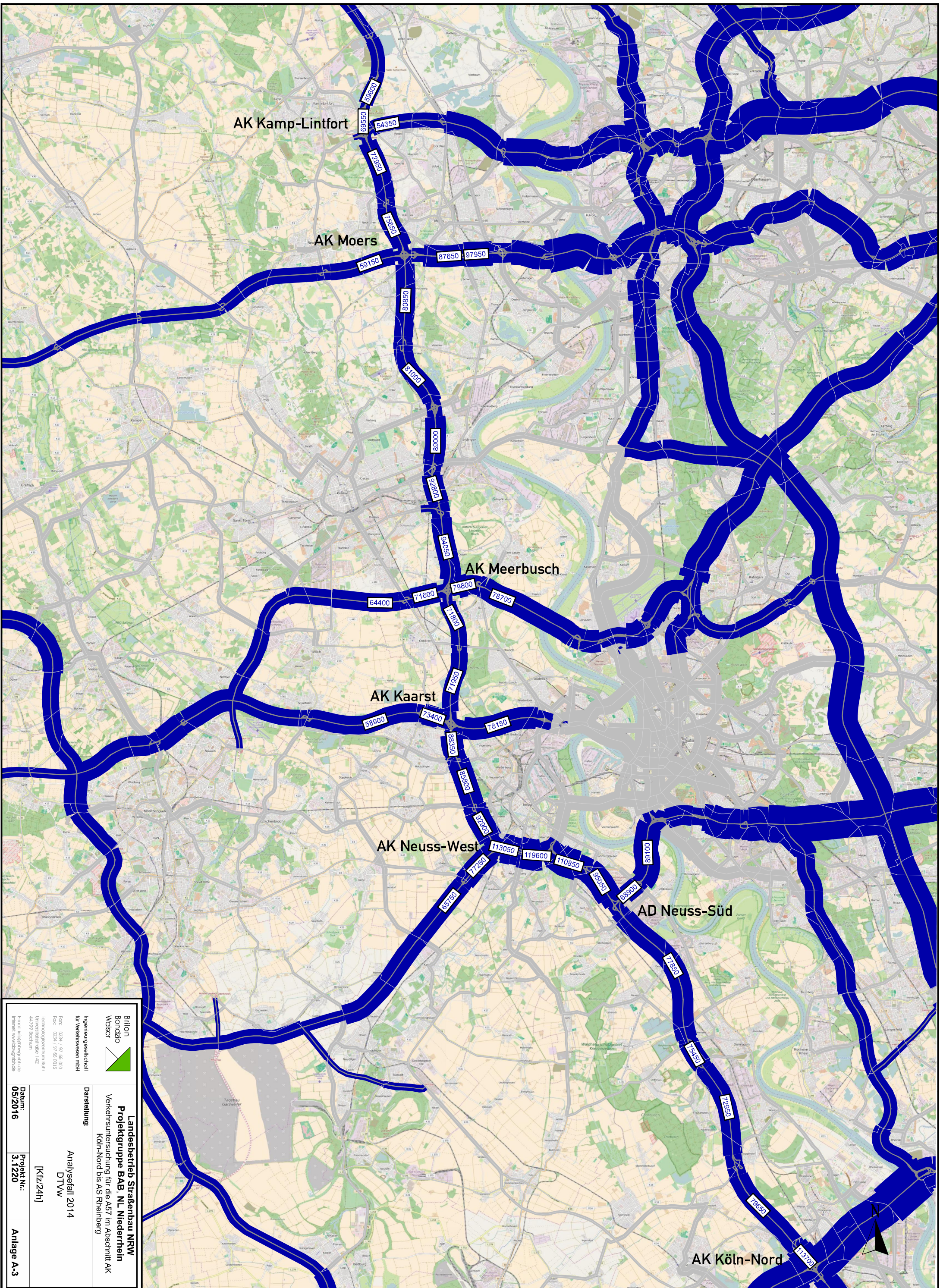
AK Neuss-West

AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Bondio Weiser</b></p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 Technische Leitung: Ralf Wolke, Dipl.-Ing. (V) 44799 Bielefeld</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Verkehrsuntersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	<p>Darstellung:  Analysefall 2014 DTV sv [SV/24h]</p>	<p>Datum: <b>05/2016</b></p>	<p>Projekt Nr.: <b>3-1220</b></p>	<p>Anlage A-2</p>
			<p>Verkehrsuntersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>		





AK Kamp-Lintfort

AK Moers

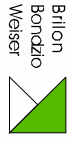
AK Meerbusch

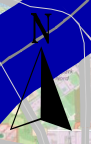
AK Kaarst

AK Neuss-West

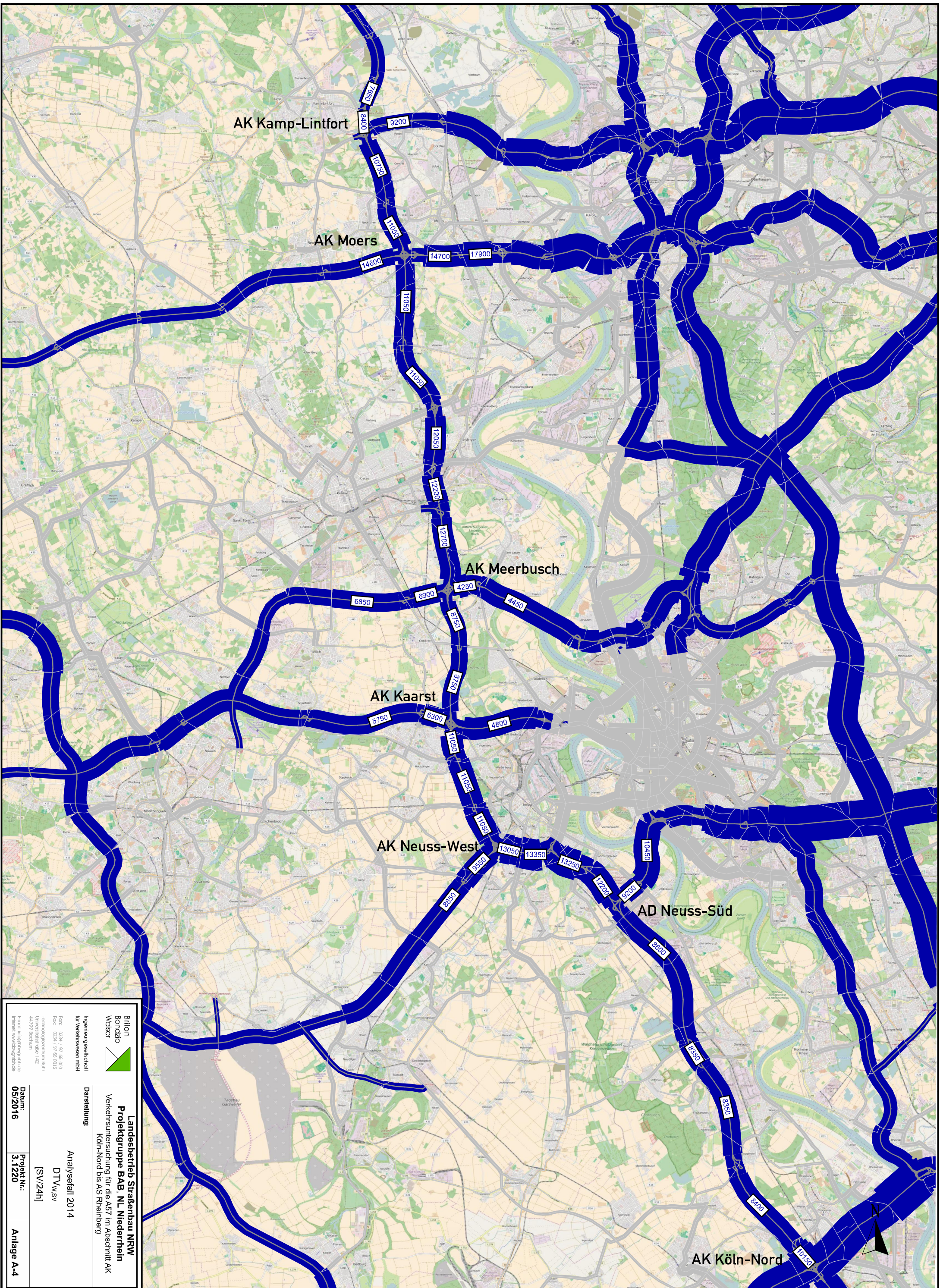
AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p>Brilon Bondzio Weigert Ingenieuresellschaft für Verkehrsweesen mbH</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Verkehrsuntersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	<p>Datum: <b>05/2016</b></p>	<p>Projekt Nr.: <b>3-1220</b></p>	<p>Anlage A-3</p>
		<p>darstellung: Analysefall 2014 DTW</p>	<p>[Kfz/24h]</p>	<p>Technische Zeichnung Nr. 44/99/ Beschleun. 1/2</p> <p>Erstentwurf: 02/24 / 97 55 0016 Folgerichtig: 02/24 / 97 55 0016 Planer: www.bbrw.de</p>







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

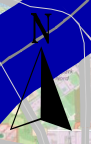
AK Kaarst

AK Neuss-West

AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p>Brilon Bondzio Weiser Ingenieuresellschaft für Verkehrswesen mbH</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Verkehrsuntersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	
	<p>Datum: <b>05/2016</b></p>	<p>Projekt Nr.: <b>3-1220</b></p>
<p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p>	<p>Analysedatum 2014</p>	<p>DTV wsv [SV/24h]</p>
<p>Technische Zeichnung Nr. 44/99/ Beschl. 1/2</p>	<p>Erst- und Nachtragszeichnungen Titel: www.bbrw.de</p>	<p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016</p>





## Analysefall 2014 – Querschnitte A57

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	113.700	8,9%	10.150	105.000	9,5%	13,9%	5.876	1.373	0,06	0,013	8,3%	8.700
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	79.650	10,5%	8.400	73.850	11,0%	18,4%	4.165	900	0,06	0,012	9,8%	7.250
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	72.950	11,4%	8.350	67.500	12,0%	20,7%	3.829	780	0,06	0,012	10,7%	7.200
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	75.450	11,1%	8.350	69.550	11,6%	20,4%	3.948	794	0,06	0,011	10,4%	7.200
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	77.850	11,0%	8.600	71.450	11,6%	20,4%	4.064	802	0,06	0,011	10,4%	7.400
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	95.050	12,8%	12.200	87.650	13,4%	21,0%	4.997	964	0,06	0,011	11,8%	10.300
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	110.850	12,0%	13.250	101.600	12,7%	19,3%	5.796	1.109	0,06	0,011	11,1%	11.250
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	119.600	11,2%	13.350	110.050	11,9%	17,7%	6.275	1.208	0,06	0,011	10,3%	11.350
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	113.050	11,5%	13.050	104.800	12,2%	18,1%	5.965	1.167	0,06	0,011	10,6%	11.100
AK Neuss-West	AS Büttgen	92.900	11,9%	11.050	86.900	12,4%	19,0%	4.941	976	0,06	0,011	10,9%	9.450
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	85.800	12,9%	11.050	80.250	13,4%	20,5%	4.565	904	0,06	0,011	11,7%	9.400
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	88.350	12,5%	11.050	82.950	13,0%	19,0%	4.707	960	0,06	0,012	11,3%	9.400
AK Kaarst	AS Bover	71.950	12,2%	8.750	67.100	12,9%	18,9%	3.788	814	0,06	0,012	11,2%	7.500
AS Bover	AK Meerbusch	71.800	12,2%	8.750	66.900	12,9%	37,8%	3.773	816	0,06	0,012	11,2%	7.500
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	94.050	13,5%	12.700	87.450	14,2%	19,0%	4.911	1.110	0,06	0,013	12,2%	10.700
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	92.800	13,1%	12.200	86.300	13,8%	18,5%	4.847	1.095	0,06	0,013	11,9%	10.300
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	89.000	13,5%	12.050	83.150	14,1%	18,8%	4.648	1.095	0,06	0,013	12,1%	10.100
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	81.000	13,6%	11.050	76.050	14,3%	19,3%	4.248	1.010	0,06	0,013	12,3%	9.350
AS Moers-Kapellen	AK Moers	80.850	13,7%	11.050	75.850	14,3%	19,3%	4.239	1.007	0,06	0,013	12,3%	9.350
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	75.650	14,6%	11.050	70.500	15,5%	19,3%	3.962	887	0,06	0,013	13,3%	9.350
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	72.950	14,7%	10.750	68.050	15,6%	19,8%	3.831	844	0,06	0,012	13,4%	9.100
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	69.550	12,1%	8.400	64.300	13,5%	16,3%	3.607	826	0,06	0,013	11,0%	7.100
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	59.600	12,8%	7.650	55.050	13,6%	16,6%	3.082	722	0,06	0,013	11,6%	6.400



## Analysefall 2014 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 57 AK Köln-Nord - AS Köln Chorweiler	113.700	8,9%	10.150	105.000	8,3%	8.700	9,5%	13,9%	5.876	1.373	0,06	0,013
A 57 AS Köln Chorweiler - AS Köln Worringen	79.650	10,5%	8.400	73.850	9,8%	7.250	11,0%	18,4%	4.165	900	0,06	0,012
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. West	16.500	3,6%	600	15.600	3,2%	500	4,0%	2,0%	911	121	0,06	0,008
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. Ost	14.600	3,4%	500	13.900	2,9%	400	3,6%	1,8%	812	108	0,06	0,008
A 57 AS Köln Worringen - AS Dormagen (S)	72.950	11,4%	8.350	67.500	10,7%	7.200	12,0%	20,7%	3.829	780	0,06	0,012
AS Dormagen - K 18 Europastr. Ost	19.500	6,2%	1.200	18.500	5,4%	1.000	6,7%	3,3%	1.084	145	0,06	0,008
AS Dormagen - Franz-Gerstner-Str.	15.700	5,7%	900	14.900	4,7%	700	5,8%	2,9%	870	116	0,06	0,008
AS Dormagen - K 18 Europastr. West	17.300	4,6%	800	16.300	3,7%	600	4,6%	2,3%	955	127	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. West	21.000	4,3%	900	19.800	3,5%	700	4,4%	2,2%	1.160	155	0,06	0,008
AS Dormagen - Alte Heerstr.	9.000	8,9%	800	8.600	8,1%	700	10,1%	5,1%	501	67	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. Ost	16.700	2,4%	400	15.800	2,5%	400	3,1%	1,6%	926	123	0,06	0,008
A 57 AS Dormagen (S) - AS Dormagen (N)	75.450	11,1%	8.350	69.550	10,4%	7.200	11,6%	20,4%	3.948	794	0,06	0,011
A 57 AS Dormagen (N) - AD Neuss-Süd	77.850	11,0%	8.600	71.450	10,4%	7.400	11,6%	20,4%	4.064	802	0,06	0,011
A 46 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Uedesheim	68.900	13,4%	9.200	62.850	12,7%	8.000	14,7%	21,7%	3.597	667	0,06	0,011
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Süd	39.200	10,7%	4.200	39.500	8,6%	3.400	10,7%	5,3%	2.314	309	0,06	0,008
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Nord	22.700	7,5%	1.700	21.500	6,5%	1.400	8,1%	4,0%	1.260	168	0,06	0,008
A 46 AS Neuss-Uedesheim - AS Düsseldorf-Bilk	89.100	11,7%	10.450	80.700	11,1%	8.950	12,8%	18,9%	4.626	835	0,06	0,010
A 57 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Norf	95.050	12,8%	12.200	87.650	11,8%	10.300	13,4%	21,0%	4.997	964	0,06	0,011
AS Neuss-Norf - L 142 West	14.600	4,1%	600	13.500	3,7%	500	4,6%	2,0%	781	121	0,06	0,009
AS Neuss-Norf - L 142 Ost	8.900	3,4%	300	8.400	3,6%	300	4,4%	2,2%	492	66	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - B9	12.300	12,2%	1.500	11.600	10,3%	1.200	12,8%	6,4%	680	91	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Norf - AS Neuss-Hafen	110.850	12,0%	13.250	101.600	11,1%	11.250	12,7%	19,3%	5.796	1.109	0,06	0,011
AS Neuss-Hafen - B 1	58.050	8,8%	5.100	51.000	8,1%	4.150	9,4%	13,5%	2.946	483	0,06	0,009
A 57 AS Neuss-Hafen - AS Neuss-Reuschenberg	119.600	11,2%	13.350	110.050	10,3%	11.350	11,9%	17,7%	6.275	1.208	0,06	0,011
AS Neuss-Reuschenberg - B 477	34.200	3,8%	1.300	32.400	3,4%	1.100	4,2%	2,1%	1.896	253	0,06	0,008
AS Neuss-Reuschenberg - L 380	23.800	2,9%	700	25.600	2,3%	600	2,9%	1,5%	1.497	200	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Reuschenberg - AK Neuss-West	113.050	11,5%	13.050	104.800	10,6%	11.100	12,2%	18,1%	5.965	1.167	0,06	0,011
AK Neuss-West - L 380	20.800	9,1%	1.900	18.100	8,8%	1.600	10,5%	14,9%	1.047	172	0,06	0,010
A 46 AK Neuss-West - AS Neuss-Holzheim	77.250	12,4%	9.550	70.800	11,4%	8.100	13,0%	20,2%	4.021	810	0,06	0,011
AS Neuss-Holzheim - L 154	4.700	8,5%	400	4.100	7,3%	300	9,1%	3,9%	238	37	0,06	0,009
AS Neuss-Holzheim - B 230	11.800	6,8%	800	11.200	5,4%	600	6,7%	3,3%	653	87	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - K 8	4.100	7,3%	300	3.900	5,1%	200	6,4%	3,2%	229	30	0,06	0,008

## Analysefall 2014 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 46 Neuss-Holzheim - AS Kapellen	65.750	13,5%	8.850	60.300	12,4%	7.500	14,1%	22,3%	3.421	700	0,06	0,012
A 57 AK Neuss-West - AS Büttgen	92.900	11,9%	11.050	86.900	10,9%	9.450	12,4%	19,0%	4.941	976	0,06	0,011
AS Büttgen - L 381 Ost	17.700	2,8%	500	16.700	2,4%	400	4,2%	5,3%	781	121	0,05	0,007
AS Büttgen - L 381 West	18.400	3,8%	700	17.500	2,9%	500	3,5%	2,2%	1.022	136	0,06	0,008
A 57 AS Büttgen - AS Holzbüttgen	85.800	12,9%	11.050	80.250	11,7%	9.400	13,4%	20,5%	4.565	904	0,06	0,011
AS Holzbüttgen - L 390 Ost	18.600	2,7%	500	17.800	2,2%	400	3,7%	1,6%	781	121	0,04	0,007
AS Holzbüttgen - L 390 West	25.900	2,7%	700	24.500	2,4%	600	6,0%	3,0%	721	96	0,03	0,004
A 57 AS Holzbüttgen - AK Kaarst	88.350	12,5%	11.050	82.950	11,3%	9.400	13,0%	19,0%	4.707	960	0,06	0,012
A 52 AK Kaarst - AS Büderich	78.150	6,1%	4.800	69.450	5,6%	3.900	6,5%	9,3%	3.992	698	0,06	0,010
A 52 AK Kaarst - AS Kaarst-Nord	73.400	8,6%	6.300	66.800	7,8%	5.200	9,0%	13,8%	3.841	668	0,06	0,010
AS Kaarst-Nord - L 154 Süd	10.700	2,8%	300	9.500	2,1%	200	2,9%	3,6%	550	86	0,06	0,009
AS Kaarst-Nord - L 154 Nord	13.300	7,5%	1.000	12.200	6,6%	800	8,2%	11,4%	706	110	0,06	0,009
A 52 AS Kaarst-Nord - AS Schiefbahn	58.900	9,8%	5.750	53.150	9,0%	4.800	10,4%	15,4%	3.067	511	0,06	0,010
A 57 AK Kaarst - AS Bovert	71.950	12,2%	8.750	67.100	11,2%	7.500	12,9%	18,9%	3.788	814	0,06	0,012
AS Bovert - L 479 West	9.400	3,2%	300	8.300	3,6%	300	3,4%	4,2%	484	75	0,06	0,009
AS Bovert - L 479 Ost	7.100	4,2%	300	6.400	3,1%	200	3,8%	4,8%	372	58	0,06	0,009
A 57 AS Bovert - AK Meerbusch	71.800	12,2%	8.750	66.900	11,2%	7.500	12,9%	37,8%	3.773	816	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Lank-Latum	79.600	5,3%	4.250	71.500	4,9%	3.500	5,7%	7,8%	4.079	780	0,06	0,011
AS Lank-Latum - Uerdinger Str.	20.300	3,9%	800	19.200	3,1%	600	3,9%	1,9%	1.122	150	0,06	0,008
AS Lank-Latum - Xantener Str.	15.400	4,5%	700	13.700	4,4%	600	5,5%	2,4%	795	123	0,06	0,009
A 44 AS Lank-Latum - AS Düsseldorf Messe / Arena	78.700	5,7%	4.450	70.600	5,3%	3.750	6,2%	8,2%	4.005	813	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Osterath	71.600	9,6%	6.900	64.150	8,9%	5.700	10,2%	15,3%	3.678	667	0,06	0,010
AS Osterath - L 476 Nord	12.000	2,5%	300	10.500	2,9%	300	2,9%	3,7%	605	105	0,06	0,010
AS Osterath - L 476 Süd	12.600	3,2%	400	11.200	3,6%	400	3,6%	4,6%	649	101	0,06	0,009
A 44 AS Osterath - AS Krefeld-Fichtenhain	64.400	10,6%	6.850	57.900	9,8%	5.650	11,2%	16,5%	3.310	622	0,06	0,011
T&R Geismühle - L 386 Süd	7.200	2,8%	200	6.800	2,9%	200	3,0%	1,5%	398	54	0,06	0,008
T&R Geismühle - L 386 Nord	8.400	2,4%	200	7.900	2,5%	200	2,6%	1,3%	462	62	0,06	0,008
T&R Geismühle - Hauptstr.	2.400	8,3%	200	2.400	4,2%	100	4,3%	2,2%	140	18	0,06	0,008
A 57 AK Meerbusch - AS Krefeld Oppum	94.050	13,5%	12.700	87.450	12,2%	10.700	14,2%	19,0%	4.911	1.110	0,06	0,013
AS Krefeld Oppum - L 443	23.550	9,1%	2.150	21.400	8,9%	1.900	10,4%	11,3%	1.213	250	0,06	0,012
A 57 AS Krefeld Oppum - AS Krefeld Zentrum	92.800	13,1%	12.200	86.300	11,9%	10.300	13,8%	18,5%	4.847	1.095	0,06	0,013
AS Krefeld Zentrum - B 57	22.900	2,6%	600	21.700	2,3%	500	2,9%	1,4%	1.271	170	0,06	0,008

## Analysefall 2014 – Querschnitte

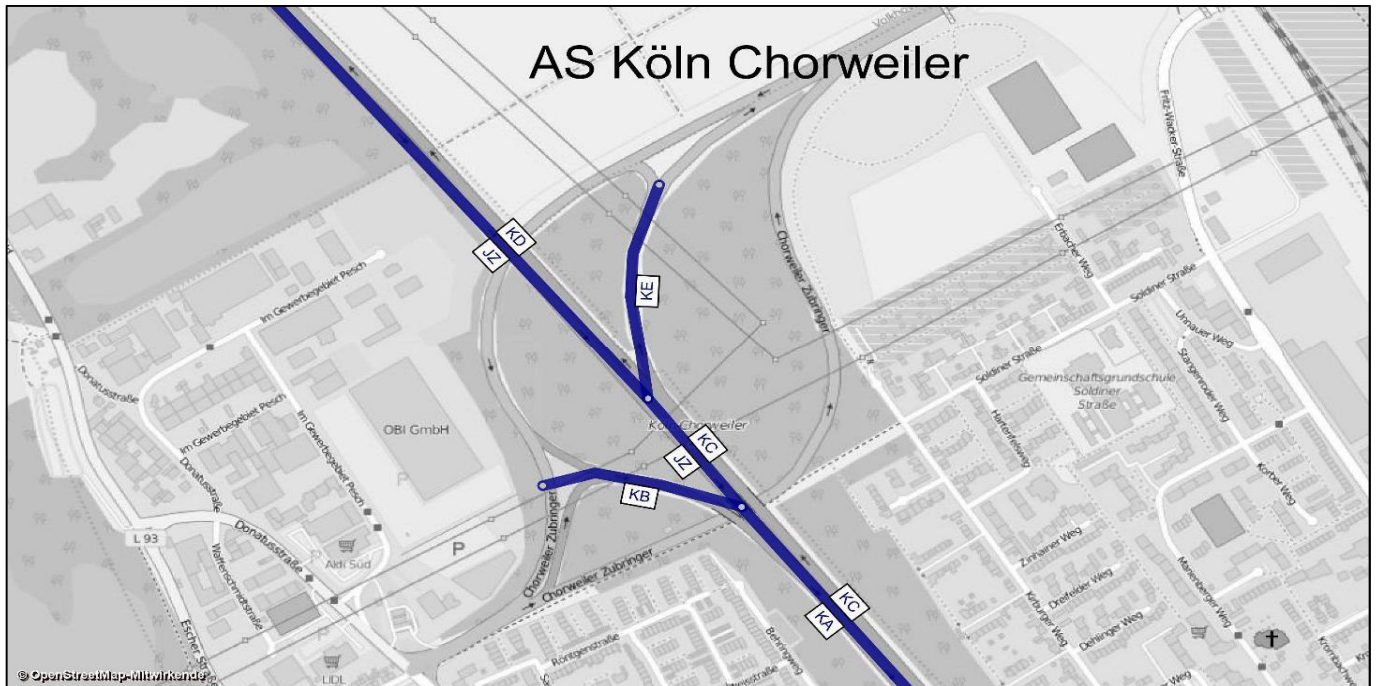
Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
Krefeld-Zentrum - B 288	35.200	5,7%	2.000	33.300	5,1%	1.700	6,3%	3,2%	1.951	260	0,06	0,008
A 57 Krefeld-Zentrum - AS Krefeld Gartenstadt	89.000	13,5%	12.050	83.150	12,1%	10.100	14,1%	18,8%	4.648	1.095	0,06	0,013
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 West	22.600	7,1%	1.600	21.000	6,7%	1.400	8,3%	4,1%	1.230	164	0,06	0,008
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 Ost	19.050	18,1%	3.450	17.300	16,8%	2.900	20,8%	10,4%	1.014	135	0,06	0,008
A 57 Krefeld Gartenstadt - AS Moers Kapellen	81.000	13,6%	11.050	76.050	12,3%	9.350	14,3%	19,3%	4.248	1.010	0,06	0,013
AS Moers Kapellen - L 398 Ost	10.000	5,0%	500	8.900	5,6%	500	4,8%	6,0%	518	80	0,06	0,009
AS Moers Kapellen - L 398 West	10.000	4,0%	400	8.800	3,4%	300	4,3%	5,4%	512	80	0,06	0,009
A 57 Moers Kapellen - AK Moers	80.850	13,7%	11.050	75.850	12,3%	9.350	14,3%	19,3%	4.239	1.007	0,06	0,013
A 40 AK Moers - AS Neukirchen Vluyn	59.150	24,7%	14.600	55.750	21,8%	12.150	25,0%	35,4%	3.075	819	0,06	0,015
AS Moers - L 475 Süd	11.000	4,5%	500	9.800	4,1%	400	5,1%	2,5%	574	77	0,06	0,008
AS Moers - L 475 Nord	16.200	3,7%	600	14.800	3,4%	500	4,2%	2,1%	867	116	0,06	0,008
AS Moers - L 476	11.800	4,2%	500	11.200	3,6%	400	4,4%	2,2%	656	88	0,06	0,008
AS Moers - L 475	12.500	4,0%	500	11.300	3,5%	400	4,4%	2,2%	662	88	0,06	0,008
A 40 AS Moers - AS Moers-Zentrum	87.650	16,8%	14.700	82.000	15,2%	12.500	17,2%	26,5%	4.540	1.169	0,06	0,014
AS Moers-Zentrum - L 137	17.500	2,9%	500	16.600	2,4%	400	3,0%	1,5%	973	130	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 Ost	16.800	4,2%	700	16.000	3,1%	500	3,9%	1,9%	935	125	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 West	13.800	3,6%	500	13.000	3,1%	400	3,8%	1,9%	762	102	0,06	0,008
A 40 AS Moers-Zentrum - AS Duisburg-Rheinhausen	97.950	18,3%	17.900	91.300	16,9%	15.400	19,3%	27,3%	5.066	1.281	0,06	0,014
A 57 AK Moers - AS Moers Hülsdonk	75.650	14,6%	11.050	70.500	13,3%	9.350	15,5%	19,3%	3.962	887	0,06	0,013
AS Moers Hülsdonk - L 474 West	16.600	4,2%	700	28.700	2,1%	600	4,7%	5,8%	832	129	0,03	0,004
AS Moers Hülsdonk - L 474 Ost	16.200	6,8%	1.100	26.700	3,4%	900	7,9%	10,8%	774	120	0,03	0,004
A 57 AS Moers Hülsdonk - AK Kamp-Lintfort	72.950	14,7%	10.750	68.050	13,4%	9.100	15,6%	19,8%	3.831	844	0,06	0,012
AK Kamp-Lintfort - B 528	15.700	8,0%	1.250	14.300	7,7%	1.100	8,8%	12,7%	809	168	0,06	0,012
AS Kamp-Lintfort - L 287 Nord	14.800	3,4%	500	14.000	2,9%	400	3,5%	1,8%	820	109	0,06	0,008
AS Kamp-Lintfort - L 287 Süd	15.100	7,3%	1.100	16.000	8,1%	1.300	10,1%	5,0%	938	125	0,06	0,008
A 42 AK Kamp-Lintfort - AS Moers-Nord	54.350	16,9%	9.200	49.800	15,9%	7.900	18,7%	22,6%	2.842	543	0,06	0,011
A 57 AS Kamp-Lintfort - AS Asdonkshof	59.600	12,8%	7.650	55.050	11,6%	6.400	13,6%	16,6%	3.082	722	0,06	0,013
AS Asdonkshof - K 33	1.750	22,9%	400	1.500	20,0%	300	24,8%	12,4%	88	12	0,06	0,008
A 57 AS Asdonkshof - AS Rheinberg	58.700	12,4%	7.300	54.350	11,2%	6.100	13,2%	16,0%	3.038	715	0,06	0,013



AS Chorweiler - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h	
JZ	A 57	Süd	HFB	38700	11,0%	4250	36000	11,6%	18,6%	2030	437	0,06	0,012	10,3%	3700	
KB	A 57	Süd	Einfahrt	17200	5,5%	950	15700	6,3%	6,3%	861	238	0,05	0,015	5,4%	850	
KA	A 57	Süd	HFB	55900	9,4%	5250	51650	10,0%	14,3%	2891	675	0,06	0,013	8,7%	4500	
KC	A 57	Nord	HFB	57800	8,5%	4900	53350	8,9%	13,5%	2985	698	0,06	0,013	7,9%	4200	
KE	A 57	Nord	Ausfahrt	16850	4,5%	750	15500	5,0%	4,4%	850	235	0,05	0,015	4,2%	650	
KD	A 57	Nord	HFB	40950	10,1%	4150	37850	10,5%	18,1%	2135	463	0,06	0,012	9,4%	3550	
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	79650	10,5%	8400	73850	-	-	-	-	-	-	9,8%	7250	
QS KC+JZ	A 57	-	HFB	96500	9,5%	9150	89350	-	-	-	-	-	-	8,8%	7900	
QS KA+KC	A 57	-	HFB	113700	8,9%	10150	105000	-	-	-	-	-	-	8,3%	8700	



AS Chorweiler - Analysefall			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
2014			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
JZ	A 57	HFB	3352	6,7%	KB	1603	6,1%	KA	4955	6,5%	-	-	-	-	-	-
KB	A 57	Einfahrt	1612	6,0%	KA	4937	7,3%	JZ	3325	7,9%	-	-	-	-	-	-
KA	A 57	HFB	4852	7,4%	KB	1549	5,1%	JZ	3303	8,4%	-	-	-	-	-	-
KC	A 57	HFB	4806	6,8%	KE	1190	4,4%	KD	3616	7,7%	-	-	-	-	-	-
KE	A 57	Ausfahrt	1518	2,2%	KD	2446	4,5%	KC	3964	3,7%	-	-	-	-	-	-
KD	A 57	HFB	3556	5,5%	KE	832	1,3%	KC	4388	4,7%	-	-	-	-	-	-



# AS Köln Chorweiler





AS Worringen- Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
JZ	A 57	Süd	HFB	38700	11,0%	4250	36000	11,6%	18,6%	2030	437	0,06	0,012	10,3%	3700
JW	A 57	Süd	Einfahrt	6300	3,2%	200	5800	3,5%	5,7%	321	80	0,06	0,014	3,4%	200
JO	A 57	Süd	HFB	32400	12,5%	4050	30200	13,1%	21,6%	1709	357	0,06	0,012	11,6%	3500
JP	A 57	Süd	Ausfahrt	3650	4,1%	150	3250	5,4%	6,2%	190	28	0,06	0,009	4,6%	150
JN	A 57	Süd	HFB	36100	11,8%	4250	33450	12,3%	20,4%	1899	385	0,06	0,012	10,9%	3650
KD	A 57	Nord	HFB	40950	10,1%	4150	37850	10,5%	18,1%	2135	463	0,06	0,012	9,4%	3550
KF	A 57	Nord	Ausfahrt	7600	2,6%	200	6900	3,2%	3,9%	383	94	0,06	0,014	2,9%	200
KG	A 57	Nord	HFB	33350	11,7%	3900	31000	12,1%	21,8%	1751	369	0,06	0,012	10,8%	3350
KH	A 57	Nord	Einfahrt	3450	5,8%	200	3050	7,1%	10,2%	179	25	0,06	0,008	6,6%	200
KK	A 57	Nord	HFB	36850	11,1%	4100	34050	11,7%	21,0%	1930	394	0,06	0,012	10,4%	3550
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	79650	10,5%	8400	73850	-	-	-	-	-	-	9,8%	7250
QS KG+JZ	A 57	-	HFB	72050	11,3%	8150	67000	-	-	-	-	-	-	10,5%	7050
QS KG+JO	A 57	-	HFB	65750	12,1%	7950	61200	-	-	-	-	-	-	11,2%	6850
QS KK+JN	A 57	-	HFB	72950	11,4%	8350	67500	-	-	-	-	-	-	10,7%	7200
JX	L 183	West	L 183 Worringer Landstr.	8550	3,5%	300	8200	3,8%	1,9%	479	64	0,06	0,008	3,0%	250
JY	L 183	Ost	L 183 Worringer Landstr.	7850	3,8%	300	7500	4,1%	2,1%	438	58	0,06	0,008	3,3%	250
KI	L 183	West	L 183 Worringer Landstr.	6900	3,6%	250	6600	3,8%	1,9%	385	51	0,06	0,008	3,0%	200
KJ	L 183	Ost	L 183 Worringer Landstr.	7700	3,2%	250	7200	3,5%	1,7%	421	56	0,06	0,008	2,8%	200
QS JX+JY	L 183	-	L 183 Worringer Landstr.	16500	3,6%	600	15600	-	-	-	-	-	-	3,2%	500
QS KI+KJ	L 183	-	L 183 Worringer Landstr.	14600	3,4%	500	13900	-	-	-	-	-	-	2,9%	400
JU	L 183	West	L 183 Worringer Landstr.	11200	3,1%	350	10500	3,6%	1,8%	613	82	0,06	0,008	2,9%	300
JV	L 183	Ost	L 183 Worringer Landstr.	4200	3,6%	150	4000	3,1%	1,6%	234	31	0,06	0,008	2,5%	100
QS JU+JV	L 183	-	L 183 Worringer Landstr.	15400	3,2%	500	14500	-	-	-	-	-	-	2,8%	400
JS	L 183	West	L 183 Worringer Landstr.	7000	3,6%	250	6700	3,7%	1,9%	391	52	0,06	0,008	3,0%	200
JT	L 183	Ost	L 183 Worringer Landstr.	7600	3,3%	250	7100	3,5%	1,8%	415	55	0,06	0,008	2,8%	200
QS JS+JT	L 183	-	L 183 Worringer Landstr.	14600	3,4%	500	13800	-	-	-	-	-	-	2,9%	400
JR	L 183	West	L 183 Worringer Landstr.	5150	2,9%	150	5050	2,5%	1,2%	295	39	0,06	0,008	2,0%	100
JQ	L 183	Ost	L 183 Worringer Landstr.	9450	3,7%	350	8750	4,3%	2,1%	511	68	0,06	0,008	3,4%	300
QS JR+JQ	L 183	-	L 183 Worringer Landstr.	14600	3,4%	500	13800	-	-	-	-	-	-	2,9%	400



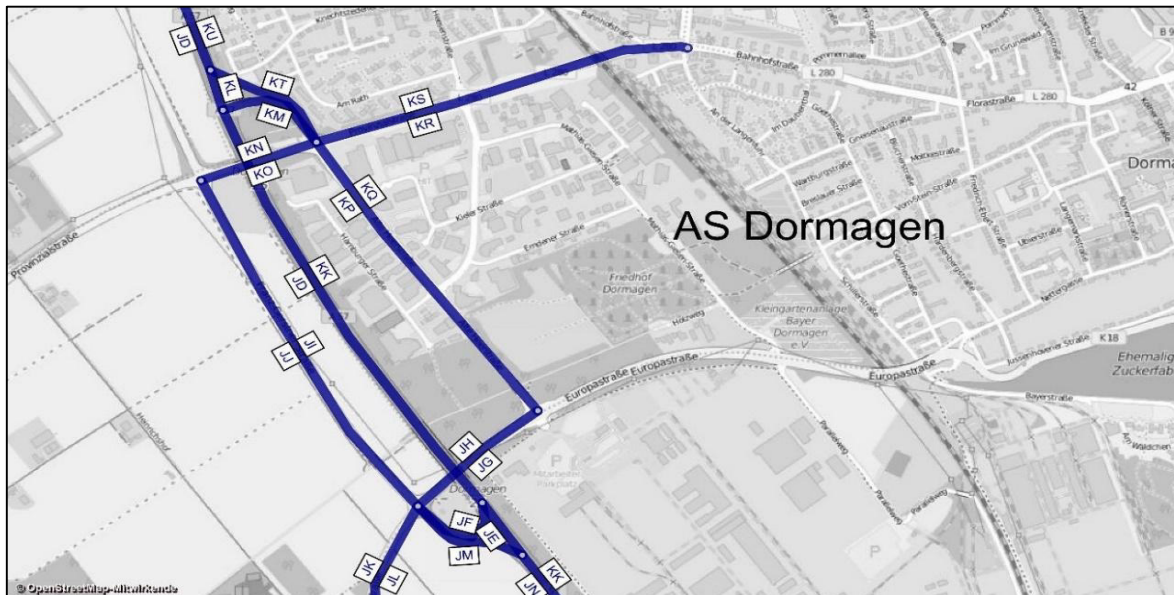
AS Worringen- Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
JZ	A 57	HFB	3352	6,7%	JO	2581	8,1%	JW	771	1,8%	-	-	-	-	-	-
JW	A 57	Einfahrt	916	3,4%	JO	2218	17,3%	JZ	3134	13,3%	-	-	-	-	-	-
JO	A 57	HFB	2726	9,7%	JW	482	1,7%	JZ	3208	8,5%	JN	2901	10,0%	JP	175	14,0%
JP	A 57	Ausfahrt	859	3,5%	JN	2622	11,2%	JO	1762	15,0%	-	-	-	-	-	-
JN	A 57	HFB	3045	7,1%	JP	554	3,7%	JO	2491	7,9%	-	-	-	-	-	-
KD	A 57	HFB	3556	5,5%	KF	549	0,9%	KG	3007	6,4%	-	-	-	-	-	-
KF	A 57	Ausfahrt	838	1,6%	KD	3172	5,7%	KG	2334	7,2%	-	-	-	-	-	-
KG	A 57	HFB	2946	6,8%	KD	3464	6,1%	KF	518	2,1%	KH	190	6,8%	KK	3136	6,8%
KH	A 57	Einfahrt	609	2,6%	KG	2488	8,9%	KK	3097	7,7%	-	-	-	-	-	-
KK	A 57	HFB	3325	8,1%	KH	565	2,7%	KG	2760	9,2%	-	-	-	-	-	-



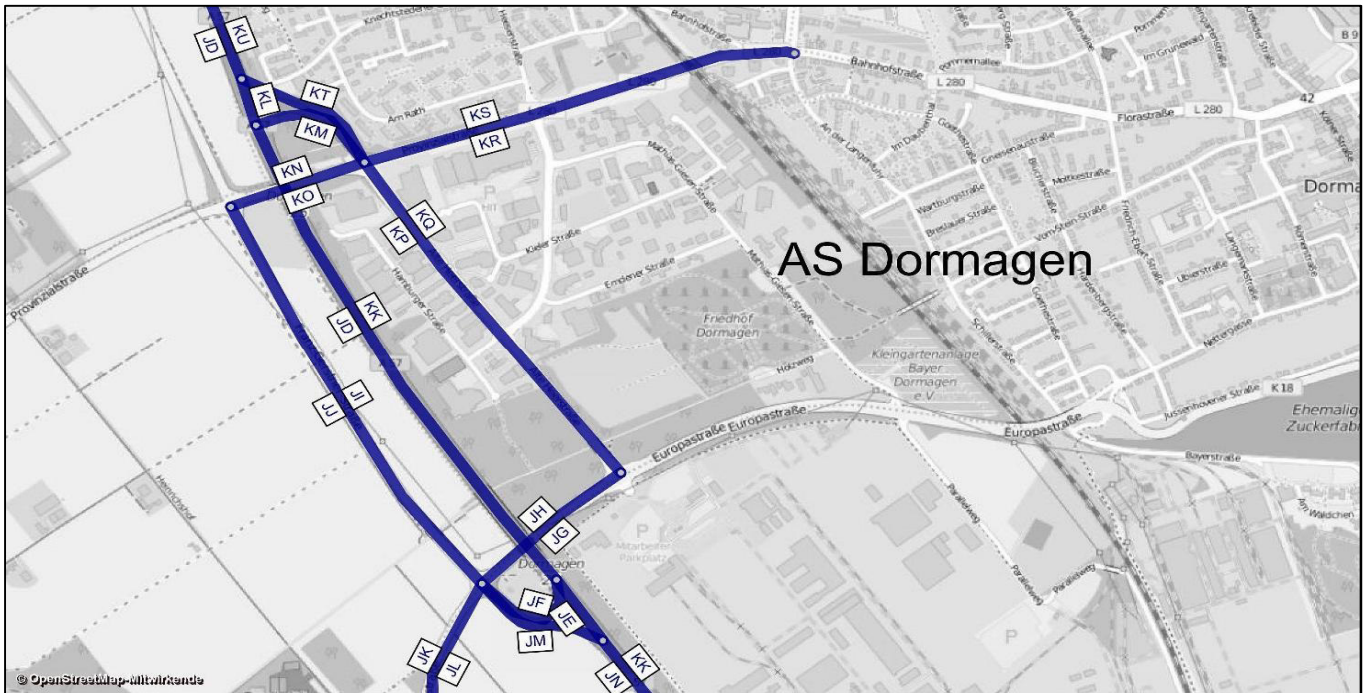




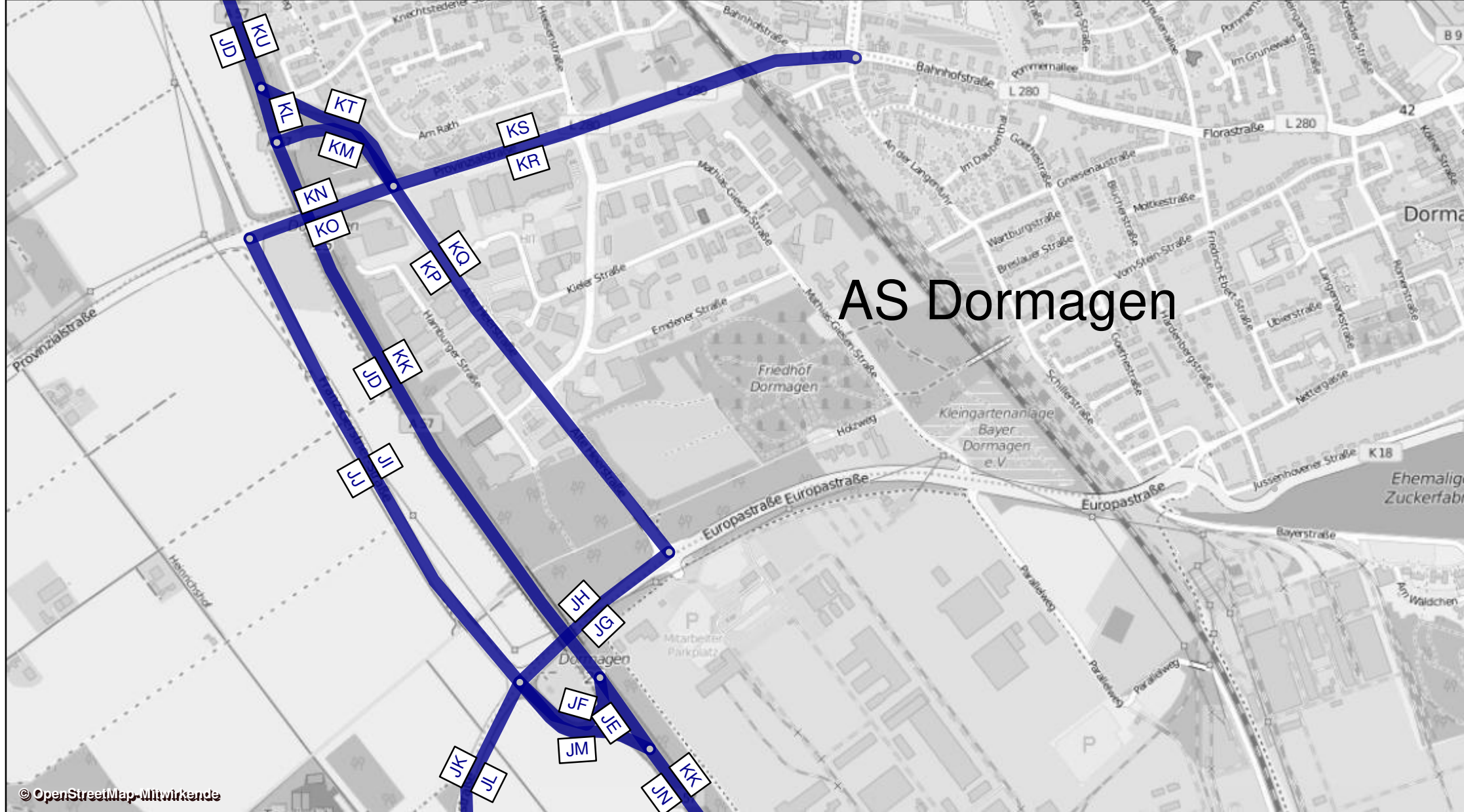
AS Dormagen - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
JD	A 57	Süd	HFB	38600	11,0%	4250	35500	11,5%	19,7%	2018	399	0,06	0,011	10,3%	3650
JF	A 57	Süd	Ausfahrt	8650	7,5%	650	7650	8,6%	9,8%	436	85	0,06	0,011	7,2%	550
JE	A 57	Süd	HFB	29950	11,9%	3550	27800	12,3%	22,4%	1582	315	0,06	0,011	11,0%	3050
JM	A 57	Süd	Einfahrt	6150	10,6%	650	5650	12,2%	11,7%	317	70	0,06	0,012	9,7%	550
JN	A 57	Süd	HFB	36100	11,8%	4250	33450	12,3%	20,4%	1899	385	0,06	0,012	10,9%	3650
KU	A 57	Nord	HFB	39250	11,1%	4350	35950	11,7%	21,1%	2046	403	0,06	0,011	10,4%	3750
KT	A 57	Nord	Einfahrt	8600	9,9%	850	7600	11,4%	13,7%	437	73	0,06	0,010	9,9%	750
KL	A 57	Nord	HFB	30650	11,3%	3450	28400	11,7%	22,8%	1609	330	0,06	0,012	10,6%	3000
KM	A 57	Nord	Ausfahrt	6200	10,5%	650	5650	11,3%	12,2%	321	65	0,06	0,011	9,7%	550
KK	A 57	Nord	HFB	36850	11,1%	4100	34050	11,7%	21,0%	1930	394	0,06	0,012	10,4%	3550
QS KU+JD	A 57	-	HFB	77850	11,0%	8600	71450	-	-	-	-	-	-	10,4%	7400
QS KL+JD	A 57	-	HFB	69250	11,1%	7700	63900	-	-	-	-	-	-	10,4%	6650
QS KK+JD	A 57	-	HFB	75450	11,1%	8350	69550	-	-	-	-	-	-	10,4%	7200
QS KK+JE	A 57	-	HFB	66800	11,5%	7650	61850	-	-	-	-	-	-	10,7%	6600
QS KK+JN	A 57	-	HFB	72950	11,4%	8350	67500	-	-	-	-	-	-	10,7%	7200
JG	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	9750	6,2%	600	9250	6,7%	3,3%	542	72	0,06	0,008	5,4%	500
JH	K 18 Europastraße	West	Basistraße	9750	6,2%	600	9250	6,7%	3,3%	542	72	0,06	0,008	5,4%	500
JI	Franz-Gerstner-Str.	Nord	Basistraße	7850	5,7%	450	7450	5,8%	2,9%	435	58	0,06	0,008	4,7%	350
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Süd	Basistraße	7850	5,7%	450	7450	5,8%	2,9%	435	58	0,06	0,008	4,7%	350
JK	K 18 Europastraße	West	Basistraße	8650	4,6%	400	8150	4,6%	2,3%	478	64	0,06	0,008	3,7%	300
JL	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	8650	4,6%	400	8150	4,6%	2,3%	478	64	0,06	0,008	3,7%	300
KN	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	10500	4,3%	450	9900	4,4%	2,2%	580	77	0,06	0,008	3,5%	350
KO	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	10500	4,3%	450	9900	4,4%	2,2%	580	77	0,06	0,008	3,5%	350
KP	Alte Heerstr.	Süd	Basistraße	4500	8,9%	400	4300	10,1%	5,1%	250	33	0,06	0,008	8,1%	350
KQ	Alte Heerstr.	Nord	Basistraße	4500	8,9%	400	4300	10,1%	5,1%	250	33	0,06	0,008	8,1%	350
KR	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	8350	2,4%	200	7900	3,1%	1,6%	463	62	0,06	0,008	2,5%	200
KS	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	8350	2,4%	200	7900	3,1%	1,6%	463	62	0,06	0,008	2,5%	200
QS JG+JH	K 18 Europastraße	-	Basistraße	19500	6,2%	1200	18500	-	-	-	-	-	-	5,4%	1000
QS JI+JJ	Franz-Gerstner-Str.	-	Basistraße	15700	5,7%	900	14900	-	-	-	-	-	-	4,7%	700
QS JK+JL	K 18 Europastraße	-	Basistraße	17300	4,6%	800	16300	-	-	-	-	-	-	3,7%	600
QS KN+KO	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	21000	4,3%	900	19800	-	-	-	-	-	-	3,5%	700
QS KP+KQ	Alte Heerstr.	-	Basistraße	9000	8,9%	800	8600	-	-	-	-	-	-	8,1%	700
QS KR+KS	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	16700	2,4%	400	15800	-	-	-	-	-	-	2,5%	400



AS Dormagen - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
JD	A 57	HFB	3352	3,7%	JF	608	4,3%	JE	2743	3,6%	-	-	-	-	-	-
JF	A 57	Ausfahrt	1036	5,7%	JE	1723	19,7%	JD	2758	14,4%	-	-	-	-	-	-
JE	A 57	HFB	2672	5,6%	JF	603	4,6%	JD	3275	5,4%	JN	2988	7,2%	JM	316	20,8%
JM	A 57	Einfahrt	662	5,5%	JN	2913	8,2%	JE	2251	9,0%	-	-	-	-	-	-
JN	A 57	HFB	3045	7,1%	JM	221	30,8%	JE	2824	5,3%	-	-	-	-	-	-
KU	A 57	HFB	3833	6,5%	KT	928	6,6%	KL	2905	6,4%	-	-	-	-	-	-
KT	A 57	Einfahrt	949	5,6%	KU	3684	6,2%	KL	2735	6,4%	-	-	-	-	-	-
KL	A 57	HFB	2907	9,4%	KU	3875	8,6%	KT	968	6,0%	KM	342	12,0%	KK	3249	9,7%
KM	A 57	Ausfahrt	598	4,3%	KL	1887	5,1%	KK	2485	4,9%	-	-	-	-	-	-
KK	A 57	HFB	3325	8,1%	KM	430	12,8%	KL	2895	7,4%	-	-	-	-	-	-

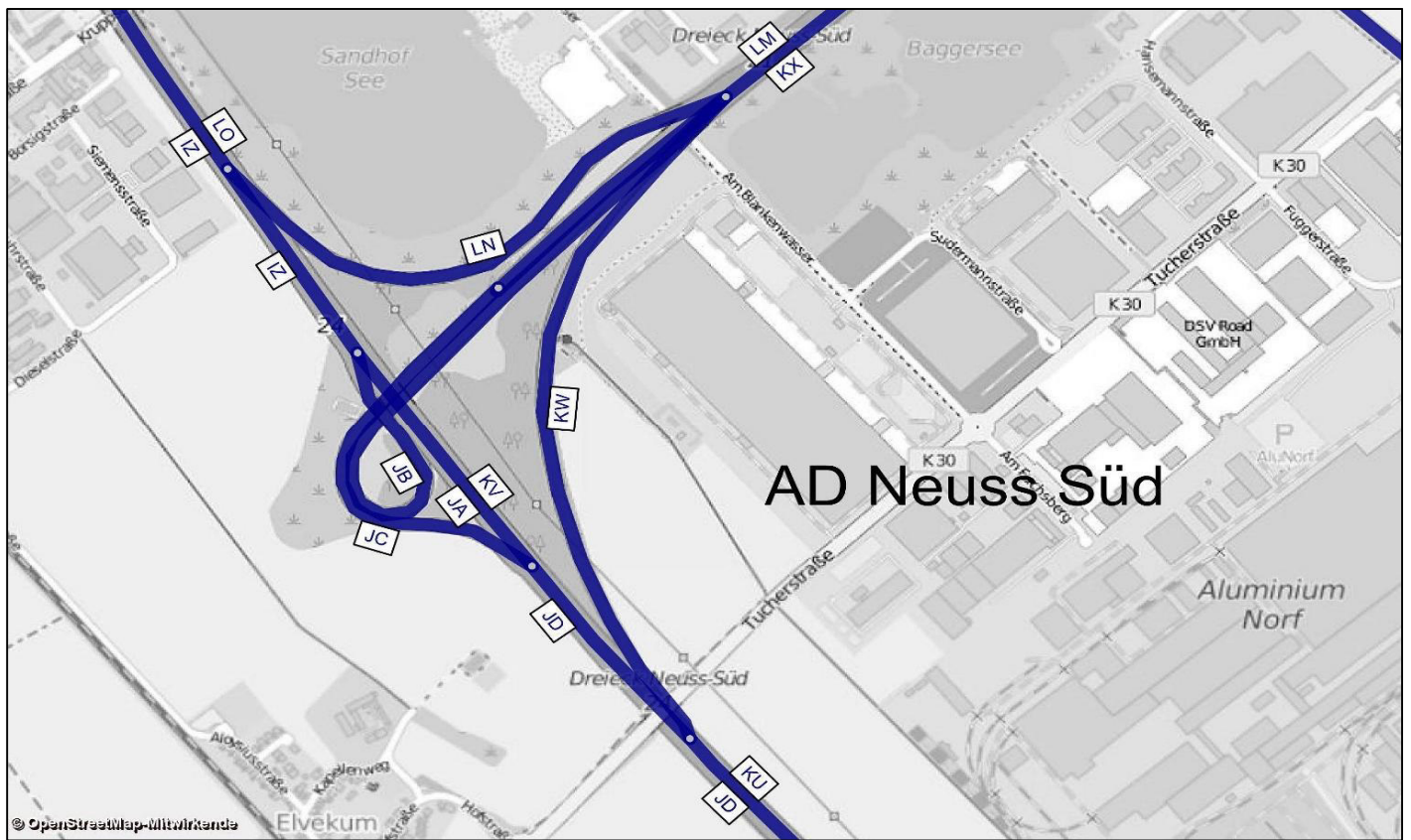


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

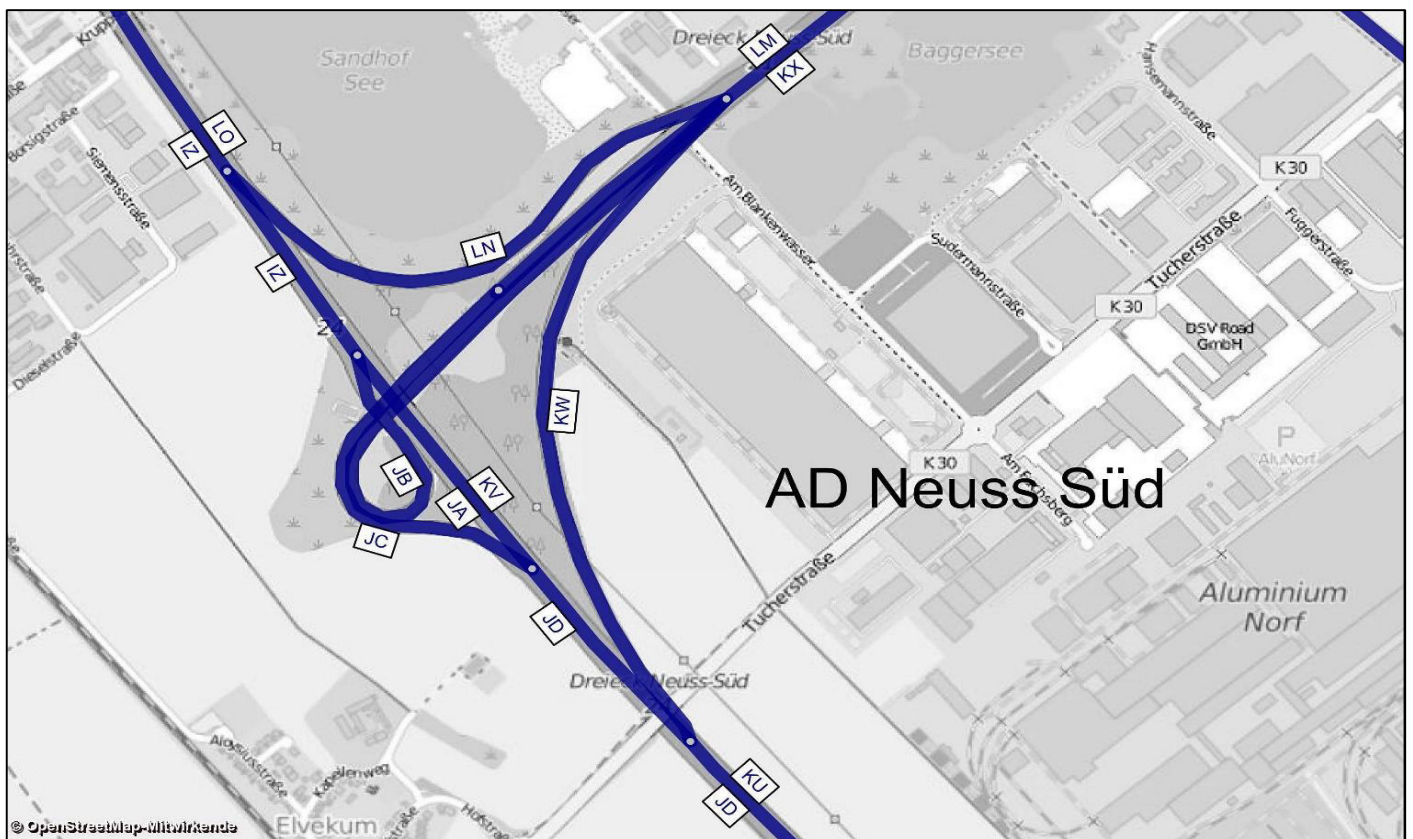




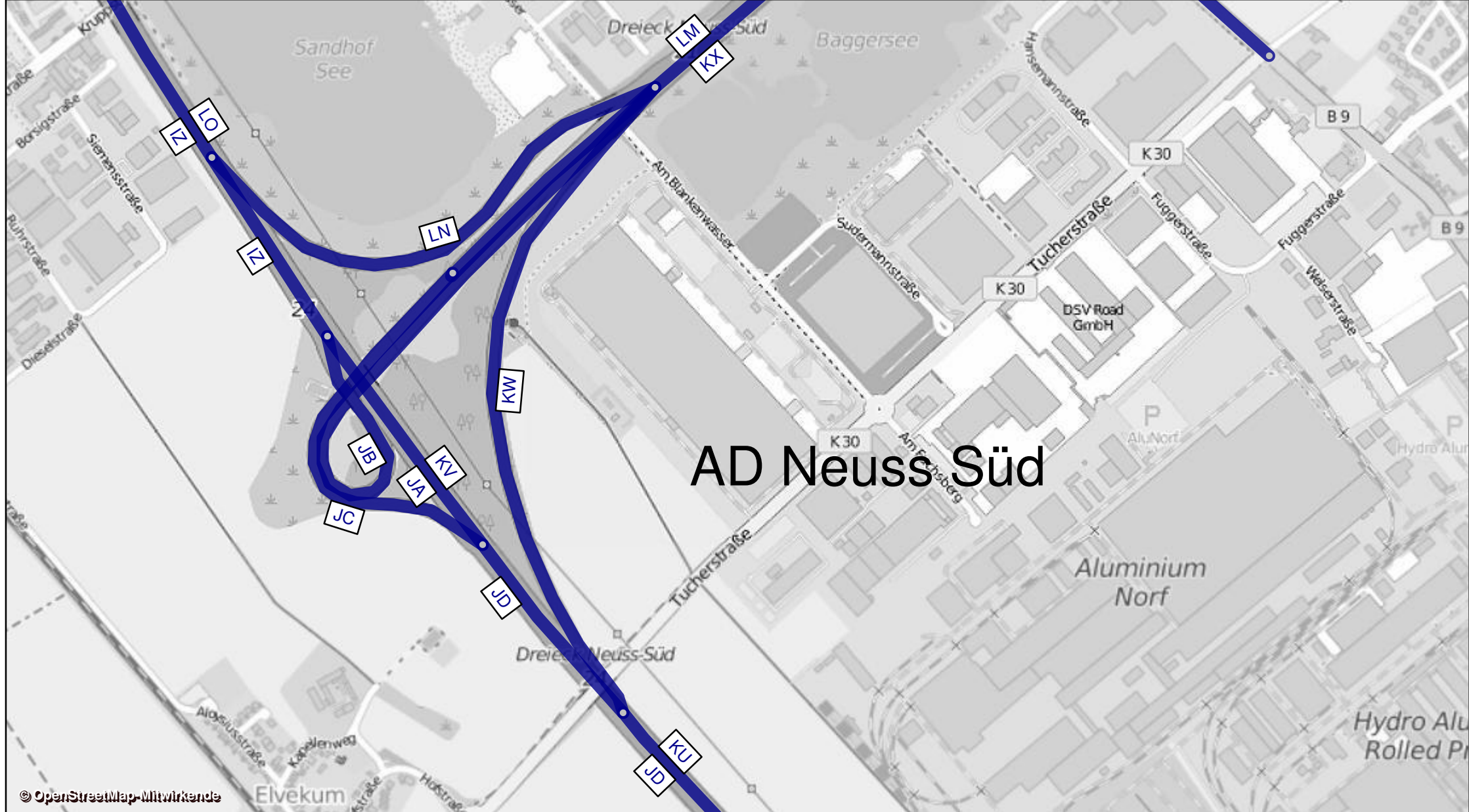
AD Neuss Süd - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Autobahn	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
IZ	A 57	Süd	HFB	47250	12,6%	5950	43550	13,3%	19,5%	2477	490	0,06	0,011	11,6%	5050
JA	A 57	Süd	HFB	26250	11,0%	2900	24350	11,0%	19,6%	1383	277	0,06	0,011	9,9%	2400
JB	A 57	Süd	Rampe zur A 46	21000	14,5%	3050	19200	16,3%	19,7%	1095	213	0,06	0,011	13,8%	2650
JC	A 57	Süd	Rampe von A 46	12350	10,9%	1350	11150	12,8%	20,3%	635	122	0,06	0,011	11,2%	1250
JD	A 57	Süd	HFB	38600	11,0%	4250	35500	11,5%	19,7%	2018	399	0,06	0,011	10,3%	3650
KU	A 57	Nord	HFB	39250	11,1%	4350	35950	11,7%	21,1%	2046	403	0,06	0,011	10,4%	3750
KV	A 57	Nord	HFB	25750	11,3%	2900	23750	11,4%	20,9%	1349	272	0,06	0,011	10,3%	2450
KW	A 57	Nord	Rampe zur A 46	13500	10,4%	1400	12200	12,1%	21,5%	697	131	0,06	0,011	10,7%	1300
KX	A 46	Ost	HFB	34500	13,0%	4500	31400	14,7%	20,3%	1791	344	0,06	0,011	12,6%	3950
LM	A 46	West	HFB	34400	13,7%	4700	31450	14,8%	23,1%	1805	323	0,06	0,010	12,9%	4050
LN	A 57	Nord	Rampe von A 46	22050	15,2%	3350	20350	15,9%	24,7%	1170	201	0,06	0,010	13,8%	2800
LO	A 57	Nord	HFB	47800	13,1%	6250	44100	13,5%	22,5%	2519	473	0,06	0,011	11,9%	5250
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	95050	12,8%	12200	87650	-	-	-	-	-	-	11,8%	10300
QS KU+JD	A 57	-	HFB	77850	11,0%	8600	71450	-	-	-	-	-	-	10,4%	7400
QS LM+KX	A 46	-	HFB	68900	13,4%	9200	62850	-	-	-	-	-	-	12,7%	8000



AD Neuss Süd - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Autobahn	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
IZ	A 57	HFB	4183	10,3%	JB	2217	13,6%	JA	1966	6,5%	-	-	-	-	-	-
JA	A 57	HFB	2199	4,7%	JC	1002	2,6%	JD	3201	4,0%	IZ	3527	6,8%	JB	1328	10,2%
JB	A 57	Rampe zur A 46	2225	10,3%	IZ	4269	9,0%	JA	2044	7,6%	-	-	-	-	-	-
JC	A 57	Rampe von A 46	1279	10,9%	JA	2062	2,5%	JD	3341	5,8%	LM	3377	11,1%	LN	2098	11,2%
JD	A 57	HFB	3352	3,7%	JC	1127	2,4%	JA	2225	4,4%	-	-	-	-	-	-
KU	A 57	HFB	3833	6,5%	KW	1488	4,2%	KV	2345	7,9%	-	-	-	-	-	-
KV	A 57	HFB	2389	8,4%	KU	3921	6,6%	KW	1532	3,7%	LN	1858	11,9%	LO	4247	9,9%
KW	A 57	Rampe zur A 46	1537	5,1%	KU	3234	8,8%	KV	1697	12,2%	JB	2079	12,7%	KX	3616	9,5%
KX	A 46	HFB	3703	7,4%	JB	2224	8,8%	KW	1479	5,3%	-	-	-	-	-	-
LM	A 46	HFB	3413	12,2%	LN	2268	11,5%	JC	1145	13,6%	-	-	-	-	-	-
LN	A 57	Rampe von A 46	2221	8,7%	KV	2170	4,8%	LO	4391	6,8%	LM	3482	9,2%	JC	1261	10,0%
LO	A 57	HFB	4414	8,0%	LN	2157	9,8%	KV	2257	6,4%	-	-	-	-	-	-

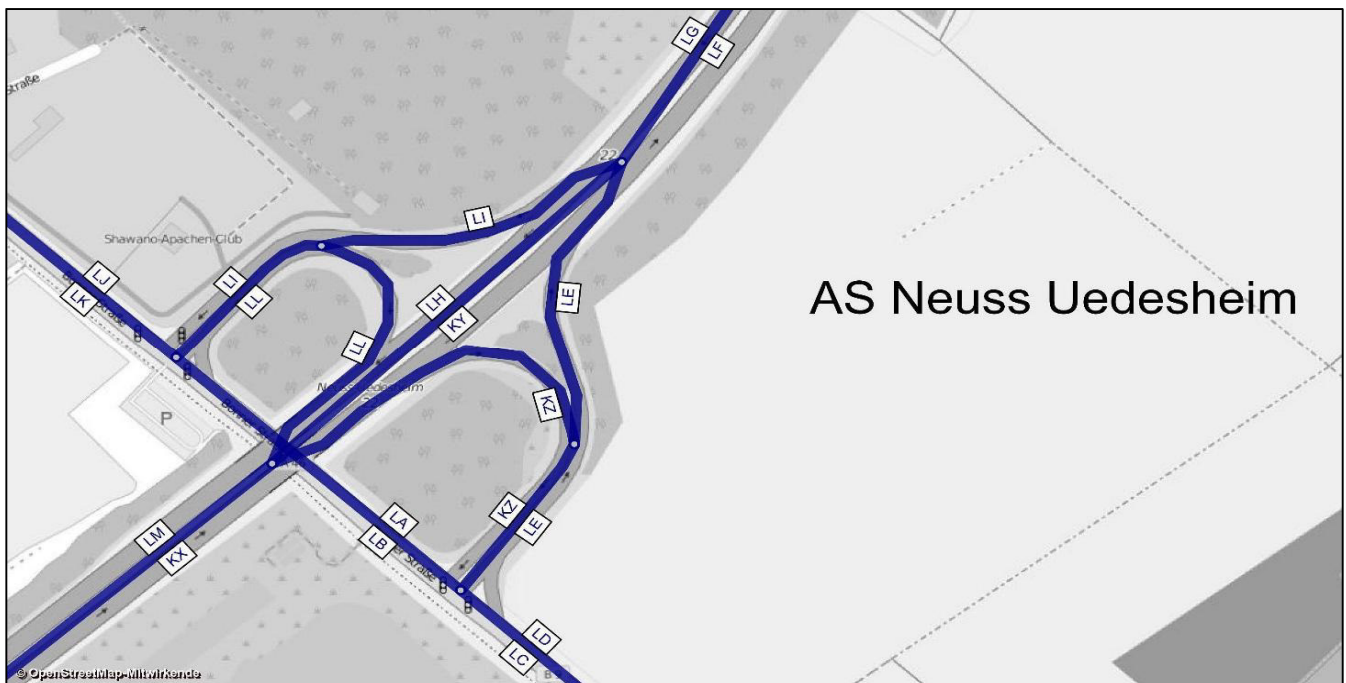


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

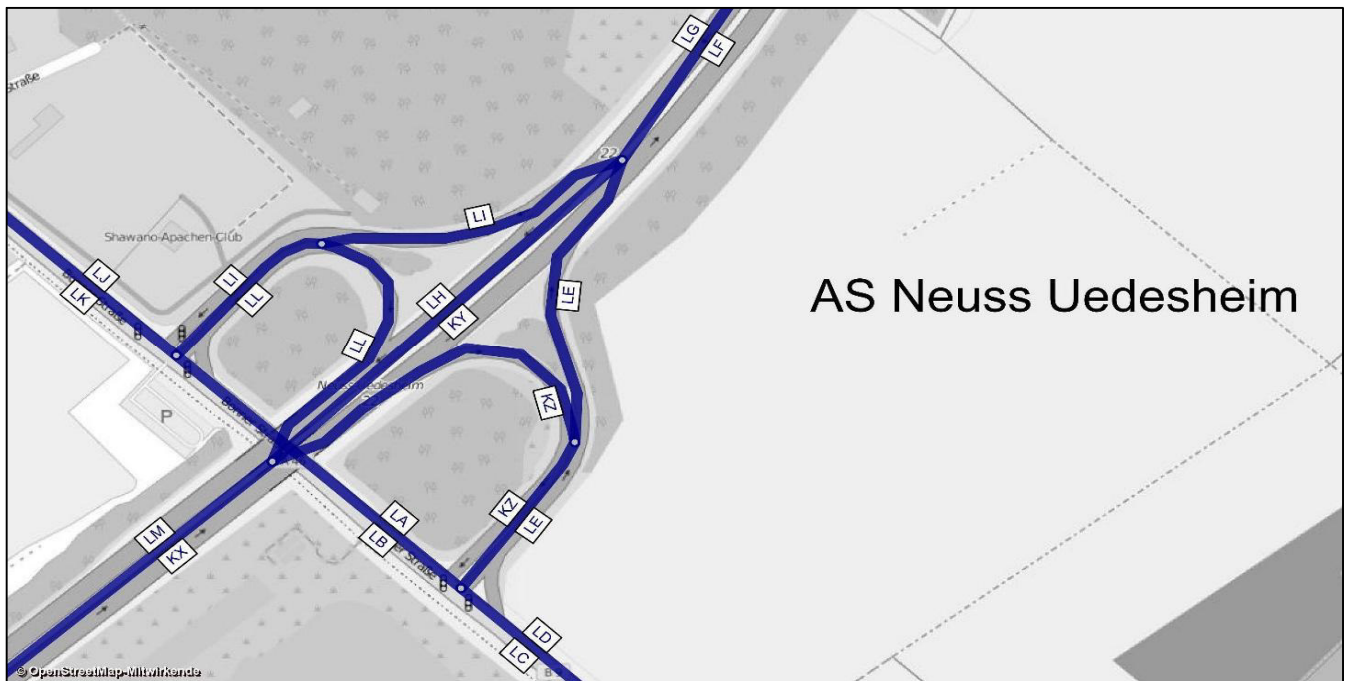


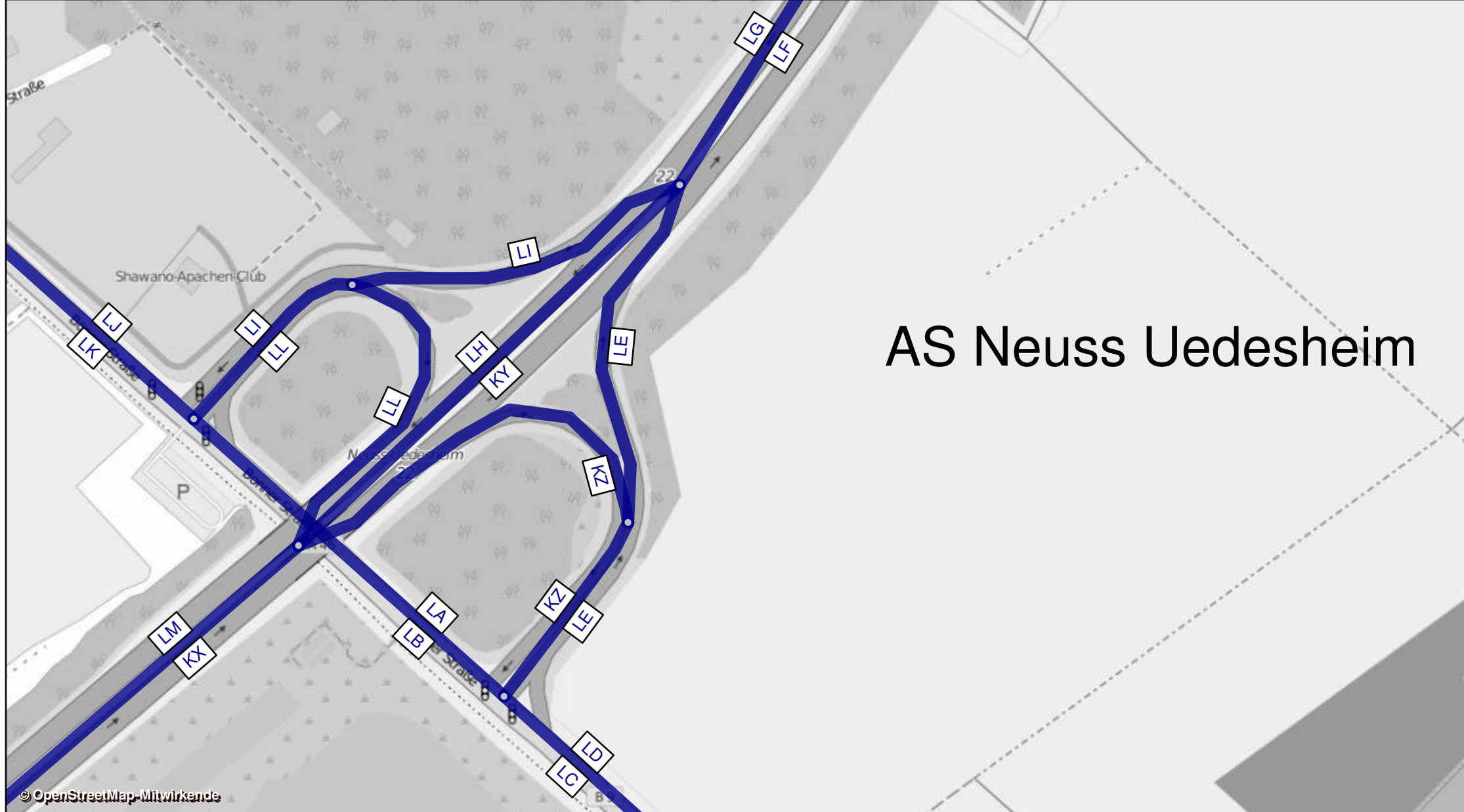


AS Neuss Uedesheim - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
KX	A 46	Ost	HFB	34500	13,0%	4500	31400	14,7%	20,3%	1791	344	0,06	0,011	12,6%	3950
LM	A 46	West	HFB	34400	13,7%	4700	31450	14,8%	23,1%	1805	323	0,06	0,010	12,9%	4050
KY	A 46	Ost	HFB	30250	12,1%	3650	27700	13,3%	19,7%	1586	291	0,06	0,010	11,6%	3200
KZ	A 46	Ost	Ausfahrt	4300	19,8%	850	3700	24,8%	24,0%	206	53	0,06	0,014	20,3%	750
LE	A 46	Ost	Einfahrt	13750	10,2%	1400	12150	11,1%	15,2%	704	112	0,06	0,009	9,5%	1150
LF	A 46	Ost	HFB	44000	11,5%	5050	39850	12,7%	18,4%	2290	403	0,06	0,010	10,9%	4350
LG	A 46	West	HFB	45100	12,0%	5400	40850	13,0%	19,4%	2336	432	0,06	0,011	11,3%	4600
LH	A 46	West	HFB	30400	13,0%	3950	27900	14,0%	22,5%	1603	285	0,06	0,010	12,4%	3450
LI	A 46	West	Ausfahrt	14650	9,9%	1450	12900	10,8%	13,3%	733	147	0,06	0,011	9,3%	1200
LL	A 46	West	Einfahrt	4000	18,8%	750	3550	21,0%	26,9%	202	38	0,06	0,011	18,3%	650
QS KX+LM	A 46	-	HFB	68900	13,4%	9200	62850	-	-	-	-	-	-	12,7%	8000
QS LH+KY	A 46	-	HFB	60650	12,5%	7600	55600	-	-	-	-	-	-	12,0%	6650
QS LG+LF	A 46	-	HFB	89100	11,7%	10450	80700	-	-	-	-	-	-	11,1%	8950
LC	B 9	Süd	Basisstraße	19600	10,7%	2100	19750	10,7%	5,3%	1157	154	0,06	0,008	8,6%	1700
LD	B 9	Nord	Basisstraße	19600	10,7%	2100	19750	10,7%	5,3%	1157	154	0,06	0,008	8,6%	1700
LJ	B 9	Nord	Basisstraße	11350	7,5%	850	10750	8,1%	4,0%	630	84	0,06	0,008	6,5%	700
LK	B 9	Süd	Basisstraße	11350	7,5%	850	10750	8,1%	4,0%	630	84	0,06	0,008	6,5%	700
QS LC+LD	B 9	-	Basisstraße	39200	10,7%	4200	39500	-	-	-	-	-	-	8,6%	3400
QS LJ+LK	B 9	-	Basisstraße	22700	7,5%	1700	21500	-	-	-	-	-	-	6,5%	1400
LA	B 9	Nord	Basisstraße	14450	8,3%	1200	14250	8,3%	4,1%	835	111	0,06	0,008	6,7%	950
LB	B 9	Süd	Basisstraße	14450	8,3%	1200	14250	8,3%	4,1%	835	111	0,06	0,008	6,7%	950
QS LA+LB	B 9	-	Basisstraße	28900	8,3%	2400	28500	-	-	-	-	-	-	6,7%	1900



AS Neuss Uedesheim - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
KX	A 46	HFB	3703	7,4%	KZ	389	12,3%	KY	3314	6,8%	-	-	-	-	-	-
LM	A 46	HFB	3413	12,2%	LH	3034	12,1%	LL	379	12,7%	-	-	-	-	-	-
KY	A 46	HFB	3318	12,4%	KX	3731	12,3%	KZ	413	11,6%	LE	1568	8,1%	LF	4886	11,0%
KZ	A 46	Ausfahrt	414	11,6%	KX	3588	8,0%	KY	3174	7,5%	-	-	-	-	-	-
LE	A 46	Einfahrt	1666	8,5%	KY	3302	3,4%	LF	4968	5,1%	-	-	-	-	-	-
LF	A 46	HFB	4947	8,7%	LE	1671	8,7%	KY	3276	8,6%	-	-	-	-	-	-
LG	A 46	HFB	4403	10,6%	LI	1343	8,3%	LH	3060	11,7%	-	-	-	-	-	-
LH	A 46	HFB	3040	9,3%	LL	318	8,5%	LM	3358	9,2%	LG	4453	8,9%	LI	1413	8,1%
LI	A 46	Ausfahrt	1437	9,7%	LG	3944	9,1%	LH	2507	8,8%	-	-	-	-	-	-
LL	A 46	Einfahrt	424	15,1%	LH	2456	11,0%	LM	2880	11,6%	-	-	-	-	-	-

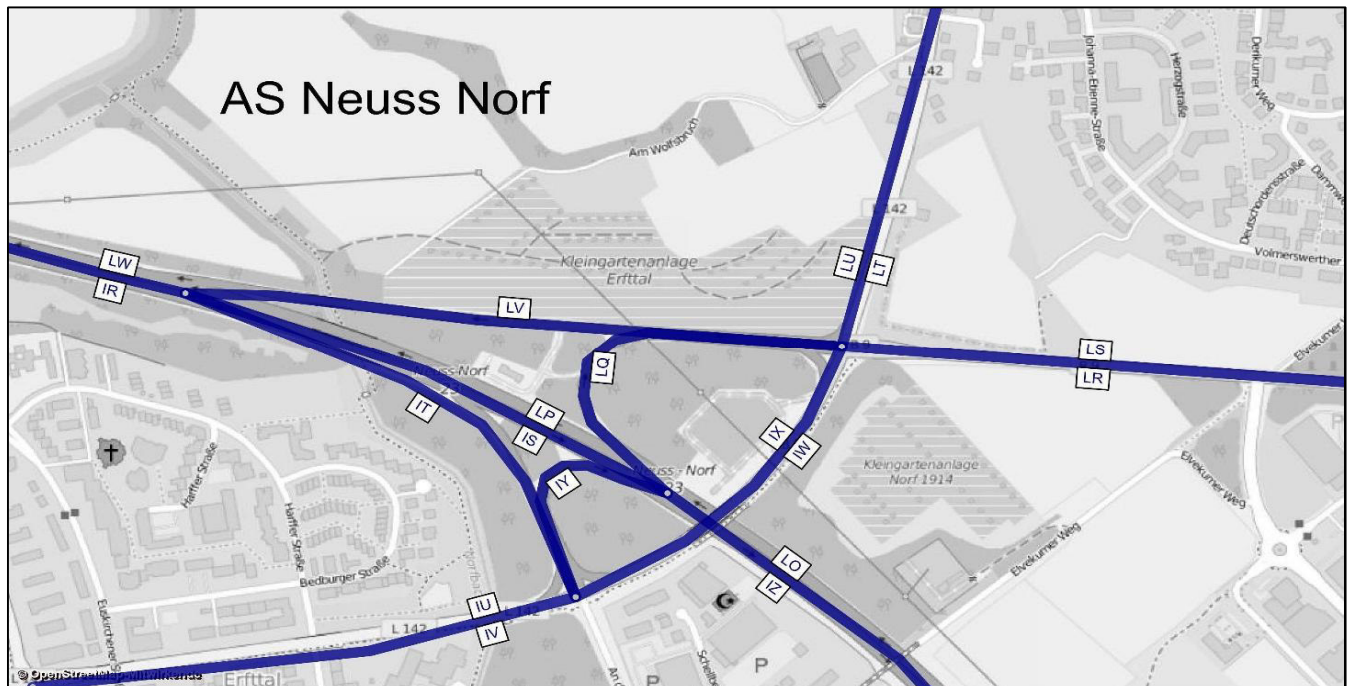




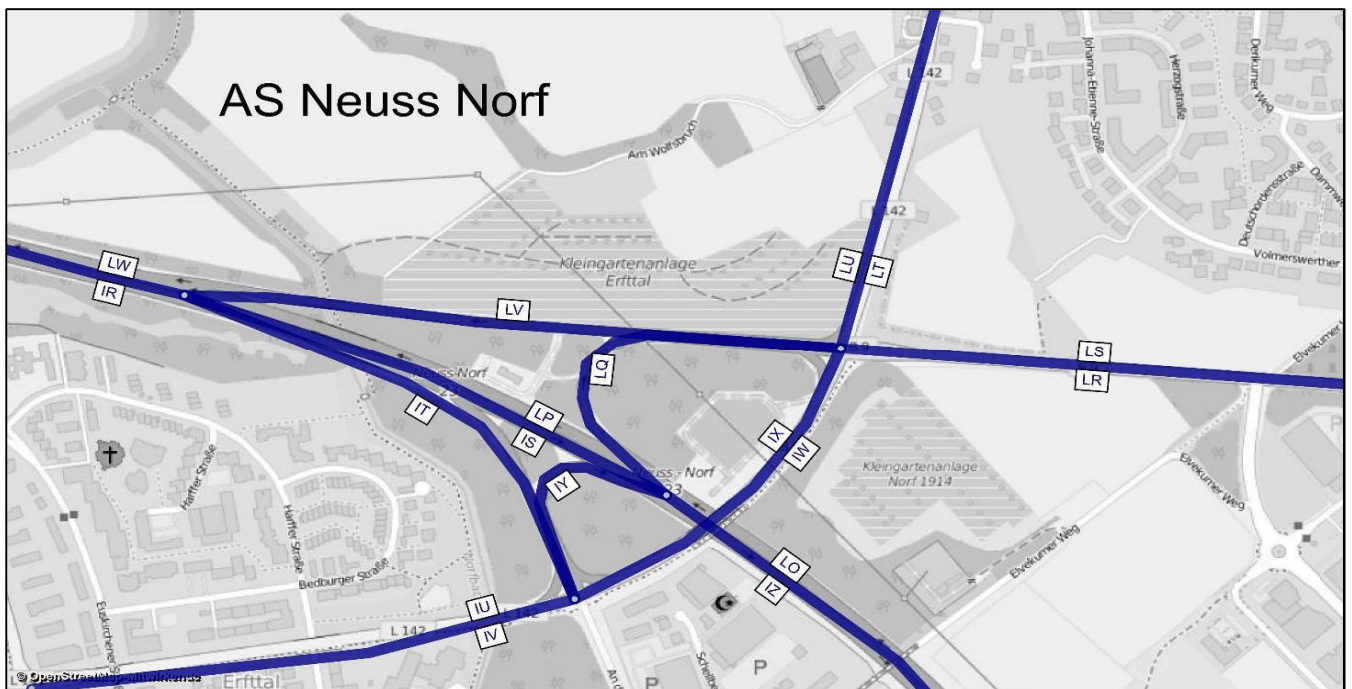
AS Neuss Uedesheim



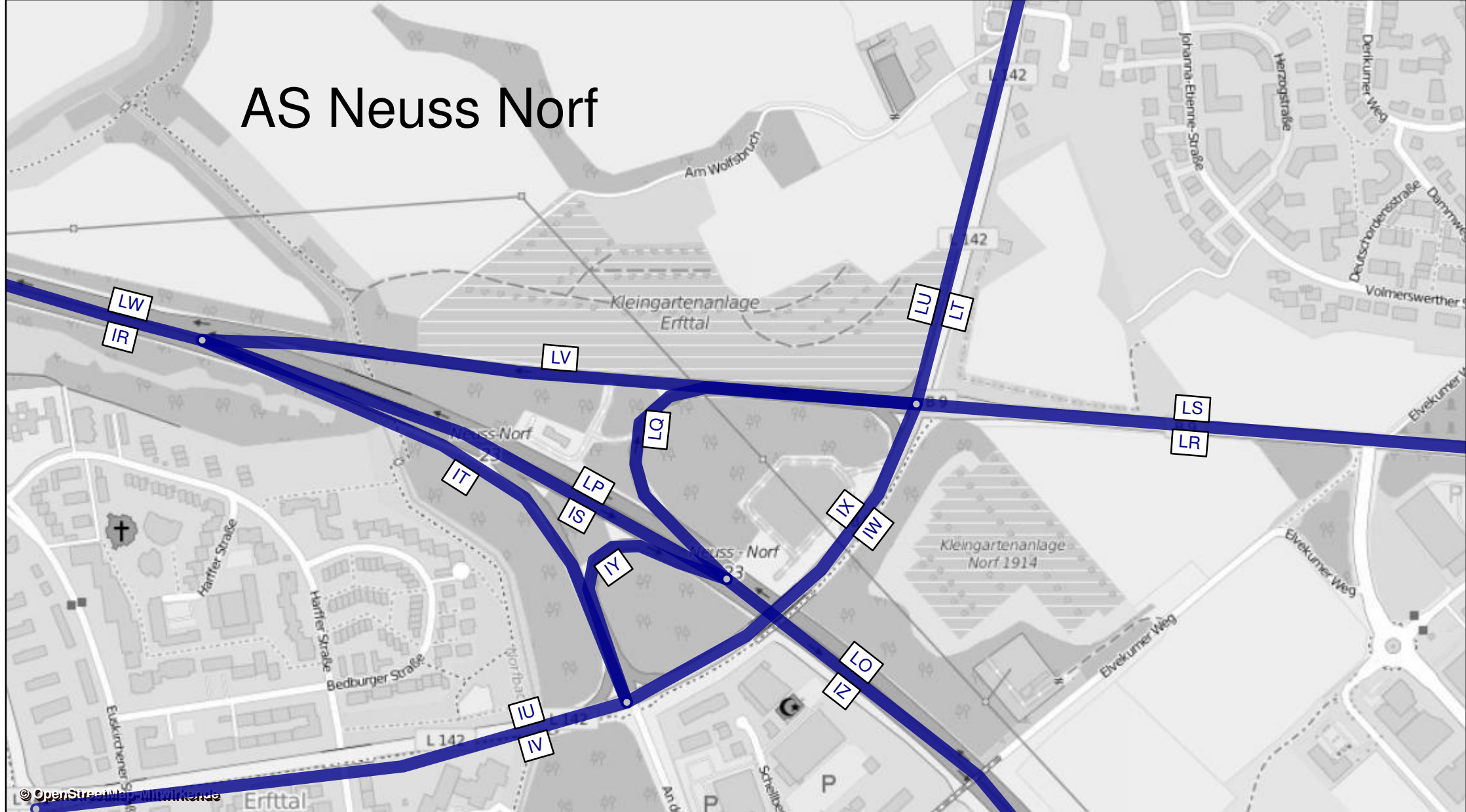
AS Neuss Norf - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
IR	A 57	Süd	HFB	55800	11,4%	6350	51000	12,3%	17,4%	2899	581	0,06	0,011	10,7%	5450
IS	A 57	Süd	HFB	44900	12,9%	5800	41450	13,7%	19,7%	2356	468	0,06	0,011	11,8%	4900
IT	A 57	Süd	Ausfahrt	10900	5,0%	550	9600	6,6%	7,6%	542	113	0,06	0,012	5,7%	550
IY	A 57	Süd	Einfahrt	2300	6,5%	150	2100	6,1%	16,0%	121	23	0,06	0,011	4,8%	100
IZ	A 57	Süd	HFB	47250	12,6%	5950	43550	13,3%	19,5%	2477	490	0,06	0,011	11,6%	5050
LO	A 57	Nord	HFB	47800	13,1%	6250	44100	13,5%	22,5%	2519	473	0,06	0,011	11,9%	5250
LP	A 57	Nord	HFB	45300	13,6%	6150	41850	13,9%	23,1%	2389	451	0,06	0,011	12,3%	5150
LQ	A 57	Nord	Ausfahrt	2500	6,0%	150	2250	5,7%	10,2%	131	22	0,06	0,010	4,4%	100
LV	A 57	Nord	Einfahrt	9750	7,7%	750	8750	9,1%	10,4%	509	77	0,06	0,009	7,4%	650
LW	A 57	Nord	HFB	55050	12,5%	6900	50600	13,1%	21,2%	2898	529	0,06	0,010	11,5%	5800
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	95050	12,8%	12200	87650	-	-	-	-	-	-	11,8%	10300
QS LP+IS	A 57	-	HFB	90200	13,2%	11950	83300	-	-	-	-	-	-	12,1%	10050
QS LW+IR	A 57	-	HFB	110850	12,0%	13250	101600	-	-	-	-	-	-	11,1%	11250
IU	L 142	West	Basisstraße	7300	4,1%	300	6750	4,6%	2,0%	391	61	0,06	0,009	3,7%	250
IV	L 142	Ost	Basisstraße	7300	4,1%	300	6750	4,6%	2,0%	391	61	0,06	0,009	3,7%	250
LR	B9	Ost	Basisstraße	6150	12,2%	750	5800	12,8%	6,4%	340	45	0,06	0,008	10,3%	600
LS	B9	West	Basisstraße	6150	12,2%	750	5800	12,8%	6,4%	340	45	0,06	0,008	10,3%	600
LT	L 142	Nord	Basisstraße	4450	3,4%	150	4200	4,4%	2,2%	246	33	0,06	0,008	3,6%	150
LU	L 142	Süd	Basisstraße	4450	3,4%	150	4200	4,4%	2,2%	246	33	0,06	0,008	3,6%	150
QS IU+IV	L 142	-	Basisstraße	14600	4,1%	600	13500	-	-	-	-	-	-	3,7%	500
QS LR+LS	B9	-	Basisstraße	12300	12,2%	1500	11600	-	-	-	-	-	-	10,3%	1200
QS LU+LT	L 142	-	Basisstraße	8900	3,4%	300	8400	-	-	-	-	-	-	3,6%	300
IX	L 142	West	Basisstraße	5250	2,9%	150	4850	4,6%	2,0%	391	61	0,08	0,012	3,1%	150
IW	L 142	Ost	Basisstraße	5250	2,9%	150	4850	4,6%	2,0%	391	61	0,08	0,012	3,1%	150
QS IX+IW	L 142	-	Basisstraße	10500	2,9%	300	9700	-	-	-	-	-	-	3,1%	300



AS Neuss Norf - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
IR	A 57	HFB	4726	10,6%	IT	902	4,3%	IS	3824	12,0%	-	-	-	-	-	-
IS	A 57	HFB	3875	9,6%	IR	4702	8,7%	IT	827	4,4%	IY	326	2,9%	IZ	4201	9,1%
IT	A 57	Ausfahrt	1180	2,9%	IR	3326	9,1%	IS	2146	12,6%	-	-	-	-	-	-
IY	A 57	Einfahrt	354	1,2%	IS	3984	10,6%	IZ	4338	9,9%	-	-	-	-	-	-
IZ	A 57	HFB	4183	10,3%	IY	333	1,2%	IS	3850	11,0%	-	-	-	-	-	-
LO	A 57	HFB	4414	8,0%	LP	4155	8,4%	LQ	259	1,9%	-	-	-	-	-	-
LP	A 57	HFB	4193	8,6%	LO	4424	8,4%	LQ	231	5,2%	LW	5088	8,1%	LV	895	5,9%
LQ	A 57	Ausfahrt	564	2,8%	LP	2902	8,0%	LO	3466	7,2%	-	-	-	-	-	-
LV	A 57	Einfahrt	1156	4,2%	LW	5166	9,1%	LP	4010	10,5%	-	-	-	-	-	-
LW	A 57	HFB	5073	9,3%	LV	926	3,0%	LP	4147	10,8%	-	-	-	-	-	-

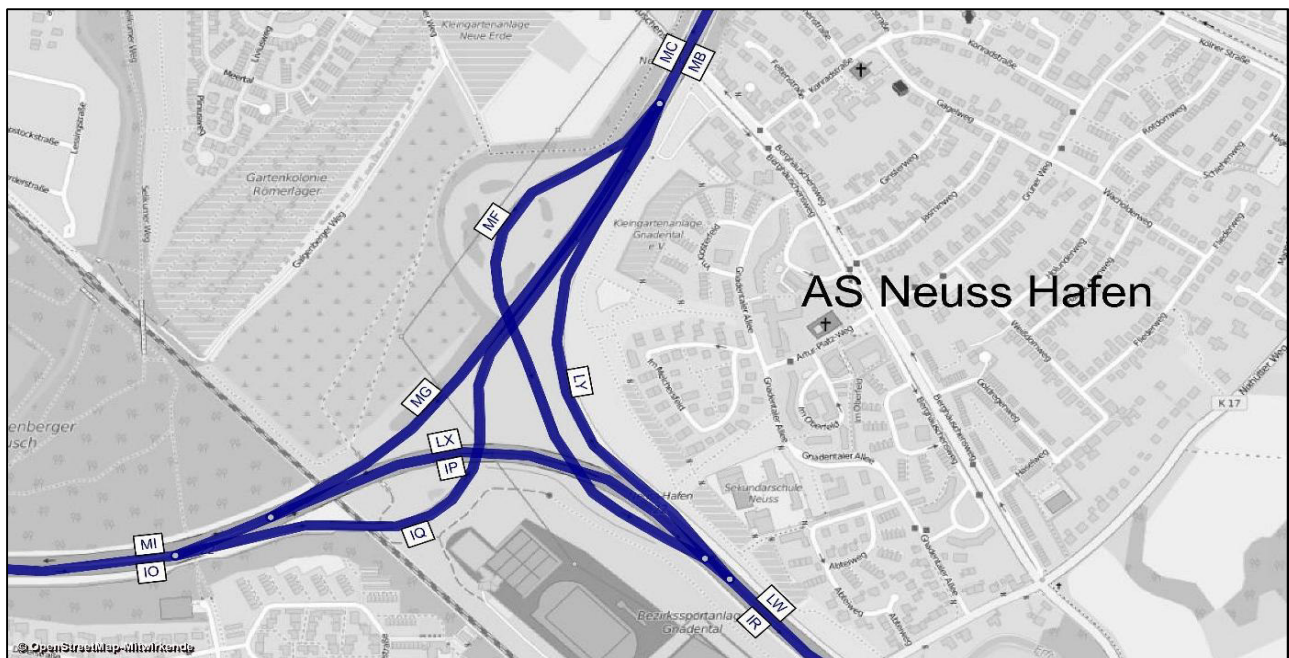


# AS Neuss Norf

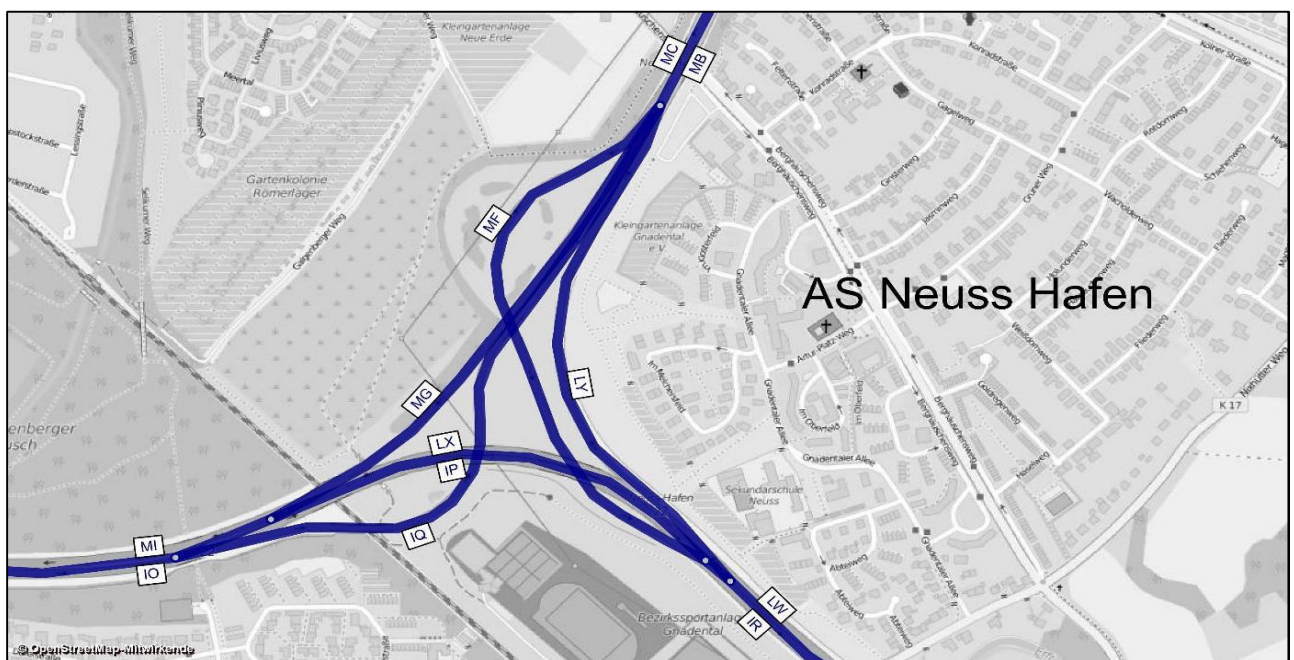




AS Neuss Hafen - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt- richtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
IO	A 57	Süd	HFB	60450	10,8%	6550	55500	11,7%	16,7%	3154	631	0,06	0,011	10,1%	5600
IP	A 57	Süd	HFB	43600	11,8%	5150	40550	12,7%	17,9%	2292	483	0,06	0,012	11,0%	4450
IQ	A 57	Süd	Ausfahrt	16800	8,3%	1400	15000	8,8%	12,9%	862	147	0,06	0,010	7,7%	1150
LX	A 57	Nord	HFB	42550	13,2%	5600	39800	13,6%	21,7%	2271	434	0,06	0,011	11,9%	4750
LY	A 57	Nord	Ausfahrt	12500	10,4%	1300	10800	11,1%	19,3%	627	95	0,06	0,009	9,7%	1050
MB	B 1	Ost	HFB	29300	9,2%	2700	25750	9,8%	15,4%	1489	242	0,06	0,009	8,5%	2200
MC	B 1	West	HFB	28750	8,3%	2400	25250	9,1%	11,6%	1457	240	0,06	0,010	7,7%	1950
MF	A 57	Süd	Einfahrt	12200	9,8%	1200	10500	10,9%	14,7%	607	97	0,06	0,009	9,5%	1000
MG	A 57	Nord	Einfahrt	16550	7,3%	1200	14750	7,9%	9,5%	850	143	0,06	0,010	6,8%	1000
MI	A 57	Nord	HFB	59150	11,5%	6800	54550	12,1%	18,6%	3121	577	0,06	0,011	10,5%	5750
IR	A 57	Süd	HFB	55800	11,4%	6350	51000	12,3%	17,4%	2899	581	0,06	0,011	10,7%	5450
LW	A 57	Nord	HFB	55050	12,5%	6900	50600	13,1%	21,2%	2898	529	0,06	0,010	11,5%	5800
QS MI+IO	A 57	-	HFB	119600	11,2%	13350	110050	-	-	-	-	-	-	10,3%	11350
QS LX+IP	A 57	-	HFB	86150	12,5%	10750	80350	-	-	-	-	-	-	11,4%	9200
QS LW+IR	A 57	-	HFB	110850	12,0%	13250	101600	-	-	-	-	-	-	11,1%	11250
QS MB+MC	B 1	-	HFB	58050	8,8%	5100	51000	-	-	-	-	-	-	8,1%	4150

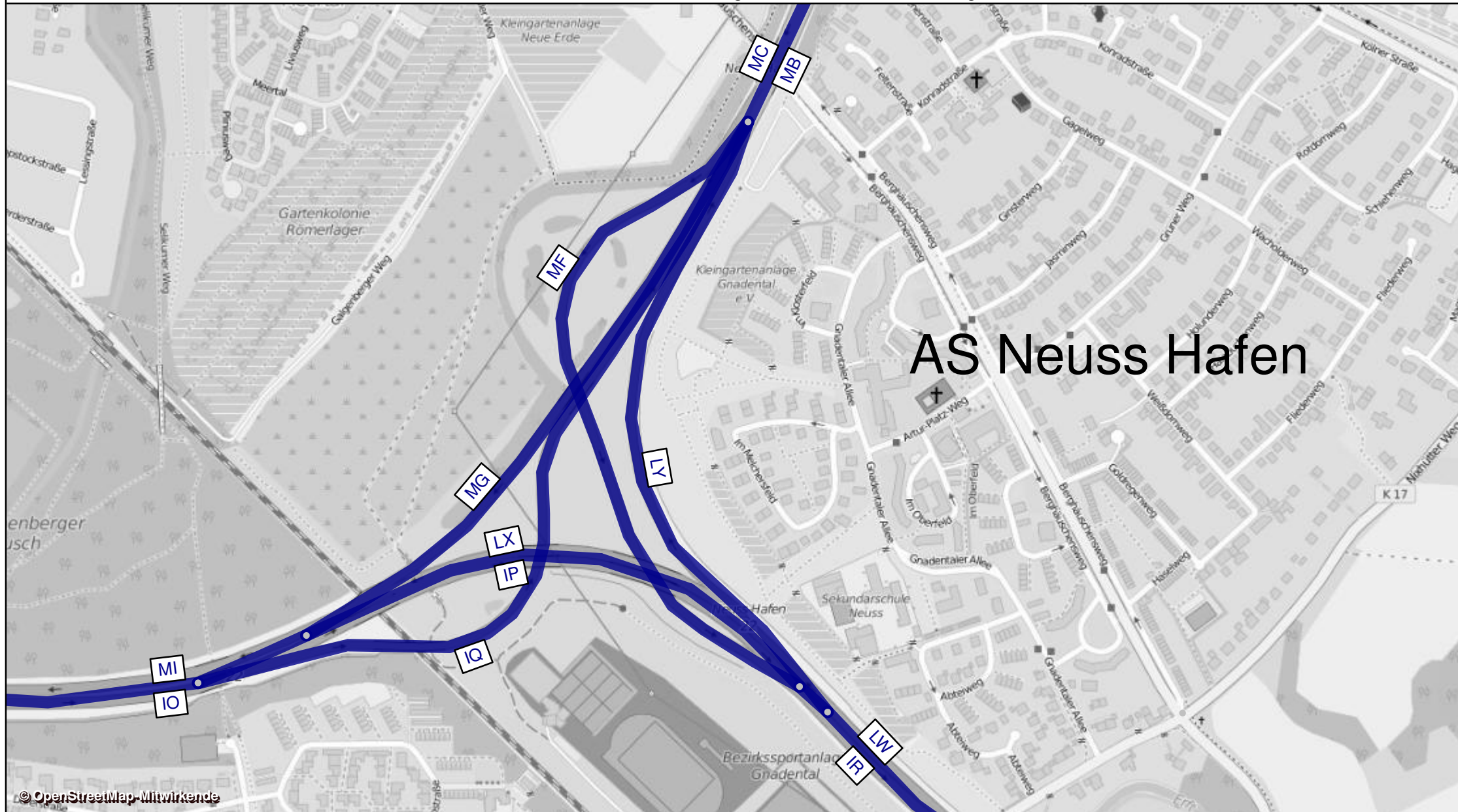


AS Neuss Hafen - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
IO	A 57	HFB	6156	3,8%	IQ	2101	5,5%	IP	4055	3,0%	-	-	-	-	-	-
IP	A 57	HFB	4072	9,3%	IR	4692	10,3%	MF	620	16,8%	IQ	2048	4,8%	IO	6120	7,8%
IQ	A 57	Ausfahrt	2126	4,5%	IP	3984	8,1%	IO	6110	6,9%	LY	1557	5,1%	MB	3683	4,7%
LX	A 57	HFB	4128	7,6%	MI	5763	6,9%	MG	1635	5,1%	LW	4973	7,8%	LY	845	9,1%
LY	A 57	Ausfahrt	1688	6,3%	LW	4759	9,3%	LX	3071	10,9%	MB	3812	4,6%	-	-	-
MB	B 1	HFB	3755	4,8%	IQ	2157	4,0%	LY	1598	5,9%	-	-	-	-	-	-
MC	B 1	HFB	3453	3,1%	MF	1584	3,5%	MG	1869	2,7%	-	-	-	-	-	-
MF	A 57	Einfahrt	1602	3,6%	IR	4424	6,7%	IP	2822	8,5%	MC	3357	3,4%	-	-	-
MG	A 57	Einfahrt	1959	4,3%	LX	4021	7,9%	MI	5980	6,7%	MC	3480	11,6%	-	-	-
MI	A 57	HFB	5999	7,1%	LX	4149	8,4%	MG	1850	4,1%	-	-	-	-	-	-
IR	A 57	HFB	4726	10,6%	MF	594	17,3%	IP	4132	9,6%	-	-	-	-	-	-
LW	A 57	HFB	5073	9,3%	LY	1704	6,0%	LX	3369	11,0%	-	-	-	-	-	-



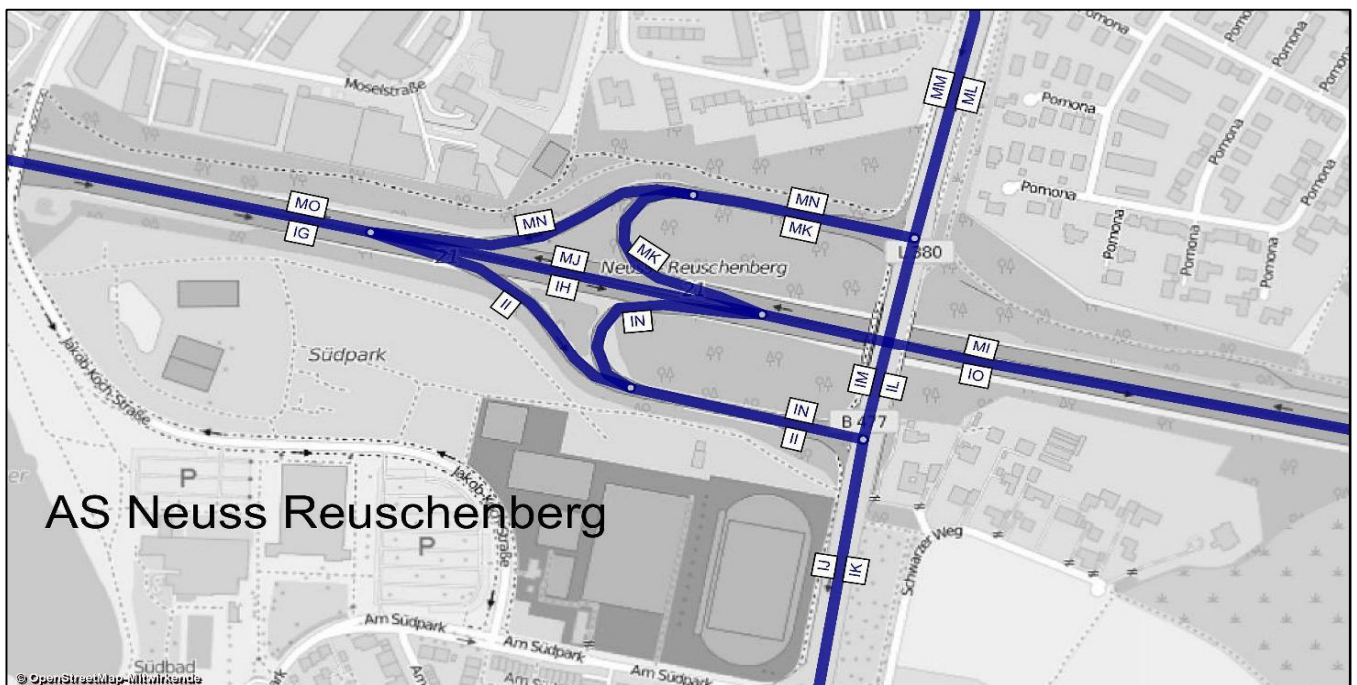


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

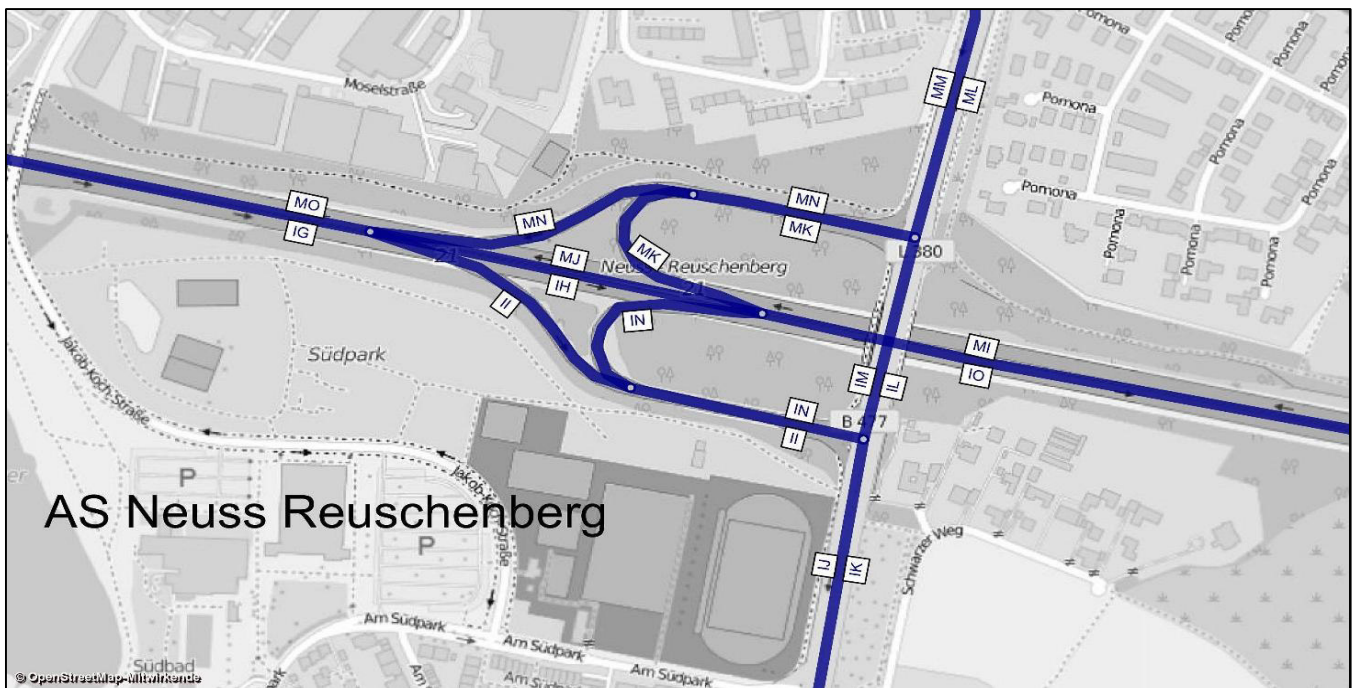




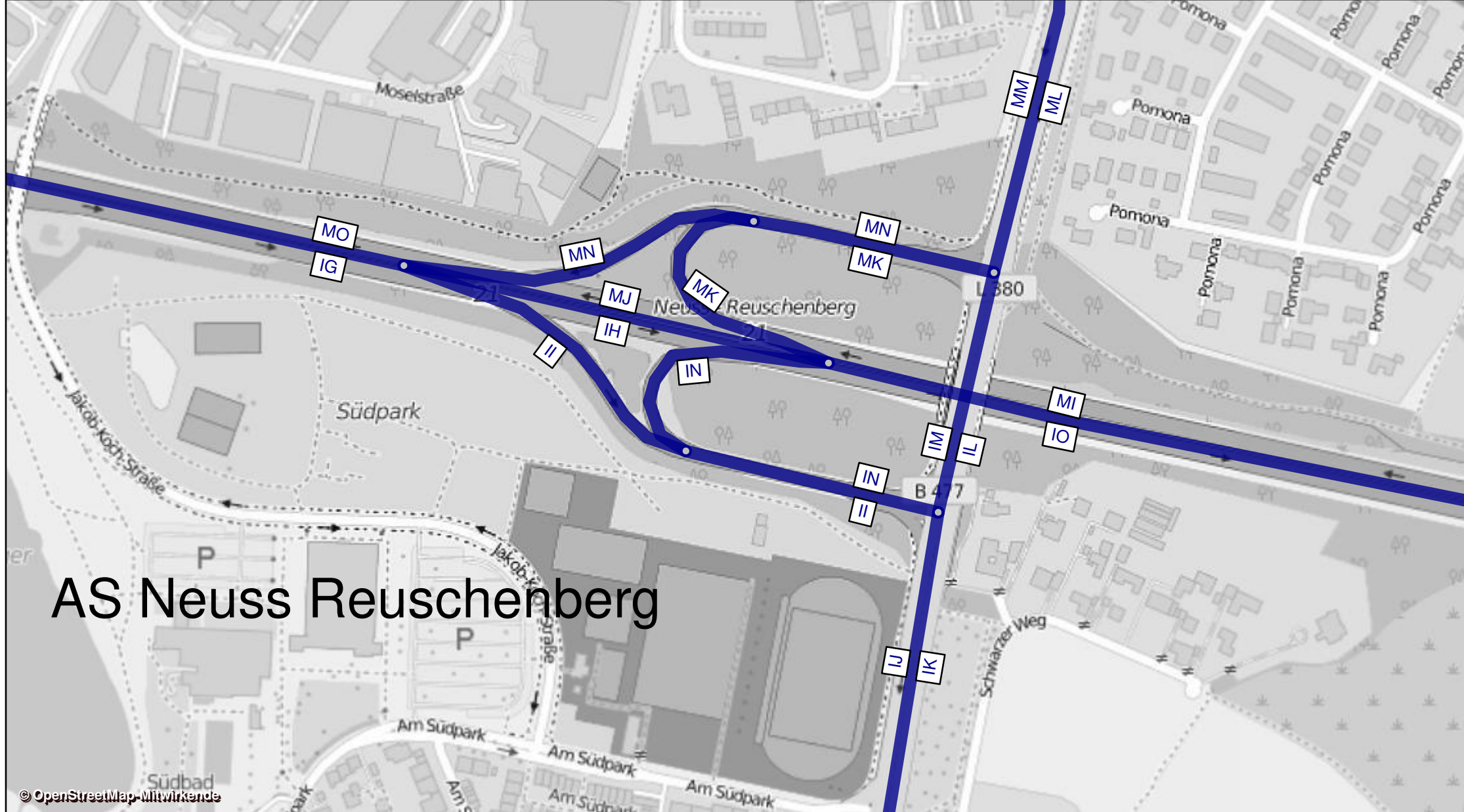
AS Neuss Reuschenberg - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
IG	A 57	Süd	HFB	57250	11,2%	6400	52900	11,9%	17,3%	3004	601	0,06	0,011	10,3%	5450
MO	A 57	Nord	HFB	55800	11,9%	6650	51900	12,5%	19,0%	2961	565	0,06	0,011	10,9%	5650
IH	A 57	Süd	HFB	53150	11,6%	6150	49100	12,4%	17,9%	2787	565	0,06	0,012	10,8%	5300
II	A 57	Süd	Ausfahrt	4100	6,1%	250	3750	6,0%	7,3%	217	36	0,06	0,010	5,3%	200
IN	A 57	Süd	Einfahrt	7300	5,5%	400	6400	6,0%	6,6%	367	66	0,06	0,010	4,7%	300
IO	A 57	Süd	HFB	60450	10,8%	6550	55500	11,7%	16,7%	3154	631	0,06	0,011	10,1%	5600
MI	A 57	Nord	HFB	59150	11,5%	6800	54550	12,1%	18,6%	3121	577	0,06	0,011	10,5%	5750
MJ	A 57	Nord	HFB	51850	12,4%	6450	48200	13,0%	20,0%	2753	521	0,06	0,011	11,3%	5450
MK	A 57	Nord	Ausfahrt	7250	4,8%	350	6350	5,1%	5,8%	368	55	0,06	0,009	3,9%	250
MN	A 57	Nord	Einfahrt	3950	5,1%	200	3700	5,6%	7,3%	208	44	0,06	0,012	5,4%	200
QS MO+IG	A 57	-	HFB	113050	11,5%	13050	104800	-	-	-	-	-	-	10,6%	11100
QS MJ+IH	A 57	-	HFB	105000	12,0%	12600	97300	-	-	-	-	-	-	11,0%	10750
QSMI+IO	A 57	-	HFB	119600	11,2%	13350	110050	-	-	-	-	-	-	10,3%	11350
IJ	B 477	Süd	Basisstraße	17100	3,8%	650	16200	4,2%	2,1%	948	126	0,06	0,008	3,4%	550
IK	B 477	Nord	Basisstraße	17100	3,8%	650	16200	4,2%	2,1%	948	126	0,06	0,008	3,4%	550
ML	L 380	Nord	Basisstraße	11900	2,9%	350	12800	2,9%	1,5%	749	100	0,06	0,008	2,3%	300
MM	L 380	Süd	Basisstraße	11900	2,9%	350	12800	2,9%	1,5%	749	100	0,06	0,008	2,3%	300
QS IJ+IK	B 477	-	Basisstraße	34200	3,8%	1300	32400	-	-	-	-	-	-	3,4%	1100
QS ML+MM	L 380	-	Basisstraße	23800	2,9%	700	25600	-	-	-	-	-	-	2,3%	600
IM	B 477	Süd	Basisstraße	14300	2,8%	400	16150	2,7%	1,3%	948	126	0,06	0,008	2,2%	350
IL	B 477	Nord	Basisstraße	14300	2,8%	400	16150	2,7%	1,3%	948	126	0,06	0,008	2,2%	350
QS IM+IL	B 477	-	Basisstraße	28600	2,8%	800	32300	-	-	-	-	-	-	2,2%	700



AS Neuss Reuschenberg - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
IG	A 57	HFB	5346	6,6%	II	106	13,5%	IH	5239	6,5%	-	-	-	-	-	-
MO	A 57	HFB	5411	7,1%	MN	185	7,0%	MJ	5226	7,1%	-	-	-	-	-	-
IH	A 57	HFB	5160	9,2%	IO	6052	8,5%	IN	892	4,7%	II	104	12,9%	IG	5264	9,2%
II	A 57	Ausfahrt	540	5,0%	IH	3440	11,7%	IG	3979	10,8%	-	-	-	-	-	-
IN	A 57	Einfahrt	1097	4,6%	IO	6105	6,7%	IH	5008	7,2%	-	-	-	-	-	-
IO	A 57	HFB	6156	3,8%	IN	1050	4,7%	IH	5106	3,7%	-	-	-	-	-	-
MI	A 57	HFB	5999	7,1%	MJ	5306	7,5%	MK	693	3,8%	-	-	-	-	-	-
MJ	A 57	HFB	5194	7,4%	MK	933	3,9%	MI	6127	6,8%	MO	5439	7,3%	MN	245	5,7%
MK	A 57	Ausfahrt	962	2,9%	MJ	4059	6,2%	MI	5021	5,6%	-	-	-	-	-	-
MN	A 57	Einfahrt	458	2,2%	MO	3982	9,7%	MJ	3524	10,7%	-	-	-	-	-	-



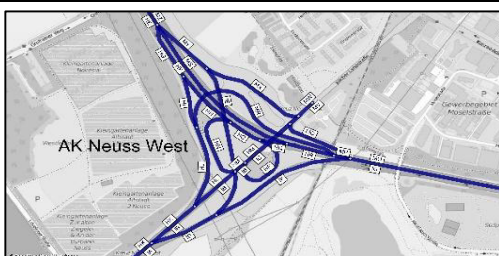
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



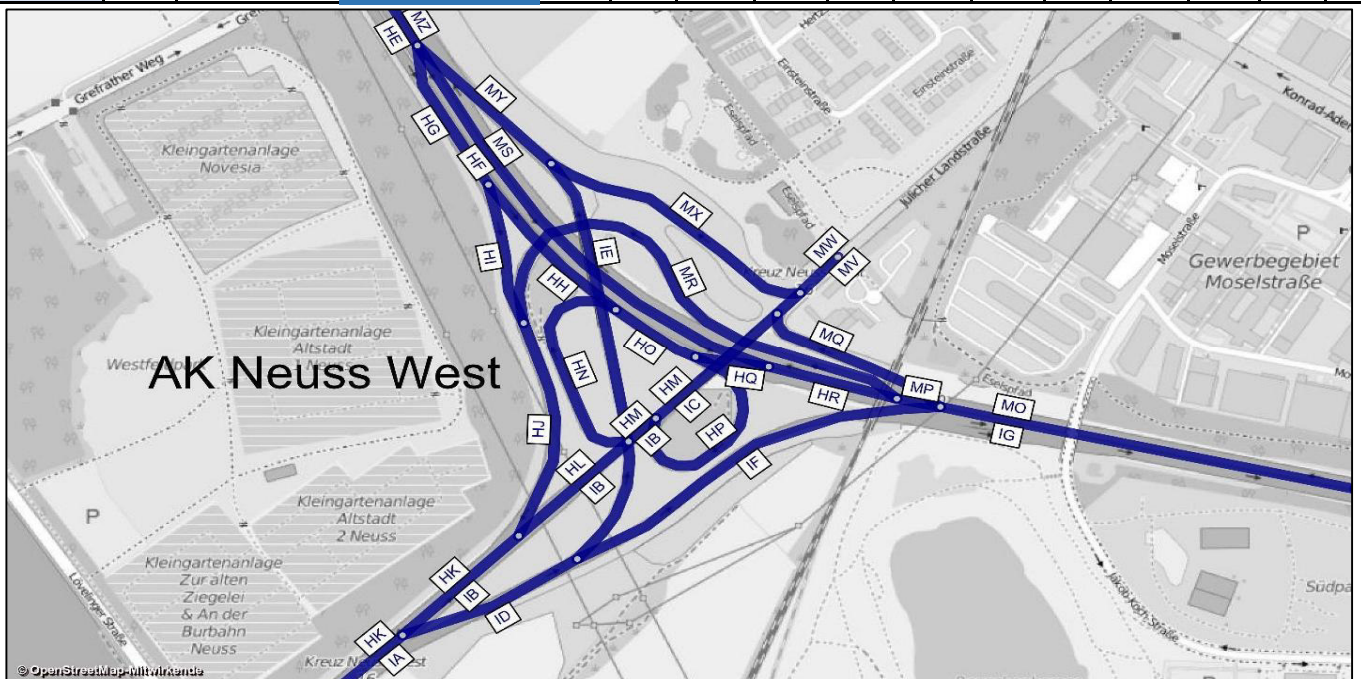
AS Neuss Reuschenberg



AK Neuss West - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
HE	A 57	Süd	HFB	46900	11,8%	5550	43450	12,5%	19,4%	2473	482	0,06	0,011	10,9%	4750
HF	A 57	Süd	HFB	32750	10,7%	3500	30650	11,4%	16,9%	1743	343	0,06	0,011	10,0%	3050
HG	A 57	Süd	Ausfahrt	14150	14,5%	2050	12800	15,3%	24,9%	730	139	0,06	0,011	13,3%	1700
HH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2600	5,8%	150	2200	7,2%	7,2%	127	22	0,06	0,010	6,8%	150
HI	A 57	Süd	Rampe zur A 46	11500	16,1%	1850	10600	17,0%	28,3%	603	116	0,06	0,011	15,1%	1600
HJ	A 46	West	Einfahrt	33150	13,6%	4500	30400	14,2%	23,5%	1732	334	0,06	0,011	12,5%	3800
HK	A 46	West	HFB	38400	12,9%	4950	34850	13,5%	22,9%	1991	375	0,06	0,011	11,9%	4150
HL	A 46	West	HFB	5250	8,6%	450	4450	8,9%	17,9%	259	42	0,06	0,009	7,9%	350
HM	A 46	West	HFB	7650	11,1%	850	6550	12,1%	18,8%	381	59	0,06	0,009	10,7%	700
HN	A 57	Süd	Rampe von L 380	2400	16,7%	400	2100	18,9%	20,8%	122	17	0,06	0,008	16,7%	350
HO	A 57	Süd	Verflechtung	5050	10,9%	550	4300	12,9%	13,2%	249	40	0,06	0,009	10,5%	450
HP	A 57	Süd	Rampe zur L 380	2600	5,8%	150	2200	7,2%	7,2%	127	22	0,06	0,010	6,8%	150
HQ	A 57	Süd	Einfahrt	2400	16,7%	400	2100	18,9%	20,8%	122	17	0,06	0,008	16,7%	350
HR	A 57	Süd	HFB	35150	11,1%	3900	32750	11,8%	17,3%	1865	361	0,06	0,011	10,2%	3350
IA	A 46	Ost	HFB	38850	11,8%	4600	35950	12,6%	17,9%	2030	435	0,06	0,012	11,0%	3950
IB	A 46	Ost	HFB	5300	6,6%	350	4800	7,4%	12,2%	277	49	0,06	0,010	6,3%	300
IC	A 46	Ost	HFB	7950	6,3%	500	7000	7,3%	10,6%	404	71	0,06	0,010	6,4%	450
ID	A 46	Ost	Ausfahrt	33550	12,7%	4250	31150	13,4%	18,6%	1753	387	0,06	0,012	11,6%	3600
IE	A 57	Nord	Rampe von A 46	11500	15,7%	1800	11000	15,9%	21,0%	614	146	0,06	0,013	13,6%	1500
IF	A 57	Süd	Rampe von A 46	22050	11,3%	2500	20150	12,1%	17,2%	1139	241	0,06	0,012	10,4%	2100
IG	A 57	Süd	HFB	57250	11,2%	6400	52900	11,9%	17,3%	3004	601	0,06	0,011	10,3%	5450
MO	A 57	Nord	HFB	55800	11,9%	6650	51900	12,5%	19,0%	2961	565	0,06	0,011	10,9%	5650
MP	A 57	Nord	HFB	53400	11,6%	6200	49800	12,1%	19,1%	2841	544	0,06	0,011	10,5%	5250
MQ	A 57	Nord	Rampe zur L 380	2400	18,8%	450	2100	21,6%	17,6%	121	21	0,06	0,010	16,7%	350
MR	A 57	Nord	Rampe zur A46	21650	12,0%	2600	19800	12,7%	21,0%	1129	217	0,06	0,011	11,1%	2200
MS	A 57	Nord	HFB	31750	11,3%	3600	30000	11,7%	17,8%	1711	327	0,06	0,011	10,2%	3050
MV	L 380	Ost	Basisstraße	10350	9,2%	950	9100	10,6%	12,2%	524	92	0,06	0,010	8,8%	800
MW	L 380	West	Basisstraße	10450	9,1%	950	9000	10,4%	18,0%	523	80	0,06	0,009	8,9%	800
MX	A 57	Nord	Rampe von L 380	2800	5,4%	150	2450	5,8%	16,0%	142	21	0,06	0,009	6,1%	150
MY	A 57	Nord	Einfahrt	14250	13,3%	1900	13450	14,0%	20,3%	756	167	0,06	0,012	12,3%	1650
MZ	A 57	Nord	HFB	46000	12,0%	5500	43450	12,4%	18,7%	2467	494	0,06	0,011	10,8%	4700
QS MZ+HE	A 57	-	HFB	92900	11,9%	11050	86900	-	-	-	-	-	-	10,9%	9450
QS MS+HF	A 57	-	HFB	64500	11,0%	7100	60650	-	-	-	-	-	-	10,1%	6100
QS MS+HR	A 57	-	HFB	66900	11,2%	7500	62750	-	-	-	-	-	-	10,2%	6400
QS MP+HR	A 57	-	HFB	88550	11,4%	10100	82550	-	-	-	-	-	-	10,4%	8600
QS MO+IG	A 57	-	HFB	113050	11,5%	13050	104800	-	-	-	-	-	-	10,6%	11100
QS IA+HK	A 46	-	HFB	77250	12,4%	9550	70800	-	-	-	-	-	-	11,4%	8100
QS IB+HK	A 46	-	HFB	138900	11,9%	16550	130350	-	-	-	-	-	-	10,9%	14150
QS IB+HL	A 46	-	HFB	10550	7,6%	800	9250	-	-	-	-	-	-	7,0%	650
QS IB+HM	A 46	-	HFB	12950	9,3%	1200	11350	-	-	-	-	-	-	8,8%	1000
QS IC+HM	A 46	-	HFB	15600	8,7%	1350	13550	-	-	-	-	-	-	8,5%	1150
QS MV+MW	L 380	-	HFB	20800	9,1%	1900	18100	-	-	-	-	-	-	8,8%	1600

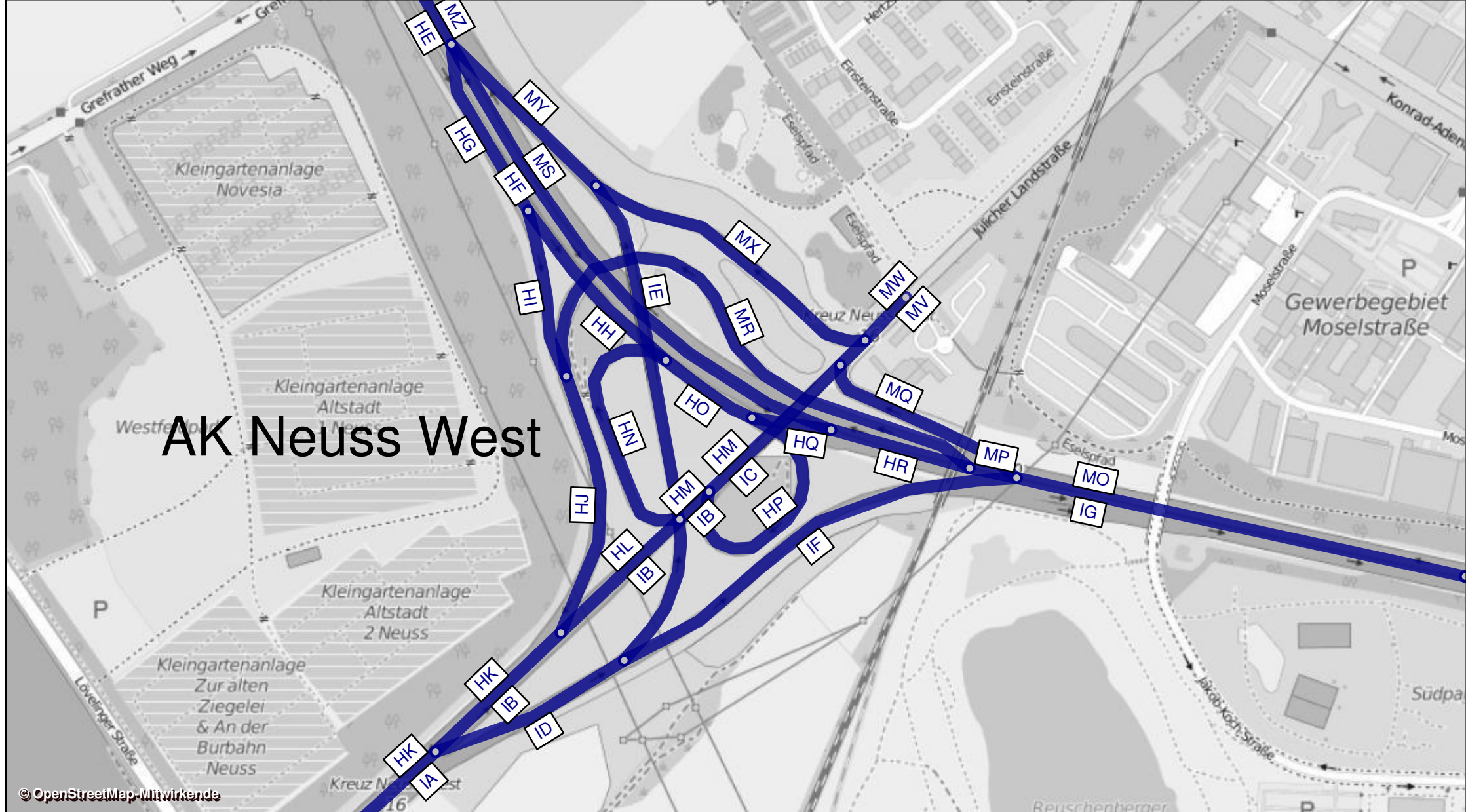


AK Neuss West - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
			Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
HE	A 57	HFB	3994	10,5%	HG	1069	12,1%	HF	2925	10,0%	-	-	-	-	-	-
HF	A 57	HFB	2898	11,8%	HG	1017	11,1%	HE	3915	11,6%	HQ	187	14,9%	HR	3085	12,0%
HG	A 57	Ausfahrt	1462	12,1%	HH	529	5,7%	HI	933	15,8%	HE	3882	8,3%	HF	2420	6,0%
HH	A 57	Parallelfahrbahn	467	7,5%	HG	1330	9,0%	HI	863	9,8%	HN	523	15,4%	HO	990	11,7%
HI	A 57	Rampe zur A 46	1258	13,1%	HG	1406	12,3%	HH	148	5,4%	HJ	3444	11,6%	MR	2186	10,8%
HJ	A 46	Einfahrt	3662	6,3%	HK	3974	5,9%	HL	312	0,3%	HI	1230	7,5%	MR	2432	5,8%
HK	A 46	HFB	4197	5,1%	HJ	3693	4,7%	HL	504	7,9%	-	-	-	-	-	-
HL	A 46	HFB	1196	8,1%	HJ	2404	4,4%	HK	3600	5,6%	HN	203	6,8%	HM	1399	7,9%
HM	A 46	HFB	1395	6,0%	MW	1494	5,7%	MX	99	2,0%	HN	116	7,2%	HL	1279	5,9%
HN	A 57	Rampe von L 380	441	4,4%	HH	317	8,8%	HO	758	6,3%	HM	586	6,9%	HL	145	14,5%
HO	A 57	Verflechtung	723	5,2%	HH	334	3,0%	HN	389	7,1%	HQ	389	7,1%	HP	334	3,0%
HP	A 57	Rampe zur L 380	467	7,5%	HO	990	11,7%	HQ	523	15,4%	IB	248	1,2%	IC	715	5,3%
HQ	A 57	Einfahrt	441	4,4%	HR	2465	6,5%	HF	2024	6,7%	HO	758	6,3%	HP	317	8,8%
HR	A 57	HFB	3091	8,0%	IF	2402	6,3%	IG	5493	7,2%	HQ	266	10,4%	HF	2825	7,7%
IA	A 46	HFB	3864	8,0%	IB	535	9,3%	ID	3329	7,8%	-	-	-	-	-	-
IB	A 46	HFB	814	0,0%	IA	2221	11,3%	ID	1407	17,9%	IC	941	1,5%	HP	127	11,0%
IC	A 46	HFB	1022	7,5%	HP	196	4,1%	IB	826	8,3%	MQ	93	2,2%	MV	1115	7,1%
ID	A 46	Ausfahrt	3383	8,5%	IA	3842	8,6%	IB	459	9,6%	IE	1045	11,3%	IF	2338	7,2%
IE	A 57	Rampe von A 46	1067	10,3%	IF	2252	5,9%	ID	3319	7,3%	MX	258	4,3%	MY	1325	9,1%
IF	A 57	Rampe von A 46	2338	6,9%	ID	3358	7,9%	IE	1020	10,3%	HR	2689	10,4%	IG	5027	8,8%
IG	A 57	HFB	5346	6,6%	HR	2978	7,2%	IF	2368	5,8%	-	-	-	-	-	-
MO	A 57	HFB	5411	7,1%	MP	5253	6,9%	MQ	158	14,6%	-	-	-	-	-	-
MP	A 57	HFB	5241	7,7%	MO	5366	7,9%	MQ	125	17,6%	MS	2954	9,1%	MR	2287	5,8%
MQ	A 57	Rampe zur L 380	306	18,0%	MO	3886	9,0%	MP	3580	8,3%	IC	606	4,5%	MV	912	9,0%
MR	A 57	Rampe zur A46	2428	5,4%	MP	5085	7,0%	MS	2657	8,4%	HI	1196	14,5%	HJ	3624	8,4%
MS	A 57	HFB	2981	6,6%	MR	1855	11,3%	MP	4836	8,4%	MZ	3897	6,9%	MY	916	8,1%
MV	L 380	Basisstraße	1177	6,3%	MQ	309	15,5%	IC	868	3,0%	-	-	-	-	-	-
MW	L 380	Basisstraße	1589	6,3%	MX	237	1,7%	HM	1352	7,2%	-	-	-	-	-	-
MX	A 57	Rampe von L 380	274	1,5%	MW	859	16,2%	HM	585	23,2%	MY	1029	11,2%	IE	755	14,7%
MY	A 57	Einfahrt	1238	8,7%	MZ	3523	9,8%	MS	2285	10,3%	MX	248	4,0%	IE	990	9,9%
MZ	A 57	HFB	3960	12,3%	MY	1056	15,2%	MS	2904	11,2%	-	-	-	-	-	-



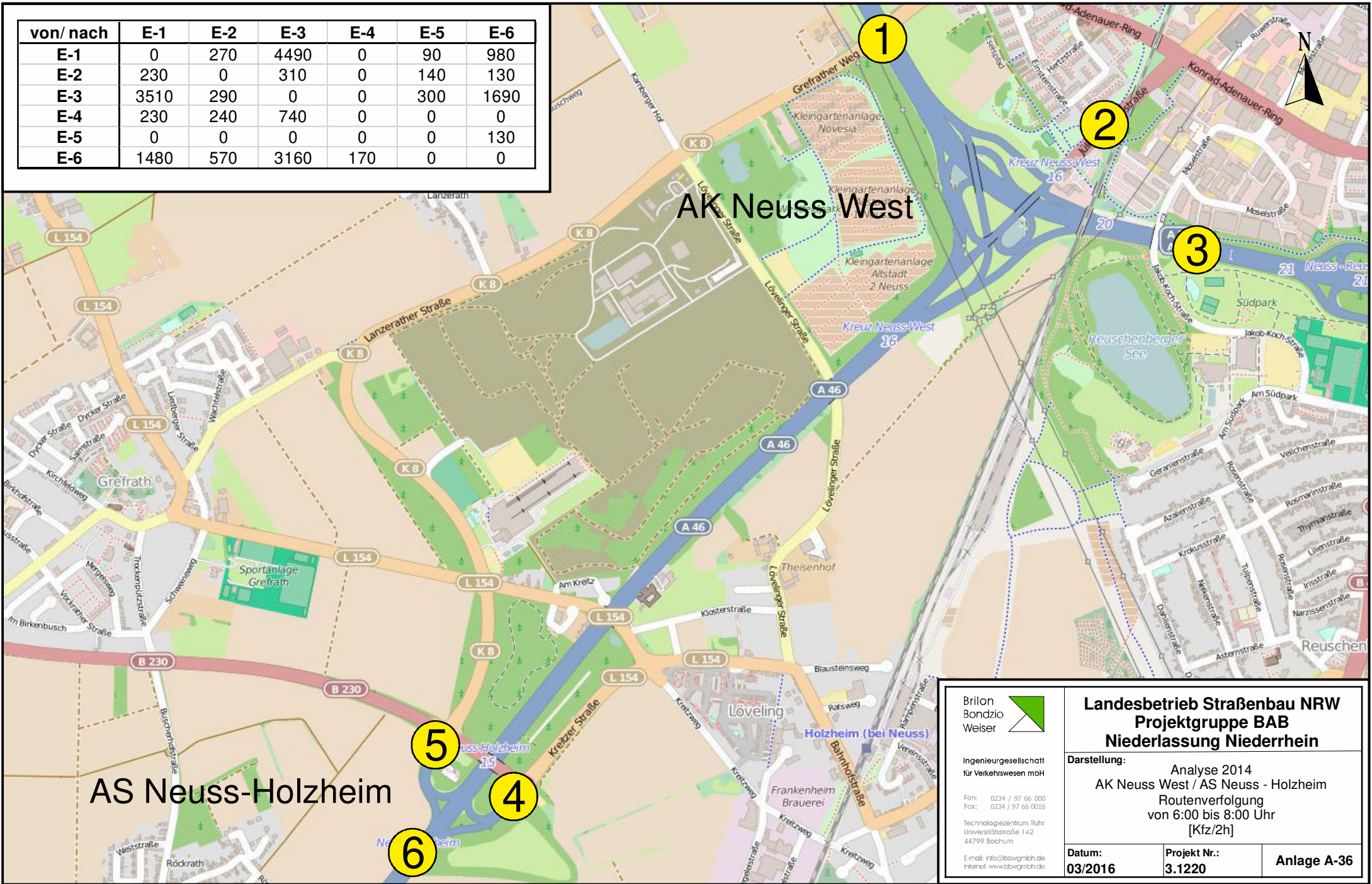
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AK Neuss West





von/ nach	E-1	E-2	E-3	E-4	E-5	E-6
E-1	0	270	4490	0	90	980
E-2	230	0	310	0	140	130
E-3	3510	290	0	0	300	1690
E-4	230	240	740	0	0	0
E-5	0	0	0	0	0	130
E-6	1480	570	3160	170	0	0



AK Neuss West

AS Neuss-Holzheim

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

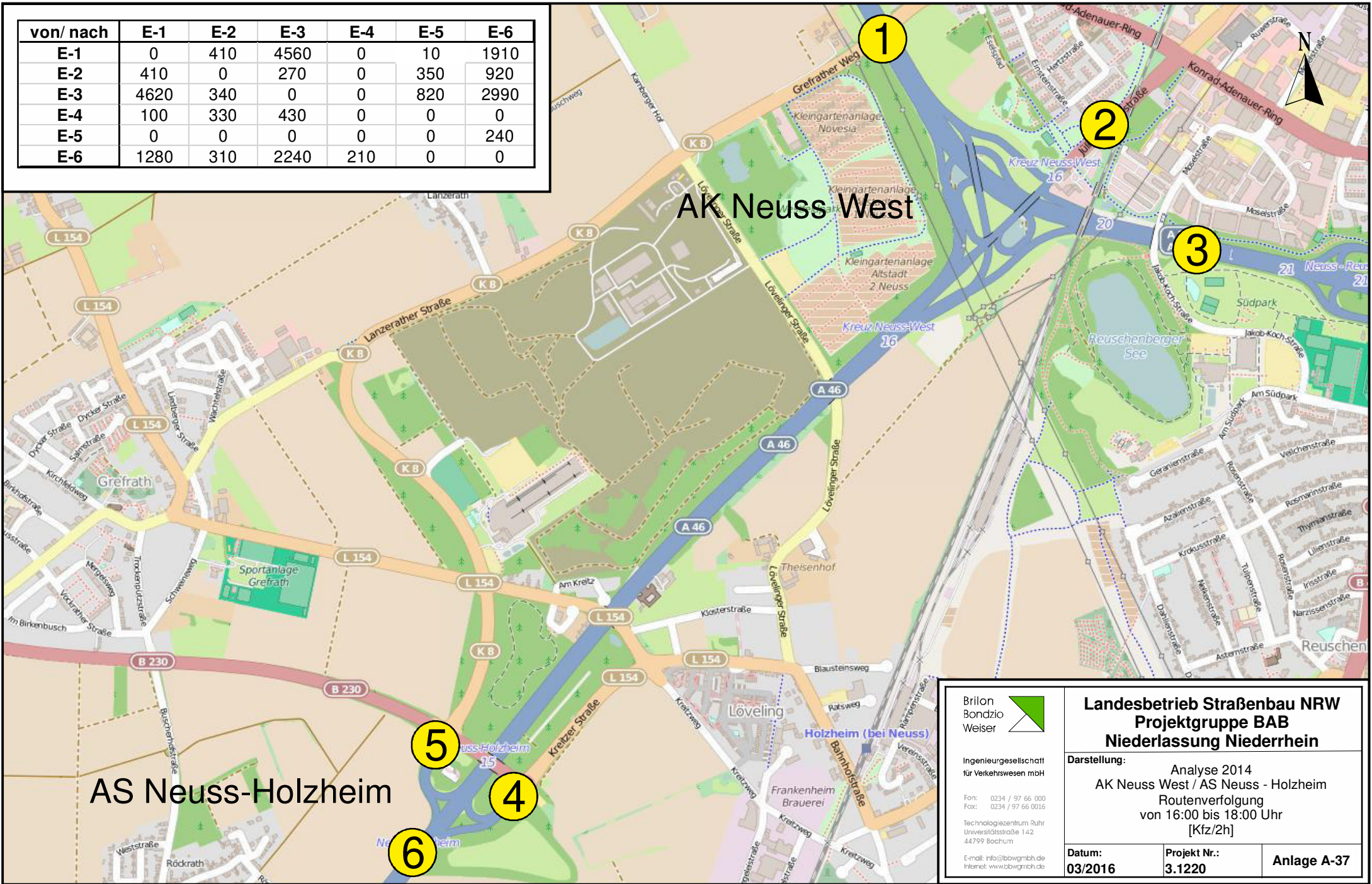
**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung: Analyse 2014  
AK Neuss West / AS Neuss - Holzheim  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum: 03/2016	Projekt Nr.: 3.1220	Anlage A-36
-------------------	------------------------	-------------



von/ nach	E-1	E-2	E-3	E-4	E-5	E-6
E-1	0	410	4560	0	10	1910
E-2	410	0	270	0	350	920
E-3	4620	340	0	0	820	2990
E-4	100	330	430	0	0	0
E-5	0	0	0	0	0	240
E-6	1280	310	2240	210	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieuresellschaft  
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000  
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

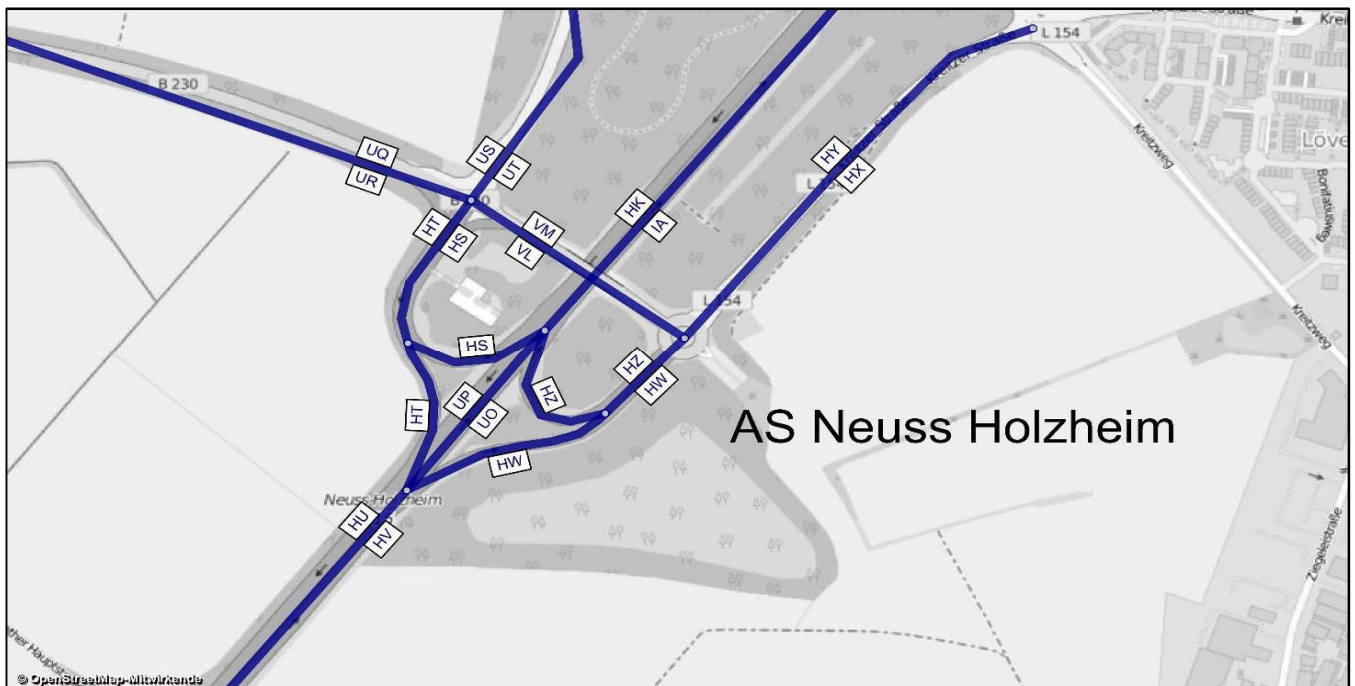
Darstellung: Analyse 2014  
AK Neuss West / AS Neuss - Holzheim  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

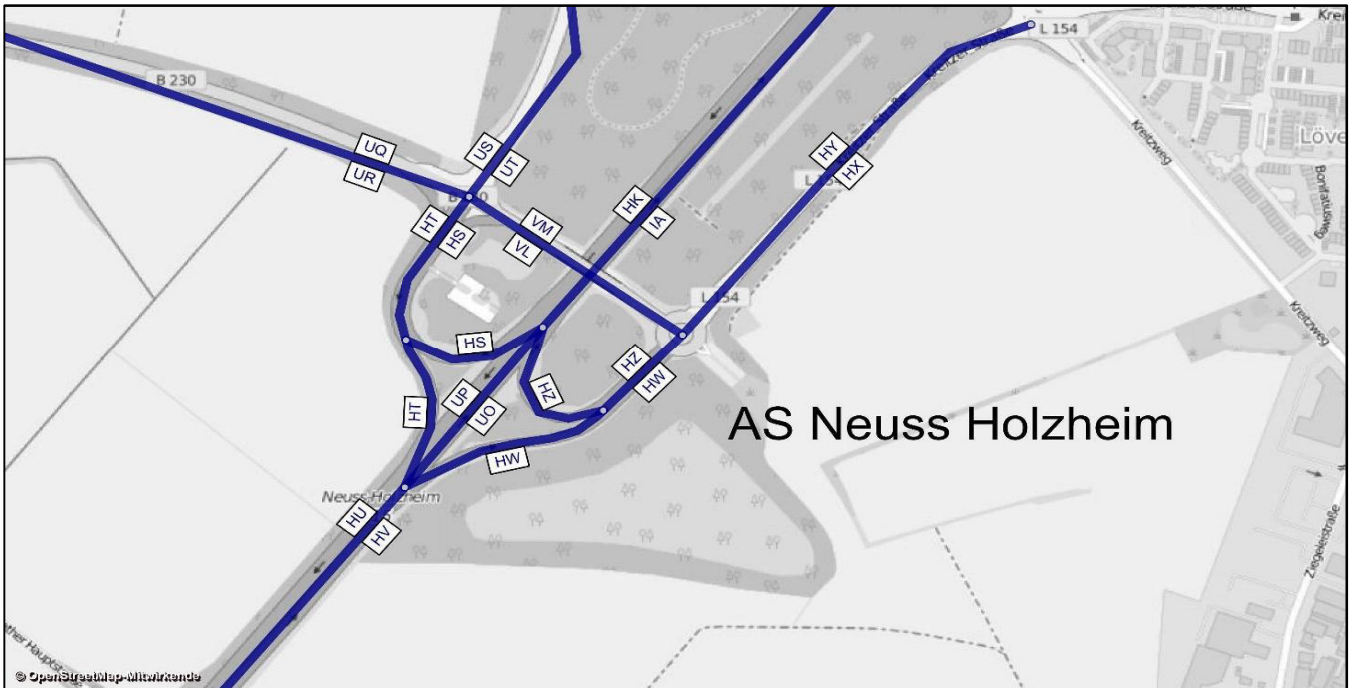
Anlage A-37

AS Neuss Holzheim - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
HK	A 46	West	HFB	38400	12,9%	4950	34850	13,5%	22,9%	1991	375	0,06	0,011	11,9%	4150
HS	A 46	West	Ausfahrt	7100	7,0%	500	6450	8,0%	7,1%	370	65	0,06	0,010	6,2%	400
UP	A 46	West	HFB	31300	14,1%	4400	28400	14,8%	26,3%	1621	310	0,06	0,011	13,2%	3750
HT	A 46	West	Einfahrt	1200	12,5%	150	1100	11,9%	11,4%	62	16	0,06	0,014	9,1%	100
HU	A 46	West	HFB	32500	14,0%	4550	29500	14,7%	25,5%	1682	326	0,06	0,011	13,1%	3850
HV	A 46	Ost	HFB	33250	12,9%	4300	30800	13,6%	19,4%	1739	375	0,06	0,012	11,9%	3650
HW	A 46	Ost	Ausfahrt	1200	12,5%	150	1100	12,8%	10,1%	61	13	0,06	0,012	9,1%	100
UO	A 46	Ost	HFB	32000	13,0%	4150	29750	13,6%	19,7%	1678	361	0,06	0,012	11,8%	3500
HZ	A 46	Ost	Einfahrt	6850	6,6%	450	6200	7,8%	8,8%	352	74	0,06	0,012	6,5%	400
IA	A 46	Ost	HFB	38850	11,8%	4600	35950	12,6%	17,9%	2030	435	0,06	0,012	11,0%	3950
QS HU+HV	A 46	-	HFB	65750	13,5%	8850	60300	-	-	-	-	-	-	12,4%	7500
QS UO+UP	A 46	-	HFB	63300	13,5%	8550	58150	-	-	-	-	-	-	12,5%	7250
QS HK+IA	A 46	-	HFB	77250	12,4%	9550	70800	-	-	-	-	-	-	11,4%	8100
HX	L 154	Nord	Basisstraße	2350	8,5%	200	2050	9,1%	3,9%	119	19	0,06	0,009	7,3%	150
HY	L 154	Süd	Basisstraße	2350	8,5%	200	2050	9,1%	3,9%	119	19	0,06	0,009	7,3%	150
UQ	B 230	West	Basisstraße	5900	6,8%	400	5600	6,7%	3,3%	327	44	0,06	0,008	5,4%	300
UR	B 230	Ost	Basisstraße	5900	6,8%	400	5600	6,7%	3,3%	327	44	0,06	0,008	5,4%	300
US	K 8	Süd	Basisstraße	2050	7,3%	150	1950	6,4%	3,2%	114	15	0,06	0,008	5,1%	100
UT	K 8	Nord	Basisstraße	2050	7,3%	150	1950	6,4%	3,2%	114	15	0,06	0,008	5,1%	100
QS HX+HY	L 154	-	Basisstraße	4700	8,5%	400	4100	-	-	-	-	-	-	7,3%	300
QS UQ+UR	B 230	-	Basisstraße	11800	6,8%	800	11200	-	-	-	-	-	-	5,4%	600
QS US+UT	K 8	-	Basisstraße	4100	7,3%	300	3900	-	-	-	-	-	-	5,1%	200
VM	B 230	West	Basisstraße	4400	4,5%	200	4050	3,3%	1,7%	327	44	0,08	0,011	3,7%	150
VL	B 230	Ost	Basisstraße	4400	4,5%	200	4050	3,3%	1,7%	327	44	0,08	0,011	3,7%	150
QS VM+VL	B230	-	Basisstraße	8800	4,5%	400	8100	-	-	-	-	-	-	3,7%	300

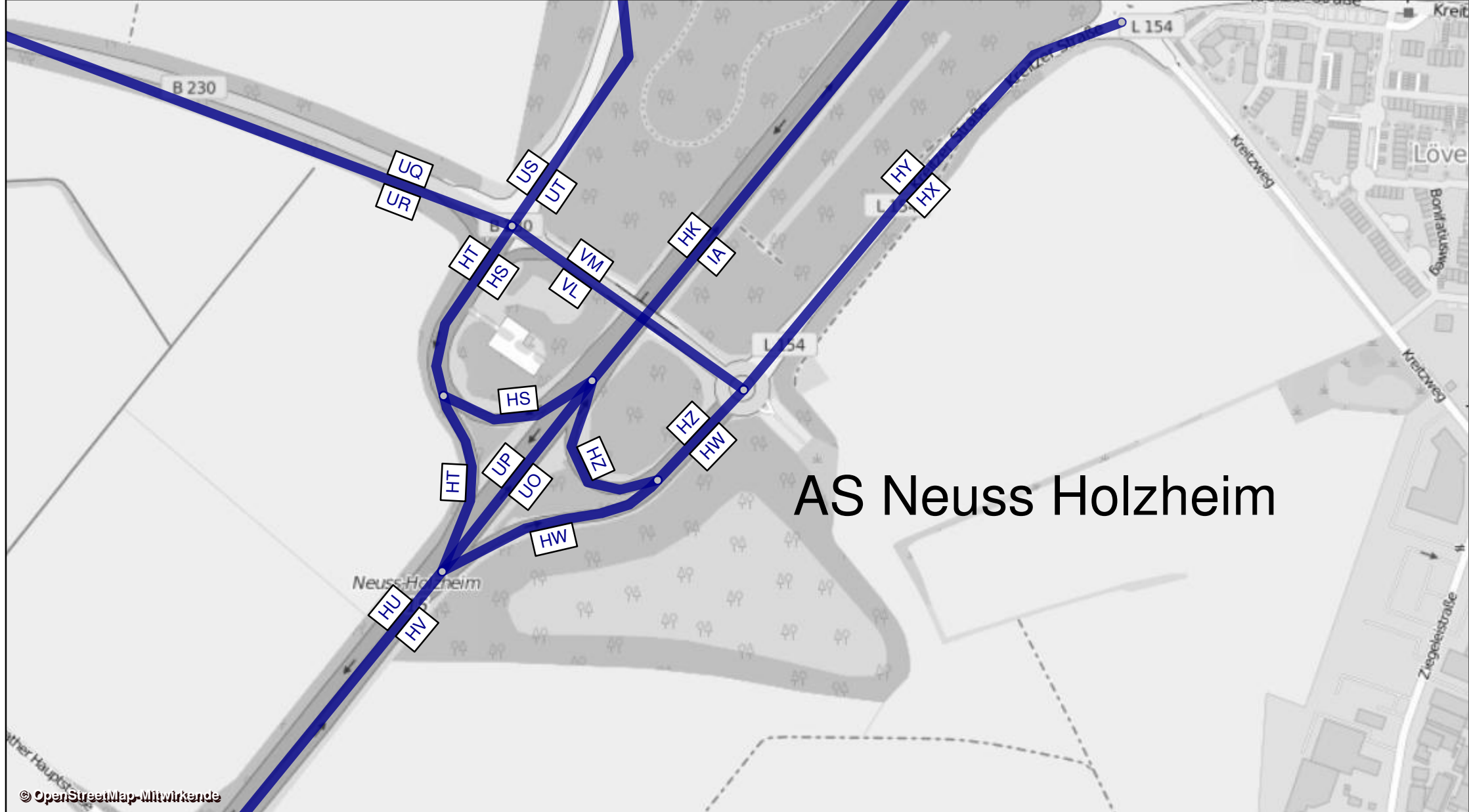




AS Neuss Holzheim - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
HK	A 46	HFB	4197	5,1%	HS	870	4,5%	UP	3327	5,2%	-	-	-	-	-	-
HS	A 46	Ausfahrt	800	2,4%	HK	3830	4,6%	UP	3030	5,2%	-	-	-	-	-	-
UP	A 46	HFB	3493	14,0%	HT	115	4,3%	HU	3608	13,7%	HS	713	4,1%	HK	4206	12,3%
HT	A 46	Einfahrt	188	2,7%	HU	3404	6,3%	UP	3216	6,5%	-	-	-	-	-	-
HU	A 46	HFB	3620	5,6%	HT	229	7,0%	UP	3391	5,5%	-	-	-	-	-	-
HV	A 46	HFB	3213	9,3%	HW	63	9,5%	UO	3150	9,3%	-	-	-	-	-	-
HW	A 46	Ausfahrt	137	8,0%	HV	3063	8,9%	UO	2926	9,0%	-	-	-	-	-	-
UO	A 46	HFB	3143	8,9%	HV	3264	8,8%	HW	121	6,6%	HZ	814	3,3%	IA	3957	7,7%
HZ	A 46	Einfahrt	795	5,9%	IA	3582	6,2%	UO	2787	6,3%	-	-	-	-	-	-
IA	A 46	HFB	3864	8,0%	HZ	741	4,2%	UO	3123	8,9%	-	-	-	-	-	-

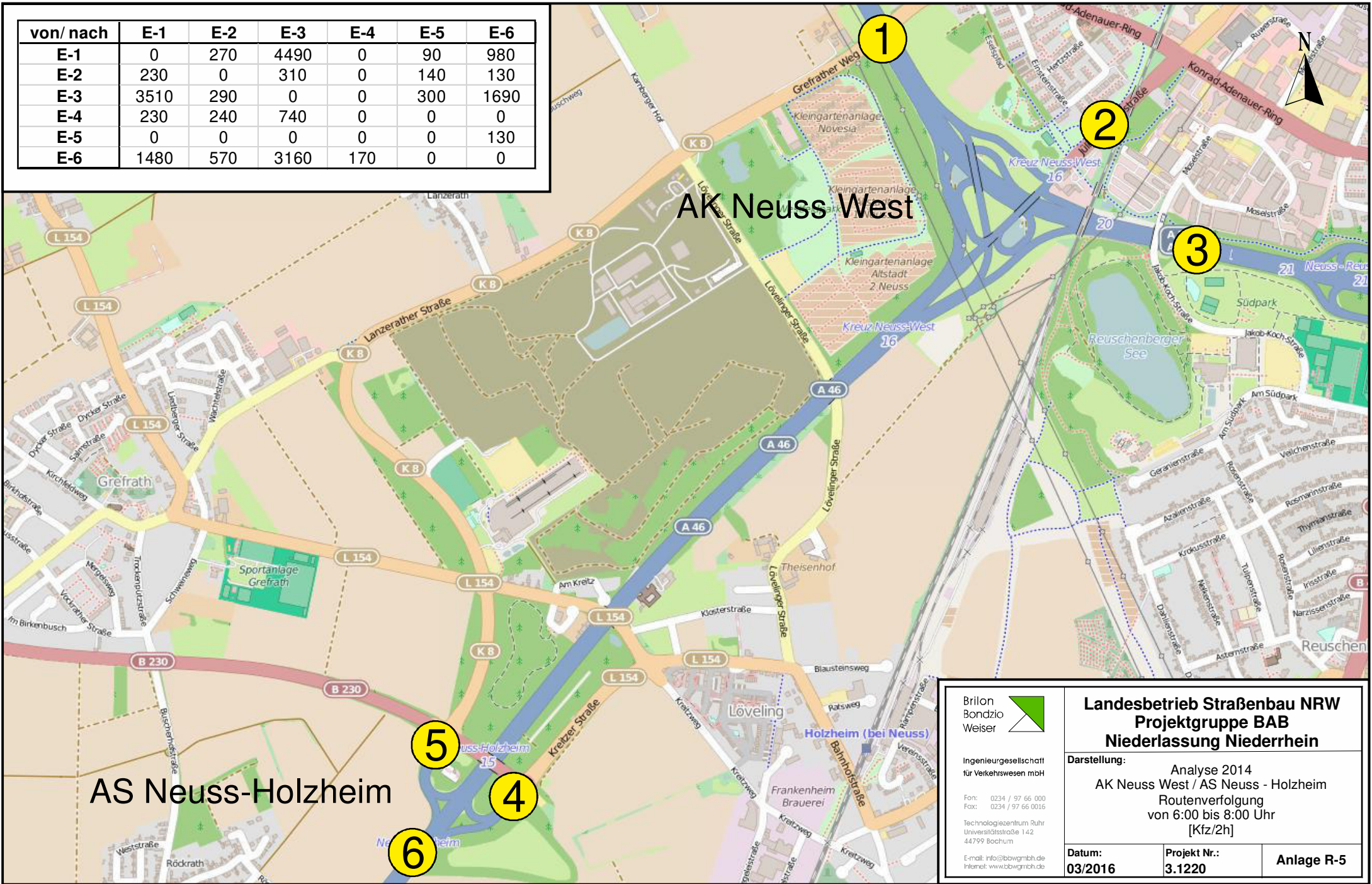


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen





von/ nach	E-1	E-2	E-3	E-4	E-5	E-6
E-1	0	270	4490	0	90	980
E-2	230	0	310	0	140	130
E-3	3510	290	0	0	300	1690
E-4	230	240	740	0	0	0
E-5	0	0	0	0	0	130
E-6	1480	570	3160	170	0	0



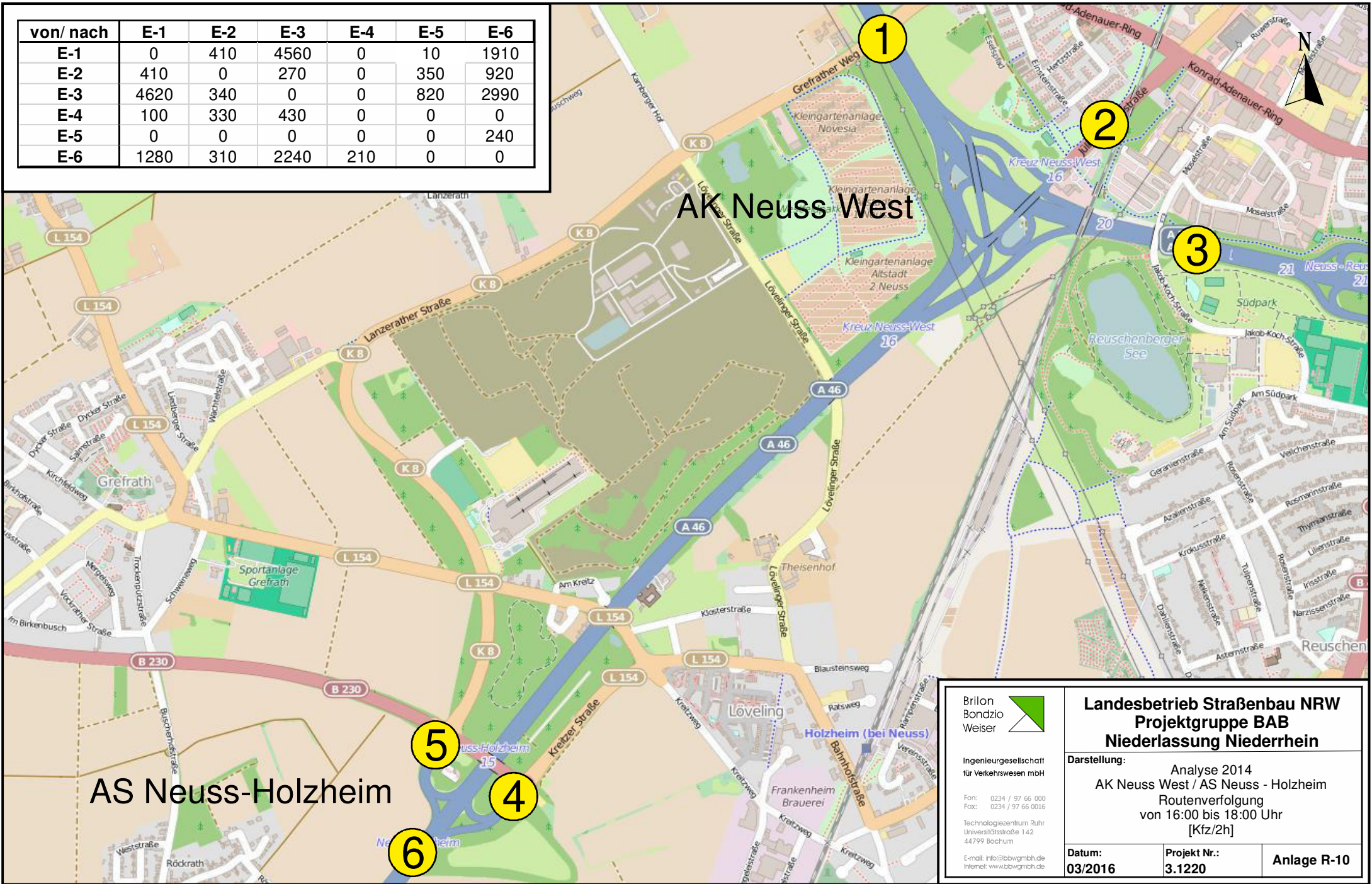
# AK Neuss West

# AS Neuss-Holzheim

Brilon Bondzio Weiser  Ingenieuresellschaft für Verkehrswesen mbH  Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016  Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum  E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	<b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> <b>Projektgruppe BAB</b> <b>Niederlassung Niederrhein</b>	
	Darstellung: Analyse 2014 AK Neuss West / AS Neuss - Holzheim Routenverfolgung von 6:00 bis 8:00 Uhr [Kfz/2h]	
Datum: <b>03/2016</b>	Projekt Nr.: <b>3.1220</b>	Anlage R-5



von/ nach	E-1	E-2	E-3	E-4	E-5	E-6
E-1	0	410	4560	0	10	1910
E-2	410	0	270	0	350	920
E-3	4620	340	0	0	820	2990
E-4	100	330	430	0	0	0
E-5	0	0	0	0	0	240
E-6	1280	310	2240	210	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieuresellschaft  
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000  
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung: Analyse 2014  
AK Neuss West / AS Neuss - Holzheim  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

Anlage R-10

AS Büttgen - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
GW	A 57	Süd	HFB	43250	12,9%	5600	40000	13,6%	21,4%	2282	439	0,06	0,011	11,9%	4750
GX	A 57	Süd	HFB	39850	13,6%	5400	37000	14,2%	22,5%	2109	407	0,06	0,011	12,4%	4600
GY	A 57	Süd	Ausfahrt	3400	5,9%	200	3000	6,0%	8,0%	173	33	0,06	0,011	5,0%	150
HD	A 57	Süd	Einfahrt	7050	2,1%	150	6450	2,7%	2,8%	364	75	0,06	0,012	2,3%	150
HE	A 57	Süd	HFB	46900	11,8%	5550	43450	12,5%	19,4%	2473	482	0,06	0,011	10,9%	4750
MZ	A 57	Nord	HFB	46000	12,0%	5500	43450	12,4%	18,7%	2467	494	0,06	0,011	10,8%	4700
NA	A 57	Nord	HFB	39300	13,5%	5300	37400	13,9%	20,5%	2120	434	0,06	0,012	12,0%	4500
NB	A 57	Nord	Ausfahrt	6750	3,0%	200	6050	3,3%	5,0%	347	60	0,06	0,010	2,5%	150
NE	A 57	Nord	Einfahrt	3250	4,6%	150	2850	5,3%	5,7%	164	31	0,06	0,011	5,3%	150
NF	A 57	Nord	HFB	42550	12,8%	5450	40250	13,3%	19,5%	2284	465	0,06	0,012	11,6%	4650
QS GW+NF	A 57	-	HFB	85800	12,9%	11050	80250	-	-	-	-	-	-	11,7%	9400
QS GW+NA	A 57	-	HFB	82550	13,2%	10900	77400	-	-	-	-	-	-	12,0%	9250
QS GW+MZ	A 57	-	HFB	89250	12,4%	11100	83450	-	-	-	-	-	-	11,3%	9450
QS GX+MZ	A 57	-	HFB	85850	12,7%	10900	80450	-	-	-	-	-	-	11,6%	9300
QS HE+MZ	A 57	-	HFB	92900	11,9%	11050	86900	-	-	-	-	-	-	10,9%	9450
NC	L 381	Ost	Basisstraße	8850	2,8%	250	8350	4,2%	5,3%	391	61	0,05	0,007	2,4%	200
ND	L 381	West	Basisstraße	8850	2,8%	250	8350	4,2%	5,3%	391	61	0,05	0,007	2,4%	200
HB	L 381	West	Basisstraße	9200	3,8%	350	8750	3,5%	2,2%	511	68	0,06	0,008	2,9%	250
HC	L 381	Ost	Basisstraße	9200	3,8%	350	8750	3,5%	2,2%	511	68	0,06	0,008	2,9%	250
QS NC+ND	L 381	-	Basisstraße	17700	2,8%	500	16700	-	-	-	-	-	-	2,4%	400
QS HB+HC	L 381	-	Basisstraße	18400	3,8%	700	17500	-	-	-	-	-	-	2,9%	500
HA	L 381	West	Basisstraße	8900	3,9%	350	8400	3,5%	2,2%	511	68	0,06	0,008	3,0%	250
GZ	L 381	Ost	Basisstraße	8900	3,9%	350	8400	3,5%	2,2%	511	68	0,06	0,008	3,0%	250
QS HA+GZ	L 381	-	Basisstraße	17800	3,9%	700	16800	-	-	-	-	-	-	3,0%	500

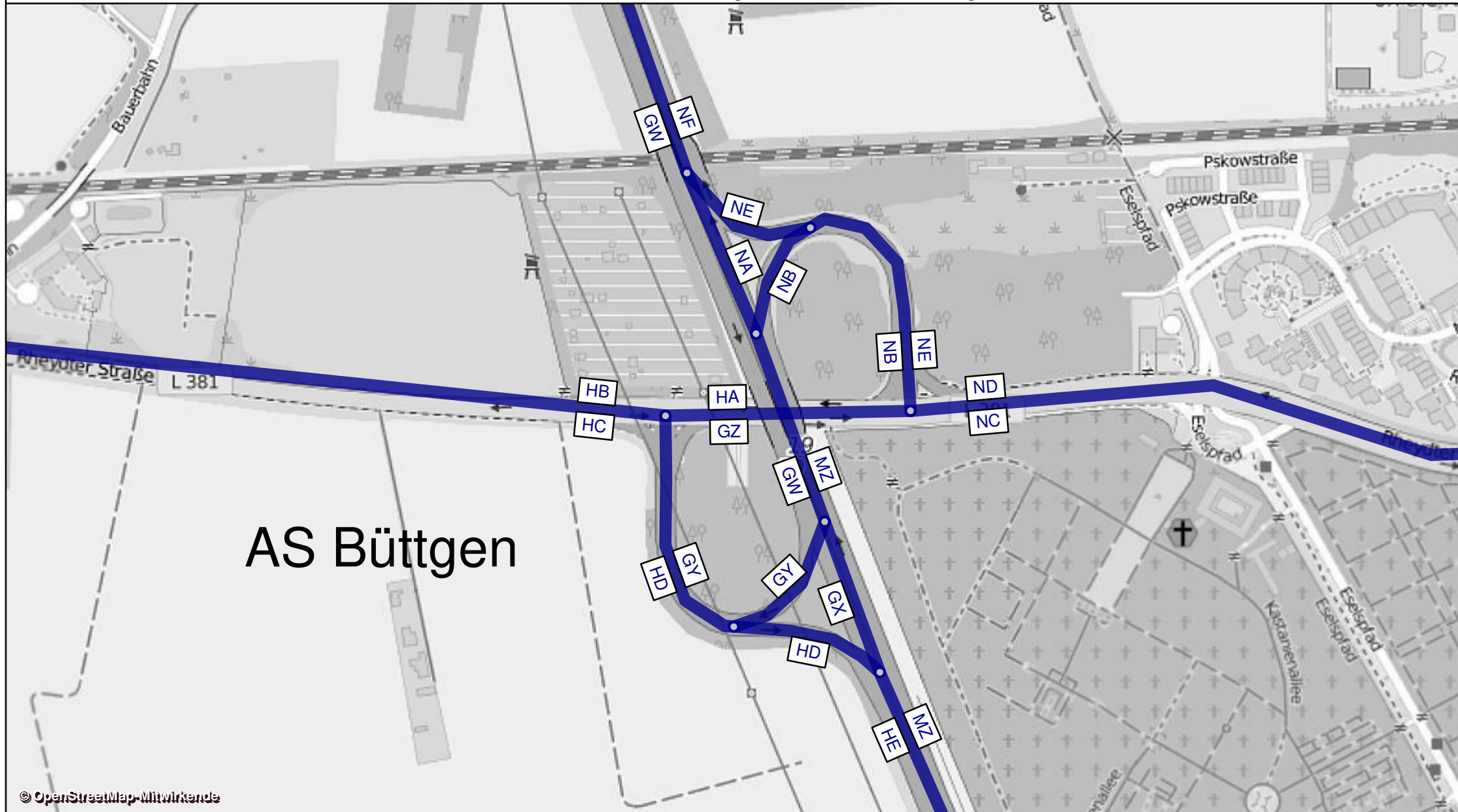






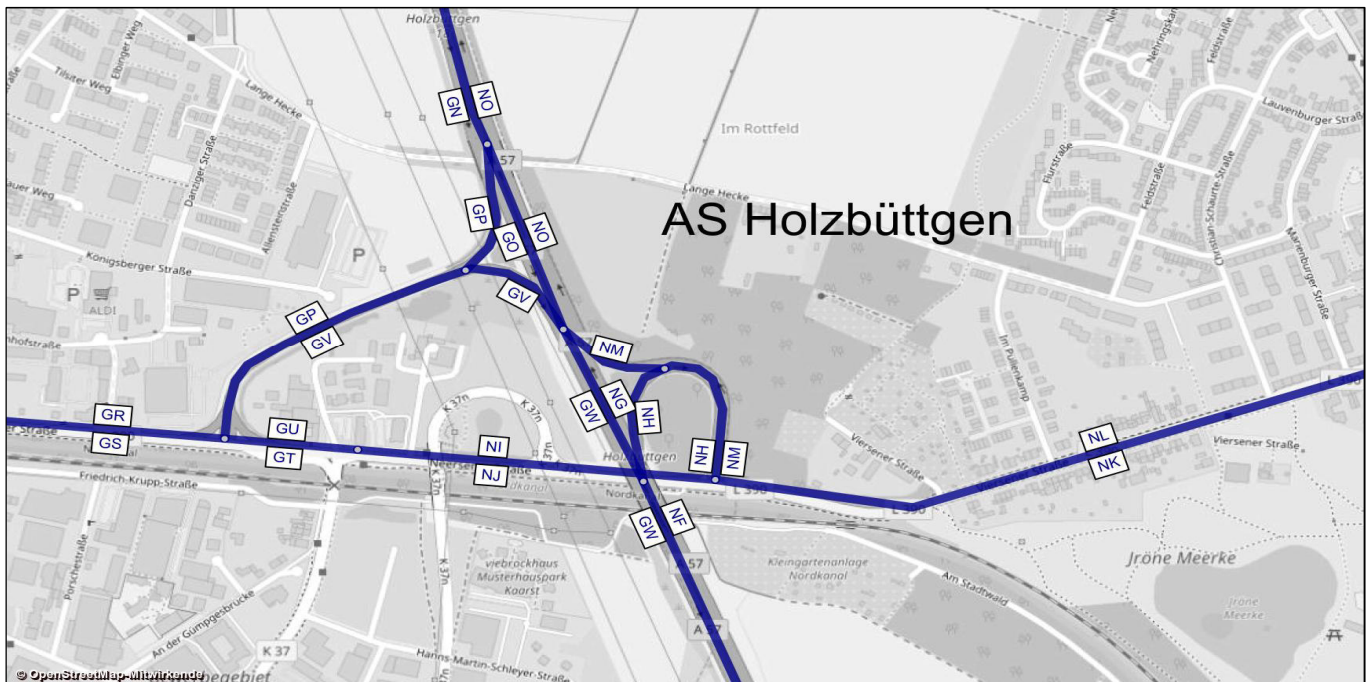


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Büttgen

AS Holzbüttgen - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
GN	A 57	Süd	HFB	44050	12,7%	5600	40900	13,3%	20,2%	2329	457	0,06	0,011	11,6%	4750
GO	A 57	Süd	HFB	37150	14,1%	5250	34650	14,8%	22,9%	1971	386	0,06	0,011	13,0%	4500
GP	A 57	Süd	Ausfahrt	6900	5,1%	350	6300	5,1%	5,2%	358	71	0,06	0,011	4,0%	250
GV	A 57	Süd	Einfahrt	6100	4,9%	300	5400	5,6%	10,2%	311	53	0,06	0,010	4,6%	250
GW	A 57	Süd	HFB	43250	12,9%	5600	40000	13,6%	21,4%	2282	439	0,06	0,011	11,9%	4750
NF	A 57	Nord	HFB	42550	12,8%	5450	40250	13,3%	19,5%	2284	465	0,06	0,012	11,6%	4650
NG	A 57	Nord	HFB	36750	14,0%	5150	35150	14,3%	20,3%	1989	419	0,06	0,012	12,4%	4350
NH	A 57	Nord	Ausfahrt	5800	5,2%	300	5100	6,0%	12,5%	295	46	0,06	0,009	4,9%	250
NM	A 57	Nord	Einfahrt	7550	4,0%	300	6900	4,8%	5,5%	390	84	0,06	0,012	4,3%	300
NO	A 57	Nord	HFB	44300	12,3%	5450	42050	12,8%	17,9%	2378	503	0,06	0,012	11,1%	4650
QS GN+NO	A 57	-	HFB	88350	12,5%	11050	82950	-	-	-	-	-	-	11,3%	9400
QS GO+NO	A 57	-	HFB	81450	13,1%	10700	76700	-	-	-	-	-	-	11,9%	9150
QS GW+NG	A 57	-	HFB	80000	13,4%	10750	75150	-	-	-	-	-	-	12,1%	9100
QS GW+NF	A 57	-	HFB	85800	12,9%	11050	80250	-	-	-	-	-	-	11,7%	9400
NK	L 390	Ost	Basisstraße	9300	2,7%	250	8900	3,7%	1,6%	391	61	0,04	0,007	2,2%	200
NL	L 390	West	Basisstraße	9300	2,7%	250	8900	3,7%	1,6%	391	61	0,04	0,007	2,2%	200
GR	L 390	West	Basisstraße	12950	2,7%	350	12250	6,0%	3,0%	360	48	0,03	0,004	2,4%	300
GS	L 390	Ost	Basisstraße	12950	2,7%	350	12250	6,0%	3,0%	360	48	0,03	0,004	2,4%	300
QS NL+NK	L 390	-	Basisstraße	18600	2,7%	500	17800	-	-	-	-	-	-	2,2%	400
QS GR+GS	L 390	-	Basisstraße	25900	2,7%	700	24500	-	-	-	-	-	-	2,4%	600
GU	L 390	West	Basisstraße	11950	2,9%	350	11350	6,0%	3,0%	360	48	0,03	0,004	2,6%	300
GT	L 390	Ost	Basisstraße	11950	2,9%	350	11350	6,0%	3,0%	360	48	0,03	0,004	2,6%	300
QS GU+GT	L 390	-	Basisstraße	23900	2,9%	700	22700	-	-	-	-	-	-	2,6%	600
NI	L 390	West	Basisstraße	11000	3,2%	350	10450	5,0%	2,5%	360	48	0,03	0,005	2,4%	250
NJ	L 390	Ost	Basisstraße	11000	3,2%	350	10450	5,0%	2,5%	360	48	0,03	0,005	2,4%	250
QS NI+NJ	L 390	-	Basisstraße	22000	3,2%	700	20900	-	-	-	-	-	-	2,4%	500



AS Holzbüttgen - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
GN	A 57	HFB	3890	6,5%	GP	639	4,2%	GO	3251	6,9%	-	-	-	-	-	-
GO	A 57	HFB	3231	7,6%	GN	3908	7,1%	GP	677	4,4%	GV	442	2,0%	GW	3673	7,0%
GP	A 57	Ausfahrt	734	3,1%	GN	4096	6,2%	GO	3362	6,9%	-	-	-	-	-	-
GV	A 57	Einfahrt	628	2,1%	GO	2789	15,2%	GW	3417	12,8%	-	-	-	-	-	-
GW	A 57	HFB	3747	5,2%	GV	532	1,7%	GO	3215	5,8%	-	-	-	-	-	-
NF	A 57	HFB	3638	9,0%	NG	3010	10,4%	NH	628	2,2%	-	-	-	-	-	-
NG	A 57	HFB	3167	12,8%	NF	3719	11,2%	NH	552	2,2%	NO	3623	11,7%	NM	456	4,2%
NH	A 57	Ausfahrt	801	4,9%	NG	1736	16,7%	NF	2537	13,0%	-	-	-	-	-	-
NM	A 57	Einfahrt	824	2,7%	NO	3695	6,5%	NG	2871	7,6%	-	-	-	-	-	-
NO	A 57	HFB	3825	10,3%	NM	801	4,0%	NG	3024	12,0%	-	-	-	-	-	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AS Holzbüttgen



AK Kaarst - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
NO	A 57	Nord	HFB	44300	12,3%	5450	42050	12,8%	17,9%	2378	503	0,06	0,012	11,1%	4650
NQ	A 57	Nord	Ausfahrt	19250	10,9%	2100	17900	11,4%	15,3%	1028	184	0,06	0,010	9,8%	1750
NP	A 57	Nord	HFB	25050	13,4%	3350	24150	13,8%	19,3%	1350	319	0,06	0,013	12,0%	2900
NQA	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	11400	14,0%	1600	10850	14,3%	18,3%	623	111	0,06	0,010	12,0%	1300
NR	A 57	Nord	Rampe zur A 52	7900	6,3%	500	7050	6,8%	10,9%	405	73	0,06	0,010	5,7%	400
NU	A 57	Nord	Rampe von A 52	2500	14,0%	350	2300	13,7%	28,9%	132	23	0,06	0,010	13,0%	300
OA	A 57	Nord	Verflechtung	13900	14,0%	1950	13150	14,2%	20,1%	755	134	0,06	0,010	12,2%	1600
OB	A 57	Nord	Rampe zur A 52	11400	14,0%	1600	10850	14,3%	18,3%	623	111	0,06	0,010	12,0%	1300
OC	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	2500	14,0%	350	2300	13,7%	28,9%	132	23	0,06	0,010	13,0%	300
OD	A 57	Nord	Rampe von A 52	8200	7,9%	650	7350	8,3%	12,2%	421	76	0,06	0,010	7,5%	550
OE	A 57	Nord	Einfahrt	10700	9,3%	1000	9650	9,6%	16,1%	553	99	0,06	0,010	8,3%	800
OF	A 57	Nord	HFB	35750	12,0%	4300	33800	12,6%	18,5%	1903	418	0,06	0,012	10,9%	3700
FF	A 57	Süd	HFB	36200	12,3%	4450	33300	13,1%	19,2%	1885	396	0,06	0,012	11,4%	3800
FH	A 57	Süd	Ausfahrt	11050	8,1%	900	9900	8,7%	12,5%	564	110	0,06	0,011	7,6%	750
FG	A 57	Süd	HFB	25100	14,1%	3550	23400	15,0%	21,8%	1321	286	0,06	0,012	13,0%	3050
FI	A 57	Süd	Rampe zur A 52	2650	11,3%	300	2400	11,1%	23,7%	138	24	0,06	0,010	10,4%	250
FN	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8450	7,1%	600	7500	7,9%	9,3%	426	86	0,06	0,011	6,7%	500
FM	A 57	Süd	Rampe von A 52	7850	6,4%	500	6900	6,8%	8,6%	400	63	0,06	0,009	5,8%	400
FO	A 57	Süd	Verflechtung	16300	6,7%	1100	14400	7,4%	9,0%	826	149	0,06	0,010	6,3%	900
FC	A 57	Süd	Rampe zur A 52	8450	7,1%	600	7500	7,9%	9,3%	426	86	0,06	0,011	6,7%	500
FP	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	7850	6,4%	500	6900	6,8%	8,6%	400	63	0,06	0,009	5,8%	400
GL	A 57	Süd	Rampe von A 52	11100	14,0%	1550	10600	14,0%	22,6%	608	109	0,06	0,010	12,3%	1300
GM	A 57	Süd	Einfahrt	18950	10,8%	2050	17500	11,1%	17,4%	1008	171	0,06	0,010	9,7%	1700
GN	A 57	Süd	HFB	44050	12,7%	5600	40900	13,3%	20,2%	2329	457	0,06	0,011	11,6%	4750
GG	A 52	Ost	HFB	36250	8,7%	3150	33200	9,0%	15,6%	1908	333	0,06	0,010	7,8%	2600
GI	A 52	Ost	Ausfahrt	13600	14,0%	1900	12900	13,9%	23,7%	740	132	0,06	0,010	12,4%	1600
GH	A 52	Ost	HFB	22650	5,5%	1250	20300	5,8%	10,4%	1169	201	0,06	0,010	5,2%	1050
GJ	A 52	Ost	Parallelfahrbahn	2500	14,0%	350	2300	13,7%	28,9%	132	23	0,06	0,010	13,0%	300
GK	A 52	Ost	Verflechtung	10950	8,7%	950	9800	9,3%	13,4%	557	109	0,06	0,011	8,2%	800
NT	A 52	Ost	Parallelfahrbahn	8450	7,1%	600	7500	7,9%	9,3%	426	86	0,06	0,011	6,7%	500
NS	A 52	Ost	Einfahrt	16300	6,7%	1100	14550	7,4%	10,0%	831	159	0,06	0,011	6,2%	900
NV	A 52	Ost	HFB	38950	6,2%	2400	34850	6,5%	10,2%	1999	360	0,06	0,010	5,6%	1950
NW	A 52	West	HFB	39200	6,1%	2400	34600	6,6%	8,4%	1993	339	0,06	0,010	5,6%	1950
NY	A 52	West	Ausfahrt	16050	7,2%	1150	14250	7,5%	10,5%	821	138	0,06	0,010	6,3%	900
NX	A 52	West	HFB	23150	5,4%	1250	20350	6,0%	6,9%	1172	200	0,06	0,010	5,2%	1050
NZ	A 52	West	Parallelfahrbahn	7850	6,4%	500	6900	6,8%	8,6%	400	63	0,06	0,009	5,8%	400
FL	A 52	West	Verflechtung	19250	10,9%	2100	17750	11,4%	14,8%	1023	174	0,06	0,010	9,6%	1700
FK	A 52	West	Parallelfahrbahn	11400	14,0%	1600	10850	14,3%	18,3%	623	111	0,06	0,010	12,0%	1300
FJ	A 52	West	Einfahrt	14000	13,6%	1900	13250	13,7%	19,3%	761	135	0,06	0,010	11,7%	1550
FR	A 52	West	HFB	37150	8,5%	3150	33600	9,0%	11,9%	1933	335	0,06	0,010	7,7%	2600
QS OF+FF	A 57	-	HFB	71950	12,2%	8750	67100	-	-	-	-	-	-	11,2%	7500
QS NP+FG	A 57	-	HFB	50150	13,8%	6900	47550	-	-	-	-	-	-	12,5%	5950
QS GN+NO	A 57	-	HFB	88350	12,5%	11050	82950	-	-	-	-	-	-	11,3%	9400
QS FR+GG	A 52	-	HFB	73400	8,6%	6300	66800	-	-	-	-	-	-	7,8%	5200
QS GH+NX	A 52	-	HFB	45800	5,5%	2500	40650	-	-	-	-	-	-	5,2%	2100
QS NW+NV	A 52	-	HFB	78150	6,1%	4800	69450	-	-	-	-	-	-	5,6%	3900

AK Kaarst - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
NO	A 57	HFB	3825	10,3%	NQ	1631	8,0%	NP	2194	12,0%	-	-	-	-	-	-
NQ	A 57	Ausfahrt	1821	6,6%	NR	1114	3,7%	NQA	707	11,2%	NO	2905	6,1%	NP	1084	5,3%
NP	A 57	HFB	2393	10,9%	NO	3666	10,7%	NQ	1273	10,3%	OE	953	7,3%	OF	3346	9,9%
NQA	A 57	Parallelfahrbahn	1051	15,1%	NQ	1498	13,0%	NR	447	8,1%	OA	1238	15,0%	NU	187	14,4%
NR	A 57	Rampe zur A 52	1159	4,7%	NQ	1720	8,4%	NQA	561	15,9%	NS	2056	4,7%	NT	897	4,7%
NU	A 57	Rampe von A 52	323	9,0%	NQA	584	16,1%	OA	907	13,6%	GK	1386	10,3%	NT	1063	10,7%
OA	A 57	Verflechtung	1213	7,4%	NQA	1044	7,9%	NU	169	4,7%	OB	1044	7,9%	OC	169	4,7%
OB	A 57	Rampe zur A 52	1051	15,1%	OA	1238	15,0%	OC	187	14,4%	FL	1904	11,6%	NZ	853	7,3%
OC	A 57	Parallelfahrbahn	323	9,0%	OB	584	16,1%	OA	907	13,6%	OD	1304	5,1%	OE	1627	5,9%
OD	A 57	Rampe von A 52	1205	5,9%	OC	314	9,6%	OE	1519	6,6%	NY	1593	6,6%	NZ	388	8,8%
OE	A 57	Einfahrt	1519	6,8%	OD	1228	5,9%	OC	291	10,7%	OF	2485	6,4%	NP	966	5,8%
OF	A 57	HFB	3484	8,7%	OE	1244	6,8%	NP	2240	9,8%	-	-	-	-	-	-
FF	A 57	HFB	3473	8,9%	FG	2857	9,6%	FH	616	5,4%	-	-	-	-	-	-
FH	A 57	Ausfahrt	1331	7,1%	FG	1839	19,2%	FF	3170	14,2%	FI	333	8,4%	FN	998	6,7%
FG	A 57	HFB	2480	13,4%	FF	3619	10,8%	FH	1139	5,3%	GM	1068	13,3%	GN	3548	13,4%
FI	A 57	Rampe zur A 52	339	5,9%	FJ	923	12,4%	FK	584	16,1%	FN	1063	10,7%	FH	1402	9,6%
FN	A 57	Parallelfahrbahn	1010	7,6%	FH	1319	7,5%	FI	309	7,1%	FM	267	8,6%	FO	1277	7,8%
FM	A 57	Rampe von A 52	1015	5,9%	FN	875	4,2%	FO	1890	5,1%	FL	2002	8,6%	FK	987	11,3%
FO	A 57	Verflechtung	1776	4,1%	FN	784	4,1%	FM	992	4,1%	FC	784	4,1%	FP	992	4,1%
FC	A 57	Rampe zur A 52	1010	7,6%	FO	1277	7,8%	FP	267	8,6%	GJ	294	8,5%	GK	1304	7,8%
FP	A 57	Parallelfahrbahn	1015	5,9%	FC	875	4,2%	FO	1890	5,1%	GM	1853	8,1%	GL	838	10,9%
GL	A 57	Rampe von A 52	979	14,7%	GI	1134	15,3%	GJ	155	18,7%	FP	169	14,2%	GM	1148	14,6%
GM	A 57	Einfahrt	1850	5,7%	GL	805	8,3%	FP	1045	3,6%	FG	1057	16,6%	GN	2907	9,6%
GN	A 57	HFB	3890	6,5%	GM	1575	5,7%	FG	2315	7,1%	-	-	-	-	-	-
GG	A 52	HFB	4637	4,3%	GI	1212	7,9%	GH	3425	3,0%	-	-	-	-	-	-
GI	A 52	Ausfahrt	1247	5,9%	GG	2693	4,2%	GH	1446	2,8%	GJ	177	6,2%	GL	1070	5,8%
GH	A 52	HFB	3410	3,5%	GG	4627	5,6%	GI	1217	11,4%	NS	1897	5,0%	NV	5307	4,0%
GJ	A 52	Parallelfahrbahn	323	9,0%	GI	1216	9,8%	GL	893	10,1%	FC	1063	10,7%	GK	1386	10,3%
GK	A 52	Verflechtung	1315	7,5%	GJ	317	10,1%	FC	998	6,7%	NU	317	10,1%	NT	998	6,7%
NT	A 52	Parallelfahrbahn	1010	7,6%	GK	1304	7,8%	NU	294	8,5%	NR	998	4,5%	NS	2008	6,1%
NS	A 52	Einfahrt	2165	7,5%	NR	1092	5,2%	NT	1073	9,9%	GH	3798	3,1%	NV	5963	4,7%
NV	A 52	HFB	5484	5,0%	NS	2240	6,3%	GH	3244	4,1%	-	-	-	-	-	-
NW	A 52	HFB	4594	3,8%	NX	3193	2,6%	NY	1401	6,4%	-	-	-	-	-	-
NY	A 52	Ausfahrt	1589	7,0%	NW	2689	7,4%	NX	1100	8,0%	NZ	390	10,0%	OD	1199	6,0%
NX	A 52	HFB	3167	2,4%	NW	4555	3,2%	NY	1388	5,0%	FR	4293	4,1%	FJ	1126	8,7%
NZ	A 52	Parallelfahrbahn	1015	5,9%	NY	1407	6,5%	OD	392	8,2%	OB	987	11,3%	FL	2002	8,6%
FL	A 52	Verflechtung	2047	4,6%	NZ	1009	2,3%	OB	1038	6,8%	FM	1009	2,3%	FK	1038	6,8%
FK	A 52	Parallelfahrbahn	1051	15,1%	FL	1904	11,6%	FM	853	7,3%	FI	196	11,7%	FJ	1247	14,6%
FJ	A 52	Einfahrt	1221	7,3%	FR	4145	3,6%	NX	2924	2,1%	FK	1044	7,9%	FI	177	4,0%
FR	A 52	HFB	4343	6,7%	NX	3179	3,9%	FJ	1164	14,3%	-	-	-	-	-	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Kaarst Nord

AK Kaarst



von/ nach	D-1	D-2	D-3	D-4	D-5	D-6
D-1	0	350	0	80	3210	1470
D-2	0	0	0	170	0	0
D-3	260	0	0	0	10	1240
D-4	170	0	140	0	1600	3560
D-5	3760	10	0	1030	0	1530
D-6	1400	690	0	580	360	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung:  
Analyse 2014  
AK Kaarst / AS Kaarst Nord  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum: <b>03/2016</b>	Projekt Nr.: <b>3.1220</b>	Anlage R-4
--------------------------	-------------------------------	------------



AS Kaarst Nord

AK Kaarst



von/ nach	D-1	D-2	D-3	D-4	D-5	D-6
D-1	0	150	0	150	3350	1060
D-2	0	0	0	260	0	0
D-3	190	0	0	0	10	700
D-4	110	0	390	0	1490	1610
D-5	2870	190	0	1580	0	740
D-6	850	560	0	4570	1770	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung:

Analyse 2014  
AK Kaarst / AS Kaarst Nord  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

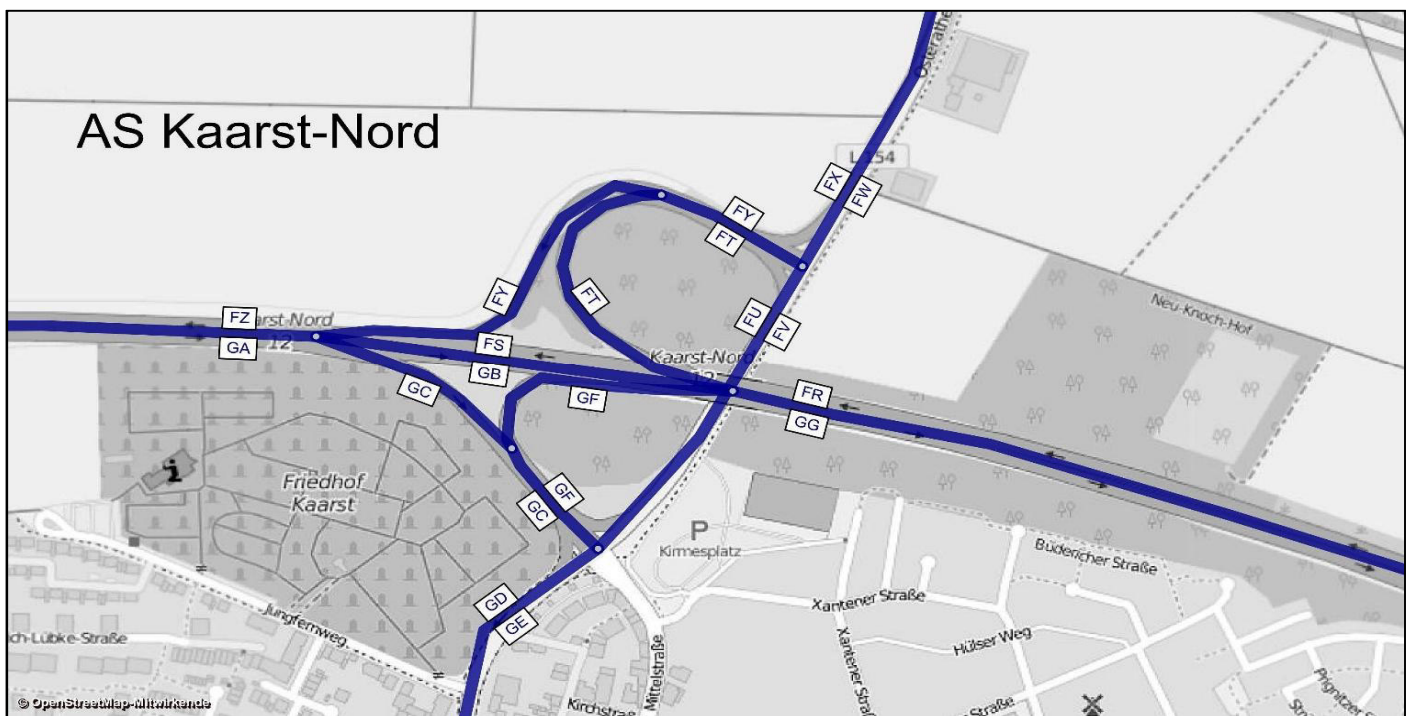
Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

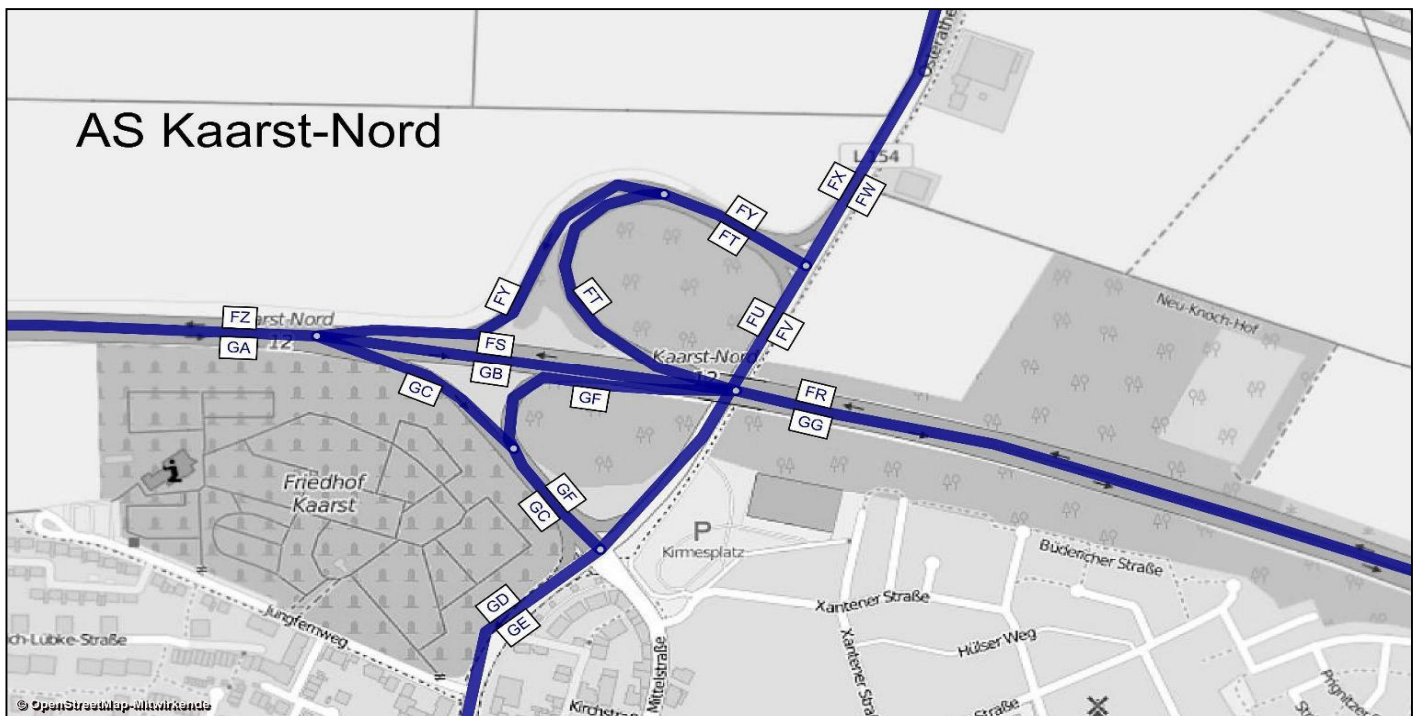
Anlage R-9



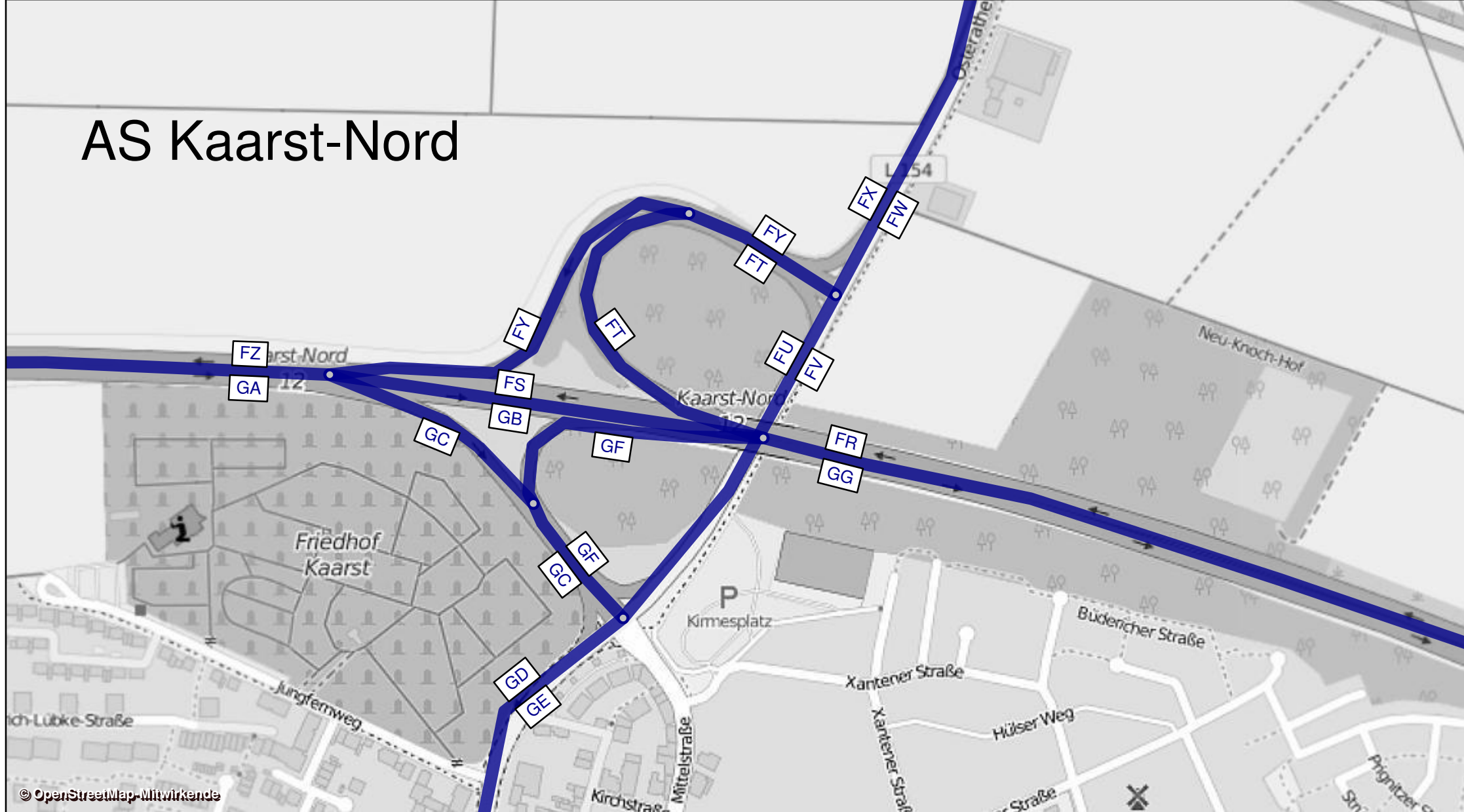
AS Kaarst-Nord - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
GA	A 52	Ost	HFB	28700	9,8%	2800	26350	10,0%	17,7%	1509	275	0,06	0,010	8,9%	2350
GB	A 52	Ost	HFB	26650	9,9%	2650	24500	10,1%	18,3%	1405	256	0,06	0,010	9,0%	2200
GC	A 52	Ost	Ausfahrt	2050	7,3%	150	1800	8,6%	10,2%	104	19	0,06	0,010	8,3%	150
GF	A 52	Ost	Einfahrt	9550	5,2%	500	8650	5,9%	6,8%	504	77	0,06	0,009	5,2%	450
GG	A 52	Ost	HFB	36250	8,7%	3150	33200	9,0%	15,6%	1908	333	0,06	0,010	7,8%	2600
FR	A 52	West	HFB	37150	8,5%	3150	33600	9,0%	11,9%	1933	335	0,06	0,010	7,7%	2600
FS	A 52	West	HFB	28250	9,4%	2650	25050	10,2%	12,0%	1454	222	0,06	0,009	8,6%	2150
FT	A 52	West	Ausfahrt	8900	5,6%	500	8600	5,3%	10,9%	479	115	0,06	0,013	4,7%	400
FY	A 52	West	Einfahrt	1950	15,4%	300	1800	17,9%	16,1%	103	16	0,06	0,009	13,9%	250
FZ	A 52	West	HFB	30200	9,8%	2950	26800	10,8%	12,7%	1557	237	0,06	0,009	9,1%	2450
QS GA+FZ	A 52	-	HFB	58900	9,8%	5750	53150	-	-	-	-	-	-	9,0%	4800
QS GB+FS	A 52	-	HFB	54900	9,7%	5300	49550	-	-	-	-	-	-	8,8%	4350
QS GG+FR	A 52	-	HFB	73400	8,6%	6300	66800	-	-	-	-	-	-	7,8%	5200
GD	L 154	Süd	Basisstraße	5350	2,8%	150	4750	2,9%	3,6%	275	43	0,06	0,009	2,1%	100
GE	L 154	Nord	Basisstraße	5350	2,8%	150	4750	2,9%	3,6%	275	43	0,06	0,009	2,1%	100
FW	L 154	Nord	Basisstraße	6650	7,5%	500	6100	8,2%	11,4%	353	55	0,06	0,009	6,6%	400
FX	L 154	Süd	Basisstraße	6650	7,5%	500	6100	8,2%	11,4%	353	55	0,06	0,009	6,6%	400
QS GD+GE	L 154	-	Basisstraße	10700	2,8%	300	9500	-	-	-	-	-	-	2,1%	200
QS FW+FX	L 154	-	Basisstraße	13300	7,5%	1000	12200	-	-	-	-	-	-	6,6%	800
FU	L 154	Süd	Basisstraße	5450	6,4%	350	4950	2,9%	3,6%	275	43	0,06	0,009	5,1%	250
FV	L 154	Nord	Basisstraße	5450	6,4%	350	4950	2,9%	3,6%	275	43	0,06	0,009	5,1%	250
QS FU+FV	L 154	-	Basisstraße	10900	6,4%	700	9900	-	-	-	-	-	-	5,1%	500



AS Kaarst-Nord - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
GA	A 52	HFB	3659	6,7%	GC	73	16,4%	GB	3586	6,5%	-	-	-	-	-	-
GB	A 52	HFB	3563	6,7%	GA	3665	6,8%	GC	102	10,8%	GF	1403	5,0%	GG	4966	6,2%
GC	A 52	Ausfahrt	259	4,2%	GA	1672	6,2%	GB	1413	6,5%	-	-	-	-	-	-
GF	A 52	Einfahrt	1552	9,3%	GB	3060	10,4%	GG	4612	10,1%	-	-	-	-	-	-
GG	A 52	HFB	4637	4,3%	GF	1135	6,9%	GB	3502	3,4%	-	-	-	-	-	-
FR	A 52	HFB	4343	6,7%	FS	4030	4,4%	FT	313	35,8%	-	-	-	-	-	-
FS	A 52	HFB	4030	4,4%	FR	4343	6,7%	FT	313	35,8%	FZ	4183	5,3%	FY	153	27,5%
FT	A 52	Ausfahrt	1175	0,2%	FS	211	12,8%	FR	1386	2,1%	-	-	-	-	-	-
FY	A 52	Einfahrt	211	19,9%	FZ	3259	7,7%	FS	3048	6,9%	-	-	-	-	-	-
FZ	A 52	HFB	4183	5,3%	FY	153	27,5%	FS	4030	4,4%	-	-	-	-	-	-



# AS Kaarst-Nord





AS Kaarst Nord

AK Kaarst



von/ nach	D-1	D-2	D-3	D-4	D-5	D-6
D-1	0	350	0	80	3210	1470
D-2	0	0	0	170	0	0
D-3	260	0	0	0	10	1240
D-4	170	0	140	0	1600	3560
D-5	3760	10	0	1030	0	1530
D-6	1400	690	0	580	360	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung:  
Analyse 2014  
AK Kaarst / AS Kaarst Nord  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

Anlage R-4



AS Kaarst Nord

AK Kaarst



von/ nach	D-1	D-2	D-3	D-4	D-5	D-6
D-1	0	150	0	150	3350	1060
D-2	0	0	0	260	0	0
D-3	190	0	0	0	10	700
D-4	110	0	390	0	1490	1610
D-5	2870	190	0	1580	0	740
D-6	850	560	0	4570	1770	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

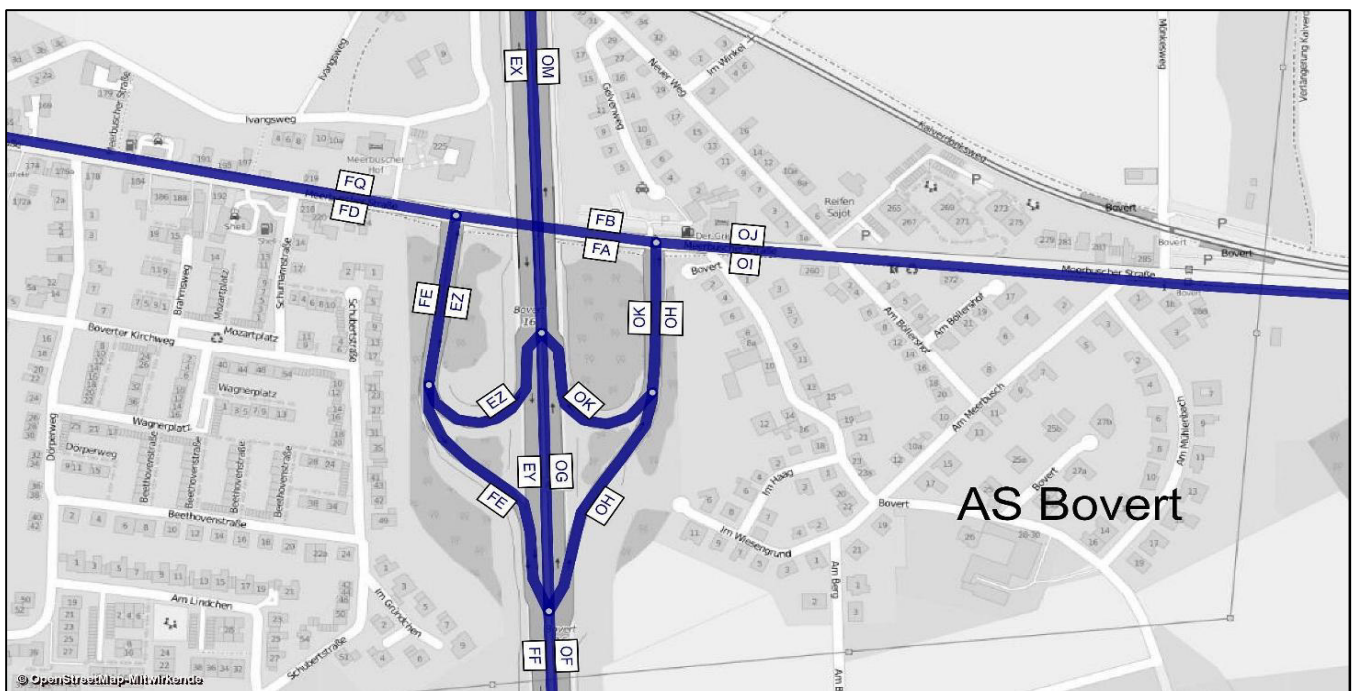
Darstellung:  
Analyse 2014  
AK Kaarst / AS Kaarst Nord  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

Anlage R-9

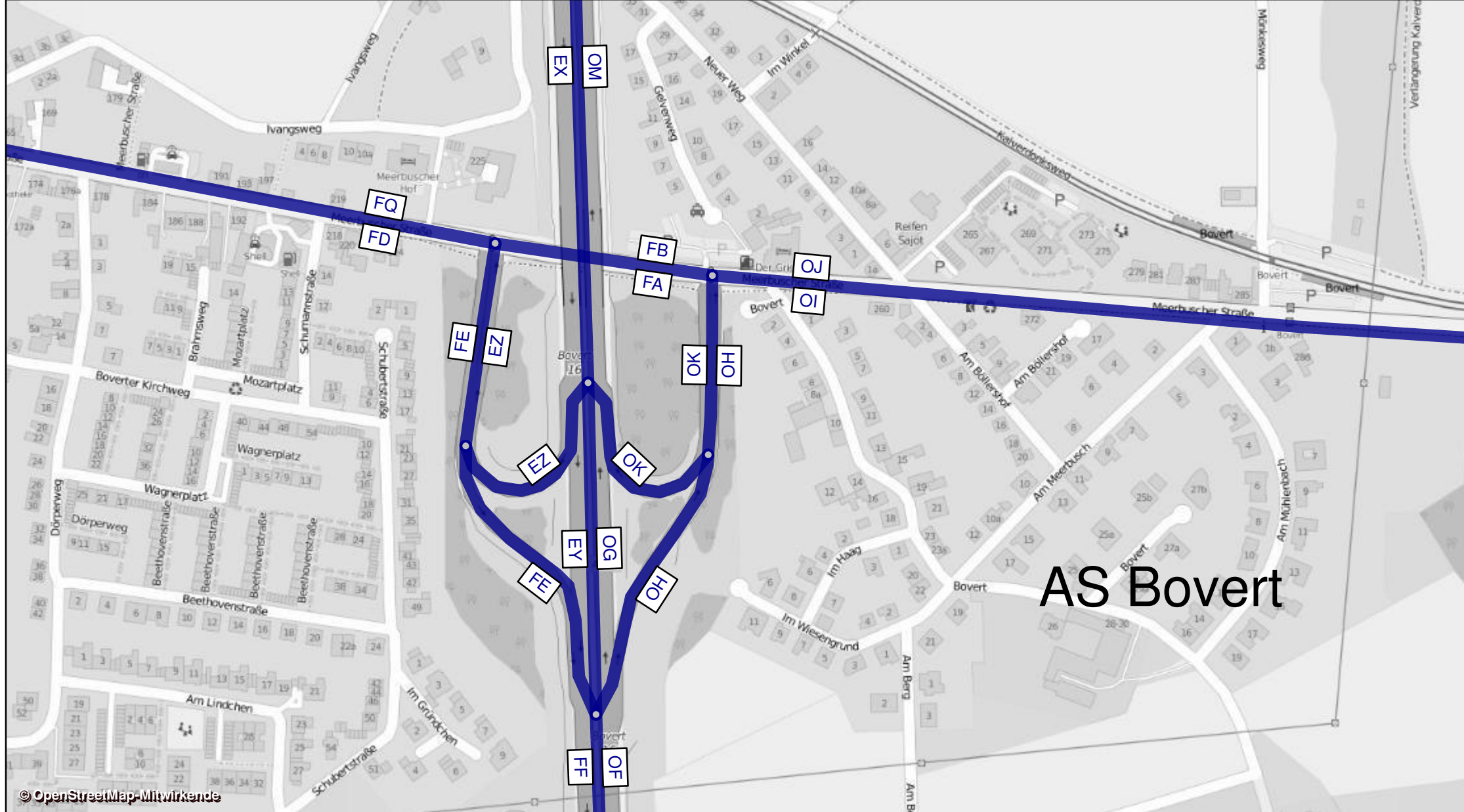
AS Boverter - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
EX	A 57	Süd	HFB	36600	12,2%	4450	33600	13,0%	19,0%	1900	402	0,06	0,012	11,3%	3800
EZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2550	3,9%	100	2300	4,3%	4,6%	131	23	0,06	0,010	4,3%	100
EY	A 57	Süd	HFB	34000	12,8%	4350	31350	13,7%	19,8%	1769	379	0,06	0,012	12,0%	3750
FE	A 57	Süd	Einfahrt	2150	4,7%	100	2000	4,6%	5,9%	116	17	0,06	0,009	5,0%	100
FF	A 57	Süd	HFB	36200	12,3%	4450	33300	13,1%	19,2%	1885	396	0,06	0,012	11,4%	3800
OF	A 57	Nord	HFB	35750	12,0%	4300	33800	12,6%	18,5%	1903	418	0,06	0,012	10,9%	3700
OH	A 57	Nord	Ausfahrt	2550	3,9%	100	2300	4,7%	4,5%	134	21	0,06	0,009	4,3%	100
OG	A 57	Nord	HFB	33200	12,7%	4200	31500	13,2%	19,3%	1769	397	0,06	0,013	11,4%	3600
OK	A 57	Nord	Einfahrt	2000	5,0%	100	1800	5,9%	8,1%	104	17	0,06	0,010	5,6%	100
OM	A 57	Nord	HFB	35200	12,2%	4300	33300	12,8%	18,8%	1873	414	0,06	0,012	11,1%	3700
QS OF+FF	A 57	-	HFB	71950	12,2%	8750	67100	-	-	-	-	-	-	11,2%	7500
QS OG+EY	A 57	-	HFB	67200	12,7%	8550	62850	-	-	-	-	-	-	11,7%	7350
QS OM+EX	A 57	-	HFB	71800	12,2%	8750	66900	-	-	-	-	-	-	11,2%	7500
FQ	L 479	West	Basisstraße	4700	3,2%	150	4150	3,4%	4,2%	242	38	0,06	0,009	3,6%	150
FD	L 479	Ost	Basisstraße	4700	3,2%	150	4150	3,4%	4,2%	242	38	0,06	0,009	3,6%	150
OJ	L 479	West	Basisstraße	3550	4,2%	150	3200	3,8%	4,8%	186	29	0,06	0,009	3,1%	100
OI	L 479	Ost	Basisstraße	3550	4,2%	150	3200	3,8%	4,8%	186	29	0,06	0,009	3,1%	100
QS FD+FQ	L 479	-	Basisstraße	9400	3,2%	300	8300	-	-	-	-	-	-	3,6%	300
QS OI+OJ	L 479	-	Basisstraße	7100	4,2%	300	6400	-	-	-	-	-	-	3,1%	200
FB	L 479	West	Basisstraße	3950	3,8%	150	3500	3,4%	4,2%	242	38	0,07	0,011	4,3%	150
FA	L 479	Ost	Basisstraße	3950	3,8%	150	3500	3,4%	4,2%	242	38	0,07	0,011	4,3%	150
QS FA+FB	L 479	-	Basisstraße	7900	3,8%	300	7000	-	-	-	-	-	-	4,3%	300







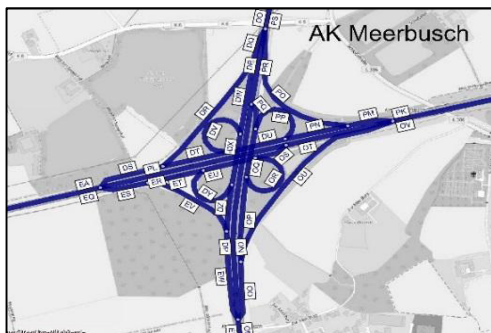
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AK Meerbusch - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
OM	A 57	Nord	HFB	35200	12,2%	4300	33300	12,8%	18,8%	1873	414	0,06	0,012	11,1%	3700
OO	A 57	Nord	Ausfahrt	10750	7,4%	800	9750	8,5%	10,6%	560	99	0,06	0,010	7,2%	700
ON	A 57	Nord	HFB	24500	14,3%	3500	23550	14,6%	21,5%	1314	315	0,06	0,013	12,7%	3000
OP	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	3500	12,9%	450	3150	14,6%	20,2%	182	29	0,06	0,009	12,7%	400
OU	A 57	Nord	Rampe zur A 44	7250	4,8%	350	6600	5,6%	6,5%	378	69	0,06	0,010	4,5%	300
OR	A 57	Nord	Rampe von A 44	10450	21,1%	2200	9500	21,6%	29,7%	541	107	0,06	0,011	18,4%	1750
OQ	A 57	Nord	Verflechtung	13950	19,0%	2650	12650	19,9%	27,7%	723	136	0,06	0,011	17,0%	2150
PP	A 57	Nord	Rampe zur A 44	3500	12,9%	450	3150	14,6%	20,2%	182	29	0,06	0,009	12,7%	400
PQ	A 57	Nord	Einfahrt	10450	21,1%	2200	9500	21,6%	29,7%	541	107	0,06	0,011	18,4%	1750
PO	A 57	Nord	Rampe von A 44	11500	6,5%	750	10550	7,1%	8,0%	596	128	0,06	0,012	6,2%	650
PR	A 57	Nord	HFB	34900	16,2%	5650	33050	16,6%	23,5%	1854	422	0,06	0,013	14,5%	4800
PS	A 57	Nord	HFB	46400	13,8%	6400	43600	14,3%	19,9%	2451	550	0,06	0,013	12,4%	5400
DO	A 57	Süd	HFB	47650	13,2%	6300	43850	14,2%	18,1%	2461	560	0,06	0,013	12,1%	5300
DQ	A 57	Süd	Ausfahrt	22250	11,9%	2650	20250	12,9%	13,8%	1135	260	0,06	0,013	10,9%	2200
DP	A 57	Süd	HFB	25450	14,3%	3650	23600	15,4%	21,5%	1326	300	0,06	0,013	13,3%	3150
DR	A 57	Süd	Rampe zur A 44	11200	17,9%	2000	10250	18,7%	22,6%	580	121	0,06	0,012	16,1%	1650
DW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11050	6,3%	700	10000	6,8%	6,2%	555	139	0,06	0,014	5,5%	550
DV	A 57	Süd	Rampe von A 44	7250	6,9%	500	6550	7,6%	9,1%	375	67	0,06	0,010	6,1%	400
DX	A 57	Süd	Verflechtung	18300	6,3%	1150	16500	7,1%	7,2%	929	206	0,06	0,013	6,1%	1000
DY	A 57	Süd	Rampe zur A 44	11050	6,3%	700	10000	6,8%	6,2%	555	139	0,06	0,014	5,5%	550
DZ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	7250	6,9%	500	6550	7,6%	9,1%	375	67	0,06	0,010	6,1%	400
EV	A 57	Süd	Rampe von A 44	3950	7,6%	300	3450	8,7%	14,0%	200	35	0,06	0,010	7,2%	250
EW	A 57	Süd	Einfahrt	11150	7,2%	800	10000	8,0%	10,8%	574	101	0,06	0,010	7,0%	700
EX	A 57	Süd	HFB	36600	12,2%	4450	33600	13,0%	19,0%	1900	402	0,06	0,012	11,3%	3800
EQ	A 44	Ost	HFB	35300	10,2%	3600	31550	10,7%	16,8%	1809	328	0,06	0,010	9,4%	2950
ES	A 44	Ost	Ausfahrt	14400	17,4%	2500	13000	18,1%	25,9%	741	141	0,06	0,011	15,8%	2050
ER	A 44	Ost	HFB	20950	5,3%	1100	18600	5,6%	9,9%	1068	187	0,06	0,010	4,8%	900
ET	A 44	Ost	Parallelfahrbahn	10450	21,1%	2200	9500	21,6%	29,7%	541	107	0,06	0,011	18,4%	1750
EU	A 44	Ost	Verflechtung	21500	13,3%	2850	19500	14,1%	16,4%	1096	246	0,06	0,013	12,1%	2350
OS	A 44	Ost	Einfahrt	11050	6,3%	700	10000	6,8%	6,2%	555	139	0,06	0,014	5,5%	550
OT	A 44	Ost	HFB	32000	5,6%	1800	28600	6,0%	8,3%	1623	326	0,06	0,011	5,2%	1500
OV	A 44	Ost	HFB	39250	5,4%	2100	35200	5,8%	7,8%	2001	396	0,06	0,011	5,0%	1750
PK	A 44	West	HFB	40350	5,3%	2150	36300	5,6%	7,8%	2078	384	0,06	0,011	4,8%	1750
PM	A 44	West	Ausfahrt	18750	6,7%	1250	17100	7,3%	8,4%	971	195	0,06	0,011	6,1%	1050
PL	A 44	West	HFB	21600	3,9%	850	19200	4,1%	7,2%	1107	189	0,06	0,010	3,6%	700
PN	A 44	West	Parallelfahrbahn	7250	6,9%	500	6550	7,6%	9,1%	375	67	0,06	0,010	6,1%	400
DU	A 44	West	Verflechtung	10700	8,9%	950	9700	9,9%	12,5%	557	96	0,06	0,010	8,2%	800
DT	A 44	West	Parallelfahrbahn	3500	12,9%	450	3150	14,6%	20,2%	182	29	0,06	0,009	12,7%	400
DS	A 44	West	Einfahrt	14700	16,7%	2450	13400	17,8%	22,2%	762	150	0,06	0,011	15,3%	2050
EA	A 44	West	HFB	36300	9,1%	3300	32600	9,7%	13,8%	1869	339	0,06	0,010	8,4%	2750
QS OM+EX	A 57	-	HFB	71800	12,2%	8750	66900	-	-	-	-	-	-	11,2%	7500
QS DP+ON	A 57	-	HFB	49950	14,3%	7150	47150	-	-	-	-	-	-	13,0%	6150
QS DP+PR	A 57	-	HFB	60350	15,4%	9300	56650	-	-	-	-	-	-	14,0%	7950
QS DO+PS	A 57	-	HFB	94050	13,5%	12700	87450	-	-	-	-	-	-	12,2%	10700
QS EA+EQ	A 44	-	HFB	71600	9,6%	6900	64150	-	-	-	-	-	-	8,9%	5700
QS PL+ER	A 44	-	HFB	42550	4,6%	1950	37800	-	-	-	-	-	-	4,2%	1600
QS PL+OT	A 44	-	HFB	53600	4,9%	2650	47800	-	-	-	-	-	-	4,6%	2200
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79600	5,3%	4250	71500	-	-	-	-	-	-	4,9%	3500

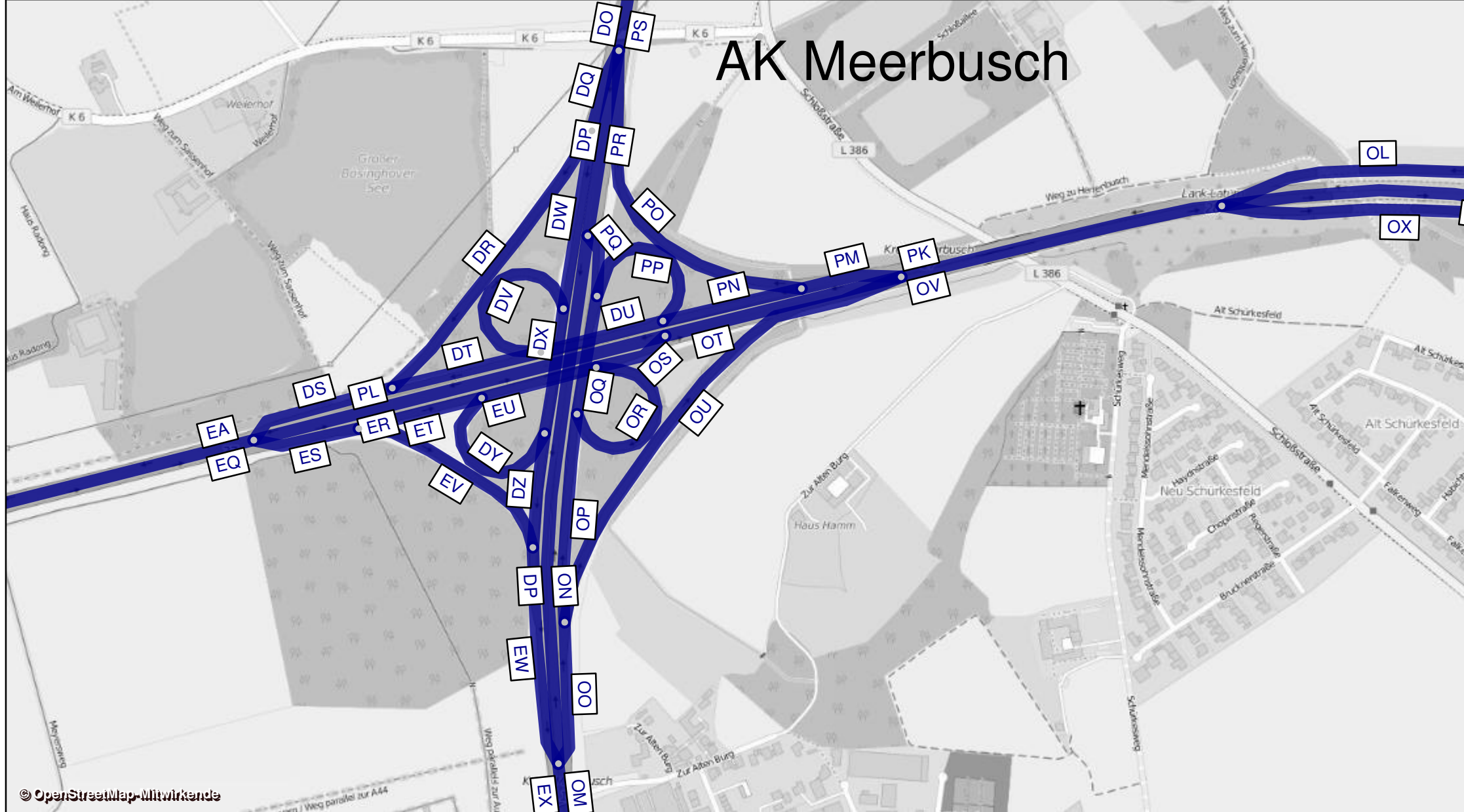


AK Meerbusch - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
OM	A 57	HFB	3537	6,8%	OO	1022	5,4%	ON	2515	7,3%	-	-	-	-	-	-
OO	A 57	Ausfahrt	1299	4,7%	OU	974	3,2%	OP	325	9,2%	OM	1968	1,7%	ON	669	2,1%
ON	A 57	HFB	2559	8,0%	OM	3586	7,4%	OO	1027	5,9%	PR	3649	11,8%	PQ	1090	20,7%
OP	A 57	Parallelfahrbahn	764	2,6%	OO	1252	3,3%	OU	488	4,3%	OQ	1458	9,5%	OR	694	17,1%
OU	A 57	Rampe zur A 44	879	3,5%	OO	1180	6,2%	OP	301	14,0%	OT	3397	4,8%	OV	4276	4,6%
OR	A 57	Rampe von A 44	1227	3,9%	OP	478	11,1%	OQ	1705	5,9%	EU	1943	3,8%	OS	716	3,5%
OQ	A 57	Verflechtung	1663	8,2%	OP	351	9,1%	OR	1312	7,9%	PP	351	9,1%	PQ	1312	7,9%
PP	A 57	Rampe zur A 44	764	2,6%	OQ	1458	9,5%	PQ	694	17,1%	DU	1442	3,4%	PN	678	4,3%
PQ	A 57	Einfahrt	1227	3,9%	PP	478	11,1%	OQ	1705	5,9%	ON	1030	7,4%	PR	2257	5,5%
PO	A 57	Rampe von A 44	1293	5,4%	PS	2737	8,4%	PR	1444	11,1%	PM	1950	5,1%	PN	657	4,4%
PR	A 57	HFB	3486	11,4%	ON	2540	10,4%	PQ	946	14,1%	PS	3750	11,4%	PO	264	11,7%
PS	A 57	HFB	4289	12,7%	PR	3463	14,5%	PO	826	5,2%	-	-	-	-	-	-
DO	A 57	HFB	4399	12,6%	DP	2368	14,2%	DQ	2031	10,5%	-	-	-	-	-	-
DQ	A 57	Ausfahrt	1989	10,4%	DP	2299	10,0%	DO	4288	10,2%	DR	840	17,9%	DW	1149	4,9%
DP	A 57	HFB	2493	11,4%	DO	4234	11,7%	DQ	1741	11,7%	EW	958	10,0%	EX	3451	11,2%
DR	A 57	Rampe zur A 44	1061	14,1%	DS	1500	14,1%	DT	439	14,1%	DW	653	4,7%	DQ	1714	10,6%
DW	A 57	Parallelfahrbahn	1225	4,2%	DQ	1997	9,5%	DR	772	18,0%	DV	517	6,2%	DX	1742	4,8%
DV	A 57	Rampe von A 44	822	2,7%	DW	587	1,2%	DX	1409	2,1%	DU	997	4,3%	DT	175	12,0%
DX	A 57	Verflechtung	1805	4,3%	DW	1234	3,6%	DV	571	5,8%	DY	1234	3,6%	DZ	571	5,8%
DY	A 57	Rampe zur A 44	1225	4,2%	DX	1742	4,8%	DZ	517	6,2%	ET	986	19,8%	EU	2211	11,1%
DZ	A 57	Parallelfahrbahn	822	2,7%	DY	587	1,2%	DX	1409	2,1%	EW	989	2,4%	EV	167	1,2%
EV	A 57	Rampe von A 44	779	2,8%	ES	1856	13,4%	ET	1077	21,1%	DZ	478	8,6%	EW	1257	5,0%
EW	A 57	Einfahrt	1374	4,4%	EV	853	2,7%	DZ	521	7,3%	DP	2496	13,4%	EX	3870	10,2%
EX	A 57	HFB	3590	8,9%	EW	1111	6,0%	DP	2479	10,2%	-	-	-	-	-	-
EQ	A 44	HFB	4468	4,0%	ES	1216	7,0%	ER	3252	2,8%	-	-	-	-	-	-
ES	A 44	Ausfahrt	1769	14,0%	EQ	4446	7,7%	ER	2677	3,5%	ET	1086	19,7%	EV	683	5,0%
ER	A 44	HFB	2900	2,7%	EQ	4354	6,2%	ES	1454	13,3%	OS	1154	3,8%	OT	4054	3,0%
ET	A 44	Parallelfahrbahn	1227	3,9%	ES	1556	4,1%	EV	329	4,9%	DY	716	3,5%	EU	1943	3,8%
EU	A 44	Verflechtung	2260	11,6%	ET	1096	20,1%	DY	1164	3,6%	OR	1096	20,1%	OS	1164	3,6%
OS	A 44	Einfahrt	1225	4,2%	EU	2211	11,1%	OR	986	19,8%	ER	2898	2,8%	OT	4123	3,2%
OT	A 44	HFB	4091	3,4%	OU	807	2,1%	OV	4898	3,2%	ER	2877	3,1%	OS	1214	4,0%
OV	A 44	HFB	4902	3,2%	OT	4072	3,3%	OU	830	3,0%	-	-	-	-	-	-
PK	A 44	HFB	4313	3,8%	PL	2348	1,9%	PM	1965	6,0%	-	-	-	-	-	-
PM	A 44	Ausfahrt	2004	3,8%	PK	4304	2,4%	PL	2300	1,2%	PN	734	4,5%	PO	1270	3,4%
PL	A 44	HFB	2427	2,1%	PK	4000	3,5%	PM	1573	5,6%	EA	3744	5,7%	DS	1317	12,4%
PN	A 44	Parallelfahrbahn	822	2,7%	PM	1732	1,7%	PO	910	0,9%	PP	175	12,0%	DU	997	4,3%
DU	A 44	Verflechtung	1357	6,0%	PN	882	2,3%	PP	475	13,1%	DV	882	2,3%	DT	475	13,1%
DT	A 44	Parallelfahrbahn	764	2,6%	DU	1442	3,4%	DV	678	4,3%	DR	867	11,2%	DS	1631	7,2%
DS	A 44	Einfahrt	1564	5,0%	EA	3585	3,1%	PL	2021	1,7%	DT	236	7,6%	DR	1328	4,5%
EA	A 44	HFB	3848	5,4%	PL	2497	1,8%	DS	1351	12,1%	-	-	-	-	-	-



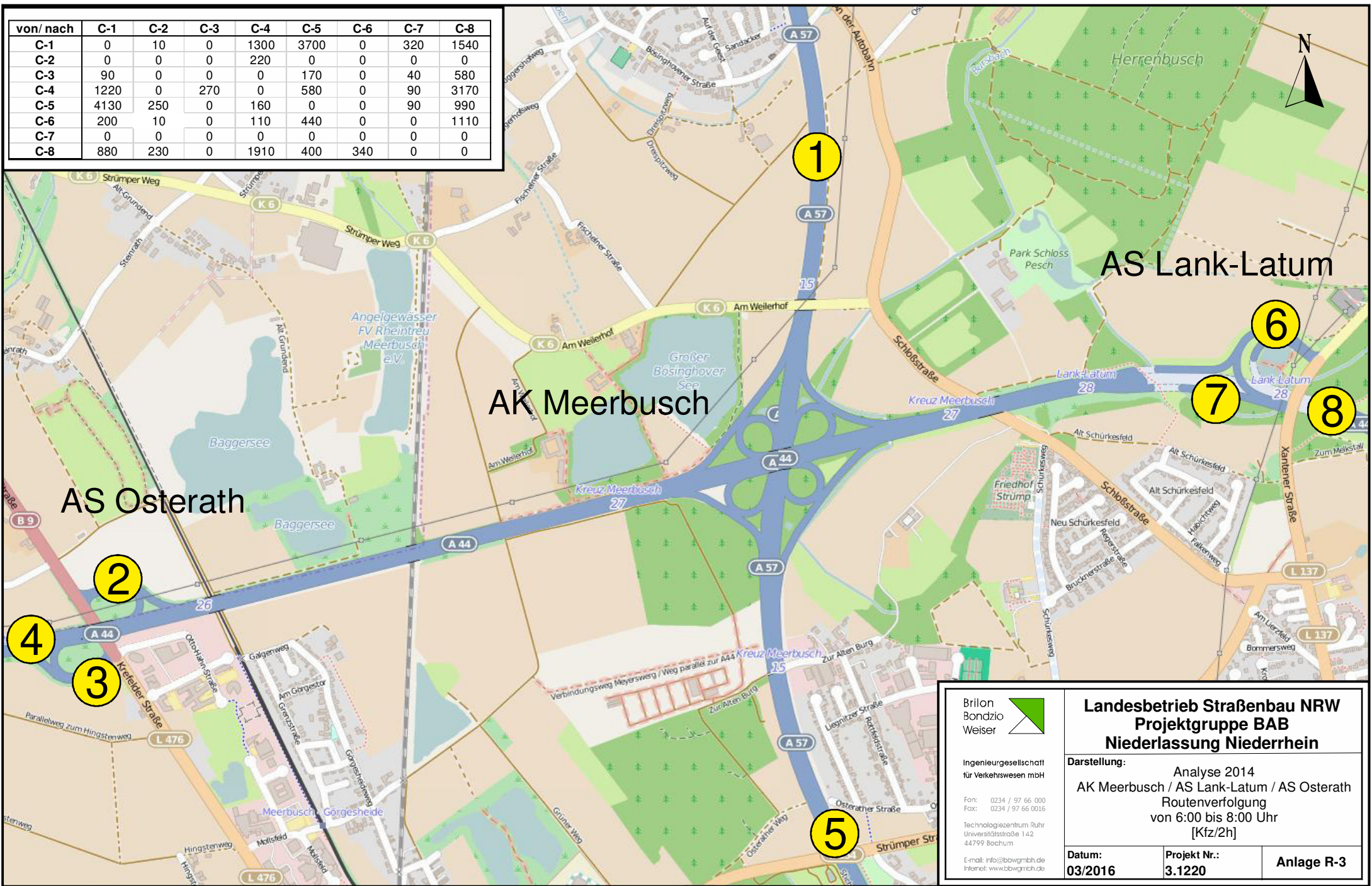
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AK Meerbusch





von/ nach	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8
C-1	0	10	0	1300	3700	0	320	1540
C-2	0	0	0	220	0	0	0	0
C-3	90	0	0	0	170	0	40	580
C-4	1220	0	270	0	580	0	90	3170
C-5	4130	250	0	160	0	0	90	990
C-6	200	10	0	110	440	0	0	1110
C-7	0	0	0	0	0	0	0	0
C-8	880	230	0	1910	400	340	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

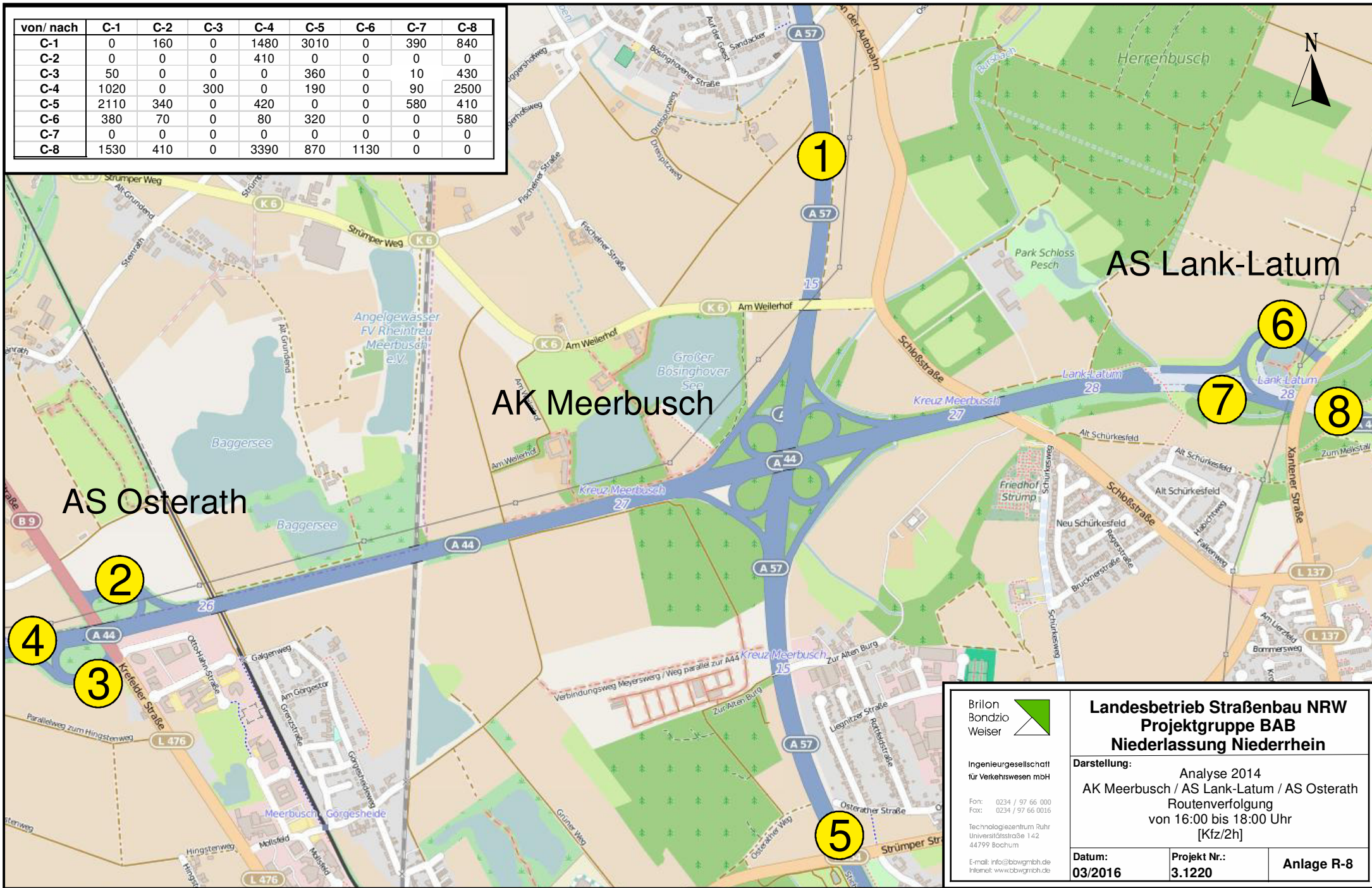
**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

Darstellung: Analyse 2014  
AK Meerbusch / AS Lank-Latum / AS Osterath  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum: 03/2016	Projekt Nr.: 3.1220	Anlage R-3
-------------------	------------------------	------------



von/ nach	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8
C-1	0	160	0	1480	3010	0	390	840
C-2	0	0	0	410	0	0	0	0
C-3	50	0	0	0	360	0	10	430
C-4	1020	0	300	0	190	0	90	2500
C-5	2110	340	0	420	0	0	580	410
C-6	380	70	0	80	320	0	0	580
C-7	0	0	0	0	0	0	0	0
C-8	1530	410	0	3390	870	1130	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

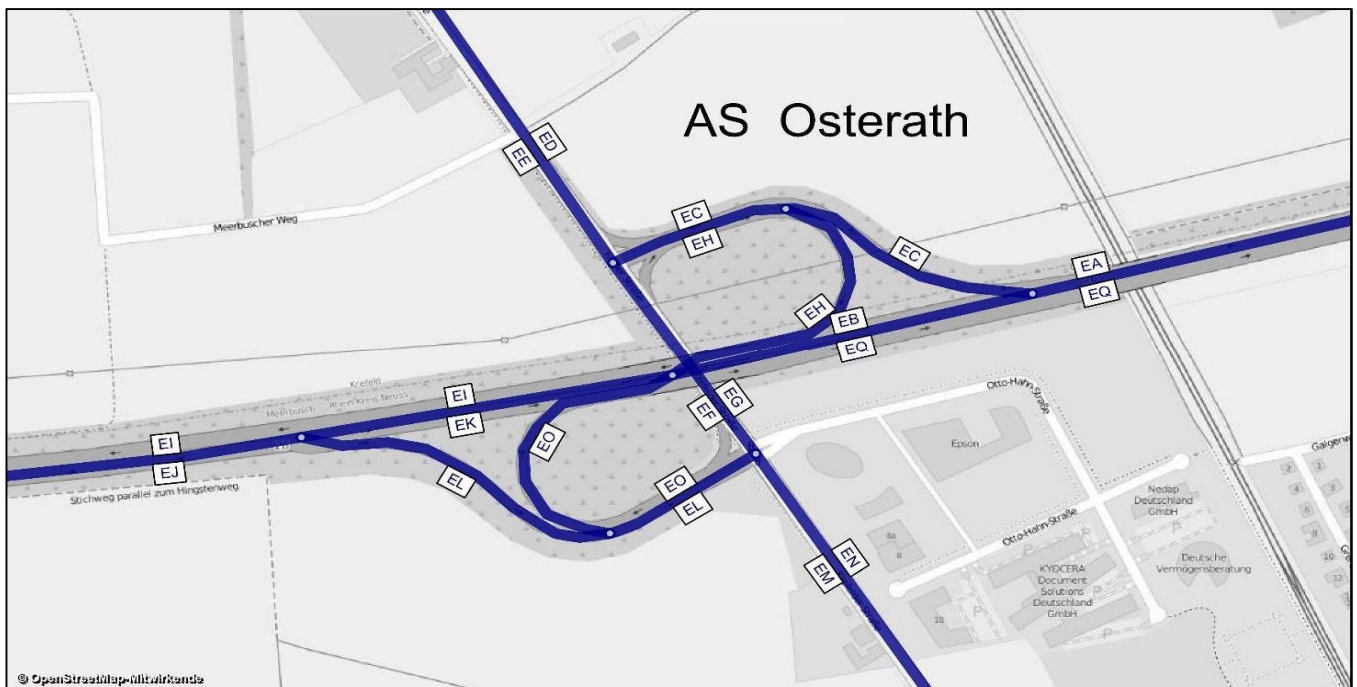
**Darstellung:** Analyse 2014  
AK Meerbusch / AS Lank-Latum / AS Osterath  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

**Datum:**  
03/2016

**Projekt Nr.:**  
3.1220

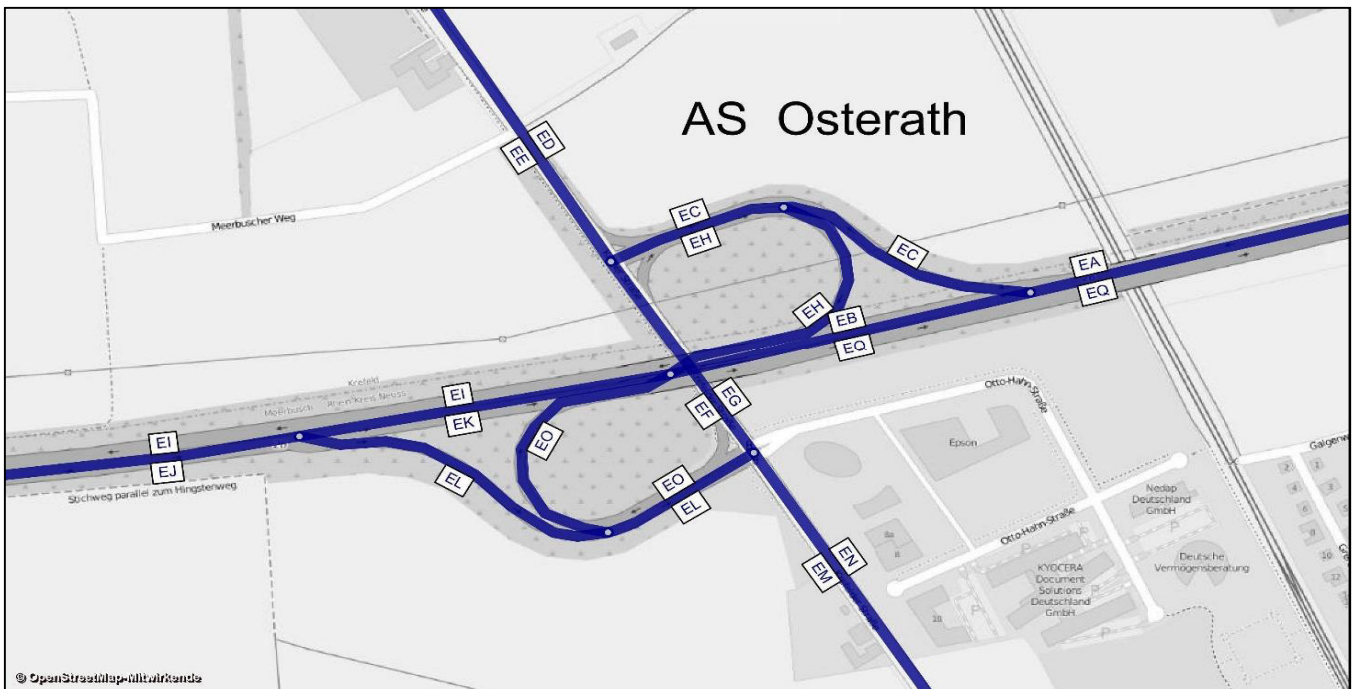
**Anlage R-8**

AS Osterath - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
EA	A 44	West	HFB	36300	9,1%	3300	32600	9,7%	13,8%	1869	339	0,06	0,010	8,4%	2750
EB	A 44	West	HFB	30800	10,1%	3100	27800	10,7%	14,9%	1585	303	0,06	0,011	9,2%	2550
EC	A 44	West	Ausfahrt	5500	3,6%	200	4850	4,1%	4,8%	284	36	0,06	0,007	3,1%	150
EH	A 44	West	Einfahrt	1800	8,3%	150	1550	8,8%	11,7%	92	12	0,06	0,008	6,5%	100
EI	A 44	West	HFB	32550	10,0%	3250	29350	10,6%	14,7%	1677	316	0,06	0,011	9,2%	2700
EJ	A 44	Ost	HFB	31850	11,3%	3600	28550	11,8%	18,3%	1632	306	0,06	0,011	10,3%	2950
EK	A 44	Ost	HFB	30000	11,5%	3450	26900	11,9%	18,3%	1536	291	0,06	0,011	10,4%	2800
EL	A 44	Ost	Ausfahrt	1850	8,1%	150	1650	11,0%	18,8%	96	15	0,06	0,009	9,1%	150
EO	A 44	Ost	Einfahrt	5300	3,8%	200	4650	4,3%	4,6%	273	37	0,06	0,008	3,2%	150
EQ	A 44	Ost	HFB	35300	10,2%	3600	31550	10,7%	16,8%	1809	328	0,06	0,010	9,4%	2950
QS EA+EQ	A 44	-	HFB	71600	9,6%	6900	64150	-	-	-	-	-	-	8,9%	5700
QS EB+EQ	A 44	-	HFB	66100	10,1%	6700	59350	-	-	-	-	-	-	9,3%	5500
QS EI+EK	A 44	-	HFB	62550	10,7%	6700	56250	-	-	-	-	-	-	9,8%	5500
QS EI+EJ	A 44	-	HFB	64400	10,6%	6850	57900	-	-	-	-	-	-	9,8%	5650
ED	L 476	Nord	Basisstraße	6000	2,5%	150	5250	2,9%	3,7%	303	53	0,06	0,010	2,9%	150
EE	L 476	Süd	Basisstraße	6000	2,5%	150	5250	2,9%	3,7%	303	53	0,06	0,010	2,9%	150
EN	L 476	Nord	Basisstraße	6300	3,2%	200	5600	3,6%	4,6%	325	51	0,06	0,009	3,6%	200
EM	L 476	Süd	Basisstraße	6300	3,2%	200	5600	3,6%	4,6%	325	51	0,06	0,009	3,6%	200
QS ED+EE	L 476	-	Basisstraße	12000	2,5%	300	10500	-	-	-	-	-	-	2,9%	300
QS EN+EM	L 476	-	Basisstraße	12600	3,2%	400	11200	-	-	-	-	-	-	3,6%	400
EG	L 476	Nord	Basisstraße	5050	3,0%	150	4450	3,6%	4,6%	325	51	0,07	0,011	3,4%	150
EF	L 476	Süd	Basisstraße	5050	3,0%	150	4450	3,6%	4,6%	325	51	0,07	0,011	3,4%	150
QS EF+EG	L 476	-	Basisstraße	10100	3,0%	300	8900	-	-	-	-	-	-	3,4%	300



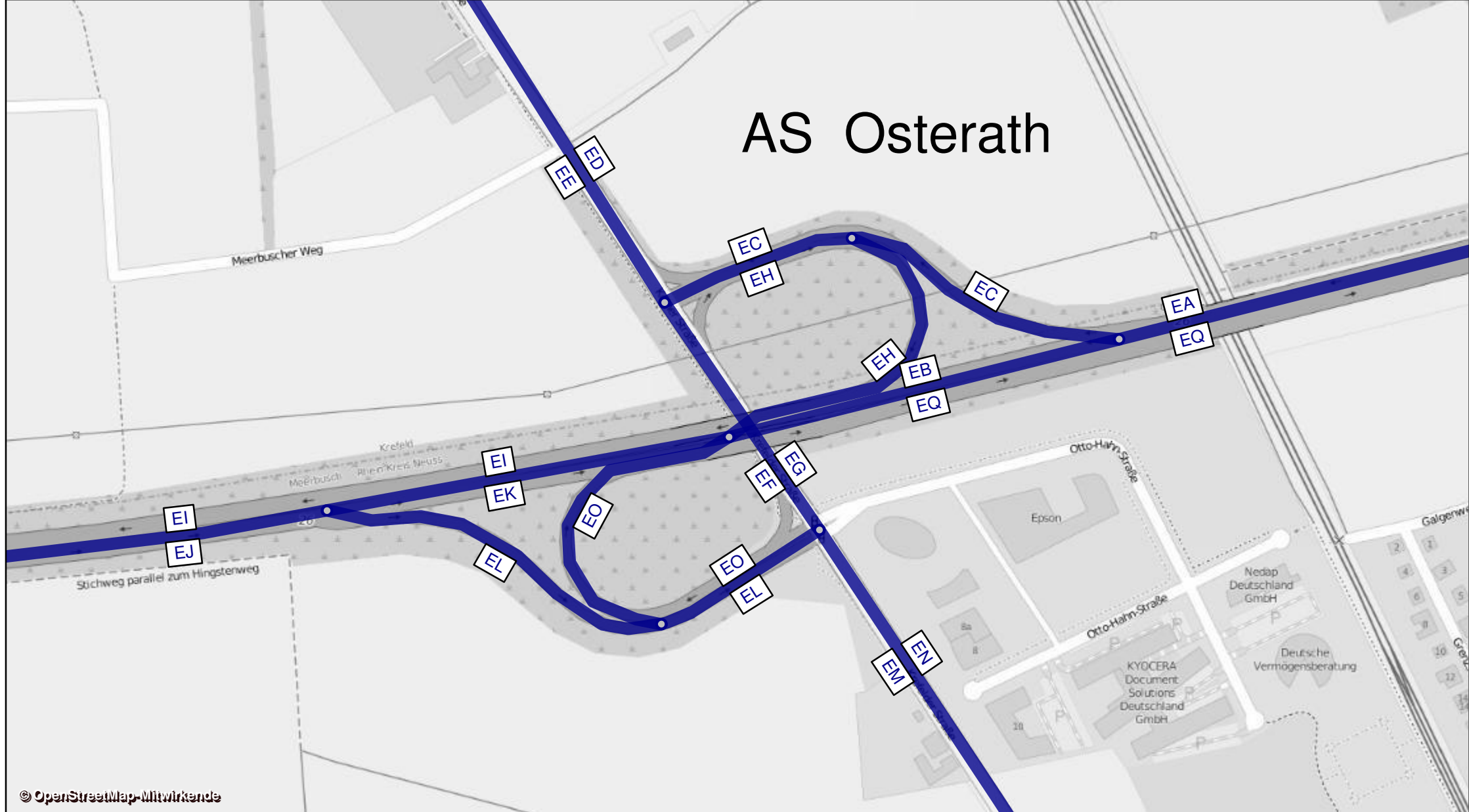


AS Osterath - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
EA	A 44	HFB	3848	5,4%	EC	687	3,6%	EB	3161	5,8%	-	-	-	-	-	-
EB	A 44	HFB	3230	9,3%	EA	3799	8,4%	EC	569	3,5%	EH	223	6,7%	EI	3453	9,2%
EC	A 44	Ausfahrt	676	5,8%	EA	3522	6,2%	EB	2846	6,4%	-	-	-	-	-	-
EH	A 44	Einfahrt	245	3,7%	EB	3025	5,6%	EI	3270	5,5%	-	-	-	-	-	-
EI	A 44	HFB	3448	3,1%	EH	127	3,9%	EB	3321	3,1%	-	-	-	-	-	-
EJ	A 44	HFB	3964	5,8%	EK	3747	5,8%	EL	217	6,0%	-	-	-	-	-	-
EK	A 44	HFB	3756	8,9%	EJ	3960	8,7%	EL	204	4,4%	EQ	4511	7,9%	EO	755	3,0%
EL	A 44	Ausfahrt	269	82,2%	EK	378	7,9%	EJ	647	38,8%	-	-	-	-	-	-
EO	A 44	Einfahrt	759	3,2%	EQ	4738	6,9%	EK	3979	7,7%	-	-	-	-	-	-
EQ	A 44	HFB	4468	4,0%	EO	803	3,0%	EK	3665	4,2%	-	-	-	-	-	-

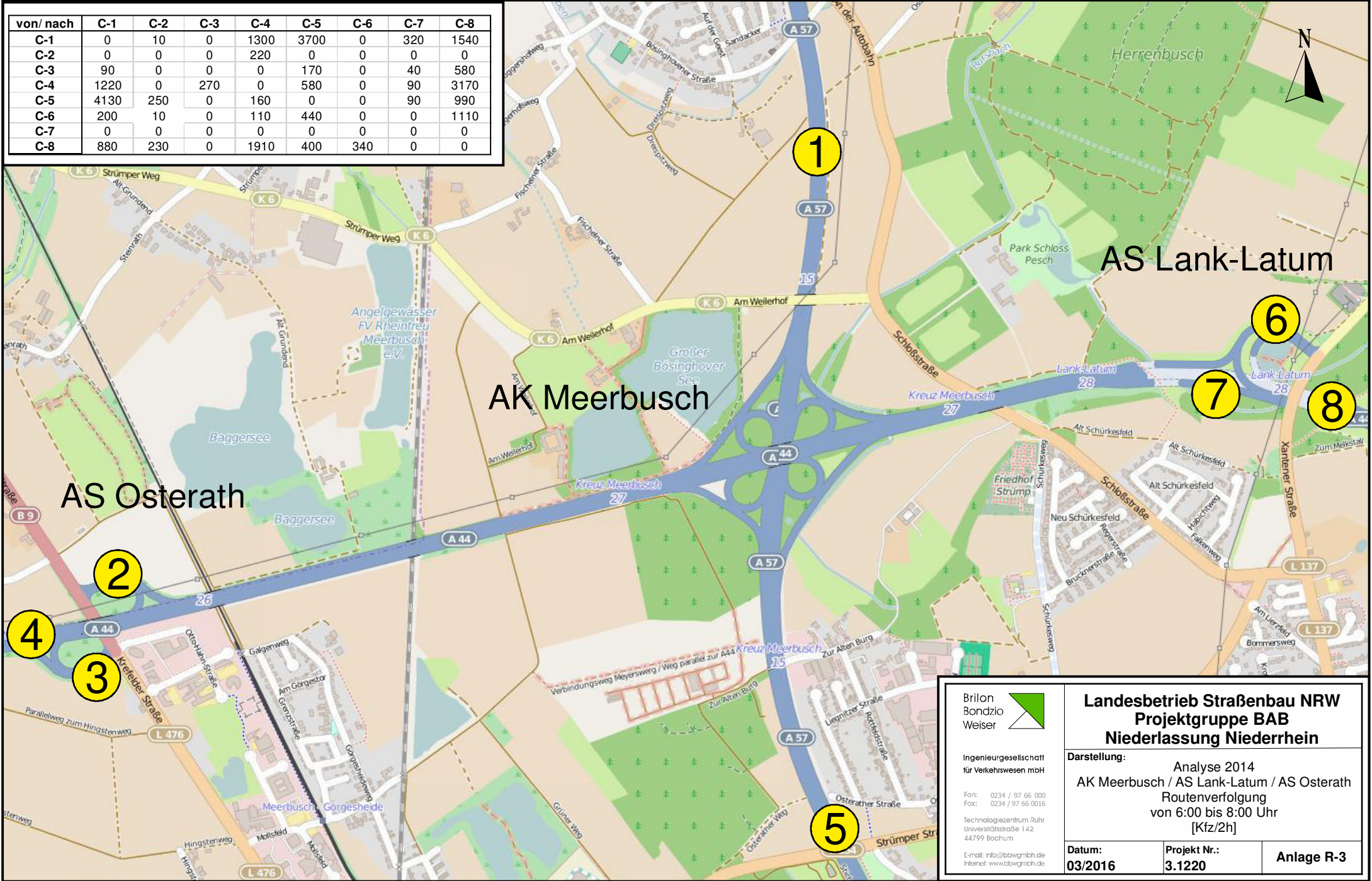




# AS Osterath



von/ nach	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8
C-1	0	10	0	1300	3700	0	320	1540
C-2	0	0	0	220	0	0	0	0
C-3	90	0	0	0	170	0	40	580
C-4	1220	0	270	0	580	0	90	3170
C-5	4130	250	0	160	0	0	90	990
C-6	200	10	0	110	440	0	0	1110
C-7	0	0	0	0	0	0	0	0
C-8	880	230	0	1910	400	340	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

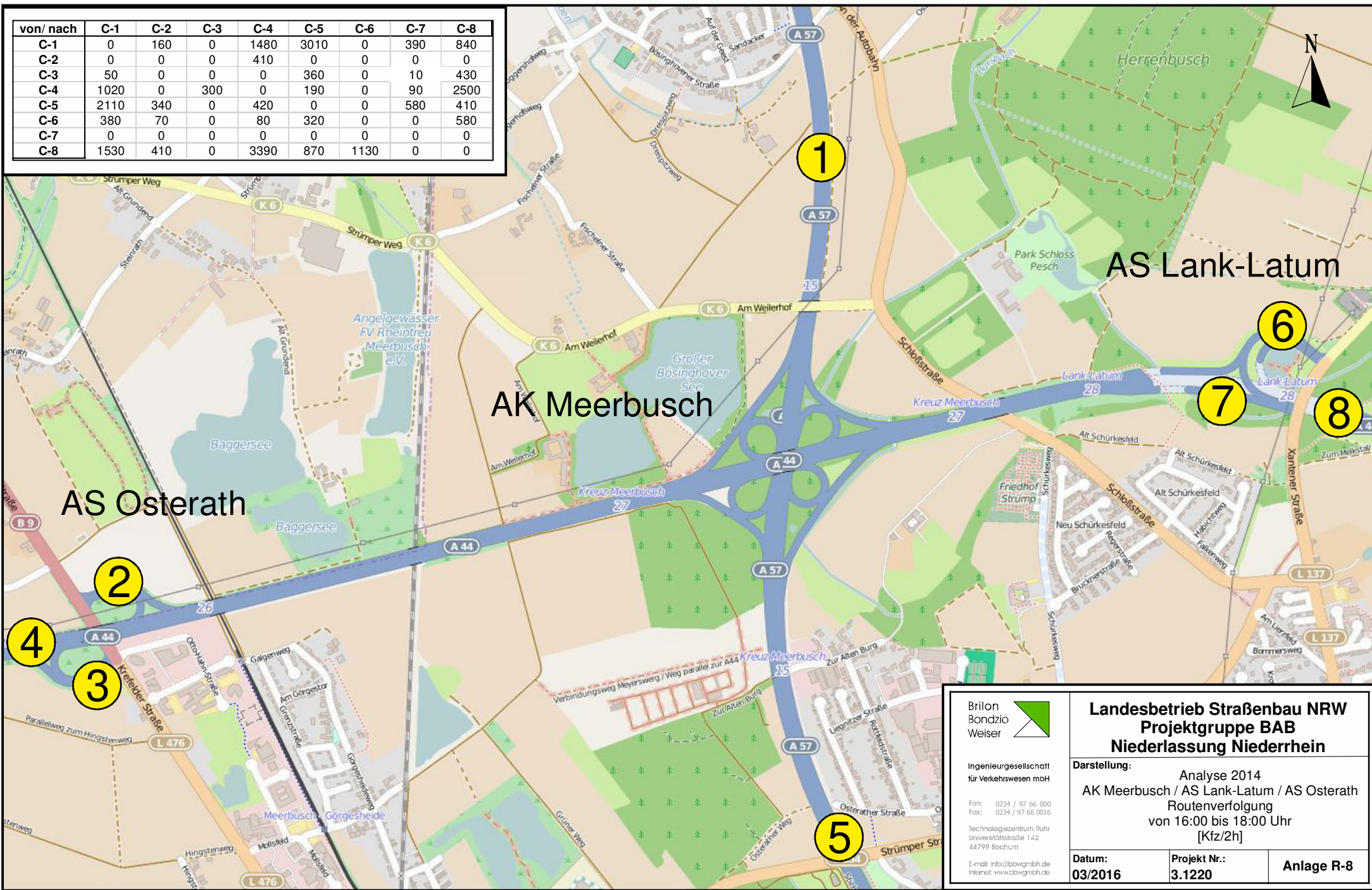
**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
**Projektgruppe BAB**  
**Niederlassung Niederrhein**

**Darstellung:** Analyse 2014  
AK Meerbusch / AS Lank-Latum / AS Osterath  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

<b>Datum:</b> 03/2016	<b>Projekt Nr.:</b> 3.1220	<b>Anlage R-3</b>
--------------------------	-------------------------------	-------------------



von/ nach	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8
C-1	0	160	0	1480	3010	0	390	840
C-2	0	0	0	410	0	0	0	0
C-3	50	0	0	0	360	0	10	430
C-4	1020	0	300	0	190	0	90	2500
C-5	2110	340	0	420	0	0	580	410
C-6	380	70	0	80	320	0	0	580
C-7	0	0	0	0	0	0	0	0
C-8	1530	410	0	3390	870	1130	0	0



Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

**Darstellung:** Analyse 2014  
AK Meerbusch / AS Lank-Latum / AS Osterath  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

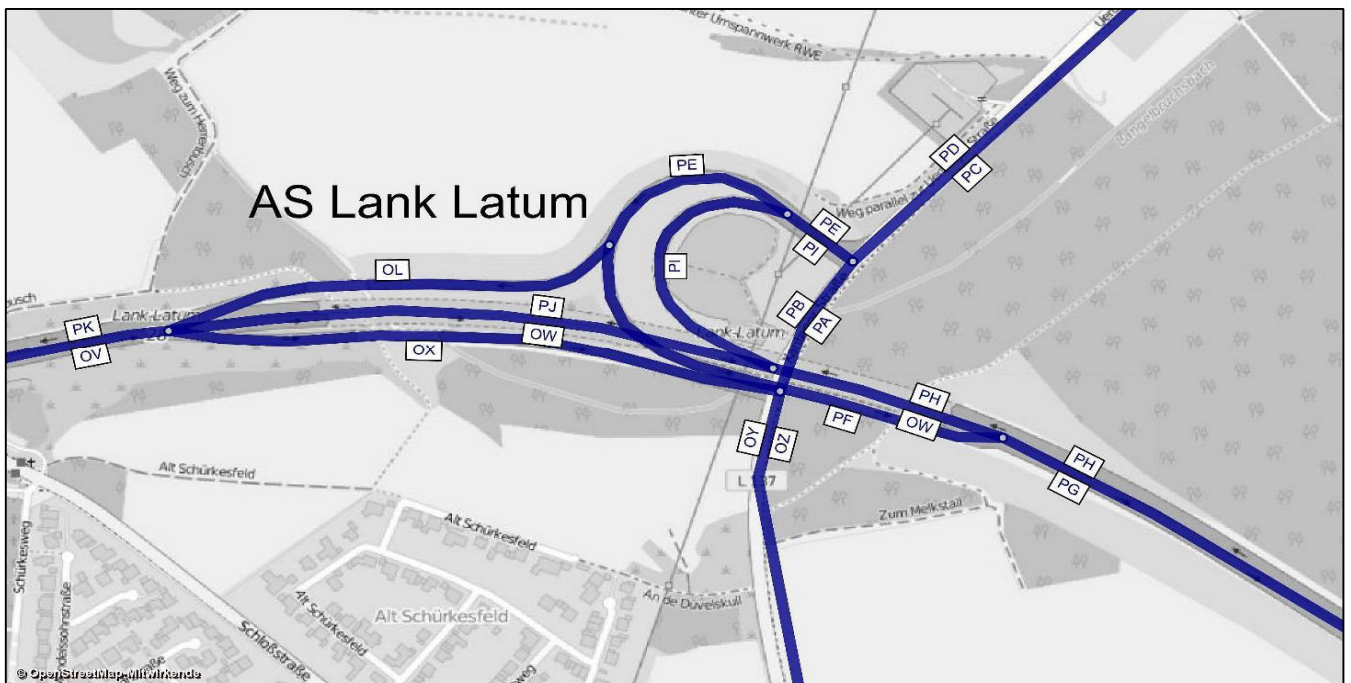
**Datum:**  
03/2016

**Projekt Nr.:**  
3.1220

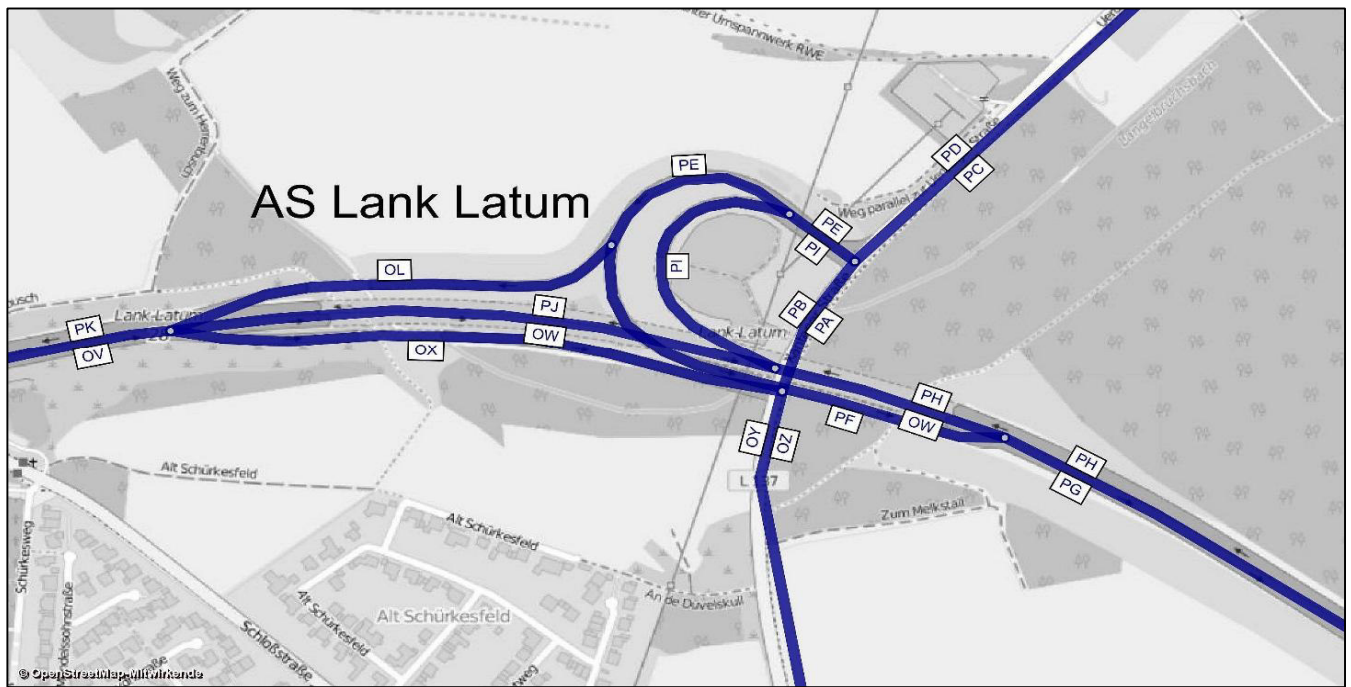
**Anlage R-8**



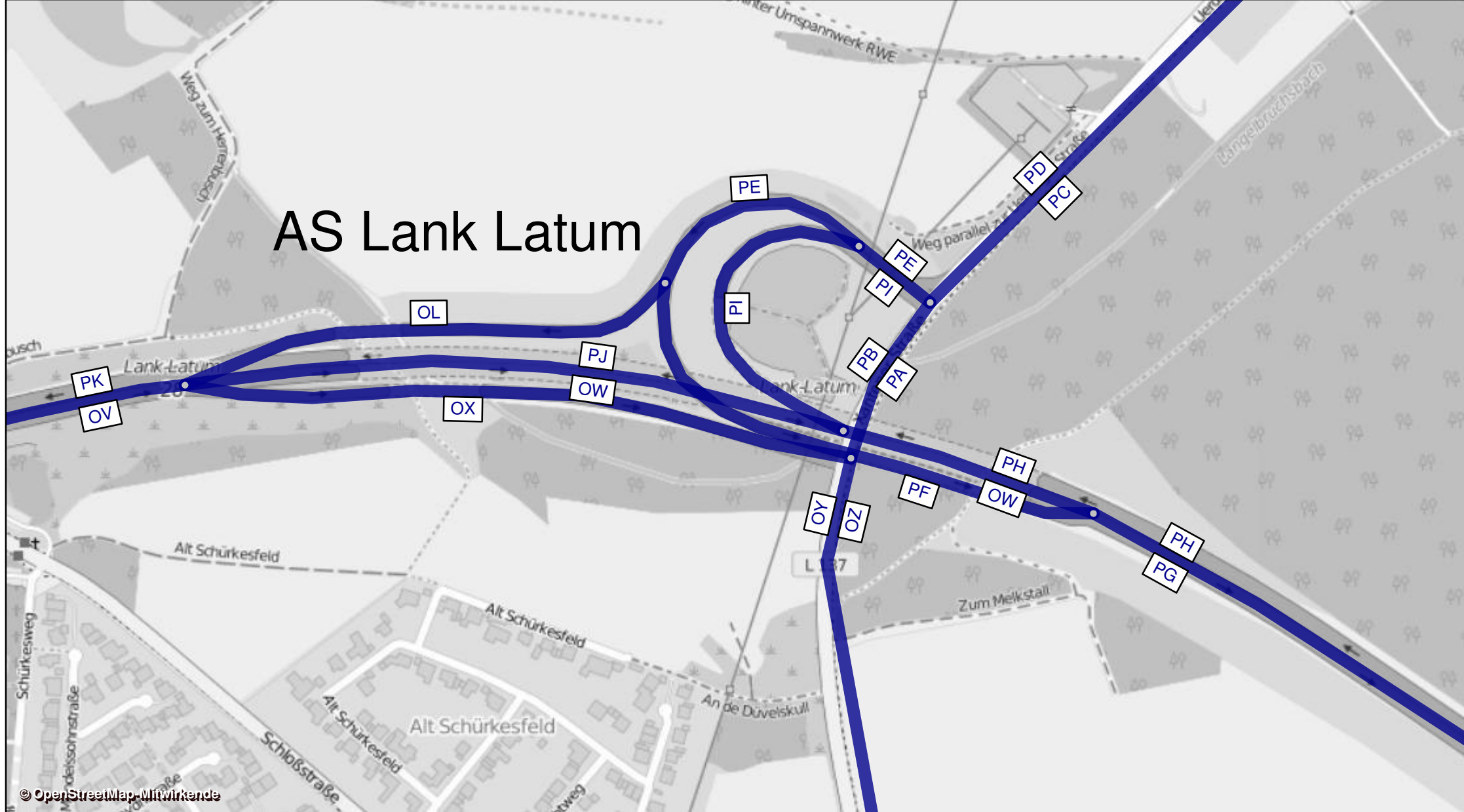
AS Lank Latum - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
PH	A 44	West	HFB	39850	5,9%	2350	35850	6,4%	8,5%	2043	394	0,06	0,011	5,4%	1950
PJ	A 44	West	HFB	34800	5,0%	1750	31400	5,3%	7,8%	1787	350	0,06	0,011	4,6%	1450
PI	A 44	West	Ausfahrt	5000	11,0%	550	4450	13,4%	14,6%	256	44	0,06	0,010	11,2%	500
OL	A 44	West	Einfahrt	5500	6,4%	350	4950	7,3%	8,2%	291	34	0,06	0,007	6,1%	300
PK	A 44	West	HFB	40350	5,3%	2150	36300	5,6%	7,8%	2078	384	0,06	0,011	4,8%	1750
OV	A 44	Ost	HFB	39250	5,4%	2100	35200	5,8%	7,8%	2001	396	0,06	0,011	5,0%	1750
OW	A 44	Ost	HFB	33600	4,9%	1650	30150	5,2%	7,5%	1708	354	0,06	0,012	4,5%	1350
OX	A 44	Ost	Ausfahrt	5650	8,0%	450	5000	9,6%	9,5%	293	42	0,06	0,008	8,0%	400
PF	A 44	Ost	Einfahrt	5250	8,6%	450	4600	11,2%	10,4%	254	65	0,06	0,014	9,8%	450
PG	A 44	Ost	HFB	38850	5,4%	2100	34750	5,9%	8,0%	1962	419	0,06	0,012	5,2%	1800
QS PH+PG	A 44	-	HFB	78700	5,7%	4450	70600	-	-	-	-	-	-	5,3%	3750
QS PH+OW	A 44	-	HFB	73450	5,4%	4000	66000	-	-	-	-	-	-	5,0%	3300
QS PJ+OW	A 44	-	HFB	68400	5,0%	3400	61550	-	-	-	-	-	-	4,5%	2800
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79600	5,3%	4250	71500	-	-	-	-	-	-	4,9%	3500
PC	Uerdinger Str.	Nord	Basisstraße	10150	3,9%	400	9600	3,9%	1,9%	561	75	0,06	0,008	3,1%	300
PD	Uerdinger Str.	Süd	Basisstraße	10150	3,9%	400	9600	3,9%	1,9%	561	75	0,06	0,008	3,1%	300
OY	L 137	Süd	Basisstraße	7700	4,5%	350	6850	5,5%	2,4%	398	62	0,06	0,009	4,4%	300
OZ	L 137	Nord	Basisstraße	7700	4,5%	350	6850	5,5%	2,4%	398	62	0,06	0,009	4,4%	300
QS PC+PD	Uerdinger Str.	-	Basisstraße	20300	3,9%	800	19200	-	-	-	-	-	-	3,1%	600
QS OY+OZ	L 137	-	Basisstraße	15400	4,5%	700	13700	-	-	-	-	-	-	4,4%	600
PB	L 137	Süd	Basisstraße	9700	3,6%	350	8950	5,5%	2,4%	398	62	0,04	0,007	3,4%	300
PA	L 137	Nord	Basisstraße	9700	3,6%	350	8950	5,5%	2,4%	398	62	0,04	0,007	3,4%	300
QS PA+PB	L 137	-	Basisstraße	19400	3,6%	700	17900	-	-	-	-	-	-	3,4%	600



AS Lank Latum - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
PH	A 44	HFB	4556	3,6%	PI	625	10,9%	PJ	3931	2,4%	-	-	-	-	-	-
PJ	A 44	HFB	3884	1,6%	PH	4497	3,2%	PI	613	13,2%	OL	351	4,0%	PK	4235	1,8%
PI	A 44	Ausfahrt	716	9,9%	PH	4633	3,5%	PJ	3917	2,3%	-	-	-	-	-	-
OL	A 44	Einfahrt	652	6,0%	PJ	2549	5,7%	PK	3201	5,8%	-	-	-	-	-	-
PK	A 44	HFB	4313	3,8%	OL	401	4,7%	PJ	3912	3,7%	-	-	-	-	-	-
OV	A 44	HFB	4902	3,2%	OW	4478	2,9%	OX	424	5,9%	-	-	-	-	-	-
OW	A 44	HFB	4498	2,7%	OV	4928	3,3%	OX	430	10,0%	PG	5380	3,0%	PF	882	4,9%
OX	A 44	Ausfahrt	712	10,7%	OW	2390	5,1%	OV	3102	6,4%	-	-	-	-	-	-
PF	A 44	Einfahrt	890	6,0%	PG	5388	3,5%	OW	4498	3,1%	-	-	-	-	-	-
PG	A 44	HFB	5364	4,3%	PF	835	9,3%	OW	4529	3,3%	-	-	-	-	-	-

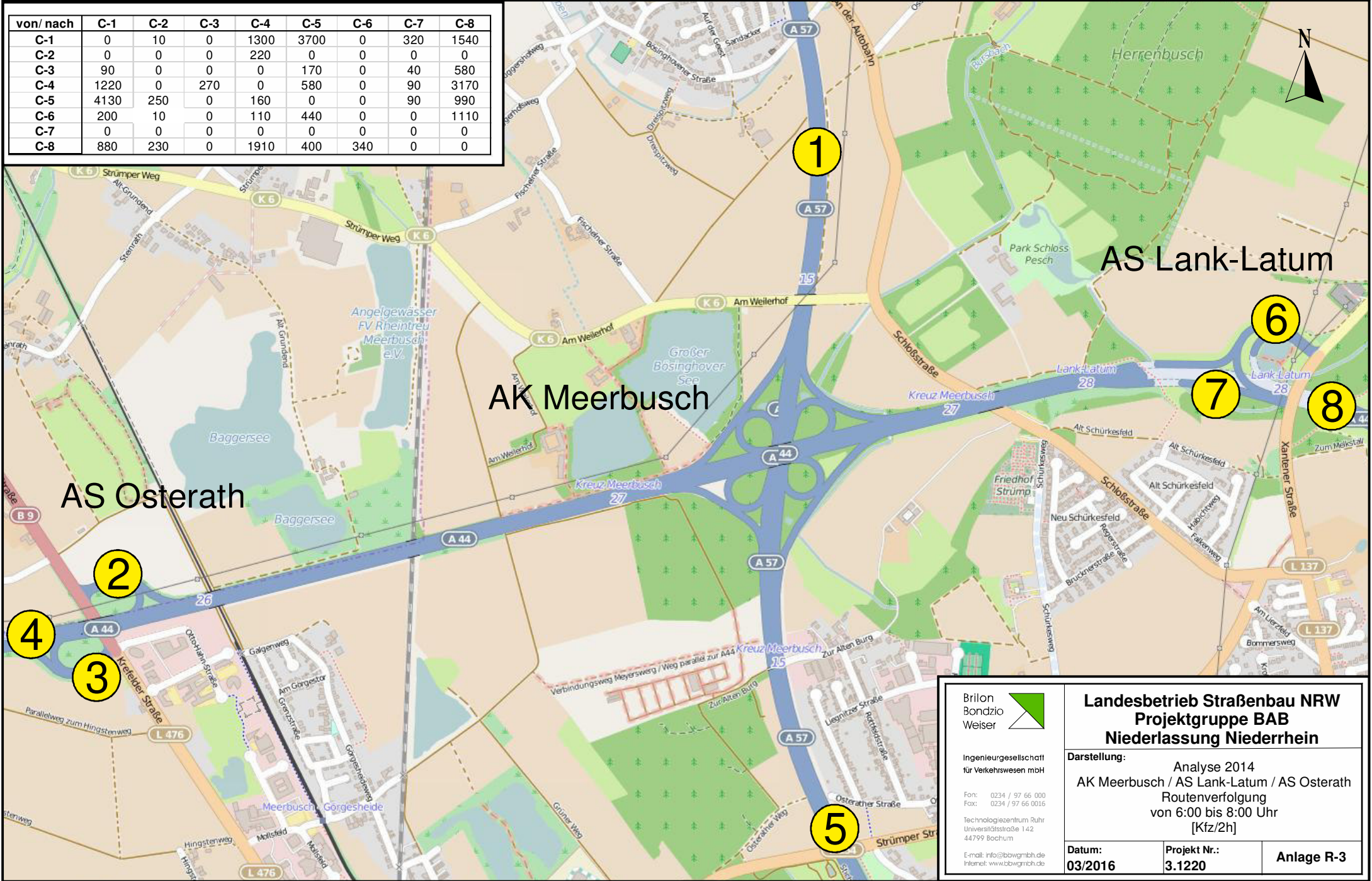


# AS Lank Latum





von/ nach	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8
C-1	0	10	0	1300	3700	0	320	1540
C-2	0	0	0	220	0	0	0	0
C-3	90	0	0	0	170	0	40	580
C-4	1220	0	270	0	580	0	90	3170
C-5	4130	250	0	160	0	0	90	990
C-6	200	10	0	110	440	0	0	1110
C-7	0	0	0	0	0	0	0	0
C-8	880	230	0	1910	400	340	0	0



Brilon Bondzio Weiser  Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH  Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016  Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum  E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	<b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> <b>Projektgruppe BAB</b> <b>Niederlassung Niederrhein</b>	
	Darstellung: Analyse 2014 AK Meerbusch / AS Lank-Latum / AS Osterath Routenverfolgung von 6:00 bis 8:00 Uhr [Kfz/2h]	
Datum: <b>03/2016</b>	Projekt Nr.: <b>3.1220</b>	Anlage R-3





T&R Geismühle - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Autobahn	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
UL	L 386	Nord	Basisstraße	3600	2,8%	100	3400	3,6%	1,8%	199	27	0,06	0,008	2,9%	100
UM	L 386	Süd	Basisstraße	3600	2,8%	100	3400	3,6%	1,8%	199	27	0,06	0,008	2,9%	100
UU	L 386	Nord	Basisstraße	4200	2,4%	100	3950	3,1%	1,6%	231	31	0,06	0,008	2,5%	100
UV	L 386	Süd	Basisstraße	4200	2,4%	100	3950	3,1%	1,6%	231	31	0,06	0,008	2,5%	100
UW	Hauptstr.	Ost	Basisstraße	1200	8,3%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
UX	Hauptstr.	West	Basisstraße	1200	8,3%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
QS UL+UM	L 386	-	Basisstraße	7200	2,8%	200	6800	-	-	-	-	-	-	2,9%	200
QS UU+UV	L 386	-	Basisstraße	8400	2,4%	200	7900	-	-	-	-	-	-	2,5%	200
QS UW+UX	Hauptstr.	-	Basisstraße	2400	8,3%	200	2400	-	-	-	-	-	-	4,2%	100



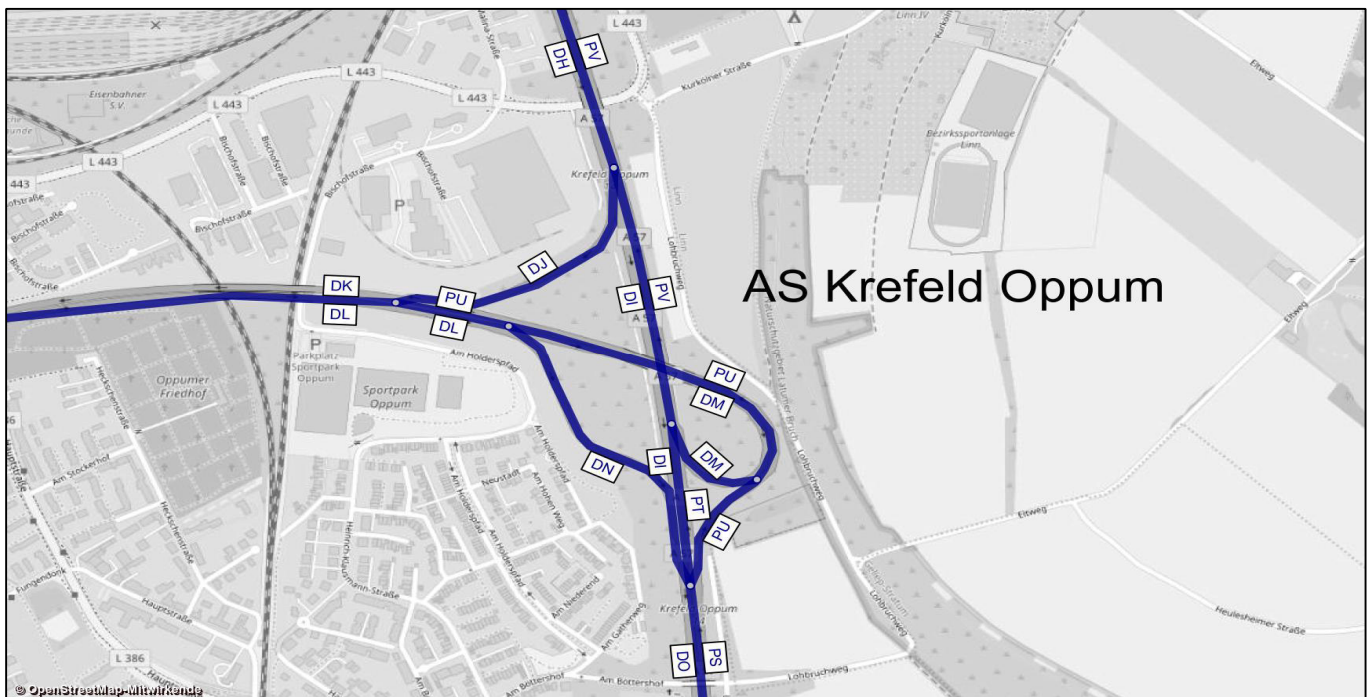


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

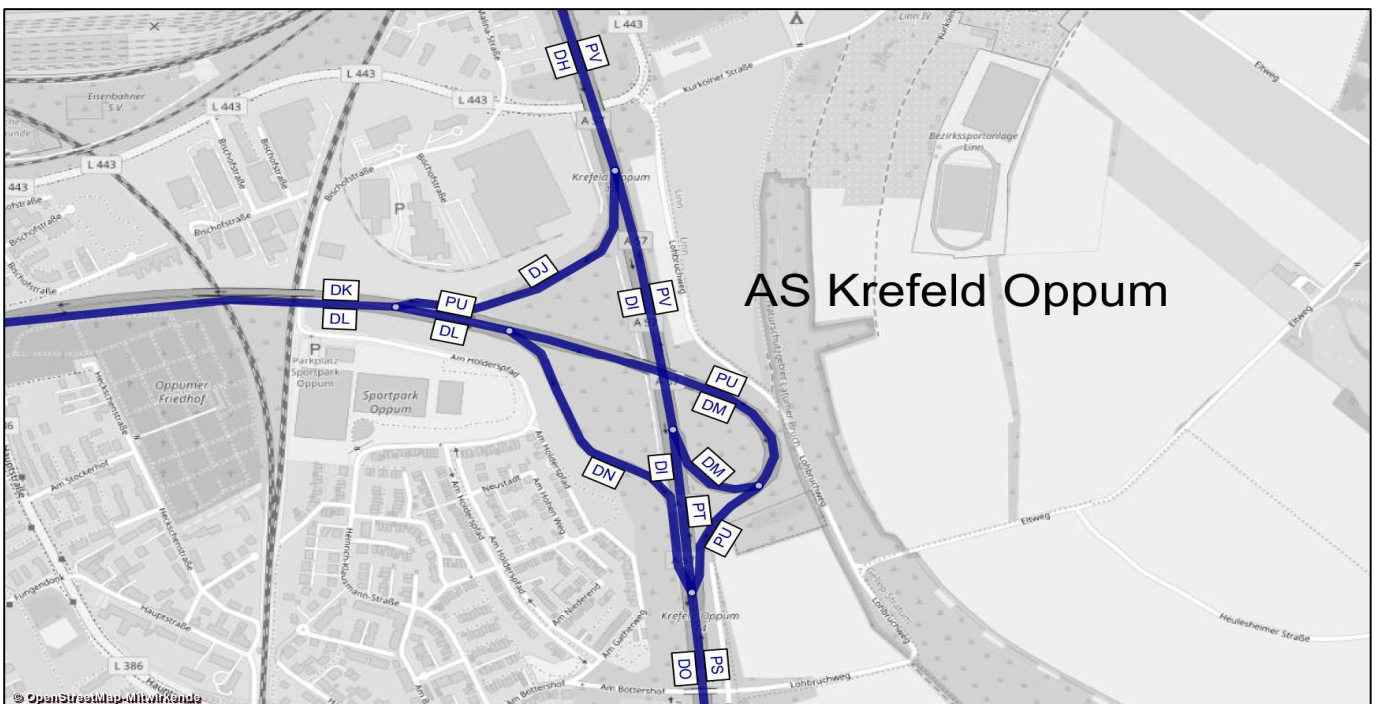
T&R Geismühle



AS Krefeld-Oppum- Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
DH	A 57	Süd	HFB	46900	12,9%	6050	43250	13,9%	17,6%	2423	558	0,06	0,013	11,9%	5150
DI	A 57	Süd	HFB	41550	13,6%	5650	38250	14,5%	18,8%	2144	495	0,06	0,013	12,4%	4750
DJ	A 57	Süd	Ausfahrt	5400	7,4%	400	5000	8,9%	7,7%	280	63	0,06	0,013	7,0%	350
DN	A 57	Süd	Einfahrt	6150	10,6%	650	5600	11,7%	12,1%	317	65	0,06	0,012	9,8%	550
DO	A 57	Süd	HFB	47650	13,2%	6300	43850	14,2%	18,1%	2461	560	0,06	0,013	12,1%	5300
PS	A 57	Nord	HFB	46400	13,8%	6400	43600	14,3%	19,9%	2451	550	0,06	0,013	12,4%	5400
PT	A 57	Nord	HFB	40150	14,3%	5750	37900	14,6%	20,5%	2129	483	0,06	0,013	12,7%	4800
PU	A 57	Nord	Ausfahrt	6300	10,3%	650	5700	12,8%	15,3%	322	67	0,06	0,012	10,5%	600
DM	A 57	Nord	Einfahrt	5750	7,0%	400	5150	7,9%	9,5%	294	55	0,06	0,011	6,8%	350
PV	A 57	Nord	HFB	45900	13,4%	6150	43050	13,8%	19,4%	2423	538	0,06	0,012	12,0%	5150
QS DH+PV	A 57	-	HFB	92800	13,1%	12200	86300	-	-	-	-	-	-	11,9%	10300
QS DI+PV	A 57	-	HFB	87450	13,5%	11800	81300	-	-	-	-	-	-	12,2%	9900
QS DI+PT	A 57	-	HFB	81700	14,0%	11400	76150	-	-	-	-	-	-	12,5%	9550
QS DO+PS	A 57	-	HFB	94050	13,5%	12700	87450	-	-	-	-	-	-	12,2%	10700
DL	L 443	Ost	Basisstraße	11900	8,8%	1050	10750	9,9%	10,9%	611	120	0,06	0,011	8,4%	900
DK	L 443	West	Basisstraße	11650	9,4%	1100	10650	11,0%	11,6%	602	130	0,06	0,012	9,4%	1000
QS DL+DK	L 443	-	Basisstraße	23550	9,1%	2150	21400	-	-	-	-	-	-	8,9%	1900
QS PU+DL	L 443	-	Basisstraße	18200	9,3%	1700	16450	-	-	-	-	-	-	9,1%	1500
QS PU+DM	A 57	-	Rampe	12050	8,7%	1050	10850	-	-	-	-	-	-	8,8%	950

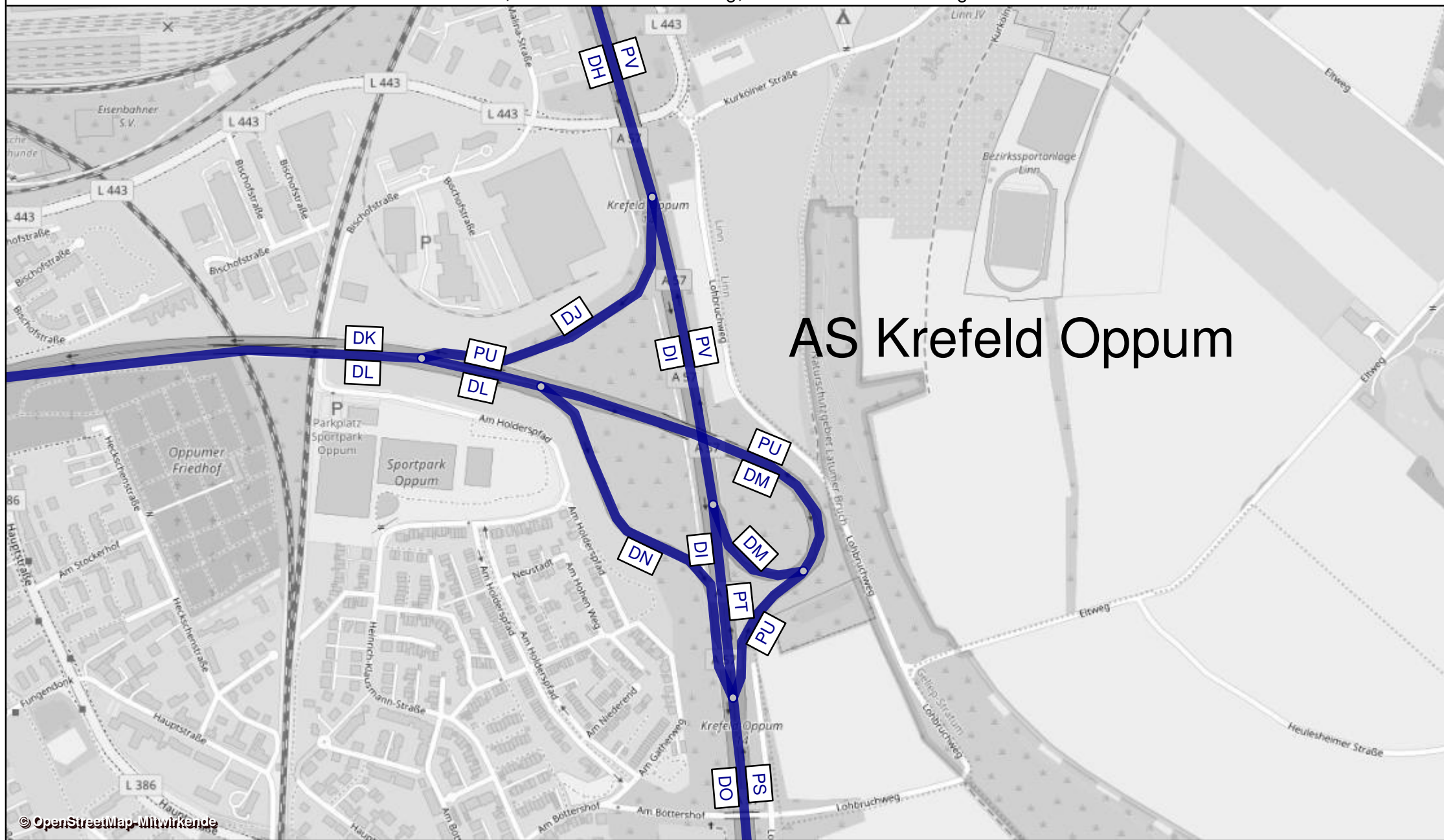


AS Krefeld-Oppum- Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
DH	A 57	HFB	4166	10,7%	DJ	243	9,5%	DI	3923	10,8%	-	-	-	-	-	-
DI	A 57	HFB	3872	13,5%	DH	4149	13,4%	DJ	277	12,3%	DN	507	11,6%	Do	4379	13,3%
DJ	A 57	Ausfahrt	488	7,4%	DH	3295	8,9%	DI	2807	9,2%	-	-	-	-	-	-
DN	A 57	Einfahrt	606	7,8%	DI	3083	9,6%	DO	3689	9,3%	-	-	-	-	-	-
DO	A 57	HFB	4399	12,6%	DN	488	11,5%	DI	3911	12,8%	-	-	-	-	-	-
PS	A 57	HFB	4289	12,7%	PT	3673	12,6%	PU	616	13,0%	-	-	-	-	-	-
PT	A 57	HFB	3702	9,9%	PS	4350	10,9%	PU	648	16,4%	PV	4075	10,0%	DM	373	11,0%
PU	A 57	Ausfahrt	634	16,9%	PT	3583	10,2%	PS	4217	11,2%	-	-	-	-	-	-
DM	A 57	Einfahrt	726	7,2%	PV	2097	10,0%	PT	1371	11,5%	-	-	-	-	-	-
PV	A 57	HFB	4102	14,0%	DM	407	8,8%	PT	3695	14,6%	-	-	-	-	-	-



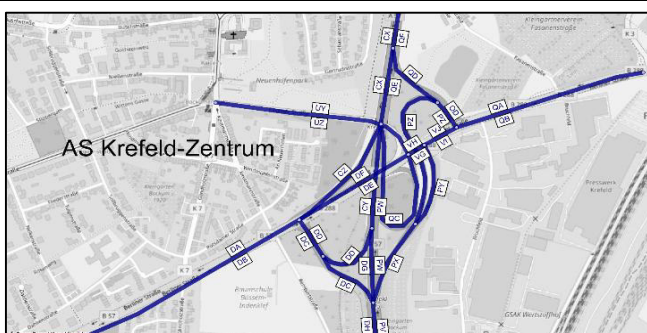


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

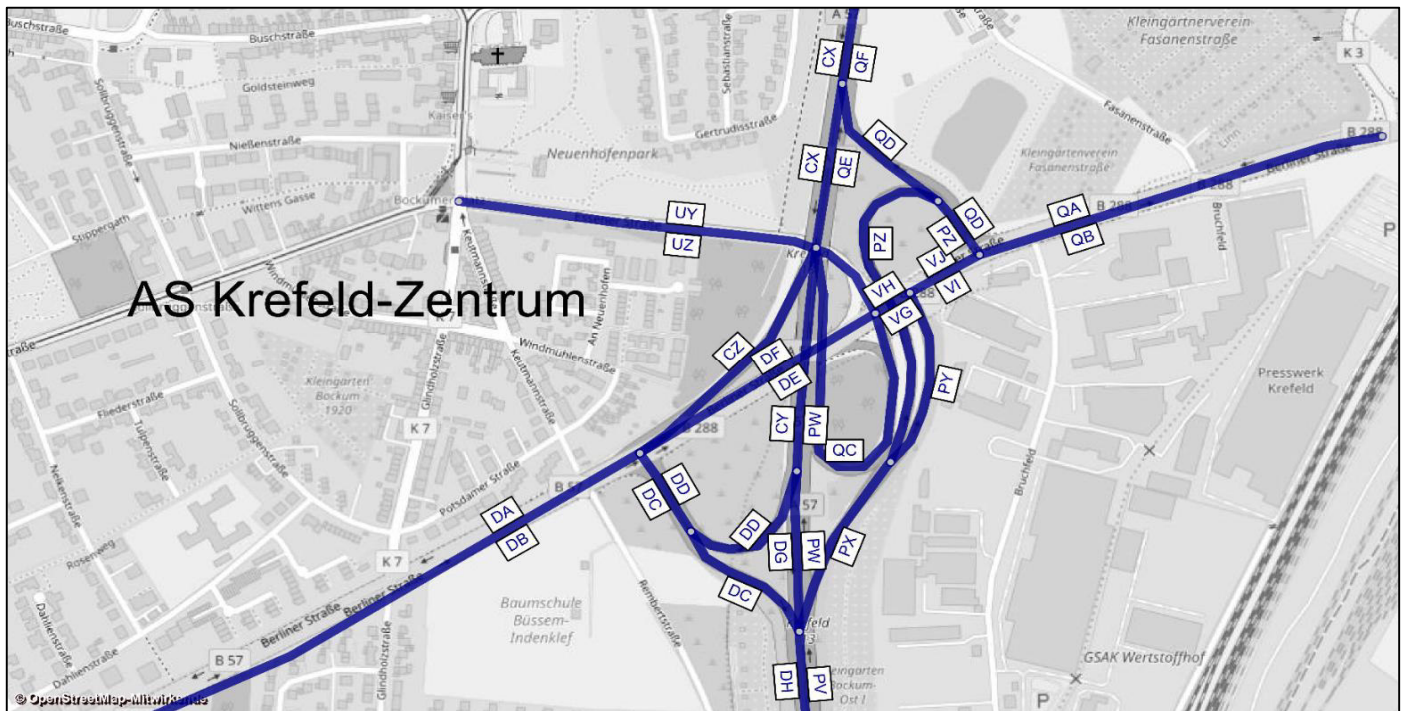


AS Krefeld Oppum

AS Krefeld-Zentrum - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
CX	A 57	Süd	HFB	44800	13,3%	5950	41550	14,2%	17,6%	2312	569	0,06	0,014	12,2%	5050
CZ	A 57	Süd	Ausfahrt	3550	5,6%	200	3300	6,2%	6,5%	185	42	0,06	0,013	4,5%	150
CY	A 57	Süd	HFB	41250	13,9%	5750	38250	14,9%	18,5%	2127	528	0,06	0,014	12,8%	4900
DG	A 57	Süd	HFB	37050	12,8%	4750	34500	13,6%	18,2%	1924	463	0,06	0,013	11,7%	4050
DD	A 57	Süd	Ausfahrt	4200	23,8%	1000	3750	27,0%	20,1%	203	65	0,05	0,017	21,3%	800
DC	A 57	Süd	Einfahrt	9850	13,2%	1300	8750	14,8%	14,5%	500	95	0,06	0,011	12,6%	1100
DH	A 57	Süd	HFB	46900	12,9%	6050	43250	13,9%	17,6%	2423	558	0,06	0,013	11,9%	5150
PV	A 57	Nord	HFB	45900	13,4%	6150	43050	13,8%	19,4%	2423	538	0,06	0,012	12,0%	5150
PW	A 57	Nord	HFB	36200	13,5%	4900	34400	13,6%	21,0%	1933	434	0,06	0,013	11,9%	4100
PX	A 57	Nord	Ausfahrt	9700	12,9%	1250	8700	14,5%	12,7%	490	104	0,06	0,012	12,1%	1050
PY	A 57	Nord	Ausfahrt	6350	18,1%	1150	5650	20,4%	17,9%	319	68	0,06	0,012	16,8%	950
PZ	A 57	Nord	Ausfahrt	3400	2,9%	100	3050	3,6%	3,1%	171	36	0,06	0,012	3,3%	100
QC	A 57	Nord	Einfahrt	3800	5,3%	200	3400	5,7%	4,8%	193	41	0,06	0,012	4,4%	150
QE	A 57	Nord	HFB	39950	12,8%	5100	37800	12,8%	19,6%	2126	474	0,06	0,013	11,2%	4250
QD	A 57	Nord	Einfahrt	4250	23,5%	1000	3750	26,0%	24,2%	210	51	0,06	0,014	21,3%	800
QF	A 57	Nord	HFB	44200	13,8%	6100	41600	14,0%	20,1%	2336	526	0,06	0,013	12,1%	5050
QS CX+QF	A 57	-	HFB	89000	13,5%	12050	83150	-	-	-	-	-	-	12,1%	10100
QS CX+QE	A 57	-	HFB	84750	13,0%	11050	79350	-	-	-	-	-	-	11,7%	9300
QS CY+PW	A 57	-	HFB	77450	13,8%	10650	72650	-	-	-	-	-	-	12,4%	9000
QS DG+PW	A 57	-	HFB	73250	13,2%	9650	68900	-	-	-	-	-	-	11,8%	8150
QS DH+PV	A 57	-	HFB	92800	13,1%	12200	86300	-	-	-	-	-	-	11,9%	10300
DA	B 57	West	Basisstraße	11450	2,6%	300	10850	2,9%	1,4%	636	85	0,06	0,008	2,3%	250
DB	B 57	Ost	Basisstraße	11450	2,6%	300	10850	2,9%	1,4%	636	85	0,06	0,008	2,3%	250
QA	B 288	West	Basisstraße	17600	5,7%	1000	16650	6,3%	3,2%	976	130	0,06	0,008	5,1%	850
QB	B 288	Ost	Basisstraße	17600	5,7%	1000	16650	6,3%	3,2%	976	130	0,06	0,008	5,1%	850
QS DA+DB	B 57	-	Basisstraße	22900	2,6%	600	21700	-	-	-	-	-	-	2,3%	500
QS QA+QB	B 288	-	Basisstraße	35200	5,7%	2000	33300	-	-	-	-	-	-	5,1%	1700
VJ	B 57	West	Basisstraße	16750	0,6%	100	15950	1,2%	0,6%	935	125	0,06	0,008	0,9%	150
VI	B 57	Ost	Basisstraße	17600	5,7%	1000	16650	6,3%	3,2%	976	130	0,06	0,008	5,1%	850
QS VI+VJ	B 57	-	Basisstraße	34350	3,2%	1100	32600	-	-	-	-	-	-	3,1%	1000
VH	B 57	West	Basisstraße	16750	0,6%	100	15950	1,2%	0,6%	935	125	0,06	0,008	0,9%	150
VG	B 57	Ost	Basisstraße	11250	1,3%	150	11000	1,1%	0,6%	645	86	0,06	0,008	0,9%	100
QS VG+VH	B 57	-	Basisstraße	28000	0,9%	250	26950	-	-	-	-	-	-	0,9%	250
DF	B 57	West	Basisstraße	7900	1,3%	100	7550	1,6%	0,8%	442	59	0,06	0,008	1,3%	100
DE	B 57	Ost	Basisstraße	11500	2,6%	300	11100	2,8%	1,4%	650	87	0,06	0,008	2,3%	250
QS DE+DF	B 57	-	Basisstraße	19400	2,1%	400	18650	-	-	-	-	-	-	1,9%	350
UY	Essener Str.	Ost	Basisstraße	5200	2,9%	150	4850	3,8%	1,9%	284	38	0,06	0,008	3,1%	150
UZ	Essener Str.	West	Basisstraße	5200	2,9%	150	4850	3,8%	1,9%	284	38	0,06	0,008	3,1%	150
QS UY+UZ	Essener Str.	-	Basisstraße	10400	2,9%	300	9700	-	-	-	-	-	-	3,1%	300



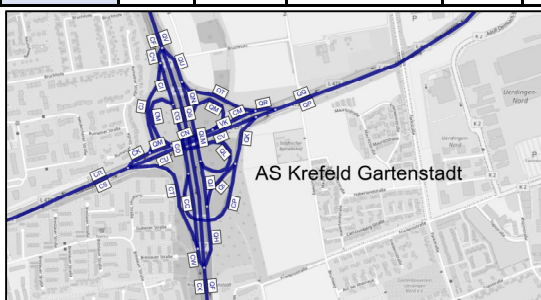
AS Krefeld-Zentrum - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
CX	A 57	HFB	3889	10,4%	CY	3686	10,5%	CZ	203	8,9%	-	-	-	-	-	-
CZ	A 57	Ausfahrt	324	4,9%	CY	2816	10,1%	CX	3140	9,6%	-	-	-	-	-	-
CY	A 57	HFB	3685	11,7%	DD	324	23,8%	DG	3361	10,6%	CZ	187	7,5%	CX	3872	11,5%
DG	A 57	HFB	3387	10,5%	CY	3726	11,5%	DD	339	20,6%	DC	688	13,4%	DH	4075	11,0%
DD	A 57	Ausfahrt	408	12,7%	CY	2162	12,3%	DG	1754	12,2%	-	-	-	-	-	-
DC	A 57	Einfahrt	856	11,2%	DG	2825	10,7%	DH	3681	10,8%	-	-	-	-	-	-
DH	A 57	HFB	4166	10,7%	DC	858	12,1%	DG	3308	10,3%	-	-	-	-	-	-
PV	A 57	HFB	4102	14,0%	PW	3094	14,6%	PX	1008	12,4%	-	-	-	-	-	-
PW	A 57	HFB	3116	7,5%	PV	4113	7,9%	PX	997	9,3%	QE	3408	7,4%	QC	292	6,2%
PX	A 57	Ausfahrt	1084	9,6%	PW	3055	9,3%	PV	4139	9,4%	-	-	-	-	-	-
PY	A 57	Ausfahrt	706	14,3%	PX	1085	10,2%	PZ	379	2,6%	-	-	-	-	-	-
PZ	A 57	Ausfahrt	378	2,9%	PY	704	16,6%	PX	1082	11,8%	-	-	-	-	-	-
QC	A 57	Einfahrt	372	6,5%	QE	2466	10,2%	PW	2094	10,9%	-	-	-	-	-	-
QE	A 57	HFB	3371	9,4%	QC	291	4,8%	PW	3080	9,8%	QF	3621	10,6%	QD	250	27,6%
QD	A 57	Einfahrt	834	27,9%	QF	2001	22,0%	QE	1167	17,7%	-	-	-	-	-	-
QF	A 57	HFB	3707	14,1%	QD	247	24,7%	QE	3460	13,4%	-	-	-	-	-	-



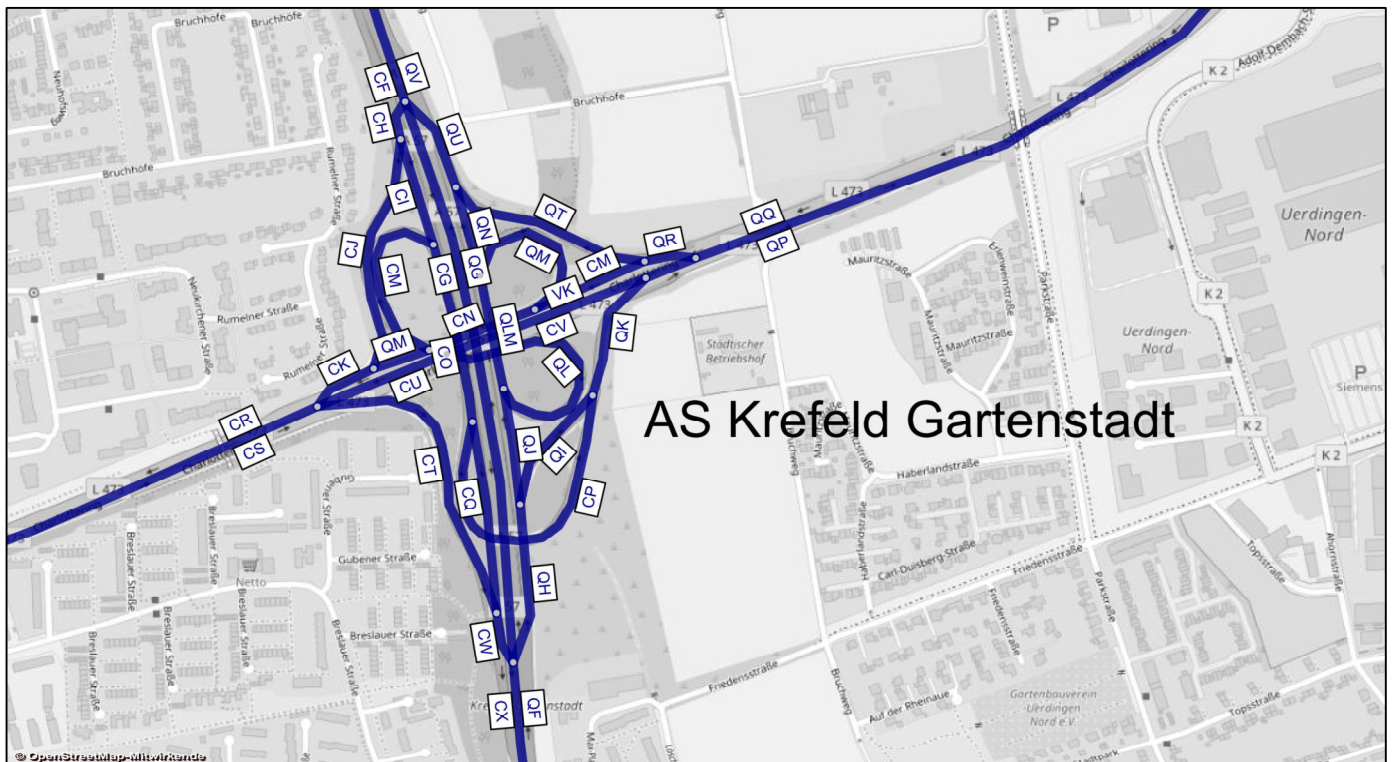




AS Krefeld-Gartenstadt - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
CX	A 57	Süd	HFB	44800	13,3%	5950	41550	14,2%	17,6%	2312	569	0,06	0,014	12,2%	5050
CG	A 57	Süd	HFB	33650	14,0%	4700	31600	14,8%	19,3%	1753	443	0,06	0,014	12,7%	4000
CF	A 57	Süd	HFB	40600	13,3%	5400	37950	14,3%	17,6%	2103	536	0,06	0,014	12,3%	4650
CW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11200	11,2%	1250	9950	12,5%	11,6%	559	126	0,06	0,013	10,6%	1050
CT	A 57	Süd	Einfahrt	5600	5,4%	300	5000	5,8%	6,8%	286	55	0,06	0,011	5,0%	250
CQ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	5600	17,0%	950	4950	19,4%	15,4%	274	71	0,06	0,014	16,2%	800
CP	A 57	Süd	Ausfahrt	2500	20,0%	500	2200	24,9%	10,1%	113	50	0,05	0,023	18,2%	400
CO	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8100	17,9%	1450	7150	21,0%	13,2%	387	120	0,05	0,017	16,8%	1200
CM	A 57	Süd	Einfahrt	5600	17,0%	950	4950	19,4%	15,4%	274	71	0,06	0,014	16,2%	800
CI	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2500	20,0%	500	2200	24,9%	10,1%	113	50	0,05	0,023	18,2%	400
CJ	A 57	Süd	Ausfahrt	4450	5,6%	250	4100	6,0%	8,9%	236	43	0,06	0,010	4,9%	200
CH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	7000	10,0%	700	6350	12,1%	9,6%	350	92	0,06	0,015	9,4%	600
QF	A 57	Nord	HFB	44200	13,8%	6100	41600	14,0%	20,1%	2336	526	0,06	0,013	12,1%	5050
QG	A 57	Nord	HFB	33200	14,5%	4800	31700	14,4%	22,5%	1778	409	0,06	0,013	12,6%	4000
QV	A 57	Nord	HFB	40400	14,0%	5650	38100	14,2%	21,0%	2146	474	0,06	0,012	12,3%	4700
QH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	11000	11,8%	1300	9850	13,0%	11,6%	558	116	0,06	0,012	10,7%	1050
QI	A 57	Nord	Ausfahrt	5650	17,7%	1000	5000	19,6%	16,7%	278	67	0,06	0,013	16,0%	800
QK	A 57	Nord	Rampe	8200	17,7%	1450	7200	21,1%	13,9%	391	116	0,05	0,016	16,7%	1200
QJ	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5350	5,6%	300	4900	6,5%	4,6%	280	50	0,06	0,010	5,1%	250
QL	A 57	Nord	Einfahrt	4550	6,6%	300	4100	7,1%	7,5%	237	42	0,06	0,010	6,1%	250
QLM	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	9900	6,1%	600	9000	6,7%	5,9%	517	92	0,06	0,010	5,6%	500
QM	A 57	Nord	Ausfahrt	5350	5,6%	300	4900	6,5%	4,6%	280	50	0,06	0,010	5,1%	250
QN	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4550	6,6%	300	4100	7,1%	7,5%	237	42	0,06	0,010	6,1%	250
QT	A 57	Nord	Einfahrt	2650	20,8%	550	2250	24,9%	19,8%	131	22	0,06	0,010	20,0%	450
QU	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7200	11,8%	850	6400	13,4%	11,7%	368	64	0,06	0,010	10,9%	700
QS CX+QF	A 57	-	HFB	89000	13,5%	12050	83150	-	-	-	-	-	-	12,1%	10100
QS CG+QG	A 57	-	HFB	66850	14,2%	9500	63300	-	-	-	-	-	-	12,6%	8000
QS CF+QV	A 57	-	HFB	81000	13,6%	11050	76050	-	-	-	-	-	-	12,3%	9350
CR	L 473	West	Basisstraße	10800	7,4%	800	10050	8,6%	4,3%	589	79	0,06	0,008	7,0%	700
CS	L 473	Ost	Basisstraße	11800	6,8%	800	10950	7,9%	4,0%	642	86	0,06	0,008	6,4%	700
QQ	L 473	West	Basisstraße	9250	18,9%	1750	8250	22,5%	11,3%	483	64	0,06	0,008	18,2%	1500
QP	L 473	Ost	Basisstraße	9800	17,3%	1700	9050	19,2%	9,6%	530	71	0,06	0,008	15,5%	1400
QS CR+CS	L 473	-	Basisstraße	22600	7,1%	1600	21000	-	-	-	-	-	-	6,7%	1400
QS QQ+QP	L 473	-	Basisstraße	19050	18,1%	3450	17300	-	-	-	-	-	-	16,8%	2900
VK	L 473	West	Basisstraße	1000	25,0%	250	1050	29,5%	14,7%	62	8	0,06	0,008	23,8%	250
CV	L 473	Ost	Basisstraße	1650	12,1%	200	1850	13,4%	6,7%	108	14	0,06	0,008	10,8%	200
QS VK+CV	L 473	-	Basisstraße	2650	17,0%	450	2900	-	-	-	-	-	-	15,5%	450
CU	L 473	Ost	Basisstraße	6200	8,1%	500	5950	9,4%	4,7%	349	46	0,06	0,008	7,6%	450
QR	L 473	West	Basisstraße	8250	18,2%	1500	7200	21,5%	10,8%	422	56	0,06	0,008	17,4%	1250
CN	L 473	West	Basisstraße	10950	11,4%	1250	9850	13,2%	6,6%	577	77	0,06	0,008	10,7%	1050
CK	L 473	West	Basisstraße	9800	5,6%	550	9000	6,2%	3,1%	527	70	0,06	0,008	5,0%	450

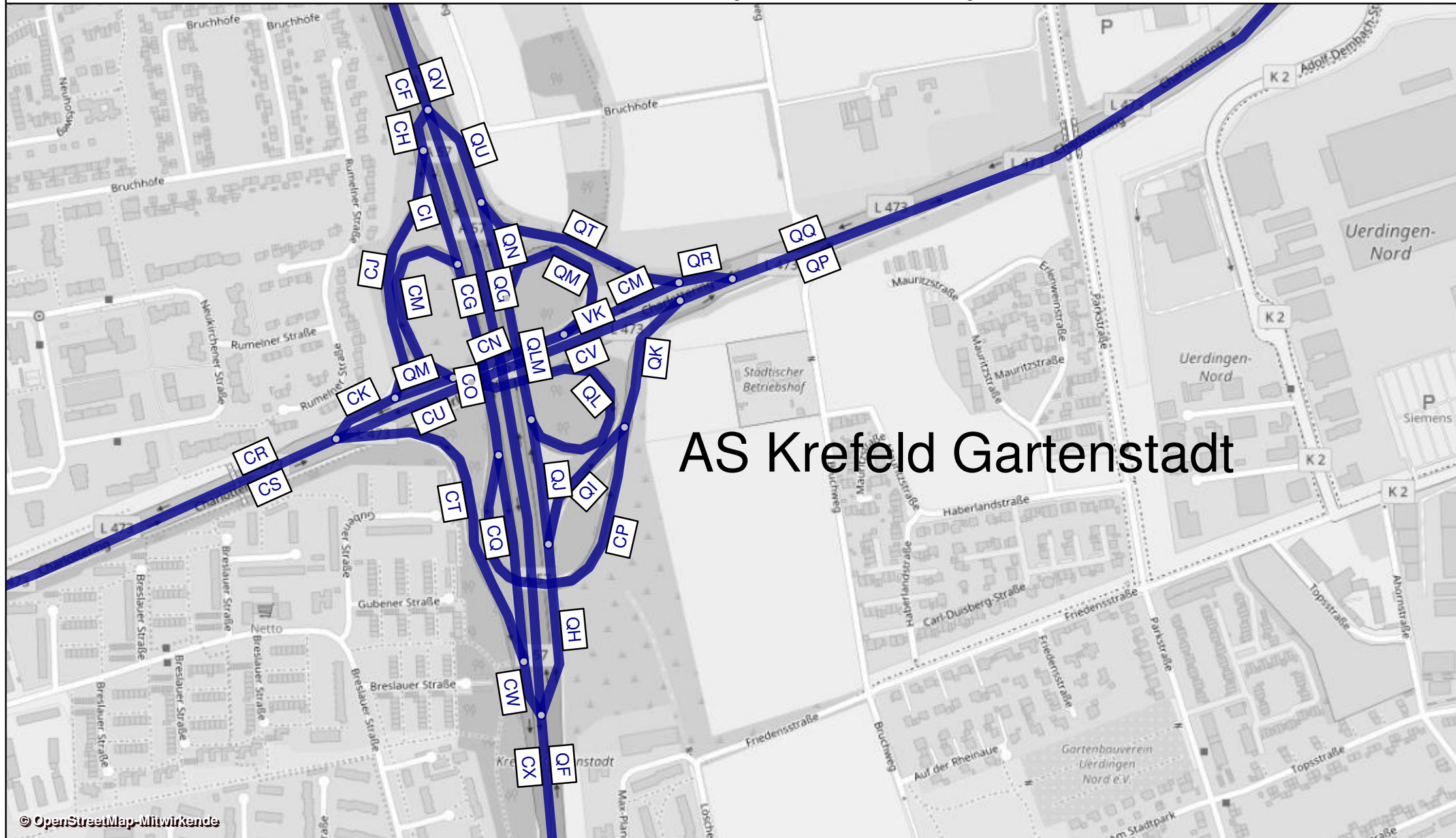


AS Krefeld-Gartenstadt - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
CX	A 57	HFB	3889	10,4%	CG	3092	8,6%	CW	797	17,7%	-	-	-	-	-	-
CG	A 57	HFB	3082	18,9%	CW	666	12,0%	CX	3748	17,7%	CF	3496	18,5%	CH	414	15,5%
CF	A 57	HFB	3508	14,1%	CH	436	11,2%	CG	3072	14,5%	-	-	-	-	-	-
CW	A 57	Parallelfahrbahn	982	13,6%	CQ	465	20,2%	CT	517	7,7%	CG	2801	18,7%	CX	3783	17,4%
CT	A 57	Einfahrt	515	3,1%	CQ	564	15,6%	CW	1079	9,6%	-	-	-	-	-	-
CQ	A 57	Parallelfahrbahn	505	14,7%	CO	662	16,2%	CP	157	21,0%	CT	485	3,7%	CW	990	9,3%
CP	A 57	Ausfahrt	401	4,5%	CQ	390	10,3%	CO	791	7,3%	-	-	-	-	-	-
CO	A 57	Parallelfahrbahn	791	13,7%	CI	228	12,3%	CM	563	14,2%	CQ	563	14,2%	CP	228	12,3%
CM	A 57	Einfahrt	505	14,7%	CI	157	21,0%	CO	662	16,2%	-	-	-	-	-	-
CI	A 57	Parallelfahrbahn	401	4,5%	CH	497	5,8%	CJ	96	11,5%	CM	390	10,3%	CO	791	7,3%
CJ	A 57	Ausfahrt	451	2,0%	CH	594	6,9%	CI	143	22,4%	-	-	-	-	-	-
CH	A 57	Parallelfahrbahn	607	8,2%	CF	3059	9,6%	CG	2452	10,0%	CJ	433	1,2%	CI	174	25,9%
QH	A 57	HFB	3707	14,1%	QH	877	8,8%	QG	2830	15,8%	-	-	-	-	-	-
QG	A 57	HFB	2914	25,1%	QF	3608	21,9%	QH	694	8,2%	QV	3611	22,3%	QU	697	10,8%
QV	A 57	HFB	3545	13,1%	QU	727	12,4%	QG	2818	13,3%	-	-	-	-	-	-
QH	A 57	Parallelfahrbahn	979	9,4%	QF	3212	7,3%	QG	2233	6,4%	QI	490	15,1%	QJ	489	3,7%
QI	A 57	Ausfahrt	527	20,1%	QH	830	16,9%	QJ	303	11,2%	QE	283	6,7%	QC	586	9,0%
QK	A 57	Rampe	729	11,4%	CP	296	12,8%	QI	433	10,4%	-	-	-	-	-	-
QJ	A 57	Parallelfahrbahn	494	2,8%	QH	990	15,3%	QI	496	27,6%	QLM	844	3,0%	QL	350	3,1%
QL	A 57	Einfahrt	426	7,3%	QJ	413	5,8%	QLM	839	6,6%	QF	2155	9,8%	QD	426	7,3%
QLM	A 57	Parallelfahrbahn	854	2,3%	QL	350	3,7%	QJ	504	1,4%	QN	350	3,7%	QM	504	1,4%
QM	A 57	Ausfahrt	494	2,8%	QN	350	3,1%	QLM	844	3,0%	-	-	-	-	-	-
QN	A 57	Parallelfahrbahn	426	7,3%	QM	413	5,8%	QLM	839	6,6%	QT	407	15,2%	QU	833	11,2%
QT	A 57	Einfahrt	397	13,4%	QN	391	6,4%	QU	788	9,9%	-	-	-	-	-	-
QU	A 57	Parallelfahrbahn	785	10,8%	QN	387	6,7%	QT	398	14,8%	QV	3356	12,4%	QG	2571	12,9%



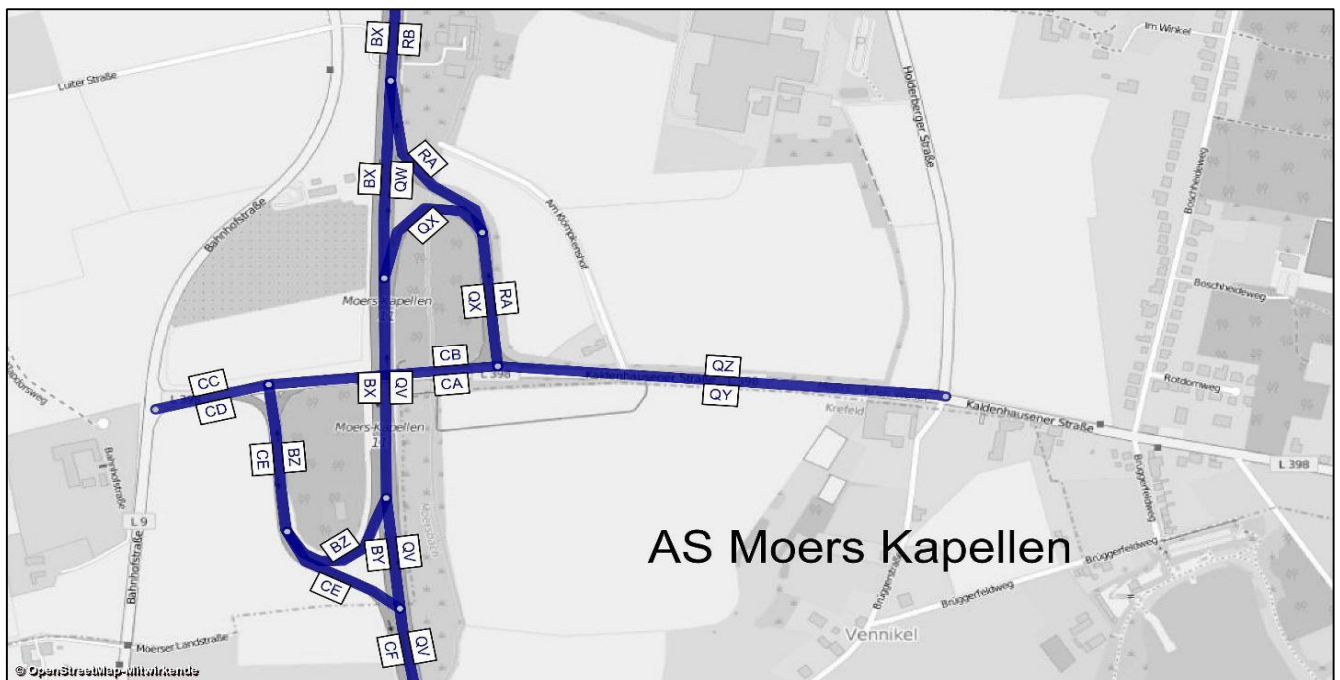


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

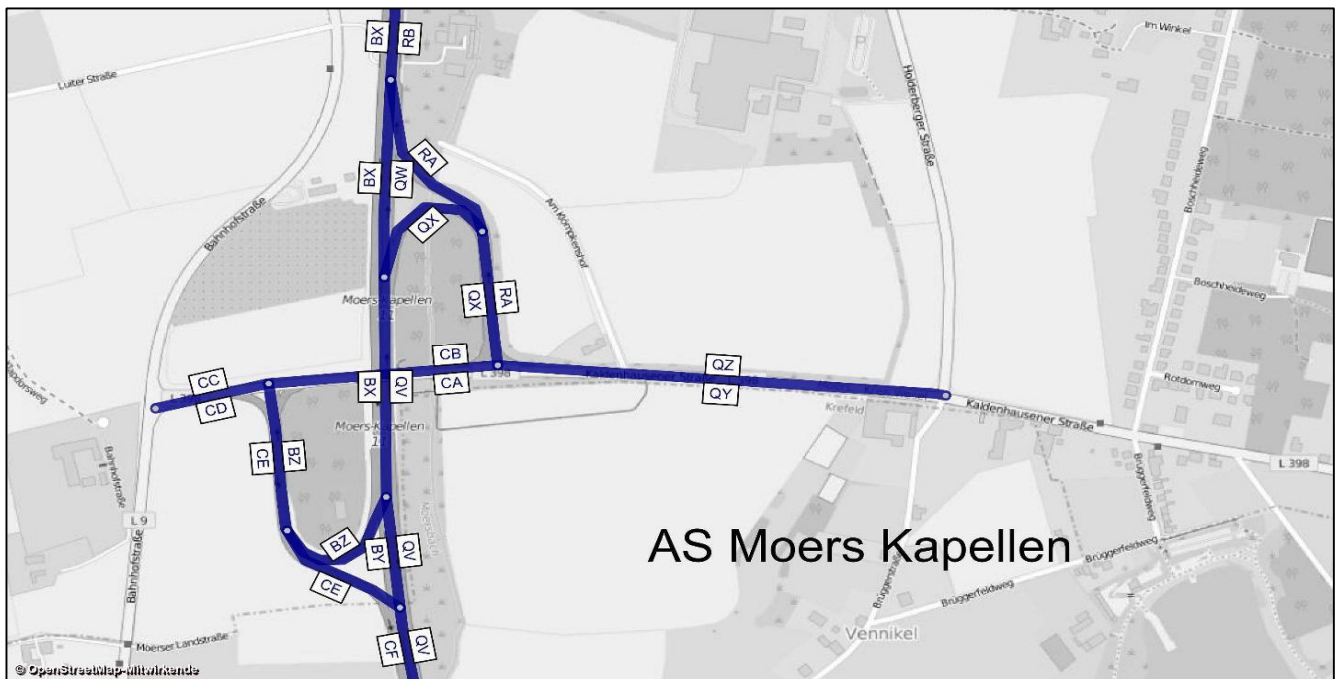


AS Krefeld Gartenstadt

AS Moers Kapellen - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
BX	A 57	Süd	HFB	40650	13,3%	5400	37950	14,3%	17,4%	2105	536	0,06	0,014	12,3%	4650
BY	A 57	Süd	HFB	37800	13,9%	5250	35300	14,9%	18,0%	1954	505	0,06	0,014	12,7%	4500
BZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2850	5,3%	150	2650	6,7%	8,1%	151	30	0,06	0,011	5,7%	150
CE	A 57	Süd	Einfahrt	2850	7,0%	200	2600	6,6%	11,0%	149	30	0,06	0,012	5,8%	150
CF	A 57	Süd	HFB	40600	13,3%	5400	37950	14,3%	17,6%	2103	536	0,06	0,014	12,3%	4650
QV	A 57	Nord	HFB	40400	14,0%	5650	38100	14,2%	21,0%	2146	474	0,06	0,012	12,3%	4700
QW	A 57	Nord	HFB	37800	14,4%	5450	35750	14,6%	21,6%	2009	449	0,06	0,013	12,7%	4550
QX	A 57	Nord	Ausfahrt	2600	5,8%	150	2350	7,7%	10,0%	136	24	0,06	0,010	6,4%	150
RA	A 57	Nord	Einfahrt	2350	6,4%	150	2150	7,5%	12,7%	125	22	0,06	0,010	7,0%	150
RB	A 57	Nord	HFB	40200	14,1%	5650	37900	14,2%	21,2%	2134	472	0,06	0,012	12,4%	4700
QS BX+RB	A 57	-	HFB	80850	13,7%	11050	75850	-	-	-	-	-	-	12,3%	9350
QS BX+QW	A 57	-	HFB	78450	13,8%	10850	73700	-	-	-	-	-	-	12,5%	9200
QS BX+QV	A 57	-	HFB	81050	13,6%	11050	76050	-	-	-	-	-	-	12,3%	9350
QS BY+QV	A 57	-	HFB	78200	13,9%	10900	73400	-	-	-	-	-	-	12,5%	9200
QS CF+QV	A 57	-	HFB	81000	13,6%	11050	76050	-	-	-	-	-	-	12,3%	9350
CD	L 398	Ost	Basisstraße	5000	4,0%	200	4400	4,3%	5,4%	256	40	0,06	0,009	3,4%	150
CC	L 398	West	Basisstraße	5000	4,0%	200	4400	4,3%	5,4%	256	40	0,06	0,009	3,4%	150
QZ	L 398	West	Basisstraße	5000	5,0%	250	4450	4,8%	6,0%	259	40	0,06	0,009	5,6%	250
QY	L 398	Ost	Basisstraße	5000	5,0%	250	4450	4,8%	6,0%	259	40	0,06	0,009	5,6%	250
QS QY+QZ	L 398	-	Basisstraße	10000	5,0%	500	8900	-	-	-	-	-	-	5,6%	500
QS CC+CD	L 398	-	Basisstraße	10000	4,0%	400	8800	-	-	-	-	-	-	3,4%	300
CB	L 398	West	Basisstraße	4650	4,3%	200	4100	4,8%	6,0%	259	40	0,06	0,010	4,9%	200
CA	L 398	Ost	Basisstraße	4650	4,3%	200	4100	4,8%	6,0%	259	40	0,06	0,010	4,9%	200
QS CB+CA	L 398	-	Basisstraße	9300	4,3%	400	8200	-	-	-	-	-	-	4,9%	400

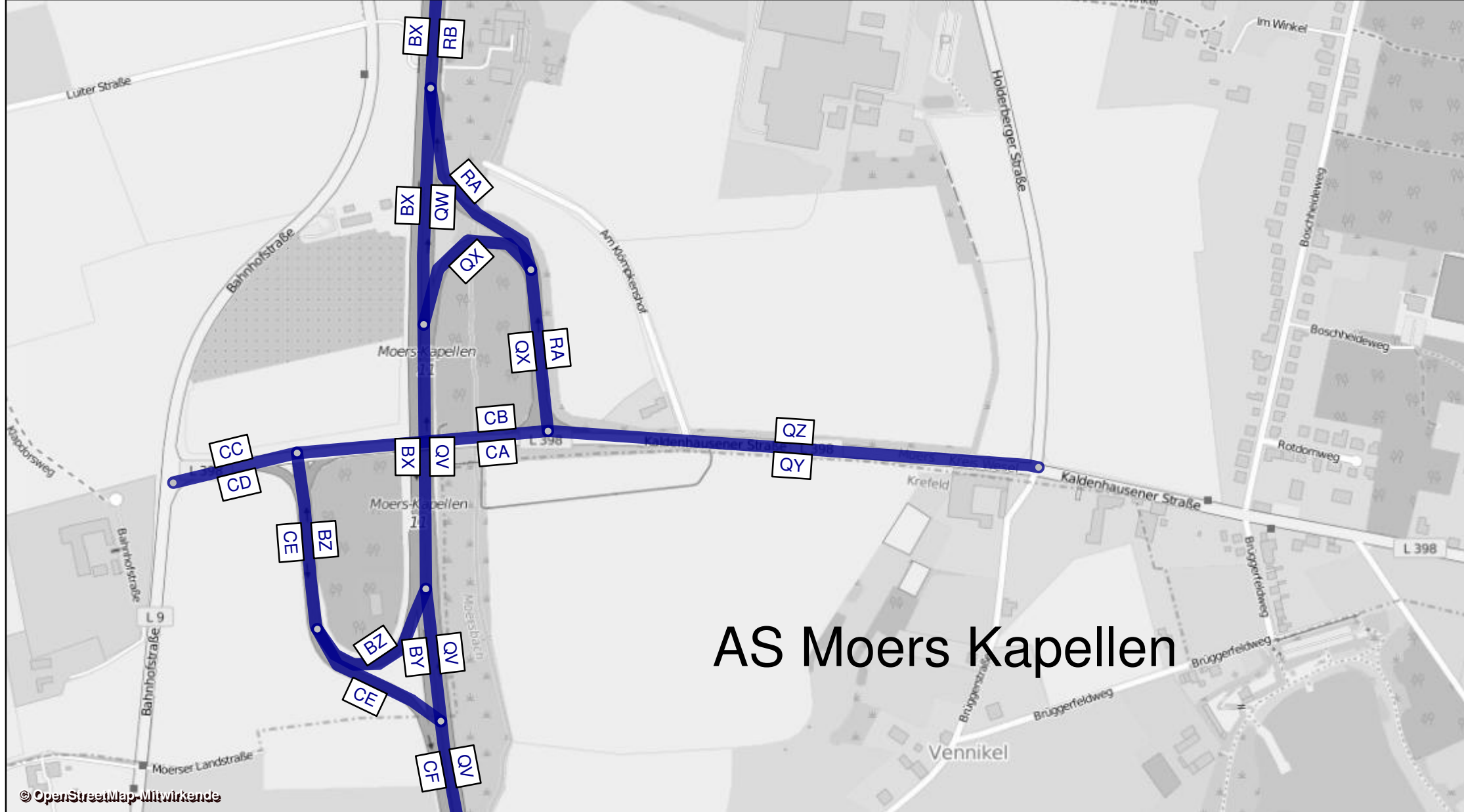


AS Moers Kapellen - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
BX	A 57	HFB	3419	11,0%	BZ	109	17,4%	BY	3310	10,8%	-	-	-	-	-	-
BY	A 57	HFB	3232	11,7%	BX	3370	11,7%	BZ	138	12,3%	CE	338	4,1%	CF	3570	11,0%
BZ	A 57	Ausfahrt	319	3,8%	BX	1050	27,3%	BY	731	37,6%	-	-	-	-	-	-
CE	A 57	Einfahrt	560	2,7%	BY	2585	16,4%	CF	3145	13,9%	-	-	-	-	-	-
CF	A 57	HFB	3508	14,1%	CE	404	2,0%	BY	3104	15,6%	-	-	-	-	-	-
QV	A 57	HFB	3545	13,1%	QW	3344	13,4%	QX	201	8,5%	-	-	-	-	-	-
QW	A 57	HFB	3345	15,3%	QV	3564	14,8%	QX	219	5,9%	RB	3512	14,8%	RA	167	4,8%
QX	A 57	Ausfahrt	338	3,6%	QW	2334	8,1%	QV	2672	7,6%	-	-	-	-	-	-
RA	A 57	Einfahrt	293	1,7%	RB	3247	10,7%	QW	2954	11,6%	-	-	-	-	-	-
RB	A 57	HFB	3558	16,8%	RA	315	4,1%	QW	3243	18,0%	-	-	-	-	-	-





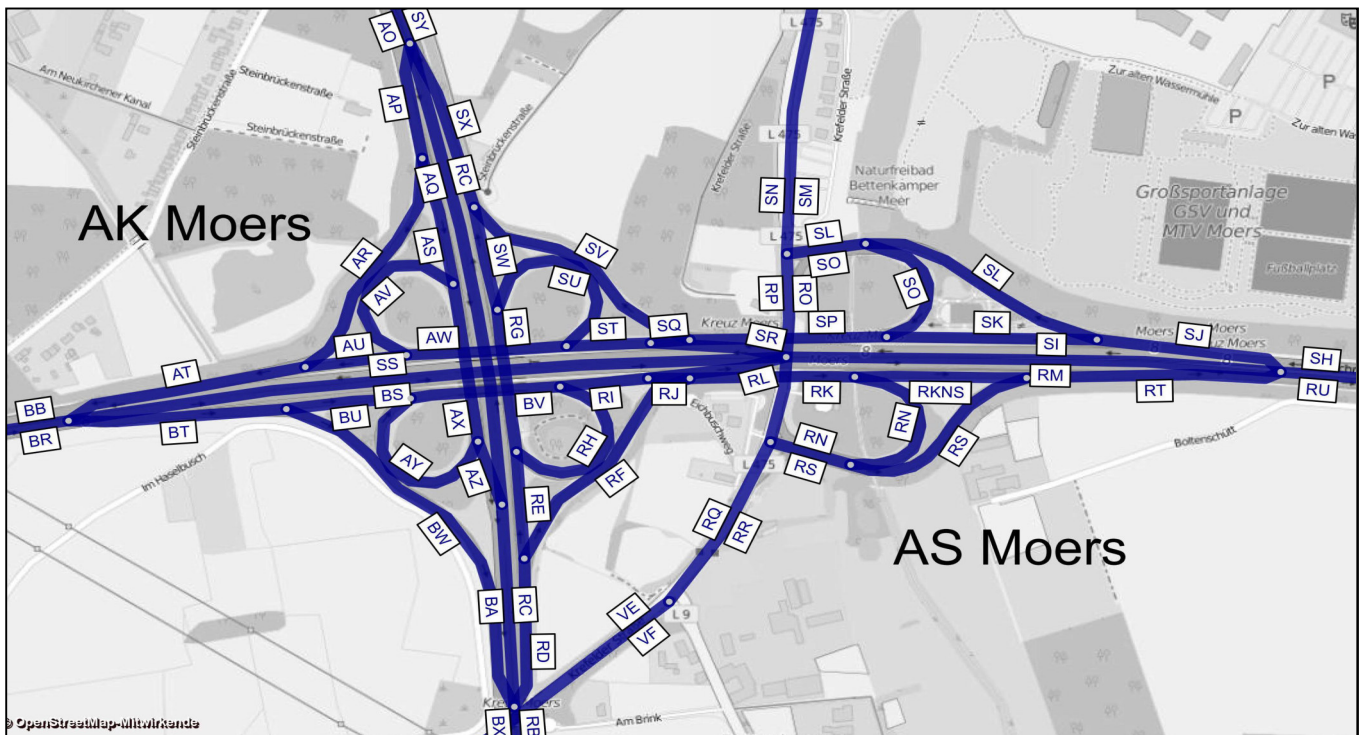
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Moers Kapellen

AK + AS Moers - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5 t/24h
RB	A 57	Nord	HFB	40200	14,1%	5650	37900	14,2%	21,2%	2134	472	0,06	0,012	12,4%	4700
RD	A 57	Nord	Ausfahrt	19250	14,0%	2700	17950	14,6%	19,7%	1014	215	0,06	0,012	12,5%	2250
RC	A 57	Nord	HFB	20900	14,1%	2950	19950	13,8%	22,4%	1120	256	0,06	0,013	12,3%	2450
RE	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5400	15,7%	850	5000	16,8%	19,1%	284	54	0,06	0,011	14,0%	700
RF	A 57	Nord	Rampe zur A 40	13850	13,4%	1850	13000	13,8%	19,9%	730	161	0,06	0,012	11,9%	1550
RH	A 57	Nord	Rampe von A 40	4850	34,0%	1650	4300	36,6%	42,2%	253	33	0,06	0,008	31,4%	1350
RG	A 57	Nord	Verflechtung	10250	24,4%	2500	9300	26,1%	27,9%	537	87	0,06	0,009	22,0%	2050
SU	A 57	Nord	Rampe zur A 40	5400	15,7%	850	5000	16,8%	19,1%	284	54	0,06	0,011	14,0%	700
SW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4850	34,0%	1650	4300	36,6%	42,2%	253	33	0,06	0,008	31,4%	1350
SV	A 57	Nord	Rampe von A 40	11000	9,1%	1000	10000	10,2%	10,1%	570	113	0,06	0,011	8,5%	850
SX	A 57	Nord	Einfahrt	15850	16,4%	2600	14350	18,3%	17,4%	823	146	0,06	0,010	15,3%	2200
SY	A 57	Nord	HFB	36750	15,1%	5550	34300	15,7%	20,6%	1943	402	0,06	0,012	13,6%	4650
AO	A 57	Süd	HFB	38900	14,1%	5500	36200	15,3%	18,0%	2019	485	0,06	0,013	13,0%	4700
AP	A 57	Süd	Ausfahrt	16850	15,7%	2650	15550	16,7%	20,1%	875	191	0,06	0,012	14,1%	2200
AQ	A 57	Süd	HFB	22000	13,2%	2900	20650	14,2%	16,7%	1144	294	0,06	0,014	12,1%	2500
AR	A 57	Süd	Rampe zur A 40	5400	31,5%	1700	5000	33,0%	42,8%	285	53	0,06	0,011	28,0%	1400
AS	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11450	8,3%	950	10550	8,8%	11,4%	590	138	0,06	0,013	7,6%	800
AV	A 57	Süd	Rampe von A 40	13300	11,7%	1550	12250	12,8%	17,8%	682	170	0,06	0,014	11,0%	1350
AX	A 57	Süd	Verflechtung	24750	10,1%	2500	22800	11,0%	15,0%	1272	308	0,06	0,013	9,4%	2150
AY	A 57	Süd	Rampe zur A 40	11450	8,3%	950	10550	8,8%	11,4%	590	138	0,06	0,013	7,6%	800
AZ	A 57	Süd	Einfahrt	13300	11,7%	1550	12250	12,8%	17,8%	682	170	0,06	0,014	11,0%	1350
BW	A 57	Süd	Rampe von A 40	5350	17,8%	950	5050	18,3%	19,7%	279	72	0,06	0,014	15,8%	800
BA	A 57	Süd	HFB	35300	12,6%	4450	32900	13,7%	17,1%	1826	464	0,06	0,014	11,7%	3850
BX	A 57	Süd	HFB	40650	13,3%	5400	37950	14,3%	17,4%	2105	536	0,06	0,014	12,3%	4650
BR	A 40	Ost	HFB	28350	25,6%	7250	26950	25,6%	36,7%	1497	376	0,06	0,014	22,3%	6000
BT	A 40	Ost	Ausfahrt	11000	24,1%	2650	10100	26,1%	26,2%	574	115	0,06	0,011	21,8%	2200
BS	A 40	Ost	HFB	17350	26,2%	4550	16850	25,2%	41,4%	923	261	0,05	0,015	22,8%	3850
BU	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	5650	31,0%	1750	5050	33,5%	36,9%	294	43	0,06	0,009	27,7%	1400
BV	A 40	Ost	Verflechtung	17100	15,8%	2700	15600	17,0%	17,5%	885	181	0,06	0,012	14,1%	2200
RI	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	12250	8,6%	1050	11300	9,2%	12,0%	631	148	0,06	0,013	8,0%	900
RL	A 40	Ost	Einfahrt	9750	7,2%	700	8950	8,0%	10,4%	502	117	0,06	0,013	6,7%	600
RJ	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	2500	12,0%	300	2300	13,7%	18,1%	130	31	0,06	0,014	13,0%	300
RK	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	16350	13,1%	2150	15300	13,8%	19,6%	860	192	0,06	0,013	12,1%	1850
RN	A 40	Ost	Ausfahrt	4950	18,2%	900	4650	18,9%	26,1%	260	60	0,06	0,013	16,1%	750
RKNS	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	11400	11,0%	1250	10650	11,6%	16,7%	600	132	0,06	0,012	10,3%	1100
RS	A 40	Ost	Einfahrt	4500	21,1%	950	4000	26,3%	25,4%	230	42	0,06	0,011	22,5%	900
RT	A 40	Ost	Einfahrt	15900	14,2%	2250	14700	15,7%	18,8%	830	175	0,06	0,012	13,3%	1950
RM	A 40	Ost	HFB	27100	19,4%	5250	25800	19,2%	31,8%	1424	378	0,06	0,015	17,2%	4450
RU	A 40	Ost	HFB	43000	17,4%	7500	40500	17,9%	27,7%	2255	553	0,06	0,014	15,8%	6400
SH	A 40	West	HFB	44650	16,1%	7200	41500	16,5%	25,5%	2286	617	0,06	0,015	14,7%	6100
SI	A 40	West	HFB	29800	18,5%	5500	28000	18,3%	29,5%	1515	469	0,05	0,017	16,6%	4650
SJ	A 40	West	Ausfahrt	14900	11,4%	1700	13500	13,0%	12,9%	770	148	0,06	0,011	10,7%	1450
SL	A 40	West	Ausfahrt	4900	16,3%	800	4400	18,9%	19,6%	252	46	0,06	0,010	15,9%	700
SK	A 40	West	Parallelfahrbahn	10000	9,0%	900	9100	10,2%	9,9%	519	103	0,06	0,011	8,2%	750
SO	A 40	West	Einfahrt	4450	22,5%	1000	4000	26,4%	24,6%	227	47	0,06	0,012	22,5%	900
SP	A 40	West	Parallelfahrbahn	14450	12,8%	1850	13150	15,1%	14,5%	746	149	0,06	0,011	12,5%	1650
SQ	A 40	West	Parallelfahrbahn	3500	25,7%	900	3100	31,2%	28,2%	176	37	0,06	0,012	25,8%	800
SR	A 40	West	Ausfahrt	11500	11,7%	1350	10600	12,8%	17,8%	590	147	0,06	0,014	11,3%	1200
SS	A 40	West	HFB	18300	22,7%	4150	17400	21,9%	34,8%	925	322	0,05	0,018	19,8%	3450
ST	A 40	West	Parallelfahrbahn	14950	15,1%	2250	13700	17,0%	19,9%	766	183	0,06	0,013	14,6%	2000

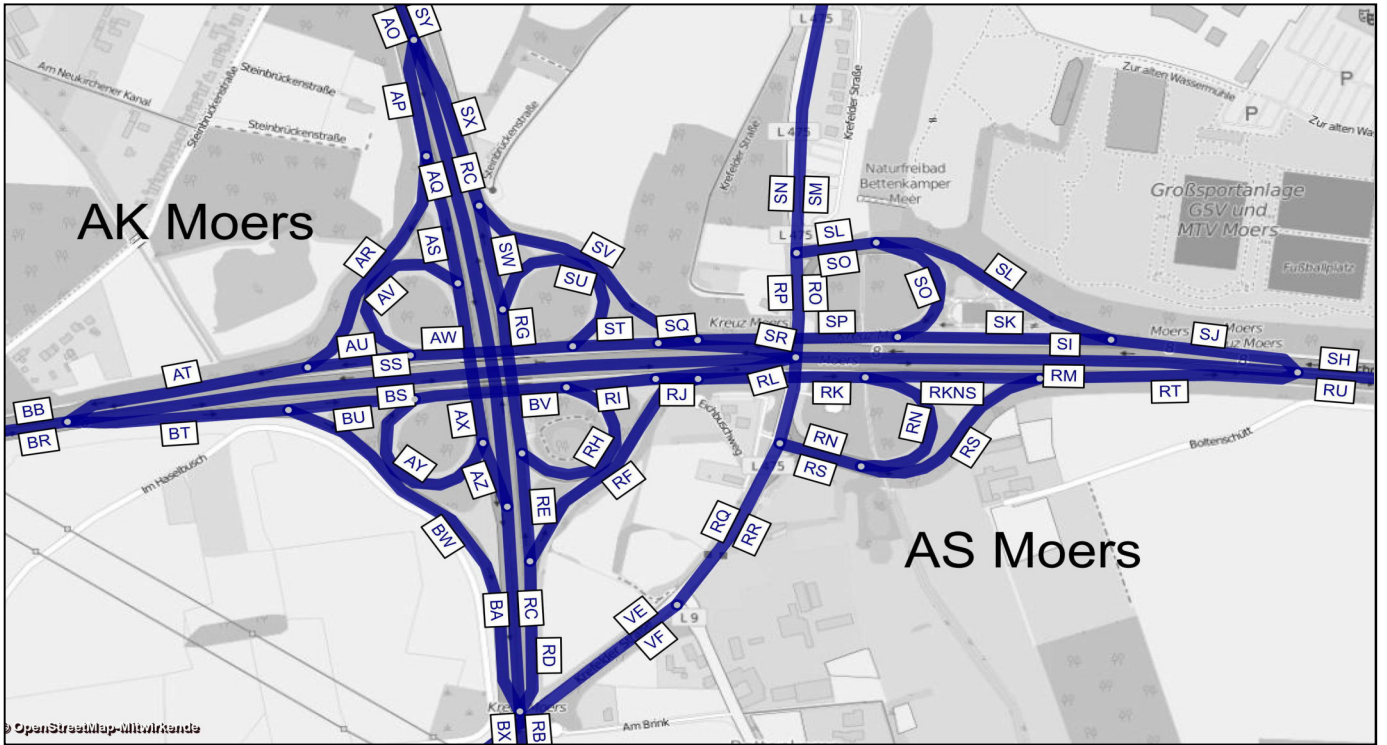
AW	A 40	West	Verflechtung	20350	15,2%	3100	18700	17,0%	19,7%	1050	238	0,06	0,013	14,4%	2700
AU	A 40	West	Parallelfahrbahn	7100	21,8%	1550	6450	24,6%	24,5%	368	68	0,06	0,011	20,2%	1300
AT	A 40	West	Einfahrt	12500	25,6%	3200	11400	28,3%	32,5%	653	121	0,06	0,011	24,1%	2750
BB	A 40	West	HFB	30800	23,9%	7350	28800	24,5%	34,2%	1578	443	0,05	0,015	21,4%	6150
QS SY+AO	A 57	-	HFB	75650	14,6%	11050	70500	-	-	-	-	-	-	13,3%	9350
QS AQ+RC	A 57	-	HFB	42900	13,6%	5850	40600	-	-	-	-	-	-	12,2%	4950
QS BA+RC	A 57	-	HFB	56200	13,2%	7400	52850	-	-	-	-	-	-	11,9%	6300
QS BX+RB	A 57	-	HFB	80850	13,7%	11050	75850	-	-	-	-	-	-	12,3%	9350
QS BB+BR	A 40	-	HFB	59150	24,7%	14600	55750	-	-	-	-	-	-	21,8%	12150
QS SS+BS	A 40	-	HFB	35650	24,4%	8700	34250	-	-	-	-	-	-	21,3%	7300
QS SI+RM	A 40	-	HFB	56900	18,9%	10750	53800	-	-	-	-	-	-	16,9%	9100
QS RU+SH	A 40	-	HFB	87650	16,8%	14700	82000	-	-	-	-	-	-	15,2%	12500
RQ	L 475	Süd	Basisstraße	5500	4,5%	250	4900	5,1%	2,5%	287	38	0,06	0,008	4,1%	200
RR	L 475	Nord	Basisstraße	5500	4,5%	250	4900	5,1%	2,5%	287	38	0,06	0,008	4,1%	200
SM	L 475	Nord	Basisstraße	8100	3,7%	300	7400	4,2%	2,1%	434	58	0,06	0,008	3,4%	250
SN	L 475	Süd	Basisstraße	8100	3,7%	300	7400	4,2%	2,1%	434	58	0,06	0,008	3,4%	250
VE	L 475	Süd	Basisstraße	5900	4,2%	250	5600	4,4%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200
VF	L 475	Nord	Basisstraße	5900	4,2%	250	5600	4,4%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200
QS RQ+RR	L 475	-	Basisstraße	11000	4,5%	500	9800	-	-	-	-	-	-	4,1%	400
QS SM+SN	L 475	-	Basisstraße	16200	3,7%	600	14800	-	-	-	-	-	-	3,4%	500
QS VE+VF	L 476	-	Basisstraße	11800	4,2%	500	11200	-	-	-	-	-	-	3,6%	400
RP	L 475	Süd	Basisstraße	6250	4,0%	250	5650	4,4%	2,2%	331	44	0,06	0,008	3,5%	200
RO	L 475	Nord	Basisstraße	6250	4,0%	250	5650	4,4%	2,2%	331	44	0,06	0,008	3,5%	200
QS RP+RO	L 475	-	Basisstraße	12500	4,0%	500	11300	-	-	-	-	-	-	3,5%	400



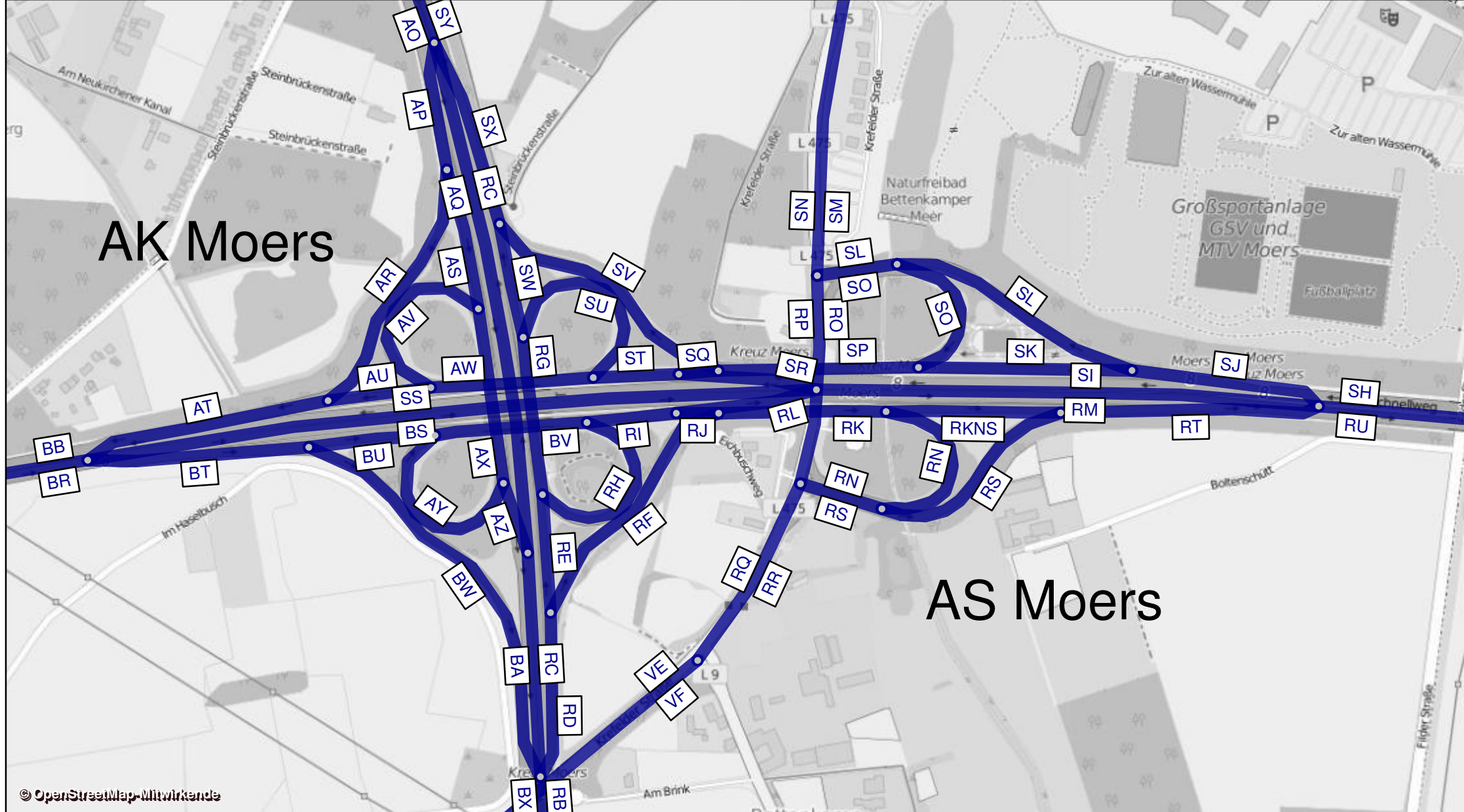


AK + AS Moers - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
RB	A 57	HFB	3558	16,8%	RD	1384	12,0%	RC	2174	19,9%	-	-	-	-	-	-
RD	A 57	Ausfahrt	1551	10,9%	RF	998	9,3%	RE	553	13,7%	RB	3078	9,0%	RC	1527	7,0%
RC	A 57	HFB	2318	10,8%	RB	3198	12,3%	RD	880	16,3%	SX	841	24,0%	SY	3159	14,3%
RE	A 57	Parallelfahrbahn	578	10,9%	RD	1561	9,2%	RF	983	8,2%	RG	968	18,7%	RH	390	30,3%
RF	A 57	Rampe zur A 40	1116	11,3%	RD	1408	12,2%	RE	292	15,8%	RJ	255	7,1%	RK	1371	10,5%
RH	A 57	Rampe von A 40	583	24,5%	RE	297	13,5%	RG	880	20,8%	BV	1874	11,3%	RI	1291	5,3%
RG	A 57	Verflechtung	1061	23,8%	RE	540	13,3%	RH	521	34,7%	SU	540	13,3%	SW	521	34,7%
SU	A 57	Rampe zur A 40	578	10,9%	RG	968	18,7%	SW	390	30,3%	AW	2041	9,7%	ST	1463	9,3%
SW	A 57	Parallelfahrbahn	583	24,5%	SU	297	13,5%	RG	880	20,8%	SV	907	9,7%	SX	1490	15,5%
SV	A 57	Rampe von A 40	1198	5,2%	SW	457	32,4%	SX	1655	12,7%	SQ	332	23,8%	SP	1530	9,2%
SX	A 57	Einfahrt	1651	20,7%	SV	1067	7,7%	SW	584	44,5%	SY	3476	16,1%	RC	1825	12,0%
SY	A 57	HFB	3681	15,1%	SX	1348	14,4%	RC	2333	15,5%	-	-	-	-	-	-
AO	A 57	HFB	3563	13,1%	AQ	2138	13,6%	AP	1425	12,5%	-	-	-	-	-	-
AP	A 57	Ausfahrt	1757	12,1%	AQ	1455	16,5%	AO	3212	14,1%	AR	402	35,1%	AS	1355	5,2%
AQ	A 57	HFB	2159	6,0%	AO	3498	8,6%	AP	1339	12,9%	BA	2181	6,2%	AZ	22	27,8%
AR	A 57	Rampe zur A 40	615	18,9%	AT	1367	20,2%	AU	752	21,3%	AS	730	3,2%	AP	1345	10,3%
AS	A 57	Parallelfahrbahn	1348	3,2%	AP	1762	12,9%	AR	414	44,7%	AV	1003	10,6%	AX	2351	6,3%
AV	A 57	Rampe von A 40	1516	14,7%	AS	1028	6,6%	AX	2544	11,4%	AW	1780	15,9%	AU	264	22,7%
AX	A 57	Verflechtung	2464	10,1%	AS	1132	6,4%	AV	1332	13,1%	AY	1132	6,4%	AZ	1332	13,1%
AY	A 57	Rampe zur A 40	1348	3,2%	AX	2351	6,3%	AZ	1003	10,6%	BU	490	25,1%	BV	1838	9,0%
AZ	A 57	Einfahrt	1516	14,7%	AY	1028	6,6%	AX	2544	11,4%	BA	2929	17,4%	AQ	1413	20,3%
BW	A 57	Rampe von A 40	513	16,0%	BT	934	24,3%	BU	421	34,4%	BW	3155	11,0%	BA	2642	10,1%
BA	A 57	HFB	3064	20,2%	BW	307	21,5%	BX	3371	20,3%	AQ	1617	21,0%	AZ	1447	19,3%
BX	A 57	HFB	3419	11,0%	BA	2941	9,9%	BW	478	17,8%	-	-	-	-	-	-
BR	A 40	HFB	2577	17,9%	BT	887	21,0%	BS	1690	16,3%	-	-	-	-	-	-
BT	A 40	Ausfahrt	1029	22,4%	BR	2334	17,4%	BS	1305	13,5%	BU	614	24,4%	BW	415	19,5%
BS	A 40	HFB	1693	13,5%	BR	2548	15,5%	BT	855	19,5%	RL	1221	4,6%	RM	2914	9,7%
BU	A 40	Parallelfahrbahn	645	19,7%	BT	1070	18,5%	BW	425	16,7%	AY	1142	25,3%	BV	1787	23,3%
BV	A 40	Verflechtung	1872	9,0%	BU	499	19,4%	AY	1373	5,2%	RH	429	21,2%	RI	1443	5,3%
RI	A 40	Parallelfahrbahn	1416	5,6%	BV	1859	9,7%	RH	443	23,0%	RJ	271	8,9%	RL	1145	4,8%
RL	A 40	Einfahrt	1146	2,9%	RJ	261	6,1%	RI	1407	3,5%	BS	1228	16,1%	RM	2374	9,7%
RJ	A 40	Parallelfahrbahn	272	7,4%	RF	1109	9,1%	RK	1381	8,8%	RI	1424	4,8%	RL	1152	4,3%
RK	A 40	Parallelfahrbahn	1350	10,7%	RJ	294	8,2%	RF	1056	11,5%	RKNS	868	9,6%	RN	482	12,9%
RN	A 40	Ausfahrt	460	10,7%	RK	1335	8,6%	RKNS	875	7,5%	-	-	-	-	-	-
RKNS	A 40	Parallelfahrbahn	917	9,5%	RK	1371	10,5%	RN	454	12,6%	RT	1496	9,9%	RS	579	10,5%
RS	A 40	Einfahrt	561	21,9%	RKNS	829	10,0%	RT	1390	14,8%	-	-	-	-	-	-
RT	A 40	Einfahrt	1433	8,7%	RS	583	14,1%	RKNS	850	5,1%	RU	3906	9,5%	RM	2473	10,0%
RM	A 40	HFB	2802	10,6%	RL	1121	4,9%	BS	1681	14,5%	RT	1522	11,4%	RU	4324	10,9%
RU	A 40	HFB	4235	12,3%	RT	1362	11,5%	RM	2873	12,7%	-	-	-	-	-	-
SH	A 40	HFB	4024	12,5%	SI	2936	12,9%	SJ	1088	11,4%	-	-	-	-	-	-
SI	A 40	HFB	2877	24,6%	SS	2288	27,6%	SR	589	12,9%	SJ	670	15,5%	SH	3547	22,9%
SJ	A 40	Ausfahrt	1497	8,3%	SI	2039	28,4%	SH	3537	19,9%	SL	410	14,1%	SK	1087	6,1%
SL	A 40	Ausfahrt	436	10,8%	SK	779	9,2%	SJ	1215	9,8%	-	-	-	-	-	-
SK	A 40	Parallelfahrbahn	1090	5,1%	SL	396	9,6%	SJ	1486	6,3%	SP	1530	9,2%	SO	440	19,3%
SO	A 40	Einfahrt	479	20,5%	SK	988	4,6%	SP	1467	9,7%	-	-	-	-	-	-
SP	A 40	Parallelfahrbahn	1530	9,2%	SK	1090	5,1%	SO	440	19,3%	SQ	332	23,8%	SV	1198	5,2%
SQ	A 40	Parallelfahrbahn	393	16,3%	SP	1448	9,7%	SV	1055	7,3%	ST	960	11,7%	SR	567	8,5%
SR	A 40	Ausfahrt	1311	14,7%	SI	2281	18,5%	SS	970	23,6%	ST	1528	15,1%	SQ	217	17,5%
SS	A 40	HFB	2166	24,3%	SI	2621	23,7%	SR	455	21,0%	BB	2876	26,4%	AT	710	32,8%
ST	A 40	Parallelfahrbahn	1563	10,7%	SR	1304	10,3%	SQ	259	12,7%	SU	186	1,1%	AW	1749	9,7%

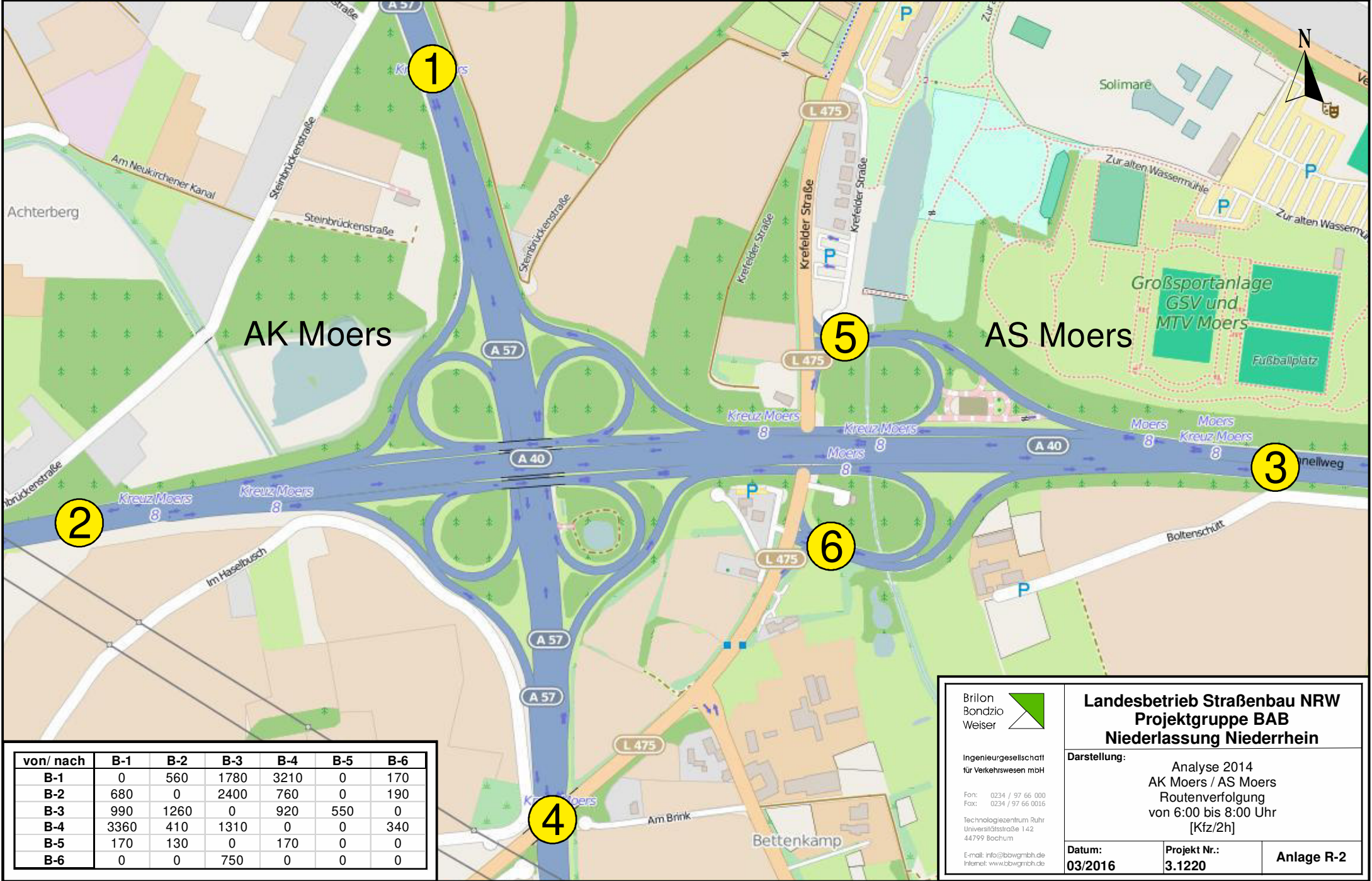
AW	A 40	Verflechtung	1950	23,3%	ST	1684	26,0%	SU	266	6,0%	AV	1648	25,0%	AU	302	13,9%
AU	A 40	Parallelfahrbahn	832	18,8%	AW	895	19,6%	AV	63	30,2%	AR	455	24,8%	AT	1287	20,9%
AT	A 40	Einfahrt	1363	23,8%	BB	2778	20,8%	SS	1415	17,8%	AU	786	18,8%	AR	577	30,7%
BB	A 40	HFB	3188	15,7%	SS	1999	12,2%	AT	1189	21,5%	-	-	-	-	-	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen







von/ nach	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6
B-1	0	560	1780	3210	0	170
B-2	680	0	2400	760	0	190
B-3	990	1260	0	920	550	0
B-4	3360	410	1310	0	0	340
B-5	170	130	0	170	0	0
B-6	0	0	750	0	0	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

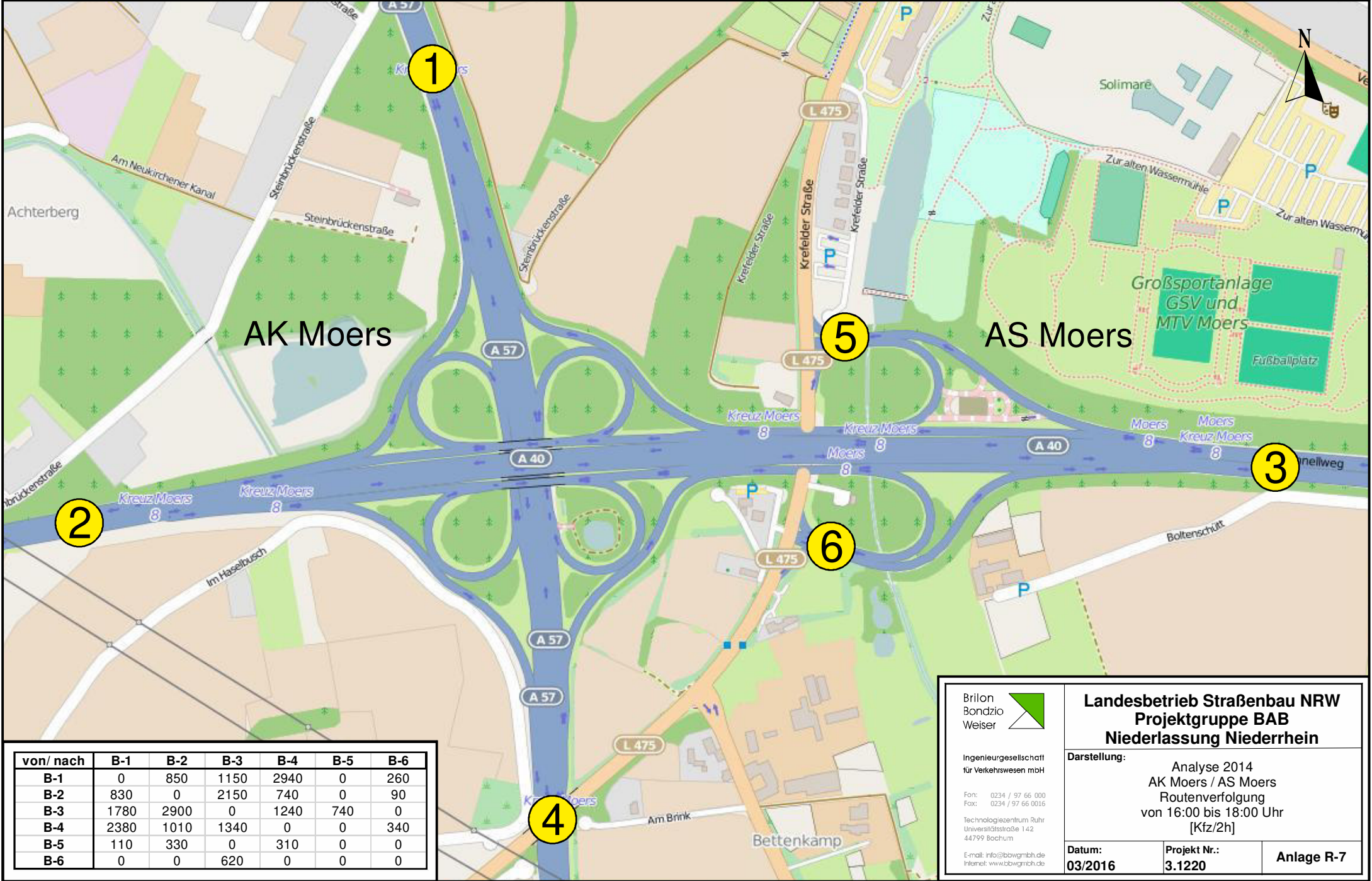
E-mail: info@bbwgmbh.de  
Internet: www.bbwgmbh.de

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

Darstellung: Analyse 2014  
AK Moers / AS Moers  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum: <b>03/2016</b>	Projekt Nr.: <b>3.1220</b>	Anlage R-2
--------------------------	-------------------------------	------------





von/ nach	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6
B-1	0	850	1150	2940	0	260
B-2	830	0	2150	740	0	90
B-3	1780	2900	0	1240	740	0
B-4	2380	1010	1340	0	0	340
B-5	110	330	0	310	0	0
B-6	0	0	620	0	0	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser



Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

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

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

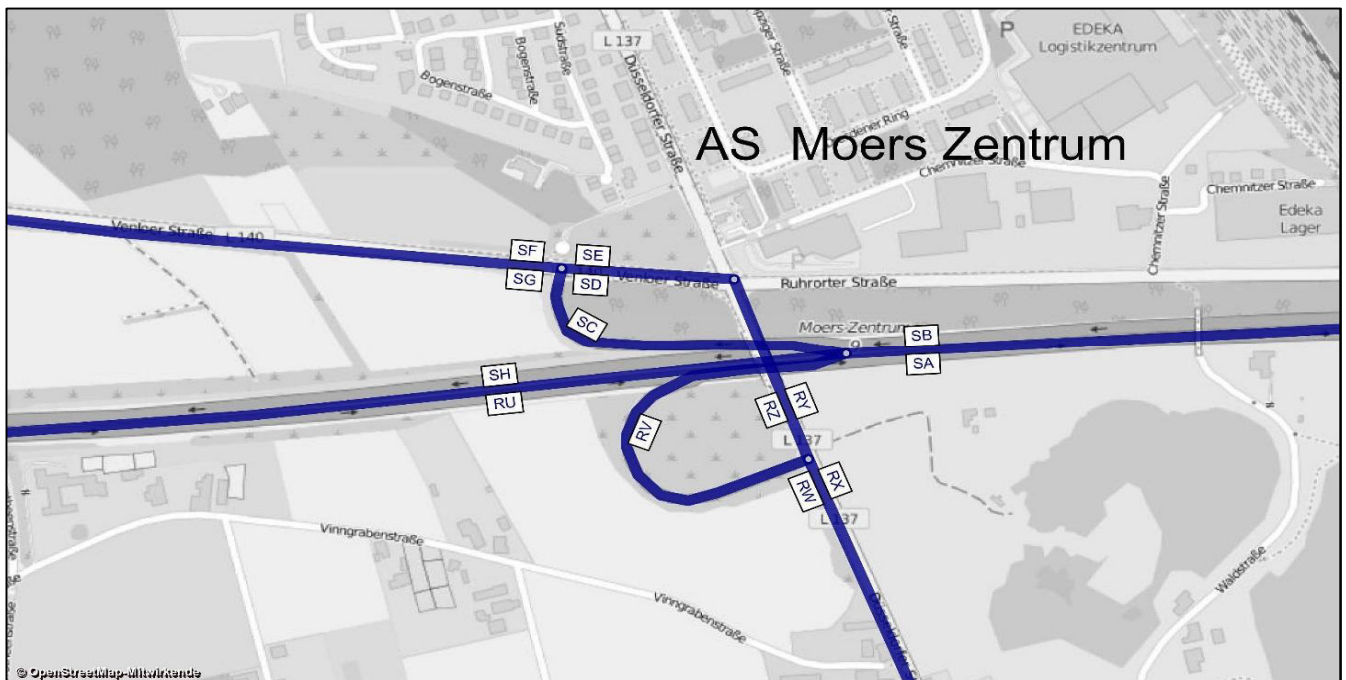
Darstellung: Analyse 2014  
AK Moers / AS Moers  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

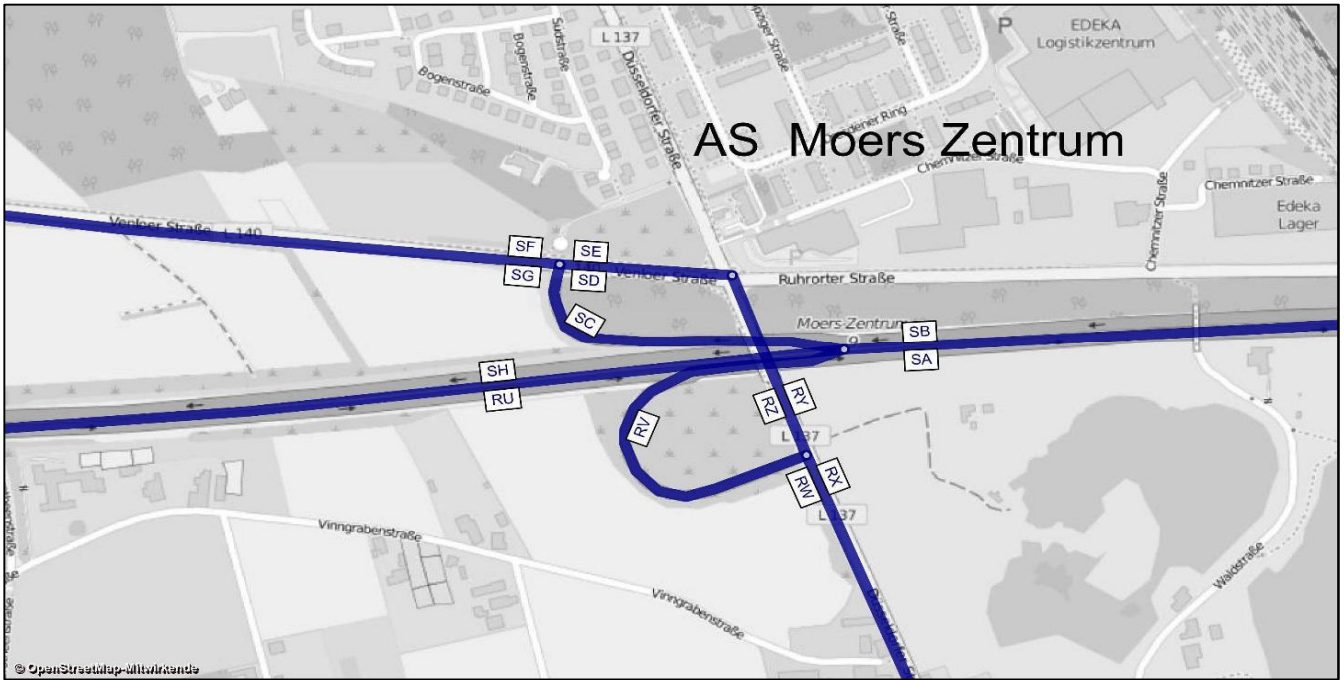
Anlage R-7

AS Moers Zentrum - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
SB	A 40	West	HFB	49950	17,5%	8750	46250	18,6%	25,7%	2553	673	0,06	0,015	16,2%	7500
SC	A 40	West	Ausfahrt	5250	29,5%	1550	4750	36,3%	28,2%	267	56	0,06	0,012	29,5%	1400
SH	A 40	West	HFB	44650	16,1%	7200	41500	16,5%	25,5%	2286	617	0,06	0,015	14,7%	6100
RU	A 40	Ost	HFB	43000	17,4%	7500	40500	17,9%	27,7%	2255	553	0,06	0,014	15,8%	6400
RV	A 40	Ost	Einfahrt	5000	33,0%	1650	4550	38,9%	42,1%	258	55	0,06	0,012	33,0%	1500
SA	A 40	Ost	HFB	48000	19,1%	9150	45050	20,0%	29,0%	2513	608	0,06	0,013	17,5%	7900
QS SH+RU	A 40	-	HFB	87650	16,8%	14700	82000	-	-	-	-	-	-	15,2%	12500
QS SA+SB	A 40	-	HFB	97950	18,3%	17900	91300	-	-	-	-	-	-	16,9%	15400
RW	L 137	Süd	Basisstraße	8750	2,9%	250	8300	3,0%	1,5%	486	65	0,06	0,008	2,4%	200
RX	L 137	Nord	Basisstraße	8750	2,9%	250	8300	3,0%	1,5%	486	65	0,06	0,008	2,4%	200
SD	L 140	Ost	Basisstraße	8400	4,2%	350	8000	3,9%	1,9%	467	62	0,06	0,008	3,1%	250
SE	L 140	West	Basisstraße	8400	4,2%	350	8000	3,9%	1,9%	467	62	0,06	0,008	3,1%	250
SF	L 140	West	Basisstraße	6900	3,6%	250	6500	3,8%	1,9%	381	51	0,06	0,008	3,1%	200
SG	L 140	Ost	Basisstraße	6900	3,6%	250	6500	3,8%	1,9%	381	51	0,06	0,008	3,1%	200
QS RW+RX	L 137	-	Basisstraße	17500	2,9%	500	16600	-	-	-	-	-	-	2,4%	400
QS SD+SE	L 140	-	Basisstraße	16800	4,2%	700	16000	-	-	-	-	-	-	3,1%	500
QS SF+SG	L 140	-	Basisstraße	13800	3,6%	500	13000	-	-	-	-	-	-	3,1%	400
RY	L 137	Nord	Basisstraße	9500	2,1%	200	9050	2,2%	1,1%	486	65	0,05	0,007	1,7%	150
RZ	L 137	Süd	Basisstraße	9500	2,1%	200	9050	2,2%	1,1%	486	65	0,05	0,007	1,7%	150
QS RW+RX	L 137	-	Basisstraße	19000	2,1%	400	18100	-	-	-	-	-	-	1,7%	300

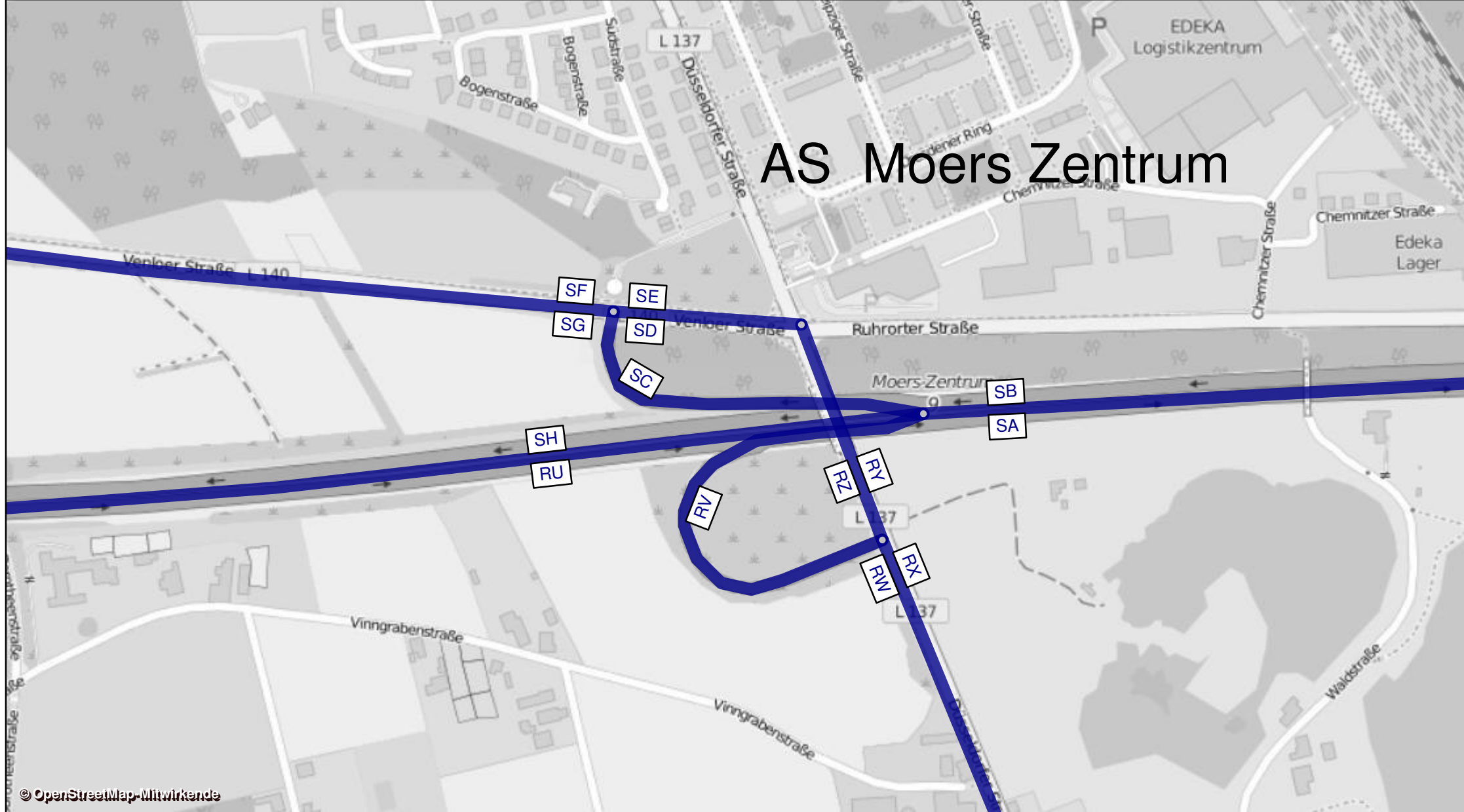




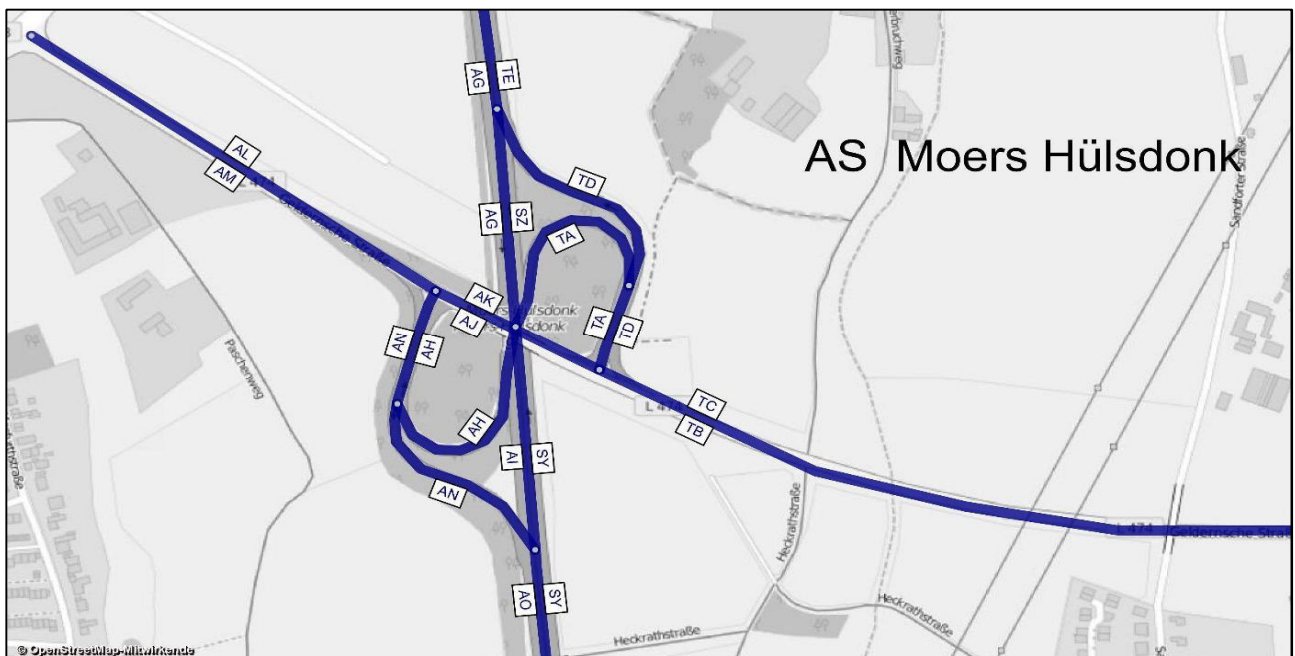
AS Moers Zentrum - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
SB	A 40	HFB	4493	11,8%	SC	594	28,6%	SH	3899	9,3%	-	-	-	-	-	-
SC	A 40	Ausfahrt	585	29,6%	SH	3586	9,8%	SB	4171	12,6%	-	-	-	-	-	-
SH	A 40	HFB	4024	12,5%	SB	4564	16,2%	SC	540	43,9%	-	-	-	-	-	-
RU	A 40	HFB	4235	12,3%	SA	4831	14,7%	RV	596	31,9%	-	-	-	-	-	-
RV	A 40	Einfahrt	598	30,9%	SA	4674	13,7%	RU	4076	11,2%	-	-	-	-	-	-
SA	A 40	HFB	4848	13,0%	RU	4256	10,8%	RV	592	28,5%	-	-	-	-	-	-



# AS Moers Zentrum

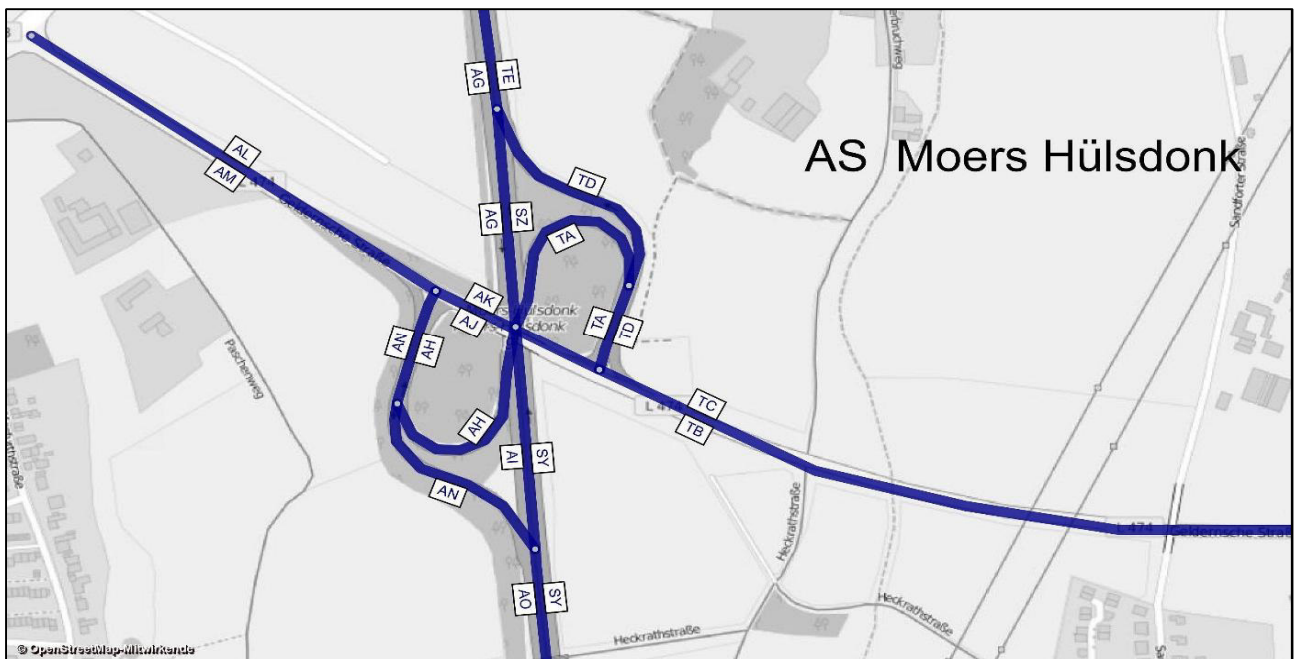


AS Moers Hülsdonk - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
AG	A 57	Süd	HFB	37450	14,0%	5250	34900	15,1%	18,1%	1951	459	0,06	0,013	12,9%	4500
AI	A 57	Süd	HFB	33750	14,8%	5000	31650	15,9%	18,8%	1764	427	0,06	0,013	13,6%	4300
AH	A 57	Süd	Ausfahrt	3750	6,7%	250	3250	7,4%	8,5%	187	32	0,06	0,010	6,2%	200
AN	A 57	Süd	Einfahrt	5150	9,7%	500	4550	10,8%	12,3%	255	58	0,06	0,013	8,8%	400
AO	A 57	Süd	HFB	38900	14,1%	5500	36200	15,3%	18,0%	2019	485	0,06	0,013	13,0%	4700
SY	A 57	Nord	HFB	36750	15,1%	5550	34300	15,7%	20,6%	1943	402	0,06	0,012	13,6%	4650
SZ	A 57	Nord	HFB	31450	16,2%	5100	29650	16,5%	21,8%	1675	353	0,06	0,012	14,2%	4200
TA	A 57	Nord	Ausfahrt	5350	9,3%	500	4700	11,1%	12,3%	268	49	0,06	0,010	9,6%	450
TD	A 57	Nord	Einfahrt	4050	11,1%	450	3500	13,6%	18,3%	205	31	0,06	0,009	11,4%	400
TE	A 57	Nord	HFB	35500	15,5%	5500	33150	16,2%	21,5%	1880	384	0,06	0,012	13,9%	4600
QS AG+TE	A 57	-	HFB	72950	14,7%	10750	68050	-	-	-	-	-	-	13,4%	9100
QS AG+SZ	A 57	-	HFB	68900	15,0%	10350	64550	-	-	-	-	-	-	13,5%	8700
QS AI+SY	A 57	-	HFB	70500	15,0%	10550	65950	-	-	-	-	-	-	13,6%	8950
QS AO+SY	A 57	-	HFB	75650	14,6%	11050	70500	-	-	-	-	-	-	13,3%	9350
AL	L 474	West	Basisstraße	8300	4,2%	350	14350	4,7%	5,8%	416	65	0,03	0,004	2,1%	300
AM	L 474	Ost	Basisstraße	8300	4,2%	350	14350	4,7%	5,8%	416	65	0,03	0,004	2,1%	300
TB	L 474	Ost	Basisstraße	8100	6,8%	550	13350	7,9%	10,8%	387	60	0,03	0,004	3,4%	450
TC	L 474	West	Basisstraße	8100	6,8%	550	13350	7,9%	10,8%	387	60	0,03	0,004	3,4%	450
QS AL+AM	L 474	-	Basisstraße	16600	4,2%	700	28700	-	-	-	-	-	-	2,1%	600
QS TB+TC	L 474	-	Basisstraße	16200	6,8%	1100	26700	-	-	-	-	-	-	3,4%	900
AK	L 474	West	Basisstraße	8350	4,8%	400	14100	4,7%	5,8%	416	65	0,03	0,005	2,5%	350
AJ	L 474	Ost	Basisstraße	8350	4,8%	400	14100	4,7%	5,8%	416	65	0,03	0,005	2,5%	350
QS AK+AJ	L 474	-	Basisstraße	16700	4,8%	800	28200	-	-	-	-	-	-	2,5%	700



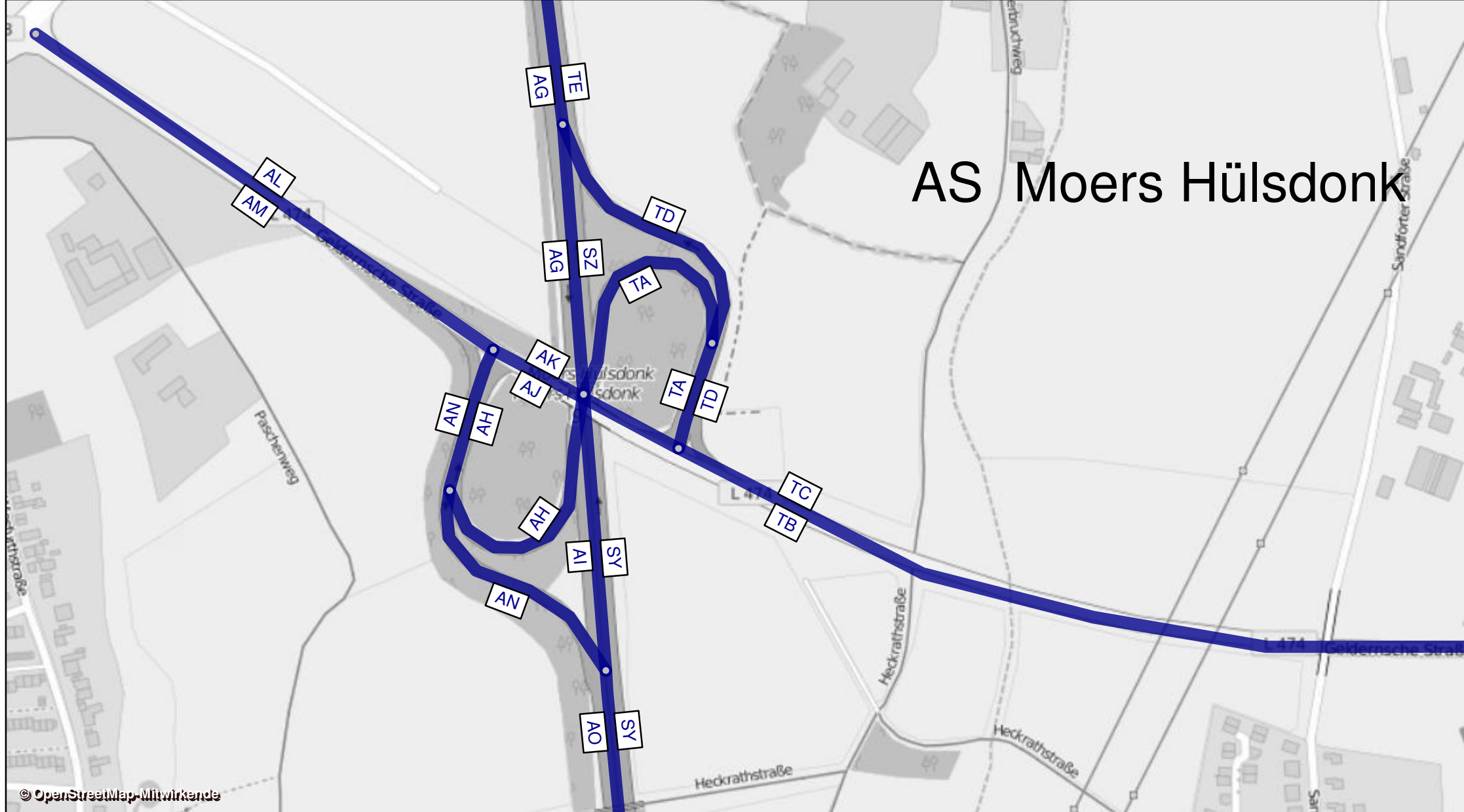


AS Moers Hülsonk - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
AG	A 57	HFB	3471	11,6%	AH	522	5,9%	AI	2949	12,6%	-	-	-	-	-	-
AI	A 57	HFB	3157	10,2%	AG	3350	10,0%	AH	193	6,7%	AN	414	10,9%	AO	3571	10,2%
AH	A 57	Ausfahrt	494	4,5%	AG	3351	12,1%	AI	2857	13,5%	-	-	-	-	-	-
AN	A 57	Einfahrt	510	3,3%	AI	2047	11,3%	AO	2557	9,7%	-	-	-	-	-	-
AO	A 57	HFB	3563	13,1%	AN	437	10,8%	AI	3126	13,5%	-	-	-	-	-	-
SY	A 57	HFB	3681	15,1%	SZ	3130	16,7%	TA	551	5,8%	-	-	-	-	-	-
SZ	A 57	HFB	3215	24,2%	SY	3373	23,5%	TA	158	10,8%	TE	3525	22,8%	TD	310	9,0%
TA	A 57	Ausfahrt	587	7,7%	SZ	2412	9,7%	SY	2999	9,3%	-	-	-	-	-	-
TD	A 57	Einfahrt	469	6,0%	TE	2937	13,3%	SZ	2468	14,7%	-	-	-	-	-	-
TE	A 57	HFB	3582	17,3%	TD	377	19,4%	SZ	3205	17,0%	-	-	-	-	-	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

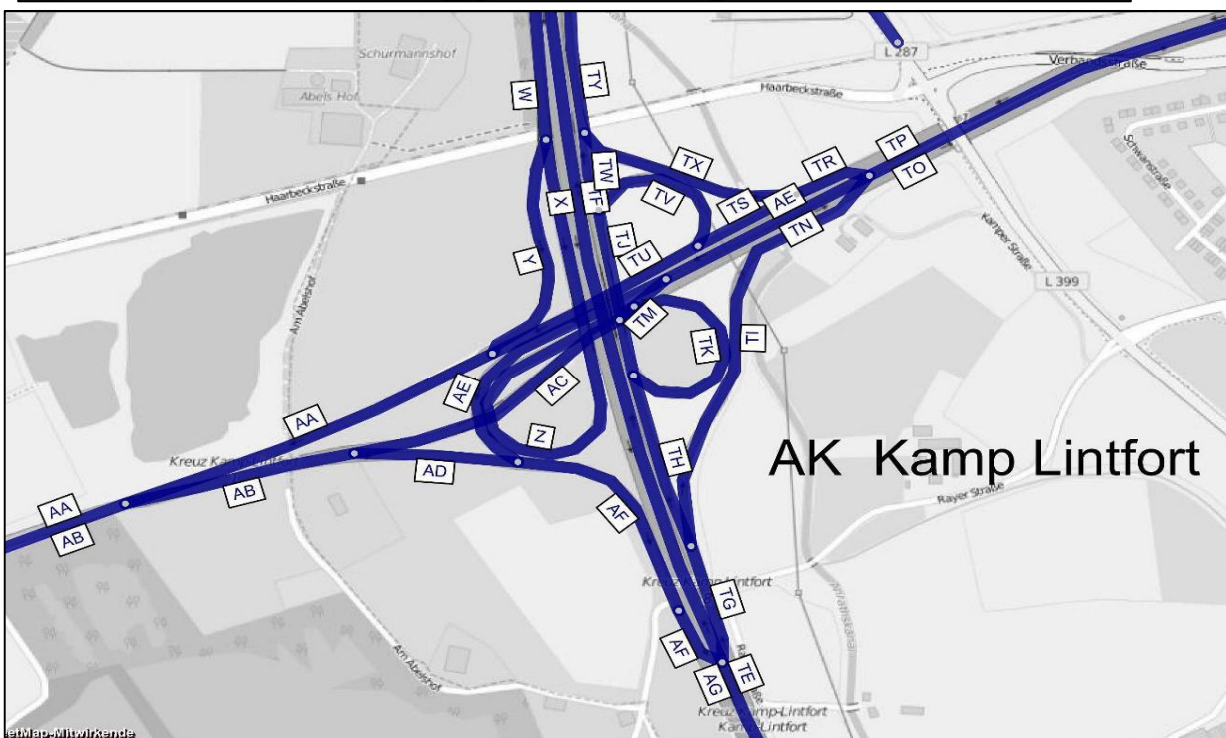
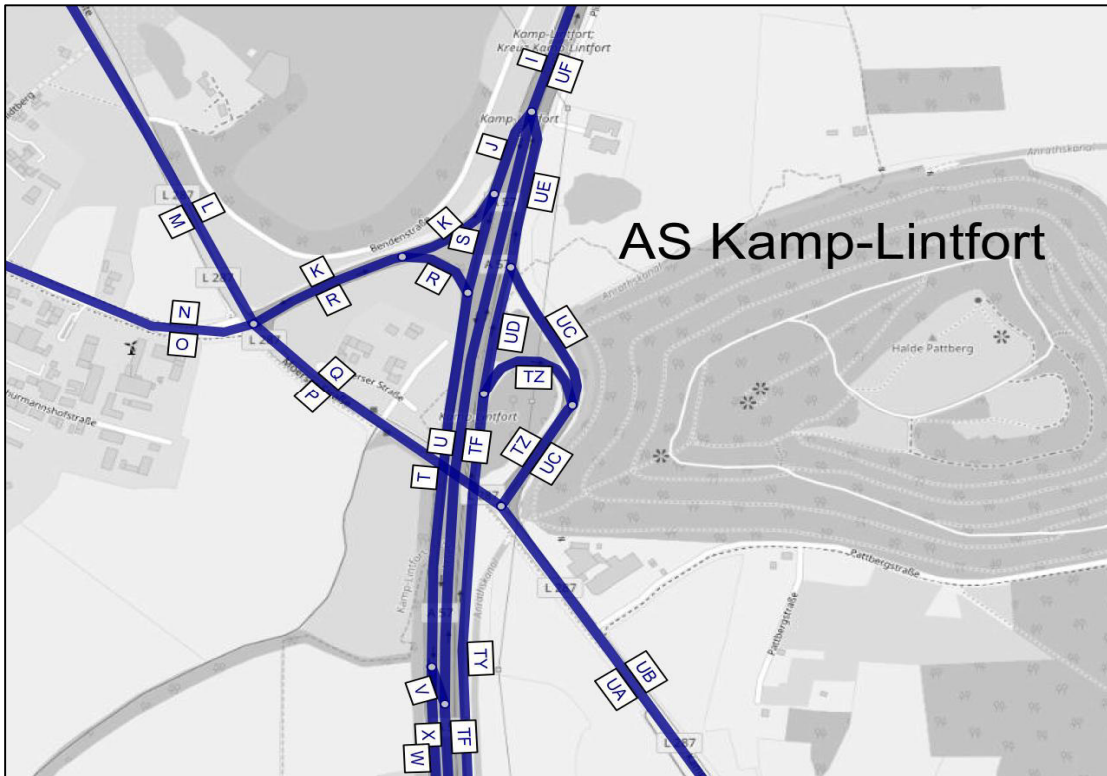
# AS Moers Hülsdonk



AK Kamp-Lintfort - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrt-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
TE	A 57	Nord	HFB	35500	15,5%	5500	33150	16,2%	21,5%	1880	384	0,06	0,012	13,9%	4600
TG	A 57	Nord	Ausfahrt	15500	19,0%	2950	14350	20,8%	25,1%	828	136	0,06	0,009	17,4%	2500
TF	A 57	Nord	HFB	19950	12,8%	2550	18800	12,5%	19,5%	1052	248	0,06	0,013	11,2%	2100
TH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4600	3,3%	150	4200	3,2%	4,4%	239	50	0,06	0,012	2,4%	100
TI	A 57	Nord	Rampe zur A 42	10950	25,6%	2800	10100	27,9%	37,0%	589	86	0,06	0,009	23,8%	2400
TK	A 57	Nord	Rampe von A 42	1250	20,0%	250	1150	24,2%	26,5%	63	16	0,05	0,014	21,7%	250
TJ	A 57	Nord	Verflechtung	5800	6,9%	400	5350	7,6%	9,8%	302	65	0,06	0,012	6,5%	350
TV	A 57	Nord	Rampe zur A 42	1550	6,5%	100	1400	6,0%	7,1%	80	17	0,06	0,012	3,6%	50
TW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4250	7,1%	300	3950	8,2%	10,7%	222	49	0,06	0,012	7,6%	300
TX	A 57	Nord	Rampe von A 42	9700	14,9%	1450	9100	16,7%	17,6%	513	111	0,06	0,012	13,7%	1250
TY	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	13950	12,5%	1750	13050	14,1%	15,5%	735	160	0,06	0,012	11,9%	1550
TZ	A 57	Nord	Ausfahrt	6800	8,1%	550	6300	8,2%	13,1%	357	74	0,06	0,012	7,1%	450
UD	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7200	16,7%	1200	6750	19,7%	17,6%	379	86	0,06	0,013	16,3%	1100
UC	A 57	Nord	Einfahrt	1550	9,7%	150	1400	8,3%	14,8%	80	17	0,06	0,012	7,1%	100
UE	A 57	Nord	Einfahrt	8700	15,5%	1350	8150	17,7%	17,2%	459	102	0,06	0,013	14,7%	1200
UF	A 57	Nord	HFB	28700	13,6%	3900	26950	14,1%	18,8%	1510	351	0,06	0,013	12,2%	3300
I	A 57	Süd	HFB	30900	12,1%	3750	28100	13,2%	14,4%	1571	371	0,06	0,013	11,0%	3100
J	A 57	Süd	Ausfahrt	10650	14,1%	1500	9200	15,7%	17,1%	530	91	0,06	0,010	13,0%	1200
U	A 57	Süd	HFB	20200	11,1%	2250	18900	11,9%	13,5%	1042	281	0,06	0,015	10,1%	1900
K	A 57	Süd	Ausfahrt	1400	10,7%	150	1250	9,4%	18,3%	71	11	0,06	0,009	8,0%	100
S	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	9250	14,6%	1350	7950	16,7%	17,0%	458	80	0,06	0,010	13,8%	1100
R	A 57	Süd	Einfahrt	6200	8,1%	500	5550	9,1%	11,4%	320	57	0,06	0,010	8,1%	450
T	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	15500	11,9%	1850	13550	13,6%	14,6%	778	137	0,06	0,010	11,4%	1550
V	A 57	Süd	Einfahrt	3100	1,6%	50	2800	2,2%	2,5%	160	29	0,06	0,010	1,8%	50
W	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	12350	14,6%	1800	10750	16,6%	17,9%	618	108	0,06	0,010	14,0%	1500
X	A 57	Süd	HFB	23300	9,9%	2300	21700	10,6%	12,4%	1202	310	0,06	0,014	9,0%	1950
Y	A 57	Süd	Rampe zur A 42	1250	24,0%	300	1100	25,3%	29,9%	64	11	0,06	0,010	22,7%	250
Z	A 57	Süd	Rampe zur A 42	11100	14,0%	1550	9650	15,5%	16,6%	553	98	0,06	0,010	13,0%	1250
AD	A 57	Süd	Rampe von A 42	1600	3,1%	50	1400	4,3%	10,4%	82	13	0,06	0,009	3,6%	50
AF	A 57	Süd	Einfahrt	14150	20,8%	2950	13200	22,4%	29,8%	749	150	0,06	0,011	19,3%	2550
AE	A 57	Süd	Rampe von A 42	12550	23,1%	2900	11750	24,6%	31,7%	667	136	0,06	0,012	21,3%	2500
AG	A 57	Süd	HFB	37450	14,0%	5250	34900	15,1%	18,1%	1951	459	0,06	0,013	12,9%	4500
AB	B 528	Ost	HFB	8100	7,4%	600	7450	8,5%	13,6%	419	92	0,06	0,012	7,4%	550
AC	A 42	Ost	HFB	6500	8,5%	550	6000	9,5%	14,2%	337	79	0,06	0,013	8,3%	500
TM	A 42	Ost	Einfahrt	5300	5,7%	300	4900	6,1%	11,1%	273	63	0,06	0,013	5,1%	250
TN	A 42	Ost	HFB	16400	11,0%	1800	14500	12,4%	14,4%	827	161	0,06	0,011	10,3%	1500
TO	A 42	Ost	HFB	27300	16,8%	4600	24650	18,9%	22,3%	1416	247	0,06	0,010	16,0%	3950
TP	A 42	West	HFB	27050	17,0%	4600	25150	18,5%	22,7%	1425	296	0,06	0,012	15,7%	3950
TR	A 42	West	Ausfahrt	14500	11,7%	1700	13400	13,2%	15,1%	759	160	0,06	0,012	11,2%	1500
TS	A 42	West	Parallelfahrbahn	4800	5,2%	250	4300	5,8%	9,3%	245	49	0,06	0,011	4,7%	200
TU	A 42	West	Verflechtung	6350	5,5%	350	5750	5,9%	8,7%	326	65	0,06	0,011	5,2%	300
AA	B 528	West	HFB	7600	8,6%	650	6850	9,1%	11,7%	390	76	0,06	0,011	8,0%	550
QS UF+I	A 57	-	HFB	59600	12,8%	7650	55050	-	-	-	-	-	-	11,6%	6400
QS U+TF	A 57	-	HFB	40150	12,0%	4800	37700	-	-	-	-	-	-	10,6%	4000
QS X+TF	A 57	-	HFB	43250	11,2%	4850	40500	-	-	-	-	-	-	10,0%	4050
QS TE+AG	A 57	-	HFB	72950	14,7%	10750	68050	-	-	-	-	-	-	13,4%	9100
QS AA+AB	B 528	-	HFB	15700	8,0%	1250	14300	-	-	-	-	-	-	7,7%	1100
QS TN+AE	A 42	-	HFB	28950	16,2%	4700	26250	-	-	-	-	-	-	15,2%	4000
QS TP+TO	A 42	-	HFB	54350	16,9%	9200	49800	-	-	-	-	-	-	15,9%	7900

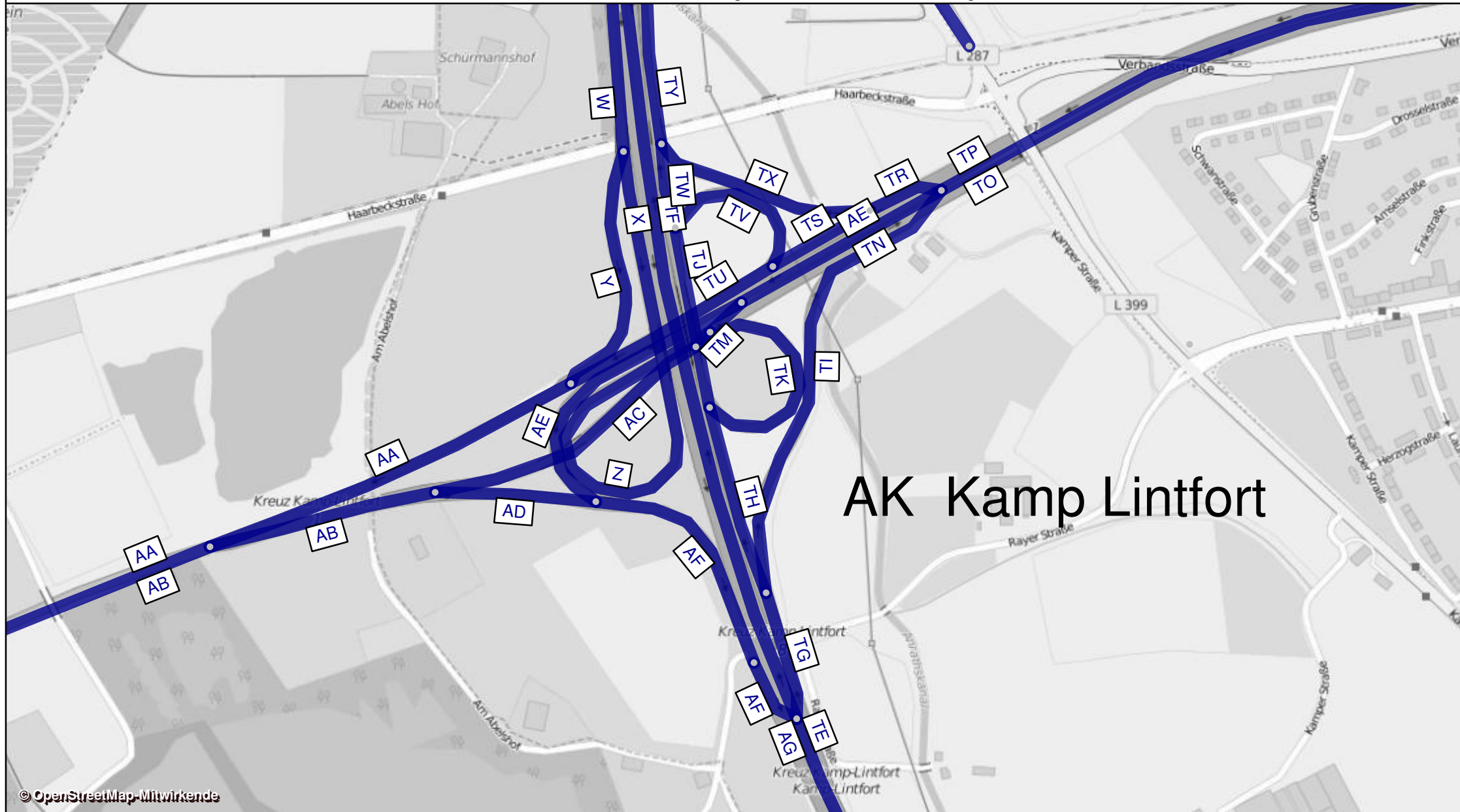


AS Kamp-Lintfort - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahr-richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	
L	L 287	Nord	Basisstraße	7400	3,4%	250	7000	3,5%	1,8%	410	55	0,06	0,008	2,9%	200	
M	L 287	Süd	Basisstraße	7400	3,4%	250	7000	3,5%	1,8%	410	55	0,06	0,008	2,9%	200	
UB	L 287	Nord	Basisstraße	7550	7,3%	550	8000	10,1%	5,0%	469	63	0,06	0,008	8,1%	650	
UA	L 287	Süd	Basisstraße	7550	7,3%	550	8000	10,1%	5,0%	469	63	0,06	0,008	8,1%	650	
QS L+M	L 287	-	Basisstraße	14800	3,4%	500	14000	-	-	-	-	-	-	2,9%	400	
QS UA+UB	L 287	-	Basisstraße	15100	7,3%	1100	16000	-	-	-	-	-	-	8,1%	1300	
Q	L 287	Nord	Basisstraße	7500	3,4%	400	7500	6,6%	3,3%	439	59	0,06	0,008	2,9%	400	
P	L 287	Süd	Basisstraße	7500	3,4%	400	7500	6,6%	3,3%	439	59	0,06	0,008	2,9%	400	
QS Q+P	L 287	-	Basisstraße	15000	3,4%	800	15000	-	-	-	-	-	-	2,9%	800	



AK + AS Kamp-Lintfort - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%
TE	A 57	HFB	3582	17,3%	TG	1939	20,4%	TF	1643	13,5%	-	-	-	-	-	-
TG	A 57	Ausfahrt	1888	16,0%	TI	1524	19,5%	TH	364	1,6%	TE	3532	12,3%	TF	1644	8,0%
TF	A 57	HFB	2066	8,6%	TE	3130	14,2%	TG	1064	25,0%	UE	325	18,5%	UF	2391	10,0%
TH	A 57	Parallelfahrbahn	454	1,8%	TG	1749	13,1%	TI	1295	17,1%	TJ	519	2,5%	TK	65	7,7%
TI	A 57	Rampe zur A 42	1520	16,7%	TG	1861	14,3%	TH	341	3,5%	TN	1995	18,1%	TO	3515	10,3%
TK	A 57	Rampe von A 42	147	4,8%	TH	39	5,1%	TJ	186	4,8%	TM	87	1,1%	TN	124	5,6%
TJ	A 57	Verflechtung	577	5,5%	TH	396	2,3%	TK	181	12,7%	TV	133	3,8%	TW	444	6,1%
TV	A 57	Rampe zur A 42	163	3,1%	TJ	456	4,4%	TW	293	5,1%	TU	748	0,7%	TS	585	0,0%
TW	A 57	Parallelfahrbahn	446	1,8%	TV	54	1,9%	TJ	500	1,8%	TX	475	7,4%	TY	921	4,7%
TX	A 57	Rampe von A 42	969	11,2%	TW	351	3,4%	TY	1320	9,2%	TR	1322	8,2%	TS	353	0,0%
TY	A 57	Parallelfahrbahn	1339	11,6%	TX	985	14,5%	TW	354	3,4%	UD	713	16,7%	TZ	626	5,8%
TZ	A 57	Ausfahrt	716	7,1%	TY	1345	11,5%	UD	629	16,5%	-	-	-	-	-	-
UD	A 57	Parallelfahrbahn	755	17,0%	TZ	509	7,1%	TY	1264	13,0%	UC	114	7,0%	UE	869	15,7%
UC	A 57	Einfahrt	160	2,5%	UD	442	16,7%	UE	602	13,0%	-	-	-	-	-	-
UE	A 57	Einfahrt	868	11,6%	UC	119	5,0%	UD	749	12,7%	UF	2891	8,5%	TF	2023	7,1%
UF	A 57	HFB	2700	7,7%	TF	1800	8,2%	UE	900	6,6%	-	-	-	-	-	-
I	A 57	HFB	3443	6,5%	U	2018	8,9%	J	1425	3,2%	-	-	-	-	-	-
J	A 57	Ausfahrt	1455	3,5%	K	198	5,6%	S	1257	3,2%	I	3699	12,4%	U	2244	18,2%
U	A 57	HFB	2183	9,4%	V	245	61,9%	X	2428	8,7%	I	3118	8,7%	J	935	6,8%
K	A 57	Ausfahrt	191	6,3%	S	1268	5,2%	J	1459	5,3%	-	-	-	-	-	-
S	A 57	Parallelfahrbahn	1265	3,5%	J	1465	3,7%	K	200	5,0%	R	799	6,5%	T	2064	4,7%
R	A 57	Einfahrt	755	12,1%	T	2044	5,7%	S	1289	1,9%	-	-	-	-	-	-
T	A 57	Parallelfahrbahn	1961	5,2%	R	742	7,1%	S	1219	3,9%	V	371	1,3%	W	1590	6,0%
V	A 57	Einfahrt	378	2,4%	W	1666	6,4%	T	2044	5,7%	U	1979	7,9%	X	2357	7,0%
W	A 57	Parallelfahrbahn	1608	6,3%	V	362	1,9%	T	1970	5,5%	Y	171	7,0%	Z	1437	6,3%
X	A 57	HFB	2479	6,6%	V	374	1,6%	U	2105	7,5%	AF	891	21,5%	AG	3370	10,6%
Y	A 57	Rampe zur A 42	168	7,1%	AA	766	9,8%	TU	598	10,5%	Z	1465	6,6%	W	1633	6,6%
Z	A 57	Rampe zur A 42	1446	6,6%	W	1600	6,7%	Y	154	7,1%	TM	715	3,5%	TN	2161	5,6%
AD	A 57	Rampe von A 42	223	4,5%	AB	684	7,7%	AC	461	9,3%	AE	1302	32,0%	AF	1525	27,9%
AF	A 57	Einfahrt	1578	15,6%	AD	123	0,0%	AE	1455	16,9%	X	1395	9,7%	AG	2973	12,8%
AE	A 57	Rampe von A 42	1444	21,3%	TR	1424	7,8%	TP	2868	14,6%	AD	104	1,0%	AF	1548	19,9%
AG	A 57	HFB	3471	11,6%	AF	1014	26,2%	X	2457	5,6%	-	-	-	-	-	-
AB	B 528	HFB	855	3,9%	AD	127	0,8%	AC	728	4,4%	-	-	-	-	-	-
AC	A 42	HFB	737	3,8%	AB	825	4,7%	AD	88	12,5%	TM	695	2,4%	TK	42	26,2%
TM	A 42	Einfahrt	681	2,5%	Z	1300	6,2%	TN	1981	4,9%	AC	724	4,6%	TK	43	37,2%
TN	A 42	HFB	2068	4,9%	Z	1402	6,3%	TM	666	2,0%	TO	3167	8,4%	TI	1099	14,8%
TO	A 42	HFB	3302	10,8%	TN	2042	5,0%	TI	1260	20,2%	-	-	-	-	-	-
TP	A 42	HFB	2824	17,1%	AE	1492	22,5%	TR	1332	11,1%	-	-	-	-	-	-
TR	A 42	Ausfahrt	1480	10,2%	TP	2947	15,8%	AE	1467	21,5%	TS	416	1,7%	TX	1064	13,5%
TS	A 42	Parallelfahrbahn	548	0,2%	TR	1521	10,3%	TX	973	16,0%	TV	156	3,2%	TU	704	0,9%
TU	A 42	Verflechtung	708	7,8%	TS	531	8,7%	TV	177	5,1%	Y	149	10,7%	AA	857	8,3%
AA	B 528	HFB	802	5,5%	Y	78	42,3%	TU	724	1,5%	-	-	-	-	-	-

A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

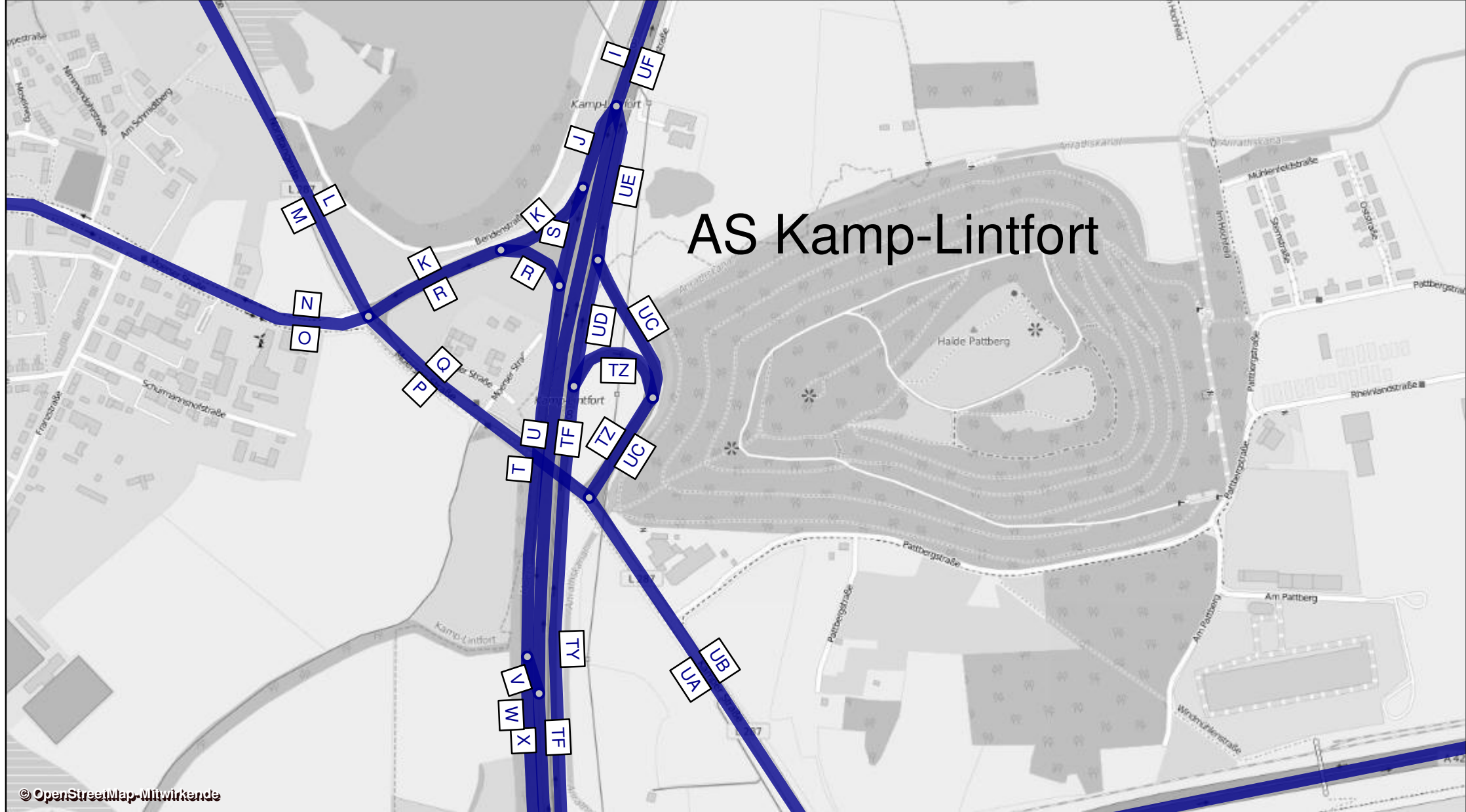


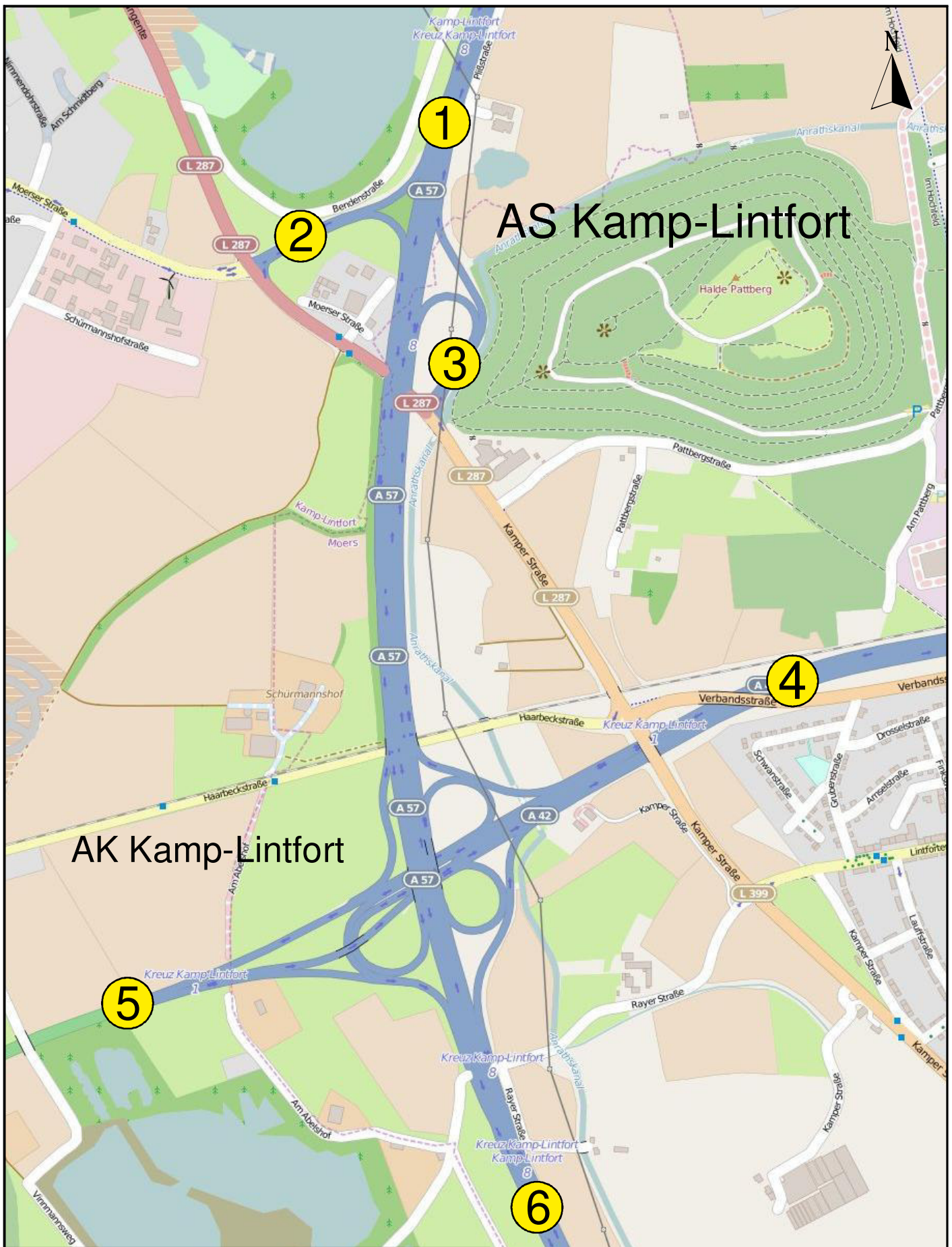
AK Kamp Lintfort



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AS Kamp-Lintfort





von/ nach	A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6
A-1	0	270	0	1420	270	3450
A-2	0	0	0	560	20	540
A-3	120	0	0	0	0	0
A-4	610	0	210	0	520	1360
A-5	80	0	10	920	0	170
A-6	2770	0	290	1640	170	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0 234 / 971 93 64

Fax: 0 234 / 971 93 66

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

Darstellung:

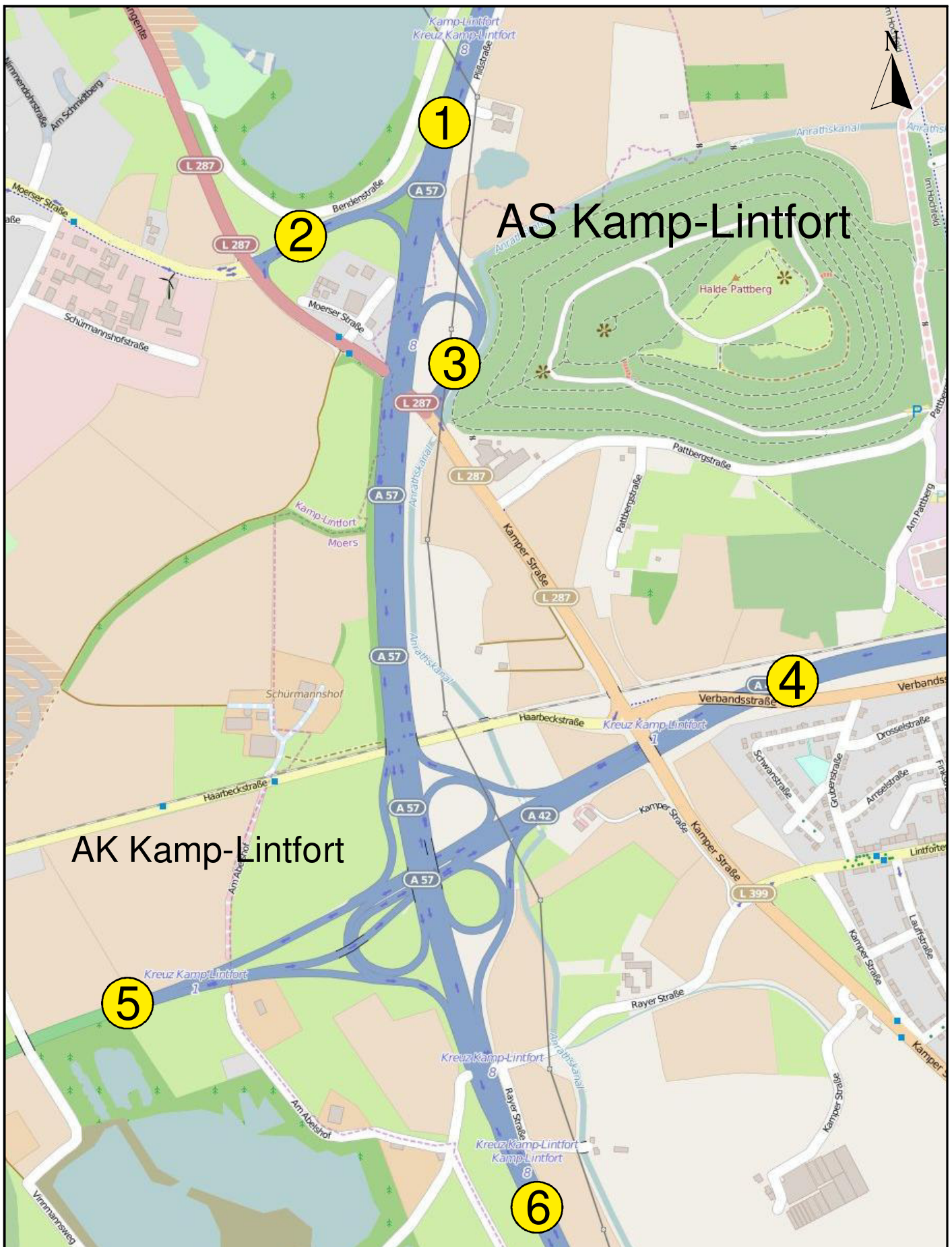
Analyse 2014  
AK Kamp-Lintfort / AS Kamp-Lintfort  
Routenverfolgung  
von 6:00 bis 8:00 Uhr  
[Kfz/2h]

Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

Anlage R-1





von/ nach	A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6
A-1	0	190	0	940	120	2210
A-2	0	0	0	400	20	460
A-3	230	0	0	0	0	0
A-4	1080	0	470	0	840	2010
A-5	140	0	20	690	0	230
A-6	2630	0	620	1570	230	0

Brilon  
Bondzio  
Weiser

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0 234 / 971 93 64  
Fax: 0 234 / 971 93 66

Technologiezentrum Ruhr  
Universitätsstraße 142  
44799 Bochum

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

**Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Projektgruppe BAB  
Niederlassung Niederrhein**

Darstellung: Analyse 2014  
AK Kamp-Lintfort / AS Kamp-Lintfort  
Routenverfolgung  
von 16:00 bis 18:00 Uhr  
[Kfz/2h]

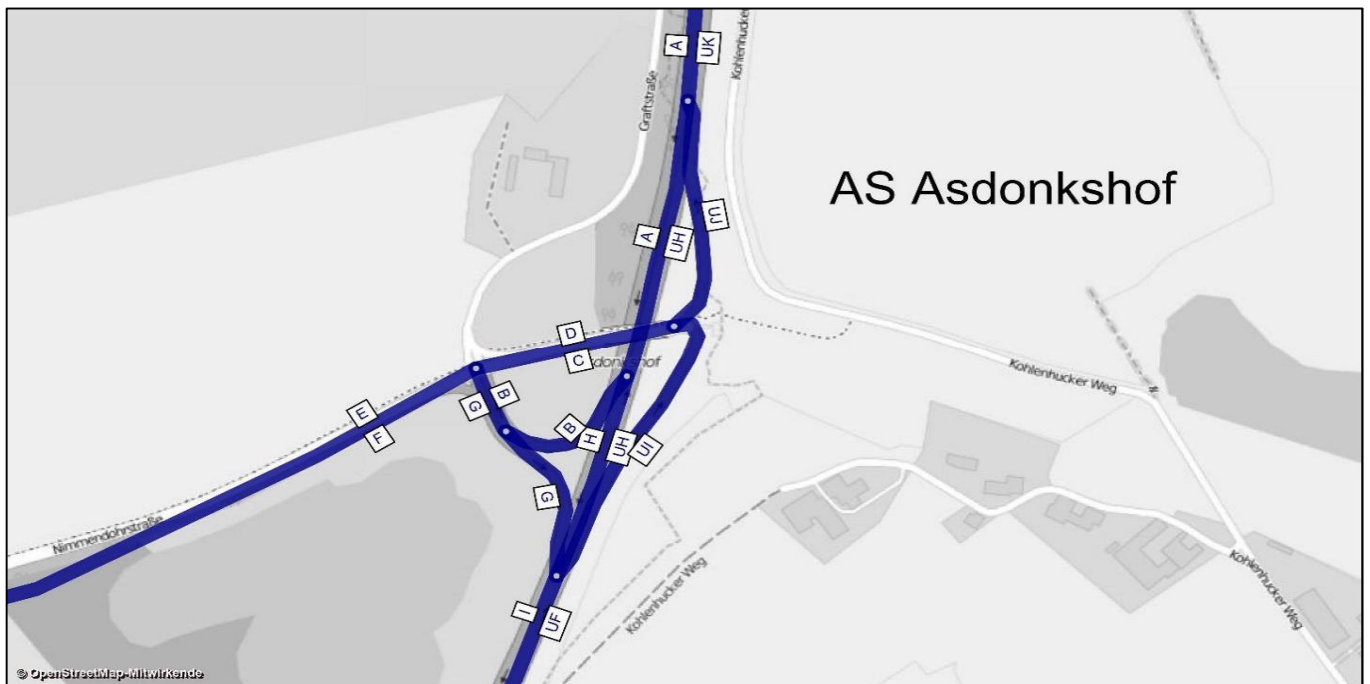
Datum:  
03/2016

Projekt Nr.:  
3.1220

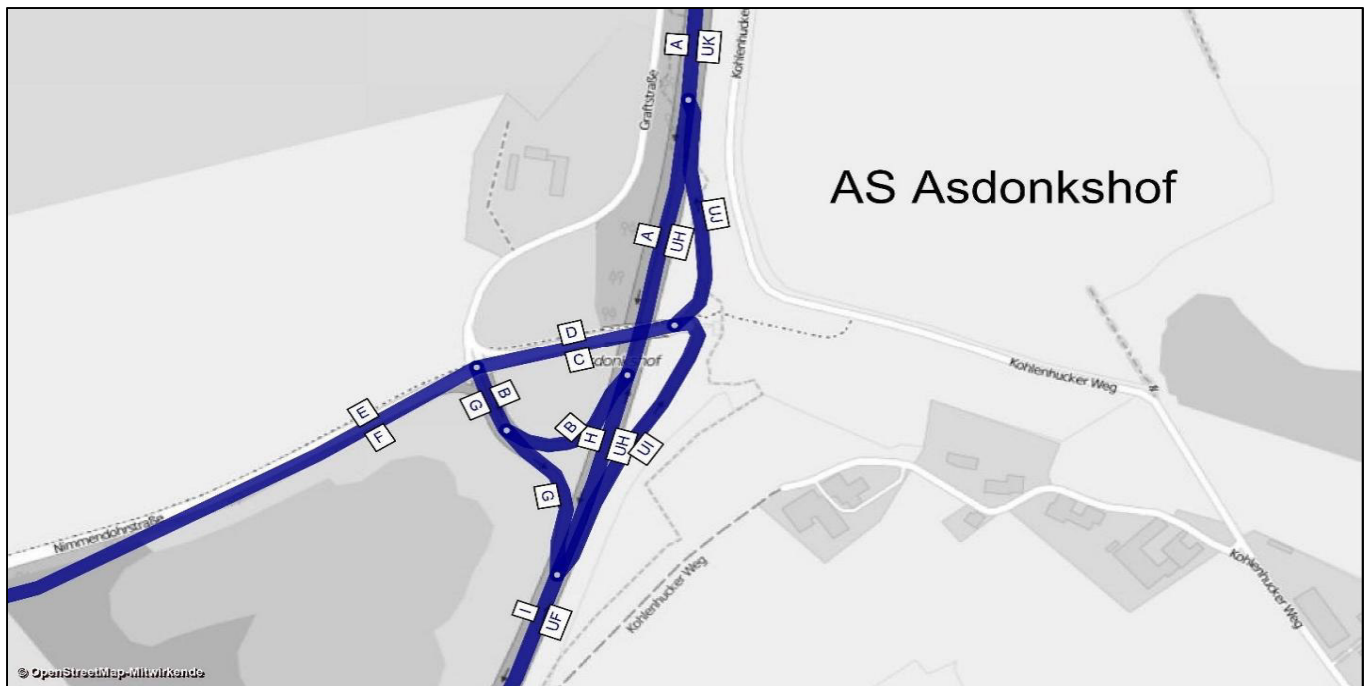
Anlage A-110



AS Asdonkshof - Analysefall 2014				Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahr- richtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz/24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t /24h
A	A 57	Süd	HFB	30600	11,6%	3550	27900	12,6%	13,7%	1558	369	0,06	0,013	10,6%	2950
H	A 57	Süd	HFB	30250	11,6%	3500	27550	12,5%	13,6%	1539	366	0,06	0,013	10,5%	2900
B	A 57	Süd	Ausfahrt	350	14,3%	50	350	20,6%	25,1%	19	3	0,05	0,010	14,3%	50
G	A 57	Süd	Einfahrt	650	38,5%	250	550	44,2%	59,6%	32	6	0,06	0,011	36,4%	200
I	A 57	Süd	HFB	30900	12,1%	3750	28100	13,2%	14,4%	1571	371	0,06	0,013	11,0%	3100
UF	A 57	Nord	HFB	28700	13,6%	3900	26950	14,1%	18,8%	1510	351	0,06	0,013	12,2%	3300
UH	A 57	Nord	HFB	27650	13,4%	3700	26050	13,8%	18,3%	1458	342	0,06	0,013	11,9%	3100
UI	A 57	Nord	Ausfahrt	1000	20,0%	200	900	23,3%	37,5%	52	9	0,06	0,010	22,2%	200
UJ	A 57	Nord	Einfahrt	450	22,2%	100	400	20,1%	30,8%	22	4	0,06	0,010	12,5%	50
UK	A 57	Nord	HFB	28100	13,3%	3750	26450	13,9%	18,4%	1480	346	0,06	0,013	11,9%	3150
QS A+UK	A 57	-	HFB	58700	12,4%	7300	54350	-	-	-	-	-	-	11,2%	6100
QS A+UH	A 57	-	HFB	58250	12,4%	7250	53950	-	-	-	-	-	-	11,2%	6050
QS H+UH	A 57	-	HFB	57900	12,4%	7200	53600	-	-	-	-	-	-	11,2%	6000
QS I+UF	A 57	-	HFB	59600	12,8%	7650	55050	-	-	-	-	-	-	11,6%	6400
E	K 33	West	Basisstraße	900	22,2%	200	750	24,8%	12,4%	44	6	0,06	0,008	20,0%	150
F	K 33	Ost	Basisstraße	850	23,5%	200	750	24,8%	12,4%	44	6	0,06	0,008	20,0%	150
QS E+F	K 33	-	Basisstraße	1750	22,9%	400	1500	-	-	-	-	-	-	20,0%	300
D	K 33	West	Basisstraße	1000	20,0%	200	900	23,3%	37,5%	52	9	0,06	0,010	22,2%	200
C	K 33	Ost	Basisstraße	450	22,2%	100	400	20,1%	30,8%	22	4	0,06	0,010	12,5%	50
QS D+C	K 33	-	Basisstraße	1450	20,7%	300	1300	-	-	-	-	-	-	19,2%	250



AS Asdonkshof - Analysefall 2014			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	
			Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-
A	A 57	HFB	3413	5,7%	B	33	21,2%	H	3380	5,5%	-	-	-	-	-	-	-
H	A 57	HFB	3381	6,2%	A	3408	6,3%	B	27	22,2%	G	53	50,9%	I	3434	6,9%	-
B	A 57	Ausfahrt	34	8,8%	A	1972	21,6%	H	1938	21,8%	-	-	-	-	-	-	-
G	A 57	Einfahrt	64	23,4%	H	1874	13,0%	I	1938	13,3%	-	-	-	-	-	-	-
I	A 57	HFB	3443	6,5%	G	54	63,0%	H	3389	5,6%	-	-	-	-	-	-	-
UF	A 57	HFB	2700	7,7%	UH	2612	7,7%	UI	88	5,7%	-	-	-	-	-	-	-
UH	A 57	HFB	2622	10,1%	UF	2714	9,9%	UI	92	5,4%	UK	2662	10,0%	UJ	40	5,0%	-
UI	A 57	Ausfahrt	103	5,8%	UH	2156	11,9%	UF	2259	11,6%	-	-	-	-	-	-	-
UJ	A 57	Einfahrt	44	4,5%	UK	1950	10,1%	UH	1906	10,2%	-	-	-	-	-	-	-
UK	A 57	HFB	2661	19,0%	UJ	35	5,7%	UH	2626	19,2%	-	-	-	-	-	-	-







---

## **Anlage B**

### **Prognose-Nullfall 2030**

---

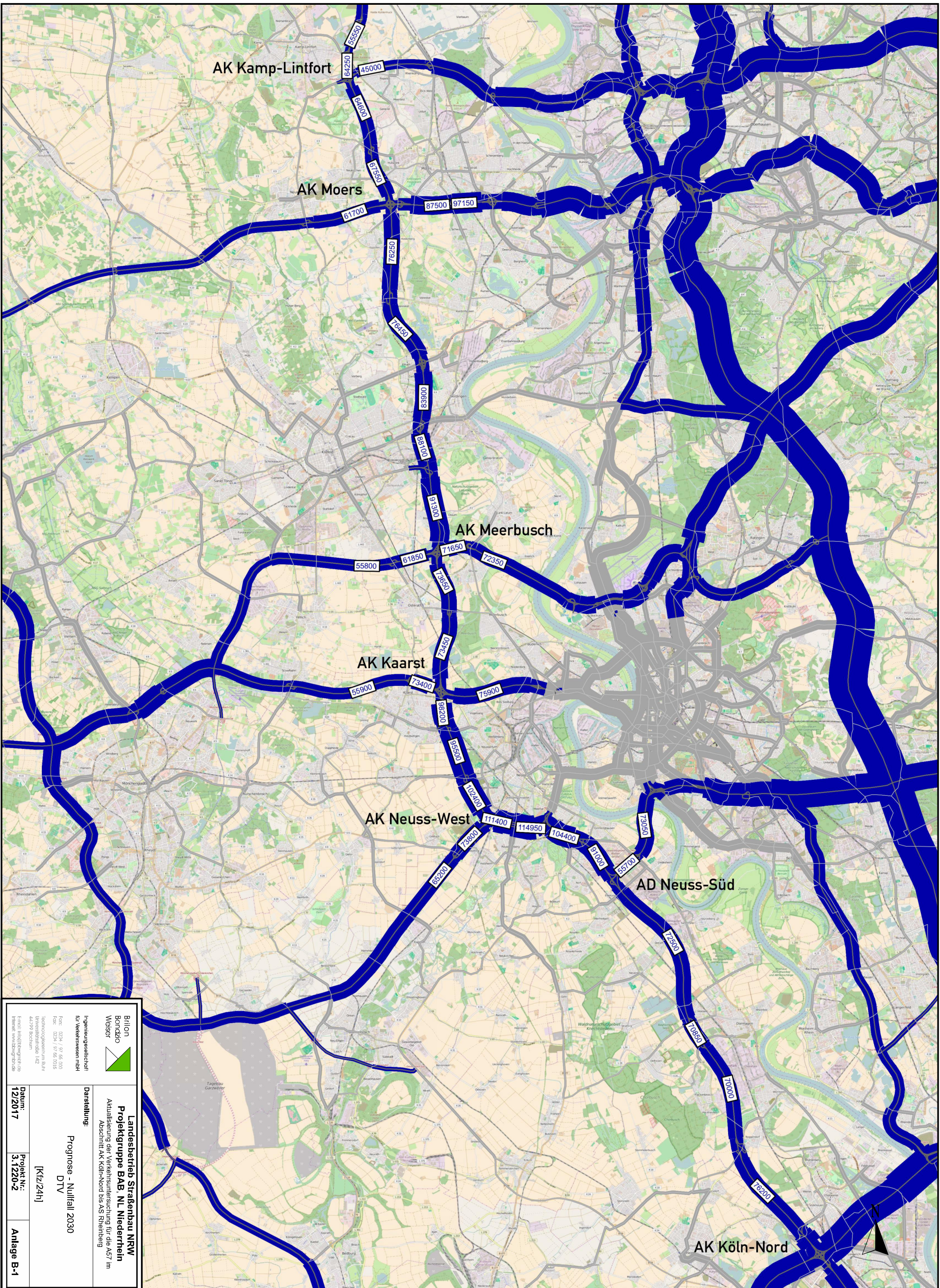


**Anlage B – Prognose - Nullfall 2030**

Anlage B-1 bis B-4	Prognose-Nullfall 2030, Belastungsbild
Anlage B-5 bis B-8	Prognose-Nullfall 2030, Querschnittsbelastungen
Anlage B-9 bis B-11	AS Köln Chorweiler
Anlage B-12 bis B-14	AS Köln Worringen
Anlage B-15 bis B-17	AS Dormagen
Anlage B-18 bis B-20	AD Neuss-Süd
Anlage B-21 bis B-23	AS Neuss-Uedesheim
Anlage B-24 bis B-26	AS Neuss-Norf
Anlage B-27 bis B-29	AS Neuss-Hafen
Anlage B-30 bis B-32	AS Neuss-Reuschenberg
Anlage B-33 bis B-35	AK Neuss-West
Anlage B-36 bis B-38	AS Neuss-Holzheim
Anlage B-39 bis B-41	AS Büttgen
Anlage B-42 bis B-44	AS Holzbüttgen
Anlage B-45 bis B-47	AK Kaarst
Anlage B-48 bis B-50	AS Kaarst-Nord
Anlage B-51 bis B-53	AS Boverth
Anlage B-54 bis B-56	AK Meerbusch
Anlage B-57 bis B-59	AS Osterath
Anlage B-60 bis B-62	AS Lank Latum
Anlage B-63 bis B-65	T&R Geismühle
Anlage B-66 bis B-68	AS Krefeld-Oppum
Anlage B-69 bis B-71	AS Krefeld-Zentrum
Anlage B-72 bis B-74	AS Krefeld-Gartenstadt
Anlage B-75 bis B-77	AS Moers-Kapellen
Anlage B-78 bis B-81	AK und AS Moers
Anlage B-82 bis B-84	AS Moers-Zentrum
Anlage B-85 bis B-87	AS Moers-Hülsdonk
Anlage B-88 bis B-91	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort
Anlage B-92 bis B-94	AS Asdonkshof







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

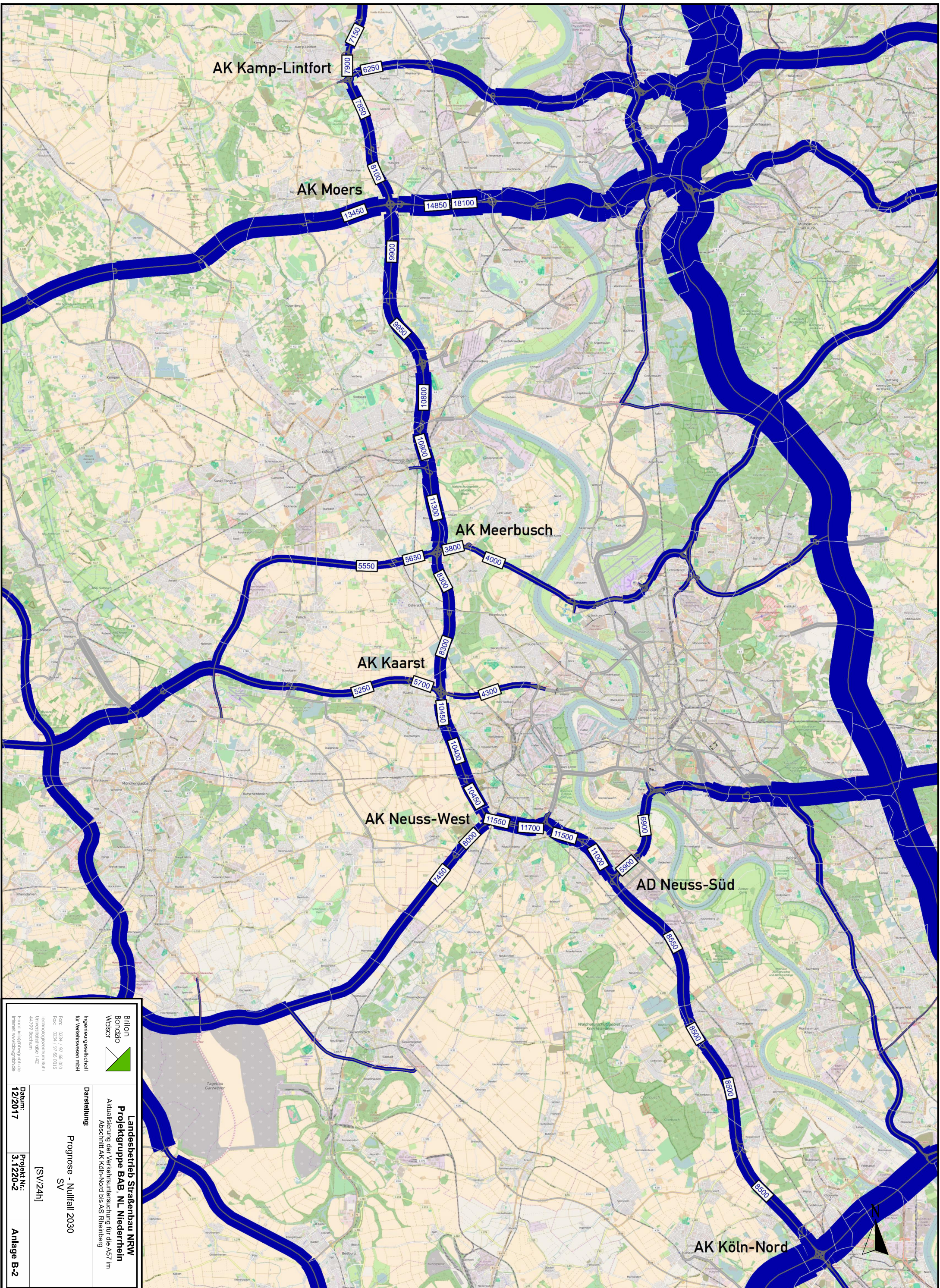
AD Neuss-Süd


AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Brönck Wegiser</b> Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Post: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 00116 Technologiestraße 14 44799 Bochum</p> <p>E-Mail: <a href="mailto:info@brittonwegiser.de">info@brittonwegiser.de</a> Internet: <a href="http://www.brittonwegiser.de">www.brittonwegiser.de</a></p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Nullfall 2030 DTV</p>
<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>
<p>Anlage B-1</p>	



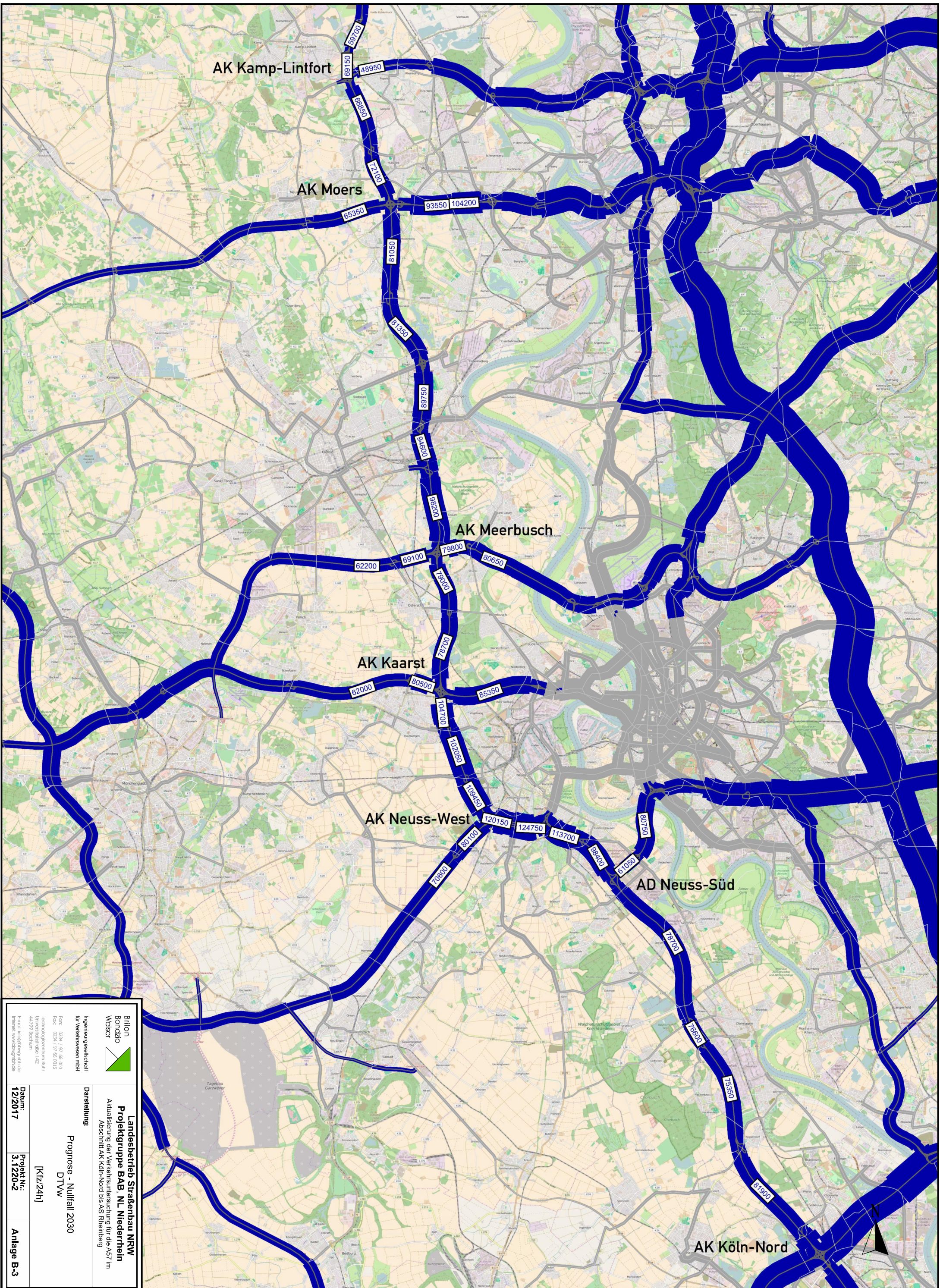




 <p><b>Britton Bröndel Weigert</b> Ingenieuresellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 E-Mail: <a href="mailto:info@brittonweigert.de">info@brittonweigert.de</a> Internet: <a href="http://www.brittonweigert.de">www.brittonweigert.de</a></p>	<p><b>Landsbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die ASV im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Nullfall 2030 SV</p>
<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>
<p>[SV/24h]</p>	<p>Anlage B-2</p>







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

AD Neuss-Süd


AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Bröndel Wörsler</b> Ingenieuresellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p>Post: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 E-Mail: <a href="mailto:info@britton-worsler.de">info@britton-worsler.de</a> Internet: <a href="http://www.britton-worsler.de">www.britton-worsler.de</a></p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	<p>Darstellung: Prognose - Nullfall 2030 DTW</p>	<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>	<p>Anlage B-3</p>







 <p><b>Britton Bröndel Wöge</b></p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 E-Mail: <a href="mailto:info@britton-woege.de">info@britton-woege.de</a> Internet: <a href="http://www.britton-woege.de">www.britton-woege.de</a></p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunfalluntersuchung für die ASV im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Nullfall 2030 SW</p>
<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>
<p>Anlage B-4</p>	





## Prognose-Nullfall 2030 – Querschnitte A57

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	118.700	9,7%	11.500	109.850	10,3%	15,7%	6.150	1.431	0,06	0,013	9,1%	9.950
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	81.900	12,0%	9.850	76.200	12,5%	21,7%	4.301	922	0,06	0,012	11,2%	8.500
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	75.350	13,0%	9.800	70.000	13,5%	24,5%	3.974	802	0,06	0,011	12,1%	8.500
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	76.600	12,9%	9.850	70.850	13,4%	24,6%	4.026	805	0,06	0,011	12,0%	8.500
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	78.700	12,6%	9.900	72.500	13,2%	24,4%	4.125	812	0,06	0,011	11,8%	8.550
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	98.400	13,2%	12.950	91.000	13,7%	23,1%	5.188	999	0,06	0,011	12,1%	11.000
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	113.700	11,9%	13.500	104.400	12,6%	19,7%	5.955	1.140	0,06	0,011	11,0%	11.500
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	124.750	11,0%	13.700	114.950	11,6%	18,1%	6.556	1.254	0,06	0,011	10,2%	11.700
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	120.150	11,3%	13.550	111.400	11,9%	18,4%	6.349	1.230	0,06	0,011	10,4%	11.550
AK Neuss-West	AS Büttgen	109.450	11,2%	12.250	102.400	11,7%	18,3%	5.834	1.128	0,06	0,011	10,2%	10.450
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	102.050	12,0%	12.200	95.500	12,4%	19,5%	5.440	1.056	0,06	0,011	10,9%	10.400
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	104.700	11,7%	12.250	98.200	12,2%	18,2%	5.578	1.121	0,06	0,011	10,7%	10.450
AK Kaarst	AS Boverf	78.700	12,3%	9.650	73.450	13,0%	18,9%	4.143	893	0,06	0,012	11,3%	8.300
AS Boverf	AK Meerbusch	79.000	12,2%	9.600	73.650	12,9%	18,9%	4.155	896	0,06	0,012	11,3%	8.300
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	98.200	13,6%	13.350	91.300	14,4%	19,0%	5.120	1.173	0,06	0,013	12,4%	11.300
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	94.600	13,7%	12.950	88.100	14,4%	19,1%	4.942	1.128	0,06	0,013	12,4%	10.900
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	89.750	14,3%	12.850	83.900	15,0%	19,7%	4.683	1.121	0,06	0,013	12,9%	10.800
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	81.350	14,4%	11.700	76.450	15,0%	20,3%	4.269	1.022	0,06	0,013	13,0%	9.950
AS Moers-Kapellen	AK Moers	81.050	14,4%	11.650	76.250	15,0%	20,3%	4.256	1.018	0,06	0,013	13,0%	9.900
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	72.100	13,3%	9.600	67.550	14,1%	17,0%	3.804	833	0,06	0,012	12,0%	8.100
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	68.850	13,5%	9.300	64.600	14,3%	17,6%	3.648	781	0,06	0,012	12,2%	7.850
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	69.150	14,0%	9.300	64.250	15,2%	17,9%	3.614	801	0,06	0,012	12,9%	7.900
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	59.700	14,2%	8.500	55.550	15,2%	17,8%	3.120	704	0,06	0,013	12,9%	7.150

## Prognose-Nullfall 2030 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 57 AK Köln-Nord - AS Köln Chorweiler	118.700	9,7%	11.500	109.850	9,1%	9.950	10,3%	15,7%	6.150	1.431	0,06	0,013
A 57 AS Köln Chorweiler - AS Köln Worringen	81.900	12,0%	9.850	76.200	11,2%	8.500	12,5%	21,7%	4.301	922	0,06	0,012
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. West	17.800	4,5%	800	16.800	4,2%	700	5,2%	2,6%	984	131	0,06	0,008
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. Ost	15.300	3,9%	600	14.500	3,4%	500	4,3%	2,1%	850	113	0,06	0,008
A 57 AS Köln Worringen - AS Dormagen (S)	75.350	13,0%	9.800	70.000	12,1%	8.500	13,5%	24,5%	3.974	802	0,06	0,011
AS Dormagen - K 18 Europastr. Ost	19.500	6,7%	1.300	18.400	6,0%	1.100	7,4%	3,7%	1.078	144	0,06	0,008
AS Dormagen - Franz-Gerstner-Str.	15.800	6,3%	1.000	14.900	5,4%	800	6,7%	3,3%	873	116	0,06	0,008
AS Dormagen - K 18 Europastr. West	16.800	4,2%	700	15.800	3,8%	600	4,7%	2,4%	926	123	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. West	21.100	5,2%	1.100	19.900	4,0%	800	5,0%	2,5%	1.166	155	0,06	0,008
AS Dormagen - Alte Heerstr.	6.500	13,8%	900	6.000	13,3%	800	16,5%	8,3%	352	47	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. Ost	16.900	2,4%	400	16.000	2,5%	400	3,1%	1,5%	938	125	0,06	0,008
A 57 AS Dormagen (S) - AS Dormagen (N)	76.600	12,9%	9.850	70.850	12,0%	8.500	13,4%	24,6%	4.026	805	0,06	0,011
A 57 AS Dormagen (N) - AD Neuss-Süd	78.700	12,6%	9.900	72.500	11,8%	8.550	13,2%	24,4%	4.125	812	0,06	0,011
A 46 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Uedesheim	61.050	11,1%	6.750	55.700	10,6%	5.900	12,3%	17,7%	3.177	603	0,06	0,011
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Süd	38.700	12,1%	4.700	34.100	11,1%	3.800	13,8%	6,9%	1.998	266	0,06	0,008
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Nord	22.500	8,0%	1.800	21.400	7,5%	1.600	9,3%	4,6%	1.254	167	0,06	0,008
A 46 AS Neuss-Uedesheim - AS Düsseldorf-Bilk	80.750	10,0%	8.050	73.050	9,4%	6.900	11,0%	15,5%	4.182	766	0,06	0,010
A 57 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Norf	98.400	13,2%	12.950	91.000	12,1%	11.000	13,7%	23,1%	5.188	999	0,06	0,011
AS Neuss-Norf - L 142 West	16.400	6,1%	1.000	15.100	5,3%	800	6,8%	3,3%	885	118	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - L 142 Ost	9.900	6,1%	600	9.400	6,4%	600	8,2%	4,0%	551	73	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - B9	13.700	5,8%	800	12.300	5,7%	700	7,3%	3,5%	721	96	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Norf - AS Neuss-Hafen	113.700	11,9%	13.500	104.400	11,0%	11.500	12,6%	19,7%	5.955	1.140	0,06	0,011
AS Neuss-Hafen - B 1	56.850	8,6%	4.900	50.000	8,1%	4.050	9,4%	13,5%	2.886	473	0,06	0,009
A 57 AS Neuss-Hafen - AS Neuss-Reuschenberg	124.750	11,0%	13.700	114.950	10,2%	11.700	11,6%	18,1%	6.556	1.254	0,06	0,011
AS Neuss-Reuschenberg - B 477	34.000	5,0%	1.700	32.100	4,4%	1.400	5,6%	3,4%	1.880	253	0,06	0,008
AS Neuss-Reuschenberg - L 380	22.500	4,0%	900	24.200	3,3%	800	4,2%	2,4%	1.412	200	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Reuschenberg - AK Neuss-West	120.150	11,3%	13.550	111.400	10,4%	11.550	11,9%	18,4%	6.349	1.230	0,06	0,011
AK Neuss-West - L 380	19.200	10,7%	2.050	16.650	10,5%	1.750	12,2%	16,1%	959	165	0,06	0,010
A 46 AK Neuss-West - AS Neuss-Holzheim	80.100	11,8%	9.450	73.800	10,8%	8.000	12,5%	18,9%	4.184	853	0,06	0,012
AS Neuss-Holzheim - L 154	4.600	8,7%	400	4.000	7,5%	300	9,6%	4,6%	234	31	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - B 230	10.400	6,7%	700	9.900	5,1%	500	6,5%	3,1%	580	77	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - K 8	4.100	7,3%	300	4.000	5,0%	200	6,4%	3,1%	234	31	0,06	0,008

## Prognose-Nullfall 2030 – Querschnitte

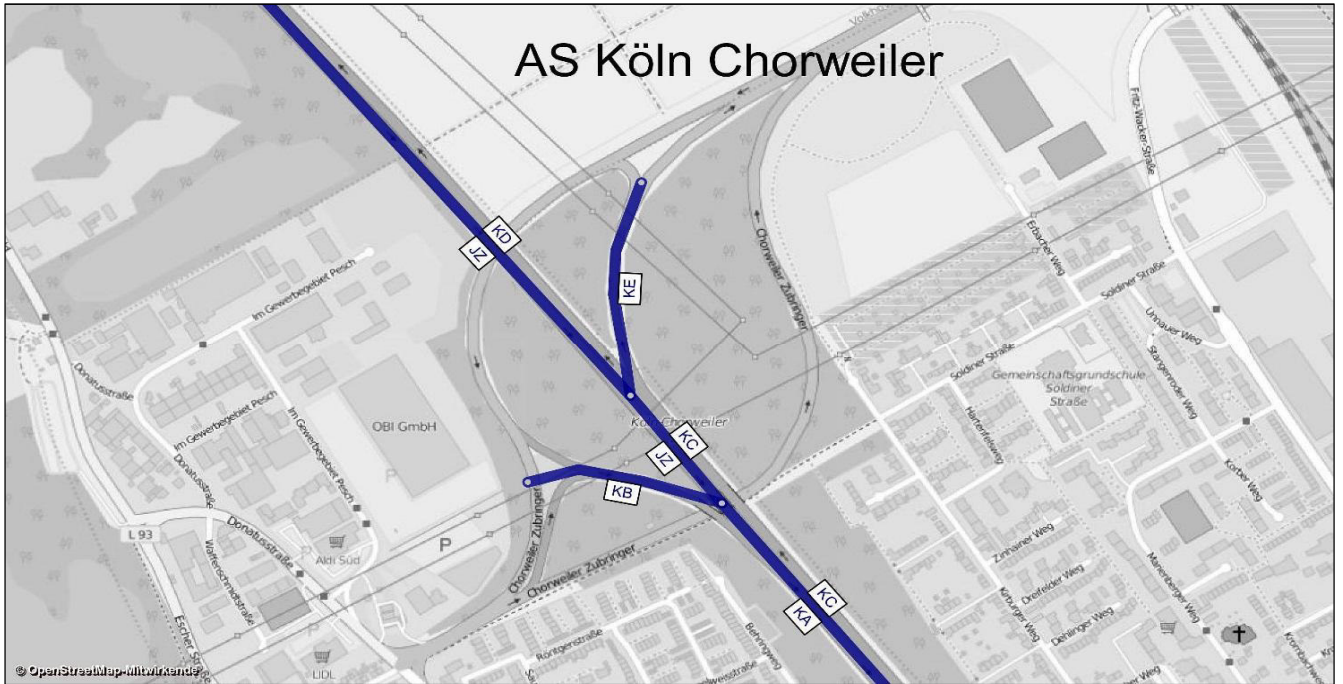
Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 46 Neuss-Holzheim - AS Kapellen	70.600	12,5%	8.800	65.200	11,4%	7.450	13,0%	20,3%	3.697	755	0,06	0,012
A 57 AK Neuss-West - AS Büttgen	109.450	11,2%	12.250	102.400	10,2%	10.450	11,7%	18,3%	5.834	1.128	0,06	0,011
AS Büttgen - L 381 Ost	18.200	2,7%	500	16.800	1,8%	300	2,3%	1,1%	984	131	0,06	0,008
AS Büttgen - L 381 West	18.400	4,9%	900	17.900	3,4%	600	4,3%	2,1%	1.049	140	0,06	0,008
A 57 AS Büttgen - AS Holzbüttgen	102.050	12,0%	12.200	95.500	10,9%	10.400	12,4%	19,5%	5.440	1.056	0,06	0,011
AS Holzbüttgen - L 390 Ost	19.400	3,6%	700	18.600	3,2%	600	4,1%	2,0%	1.090	145	0,06	0,008
AS Holzbüttgen - L 390 West	25.600	2,7%	700	24.200	2,5%	600	3,2%	1,5%	1.418	189	0,06	0,008
A 57 AS Holzbüttgen - AK Kaarst	104.700	11,7%	12.250	98.200	10,7%	10.450	12,2%	18,2%	5.578	1.121	0,06	0,011
A 52 AK Kaarst - AS Büderich	85.350	6,1%	5.200	75.900	5,7%	4.300	6,6%	9,4%	4.360	766	0,06	0,010
A 52 AK Kaarst - AS Kaarst-Nord	80.500	8,6%	6.900	73.400	7,8%	5.700	8,9%	13,9%	4.219	737	0,06	0,010
AS Kaarst-Nord - L 154 Süd	11.000	2,7%	300	9.800	2,0%	200	2,6%	1,3%	574	77	0,06	0,008
AS Kaarst-Nord - L 154 Nord	10.800	10,2%	1.100	10.000	9,0%	900	11,5%	5,6%	586	78	0,06	0,008
A 52 AS Kaarst-Nord - AS Schiefbahn	62.000	10,3%	6.400	55.900	9,4%	5.250	10,8%	16,6%	3.220	546	0,06	0,010
A 57 AK Kaarst - AS Boverf	78.700	12,3%	9.650	73.450	11,3%	8.300	13,0%	18,9%	4.143	893	0,06	0,012
AS Boverf - L 479 West	9.400	4,3%	400	8.300	4,8%	400	6,2%	3,0%	486	65	0,06	0,008
AS Boverf - L 479 Ost	7.100	5,6%	400	6.400	4,7%	300	6,0%	2,9%	375	50	0,06	0,008
A 57 AS Boverf - AK Meerbusch	79.000	12,2%	9.600	73.650	11,3%	8.300	12,9%	18,9%	4.155	896	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Lank-Latum	79.800	5,7%	4.550	71.650	5,3%	3.800	6,2%	8,2%	4.085	787	0,06	0,011
AS Lank-Latum - Uerdinger Str.	20.900	3,8%	800	19.800	3,0%	600	3,9%	1,9%	1.160	155	0,06	0,008
AS Lank-Latum - Xantener Str.	15.300	4,6%	700	13.600	4,4%	600	5,6%	2,7%	797	106	0,06	0,008
A 44 AS Lank-Latum - AS Düsseldorf Messe / Arena	80.650	5,9%	4.750	72.350	5,5%	4.000	6,4%	8,5%	4.103	834	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Osterath	69.100	10,0%	6.900	61.850	9,1%	5.650	10,5%	15,5%	3.540	650	0,06	0,011
AS Osterath - L 476 Nord	12.700	3,1%	400	11.200	3,6%	400	4,6%	2,2%	656	88	0,06	0,008
AS Osterath - L 476 Süd	13.300	3,8%	500	11.800	4,2%	500	5,4%	2,6%	691	92	0,06	0,008
A 44 AS Osterath - AS Krefeld-Fichtenhain	62.200	10,9%	6.750	55.800	9,9%	5.550	11,5%	16,7%	3.184	606	0,06	0,011
T&R Geismühle - L 386 Süd	3.750	5,3%	200	3.550	5,6%	200	5,8%	2,9%	208	28	0,06	0,008
T&R Geismühle - L 386 Nord	6.700	3,0%	200	6.300	3,2%	200	3,3%	1,6%	370	50	0,06	0,008
T&R Geismühle - Hauptstr.	2.400	8,3%	200	2.400	4,2%	100	4,3%	2,2%	140	18	0,06	0,008
A 57 AK Meerbusch - AS Krefeld Oppum	98.200	13,6%	13.350	91.300	12,4%	11.300	14,4%	19,0%	5.120	1.173	0,06	0,013
AS Krefeld Oppum - L 443	24.700	8,9%	2.200	22.450	8,7%	1.950	10,3%	11,1%	1.268	265	0,06	0,012
A 57 AS Krefeld Oppum - AS Krefeld Zentrum	94.600	13,7%	12.950	88.100	12,4%	10.900	14,4%	19,1%	4.942	1.128	0,06	0,013
AS Krefeld Zentrum - B 57	22.400	2,7%	600	21.200	2,4%	500	2,9%	1,5%	1.242	166	0,06	0,008



### Prognose-Nullfall 2030 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
Krefeld-Zentrum - B 288	36.200	5,5%	2.000	34.200	5,0%	1.700	6,2%	3,1%	2.004	267	0,06	0,008
A 57 Krefeld-Zentrum - AS Krefeld Gartenstadt	89.750	14,3%	12.850	83.900	12,9%	10.800	15,0%	19,7%	4.683	1.121	0,06	0,013
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 West	22.950	7,0%	1.600	21.350	6,6%	1.400	8,1%	4,1%	1.251	167	0,06	0,008
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 Ost	20.350	16,5%	3.350	18.500	15,1%	2.800	18,7%	9,4%	1.084	145	0,06	0,008
A 57 Krefeld Gartenstadt - AS Moers Kapellen	81.350	14,4%	11.700	76.450	13,0%	9.950	15,0%	20,3%	4.269	1.022	0,06	0,013
AS Moers Kapellen - L 398 Ost	10.000	5,0%	500	8.900	5,6%	500	7,2%	3,5%	521	70	0,06	0,008
AS Moers Kapellen - L 398 West	10.000	4,0%	400	8.800	3,4%	300	4,4%	2,1%	516	69	0,06	0,008
A 57 Moers Kapellen - AK Moers	81.050	14,4%	11.650	76.250	13,0%	9.900	15,0%	20,3%	4.256	1.018	0,06	0,013
A 40 AK Moers - AS Neukirchen Vluyn	65.350	24,6%	16.050	61.700	21,8%	13.450	24,9%	35,4%	3.411	888	0,06	0,014
AS Moers - L 475 Süd	10.900	4,6%	500	9.700	4,1%	400	5,3%	2,6%	568	76	0,06	0,008
AS Moers - L 475 Nord	15.800	3,8%	600	14.400	3,5%	500	4,4%	2,2%	844	113	0,06	0,008
AS Moers - L 476	11.800	4,2%	500	11.200	3,6%	400	4,6%	2,2%	656	88	0,06	0,008
AS Moers - L 475	12.200	4,1%	500	11.300	3,5%	400	3,8%	1,8%	662	88	0,06	0,008
A 40 AS Moers - AS Moers-Zentrum	93.550	18,8%	17.550	87.500	17,0%	14.850	19,3%	29,1%	4.841	1.255	0,06	0,014
AS Moers-Zentrum - L 137	17.300	2,9%	500	16.400	2,4%	400	3,0%	1,5%	961	128	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 Ost	16.300	4,3%	700	15.500	3,2%	500	4,0%	2,0%	908	121	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 West	13.100	3,8%	500	12.300	3,3%	400	4,0%	2,0%	721	96	0,06	0,008
A 40 AS Moers-Zentrum - AS Duisburg-Rheinhausen	104.200	20,3%	21.150	97.150	18,6%	18.100	21,4%	29,9%	5.385	1.369	0,06	0,014
A 57 AK Moers - AS Moers Hülsdonk	72.100	13,3%	9.600	67.550	12,0%	8.100	14,1%	17,0%	3.804	833	0,06	0,012
AS Moers Hülsdonk - L 474 West	16.400	4,3%	700	14.100	4,3%	600	5,4%	2,6%	826	110	0,06	0,008
AS Moers Hülsdonk - L 474 Ost	16.100	6,8%	1.100	26.500	3,4%	900	4,3%	2,1%	1.553	207	0,06	0,008
A 57 AS Moers Hülsdonk - AK Kamp-Lintfort	68.850	13,5%	9.300	64.600	12,2%	7.850	14,3%	17,6%	3.648	781	0,06	0,012
AK Kamp-Lintfort - B 528	15.800	8,2%	1.300	14.450	8,0%	1.150	9,2%	13,9%	820	162	0,06	0,011
AS Kamp-Lintfort - L 287 Nord	14.500	4,1%	600	13.700	3,6%	500	4,5%	2,3%	803	107	0,06	0,008
AS Kamp-Lintfort - L 287 Süd	15.000	7,3%	1.100	15.900	8,2%	1.300	10,1%	5,1%	932	124	0,06	0,008
A 42 AK Kamp-Lintfort - AS Moers-Nord	48.950	14,9%	7.300	45.000	13,9%	6.250	16,5%	19,1%	2.572	479	0,06	0,011
A 57 AS Kamp-Lintfort - AS Asdonkshof	59.700	14,2%	8.500	55.550	12,9%	7.150	15,2%	17,8%	3.120	704	0,06	0,013
AS Asdonkshof - K 33	1.900	21,1%	400	1.600	18,8%	300	23,2%	11,6%	94	13	0,06	0,008
A 57 AS Asdonkshof - AS Rheinberg	58.750	14,0%	8.200	54.700	12,7%	6.950	14,9%	17,4%	3.070	695	0,06	0,013

AS Chorweiler - Prognose-Nullfall 2030				Wertkategorie						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h
JZ	A 57	Süd	HFB	40600	11,7%	4750	42000	12,7%	5350	38050	12,1%	20,3%	2157	444	0,06	0,012	10,8%	4100
KB	A 57	Süd	Einfahrt	17400	5,5%	950	17750	5,9%	1050	15900	6,0%	6,1%	874	239	0,05	0,015	5,0%	800
KA	A 57	Süd	HFB	58050	9,7%	5650	59750	10,6%	6350	53950	10,4%	15,3%	3031	683	0,06	0,013	9,1%	4900
KC	A 57	Nord	HFB	60650	9,6%	5850	63000	10,5%	6600	55900	10,2%	16,2%	3120	748	0,06	0,013	9,0%	5050
KE	A 57	Nord	Ausfahrt	19350	3,9%	750	19700	4,1%	800	17750	4,3%	3,9%	975	270	0,05	0,015	3,7%	650
KD	A 57	Nord	HFB	41300	12,3%	5100	43300	13,3%	5750	38150	12,8%	23,1%	2145	477	0,06	0,013	11,5%	4400
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	81900	12,0%	9850	85300	13,0%	11100	76200	-	-	-	-	-	-	11,2%	8500
QS KC+JZ	A 57	-	HFB	101250	10,5%	10600	105000	11,4%	11950	93950	-	-	-	-	-	-	9,7%	9150
QS KA+KC	A 57	-	HFB	118700	9,7%	11500	122750	10,5%	12950	109850	-	-	-	-	-	-	9,1%	9950



AS Chorweiler - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>	
Abchnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h	
JZ	A 57	HFB	3340	10,1%	KB	1318	6,6%	KA	4658	9,1%	-	-	-	-	-	-	3433	9,6%	3503	6,8%	3545	
KB	A 57	Einfahrt	1593	6,1%	KA	4732	7,5%	JZ	3140	8,2%	-	-	-	-	-	-	1577	7,2%	1427	4,8%	1345	
KA	A 57	HFB	4812	8,5%	KB	1536	4,7%	JZ	3275	10,3%	-	-	-	-	-	-	5010	8,8%	4930	6,2%	4235	
KC	A 57	HFB	4974	5,3%	KE	1305	2,0%	KD	3669	6,5%	-	-	-	-	-	-	4470	10,5%	5904	4,0%	4584	
KE	A 57	Ausfahrt	1736	1,7%	KD	2423	4,7%	KC	4159	3,4%	-	-	-	-	-	-	1177	5,9%	1787	2,1%	1500	
KD	A 57	HFB	3538	8,8%	KE	979	7,1%	KC	4518	8,4%	-	-	-	-	-	-	3293	12,1%	4117	4,8%	3570	





# AS Köln Chorweiler



AS Worringen- Prognose-Nullfall 2030				Wertagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>r</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
JZ	A 57	Süd	HFB	40600	11,7%	4750	42000	12,7%	5350	38050	12,1%	20,3%	2157	444	0,06	0,012	10,8%	4100	
JW	A 57	Süd	Einfahrt	6500	3,1%	200	6650	3,8%	250	6000	3,6%	6,1%	336	79	0,06	0,013	3,3%	200	
JO	A 57	Süd	HFB	34150	13,2%	4500	35300	14,4%	5100	32050	13,7%	23,3%	1821	365	0,06	0,011	12,2%	3900	
JP	A 57	Süd	Ausfahrt	3650	5,5%	200	3950	5,1%	200	3250	6,7%	7,9%	190	28	0,06	0,009	6,2%	200	
JN	A 57	Süd	HFB	37800	12,4%	4700	39300	13,5%	5300	35350	13,1%	22,2%	2011	393	0,06	0,011	11,6%	4100	
KD	A 57	Nord	HFB	41300	12,3%	5100	43300	13,3%	5750	38150	12,8%	23,1%	2145	477	0,06	0,013	11,5%	4400	
KF	A 57	Nord	Ausfahrt	7700	3,2%	250	8050	3,1%	250	6950	3,4%	4,2%	386	96	0,06	0,014	2,9%	200	
KG	A 57	Nord	HFB	33650	14,6%	4900	35250	15,6%	5500	31200	14,9%	27,9%	1758	382	0,06	0,012	13,5%	4200	
KH	A 57	Nord	Einfahrt	3900	5,1%	200	4150	6,0%	250	3500	6,1%	9,9%	204	27	0,06	0,008	5,7%	200	
KK	A 57	Nord	HFB	37550	13,6%	5100	39400	14,6%	5750	34650	14,0%	26,7%	1963	409	0,06	0,012	12,7%	4400	
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	81900	12,0%	9850	85300	13,0%	11100	76200	-	-	-	-	-	-	11,2%	8500	
QS KG+JZ	A 57	-	HFB	74250	13,0%	9650	77250	14,0%	10850	69250	-	-	-	-	-	-	12,0%	8300	
QS KG+JO	A 57	-	HFB	67800	13,9%	9400	70550	15,0%	10600	63250	-	-	-	-	-	-	12,8%	8100	
QS KK+JN	A 57	-	HFB	75350	13,0%	9800	78700	14,0%	11050	70000	-	-	-	-	-	-	12,1%	8500	
JX	L 183	West	L 183	9150	4,4%	400	9450	4,2%	400	8550	5,1%	2,5%	499	67	0,06	0,008	4,1%	350	
JY	L 183	Ost	L 183	8650	4,6%	400	8850	4,5%	400	8200	5,3%	2,7%	479	64	0,06	0,008	4,3%	350	
KI	L 183	West	L 183	7400	4,1%	300	7550	4,0%	300	7050	4,4%	2,2%	412	55	0,06	0,008	3,5%	250	
KJ	L 183	Ost	L 183	7900	3,8%	300	8150	3,7%	300	7450	4,2%	2,1%	435	58	0,06	0,008	3,4%	250	
QS JX+JY	L 183	-	L 183	17800	4,5%	800	18300	4,4%	800	16750	-	-	-	-	-	-	4,2%	700	
QS KI+KJ	L 183	-	L 183	15300	3,9%	600	15700	3,8%	600	14500	-	-	-	-	-	-	3,4%	500	
JU	L 183	West	L 183	11550	4,3%	500	11900	3,8%	450	10750	4,6%	2,3%	628	84	0,06	0,008	3,7%	400	
JV	L 183	Ost	L 183	4550	5,5%	250	4650	5,4%	250	4400	5,6%	2,8%	257	34	0,06	0,008	4,5%	200	
QS JU+JV	L 183	-	L 183	16100	3,7%	600	16550	3,6%	600	15600	-	-	-	-	-	-	3,2%	500	
JS	L 183	West	L 183	7300	4,8%	350	7450	4,0%	300	6950	5,4%	2,7%	406	54	0,06	0,008	4,3%	300	
JT	L 183	Ost	L 183	8000	4,4%	350	8250	4,8%	400	7550	4,9%	2,5%	441	59	0,06	0,008	4,0%	300	
QS JS+JT	L 183	-	L 183	15300	4,6%	700	15700	4,5%	700	14500	-	-	-	-	-	-	4,1%	600	
JR	L 183	West	L 183	5450	3,7%	200	5450	2,8%	150	5300	3,5%	1,8%	310	41	0,06	0,008	2,8%	150	
JQ	L 183	Ost	L 183	9850	4,1%	400	10250	4,4%	450	9200	4,7%	2,4%	537	72	0,06	0,008	3,8%	350	
QS JR+JQ	L 183	-	L 183	15300	3,9%	600	15700	3,8%	600	14500	-	-	-	-	-	-	3,4%	500	



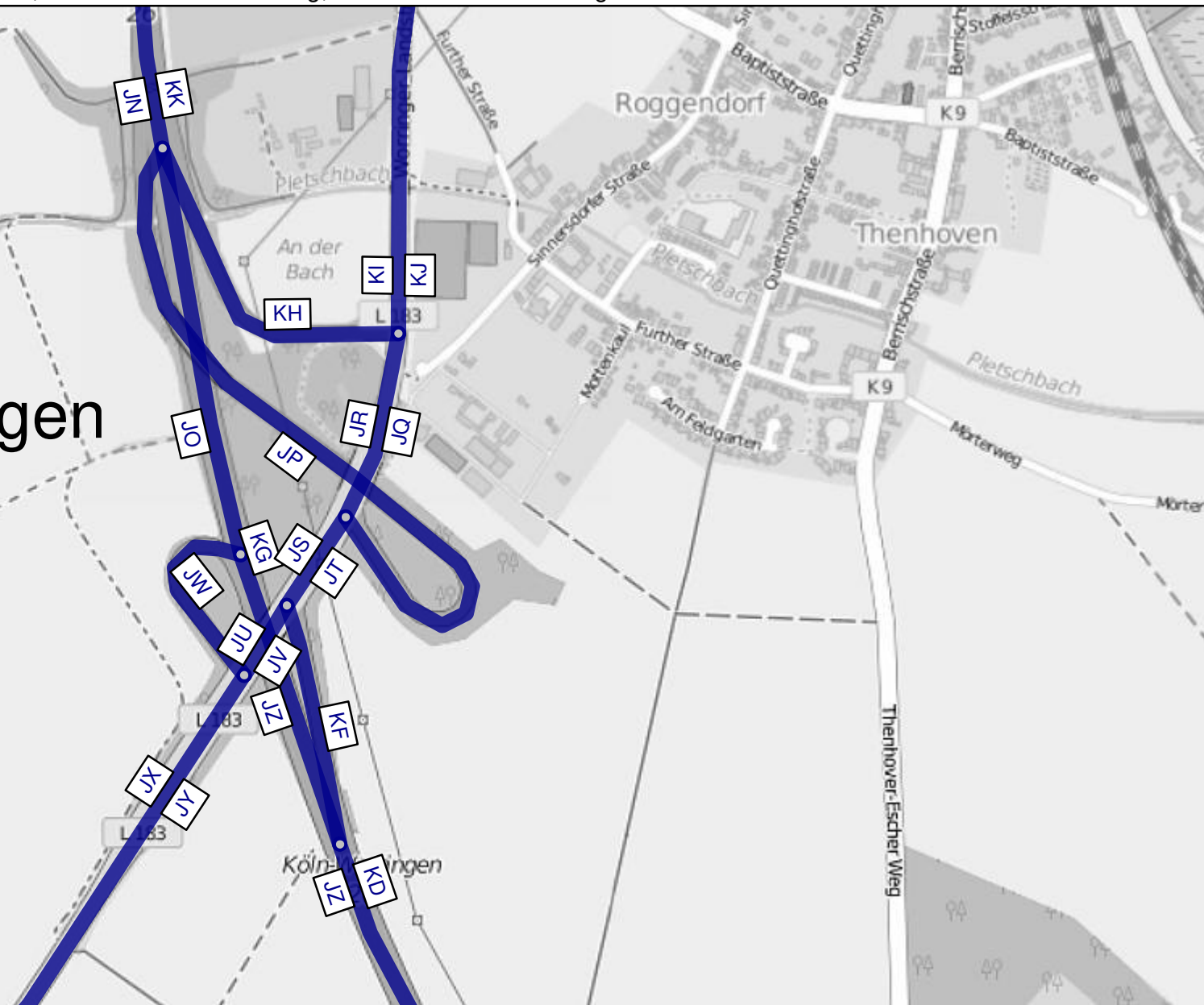


AS Worringen- Prognose- Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
JZ	A 57	HFB	3340	10,1%	JO	2645	11,9%	JW	696	3,2%	-	-	-	-	-	-	3433	9,6%	3503	6,8%	3545
JW	A 57	Einfahrt	880	1,9%	JO	2498	14,2%	JZ	3378	11,0%	-	-	-	-	-	-	723	2,5%	459	2,4%	630
JO	A 57	HFB	2801	26,3%	JW	111	18,8%	JZ	2912	26,1%	JN	3055	24,5%	JP	254	4,5%	2710	11,5%	3042	7,4%	2840
JP	A 57	Ausfahrt	857	4,0%	JN	3009	7,9%	JO	2152	9,5%	-	-	-	-	-	-	175	9,7%	662	5,7%	529
JN	A 57	HFB	3214	6,5%	JP	798	3,3%	JO	2417	7,5%	-	-	-	-	-	-	2883	11,4%	3706	7,1%	3153
KD	A 57	HFB	3538	8,8%	KF	320	1,7%	KG	3218	9,5%	-	-	-	-	-	-	3293	12,1%	4117	4,8%	3570
KF	A 57	Ausfahrt	834	1,7%	KD	3144	5,9%	KG	2310	7,4%	-	-	-	-	-	-	570	2,6%	876	1,8%	699
KG	A 57	HFB	2930	13,2%	KD	3533	11,7%	KF	604	4,1%	KH	321	9,4%	KK	3251	12,9%	2722	14,1%	3239	5,5%	2779
KH	A 57	Einfahrt	616	5,3%	KG	2599	9,3%	KK	3215	8,5%	-	-	-	-	-	-	548	4,2%	382	3,5%	445
KK	A 57	HFB	3358	13,5%	KH	556	3,0%	KG	2802	15,6%	-	-	-	-	-	-	3270	12,4%	3621	5,3%	3253
JX	L 183	L 183	465	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	418	1,2%	502	2,9%	-
JY	L 183	L 183	490	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	527	2,8%	375	2,3%	-
KI	L 183	L 183	358	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1486	1,9%	907	2,1%	-
KJ	L 183	L 183	360	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1068	2,7%	1477	3,0%	-
JU	L 183	L 183	466	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1139	1,9%	934	2,3%	-
JV	L 183	L 183	187	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	527	2,8%	347	1,8%	-
JS	L 183	L 183	450	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1131	1,9%	934	2,3%	-
JT	L 183	L 183	491	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1088	2,7%	1223	1,8%	-
JR	L 183	L 183	368	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1074	1,7%	579	1,5%	-
JQ	L 183	L 183	577	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1204	3,5%	1530	3,0%	-



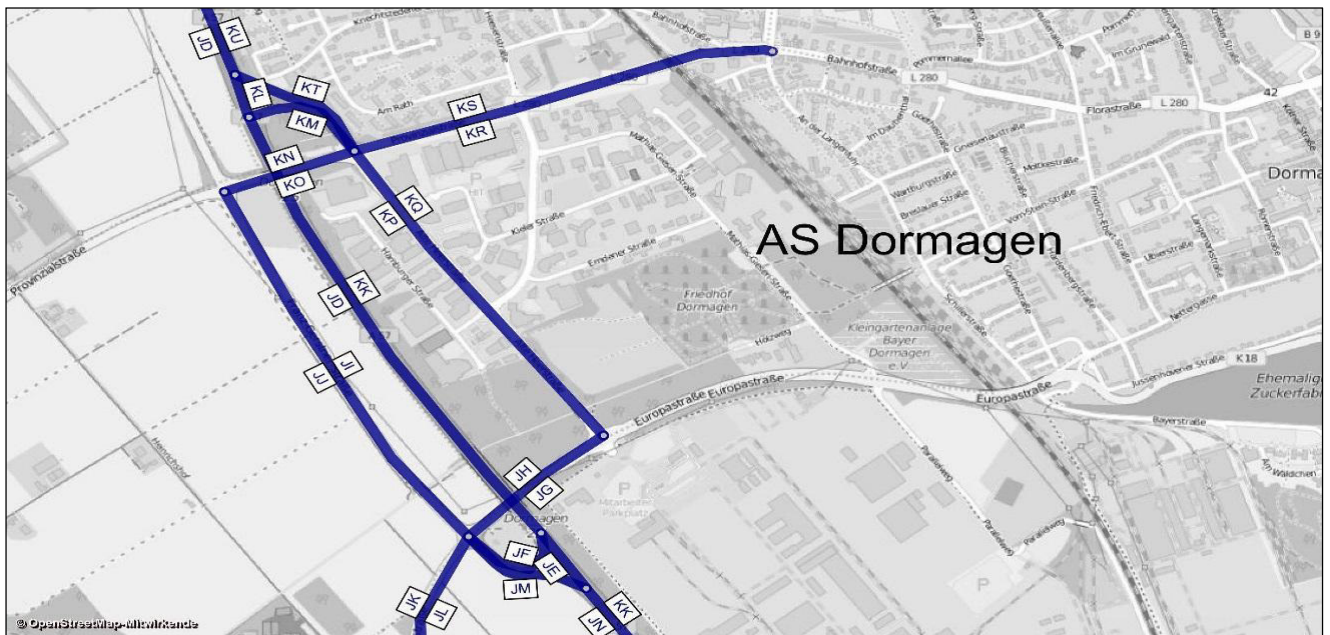
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AS Köln Worringen

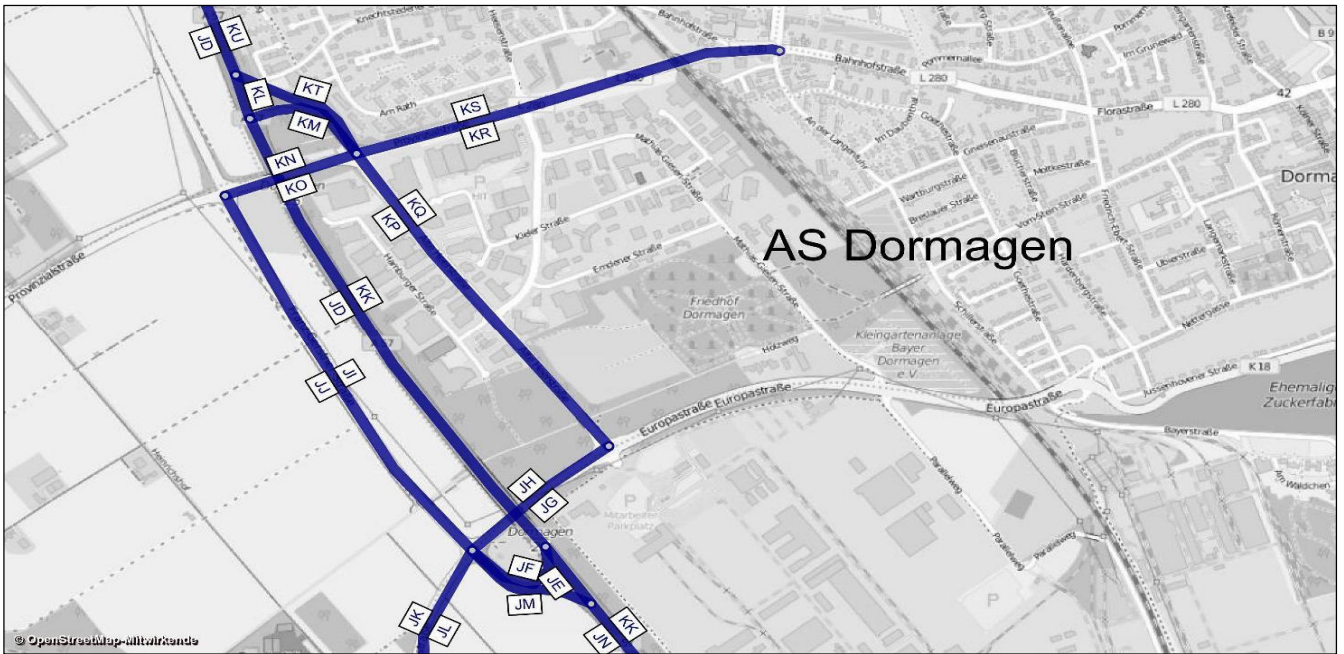




AS Dormagen - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h		Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV
JD	A 57	Süd	HFB	39050	12,2%	4750	40900	13,2%	5400	36200	12,8%	22,5%	2064	396	0,06	0,011	11,3%	4100
JF	A 57	Süd	Ausfahrt	8300	8,4%	700	8900	9,0%	800	7300	10,0%	11,3%	413	86	0,06	0,012	8,2%	600
JE	A 57	Süd	HFB	30750	13,2%	4050	32000	14,2%	4550	28900	13,5%	25,6%	1650	310	0,06	0,011	12,1%	3500
JM	A 57	Süd	Einfahrt	7050	9,9%	700	7300	10,3%	750	6450	11,2%	9,8%	361	83	0,06	0,013	9,3%	600
JN	A 57	Süd	HFB	37800	12,4%	4700	39300	13,5%	5300	35350	13,1%	22,2%	2011	393	0,06	0,011	11,6%	4100
KU	A 57	Nord	HFB	39650	13,0%	5150	41850	14,0%	5850	36300	13,6%	26,2%	2061	416	0,06	0,011	12,3%	4450
KT	A 57	Nord	Einfahrt	8750	9,1%	800	9350	9,6%	900	7700	10,1%	11,5%	444	77	0,06	0,010	8,4%	650
KL	A 57	Nord	HFB	30900	14,2%	4400	32500	15,2%	4950	28600	14,6%	29,6%	1617	339	0,06	0,012	13,3%	3800
KM	A 57	Nord	Ausfahrt	6650	10,5%	700	6900	11,6%	800	6100	11,2%	12,6%	345	69	0,06	0,011	9,8%	600
KK	A 57	Nord	HFB	37550	13,6%	5100	39400	14,6%	5750	34650	14,0%	26,7%	1963	409	0,06	0,012	12,7%	4400
QS KU+JD	A 57	-	HFB	78700	12,6%	9900	82750	13,6%	11250	72500	-	-	-	-	-	-	11,8%	8550
QS KL+JD	A 57	-	HFB	69950	13,1%	9150	73400	14,1%	10350	64800	-	-	-	-	-	-	12,2%	7900
QS KK+JD	A 57	-	HFB	76600	12,9%	9850	80300	13,9%	11150	70850	-	-	-	-	-	-	12,0%	8500
QS KK+JE	A 57	-	HFB	68300	13,4%	9150	71400	14,4%	10300	63550	-	-	-	-	-	-	12,4%	7900
QS KK+JN	A 57	-	HFB	75350	13,0%	9800	78700	14,0%	11050	70000	-	-	-	-	-	-	12,1%	8500
JG	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	9750	6,7%	650	10000	7,0%	700	9200	7,4%	3,7%	539	72	0,06	0,008	6,0%	550
JH	K 18 Europastraße	West	Basistraße	9750	6,7%	650	10000	7,0%	700	9200	7,4%	3,7%	539	72	0,06	0,008	6,0%	550
JI	Franz-Gerstner-Str.	Nord	Basistraße	7900	6,3%	500	8100	6,2%	500	7450	6,7%	3,3%	437	58	0,06	0,008	5,4%	400
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Süd	Basistraße	7900	6,3%	500	8100	6,2%	500	7450	6,7%	3,3%	437	58	0,06	0,008	5,4%	400
JK	K 18 Europastraße	West	Basistraße	8400	4,2%	350	8600	4,1%	350	7900	4,7%	2,4%	463	62	0,06	0,008	3,8%	300
JL	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	8400	4,2%	350	8600	4,1%	350	7900	4,7%	2,4%	463	62	0,06	0,008	3,8%	300
KN	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	10550	5,2%	550	10800	5,1%	550	9950	5,0%	2,5%	583	78	0,06	0,008	4,0%	400
KO	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	10550	5,2%	550	10800	5,1%	550	9950	5,0%	2,5%	583	78	0,06	0,008	4,0%	400
KP	Alte Heerstr.	Süd	Basistraße	3250	13,8%	450	3350	13,4%	450	3000	16,5%	8,3%	176	23	0,06	0,008	13,3%	400
KQ	Alte Heerstr.	Nord	Basistraße	3250	13,8%	450	3350	13,4%	450	3000	16,5%	8,3%	176	23	0,06	0,008	13,3%	400
KR	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	8450	2,4%	200	8650	2,3%	200	8000	3,1%	1,5%	469	63	0,06	0,008	2,5%	200
KS	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	8450	2,4%	200	8650	2,3%	200	8000	3,1%	1,5%	469	63	0,06	0,008	2,5%	200
QS JG+JH	K 18 Europastraße	-	Basistraße	19500	6,7%	1300	20000	7,0%	1400	18400	-	-	-	-	-	-	6,0%	1100
QS JI+JJ	Franz-Gerstner-Str.	-	Basistraße	15800	6,3%	1000	16200	6,2%	1000	14900	-	-	-	-	-	-	5,4%	800
QS JK+JL	K 18 Europastraße	-	Basistraße	16800	4,2%	700	17200	4,1%	700	15800	-	-	-	-	-	-	3,8%	600
QS KN+KO	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	21100	5,2%	1100	21600	5,1%	1100	19900	-	-	-	-	-	-	4,0%	800
QS KP+KQ	Alte Heerstr.	-	Basistraße	6500	13,8%	900	6700	13,4%	900	6000	-	-	-	-	-	-	13,3%	800
QS KR+KS	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	16900	2,4%	400	17300	2,3%	400	16000	-	-	-	-	-	-	2,5%	400

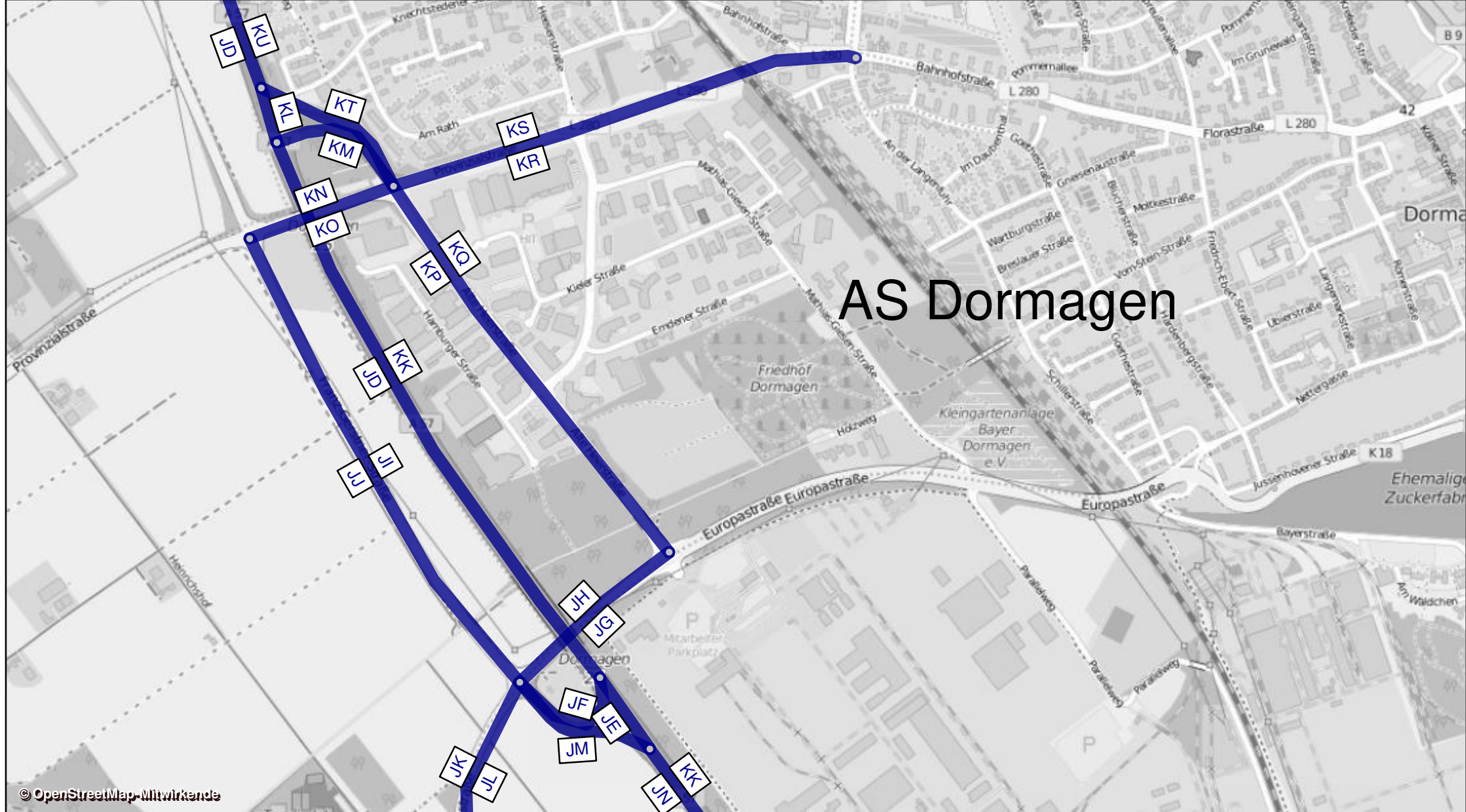


AS Dormagen - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
JD	A 57	HFB	3455	6,0%	JF	728	5,2%	JE	2727	6,3%	-	-	-	-	-	-	2980	11,5%	3973	5,3%	3412
JF	A 57	Ausfahrt	1028	5,9%	JE	1415	21,0%	JD	2444	14,7%	-	-	-	-	-	-	923	4,5%	762	4,6%	811
JE	A 57	HFB	2843	4,3%	JF	500	8,4%	JD	3344	4,9%	JN	3192	6,0%	JM	349	20,0%	2058	14,6%	3210	5,4%	2663
JM	A 57	Einfahrt	814	3,5%	JN	2696	9,0%	JE	1882	11,4%	-	-	-	-	-	-	828	3,4%	494	18,4%	625
JN	A 57	HFB	3214	6,5%	JM	387	22,5%	JE	2827	4,3%	-	-	-	-	-	-	2883	11,4%	3706	7,1%	3153
KU	A 57	HFB	3895	11,9%	KT	992	5,5%	KL	2903	14,0%	-	-	-	-	-	-	3832	10,6%	3773	5,7%	3539
KT	A 57	Einfahrt	1026	4,3%	KU	3831	8,1%	KL	2805	9,5%	-	-	-	-	-	-	983	6,2%	889	6,6%	854
KL	A 57	HFB	2905	12,6%	KU	3937	10,5%	KT	1033	4,7%	KM	372	15,3%	KK	3277	12,9%	2847	12,2%	2885	5,5%	3026
KM	A 57	Ausfahrt	648	6,2%	KL	2016	12,2%	KK	2469	10,9%	-	-	-	-	-	-	423	14,3%	736	4,8%	574
KK	A 57	HFB	3358	13,5%	KM	403	13,5%	KL	2955	13,6%	-	-	-	-	-	-	3270	12,4%	3621	5,3%	3253
JG	K 18 Europastraße	Basistraße	1032	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	669	2,4%	496	5,4%	-
JH	K 18 Europastraße	Basistraße	1032	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	376	3,5%	294	14,4%	-
JI	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	839	4,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	412	6,5%	406	3,0%	-
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	839	4,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	602	2,4%	441	11,0%	-
JK	K 18 Europastraße	Basistraße	771	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	352	3,8%	481	1,5%	-
JL	K 18 Europastraße	Basistraße	771	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	360	4,0%	380	2,9%	-
KN	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	795	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	568	4,1%	775	0,5%	-
KO	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	795	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	911	5,7%	833	5,5%	-
KP	Alte Heerstr.	Basistraße	329	9,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	177	0,7%	67	1,8%	-
KQ	Alte Heerstr.	Basistraße	329	9,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	3,8%	176	2,1%	-



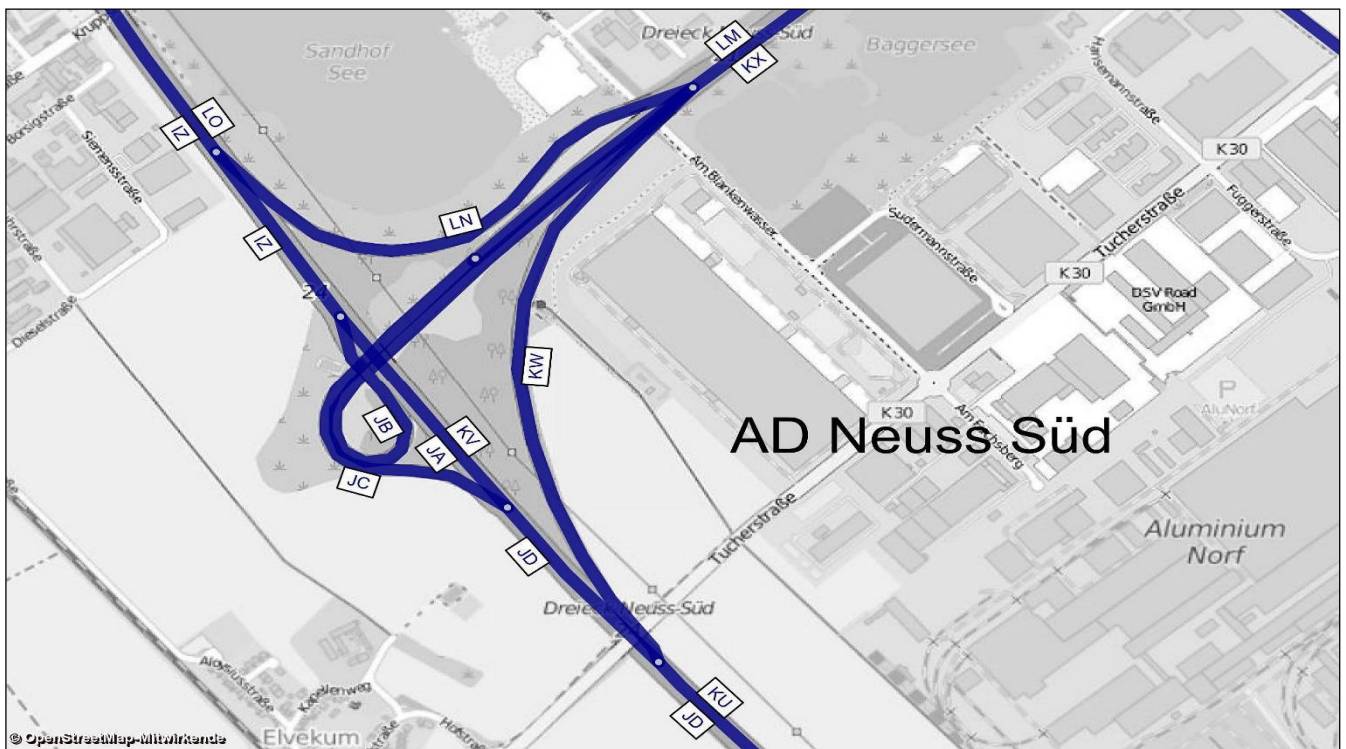


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



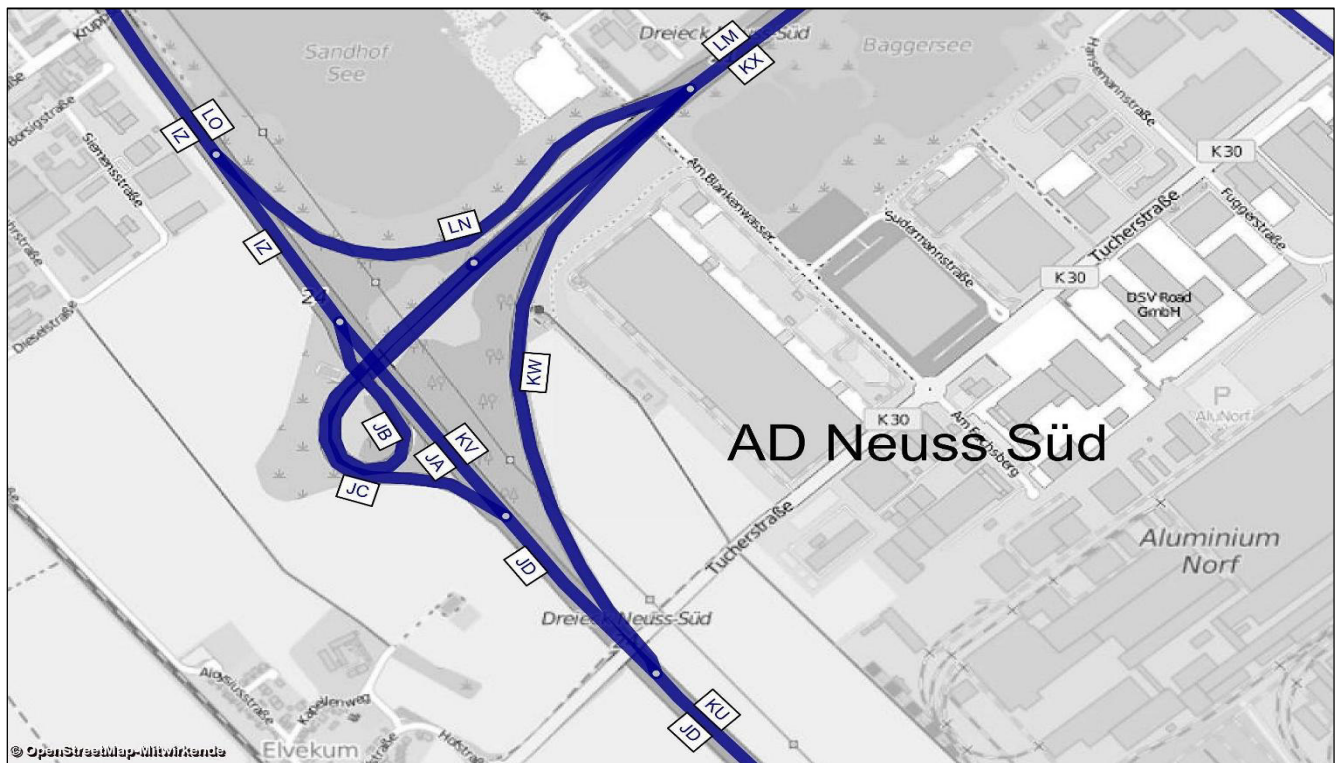
AS Dormagen

AD Neuss Süd - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
IZ	A 57	Süd	HFB	49850	12,9%	6450	52400	13,9%	7300	46200	13,7%	20,9%	2629	515	0,06	0,011	11,9%	5500
JA	A 57	Süd	HFB	29450	13,4%	3950	30700	14,5%	4450	27550	13,6%	24,5%	1573	299	0,06	0,011	12,2%	3350
JB	A 57	Süd	Rampe zur A 46	20450	12,2%	2500	21750	13,1%	2850	18650	13,9%	15,9%	1056	216	0,06	0,012	11,8%	2200
JC	A 57	Süd	Rampe von A 46	9600	8,9%	850	10200	9,3%	950	8650	10,1%	16,1%	491	97	0,06	0,011	8,7%	750
JD	A 57	Süd	HFB	39050	12,2%	4750	40900	13,2%	5400	36200	12,8%	22,5%	2064	396	0,06	0,011	11,3%	4100
KU	A 57	Nord	HFB	39650	13,0%	5150	41850	14,0%	5850	36300	13,6%	26,2%	2061	416	0,06	0,011	12,3%	4450
KV	A 57	Nord	HFB	28600	14,5%	4150	30050	15,5%	4650	26350	14,7%	28,7%	1495	305	0,06	0,012	13,3%	3500
KW	A 57	Nord	Rampe zur A 46	11050	9,5%	1050	11750	9,8%	1150	9950	10,8%	19,5%	567	110	0,06	0,011	9,5%	950
KX	A 46	Ost	HFB	31500	11,3%	3550	33500	11,9%	4000	28600	12,8%	17,1%	1623	327	0,06	0,011	11,0%	3150
LM	A 46	West	HFB	29550	10,8%	3200	31200	11,7%	3650	27100	11,7%	18,4%	1554	276	0,06	0,010	10,1%	2750
LN	A 57	Nord	Rampe von A 46	19950	12,0%	2400	21000	12,9%	2700	18450	12,5%	19,7%	1064	179	0,06	0,010	10,8%	2000
LO	A 57	Nord	HFB	48550	13,4%	6500	51050	14,5%	7400	44800	13,7%	25,4%	2558	484	0,06	0,011	12,3%	5500
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	98400	13,2%	12950	103450	14,2%	14700	91000	-	-	-	-	-	-	12,1%	11000
QS KU+JD	A 57	-	HFB	78700	12,6%	9900	82750	13,6%	11250	72500	-	-	-	-	-	-	11,8%	8550
QS LM+KX	A 46	-	HFB	61050	11,1%	6750	64700	11,8%	7650	55700	-	-	-	-	-	-	10,6%	5900

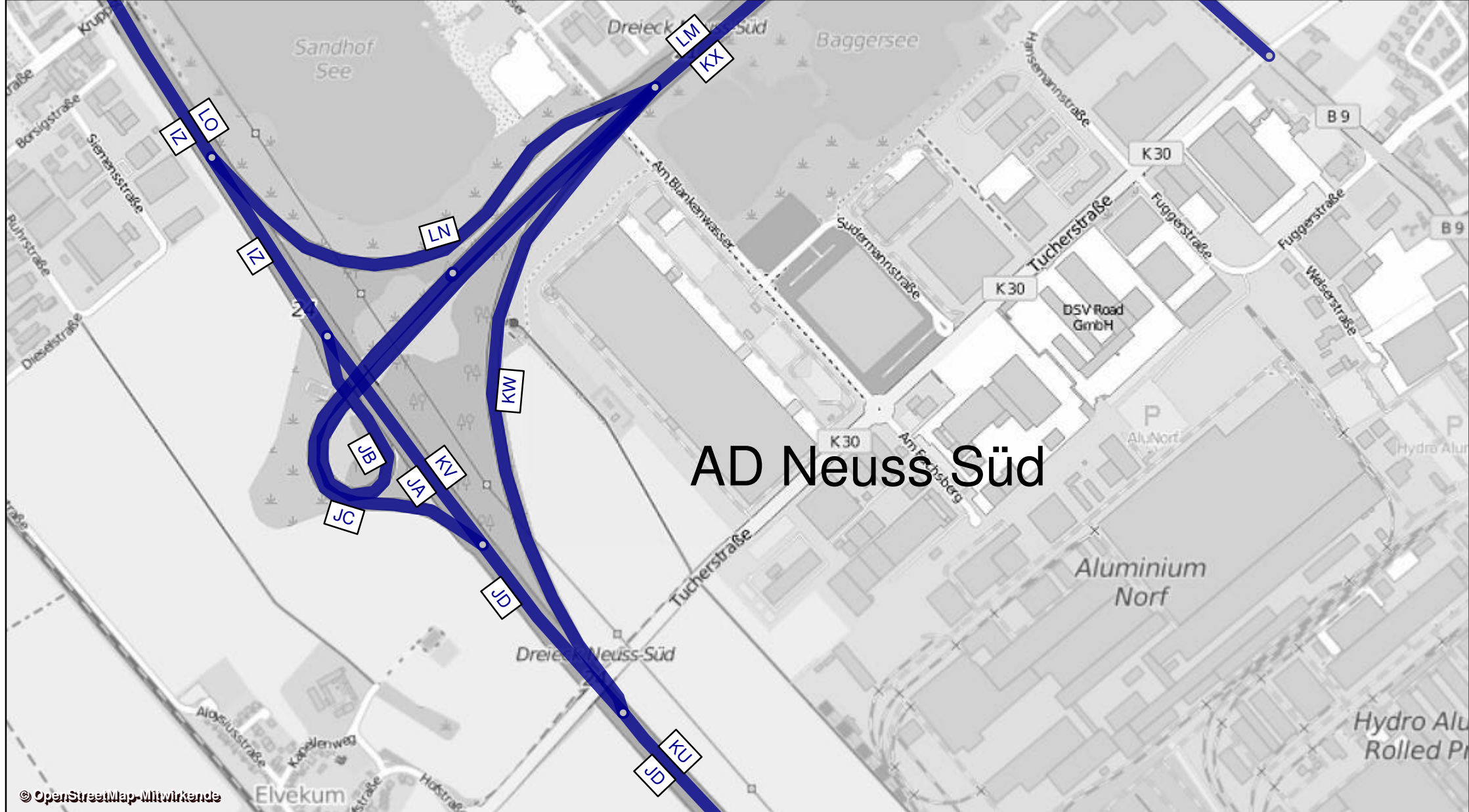




AD Neuss Süd - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
IZ	A 57	HFB	4356	10,0%	JB	2444	9,3%	JA	1912	10,8%	-	-	-	-	-	-	4555	10,3%	4741	7,1%	4451
JA	A 57	HFB	2628	10,0%	JC	951	7,5%	JD	3579	9,4%	IZ	3955	6,9%	JB	1327	0,5%	2128	12,9%	3016	5,8%	2461
JB	A 57	Rampe zur A 46	2400	8,6%	IZ	4514	9,9%	JA	2114	11,5%	-	-	-	-	-	-	2426	7,9%	1725	9,4%	2185
JC	A 57	Rampe von A 46	1019	14,6%	JA	1554	13,7%	JD	2573	14,1%	LM	2486	14,8%	LN	1467	14,9%	852	7,7%	955	3,6%	829
JD	A 57	HFB	3455	6,0%	JC	862	5,1%	JA	2593	6,4%	-	-	-	-	-	-	2980	11,5%	3973	5,3%	3412
KU	A 57	HFB	3895	11,9%	KW	1322	10,7%	KV	2573	12,5%	-	-	-	-	-	-	3832	10,6%	3773	5,7%	3539
KV	A 57	HFB	2612	11,6%	KU	3927	8,8%	KW	1315	3,3%	LN	1400	10,0%	LO	4012	11,1%	2605	12,1%	2832	5,7%	2616
KW	A 57	Rampe zur A 46	1393	8,0%	KU	4092	11,8%	KV	2700	13,8%	JB	2326	11,3%	KX	3719	10,1%	1227	7,5%	940	5,9%	1221
KX	A 46	HFB	3729	6,0%	JB	2375	7,4%	KW	1354	3,5%	-	-	-	-	-	-	3652	7,8%	2667	8,2%	3164
LM	A 46	HFB	2883	6,0%	LN	1955	5,7%	JC	927	6,6%	-	-	-	-	-	-	2347	10,2%	3203	5,5%	2697
LN	A 57	Rampe von A 46	2043	10,1%	KV	2417	8,7%	LO	4460	9,3%	LM	2858	10,4%	JC	815	11,0%	1497	11,6%	2248	6,3%	1874
LO	A 57	HFB	4517	6,8%	LN	1918	6,8%	KV	2599	6,9%	-	-	-	-	-	-	4101	11,9%	5080	5,9%	4300

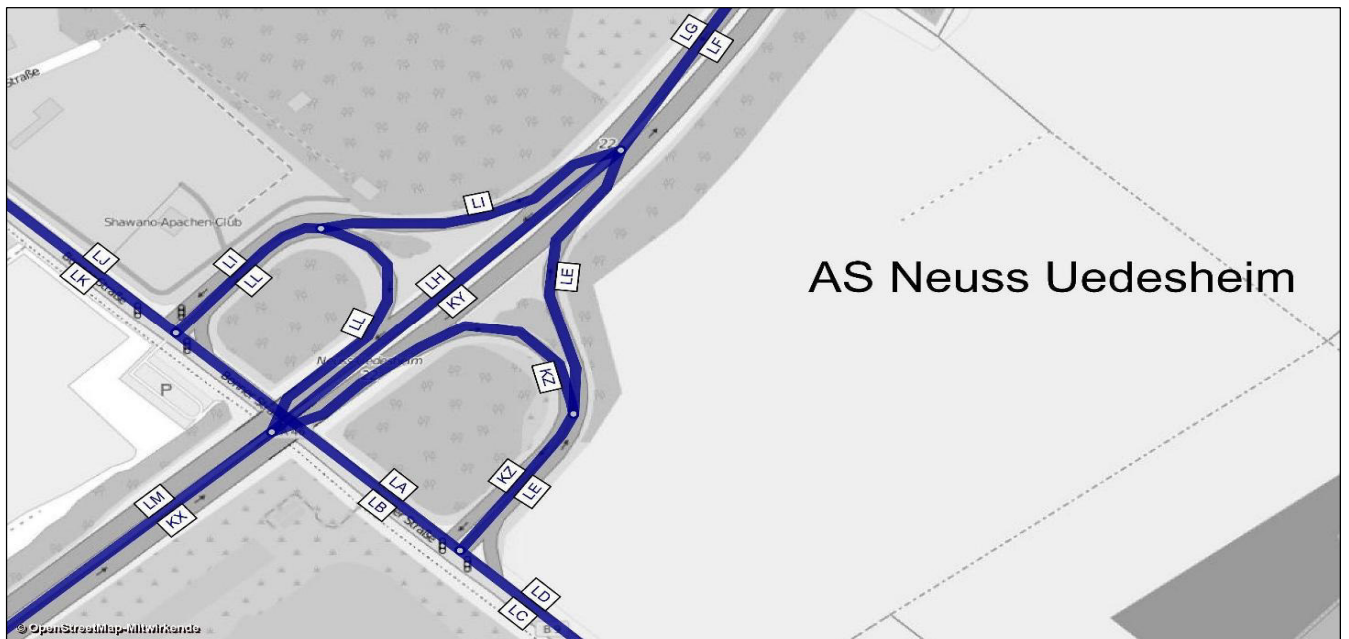


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

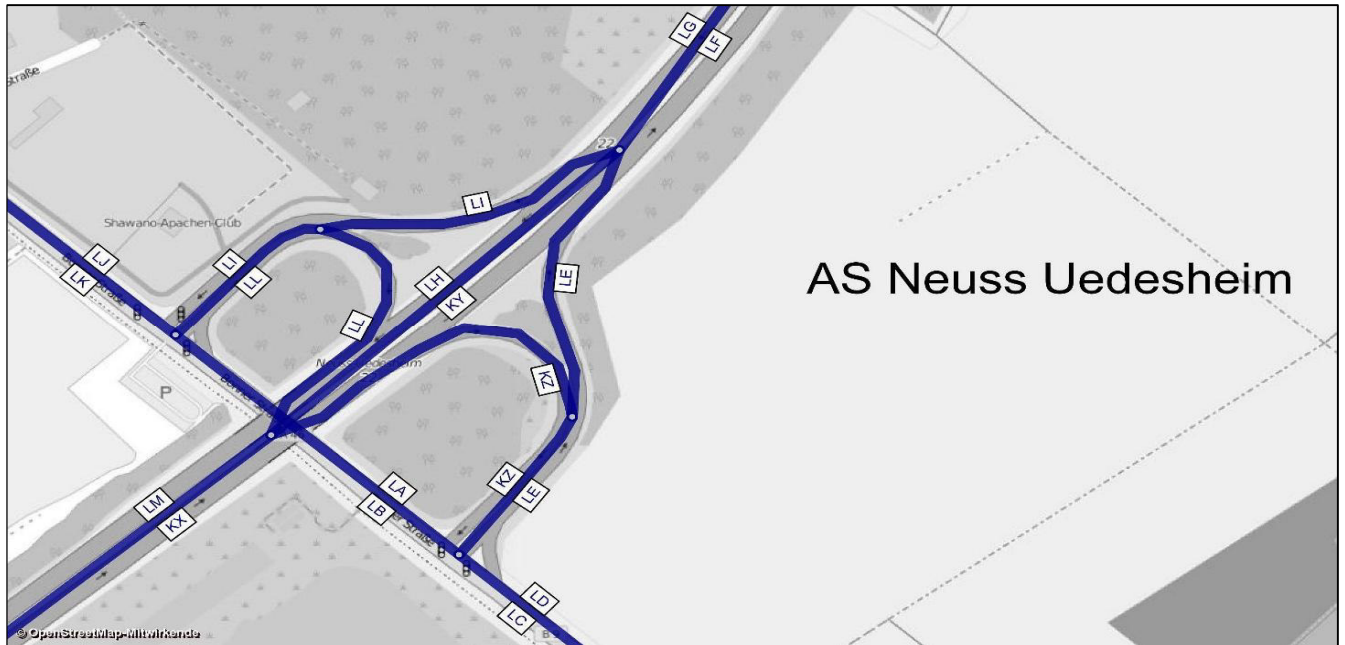




AS Neuss Uedesheim - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
KX	A 46	Ost	HFB	31500	11,3%	3550	33500	11,9%	4000	28600	12,8%	17,1%	1623	327	0,06	0,011	11,0%	3150
LM	A 46	West	HFB	29550	10,8%	3200	31200	11,7%	3650	27100	11,7%	18,4%	1554	276	0,06	0,010	10,1%	2750
KY	A 46	Ost	HFB	27300	10,4%	2850	28950	11,4%	3300	24950	11,7%	16,4%	1421	274	0,06	0,011	10,0%	2500
KZ	A 46	Ost	Ausfahrt	4200	16,7%	700	4550	15,4%	700	3650	20,4%	21,1%	202	52	0,06	0,014	16,4%	600
LE	A 46	Ost	Einfahrt	14450	8,7%	1250	15500	9,4%	1450	12750	9,5%	12,7%	738	120	0,06	0,009	8,2%	1050
LF	A 46	Ost	HFB	41750	9,8%	4100	44400	10,7%	4750	37700	11,0%	15,2%	2159	394	0,06	0,010	9,4%	3550
LG	A 46	West	HFB	39000	10,1%	3950	41400	10,9%	4500	35350	11,0%	15,7%	2023	372	0,06	0,011	9,5%	3350
LH	A 46	West	HFB	25400	10,4%	2650	26750	11,4%	3050	23400	11,3%	17,9%	1345	234	0,06	0,010	9,8%	2300
LI	A 46	West	Ausfahrt	13600	9,2%	1250	14700	9,9%	1450	11950	10,3%	12,1%	678	139	0,06	0,012	8,8%	1050
LL	A 46	West	Einfahrt	4150	13,3%	550	4500	14,4%	650	3700	14,1%	21,5%	209	42	0,06	0,011	12,2%	450
QS KX+LM	A 46	-	HFB	61050	11,1%	6750	64700	11,8%	7650	55700	-	-	-	-	-	-	10,6%	5900
QS LH+KY	A 46	-	HFB	52700	10,4%	5500	55700	11,4%	6350	48350	-	-	-	-	-	-	9,9%	4800
QS LG+LF	A 46	-	HFB	80750	10,0%	8050	85800	10,8%	9250	73050	-	-	-	-	-	-	9,4%	6900
LC	B 9	Süd	Basisstraße	19350	12,1%	2350	19850	12,3%	2450	17050	13,8%	6,9%	999	133	0,06	0,008	11,1%	1900
LD	B 9	Nord	Basisstraße	19350	12,1%	2350	19850	12,3%	2450	17050	13,8%	6,9%	999	133	0,06	0,008	11,1%	1900
LJ	B 9	Nord	Basisstraße	11250	8,0%	900	11550	8,2%	950	10700	9,3%	4,6%	627	84	0,06	0,008	7,5%	800
LK	B 9	Süd	Basisstraße	11250	8,0%	900	11550	8,2%	950	10700	9,3%	4,6%	627	84	0,06	0,008	7,5%	800
QS LC+LD	B 9	-	Basisstraße	38700	12,1%	4700	39700	12,3%	4900	34100	-	-	-	-	-	-	11,1%	3800
QS LJ+LK	B 9	-	Basisstraße	22500	8,0%	1800	23100	8,2%	1900	21400	-	-	-	-	-	-	7,5%	1600
LA	B 9	Nord	Basisstraße	10700	9,3%	1000	10950	9,6%	1050	9250	10,7%	5,4%	542	72	0,06	0,008	8,6%	800
LB	B 9	Süd	Basisstraße	10700	9,3%	1000	10950	9,6%	1050	9250	10,7%	5,4%	542	72	0,06	0,008	8,6%	800
QS LA+LB	B 9	-	Basisstraße	21400	9,3%	2000	21900	9,6%	2100	18500	-	-	-	-	-	-	8,6%	1600



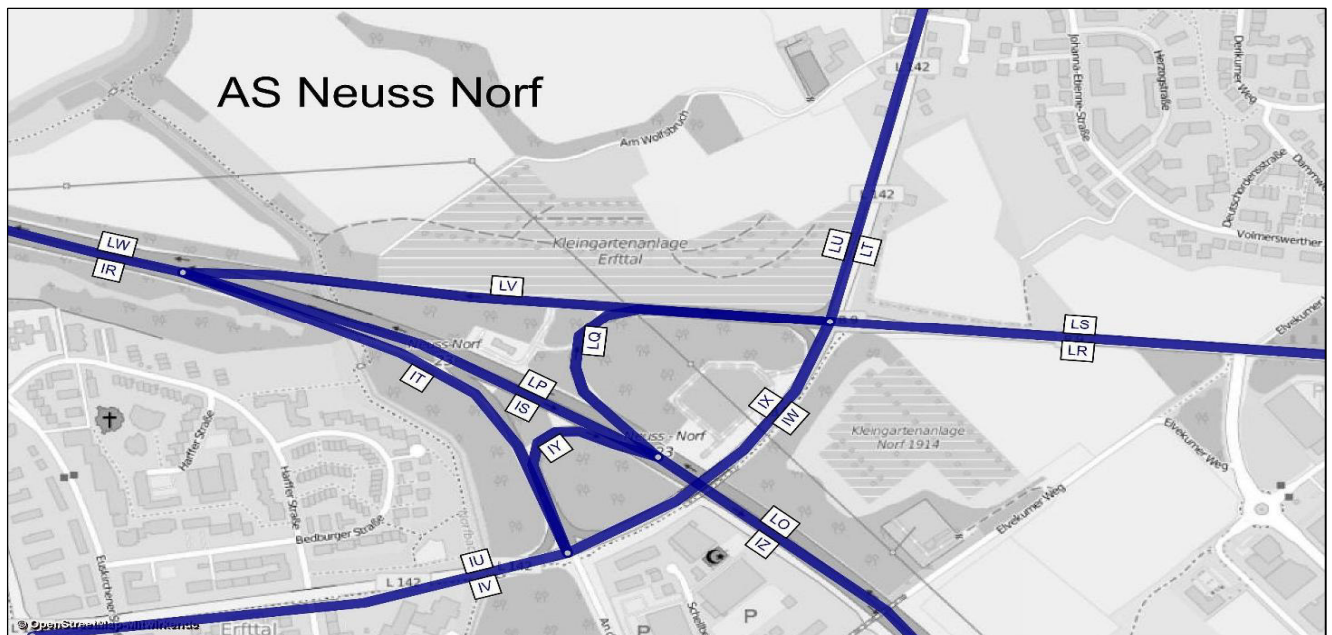
AS Neuss Uedesheim - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
KX	A 46	HFB	3729	6,0%	KZ	380	10,1%	KY	3349	5,5%	-	-	-	-	-	-	3652	7,8%	2667	8,2%	3164
LM	A 46	HFB	2883	6,0%	LH	2525	6,8%	LL	357	0,1%	-	-	-	-	-	-	2347	10,2%	3203	5,5%	2697
KY	A 46	HFB	3355	7,6%	KX	3761	7,9%	KZ	406	10,8%	LE	1873	5,3%	LF	5228	6,8%	3229	6,9%	2260	7,0%	2732
KZ	A 46	Ausfahrt	409	10,0%	KX	3756	10,0%	KY	3347	9,9%	-	-	-	-	-	-	425	14,9%	407	14,9%	375
LE	A 46	Einfahrt	1815	5,5%	KY	3448	6,1%	LF	5263	5,9%	-	-	-	-	-	-	1779	5,1%	1450	4,4%	1429
LF	A 46	HFB	5135	8,7%	LE	1754	6,5%	KY	3381	9,9%	-	-	-	-	-	-	5006	6,2%	3710	6,0%	4290
LG	A 46	HFB	3760	8,0%	LI	1257	8,4%	LH	2503	7,7%	-	-	-	-	-	-	3122	8,3%	4263	6,1%	3589
LH	A 46	HFB	2538	6,3%	LL	214	0,0%	LM	2752	5,8%	LG	3615	6,0%	LI	1077	5,3%	1924	9,0%	2791	6,0%	2295
LI	A 46	Ausfahrt	1293	5,8%	LG	3478	6,0%	LH	2185	6,2%	-	-	-	-	-	-	1198	7,2%	1473	6,3%	1250
LL	A 46	Einfahrt	414	14,4%	LH	2125	10,7%	LM	2539	11,3%	-	-	-	-	-	-	423	15,8%	414	2,1%	370
LC	B 9	Basisstraße	1555	8,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1467	11,2%	1636	7,4%	-
LD	B 9	Basisstraße	1555	8,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2139	6,2%	1405	6,1%	-
LJ	B 9	Basisstraße	933	5,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	931	4,6%	965	7,5%	-
LK	B 9	Basisstraße	933	5,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	838	9,8%	1178	2,1%	-
LA	B 9	Basisstraße	1156	6,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	849	7,0%	644	5,5%	-
LB	B 9	Basisstraße	1156	6,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1530	7,8%	1916	3,8%	-







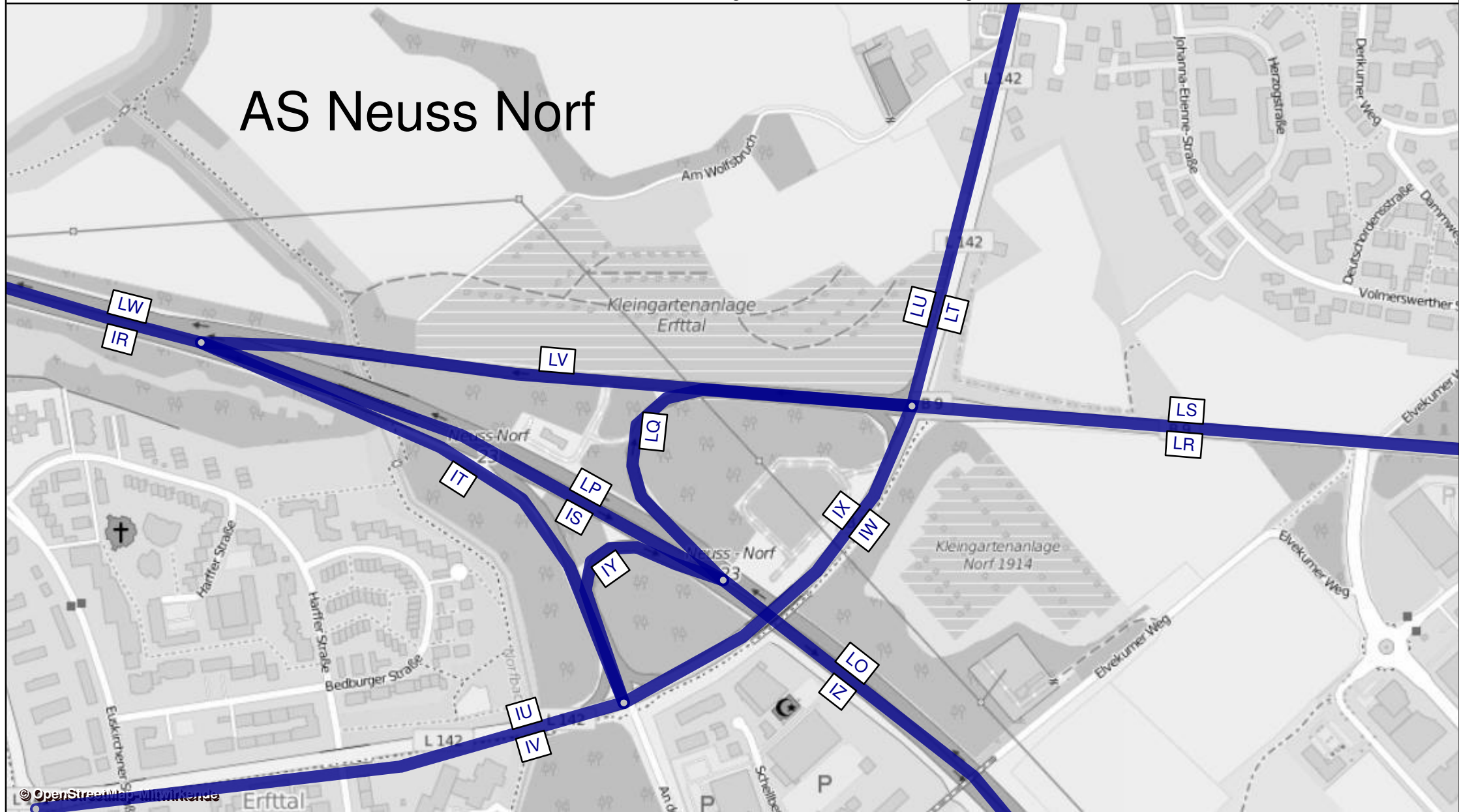
AS Neuss Norf - Prognose-Nullfall 2030				Wertagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	
IR	A 57	Süd	HFB	58100	11,4%	6600	61100	12,1%	7400	53300	12,2%	17,9%	3031	603	0,06	0,011	10,6%	5650	
IS	A 57	Süd	HFB	47050	12,9%	6050	49450	14,0%	6900	43650	13,6%	20,5%	2484	485	0,06	0,011	11,8%	5150	
IT	A 57	Süd	Ausfahrt	11050	4,5%	500	11650	4,3%	500	9700	6,0%	7,1%	547	118	0,06	0,012	5,2%	500	
IY	A 57	Süd	Einfahrt	2800	14,3%	400	2950	13,6%	400	2550	16,0%	27,8%	145	30	0,06	0,012	13,7%	350	
IZ	A 57	Süd	HFB	49850	12,9%	6450	52400	13,9%	7300	46200	13,7%	20,9%	2629	515	0,06	0,011	11,9%	5500	
LO	A 57	Nord	HFB	48550	13,4%	6500	51050	14,5%	7400	44800	13,7%	25,4%	2558	484	0,06	0,011	12,3%	5500	
LP	A 57	Nord	HFB	45550	13,5%	6150	47900	14,6%	7000	42050	13,8%	23,7%	2402	454	0,06	0,011	12,2%	5150	
LQ	A 57	Nord	Ausfahrt	3000	13,3%	400	3150	12,7%	400	2750	13,0%	51,5%	156	30	0,06	0,011	12,7%	350	
LV	A 57	Nord	Einfahrt	10050	7,5%	750	10600	8,0%	850	9000	9,2%	9,7%	522	82	0,06	0,009	7,8%	700	
LW	A 57	Nord	HFB	55600	12,4%	6900	58500	13,4%	7850	51100	13,0%	21,5%	2924	537	0,06	0,011	11,4%	5850	
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	98400	13,2%	12950	103450	14,2%	14700	91000	-	-	-	-	-	-	12,1%	11000	
QS LP+IS	A 57	-	HFB	92600	13,2%	12200	97350	14,3%	13900	85700	-	-	-	-	-	-	12,0%	10300	
QS LW+IR	A 57	-	HFB	113700	11,9%	13500	119600	12,8%	15250	104400	-	-	-	-	-	-	11,0%	11500	
IU	L 142	West	Basisstraße	8200	6,1%	500	8400	6,0%	500	7550	6,8%	3,3%	442	59	0,06	0,008	5,3%	400	
IV	L 142	Ost	Basisstraße	8200	6,1%	500	8400	6,0%	500	7550	6,8%	3,3%	442	59	0,06	0,008	5,3%	400	
LR	B9	Ost	Basisstraße	6850	5,8%	400	7000	5,7%	400	6150	7,3%	3,5%	360	48	0,06	0,008	5,7%	350	
LS	B9	West	Basisstraße	6850	5,8%	400	7000	5,7%	400	6150	7,3%	3,5%	360	48	0,06	0,008	5,7%	350	
LT	L 142	Nord	Basisstraße	4950	6,1%	300	5050	5,9%	300	4700	8,2%	4,0%	275	37	0,06	0,008	6,4%	300	
LU	L 142	Süd	Basisstraße	4950	6,1%	300	5050	5,9%	300	4700	8,2%	4,0%	275	37	0,06	0,008	6,4%	300	
QS IU+IV	L 142	-	Basisstraße	16400	6,1%	1000	16800	6,0%	1000	15100	-	-	-	-	-	-	5,3%	800	
QS LR+LS	B9	-	Basisstraße	13700	5,8%	800	14000	5,7%	800	12300	-	-	-	-	-	-	5,7%	700	
QS LU+LT	L 142	-	Basisstraße	9900	6,1%	600	10100	5,9%	600	9400	-	-	-	-	-	-	6,4%	600	
IX	L 142	West	Basisstraße	9000	6,1%	550	9250	5,9%	550	8300	6,9%	4,5%	486	65	0,06	0,008	5,4%	450	
IW	L 142	Ost	Basisstraße	9000	6,1%	550	9250	5,9%	550	8300	6,9%	4,5%	486	65	0,06	0,008	5,4%	450	
QS IX+IW	L 142	-	Basisstraße	18000	6,1%	1100	18500	5,9%	1100	16600	-	-	-	-	-	-	5,4%	900	





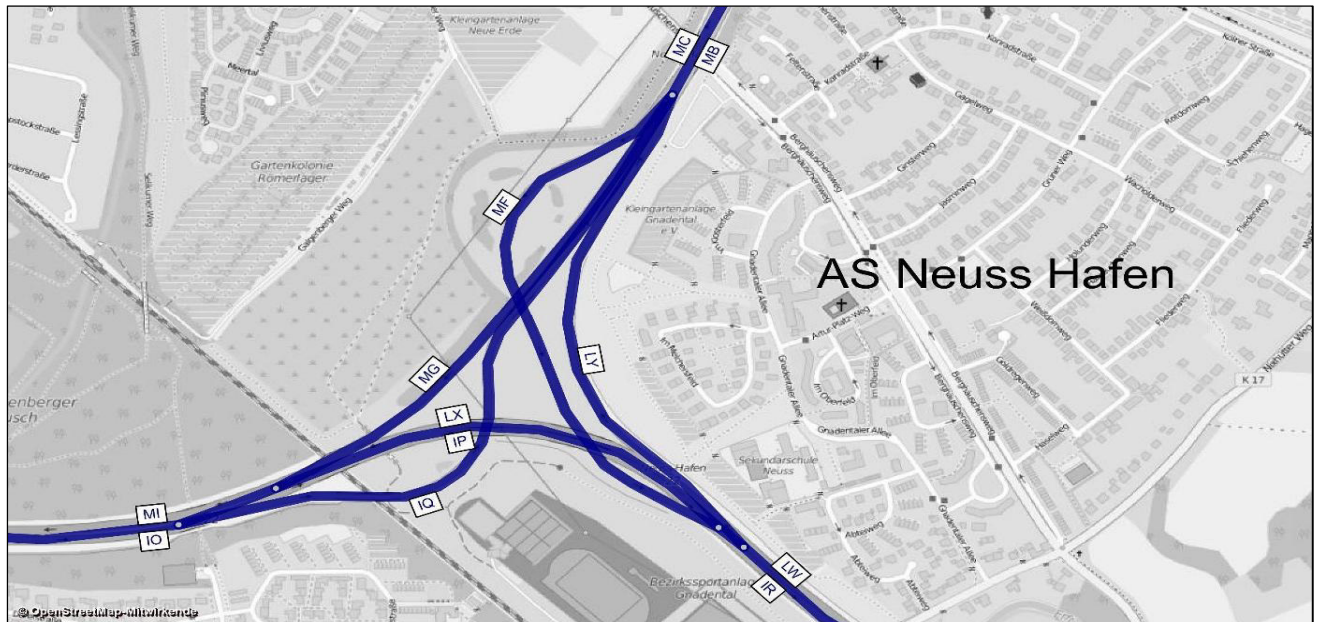


# AS Neuss Norf

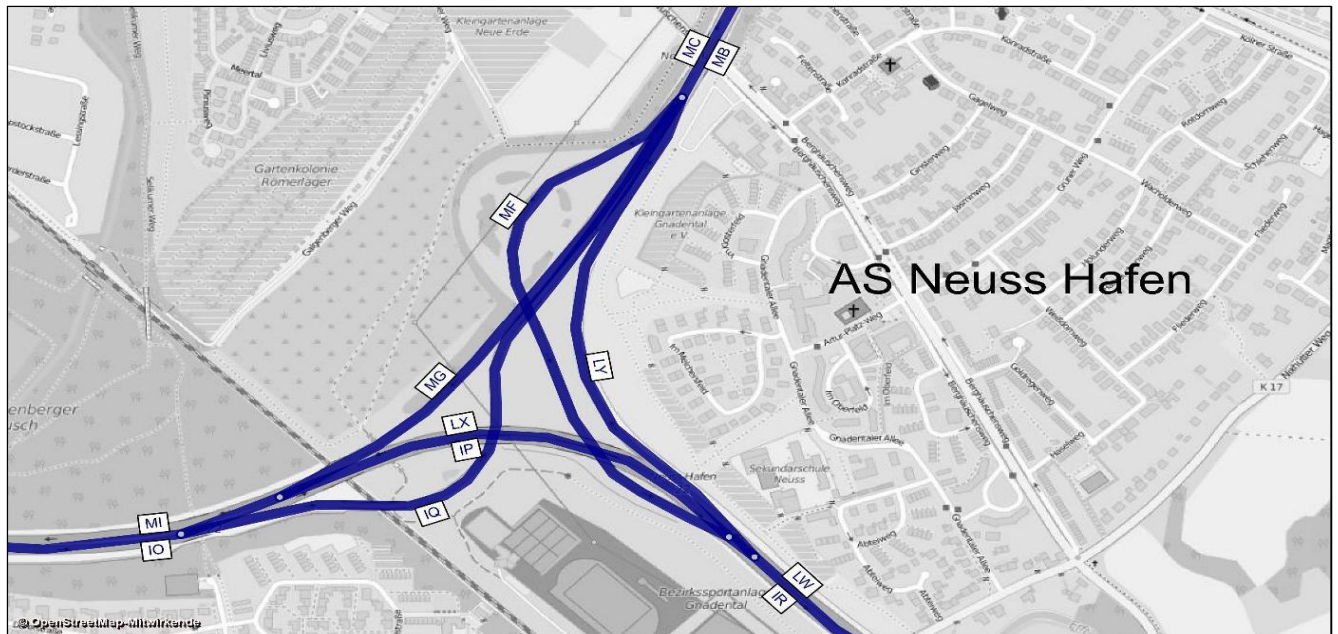




AS Neuss Hafen - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
IO	A 57	Süd	HFB	63800	10,7%	6800	66600	11,5%	7650	58800	11,4%	17,2%	3345	659	0,06	0,011	9,9%	5850	
IP	A 57	Süd	HFB	46700	11,6%	5400	48750	12,4%	6050	43500	12,4%	18,3%	2464	511	0,06	0,012	10,8%	4700	
IQ	A 57	Süd	Ausfahrt	17100	8,2%	1400	17850	9,0%	1600	15250	8,7%	13,2%	881	148	0,06	0,010	7,5%	1150	
LX	A 57	Nord	HFB	44100	13,0%	5750	46100	14,1%	6500	41200	13,5%	22,1%	2349	449	0,06	0,011	11,9%	4900	
LY	A 57	Nord	Ausfahrt	11450	10,0%	1150	12400	10,9%	1350	9900	10,9%	18,7%	575	88	0,06	0,009	9,6%	950	
MB	B 1	Ost	HFB	28600	8,9%	2550	30250	9,8%	2950	25200	9,6%	15,3%	1456	236	0,06	0,009	8,3%	2100	
MC	B 1	West	HFB	28250	8,3%	2350	29900	9,0%	2700	24800	9,1%	11,7%	1430	238	0,06	0,010	7,9%	1950	
MF	A 57	Süd	Einfahrt	11400	10,5%	1200	12350	10,9%	1350	9800	11,5%	15,5%	567	92	0,06	0,009	9,7%	950	
MG	A 57	Nord	Einfahrt	16800	6,8%	1150	17550	7,4%	1300	14950	7,6%	9,3%	863	146	0,06	0,010	6,4%	950	
MI	A 57	Nord	HFB	60950	11,3%	6900	63700	12,2%	7800	56150	11,9%	18,9%	3212	595	0,06	0,011	10,4%	5850	
IR	A 57	Süd	HFB	58100	11,4%	6600	61100	12,1%	7400	53300	12,2%	17,9%	3031	603	0,06	0,011	10,6%	5650	
LW	A 57	Nord	HFB	55600	12,4%	6900	58500	13,4%	7850	51100	13,0%	21,5%	2924	537	0,06	0,011	11,4%	5850	
QS MI+IO	A 57	-	HFB	124750	11,0%	13700	130300	11,9%	15450	114950	-	-	-	-	-	-	10,2%	11700	
QS LX+IP	A 57	-	HFB	90800	12,3%	11150	94850	13,2%	12550	84700	-	-	-	-	-	-	11,3%	9600	
QS LW+IR	A 57	-	HFB	113700	11,9%	13500	119600	12,8%	15250	104400	-	-	-	-	-	-	11,0%	11500	
QS MB+MC	B 1	-	HFB	56850	8,6%	4900	60150	9,4%	5650	50000	-	-	-	-	-	-	8,1%	4050	

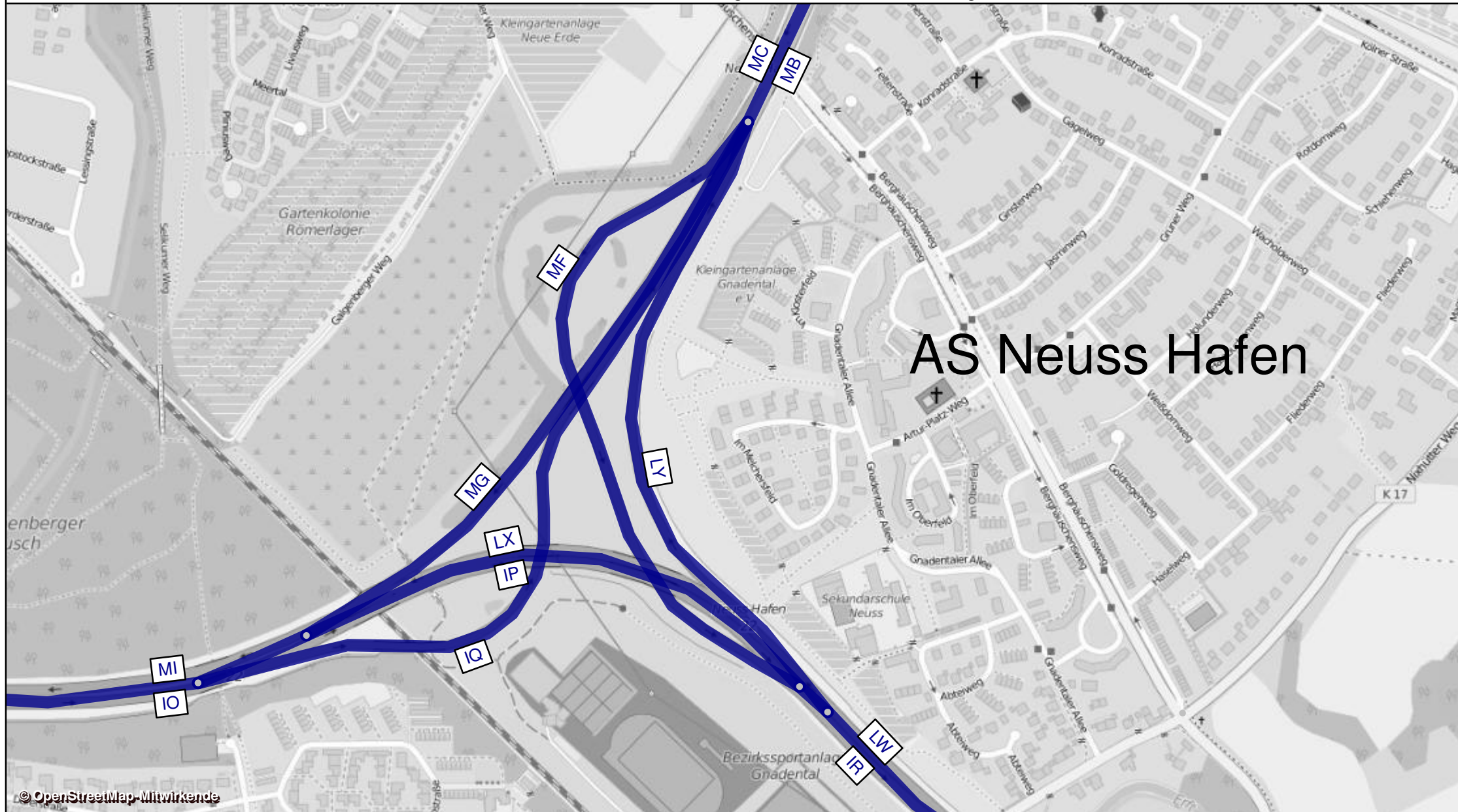


AS Neuss Hafen - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
IO	A 57	HFB	6280	7,9%	IQ	1978	6,8%	IP	4303	8,4%	-	-	-	-	-	-	6831	7,5%	5468	6,2%	5881
IP	A 57	HFB	4241	10,2%	IR	4846	11,1%	MF	605	17,1%	IQ	2031	6,3%	IO	6272	8,9%	4592	8,7%	4203	6,5%	3918
IQ	A 57	Ausfahrt	2087	4,8%	IP	4126	8,6%	IO	6214	7,3%	LY	1457	4,8%	MB	3544	4,8%	2237	5,0%	1266	5,4%	1899
LX	A 57	HFB	4233	7,9%	MI	6106	6,6%	MG	1873	3,7%	LW	4893	8,2%	LY	660	10,3%	3204	13,5%	4664	6,3%	3967
LY	A 57	Ausfahrt	1579	5,3%	LW	5004	10,1%	LX	3425	12,3%	MB	3552	4,9%	-	-	-	1423	6,1%	1001	6,7%	1202
MB	B 1	HFB	3609	5,2%	IQ	2128	4,8%	LY	1481	5,9%	-	-	-	-	-	-	3661	5,5%	2267	5,9%	2938
MC	B 1	HFB	3347	3,6%	MF	1489	4,4%	MG	1858	2,9%	-	-	-	-	-	-	1228	13,9%	3857	3,2%	2938
MF	A 57	Einfahrt	1468	4,3%	IR	4782	6,3%	IP	3314	7,2%	MC	3251	3,8%	-	-	-	576	15,4%	1585	3,7%	1275
MG	A 57	Einfahrt	1983	3,9%	LX	3821	10,9%	MI	5805	8,5%	MC	3220	5,0%	-	-	-	652	12,9%	2272	2,9%	1851
MI	A 57	HFB	6129	6,1%	LX	4259	7,6%	MG	1869	2,6%	-	-	-	-	-	-	3857	13,4%	6935	5,2%	5893
IR	A 57	HFB	4901	8,7%	MF	595	14,6%	IP	4306	7,9%	-	-	-	-	-	-	5169	9,4%	5788	5,7%	4928
LW	A 57	HFB	5113	9,0%	LY	806	13,5%	LX	4307	8,2%	-	-	-	-	-	-	4629	11,2%	5666	6,3%	5092

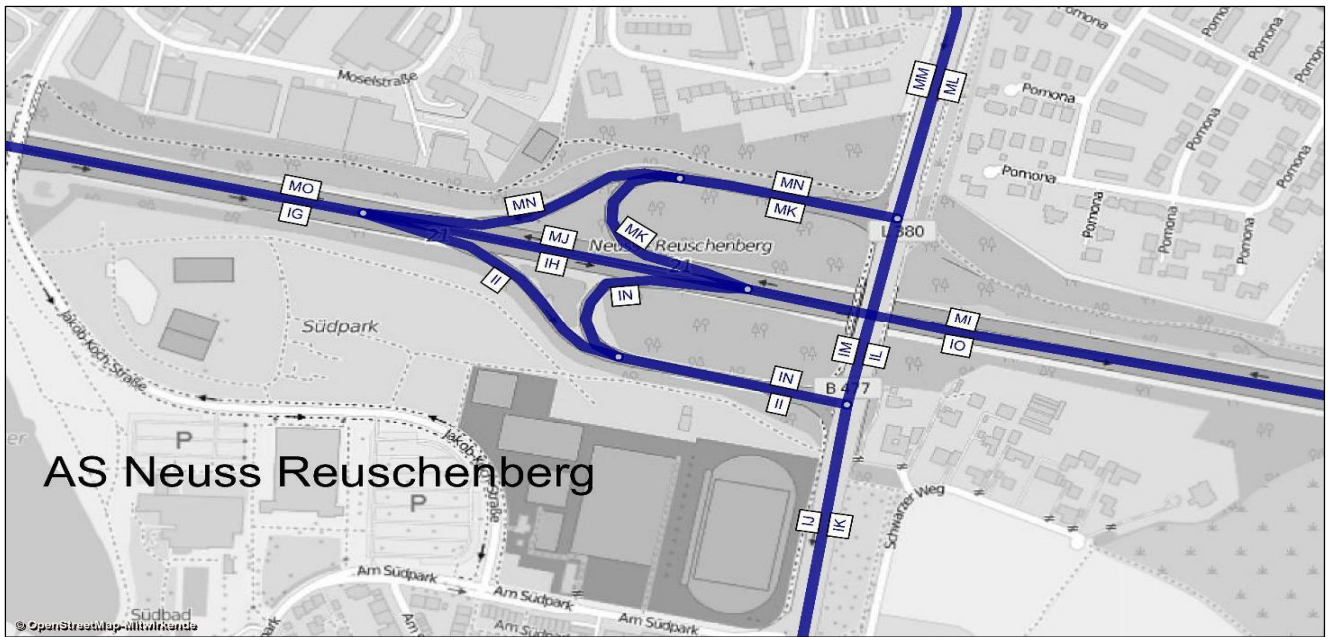




A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

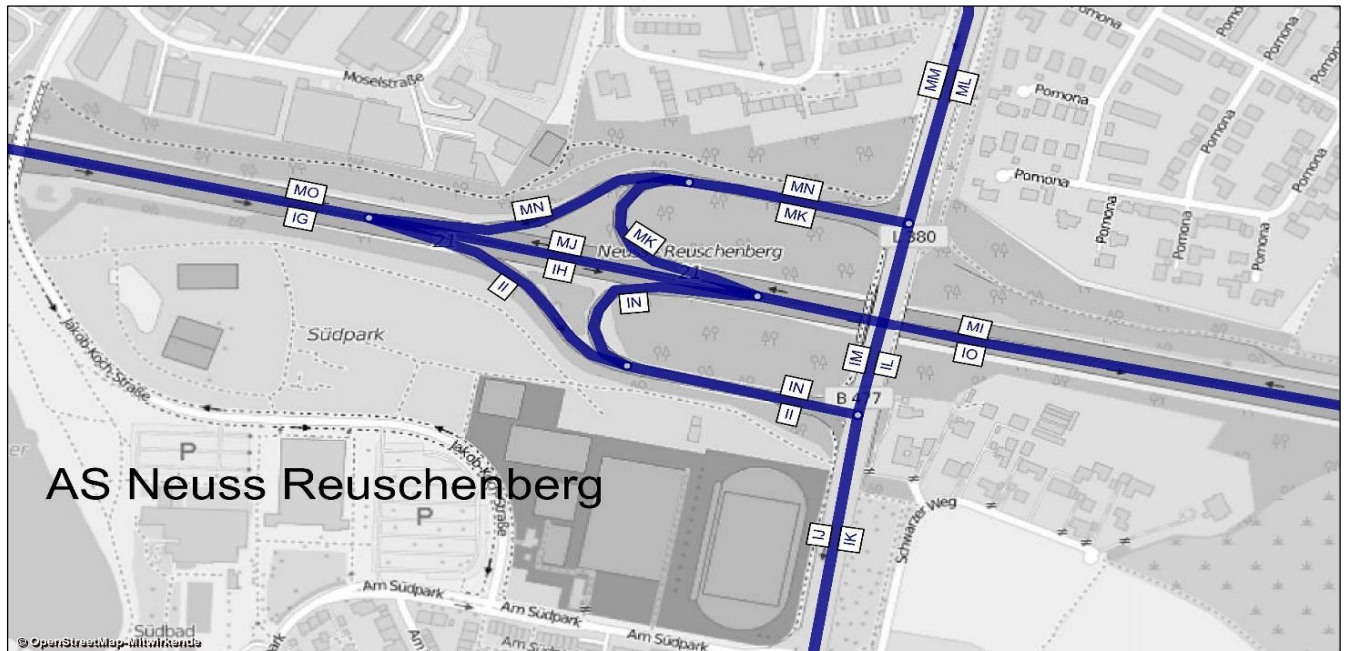


AS Neuss Reuschenberg - Prognose-Nullfall 2030				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW5	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h
IG	A 57	Süd	HFB	61650	10,9%	6700	64200	11,8%	7550	57100	11,6%	17,7%	3252	635	0,06	0,011	10,1%	5750
MO	A 57	Nord	HFB	58500	11,7%	6850	61000	12,7%	7750	54300	12,2%	19,1%	3098	594	0,06	0,011	10,7%	5800
IH	A 57	Süd	HFB	57100	11,3%	6450	59550	12,2%	7250	52950	12,0%	18,4%	3013	594	0,06	0,011	10,5%	5550
II	A 57	Süd	Ausfahrt	4550	5,5%	250	4600	6,5%	300	4150	6,4%	8,4%	239	41	0,06	0,010	6,0%	250
IN	A 57	Süd	Einfahrt	6700	5,2%	350	7050	5,7%	400	5800	6,1%	6,3%	332	64	0,06	0,011	5,2%	300
IO	A 57	Süd	HFB	63800	10,7%	6800	66600	11,5%	7650	58800	11,4%	17,2%	3345	659	0,06	0,011	9,9%	5850
MI	A 57	Nord	HFB	60950	11,3%	6900	63700	12,2%	7800	56150	11,9%	18,9%	3212	595	0,06	0,011	10,4%	5850
MJ	A 57	Nord	HFB	53950	12,2%	6600	56300	13,3%	7500	50050	12,8%	20,3%	2859	540	0,06	0,011	11,2%	5600
MK	A 57	Nord	Ausfahrt	7000	4,3%	300	7350	4,8%	350	6100	4,7%	5,2%	353	55	0,06	0,009	4,1%	250
MN	A 57	Nord	Einfahrt	4600	5,4%	250	4700	5,3%	250	4250	5,5%	6,8%	239	54	0,06	0,013	4,7%	200
QS MO+IG	A 57	-	HFB	120150	11,3%	13550	125200	12,2%	15300	111400	-	-	-	-	-	-	10,4%	11550
QS MJ+IH	A 57	-	HFB	111050	11,8%	13050	115850	12,7%	14750	103000	-	-	-	-	-	-	10,8%	11150
QSMI+IO	A 57	-	HFB	124750	11,0%	13700	130300	11,9%	15450	114950	-	-	-	-	-	-	10,2%	11700
IJ	B 477	Süd	Basisstraße	17000	5,0%	850	17450	5,2%	900	16050	5,6%	3,4%	940	126	0,06	0,008	4,4%	700
IK	B 477	Nord	Basisstraße	17000	5,0%	850	17450	5,2%	900	16050	5,6%	3,4%	940	126	0,06	0,008	4,4%	700
ML	L 380	Nord	Basisstraße	11250	4,0%	450	11550	3,9%	450	12100	4,2%	2,4%	706	100	0,06	0,008	3,3%	400
MM	L 380	Süd	Basisstraße	11250	4,0%	450	11550	3,9%	450	12100	4,2%	2,4%	706	100	0,06	0,008	3,3%	400
QS IJ+IK	B 477	-	Basisstraße	34000	5,0%	1700	34900	5,2%	1800	32100	-	-	-	-	-	-	4,4%	1400
QS ML+MM	L 380	-	Basisstraße	22500	4,0%	900	23100	3,9%	900	24200	-	-	-	-	-	-	3,3%	800
IM	B 477	Süd	Basisstraße	13800	3,6%	500	14150	3,5%	500	13800	4,2%	2,1%	799	127	0,06	0,009	3,3%	450
IL	B 477	Nord	Basisstraße	13800	3,6%	500	14150	3,5%	500	13800	4,2%	2,1%	799	127	0,06	0,009	3,3%	450
QS IM+IL	B 477	-	Basisstraße	27600	3,6%	1000	28300	3,5%	1000	27600	-	-	-	-	-	-	3,3%	900





AS Neuss Reuschenberg - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
IG	A 57	HFB	5489	8,4%	II	250	6,2%	IH	5239	8,5%	-	-	-	-	-	-	5965	8,2%	5636	5,9%	4948
MO	A 57	HFB	5571	7,4%	MN	192	6,3%	MJ	5380	7,4%	-	-	-	-	-	-	4044	13,0%	6230	5,7%	5353
IH	A 57	HFB	5263	8,2%	IO	6362	7,4%	IN	1098	3,2%	II	340	8,1%	IG	5603	8,2%	5717	8,1%	5059	6,2%	5258
II	A 57	Ausfahrt	575	4,2%	IH	4097	7,8%	IG	4672	7,4%	-	-	-	-	-	-	249	9,3%	578	3,8%	409
IN	A 57	Einfahrt	1129	4,7%	IO	5932	7,5%	IH	4803	8,2%	-	-	-	-	-	-	1114	4,4%	410	6,5%	841
IO	A 57	HFB	6280	7,9%	IN	1136	4,7%	IH	5144	8,6%	-	-	-	-	-	-	6831	7,5%	5468	6,2%	5881
MI	A 57	HFB	6129	6,1%	MJ	5407	6,6%	MK	722	2,2%	-	-	-	-	-	-	3857	13,4%	6935	5,2%	5893
MJ	A 57	HFB	5370	7,1%	MK	671	2,8%	MI	6041	6,6%	MO	5570	7,0%	MN	200	6,1%	3497	14,4%	5986	5,7%	5009
MK	A 57	Ausfahrt	892	5,6%	MJ	3677	12,3%	MI	4570	11,0%	-	-	-	-	-	-	359	3,0%	951	2,0%	758
MN	A 57	Einfahrt	599	1,9%	MO	4284	9,9%	MJ	3685	11,2%	-	-	-	-	-	-	547	4,0%	245	6,5%	442
U	B 477	Basisstraße	2332	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1368	2,9%	2382	2,1%	-
IK	B 477	Basisstraße	2359	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2405	3,3%	1432	3,5%	-
ML	L 380	Basisstraße	854	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	744	1,1%	777	0,9%	-
MM	L 380	Basisstraße	1320	1,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	759	0,8%	853	1,1%	-
IM	B 477	Basisstraße	2236	0,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1118	1,5%	1804	1,6%	-
IL	B 477	Basisstraße	1119	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1291	2,4%	1021	2,3%	-



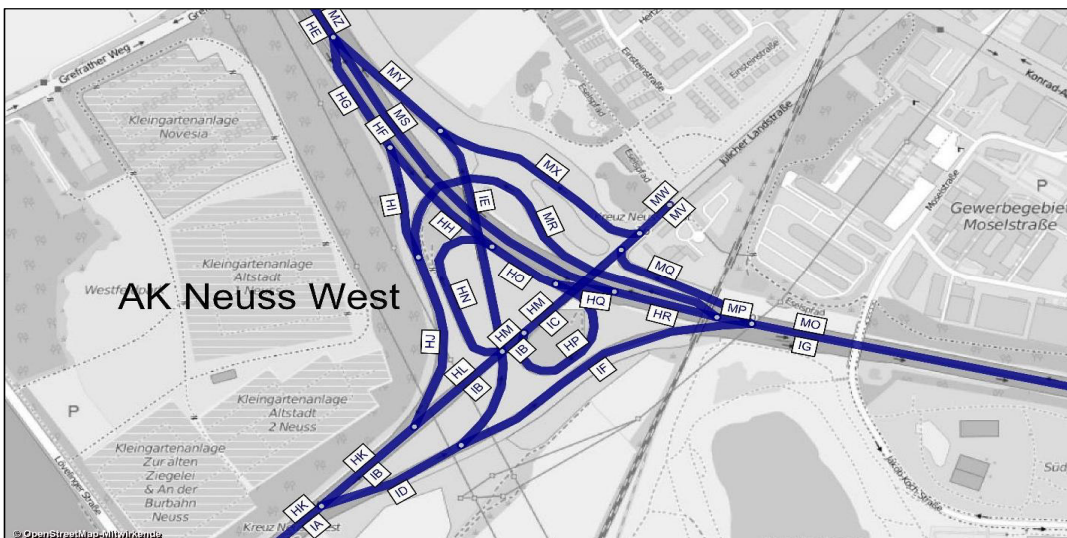
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



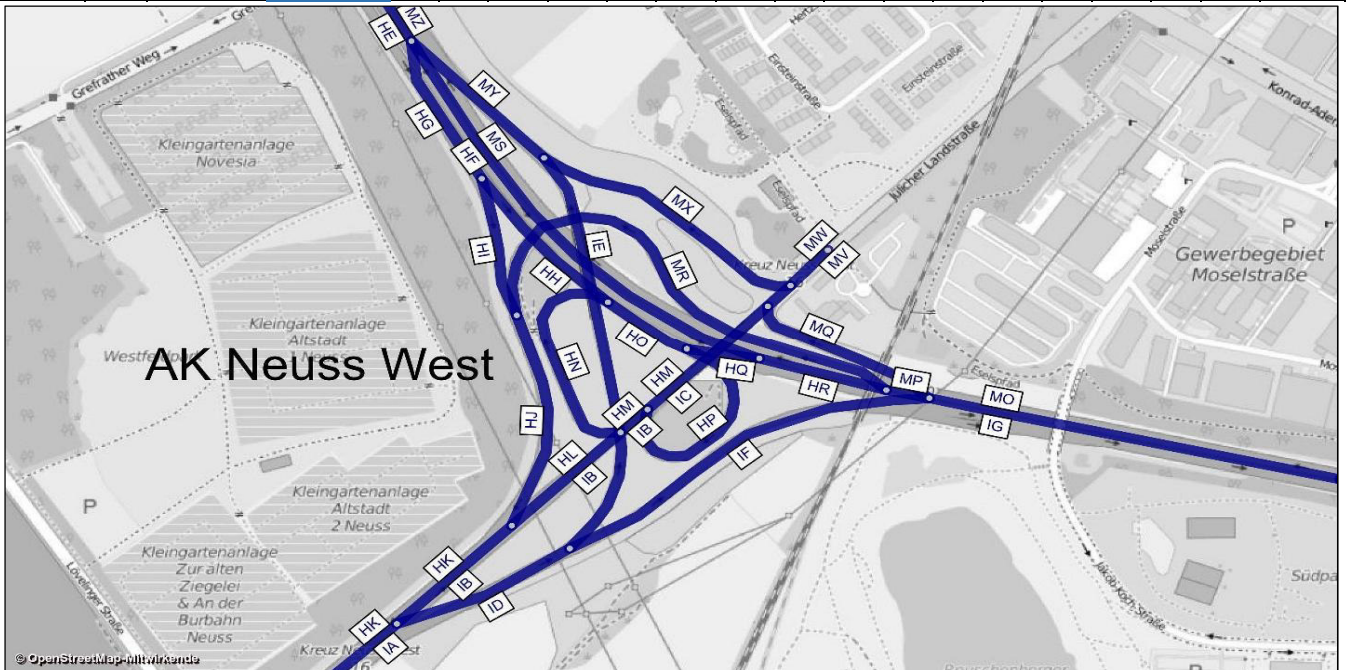
AS Neuss Reuschenberg



AK Neuss West - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	Pr	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h
HE	A 57	Süd	HFB	55400	11,3%	6250	57550	12,2%	7000	51400	11,9%	19,0%	2931	560	0,06	0,011	10,4%	5350
HF	A 57	Süd	HFB	37400	10,8%	4050	38700	11,8%	4550	35000	11,4%	18,4%	1999	380	0,06	0,011	10,0%	3500
HG	A 57	Süd	Ausfahrt	18000	12,2%	2200	18850	13,0%	2450	16350	12,8%	20,4%	932	180	0,06	0,011	11,3%	1850
HH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	3100	6,5%	200	3250	7,7%	250	2650	7,9%	7,2%	152	26	0,06	0,010	5,7%	150
HI	A 57	Süd	Rampe zur A 46	14900	13,1%	1950	15600	14,1%	2200	13700	13,8%	22,6%	780	154	0,06	0,011	12,0%	1650
HJ	A 46	West	Einfahrt	34950	12,9%	4500	36600	13,9%	5100	32050	13,5%	22,0%	1823	360	0,06	0,011	11,9%	3800
HK	A 46	West	HFB	39000	12,4%	4850	40900	13,3%	5450	35500	13,1%	21,8%	2021	394	0,06	0,011	11,5%	4100
HL	A 46	West	HFB	4050	8,6%	350	4300	8,1%	350	3450	9,3%	19,9%	199	34	0,06	0,010	8,7%	300
HM	A 46	West	HFB	6350	13,4%	850	6700	13,4%	900	5450	14,9%	22,3%	314	51	0,06	0,009	12,8%	700
HN	A 57	Süd	Rampe von L 380	2300	21,7%	500	2400	22,9%	550	2000	24,6%	27,1%	116	17	0,06	0,009	20,0%	400
HO	A 57	Süd	Verflechtung	5400	13,0%	700	5650	14,2%	800	4650	15,1%	15,1%	268	43	0,06	0,009	12,9%	600
HP	A 57	Süd	Rampe zur L 380	3100	6,5%	200	3250	7,7%	250	2650	7,9%	7,2%	152	26	0,06	0,010	5,7%	150
HQ	A 57	Süd	Einfahrt	2300	21,7%	500	2400	22,9%	550	2000	24,6%	27,1%	116	17	0,06	0,009	20,0%	400
HR	A 57	Süd	HFB	39650	11,5%	4550	41150	12,4%	5100	37000	12,1%	18,7%	2115	397	0,06	0,011	10,5%	3900
IA	A 46	Ost	HFB	41100	11,2%	4600	42800	12,0%	5150	38300	11,8%	16,4%	2163	459	0,06	0,012	10,2%	3900
IB	A 46	Ost	HFB	4150	8,4%	350	4350	8,0%	350	3750	9,9%	12,8%	212	43	0,06	0,012	8,0%	300
IC	A 46	Ost	HFB	7300	7,5%	550	7600	7,9%	600	6400	9,1%	10,7%	364	69	0,06	0,011	7,8%	500
ID	A 46	Ost	Ausfahrt	36950	11,5%	4250	38500	12,3%	4750	34550	12,1%	16,8%	1951	415	0,06	0,012	10,4%	3600
IE	A 57	Nord	Rampe von A 46	14950	13,7%	2050	15450	15,2%	2350	14450	14,2%	17,9%	814	177	0,06	0,012	12,1%	1750
IF	A 57	Süd	Rampe von A 46	21950	10,0%	2200	23050	10,6%	2450	20100	10,6%	16,0%	1137	238	0,06	0,012	9,2%	1850
IG	A 57	Süd	HFB	61650	10,9%	6700	64200	11,8%	7550	57100	11,6%	17,7%	3252	635	0,06	0,011	10,1%	5750
MO	A 57	Nord	HFB	58500	11,7%	6850	61000	12,7%	7750	54300	12,2%	19,1%	3098	594	0,06	0,011	10,7%	5800
MP	A 57	Nord	HFB	56050	11,3%	6350	58400	12,2%	7150	52200	11,7%	19,1%	2975	573	0,06	0,011	10,3%	5400
MQ	A 57	Nord	Rampe zur L 380	2450	20,4%	500	2600	21,2%	550	2150	24,1%	20,1%	123	21	0,06	0,010	18,6%	400
MR	A 57	Nord	Rampe zur A46	20050	12,7%	2550	21050	13,5%	2850	18350	13,3%	21,5%	1043	206	0,06	0,011	11,7%	2150
MS	A 57	Nord	HFB	36000	10,6%	3800	37400	11,5%	4300	33850	10,9%	17,7%	1932	367	0,06	0,011	9,6%	3250
MV	L 380	Ost	Basisstraße	9750	10,8%	1050	10150	11,8%	1200	8500	12,8%	12,9%	487	90	0,06	0,011	10,6%	900
MW	L 380	West	Basisstraße	9450	10,6%	1000	9950	10,6%	1050	8150	11,6%	20,0%	472	75	0,06	0,009	10,4%	850
MX	A 57	Nord	Rampe von L 380	3100	4,8%	150	3200	4,7%	150	2700	4,9%	14,9%	158	24	0,06	0,009	5,6%	150
MY	A 57	Nord	Einfahrt	18050	12,2%	2200	18650	13,4%	2500	17150	12,7%	17,5%	971	201	0,06	0,012	11,1%	1900
MZ	A 57	Nord	HFB	54050	11,1%	6000	54050	11,1%	6000	51000	11,5%	17,6%	2903	568	0,06	0,011	10,0%	5100
QS MZ+HE	A 57	-	HFB	109450	11,2%	12250	111600	11,6%	13000	102400	-	-	-	-	-	-	10,2%	10450
QS MS+HF	A 57	-	HFB	73400	10,7%	7850	76100	11,6%	8850	68850	-	-	-	-	-	-	9,8%	6750
QS MS+HR	A 57	-	HFB	75650	11,0%	8350	78550	12,0%	9400	70850	-	-	-	-	-	-	10,1%	7150
QS MP+HR	A 57	-	HFB	95700	11,4%	10900	99550	12,3%	12250	89200	-	-	-	-	-	-	10,4%	9300
QS MO+IG	A 57	-	HFB	120150	11,3%	13550	125200	12,2%	15300	111400	-	-	-	-	-	-	10,4%	11550
QS IA+HK	A 46	-	HFB	80100	11,8%	9450	83700	12,7%	10600	73800	-	-	-	-	-	-	10,8%	8000
QS IB+HK	A 46	-	HFB	138900	11,9%	16550	138900	11,9%	16550	130350	-	-	-	-	-	-	10,9%	14150
QS IB+HL	A 46	-	HFB	8200	8,5%	700	8650	8,1%	700	7200	-	-	-	-	-	-	8,3%	600
QS IB+HM	A 46	-	HFB	10500	11,4%	1200	11050	11,3%	1250	9200	-	-	-	-	-	-	10,9%	1000
QS IC+HM	A 46	-	HFB	13650	10,3%	1400	14300	10,5%	1500	11850	-	-	-	-	-	-	10,1%	1200
QS MV+MW	L 380	-	HFB	19200	10,7%	2050	20100	11,2%	2250	16650	-	-	-	-	-	-	10,5%	1750



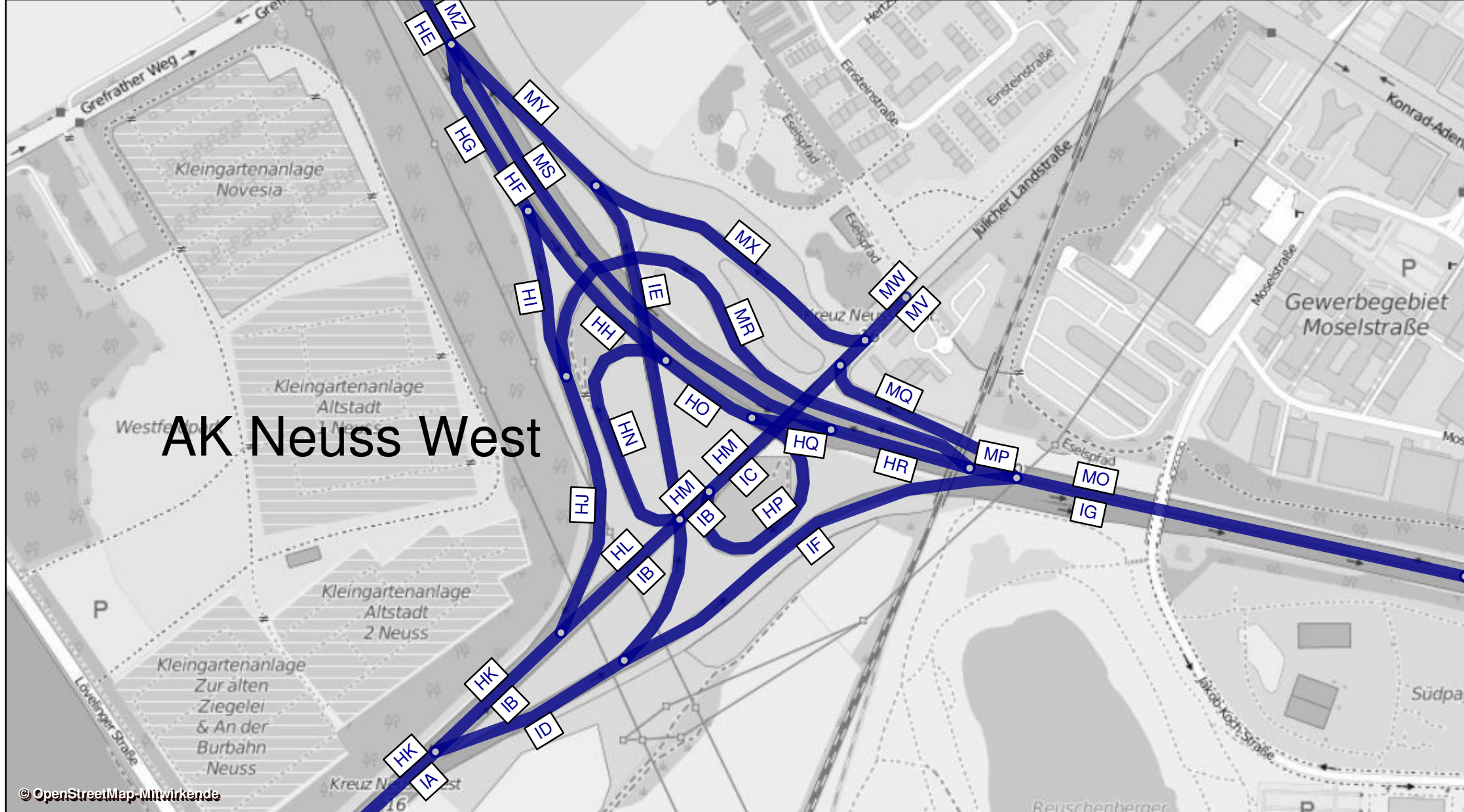
AK Neuss West - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
HE	A 57	HFB	4768	4,0%	HG	1716	9,8%	HF	3052	0,8%	-	-	-	-	-	-	4465	10,1%	5630	6,2%	4444
HF	A 57	HFB	3124	6,5%	HG	1696	6,8%	HE	4820	6,6%	HQ	170	10,4%	HR	3293	6,7%	3218	9,4%	3654	5,4%	2984
HG	A 57	Ausfahrt	1793	10,8%	HH	254	3,6%	HI	1539	12,0%	HE	4773	7,5%	HF	2981	5,5%	1245	12,0%	1975	7,8%	1543
HH	A 57	Parallelfahrbahn	562	8,5%	HG	1694	7,2%	HI	1133	6,6%	HN	170	12,5%	HO	732	9,4%	202	0,6%	293	6,2%	290
HI	A 57	Rampe zur A 46	1531	14,5%	HG	2052	13,1%	HH	521	9,0%	HJ	2853	16,5%	MR	1322	18,7%	1044	14,3%	1682	8,1%	1401
HJ	A 46	Einfahrt	3656	11,7%	HK	3932	11,3%	HL	276	5,9%	HI	1495	12,0%	MR	2161	11,5%	2343	14,4%	3921	6,3%	3154
HK	A 46	HFB	4033	6,9%	HJ	3681	6,0%	HL	352	16,3%	-	-	-	-	-	-	2522	14,2%	4505	6,5%	3478
HL	A 46	HFB	896	8,6%	HJ	2761	14,7%	HK	3657	13,2%	HN	208	25,5%	HM	1104	11,8%	177	11,6%	584	7,9%	508
HM	A 46	HFB	1088	5,8%	MW	1300	5,2%	MX	212	1,8%	HN	152	9,3%	HL	936	5,3%	387	16,0%	769	9,0%	615
HN	A 57	Rampe von L 380	411	8,3%	HH	235	4,4%	HO	646	6,9%	HM	513	7,8%	HL	102	5,6%	208	19,8%	184	12,5%	206
HO	A 57	Verflechtung	776	6,2%	HN	13	28,9%	HQ	13	28,9%	HP	21	16,1%	-	-	-	410	10,1%	477	8,7%	488
HP	A 57	Rampe zur L 380	562	8,5%	HO	732	9,4%	HQ	170	12,5%	IB	185	1,3%	IC	747	6,7%	202	0,6%	293	6,2%	308
HQ	A 57	Einfahrt	411	8,3%	HR	2562	8,5%	HF	2151	8,6%	HO	646	6,9%	HP	235	4,4%	208	19,8%	184	12,5%	180
HR	A 57	HFB	3303	8,9%	IF	2367	7,6%	IG	5670	8,4%	HQ	192	25,7%	HF	3111	7,8%	3426	10,0%	3839	5,7%	3008
IA	A 46	HFB	4012	7,0%	IB	585	1,8%	ID	3426	7,9%	-	-	-	-	-	-	4449	6,2%	3391	7,7%	3929
IB	A 46	HFB	711	14,0%	IA	2196	7,4%	ID	1485	4,2%	IC	976	11,5%	HP	265	5,1%	578	3,8%	279	7,4%	466
IC	A 46	HFB	946	4,5%	HP	633	6,6%	IB	314	0,4%	MQ	118	13,5%	MV	1065	5,5%	779	2,8%	572	6,8%	680
ID	A 46	Ausfahrt	3523	8,2%	IA	4171	7,2%	IB	649	1,8%	IE	1203	9,2%	IF	2320	7,7%	3872	6,6%	3112	7,8%	3169
IE	A 57	Rampe von A 46	1292	10,0%	IF	1306	6,4%	ID	2598	8,2%	MX	190	1,6%	MY	1482	8,9%	1331	8,1%	1314	9,6%	1244
IF	A 57	Rampe von A 46	2315	7,1%	ID	3519	7,8%	IE	1204	9,1%	HR	3241	16,9%	IG	5556	12,8%	2539	5,7%	1798	6,4%	2245
IG	A 57	HFB	5489	8,4%	HR	3184	8,8%	IF	2306	7,9%	-	-	-	-	-	-	5965	8,2%	5636	5,9%	5218
MO	A 57	HFB	5571	7,4%	MP	5414	7,4%	MQ	157	8,0%	-	-	-	-	-	-	4044	13,0%	6230	5,7%	5353
MP	A 57	HFB	5423	6,0%	MO	5645	6,5%	MQ	221	18,1%	MS	3453	6,9%	MR	1970	4,4%	3843	12,4%	5998	5,4%	4765
MQ	A 57	Rampe zur L 380	311	25,9%	MO	4503	10,6%	MP	4192	9,4%	IC	565	5,0%	MV	876	12,4%	203	25,1%	232	12,5%	227
MR	A 57	Rampe zur A46	2140	9,1%	MP	5012	8,4%	MS	2872	7,9%	HI	1455	9,8%	HJ	3595	9,4%	1299	14,5%	2238	5,1%	1970
MS	A 57	HFB	3390	6,5%	MR	1793	5,1%	MP	5183	6,0%	MZ	4730	7,7%	MY	1340	10,8%	2543	11,3%	3759	5,7%	3204
MV	L 380	Basisstraße	1111	7,4%	MQ	265	24,0%	IC	846	2,2%	-	-	-	-	-	-	979	7,3%	805	8,4%	844
MW	L 380	Basisstraße	1300	5,2%	MX	212	1,8%	HM	1088	5,8%	-	-	-	-	-	-	593	12,5%	1075	6,7%	833
MX	A 57	Rampe von L 380	305	2,3%	MW	819	8,3%	HM	514	11,9%	MY	1313	10,1%	IE	1009	12,5%	207	5,9%	305	0,8%	263
MY	A 57	Einfahrt	1516	19,2%	MZ	4295	14,4%	MS	2779	11,8%	MX	232	3,7%	IE	1284	22,1%	1540	7,9%	1620	8,0%	1357
MZ	A 57	HFB	4769	8,3%	MY	1394	10,0%	MS	3375	7,6%	-	-	-	-	-	-	4082	10,0%	5380	6,4%	4565



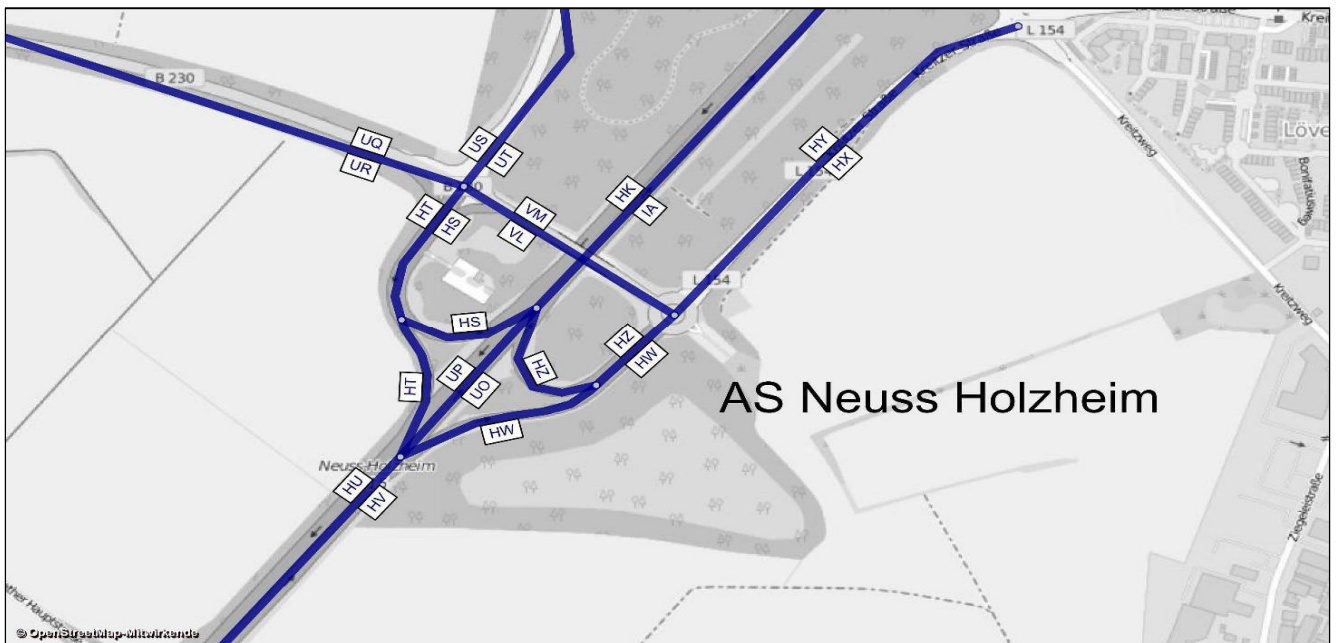


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AK Neuss West

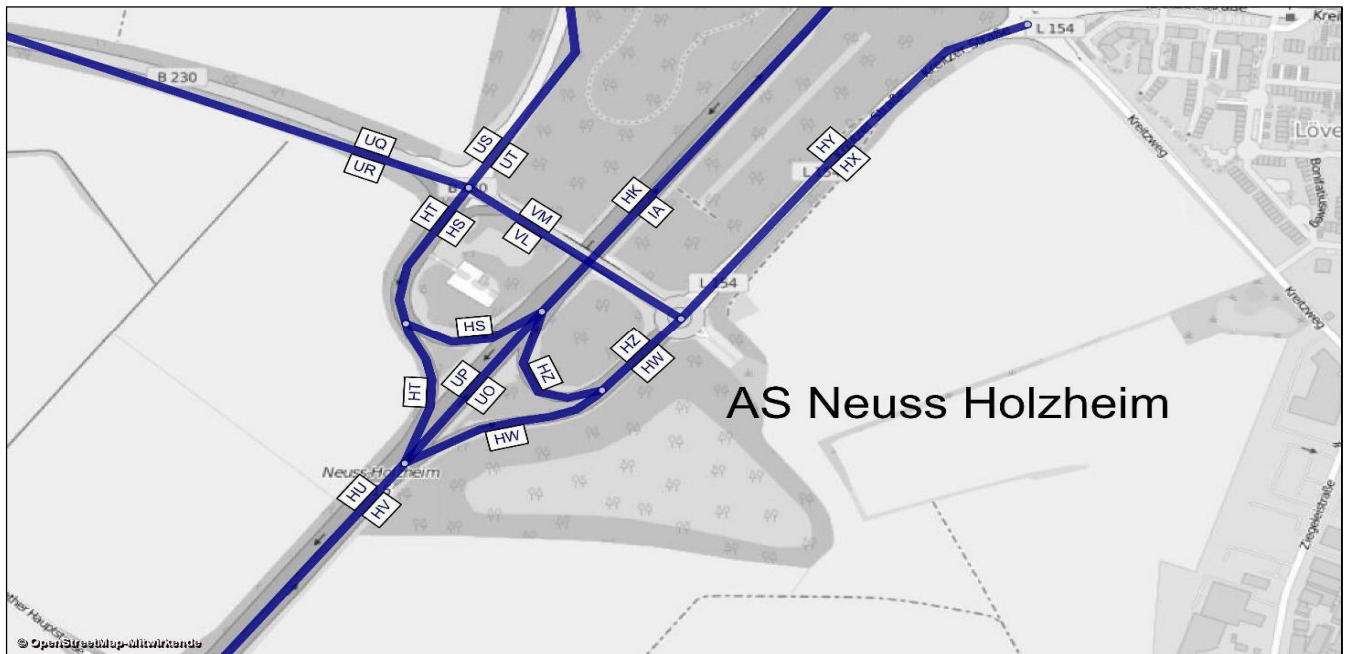


AS Neuss Holzheim - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
HK	A 46	West	HFB	39000	12,4%	4850	40900	13,3%	5450	35500	13,1%	21,8%	2021	394	0,06	0,011	11,5%	4100	
HS	A 46	West	Ausfahrt	5950	9,2%	550	6200	9,7%	600	5400	10,2%	10,6%	307	59	0,06	0,011	8,3%	450	
UP	A 46	West	HFB	33050	13,0%	4300	34700	14,0%	4850	30100	13,6%	23,8%	1715	335	0,06	0,011	12,1%	3650	
HT	A 46	West	Einfahrt	1300	7,7%	100	1350	11,1%	150	1200	10,5%	9,8%	65	17	0,05	0,014	8,3%	100	
HU	A 46	West	HFB	34350	13,0%	4450	36050	13,7%	4950	31300	13,5%	23,1%	1780	352	0,06	0,011	12,0%	3750	
HV	A 46	Ost	HFB	36250	12,0%	4350	37700	13,0%	4900	33900	12,6%	17,9%	1918	403	0,06	0,012	10,9%	3700	
HW	A 46	Ost	Ausfahrt	1350	14,8%	200	1350	14,8%	200	1200	16,3%	15,0%	68	15	0,06	0,012	12,5%	150	
UO	A 46	Ost	HFB	34900	11,9%	4150	36350	12,9%	4700	32700	12,5%	18,0%	1849	388	0,06	0,012	10,9%	3550	
HZ	A 46	Ost	Einfahrt	6200	6,5%	400	6500	6,9%	450	5600	8,0%	7,9%	313	71	0,06	0,013	6,3%	350	
IA	A 46	Ost	HFB	41100	11,2%	4600	42800	12,0%	5150	38300	11,8%	16,4%	2163	459	0,06	0,012	10,2%	3900	
QS HU+HV	A 46	-	HFB	70600	12,5%	8800	73750	13,4%	9850	65200	-	-	-	-	-	-	11,4%	7450	
QS UO+UP	A 46	-	HFB	67950	12,4%	8450	71050	13,4%	9550	62800	-	-	-	-	-	-	11,5%	7200	
QS HK+IA	A 46	-	HFB	80100	11,8%	9450	83700	12,7%	10600	73800	-	-	-	-	-	-	10,8%	8000	
HX	L 154	Nord	Basisstraße	2300	8,7%	200	2350	8,5%	200	2000	9,6%	4,6%	117	16	0,06	0,008	7,5%	150	
HY	L 154	Süd	Basisstraße	2300	8,7%	200	2350	8,5%	200	2000	9,6%	4,6%	117	16	0,06	0,008	7,5%	150	
UQ	B 230	West	Basisstraße	5200	6,7%	350	5350	6,5%	350	4950	6,5%	3,1%	290	39	0,06	0,008	5,1%	250	
UR	B 230	Ost	Basisstraße	5200	6,7%	350	5350	6,5%	350	4950	6,5%	3,1%	290	39	0,06	0,008	5,1%	250	
US	K 8	Süd	Basisstraße	2050	7,3%	150	2100	7,1%	150	2000	6,4%	3,1%	117	16	0,06	0,008	5,0%	100	
UT	K 8	Nord	Basisstraße	2050	7,3%	150	2100	7,1%	150	2000	6,4%	3,1%	117	16	0,06	0,008	5,0%	100	
QS HX+HY	L 154	-	Basisstraße	4600	8,7%	400	4700	8,5%	400	4000	-	-	-	-	-	-	7,5%	300	
QS UQ+UR	B 230	-	Basisstraße	10400	6,7%	700	10700	6,5%	700	9900	-	-	-	-	-	-	5,1%	500	
QS US+UT	K 8	-	Basisstraße	4100	7,3%	300	4200	7,1%	300	4000	-	-	-	-	-	-	5,0%	200	
VM	B 230	West	Basisstraße	4350	4,6%	200	4450	4,5%	200	4200	4,6%	2,2%	246	33	0,06	0,008	3,6%	150	
VL	B 230	Ost	Basisstraße	4350	4,6%	200	4450	4,5%	200	4200	4,6%	2,2%	246	33	0,06	0,008	3,6%	150	
QS VM+VL	B230	-	Basisstraße	8700	4,6%	400	8900	4,5%	400	8400	-	-	-	-	-	-	3,6%	300	

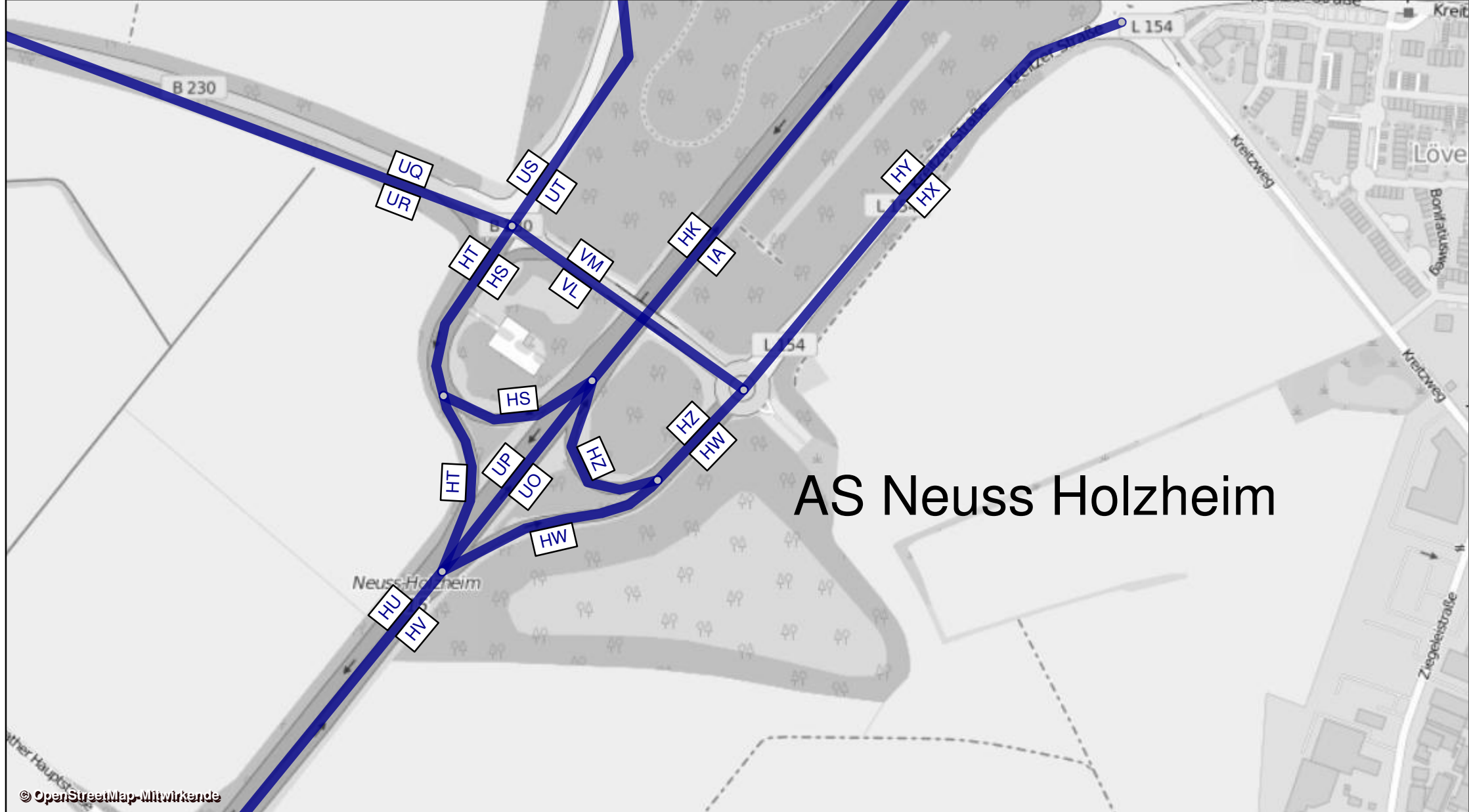




AS Neuss Holzheim - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
HK	A 46	HFB	4033	6,9%	HS	577	5,0%	UP	3457	7,2%	-	-	-	-	-	-	2522	14,2%	4505	6,5%	3669
HS	A 46	Ausfahrt	578	5,0%	HK	3835	9,2%	UP	3257	10,0%	-	-	-	-	-	-	406	10,5%	583	4,2%	548
UP	A 46	HFB	3516	13,6%	HT	125	13,1%	HU	3640	13,5%	HS	305	8,6%	HK	3821	13,2%	2116	15,0%	3922	6,9%	3011
HT	A 46	Einfahrt	196	3,5%	HU	3261	6,4%	UP	3065	6,6%	-	-	-	-	-	-	98	12,4%	177	4,1%	124
HU	A 46	HFB	3654	5,0%	HT	136	11,3%	UP	3518	4,8%	-	-	-	-	-	-	2214	14,9%	4099	6,8%	3125
HV	A 46	HFB	3347	9,3%	HW	81	24,1%	UO	3266	9,0%	-	-	-	-	-	-	3677	8,0%	3079	8,0%	2999
HW	A 46	Ausfahrt	146	16,0%	HV	3006	8,0%	UO	2860	7,6%	-	-	-	-	-	-	98	33,4%	112	7,6%	119
UO	A 46	HFB	3262	8,2%	HV	3395	8,4%	HW	132	11,8%	HZ	847	2,6%	IA	4109	7,1%	3578	7,3%	2968	8,0%	2885
HZ	A 46	Einfahrt	826	2,3%	IA	4055	6,6%	UO	3229	7,7%	-	-	-	-	-	-	871	1,7%	423	6,0%	709
IA	A 46	HFB	4012	7,0%	HZ	817	2,5%	UO	3195	8,2%	-	-	-	-	-	-	4449	6,2%	3391	7,7%	3929
HX	L 154	Basisstraße	136	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302	4,8%	161	6,8%	-
HY	L 154	Basisstraße	293	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	324	1,1%	305	5,6%	-
UQ	B 230	Basisstraße	780	5,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	431	9,0%	716	3,2%	-
UR	B 230	Basisstraße	345	6,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	824	1,6%	387	3,5%	-
US	K 8	Basisstraße	276	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	9,4%	177	4,1%	-
UT	K 8	Basisstraße	69	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	22,4%	85	4,3%	-
VM	B 230	Basisstraße	226	5,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261	9,8%	219	1,1%	-
VL	B 230	Basisstraße	471	5,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1009	1,7%	387	3,5%	-

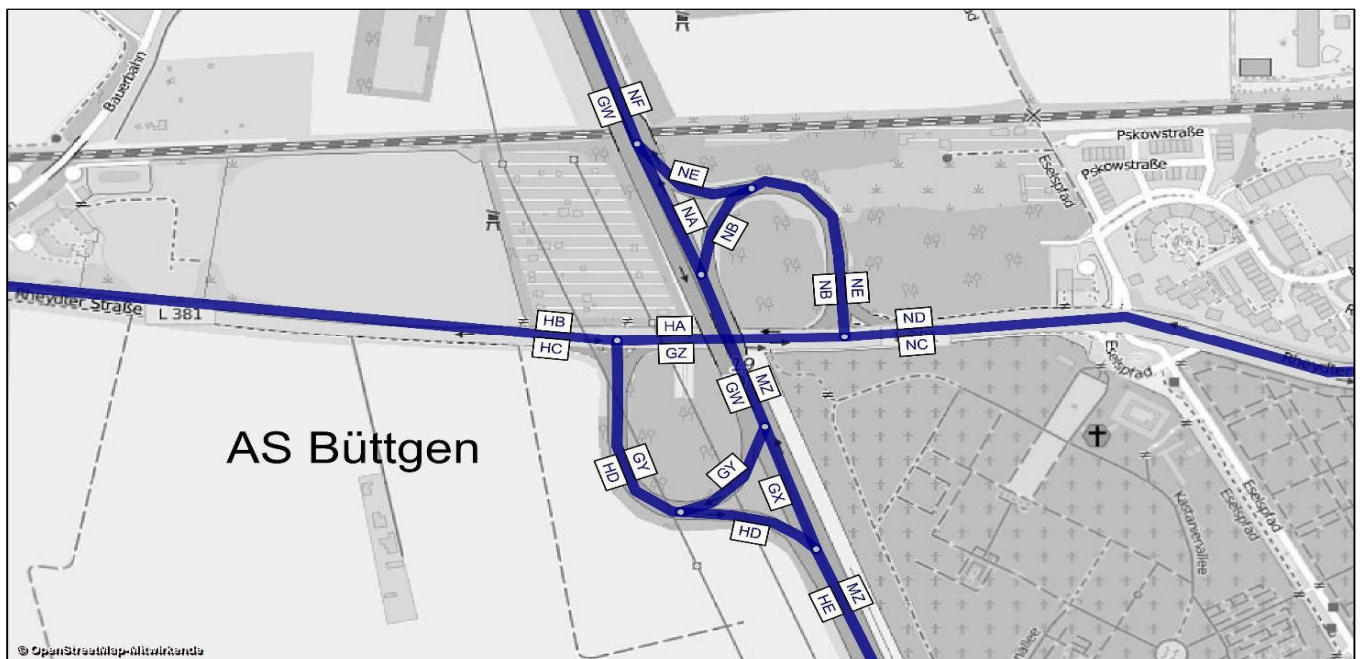


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

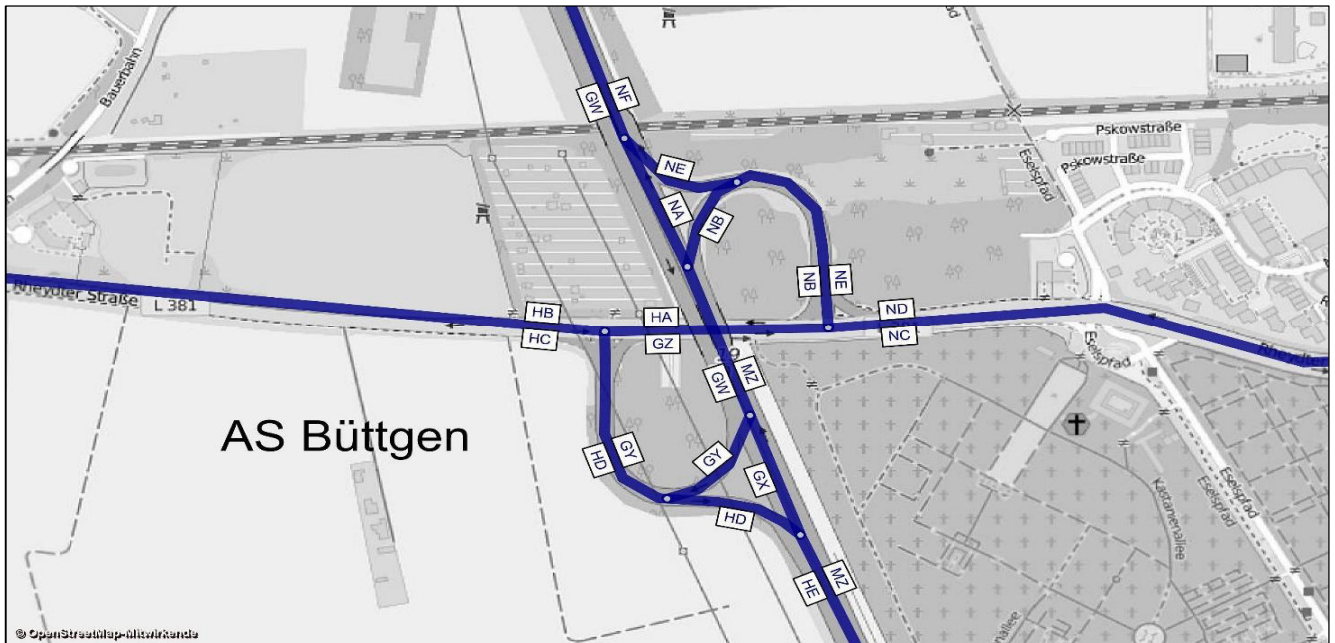




AS Büttgen - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
GW	A 57	Süd	HFB	51800	12,1%	6250	54050	13,0%	7050	48000	12,7%	20,7%	2741	518	0,06	0,011	11,1%	5350
GX	A 57	Süd	HFB	48050	12,6%	6050	50000	13,6%	6800	44700	13,2%	21,6%	2553	482	0,06	0,011	11,6%	5200
GY	A 57	Süd	Ausfahrt	3750	5,3%	200	4050	4,9%	200	3300	5,7%	8,0%	188	35	0,06	0,011	4,5%	150
HD	A 57	Süd	Einfahrt	7300	2,7%	200	7550	2,6%	200	6650	2,7%	2,8%	378	78	0,06	0,012	2,3%	150
HE	A 57	Süd	HFB	55400	11,3%	6250	57550	12,2%	7000	51400	11,9%	19,0%	2931	560	0,06	0,011	10,4%	5350
MZ	A 57	Nord	HFB	54050	11,1%	6000	56050	12,1%	6800	51000	11,5%	17,6%	2903	568	0,06	0,011	10,0%	5100
NA	A 57	Nord	HFB	46700	12,4%	5800	48300	13,6%	6550	44400	12,7%	19,2%	2523	503	0,06	0,011	11,0%	4900
NB	A 57	Nord	Ausfahrt	7350	3,4%	250	7700	3,2%	250	6600	3,4%	5,3%	381	64	0,06	0,010	3,0%	200
NE	A 57	Nord	Einfahrt	3550	4,2%	150	3800	3,9%	150	3100	4,8%	5,1%	176	35	0,06	0,011	4,8%	150
NF	A 57	Nord	HFB	50250	11,8%	5950	52150	12,8%	6700	47500	12,2%	18,3%	2699	539	0,06	0,011	10,6%	5050
QS GW+NF	A 57	-	HFB	102050	12,0%	12200	106200	12,9%	13750	95500	-	-	-	-	-	-	10,9%	10400
QS GW+NA	A 57	-	HFB	98500	12,2%	12050	102350	13,3%	13600	92400	-	-	-	-	-	-	11,1%	10250
QS GW+MZ	A 57	-	HFB	105850	11,6%	12250	110100	12,6%	13850	99000	-	-	-	-	-	-	10,6%	10450
QS GX+MZ	A 57	-	HFB	102100	11,8%	12050	106050	12,8%	13600	95700	-	-	-	-	-	-	10,8%	10300
QS HE+MZ	A 57	-	HFB	109450	11,2%	12250	113600	12,1%	13800	102400	-	-	-	-	-	-	10,2%	10450
NC	L 381	Ost	Basisstraße	9100	2,7%	250	9350	2,7%	250	8400	2,3%	1,1%	492	66	0,06	0,008	1,8%	150
ND	L 381	West	Basisstraße	9100	2,7%	250	9350	2,7%	250	8400	2,3%	1,1%	492	66	0,06	0,008	1,8%	150
HB	L 381	West	Basisstraße	9200	4,9%	450	9450	4,8%	450	8950	4,3%	2,1%	524	70	0,06	0,008	3,4%	300
HC	L 381	Ost	Basisstraße	9200	4,9%	450	9450	4,8%	450	8950	4,3%	2,1%	524	70	0,06	0,008	3,4%	300
QS NC+ND	L 381	-	Basisstraße	18200	2,7%	500	18700	2,7%	500	16800	-	-	-	-	-	-	1,8%	300
QS HB+HC	L 381	-	Basisstraße	18400	4,9%	900	18900	4,8%	900	17900	-	-	-	-	-	-	3,4%	600
HA	L 381	West	Basisstraße	9750	4,6%	450	10000	4,5%	450	9200	4,9%	2,4%	539	72	0,06	0,008	3,8%	350
GZ	L 381	Ost	Basisstraße	9750	4,6%	450	10000	4,5%	450	9200	4,9%	2,4%	539	72	0,06	0,008	3,8%	350
QS HA+GZ	L 381	-	Basisstraße	19500	4,6%	900	20000	4,5%	900	18400	-	-	-	-	-	-	3,8%	700

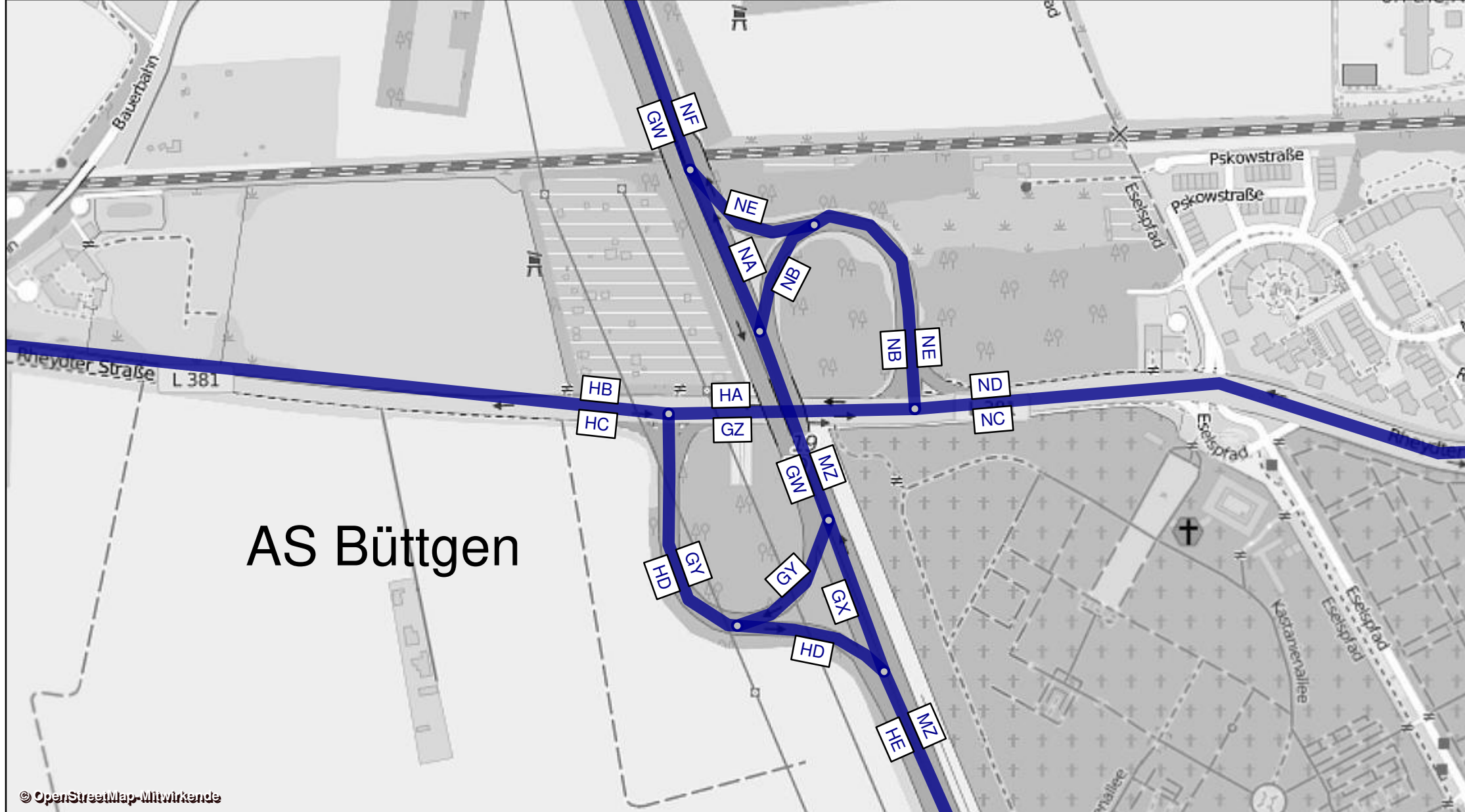


AS Büttgen - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>		b <sub>SV,n</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GW	A 57	HFB	4572	5,5%	GY	200	2,3%	GX	4372	5,6%	-	-	-	-	-	-	4070	11,2%	5358	6,5%	4363
GX	A 57	HFB	4257	6,2%	GW	4627	5,9%	GY	369	2,2%	HD	523	2,5%	HE	4780	5,8%	3739	11,6%	4948	6,8%	3770
GY	A 57	Ausfahrt	390	3,8%	GW	3659	12,4%	GX	3269	13,4%	-	-	-	-	-	-	331	6,2%	410	1,8%	348
HD	A 57	Einfahrt	719	2,4%	GX	3252	11,0%	HE	3970	9,5%	-	-	-	-	-	-	726	2,5%	681	1,8%	587
HE	A 57	HFB	4768	4,0%	HD	424	1,4%	GX	4344	4,3%	-	-	-	-	-	-	4465	10,1%	5630	6,2%	4444
MZ	A 57	HFB	4769	8,3%	NA	4066	9,5%	NB	703	1,4%	-	-	-	-	-	-	4082	10,0%	5380	6,4%	4565
NA	A 57	HFB	4032	13,5%	MZ	4644	11,9%	NB	612	1,3%	NF	4349	13,0%	NE	317	7,1%	3715	10,5%	4396	7,2%	3588
NB	A 57	Ausfahrt	961	1,5%	NA	3659	8,5%	MZ	4620	7,1%	-	-	-	-	-	-	367	5,3%	983	2,6%	739
NE	A 57	Einfahrt	342	4,7%	NF	3913	13,0%	NA	3572	13,8%	-	-	-	-	-	-	324	3,4%	331	3,3%	312
NF	A 57	HFB	4344	7,0%	NE	250	2,5%	NA	4095	7,3%	-	-	-	-	-	-	4039	9,9%	4727	6,9%	4328
NC	L 381	Basisstraße	653	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1178	2,4%	865	2,7%	-
ND	L 381	Basisstraße	653	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1115	2,0%	1092	1,0%	-
HB	L 381	Basisstraße	657	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	801	2,3%	1326	1,4%	-
HC	L 381	Basisstraße	657	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1215	1,0%	717	2,9%	-
HA	L 381	Basisstraße	698	4,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	966	2,9%	1688	1,2%	-
GZ	L 381	Basisstraße	698	4,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	988	2,6%	807	2,3%	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

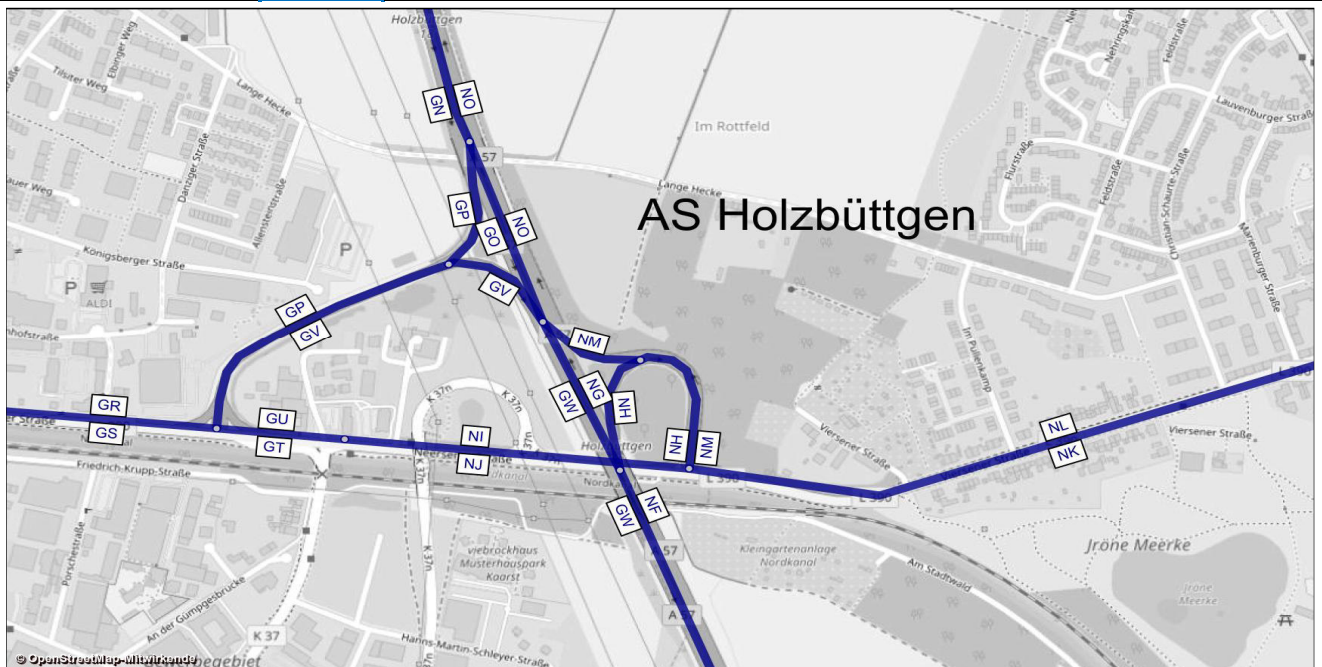


AS Holzbüttgen - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(a)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
GN	A 57	Süd	HFB	51850	12,2%	6300	54000	13,1%	7100	48150	12,8%	19,9%	2744	533	0,06	0,011	11,2%	5400
GO	A 57	Süd	HFB	45850	13,0%	5950	47650	14,1%	6700	42750	13,6%	21,9%	2439	465	0,06	0,011	11,9%	5100
GP	A 57	Süd	Ausfahrt	6000	5,8%	350	6350	6,3%	400	5450	6,4%	5,9%	305	68	0,06	0,013	5,5%	300
GV	A 57	Süd	Einfahrt	5950	5,0%	300	6400	5,5%	350	5250	5,6%	9,6%	302	53	0,06	0,010	4,8%	250
GW	A 57	Süd	HFB	51800	12,1%	6250	54050	13,0%	7050	48000	12,7%	20,7%	2741	518	0,06	0,011	11,1%	5350
NF	A 57	Nord	HFB	50250	11,8%	5950	52150	12,8%	6700	47500	12,2%	18,3%	2699	539	0,06	0,011	10,6%	5050
NG	A 57	Nord	HFB	44550	12,6%	5600	46150	13,8%	6350	42450	12,9%	18,8%	2407	493	0,06	0,012	11,2%	4750
NH	A 57	Nord	Ausfahrt	5700	6,1%	350	6000	5,8%	350	5000	6,3%	12,8%	291	45	0,06	0,009	6,0%	300
NM	A 57	Nord	Einfahrt	8300	4,2%	350	8650	4,0%	350	7600	4,7%	5,3%	426	95	0,06	0,012	3,9%	300
NO	A 57	Nord	HFB	52850	11,3%	5950	54800	12,2%	6700	50050	11,7%	16,6%	2834	588	0,06	0,012	10,1%	5050
QS GN+NO	A 57	-	HFB	104700	11,7%	12250	108800	12,7%	13800	98200	-	-	-	-	-	-	10,6%	10450
QS GO+NO	A 57	-	HFB	98700	12,1%	11900	102450	13,1%	13400	92800	-	-	-	-	-	-	10,9%	10150
QS GW+NG	A 57	-	HFB	96350	12,3%	11850	100200	13,4%	13400	90450	-	-	-	-	-	-	11,2%	10100
QS GW+NF	A 57	-	HFB	102050	12,0%	12200	106200	12,9%	13750	95500	-	-	-	-	-	-	10,9%	10400
NK	L 390	Ost	Basisstraße	9700	3,6%	350	9950	3,5%	350	9300	4,1%	2,0%	545	73	0,06	0,008	3,2%	300
NL	L 390	West	Basisstraße	9700	3,6%	350	9950	3,5%	350	9300	4,1%	2,0%	545	73	0,06	0,008	3,2%	300
GR	L 390	West	Basisstraße	12800	2,7%	350	13100	2,7%	350	12100	3,2%	1,5%	709	95	0,06	0,008	2,5%	300
GS	L 390	Ost	Basisstraße	12800	2,7%	350	13100	2,7%	350	12100	3,2%	1,5%	709	95	0,06	0,008	2,5%	300
QS NL+NK	L 390	-	Basisstraße	19400	3,6%	700	19900	3,5%	700	18600	-	-	-	-	-	-	3,2%	600
QS GR+GS	L 390	-	Basisstraße	25600	2,7%	700	26200	2,7%	700	24200	-	-	-	-	-	-	2,5%	600
GU	L 390	West	Basisstraße	11650	3,0%	350	11950	2,9%	350	11100	3,4%	2,9%	669	50	0,06	0,004	2,7%	300
GT	L 390	Ost	Basisstraße	11650	3,0%	350	11950	2,9%	350	11100	3,4%	2,9%	669	50	0,06	0,004	2,7%	300
QS GU+GT	L 390	-	Basisstraße	23300	3,0%	700	23900	2,9%	700	22200	-	-	-	-	-	-	2,7%	600
NI	L 390	West	Basisstraße	11050	3,2%	350	11350	3,1%	350	10450	3,6%	2,9%	628	49	0,06	0,005	2,9%	300
NJ	L 390	Ost	Basisstraße	11050	3,2%	350	11350	3,1%	350	10450	3,6%	2,9%	628	49	0,06	0,005	2,9%	300
QS NI+NJ	L 390	-	Basisstraße	22100	3,2%	700	22700	3,1%	700	20900	-	-	-	-	-	-	2,9%	600





AS Holzbüttgen - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GN	A 57	HFB	4541	6,3%	GP	494	3,9%	GO	4047	6,6%	-	-	-	-	-	-	4005	11,4%	5229	7,0%	4302
GO	A 57	HFB	4091	6,3%	GN	4531	6,3%	GP	440	6,5%	GV	405	2,4%	GW	4496	6,0%	3469	12,3%	4713	7,0%	3593
GP	A 57	Ausfahrt	646	4,1%	GN	3772	10,0%	GO	3126	11,2%	-	-	-	-	-	-	536	5,2%	515	6,1%	511
GV	A 57	Einfahrt	609	4,2%	GO	3028	28,8%	GW	3637	24,7%	-	-	-	-	-	-	601	4,4%	645	2,3%	561
GW	A 57	HFB	4572	5,5%	GV	346	2,2%	GO	4226	5,8%	-	-	-	-	-	-	4070	11,2%	5358	6,5%	4363
NF	A 57	HFB	4344	7,0%	NG	543	6,8%	NH	51	10,0%	-	-	-	-	-	-	4039	9,9%	4727	6,9%	4328
NG	A 57	HFB	3837	13,9%	NF	4406	12,6%	NH	569	3,4%	NO	4311	12,9%	NM	474	4,5%	3779	10,0%	3911	7,9%	3426
NH	A 57	Ausfahrt	805	5,5%	NG	2409	13,5%	NF	3214	11,5%	-	-	-	-	-	-	258	8,9%	816	2,5%	604
NM	A 57	Einfahrt	954	2,9%	NO	4677	8,5%	NG	3723	9,9%	-	-	-	-	-	-	1047	2,8%	648	3,6%	797
NO	A 57	HFB	4519	8,2%	NM	925	3,1%	NG	3594	9,6%	-	-	-	-	-	-	4826	8,4%	4559	7,2%	4404
NK	L 390	Basisstraße	749	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	654	0,9%	360	3,0%	-
NL	L 390	Basisstraße	749	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	455	0,3%	911	2,3%	-
GR	L 390	Basisstraße	1302	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	572	6,8%	1291	3,6%	-
GS	L 390	Basisstraße	1302	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1447	3,3%	965	3,5%	-
GU	L 390	Basisstraße	1266	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	445	5,5%	1057	2,6%	-
GT	L 390	Basisstraße	1266	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1432	2,4%	337	5,8%	-
NI	L 390	Basisstraße	1133	2,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	445	5,5%	1057	2,6%	-
NJ	L 390	Basisstraße	1133	2,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1432	2,4%	337	5,8%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AS Holzbüttgen





AK Kaarst - Prognose-Nullfall 2030				Wertgrößen						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
NO	A 57	Nord	HFB	52850	11,3%	5950	54800	12,2%	6700	50050	11,7%	16,6%	2834	588	0,06	0,012	10,1%	5050	
NQ	A 57	Nord	Ausfahrt	25050	9,0%	2250	26050	9,8%	2550	23350	9,3%	13,3%	1341	235	0,06	0,010	8,1%	1900	
NP	A 57	Nord	HFB	27800	13,1%	3650	28700	14,5%	4150	26700	13,8%	18,8%	1493	353	0,06	0,013	12,0%	3200	
NQA	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	13950	12,2%	1700	14300	13,6%	1950	13350	12,3%	16,4%	766	135	0,06	0,010	10,5%	1400	
NR	A 57	Nord	Rampe zur A 52	11100	5,0%	550	11750	5,5%	650	10000	5,4%	9,0%	575	100	0,06	0,010	5,0%	500	
NU	A 57	Nord	Rampe von A 52	2900	12,1%	350	3050	13,1%	400	2600	12,6%	25,7%	150	28	0,00	0,000	11,5%	300	
OA	A 57	Nord	Verflechtung	16850	12,2%	2050	17350	13,5%	2350	15950	12,3%	18,0%	915	163	0,06	0,010	10,7%	1700	
OB	A 57	Nord	Rampe zur A 52	13950	12,2%	1700	14300	13,6%	1950	13350	12,3%	16,4%	766	135	0,06	0,010	10,5%	1400	
OC	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	2900	12,1%	350	3050	13,1%	400	2600	12,6%	25,7%	150	28	0,00	0,000	11,5%	300	
OD	A 57	Nord	Rampe von A 52	8450	8,3%	700	9000	8,9%	800	7500	9,3%	12,7%	430	81	0,06	0,011	8,0%	600	
OE	A 57	Nord	Einfahrt	11350	9,7%	1100	12050	10,4%	1250	10150	10,2%	16,0%	580	108	0,06	0,011	8,9%	900	
OF	A 57	Nord	HFB	39150	12,1%	4750	40750	13,1%	5350	36850	12,8%	18,2%	2073	461	0,06	0,013	11,1%	4100	
FF	A 57	Süd	HFB	39550	12,4%	4900	41200	13,3%	5500	36600	13,2%	19,7%	2071	431	0,06	0,012	11,5%	4200	
FH	A 57	Süd	Ausfahrt	11500	8,3%	950	12200	9,0%	1100	10300	8,8%	12,7%	587	115	0,06	0,011	7,8%	800	
FG	A 57	Süd	HFB	28050	14,1%	3950	29000	15,2%	4400	26250	15,0%	22,3%	1484	316	0,06	0,012	13,1%	3450	
FI	A 57	Süd	Rampe zur A 52	3050	9,8%	300	3150	11,1%	350	2750	10,5%	22,5%	159	27	0,06	0,010	9,1%	250	
FN	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8500	7,6%	650	9050	7,7%	700	7550	8,1%	9,7%	428	87	0,06	0,012	6,6%	500	
FM	A 57	Süd	Rampe von A 52	10250	5,9%	600	10950	5,9%	650	9000	6,0%	7,6%	522	84	0,06	0,009	5,0%	450	
FO	A 57	Süd	Verflechtung	18750	6,4%	1200	20000	7,0%	1400	16550	7,0%	8,7%	949	172	0,06	0,010	6,0%	1000	
FC	A 57	Süd	Rampe zur A 52	8500	7,6%	650	9050	7,7%	700	7550	8,1%	9,7%	428	87	0,06	0,000	6,6%	500	
FP	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	10250	5,9%	600	10950	5,9%	650	9000	6,0%	7,6%	522	84	0,06	0,009	5,0%	450	
GL	A 57	Süd	Rampe von A 52	13600	12,9%	1750	14050	14,2%	2000	12900	13,1%	21,9%	739	133	0,06	0,010	11,6%	1500	
GM	A 57	Süd	Einfahrt	23850	9,9%	2350	25000	10,6%	2650	21900	10,2%	16,4%	1261	217	0,06	0,010	8,9%	1950	
GN	A 57	Süd	HFB	51850	12,2%	6300	54000	13,1%	7100	48150	12,8%	19,9%	2744	533	0,06	0,011	11,2%	5400	
GG	A 52	Ost	HFB	39050	9,0%	3500	41150	9,6%	3950	35750	9,1%	16,4%	2054	361	0,06	0,010	8,1%	2900	
GI	A 52	Ost	Ausfahrt	16500	13,0%	2150	17100	14,3%	2450	15500	13,0%	22,6%	889	161	0,06	0,010	11,6%	1800	
GH	A 52	Ost	HFB	22550	6,0%	1350	24050	6,4%	1550	20250	6,2%	11,4%	1165	201	0,06	0,010	5,4%	1100	
GJ	A 52	Ost	Parallelfahrbahn	2900	12,1%	350	3050	13,1%	400	2600	12,6%	25,7%	150	28	0,06	0,011	11,5%	300	
GK	A 52	Ost	Verflechtung	11400	8,8%	1000	12100	9,5%	1150	10150	9,3%	13,5%	577	115	0,06	0,011	7,9%	800	
NT	A 52	Ost	Parallelfahrbahn	8500	7,6%	650	9050	7,7%	700	7550	8,1%	9,7%	428	87	0,06	0,012	6,6%	500	
NS	A 52	Ost	Einfahrt	19600	6,1%	1200	20800	6,5%	1350	17550	6,6%	9,3%	1003	187	0,06	0,011	5,7%	1000	
NV	A 52	Ost	HFB	42150	6,0%	2550	44850	6,5%	2900	37800	6,4%	10,4%	2168	388	0,06	0,010	5,6%	2100	
NW	A 52	West	HFB	43200	6,1%	2650	46250	6,5%	3000	38100	6,7%	8,3%	2193	378	0,06	0,010	5,8%	2200	
NY	A 52	West	Ausfahrt	18700	7,0%	1300	19950	7,3%	1450	16550	7,5%	10,1%	952	165	0,06	0,010	6,3%	1050	
NX	A 52	West	HFB	24500	5,5%	1350	26300	5,9%	1550	21550	6,1%	7,0%	1241	213	0,06	0,010	5,1%	1100	
NZ	A 52	West	Parallelfahrbahn	10250	5,9%	600	10950	5,9%	650	9000	6,0%	7,6%	522	84	0,06	0,009	5,0%	450	
FL	A 52	West	Verflechtung	24200	9,5%	2300	25250	10,3%	2600	22350	9,7%	13,1%	1287	219	0,06	0,010	8,3%	1850	
FA	A 52	West	Parallelfahrbahn	13950	12,2%	1700	14300	13,6%	1950	13350	12,3%	16,4%	766	135	0,06	0,010	10,5%	1400	
FJ	A 52	West	Einfahrt	16950	11,8%	2000	17450	13,2%	2300	16100	12,0%	17,5%	925	163	0,06	0,010	10,2%	1650	
FR	A 52	West	HFB	41450	8,2%	3400	43750	8,8%	3850	37650	8,6%	11,5%	2166	376	0,06	0,010	7,4%	2800	
QS OF+FF	A 57	-	HFB	78700	12,3%	9650	81950	13,2%	10850	73450	-	-	-	-	-	-	11,3%	8300	
QS NP+FG	A 57	-	HFB	55850	13,6%	7600	57700	14,8%	8550	52950	-	-	-	-	-	-	12,6%	6650	
QS GN+NO	A 57	-	HFB	104700	11,7%	12250	108800	12,7%	13800	98200	-	-	-	-	-	-	10,6%	10450	
QS FR+GG	A 52	-	HFB	80500	8,6%	6900	84900	9,2%	7800	73400	-	-	-	-	-	-	7,8%	5700	
QS GH+NX	A 52	-	HFB	47050	5,7%	2700	50350	6,2%	3100	41800	-	-	-	-	-	-	5,3%	2200	
QS NW+NV	A 52	-	HFB	85350	6,1%	5200	91100	6,5%	5900	75900	-	-	-	-	-	-	5,7%	4300	



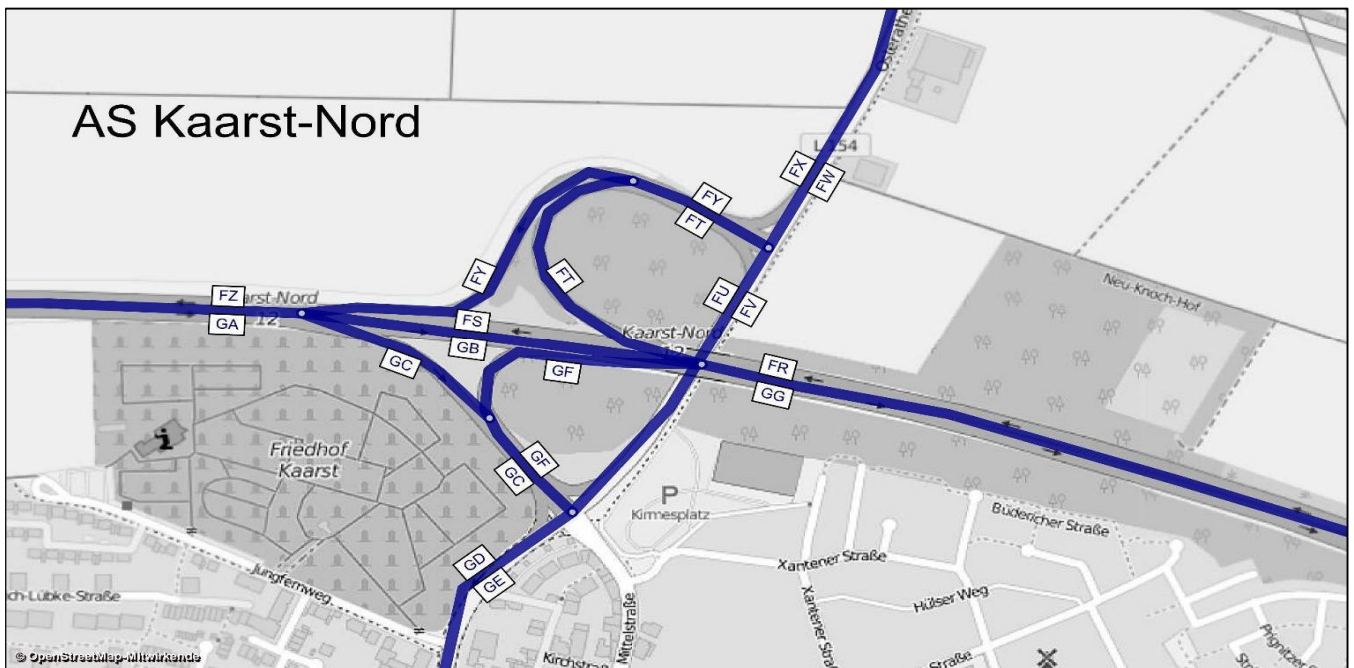
AK Kaarst - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
NO	A 57	HFB	4519	8,2%	NQ	2442	8,0%	NP	2077	8,5%	-	-	-	-	-	-	4826	8,4%	4559	7,2%	4404
NQ	A 57	Ausfahrt	2366	6,5%	NR	1491	3,4%	NQA	874	11,7%	NO	4639	8,4%	NP	2273	10,5%	2140	8,8%	2216	4,7%	1975
NP	A 57	HFB	2693	15,2%	NO	4321	13,1%	NQA	1628	9,5%	OE	479	13,3%	OF	3173	14,9%	2686	8,1%	2345	9,7%	2338
NQA	A 57	Parallelfahrbahn	1296	6,2%	NQ	1879	5,2%	NR	583	3,0%	OA	1457	6,1%	NU	160	5,0%	818	15,3%	1458	5,3%	1139
NR	A 57	Rampe zur A 52	1561	4,0%	NQ	2249	7,3%	NQA	688	14,8%	NS	2484	4,4%	NT	923	4,9%	1322	4,8%	758	3,4%	1268
NU	A 57	Rampe von A 52	433	0,0%	NQA	718	14,9%	OA	1151	12,0%	GK	1530	10,1%	NT	1097	11,2%	336	9,4%	183	7,3%	345
OA	A 57	Verflechtung	1456	7,3%	NQA	1316	6,8%	NU	140	12,8%	OB	1316	6,8%	OC	140	12,8%	1154	13,6%	1639	5,6%	1290
OB	A 57	Rampe zur A 52	1296	6,2%	OA	1457	6,1%	OC	160	5,0%	FL	2520	5,5%	NZ	1224	4,7%	818	15,3%	1458	5,3%	1270
OC	A 57	Parallelfahrbahn	433	0,0%	OB	718	14,9%	OA	1151	12,0%	OD	1428	5,0%	OE	1861	5,5%	336	9,4%	183	7,3%	320
OD	A 57	Rampe von A 52	1319	5,7%	OC	420	7,7%	OE	1739	6,1%	NY	1927	6,1%	NZ	608	6,9%	1092	5,1%	476	8,7%	1079
OE	A 57	Einfahrt	1740	5,2%	OD	1303	4,8%	OC	436	6,4%	OF	3986	8,6%	NP	2247	11,2%	1427	6,1%	658	8,3%	1345
OF	A 57	HFB	3866	8,3%	OE	1427	6,2%	NP	2439	9,5%	-	-	-	-	-	-	4114	7,4%	3002	9,4%	3711
FF	A 57	HFB	3719	9,5%	FG	3145	10,0%	FH	573	6,8%	-	-	-	-	-	-	3601	10,5%	3591	7,4%	3404
FH	A 57	Ausfahrt	1400	7,3%	FG	1863	20,6%	FF	3262	14,9%	FI	372	7,9%	FN	1028	7,0%	1295	7,4%	947	5,1%	1120
FG	A 57	HFB	2774	5,7%	FF	3398	7,0%	FH	624	12,8%	GM	1365	12,7%	GN	4140	8,0%	2306	12,3%	2644	8,2%	2248
FI	A 57	Rampe zur A 52	379	6,4%	FJ	1235	9,5%	FK	856	10,9%	FN	1031	0,0%	FH	1410	6,5%	282	9,0%	234	5,7%	310
FN	A 57	Parallelfahrbahn	1041	8,0%	FH	1386	7,7%	FI	345	6,7%	FM	434	6,6%	FO	1475	7,6%	1012	7,0%	715	4,9%	851
FM	A 57	Rampe von A 52	1252	5,3%	FN	967	7,0%	FO	2219	6,1%	FL	2464	7,2%	FK	1212	9,0%	388	9,7%	1413	4,0%	1121
FO	A 57	Verflechtung	2008	4,1%	FN	795	3,8%	FM	1213	4,3%	FC	795	3,8%	FP	1213	4,3%	1400	7,7%	2130	4,4%	1615
FC	A 57	Rampe zur A 52	1041	8,0%	FO	1475	7,6%	FP	434	6,6%	GJ	394	6,8%	GK	1435	7,7%	1012	7,0%	715	4,9%	947
FP	A 57	Parallelfahrbahn	1252	5,3%	FC	967	7,0%	FO	2219	6,1%	GM	2256	6,8%	GL	1004	8,7%	347	0,4%	914	0,1%	1094
GL	A 57	Rampe von A 52	1270	16,3%	GJ	222	15,6%	FP	639	10,3%	GM	1909	14,3%	-	-	-	1314	10,3%	1172	7,7%	1219
GM	A 57	Einfahrt	2257	5,4%	GL	996	8,4%	FP	1261	3,1%	FG	1728	10,7%	GN	3985	7,7%	1659	8,2%	2085	4,3%	1972
GN	A 57	HFB	4541	6,3%	GM	1939	7,0%	FG	2602	5,8%	-	-	-	-	-	-	4005	11,4%	5229	7,0%	4302
GG	A 52	HFB	5000	10,8%	GI	1720	16,6%	GH	3280	7,8%	-	-	-	-	-	-	5001	6,0%	2877	5,7%	4418
GI	A 52	Ausfahrt	1634	10,8%	GG	5053	6,0%	GH	3419	3,7%	GJ	439	7,6%	GL	1195	11,9%	1650	10,2%	1354	7,6%	1397
GH	A 52	HFB	3383	3,7%	GG	4918	5,8%	GI	1535	10,4%	NS	2251	4,6%	NV	5634	4,1%	3351	3,9%	1522	3,9%	2889
GJ	A 52	Parallelfahrbahn	433	7,2%	GI	1610	8,9%	GL	1177	9,5%	FC	1097	11,2%	GK	1530	10,1%	336	9,4%	183	7,3%	320
GK	A 52	Verflechtung	1454	8,0%	GJ	426	7,3%	FC	1028	8,3%	NU	426	7,3%	NT	1028	8,3%	1348	7,6%	898	5,5%	1154
NT	A 52	Parallelfahrbahn	1041	8,0%	GK	1435	7,7%	NU	394	6,8%	NR	1344	3,8%	NS	2385	5,6%	1012	7,0%	715	4,9%	851
NS	A 52	Einfahrt	2584	4,9%	NR	1519	3,6%	NT	1065	6,9%	GH	3786	2,9%	NV	6370	3,7%	2335	5,7%	1473	4,1%	2050
NV	A 52	HFB	5898	4,5%	NS	2689	4,7%	GH	3209	4,4%	-	-	-	-	-	-	5686	4,7%	2995	4,0%	5046
NW	A 52	HFB	4998	4,0%	NX	3395	2,8%	NY	1603	6,5%	-	-	-	-	-	-	2416	7,4%	5662	3,5%	4417
NY	A 52	Ausfahrt	1917	6,7%	NW	3121	7,6%	NX	1204	8,9%	NZ	606	7,8%	OD	1312	6,2%	1479	6,3%	1889	5,2%	1548
NX	A 52	HFB	3369	4,1%	NW	4966	4,8%	NY	1597	6,3%	FR	4749	5,9%	FJ	1380	10,3%	936	9,2%	3773	2,7%	2879
NZ	A 52	Parallelfahrbahn	1252	5,3%	NY	1614	6,6%	OD	362	11,1%	OB	1212	9,0%	FL	2464	7,2%	388	9,7%	1413	4,0%	1094
FL	A 52	Verflechtung	2530	9,9%	NZ	1211	7,3%	OB	1319	12,2%	FM	1211	7,3%	FK	1319	12,2%	1205	13,5%	2871	4,7%	2218
FK	A 52	Parallelfahrbahn	1296	6,2%	FL	2520	5,5%	FM	1224	4,7%	FI	210	3,7%	FJ	1506	5,8%	818	15,3%	1458	5,3%	1139
FJ	A 52	Einfahrt	1498	5,7%	FR	4702	3,1%	NX	3204	1,9%	FK	1315	5,5%	FI	183	6,8%	1100	13,7%	1690	5,4%	1324
FR	A 52	HFB	4818	5,1%	NX	2528	2,8%	FJ	2290	7,6%	-	-	-	-	-	-	2038	11,6%	5463	3,5%	4276





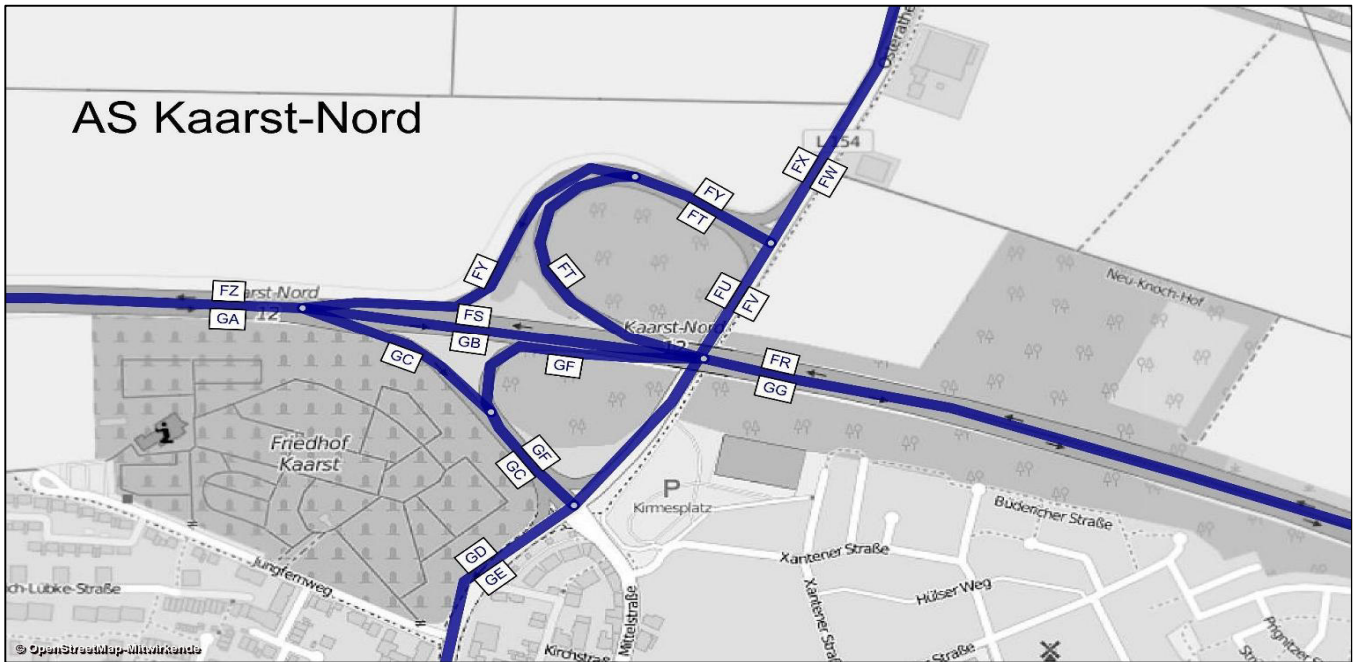


AS Kaarst-Nord - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
GA	A 52	Ost	HFB	31000	10,3%	3200	32550	11,2%	3650	28500	10,4%	19,1%	1632	296	0,06	0,010	9,3%	2650
GB	A 52	Ost	HFB	29450	10,4%	3050	30900	11,2%	3450	27100	10,3%	19,3%	1552	282	0,06	0,010	9,2%	2500
GC	A 52	Ost	Ausfahrt	1550	9,7%	150	1600	12,5%	200	1400	12,0%	15,3%	80	14	0,06	0,010	10,7%	150
GF	A 52	Ost	Einfahrt	9600	4,7%	450	10250	5,4%	550	8650	5,4%	5,9%	502	79	0,06	0,009	4,6%	400
GG	A 52	Ost	HFB	39050	9,0%	3500	41150	9,6%	3950	35750	9,1%	16,4%	2054	361	0,06	0,010	8,1%	2900
FR	A 52	West	HFB	41450	8,2%	3400	43750	8,8%	3850	37650	8,6%	11,5%	2166	376	0,06	0,010	7,4%	2800
FS	A 52	West	HFB	29600	9,8%	2900	31700	10,4%	3300	26150	10,8%	13,1%	1516	239	0,06	0,009	9,2%	2400
FT	A 52	West	Ausfahrt	11850	3,8%	450	12050	4,6%	550	11500	3,6%	8,3%	650	137	0,06	0,012	3,5%	400
FY	A 52	West	Einfahrt	1400	17,9%	250	1400	21,4%	300	1250	22,2%	18,7%	72	12	0,06	0,010	20,0%	250
FZ	A 52	West	HFB	31000	10,3%	3200	33100	10,9%	3600	27400	11,3%	13,6%	1587	250	0,06	0,009	9,5%	2600
QS GA+FZ	A 52	-	HFB	62000	10,3%	6400	65650	11,0%	7250	55900	-	-	-	-	-	-	9,4%	5250
QS GB+FS	A 52	-	HFB	59050	10,1%	5950	62600	10,8%	6750	53250	-	-	-	-	-	-	9,2%	4900
QS GG+FR	A 52	-	HFB	80500	8,6%	6900	84900	9,2%	7800	73400	-	-	-	-	-	-	7,8%	5700
GD	L 154	Süd	Basisstraße	5500	2,7%	150	5650	2,7%	150	4900	2,6%	1,3%	287	38	0,06	0,008	2,0%	100
GE	L 154	Nord	Basisstraße	5500	2,7%	150	5650	2,7%	150	4900	2,6%	1,3%	287	38	0,06	0,008	2,0%	100
FW	L 154	Nord	Basisstraße	5400	10,2%	550	5550	9,9%	550	5000	11,5%	5,6%	293	39	0,06	0,008	9,0%	450
FX	L 154	Süd	Basisstraße	5400	10,2%	550	5550	9,9%	550	5000	11,5%	5,6%	293	39	0,06	0,008	9,0%	450
QS GD+GE	L 154	-	Basisstraße	11000	2,7%	300	11300	2,7%	300	9800	-	-	-	-	-	-	2,0%	200
QS FW+FX	L 154	-	Basisstraße	10800	10,2%	1100	11100	9,9%	1100	10000	-	-	-	-	-	-	9,0%	900
FU	L 154	Süd	Basisstraße	4450	5,6%	250	4550	5,5%	250	4050	6,3%	3,1%	237	32	0,06	0,008	4,9%	200
FV	L 154	Nord	Basisstraße	4450	5,6%	250	4550	5,5%	250	4050	6,3%	3,1%	237	32	0,06	0,008	4,9%	200
QS FU+FV	L 154	-	Basisstraße	8900	5,6%	500	9100	5,5%	500	8100	-	-	-	-	-	-	4,9%	400

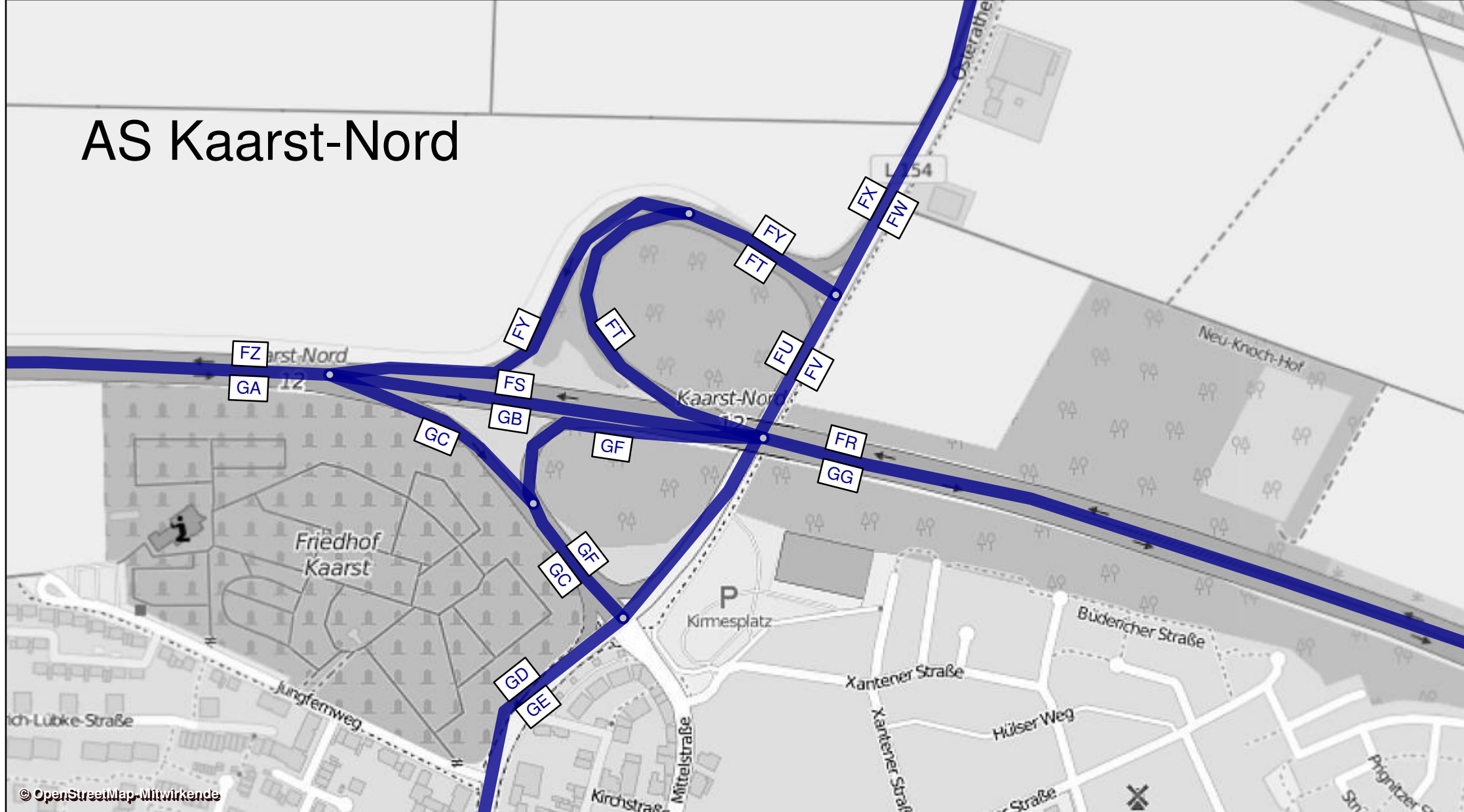




AS Kaarst-Nord - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GA	A 52	HFB	3913	6,4%	GC	54	22,3%	GB	3859	6,2%	-	-	-	-	-	-	3977	6,8%	2542	6,1%	3270
GB	A 52	HFB	3859	6,2%	GA	3913	6,4%	GC	54	22,3%	GF	1276	5,4%	GG	5135	6,0%	3914	6,5%	2322	5,9%	3047
GC	A 52	Ausfahrt	212	5,0%	GA	1874	7,3%	GB	1661	7,6%	-	-	-	-	-	-	63	21,1%	219	7,8%	174
GF	A 52	Einfahrt	1587	3,5%	GB	2629	9,2%	GG	4216	7,1%	-	-	-	-	-	-	1086	3,9%	555	4,6%	1178
GG	A 52	HFB	5000	10,8%	GF	1586	8,2%	GB	3414	12,0%	-	-	-	-	-	-	5001	6,0%	2877	5,7%	4418
FR	A 52	HFB	4818	5,1%	FS	4227	3,5%	FT	591	16,3%	-	-	-	-	-	-	2038	11,6%	5463	3,5%	4276
FS	A 52	HFB	4341	3,0%	FR	4814	2,7%	FT	473	0,4%	FZ	4426	3,2%	FY	85	17,0%	1295	14,9%	4493	4,0%	3599
FT	A 52	Ausfahrt	1928	0,1%	FS	1492	10,9%	FR	3419	4,8%	-	-	-	-	-	-	742	5,9%	971	1,1%	1501
FY	A 52	Einfahrt	165	2,6%	FZ	236	4,4%	FS	72	8,4%	-	-	-	-	-	-	124	8,8%	116	17,9%	154
FZ	A 52	HFB	4429	5,6%	FY	96	25,7%	FS	4334	5,1%	-	-	-	-	-	-	1419	14,4%	4608	4,4%	3837
GD	L 154	Basisstraße	813	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	920	6,7%	977	1,9%	-
GE	L 154	Basisstraße	813	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1352	3,9%	900	6,9%	-
FW	L 154	Basisstraße	779	6,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157	0,8%	588	5,4%	-
FX	L 154	Basisstraße	779	6,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	6,5%	145	4,2%	-
FU	L 154	Basisstraße	479	3,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	869	5,7%	822	1,3%	-
FV	L 154	Basisstraße	479	3,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	279	3,9%	410	11,0%	-

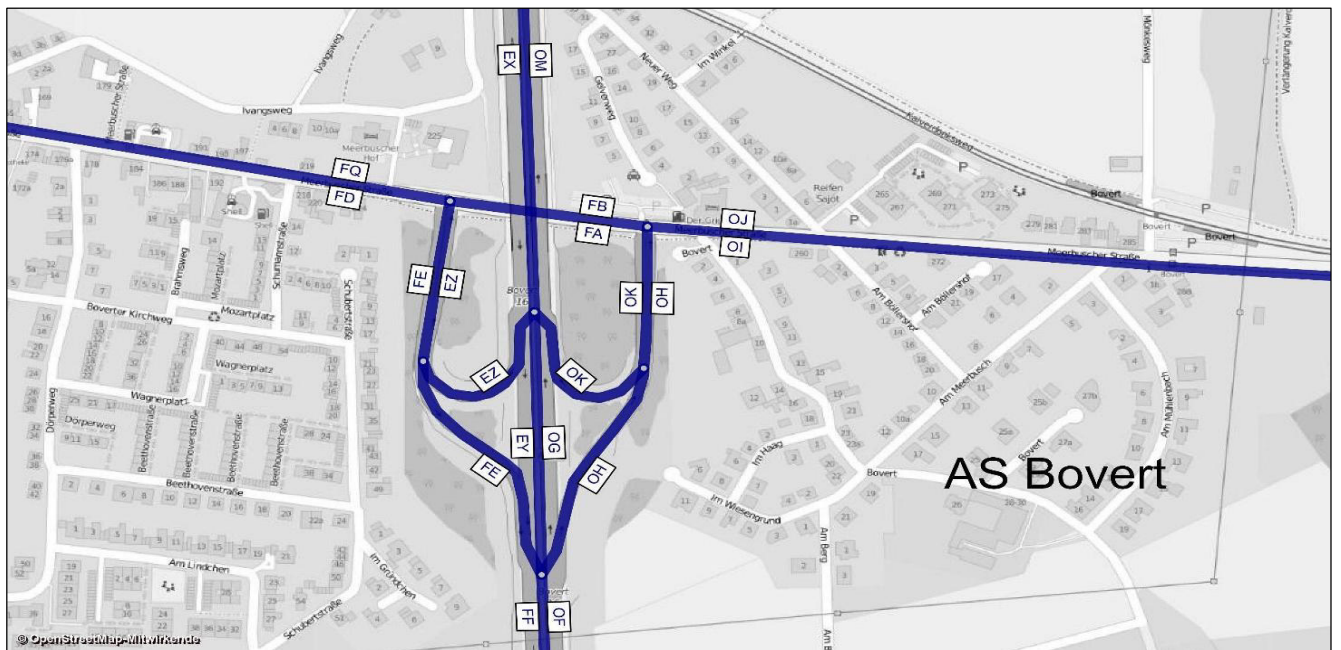


# AS Kaarst-Nord

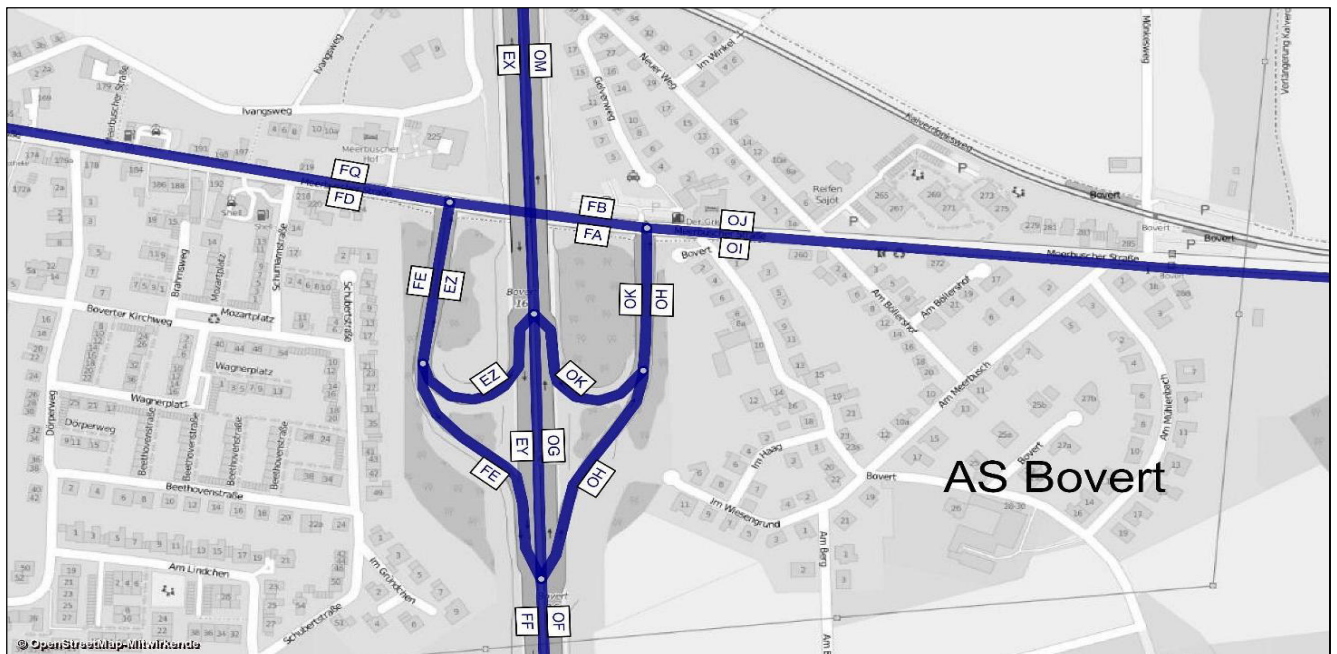




AS Boverter -Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
EX	A 57	Süd	HFB	40100	12,2%	4900	41850	13,1%	5500	37000	13,1%	19,4%	2093	438	0,06	0,012	11,5%	4250
EZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2550	3,9%	100	2700	3,7%	100	2250	4,5%	4,9%	128	23	0,06	0,010	4,4%	100
EY	A 57	Süd	HFB	37550	12,8%	4800	39150	13,8%	5400	34750	13,7%	20,3%	1966	415	0,06	0,012	11,9%	4150
FE	A 57	Süd	Einfahrt	2000	5,0%	100	2000	5,0%	100	1800	5,1%	6,1%	105	16	0,06	0,009	5,6%	100
FF	A 57	Süd	HFB	39550	12,4%	4900	41200	13,3%	5500	36600	13,2%	19,7%	2071	431	0,06	0,012	11,5%	4200
OF	A 57	Nord	HFB	39150	12,1%	4750	40750	13,1%	5350	36850	12,8%	18,2%	2073	461	0,06	0,013	11,1%	4100
OH	A 57	Nord	Ausfahrt	2550	3,9%	100	2650	5,7%	150	2300	5,3%	4,5%	133	23	0,06	0,010	4,3%	100
OG	A 57	Nord	HFB	36600	12,7%	4650	38150	13,8%	5250	34550	13,3%	18,9%	1940	439	0,06	0,013	11,6%	4000
OK	A 57	Nord	Einfahrt	2300	4,3%	100	2350	4,3%	100	2100	4,4%	6,1%	122	19	0,06	0,009	4,8%	100
OM	A 57	Nord	HFB	38900	12,1%	4700	40500	13,2%	5350	36650	12,8%	18,3%	2062	458	0,06	0,013	11,1%	4050
QS OF+FF	A 57	-	HFB	78700	12,3%	9650	81950	13,2%	10850	73450	-	-	-	-	-	-	11,3%	8300
QS OG+EY	A 57	-	HFB	74150	12,7%	9450	77300	13,8%	10650	69300	-	-	-	-	-	-	11,8%	8150
QS OM+EX	A 57	-	HFB	79000	12,2%	9600	82350	13,2%	10850	73650	-	-	-	-	-	-	11,3%	8300
FQ	L 479	West	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
FD	L 479	Ost	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
OJ	L 479	West	Basisstraße	3550	5,6%	200	3650	5,5%	200	3200	6,0%	2,9%	188	25	0,06	0,008	4,7%	150
OI	L 479	Ost	Basisstraße	3550	5,6%	200	3650	5,5%	200	3200	6,0%	2,9%	188	25	0,06	0,008	4,7%	150
QS FD+FQ	L 479	-	Basisstraße	9400	4,3%	400	9600	4,2%	400	8300	-	-	-	-	-	-	4,8%	400
QS OI+OJ	L 479	-	Basisstraße	7100	5,6%	400	7300	5,5%	400	6400	-	-	-	-	-	-	4,7%	300
FB	L 479	West	Basisstraße	3850	5,2%	200	3950	5,1%	200	3450	7,4%	3,6%	202	27	0,06	0,008	5,8%	200
FA	L 479	Ost	Basisstraße	3850	5,2%	200	3950	5,1%	200	3450	7,4%	3,6%	202	27	0,06	0,008	5,8%	200
QS FA+FB	L 479	-	Basisstraße	7700	5,2%	400	7900	5,1%	400	6900	-	-	-	-	-	-	5,8%	400



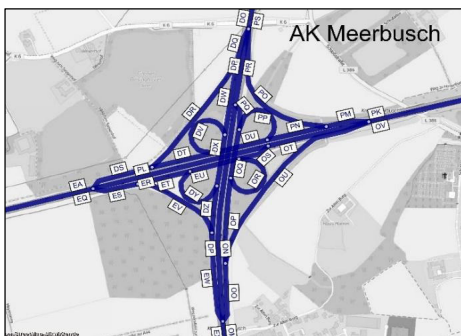
AS Boverter -Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
EX	A 57	HFB	3852	8,9%	EZ	296	4,6%	EY	3556	9,3%	-	-	-	-	-	-	3710	10,3%	3642	7,2%	3499
EZ	A 57	Ausfahrt	396	2,9%	EY	3493	10,5%	EX	3889	9,7%	-	-	-	-	-	-	304	3,2%	228	1,6%	252
EY	A 57	HFB	3556	9,3%	EZ	296	4,6%	FE	182	8,8%	FF	3738	9,2%	EX	3852	8,9%	3405	10,9%	3415	7,6%	2965
FE	A 57	Einfahrt	238	5,5%	FF	2356	14,5%	EY	2117	15,5%	-	-	-	-	-	-	195	3,1%	176	3,4%	179
FF	A 57	HFB	3719	9,5%	EY	3614	9,6%	FE	105	4,8%	-	-	-	-	-	-	3601	10,5%	3591	7,4%	3404
OF	A 57	HFB	3866	8,3%	OH	205	2,9%	OG	3661	8,6%	-	-	-	-	-	-	4114	7,4%	3002	9,4%	3711
OH	A 57	Ausfahrt	426	3,7%	OG	2521	15,0%	OF	2947	13,4%	-	-	-	-	-	-	181	4,0%	274	4,4%	241
OG	A 57	HFB	3685	9,9%	OH	189	3,7%	OF	3874	9,6%	OK	238	2,0%	OM	3923	9,4%	3933	7,6%	2727	9,9%	3081
OK	A 57	Einfahrt	263	2,2%	OM	2915	8,4%	OG	2652	9,1%	-	-	-	-	-	-	199	1,8%	202	3,0%	202
OM	A 57	HFB	3890	9,5%	OG	3682	9,9%	OK	208	2,3%	-	-	-	-	-	-	4131	7,3%	2929	9,4%	3671
FQ	L 479	Basisstraße	577	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	442	2,2%	520	3,0%	-
FD	L 479	Basisstraße	577	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	443	1,9%	317	3,8%	-
OJ	L 479	Basisstraße	434	4,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	321	1,5%	306	2,0%	-
OI	L 479	Basisstraße	434	4,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	414	2,9%	230	3,2%	-
FB	L 479	Basisstraße	494	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	328	3,0%	414	3,8%	-
FA	L 479	Basisstraße	494	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	437	2,8%	262	3,7%	-





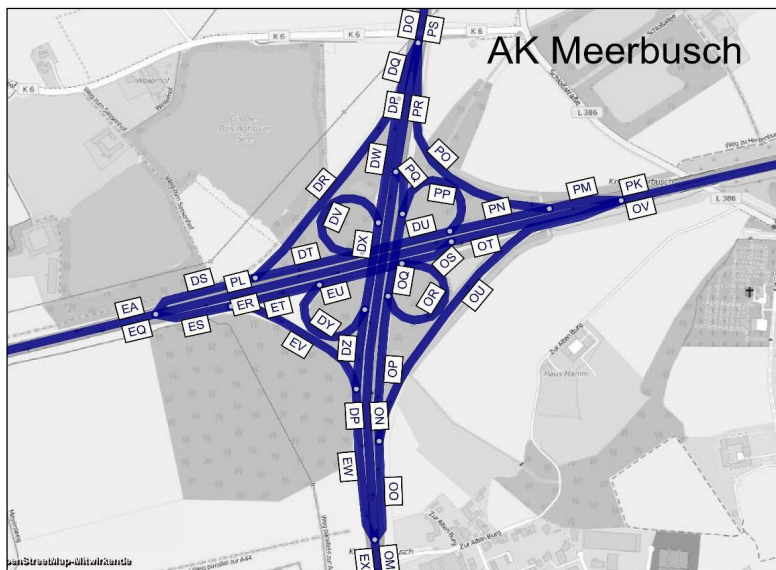


AK Meerbusch - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	K <sub>(d)</sub>	K <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h
OM	A 57	Nord	HFB	38900	12,1%	4700	40500	13,2%	5350	36650	12,8%	18,3%	2062	458	0,06	0,013	11,1%	4050
OO	A 57	Nord	Ausfahrt	12700	6,7%	850	13450	7,1%	950	11550	7,6%	9,3%	665	116	0,06	0,010	6,5%	750
ON	A 57	Nord	HFB	26200	14,7%	3850	27050	16,1%	4350	25100	15,2%	21,4%	1396	343	0,06	0,014	13,1%	3300
OP	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	3850	11,7%	450	4050	11,1%	450	3500	12,4%	17,1%	201	33	0,06	0,009	10,0%	350
OU	A 57	Nord	Rampe zur A 44	8850	5,1%	450	9400	5,3%	500	8100	5,5%	6,2%	464	83	0,06	0,010	4,9%	400
OR	A 57	Nord	Rampe von A 44	10700	19,6%	2100	11350	20,7%	2350	9750	20,0%	28,5%	554	113	0,06	0,012	17,4%	1700
OQ	A 57	Nord	Verflechtung	14550	17,5%	2550	15400	18,2%	2800	13250	18,0%	25,9%	755	145	0,06	0,011	15,5%	2050
PP	A 57	Nord	Rampe zur A 44	3850	11,7%	450	4050	11,1%	450	3500	12,4%	17,1%	201	33	0,06	0,009	10,0%	350
PQ	A 57	Nord	Einfahrt	10700	19,6%	2100	11350	20,7%	2350	9750	20,0%	28,5%	554	113	0,06	0,012	17,4%	1700
PO	A 57	Nord	Rampe von A 44	11100	6,3%	700	11750	6,8%	800	10200	6,9%	7,3%	573	128	0,06	0,013	5,9%	600
PR	A 57	Nord	HFB	36900	16,1%	5950	38350	17,5%	6700	34850	16,6%	23,1%	1950	455	0,06	0,013	14,3%	5000
PS	A 57	Nord	HFB	48000	13,9%	6650	50150	15,0%	7500	45000	14,4%	19,7%	2522	583	0,06	0,013	12,4%	5600
DO	A 57	Süd	HFB	50200	13,3%	6700	52500	14,4%	7550	46300	14,4%	18,2%	2597	590	0,06	0,013	12,3%	5700
DQ	A 57	Süd	Ausfahrt	22100	12,4%	2750	23400	13,5%	3150	20050	13,7%	13,4%	1123	263	0,06	0,013	11,5%	2300
DP	A 57	Süd	HFB	28050	14,1%	3950	29100	15,1%	4400	26200	14,9%	22,1%	1474	328	0,06	0,013	13,0%	3400
DR	A 57	Süd	Rampe zur A 44	10850	18,4%	2000	11450	19,7%	2250	9900	19,6%	21,1%	560	120	0,06	0,012	16,7%	1650
DW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11250	7,1%	800	11950	7,5%	900	10150	7,8%	7,0%	564	142	0,06	0,014	6,4%	650
DV	A 57	Süd	Rampe von A 44	8500	7,1%	600	9000	7,8%	700	7650	7,9%	9,5%	439	80	0,06	0,010	6,5%	500
DX	A 57	Süd	Verflechtung	19750	7,1%	1400	20950	7,4%	1550	17800	7,8%	7,9%	1002	222	0,06	0,012	6,5%	1150
DY	A 57	Süd	Rampe zur A 44	11250	7,1%	800	11950	7,5%	900	10150	7,8%	7,0%	564	142	0,06	0,014	6,4%	650
DZ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8500	7,1%	600	9000	7,8%	700	7650	7,9%	9,5%	439	80	0,06	0,010	6,5%	500
EV	A 57	Süd	Rampe von A 44	3550	9,9%	350	3800	10,5%	400	3150	11,2%	17,0%	181	31	0,06	0,010	9,5%	300
EW	A 57	Süd	Einfahrt	12050	8,3%	1000	12750	8,6%	1100	10800	8,8%	11,6%	619	111	0,06	0,010	7,4%	800
EX	A 57	Süd	HFB	40100	12,2%	4900	41850	13,1%	5500	37000	13,1%	19,4%	2093	438	0,06	0,012	11,5%	4250
EQ	A 44	Ost	HFB	33350	10,3%	3450	35700	10,8%	3850	29750	10,8%	17,0%	1701	315	0,06	0,011	9,4%	2800
ES	A 44	Ost	Ausfahrt	14250	17,2%	2450	15100	18,2%	2750	12900	17,9%	26,0%	734	143	0,06	0,011	15,5%	2000
ER	A 44	Ost	HFB	19100	5,2%	1000	20600	5,3%	1100	16850	5,5%	9,5%	967	171	0,06	0,010	4,7%	800
ET	A 44	Ost	Parallelfahrbahn	10700	19,6%	2100	11350	20,7%	2350	9750	20,0%	28,5%	554	113	0,06	0,012	17,4%	1700
EU	A 44	Ost	Verflechtung	21950	13,2%	2900	23300	13,7%	3200	19900	13,9%	16,5%	1117	255	0,06	0,013	11,8%	2350
OS	A 44	Ost	Einfahrt	11250	7,1%	800	11950	7,5%	900	10150	7,8%	7,0%	564	142	0,06	0,014	6,4%	650
OT	A 44	Ost	HFB	30350	5,9%	1800	32550	6,1%	2000	27000	6,4%	8,4%	1530	314	0,06	0,012	5,6%	1500
OV	A 44	Ost	HFB	39200	5,6%	2200	41950	6,0%	2500	35100	6,2%	7,9%	1995	397	0,06	0,011	5,3%	1850
PK	A 44	West	HFB	40600	5,8%	2350	43350	6,1%	2650	36550	6,1%	8,5%	2090	391	0,06	0,011	5,3%	1950
PM	A 44	West	Ausfahrt	19600	6,6%	1300	20750	7,0%	1450	17850	7,3%	8,2%	1011	208	0,06	0,012	6,2%	1100
PL	A 44	West	HFB	21050	5,0%	1050	22600	5,1%	1150	18700	5,0%	8,9%	1078	183	0,06	0,010	4,5%	850
PN	A 44	West	Parallelfahrbahn	8500	7,1%	600	9000	7,8%	700	7650	7,9%	9,5%	439	80	0,06	0,010	6,5%	500
DU	A 44	West	Verflechtung	12350	8,5%	1050	13050	8,8%	1150	11150	9,3%	11,7%	640	112	0,06	0,010	8,1%	900
DT	A 44	West	Parallelfahrbahn	3850	11,7%	450	4050	11,1%	450	3500	12,4%	17,1%	201	33	0,06	0,009	10,0%	350
DS	A 44	West	Einfahrt	14700	16,3%	2400	15500	17,4%	2700	13400	17,7%	20,2%	761	153	0,06	0,011	14,9%	2000
EA	A 44	West	HFB	35750	9,7%	3450	38100	10,2%	3900	32100	10,3%	14,1%	1839	336	0,06	0,010	8,9%	2850
QS OM+EX	A 57	-	HFB	79000	12,2%	9600	82350	13,2%	10850	73650	-	-	-	-	-	-	11,3%	8300
QS DP+ON	A 57	-	HFB	54250	14,4%	7800	56150	15,6%	8750	51300	-	-	-	-	-	-	13,1%	6700
QS DP+PR	A 57	-	HFB	64950	15,2%	9900	67450	16,5%	11100	61050	-	-	-	-	-	-	13,8%	8400
QS DO+PS	A 57	-	HFB	98200	13,6%	13350	102650	14,7%	15050	91300	-	-	-	-	-	-	12,4%	11300
QS EA+EQ	A 44	-	HFB	69100	10,0%	6900	73800	10,5%	7750	61850	-	-	-	-	-	-	9,1%	5650
QS PL+ER	A 44	-	HFB	40150	5,1%	2050	43200	5,2%	2250	35550	-	-	-	-	-	-	4,6%	1650
QS PL+OT	A 44	-	HFB	51400	5,5%	2850	55150	5,7%	3150	45700	-	-	-	-	-	-	5,1%	2350
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79800	5,7%	4550	85300	6,0%	5150	71650	-	-	-	-	-	-	5,3%	3800



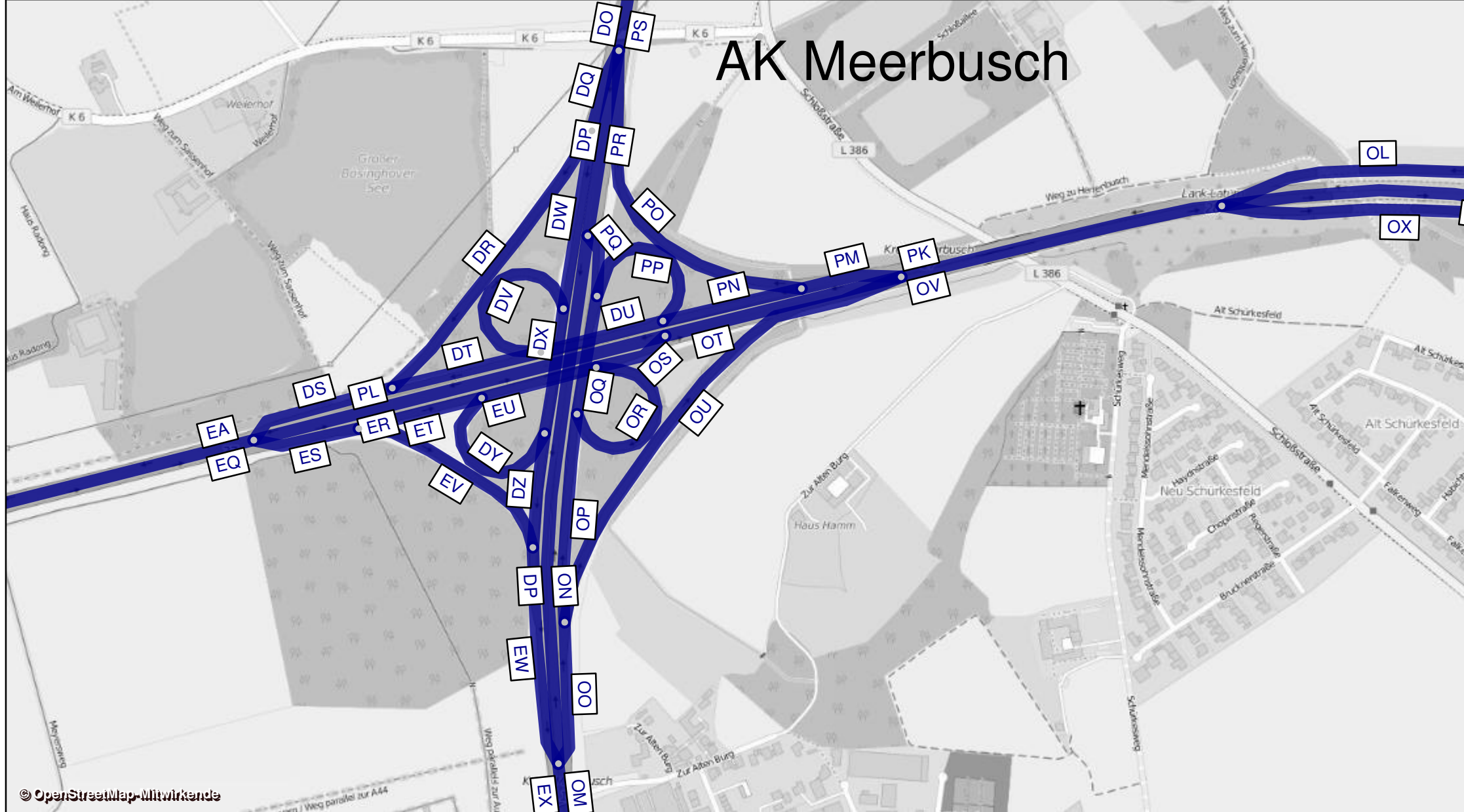


AK Meerbusch - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
OM	A 57	HFB	3890	9,5%	OO	1202	4,0%	ON	2689	12,0%	-	-	-	-	-	-	4131	7,3%	2929	9,4%	3671
OO	A 57	Ausfahrt	1521	5,3%	OU	932	3,8%	OP	590	7,6%	OM	2460	11,4%	ON	939	21,3%	1146	5,3%	1403	7,3%	1230
ON	A 57	HFB	2776	10,8%	OM	3436	9,9%	OO	660	6,3%	PR	3521	13,7%	PQ	745	24,6%	2987	8,1%	1526	11,4%	2319
OP	A 57	Parallelfahrbahn	834	2,2%	OO	1460	3,2%	OU	625	4,4%	OQ	1505	8,0%	OR	671	15,1%	297	11,0%	511	10,7%	405
OU	A 57	Rampe zur A 44	1030	2,2%	OO	1370	4,4%	OP	340	10,8%	OT	3665	3,0%	OV	4695	2,9%	849	3,3%	893	5,4%	872
OR	A 57	Rampe von A 44	1272	10,7%	OP	300	10,1%	OQ	1573	10,6%	EU	2328	9,0%	OS	1056	6,9%	1026	16,8%	734	14,6%	1054
OQ	A 57	Verflechtung	1726	5,8%	OP	483	11,0%	OR	1243	3,8%	PP	483	11,0%	PQ	1243	3,8%	1323	15,5%	1244	13,0%	1332
PP	A 57	Rampe zur A 44	834	2,2%	OQ	1505	8,0%	PQ	671	15,1%	DU	1603	3,3%	PN	768	4,4%	297	11,0%	511	10,7%	441
PQ	A 57	Einfahrt	1272	10,7%	PP	300	10,1%	OQ	1573	10,6%	ON	2127	13,5%	PR	3400	12,5%	1026	16,8%	734	14,6%	982
PR	A 57	Rampe von A 44	1182	2,7%	PS	3273	10,1%	PR	2091	14,3%	PM	2011	3,7%	PN	829	5,1%	795	5,0%	1166	4,0%	1029
PO	A 57	HFB	3740	8,7%	ON	2617	7,8%	PQ	1123	10,6%	PS	4672	8,1%	PO	932	5,7%	4013	10,3%	2260	12,4%	3166
PS	A 57	HFB	4616	12,2%	PR	3610	12,9%	PO	1006	9,5%	-	-	-	-	-	-	4809	9,4%	3426	9,5%	4219
DO	A 57	HFB	4674	9,3%	DP	2616	8,9%	DQ	2058	9,7%	-	-	-	-	-	-	4876	10,0%	4223	9,1%	4643
DQ	A 57	Ausfahrt	2048	9,2%	DP	2323	11,6%	DO	4371	10,4%	DR	861	15,9%	DW	1187	4,3%	2158	8,2%	1913	9,3%	1823
DP	A 57	HFB	2735	5,9%	DO	4125	9,1%	DQ	1390	15,3%	EW	883	12,2%	EX	3617	7,5%	2721	11,4%	2310	9,0%	2274
DR	A 57	Rampe zur A 44	982	16,7%	DS	1435	13,8%	DT	453	7,4%	DW	730	5,5%	DQ	1711	11,9%	881	13,8%	1071	13,1%	977
DW	A 57	Parallelfahrbahn	1251	4,8%	DQ	2105	9,6%	DR	853	16,6%	DV	627	7,0%	DX	1878	5,5%	1275	4,3%	841	4,5%	1094
DV	A 57	Rampe von A 44	941	2,6%	DW	695	4,1%	DX	1636	3,2%	DU	1170	3,1%	DT	229	5,3%	656	8,1%	967	4,0%	808
DX	A 57	Verflechtung	1982	5,3%	DW	761	7,4%	DV	1220	3,9%	DY	761	7,4%	DZ	1220	3,9%	1932	5,6%	1810	4,3%	1661
DY	A 57	Rampe zur A 44	1251	4,8%	DX	1878	5,5%	DZ	627	7,0%	ET	900	19,5%	EU	2151	10,9%	1275	4,3%	841	4,5%	1139
DZ	A 57	Parallelfahrbahn	941	2,6%	DY	695	4,1%	DX	1636	3,2%	EW	1163	2,8%	EV	222	3,4%	656	8,1%	967	4,0%	758
EV	A 57	Rampe von A 44	604	1,8%	ES	1141	7,0%	ET	537	12,9%	DZ	659	8,8%	EW	1263	5,5%	333	5,5%	367	4,6%	317
EW	A 57	Einfahrt	1361	4,8%	EV	274	6,5%	DZ	1087	4,4%	DP	1803	3,7%	EX	3163	4,2%	989	7,2%	1333	4,2%	1063
EX	A 57	HFB	3852	8,9%	EW	1117	5,6%	DP	2735	10,3%	-	-	-	-	-	-	3710	10,3%	3642	7,2%	3499
EQ	A 44	HFB	4357	6,1%	ES	1568	11,4%	ER	2789	3,0%	-	-	-	-	-	-	3974	7,1%	2925	7,1%	3471
ES	A 44	Ausfahrt	1680	7,0%	EQ	3353	5,3%	ER	1673	3,5%	ET	1447	5,5%	EV	234	16,1%	1361	14,1%	1100	11,3%	1248
ER	A 44	HFB	2832	3,2%	EQ	3885	6,1%	ES	1052	13,9%	OS	1260	5,0%	OT	4093	3,8%	2615	3,6%	1825	4,6%	2133
ET	A 44	Parallelfahrbahn	1272	10,7%	ES	1576	10,2%	EV	304	7,7%	DY	1056	6,9%	EU	2328	9,0%	1026	16,8%	734	14,6%	982
EU	A 44	Verflechtung	2383	11,9%	ET	1189	20,2%	DY	1194	3,7%	OR	1189	20,2%	OS	1194	3,7%	2302	9,9%	1577	9,2%	1984
OS	A 44	Einfahrt	1251	4,8%	EU	2151	10,9%	OR	900	19,5%	ER	2717	2,6%	OT	3969	3,3%	1275	4,3%	841	4,5%	1094
OT	A 44	HFB	4062	2,5%	OU	568	17,2%	OV	4630	4,3%	ER	3096	1,9%	OS	965	4,6%	3890	3,8%	2668	4,6%	3118
OV	A 44	HFB	5005	3,6%	OT	4172	3,6%	OU	832	3,4%	-	-	-	-	-	-	4739	3,7%	3560	4,8%	4034
PK	A 44	HFB	4287	2,6%	PL	2303	2,6%	PM	1984	2,7%	-	-	-	-	-	-	2941	6,3%	4813	3,1%	3835
PM	A 44	Ausfahrt	2009	2,2%	PK	4316	2,1%	PL	2306	2,0%	PN	819	2,7%	PO	1191	1,8%	1452	6,4%	2132	4,0%	1698
PL	A 44	HFB	2413	2,3%	PK	4353	2,7%	PM	1940	3,1%	EA	3788	6,6%	DS	1375	14,1%	1491	6,2%	2679	2,3%	2132
PN	A 44	Parallelfahrbahn	941	2,6%	PM	2047	2,4%	PO	1106	2,2%	PP	229	5,3%	DU	1170	3,1%	656	8,1%	967	4,0%	758
DU	A 44	Verflechtung	1523	4,6%	PN	518	6,8%	PP	1005	3,5%	DV	518	6,8%	DT	1005	3,5%	953	9,0%	1477	6,3%	1151
DT	A 44	Parallelfahrbahn	834	2,2%	DU	1603	3,3%	DV	768	4,4%	DR	795	13,9%	DS	1629	7,9%	297	11,0%	511	10,7%	405
DS	A 44	Einfahrt	1556	10,6%	EA	3191	5,9%	PL	1635	1,4%	DT	723	4,5%	DR	832	15,9%	1177	13,1%	1580	12,3%	1233
EA	A 44	HFB	3799	7,4%	PL	2478	3,8%	DS	1322	14,1%	-	-	-	-	-	-	2668	9,2%	4262	6,0%	3555



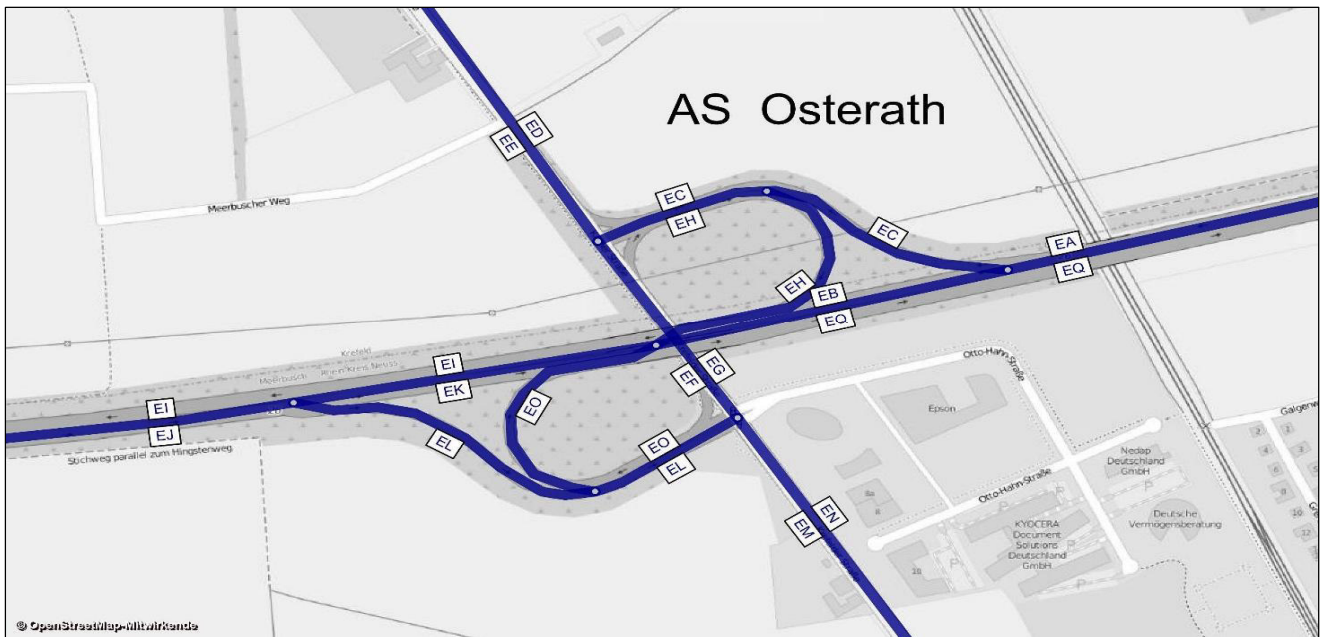
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AK Meerbusch

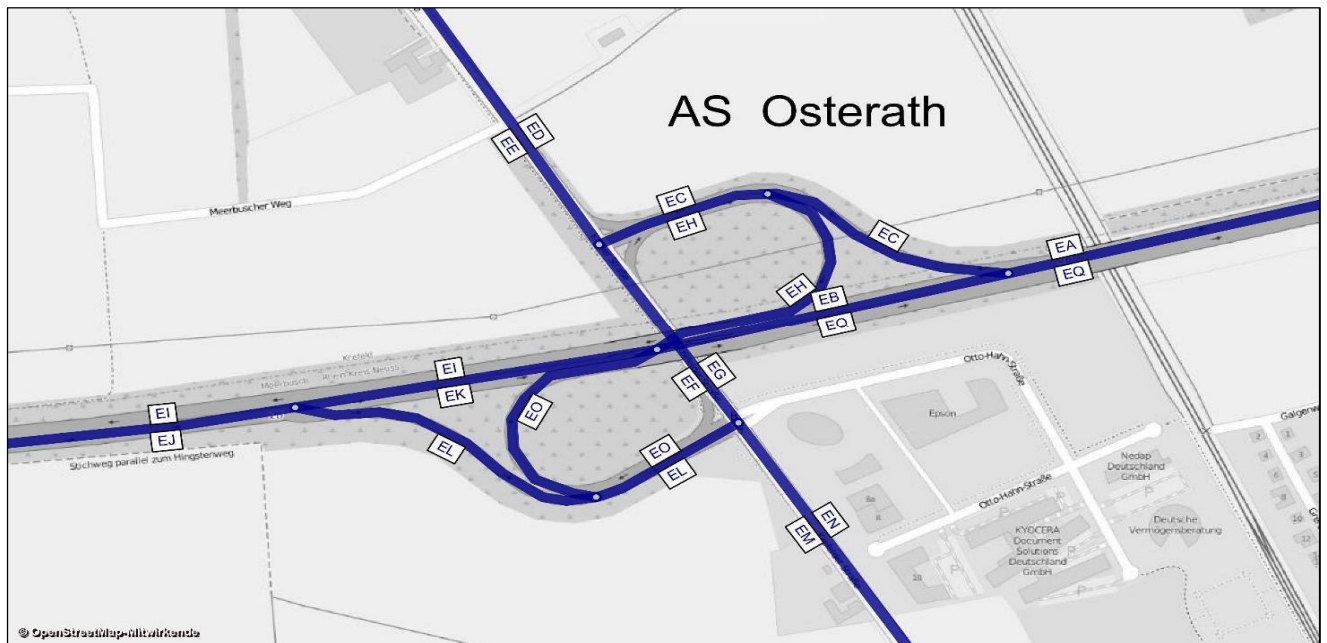




AS Osterath -Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
EA	A 44	West	HFB	35750	9,7%	3450	38100	10,2%	3900	32100	10,3%	14,1%	1839	336	0,06	0,010	8,9%	2850	
EB	A 44	West	HFB	30300	10,6%	3200	32250	11,3%	3650	27300	11,2%	15,1%	1557	300	0,06	0,011	9,7%	2650	
EC	A 44	West	Ausfahrt	5500	4,5%	250	5850	4,3%	250	4800	4,9%	5,7%	282	36	0,06	0,008	4,2%	200	
EH	A 44	West	Einfahrt	2100	7,1%	150	2250	6,7%	150	1850	7,8%	10,0%	109	15	0,06	0,008	5,4%	100	
EI	A 44	West	HFB	32400	10,3%	3350	34500	11,0%	3800	29200	11,0%	14,8%	1666	314	0,06	0,011	9,4%	2750	
EJ	A 44	Ost	HFB	29800	11,4%	3400	31900	11,9%	3800	26600	12,0%	18,6%	1517	292	0,06	0,011	10,5%	2800	
EK	A 44	Ost	HFB	27900	11,6%	3250	29850	12,2%	3650	24950	12,1%	18,7%	1419	277	0,06	0,011	10,6%	2650	
EL	A 44	Ost	Ausfahrt	1900	7,9%	150	2050	7,3%	150	1700	10,1%	16,9%	98	15	0,06	0,009	8,8%	150	
EO	A 44	Ost	Einfahrt	5450	3,7%	200	5850	3,4%	200	4800	4,3%	4,9%	282	38	0,06	0,008	3,1%	150	
EQ	A 44	Ost	HFB	33350	10,3%	3450	35700	10,8%	3850	29750	10,8%	17,0%	1701	315	0,06	0,011	9,4%	2800	
QS EA+EQ	A 44	-	HFB	69100	10,0%	6900	73800	10,5%	7750	61850	-	-	-	-	-	-	9,1%	5650	
QS EB+EQ	A 44	-	HFB	63650	10,4%	6650	67950	11,0%	7500	57050	-	-	-	-	-	-	9,6%	5450	
QS EI+EK	A 44	-	HFB	60300	10,9%	6600	64350	11,6%	7450	54150	-	-	-	-	-	-	10,0%	5400	
QS EI+EJ	A 44	-	HFB	62200	10,9%	6750	66400	11,4%	7600	55800	-	-	-	-	-	-	9,9%	5550	
ED	L 476	Nord	Basisstraße	6350	3,1%	200	6500	3,1%	200	5600	4,6%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200	
EE	L 476	Süd	Basisstraße	6350	3,1%	200	6500	3,1%	200	5600	4,6%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200	
EN	L 476	Nord	Basisstraße	6650	3,8%	250	6800	3,7%	250	5900	5,4%	2,6%	346	46	0,06	0,008	4,2%	250	
EM	L 476	Süd	Basisstraße	6650	3,8%	250	6800	3,7%	250	5900	5,4%	2,6%	346	46	0,06	0,008	4,2%	250	
QS ED+EE	L 476	-	Basisstraße	12700	3,1%	400	13000	3,1%	400	11200	-	-	-	-	-	-	3,6%	400	
QS EN+EM	L 476	-	Basisstraße	13300	3,8%	500	13600	3,7%	500	11800	-	-	-	-	-	-	4,2%	500	
EG	L 476	Nord	Basisstraße	5650	2,7%	150	5800	2,6%	150	4950	3,9%	1,9%	290	39	0,06	0,008	3,0%	150	
EF	L 476	Süd	Basisstraße	5650	2,7%	150	5800	2,6%	150	4950	3,9%	1,9%	290	39	0,06	0,008	3,0%	150	
QS EF+EG	L 476	-	Basisstraße	11300	2,7%	300	11600	2,6%	300	9900	-	-	-	-	-	-	3,0%	300	

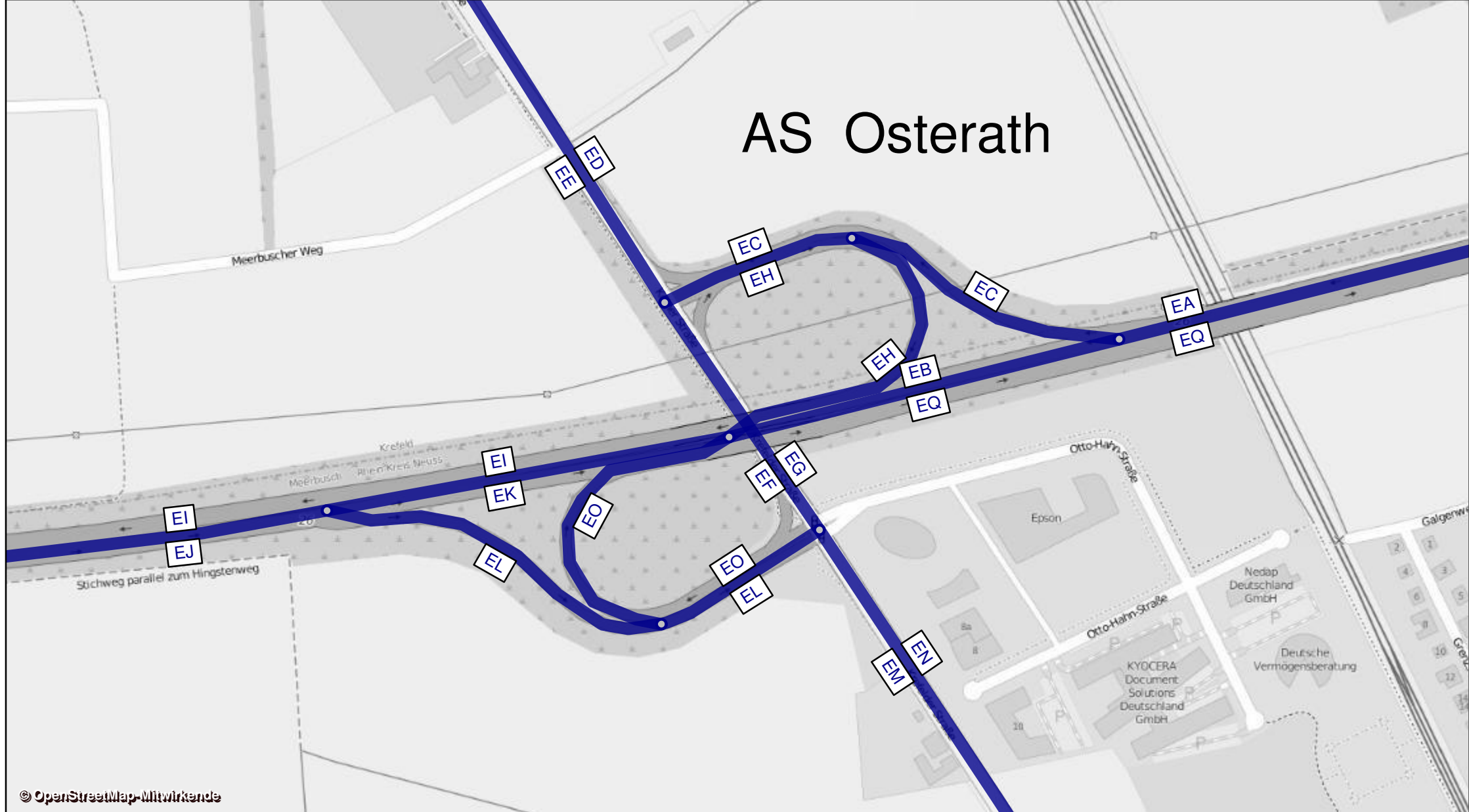


AS Osterath -Prognose- Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
EA	A 44	HFB	3799	7,4%	EC	653	5,1%	EB	3146	7,9%	-	-	-	-	-	-	2668	9,2%	4262	6,0%	3555
EB	A 44	HFB	3212	10,5%	EA	3748	9,6%	EC	536	4,3%	EH	261	6,3%	EI	3472	10,1%	2302	10,0%	3562	6,3%	2740
EC	A 44	Ausfahrt	639	4,1%	EA	3402	5,8%	EB	2763	6,2%	-	-	-	-	-	-	367	4,3%	700	4,7%	552
EH	A 44	Einfahrt	288	6,8%	EB	3074	7,2%	EI	3362	7,2%	-	-	-	-	-	-	157	5,4%	310	4,7%	238
EI	A 44	HFB	3472	10,1%	EH	261	6,3%	EB	3212	10,5%	-	-	-	-	-	-	2459	9,7%	3871	6,1%	3185
EJ	A 44	HFB	3861	9,5%	EK	3636	9,8%	EL	225	4,6%	-	-	-	-	-	-	3508	7,5%	2550	7,9%	3117
EK	A 44	HFB	3636	9,8%	EJ	3861	9,5%	EL	225	4,6%	EQ	4300	8,9%	EO	663	3,6%	3332	7,7%	2359	8,1%	2952
EL	A 44	Ausfahrt	276	7,2%	EK	3320	6,7%	EJ	3597	6,7%	-	-	-	-	-	-	176	4,1%	189	5,8%	209
EO	A 44	Einfahrt	765	3,5%	EQ	4620	7,0%	EK	3854	7,7%	-	-	-	-	-	-	642	4,2%	566	2,8%	550
EQ	A 44	HFB	4357	6,1%	EO	746	3,5%	EK	3611	6,6%	-	-	-	-	-	-	3974	7,1%	2925	7,1%	3471
ED	L 476	Basisstraße	562	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	563	4,1%	829	5,9%	-
EE	L 476	Basisstraße	562	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	613	4,2%	601	4,6%	-
EN	L 476	Basisstraße	491	2,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	453	4,0%	435	2,2%	-
EM	L 476	Basisstraße	491	2,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	246	3,5%	220	1,1%	-
EG	L 476	Basisstraße	489	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	326	2,6%	254	7,2%	-
EF	L 476	Basisstraße	489	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	587	3,3%	415	3,8%	-

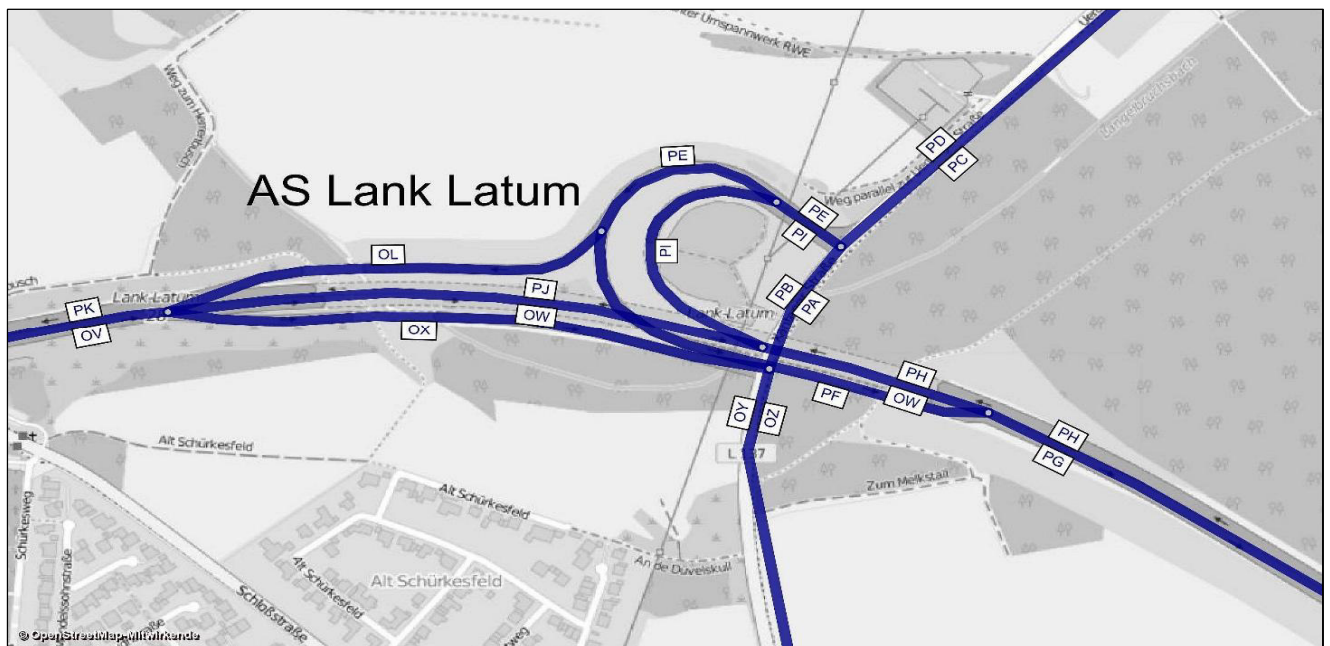




# AS Osterath

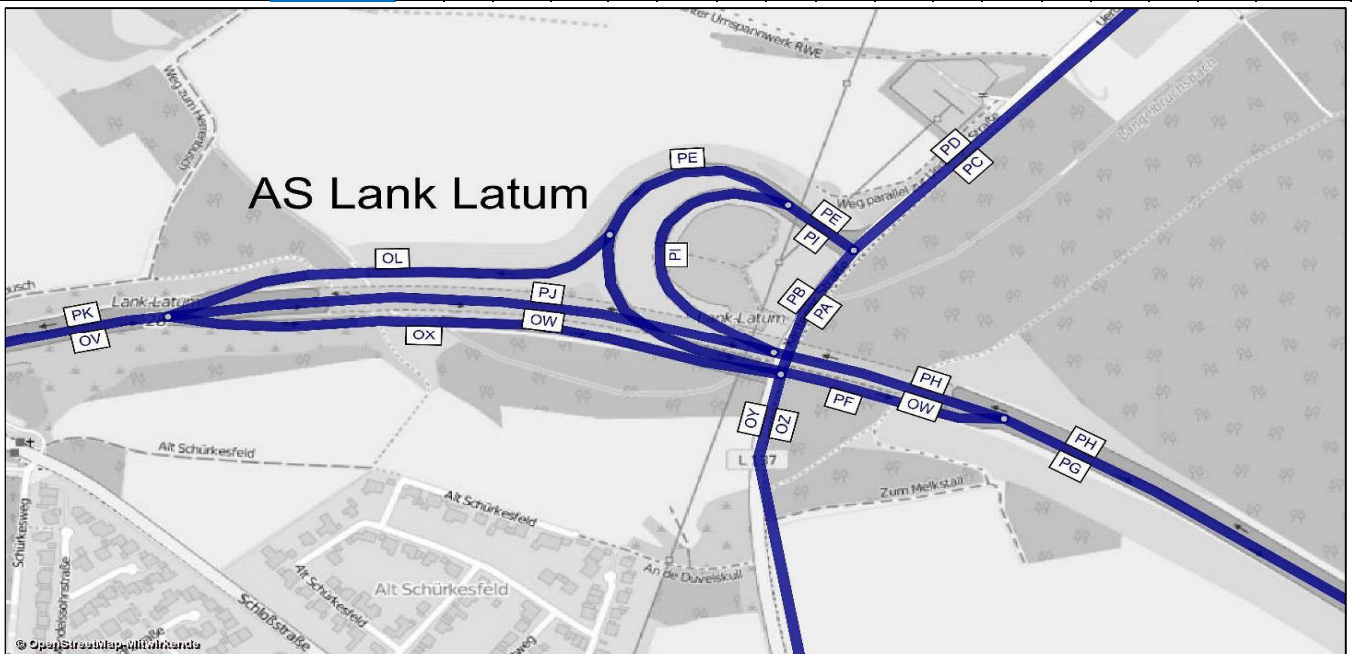


AS Lank Latum - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW5	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	
PH	A 44	West	HFB	40600	6,3%	2550	43450	6,4%	2800	36550	6,7%	9,1%	2081	405	0,06	0,011	5,7%	2100	
PJ	A 44	West	HFB	34850	5,7%	2000	37300	6,0%	2250	31400	6,1%	8,7%	1787	354	0,06	0,011	5,3%	1650	
PI	A 44	West	Ausfahrt	5750	8,7%	500	6150	8,9%	550	5100	10,7%	12,1%	294	51	0,06	0,010	8,8%	450	
OL	A 44	West	Einfahrt	5750	6,1%	350	6000	5,8%	350	5150	6,5%	7,1%	303	36	0,06	0,007	5,8%	300	
PK	A 44	West	HFB	40600	5,8%	2350	43350	6,1%	2650	36550	6,1%	8,5%	2090	391	0,06	0,011	5,3%	1950	
OV	A 44	Ost	HFB	39200	5,6%	2200	41950	6,0%	2500	35100	6,2%	7,9%	1995	397	0,06	0,011	5,3%	1850	
OW	A 44	Ost	HFB	33400	5,2%	1750	35850	5,6%	2000	29950	5,7%	7,9%	1696	351	0,06	0,012	4,8%	1450	
OX	A 44	Ost	Ausfahrt	5800	7,8%	450	6100	8,2%	500	5150	9,1%	8,3%	299	45	0,06	0,009	7,8%	400	
PF	A 44	Ost	Einfahrt	6650	6,8%	450	7100	7,0%	500	5850	8,7%	8,3%	327	78	0,06	0,013	6,8%	400	
PG	A 44	Ost	HFB	40050	5,5%	2200	40050	5,5%	2200	35800	6,1%	8,0%	2023	429	0,06	0,012	5,3%	1900	
PE	A44	West/Ost	Einfahrt	12400	6,5%	800	12400	6,5%	800	11000	7,6%	7,9%	630	114	0,06	0,010	6,4%	700	
QS PH+PG	A 44	-	HFB	80650	5,9%	4750	83500	6,0%	5000	72350	-	-	-	-	-	-	5,5%	4000	
QS PH+OW	A 44	-	HFB	74000	5,8%	4300	79300	6,1%	4800	66500	-	-	-	-	-	-	5,3%	3550	
QS PJ+OW	A 44	-	HFB	68250	5,5%	3750	73150	5,8%	4250	61350	-	-	-	-	-	-	5,1%	3100	
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79800	5,7%	4550	85300	6,0%	5150	71650	-	-	-	-	-	-	5,3%	3800	
PC	Uerdinger Str.	Nord	Basisstraße	10450	3,8%	400	10700	3,7%	400	9900	3,9%	1,9%	580	77	0,06	0,008	3,0%	300	
PD	Uerdinger Str.	Süd	Basisstraße	10450	3,8%	400	10700	3,7%	400	9900	3,9%	1,9%	580	77	0,06	0,008	3,0%	300	
OY	L137	Süd	Basisstraße	7650	4,6%	350	7850	4,5%	350	6800	5,6%	2,7%	398	53	0,06	0,008	4,4%	300	
OZ	L137	Nord	Basisstraße	7650	4,6%	350	7850	4,5%	350	6800	5,6%	2,7%	398	53	0,06	0,008	4,4%	300	
QS PC+PD	Uerdinger Str.	-	Basisstraße	20900	3,8%	800	21400	3,7%	800	19800	-	-	-	-	-	-	3,0%	600	
QS OY+OZ	L137	-	Basisstraße	15300	4,6%	700	15700	4,5%	700	13600	-	-	-	-	-	-	4,4%	600	
PB	L137	Süd	Basisstraße	9900	4,0%	400	10150	3,9%	400	9100	4,9%	2,4%	533	71	0,06	0,008	3,8%	350	
PA	L137	Nord	Basisstraße	9900	4,0%	400	10150	3,9%	400	9100	4,9%	2,4%	533	71	0,06	0,008	3,8%	350	
QS PA+PB	L137	-	Basisstraße	19800	4,0%	800	20300	3,9%	800	18200	-	-	-	-	-	-	3,8%	700	





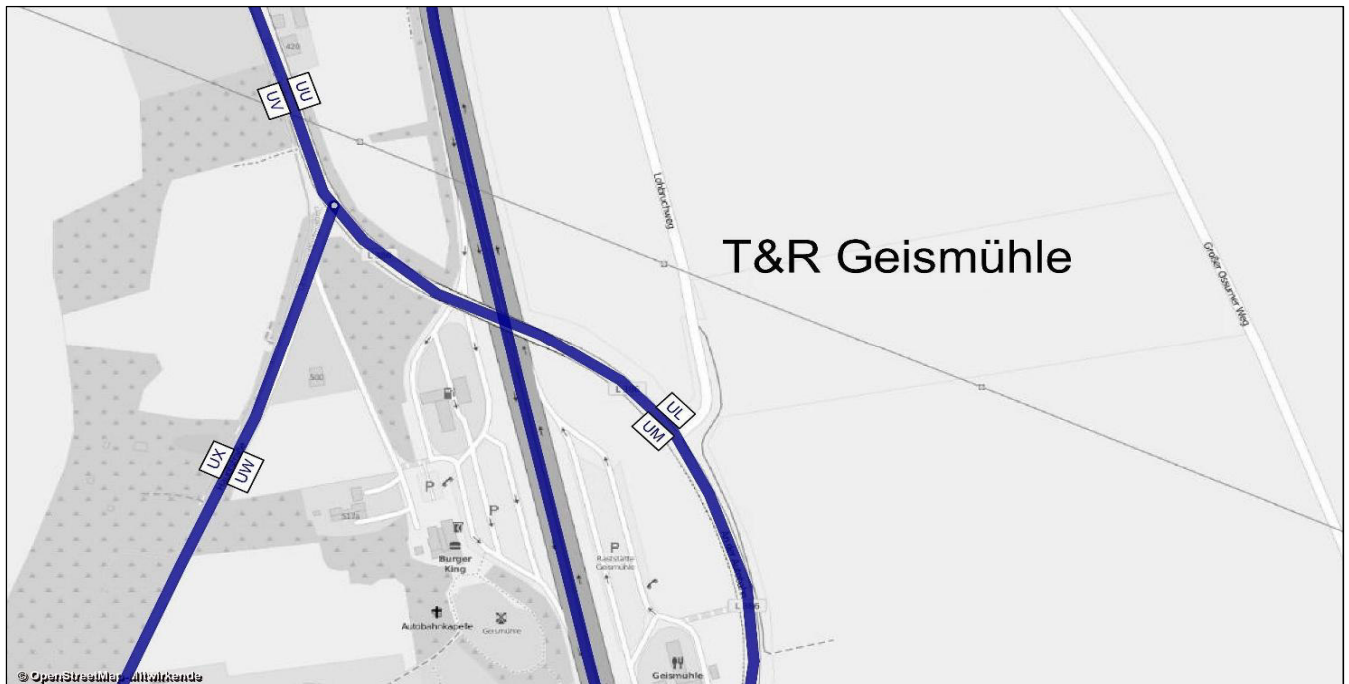
AS Lank Latum - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
PH	A 44	HFB	4626	4,5%	PI	749	7,9%	PJ	3877	3,8%	-	-	-	-	-	-	2623	7,1%	5064	3,6%	4102
PJ	A 44	HFB	3865	3,3%	PH	4567	4,0%	PI	702	7,9%	OL	481	5,7%	PK	4346	3,6%	2363	6,8%	4279	2,9%	3347
PI	A 44	Ausfahrt	813	9,0%	PH	3532	7,2%	PJ	2719	6,7%	-	-	-	-	-	-	259	10,3%	785	7,9%	661
OL	A 44	Einfahrt	716	4,3%	PJ	2700	7,3%	PK	3416	6,6%	PE	1567	4,8%	-	-	-	578	4,2%	533	4,6%	529
PK	A 44	HFB	4287	2,6%	OL	412	3,5%	PJ	3875	2,6%	-	-	-	-	-	-	2941	6,3%	4813	3,1%	3835
OV	A 44	HFB	5005	3,6%	OW	4530	3,4%	OX	474	5,8%	-	-	-	-	-	-	4739	3,7%	3560	4,8%	4034
OW	A 44	HFB	4548	2,5%	OV	5048	2,9%	OX	500	6,1%	PG	5481	3,0%	PF	933	5,6%	4298	3,4%	2881	4,5%	3624
OX	A 44	Ausfahrt	685	7,6%	OW	2502	6,4%	OV	3187	6,7%	-	-	-	-	-	-	439	6,1%	680	6,1%	537
PF	A 44	Einfahrt	935	5,1%	PG	5508	3,1%	OW	4574	2,7%	PE	1626	5,0%	-	-	-	770	4,9%	622	5,7%	708
PG	A 44	HFB	5505	3,1%	PF	896	6,2%	OW	4609	2,5%	-	-	-	-	-	-	5068	3,7%	3501	4,6%	4436
PE	A44	Einfahrt	1636	3,6%	OL	717	3,0%	PF	919	4,1%	-	-	-	-	-	-	1348	4,6%	1155	5,1%	1175
PC	Uerdinger Str.	Basisstraße	688	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	588	3,1%	903	7,4%	-
PD	Uerdinger Str.	Basisstraße	688	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	822	7,2%	648	1,5%	-
OY	L137	Basisstraße	539	2,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	531	10,5%	998	4,3%	-
OZ	L137	Basisstraße	539	2,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	946	2,4%	943	5,8%	-
PB	L137	Basisstraße	674	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	316	10,4%	724	3,5%	-
PA	L137	Basisstraße	674	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1170	2,3%	1350	5,9%	-







T&R Geismühle - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>f</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
UL	L 386	Nord	Basisstraße	1875	5,3%	100	1900	5,3%	100	1775	7,0%	3,5%	104	14	0,06	0,008	5,6%	100
UM	L 386	Süd	Basisstraße	1875	5,3%	100	1900	5,3%	100	1775	7,0%	3,5%	104	14	0,06	0,008	5,6%	100
UU	L 386	Nord	Basisstraße	3350	3,0%	100	3450	2,9%	100	3150	3,9%	2,0%	185	25	0,06	0,008	3,2%	100
UV	L 386	Süd	Basisstraße	3350	3,0%	100	3450	2,9%	100	3150	3,9%	2,0%	185	25	0,06	0,008	3,2%	100
UW	Hauptstr.	Ost	Basisstraße	1200	8,3%	100	1250	8,0%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
UX	Hauptstr.	West	Basisstraße	1200	8,3%	100	1250	8,0%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
QS UL+UM	L 386	-	Basisstraße	3750	5,3%	200	3800	5,3%	200	3550	-	-	-	-	-	-	5,6%	200
QS UU+UV	L 386	-	Basisstraße	6700	3,0%	200	6900	2,9%	200	6300	-	-	-	-	-	-	3,2%	200
QS UW+UX	Hauptstr.	-	Basisstraße	2400	8,3%	200	2500	8,0%	200	2400	-	-	-	-	-	-	4,2%	100



T&R Geismühle - Prognose- Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
UL	L 386	Basisstraße	135	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	60,7%	2	60,7%	-
UM	L 386	Basisstraße	369	1,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	45,2%	17	6,9%	-
UU	L 386	Basisstraße	586	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7,2%	152	1,6%	-
UV	L 386	Basisstraße	299	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	7,5%	47	2,6%	-
UW	Hauptstr.	Basisstraße	105	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7,2%	152	1,6%	-
UX	Hauptstr.	Basisstraße	139	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	7,9%	30	4,1%	-

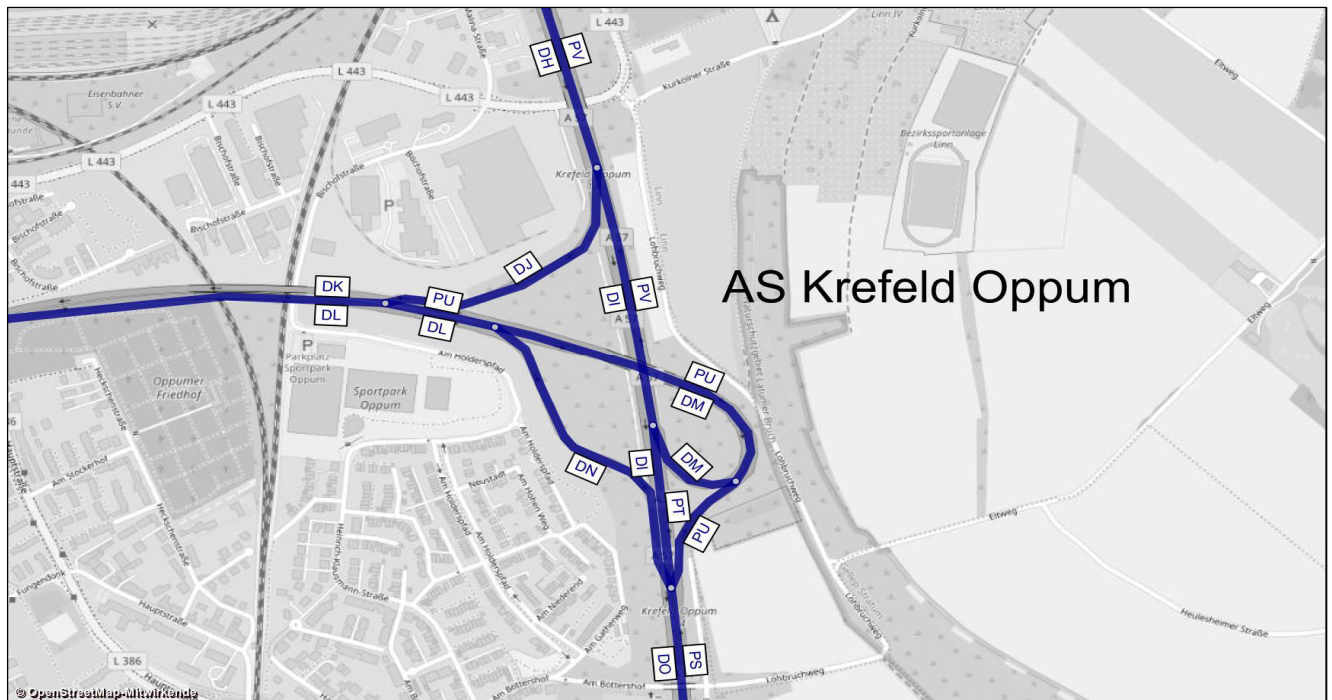




# T&R Geismühle

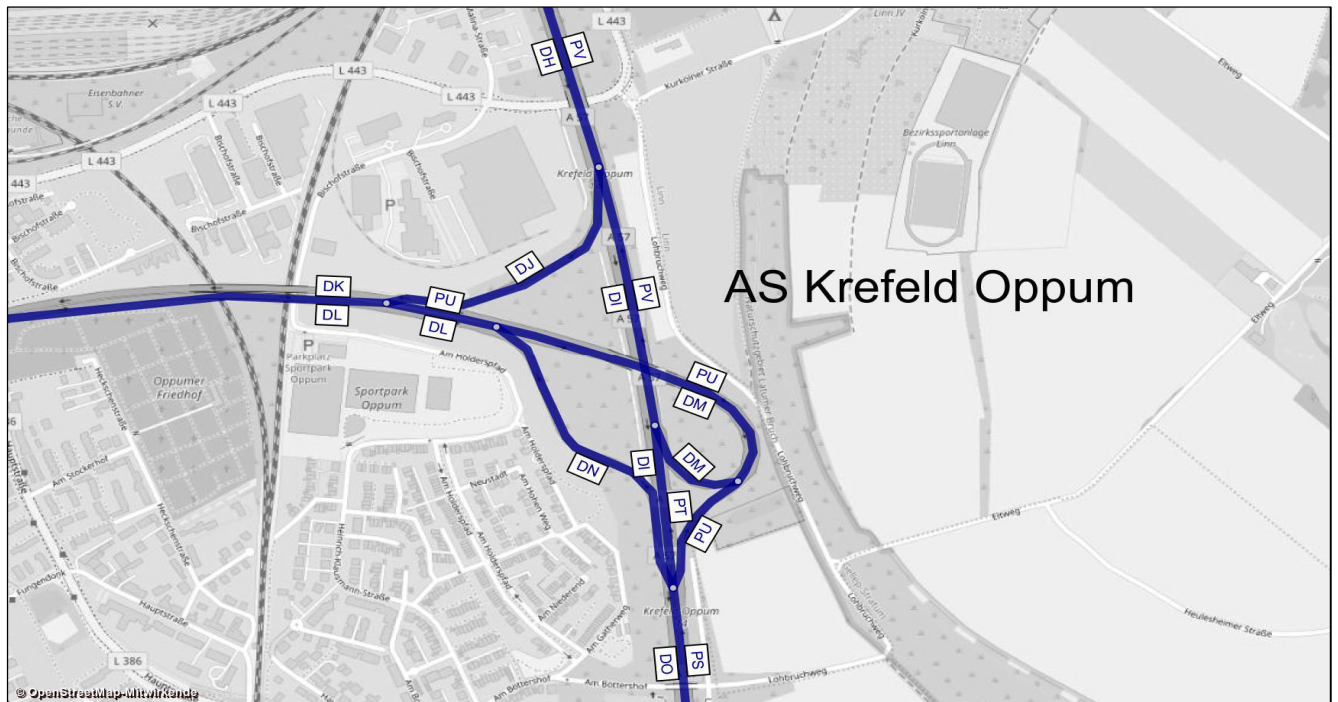


AS Krefeld-Oppum- Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
DH	A 57	Süd	HFB	48600	13,5%	6550	50800	14,5%	7350	44900	14,5%	18,3%	2518	577	0,06	0,013	12,4%	5550
DI	A 57	Süd	HFB	43450	13,9%	6050	45550	15,0%	6850	40150	14,9%	19,3%	2252	518	0,06	0,013	12,8%	5150
DJ	A 57	Süd	Ausfahrt	5150	8,7%	450	5250	9,5%	500	4750	10,6%	9,3%	266	60	0,06	0,013	8,4%	400
DN	A 57	Süd	Einfahrt	6700	9,7%	650	6900	10,1%	700	6100	10,7%	10,8%	346	73	0,06	0,012	9,0%	550
DO	A 57	Süd	HFB	50200	13,3%	6700	52500	14,4%	7550	46300	14,4%	18,2%	2597	590	0,06	0,013	12,3%	5700
PS	A 57	Nord	HFB	48000	13,9%	6650	50150	15,0%	7500	45000	14,4%	19,7%	2522	583	0,06	0,013	12,4%	5600
PT	A 57	Nord	HFB	40600	14,7%	5950	42350	15,9%	6750	38300	15,0%	20,8%	2145	501	0,06	0,013	13,1%	5000
PU	A 57	Nord	Ausfahrt	7400	9,5%	700	7800	9,0%	700	6700	11,1%	12,6%	378	82	0,06	0,012	9,7%	650
DM	A 57	Nord	Einfahrt	5450	7,3%	400	5700	7,9%	450	4850	8,6%	11,3%	279	50	0,06	0,010	7,2%	350
PV	A 57	Nord	HFB	46000	13,9%	6400	48050	15,1%	7250	43200	14,2%	20,0%	2424	550	0,06	0,013	12,4%	5350
QS DH+PV	A 57	-	HFB	94600	13,7%	12950	98850	14,8%	14600	88100	-	-	-	-	-	-	12,4%	10900
QS DI+PV	A 57	-	HFB	89450	13,9%	12450	93600	15,1%	14100	83350	-	-	-	-	-	-	12,6%	10500
QS DI+PT	A 57	-	HFB	84050	14,3%	12000	87900	15,5%	13600	78450	-	-	-	-	-	-	12,9%	10150
QS DO+PS	A 57	-	HFB	98200	13,6%	13350	102650	14,7%	15050	91300	-	-	-	-	-	-	12,4%	11300
DL	L 443	Ost	Basisstraße	12150	8,6%	1050	12600	9,5%	1200	11000	9,7%	11,0%	625	122	0,06	0,011	8,2%	900
DK	L 443	West	Basisstraße	12550	9,2%	1150	13050	9,6%	1250	11450	10,9%	11,2%	643	142	0,06	0,012	9,2%	1050
QS DL+DK	L 443	-	Basisstraße	24700	8,9%	2200	25650	9,6%	2450	22450	-	-	-	-	-	-	8,7%	1950
QS PU+DL	L 443	-	Basisstraße	19550	9,0%	1750	20400	9,3%	1900	17700	-	-	-	-	-	-	8,8%	1550
QS PU+DM	A 57	-	Rampe	12850	8,6%	1100	13500	8,5%	1150	11550	-	-	-	-	-	-	8,7%	1000

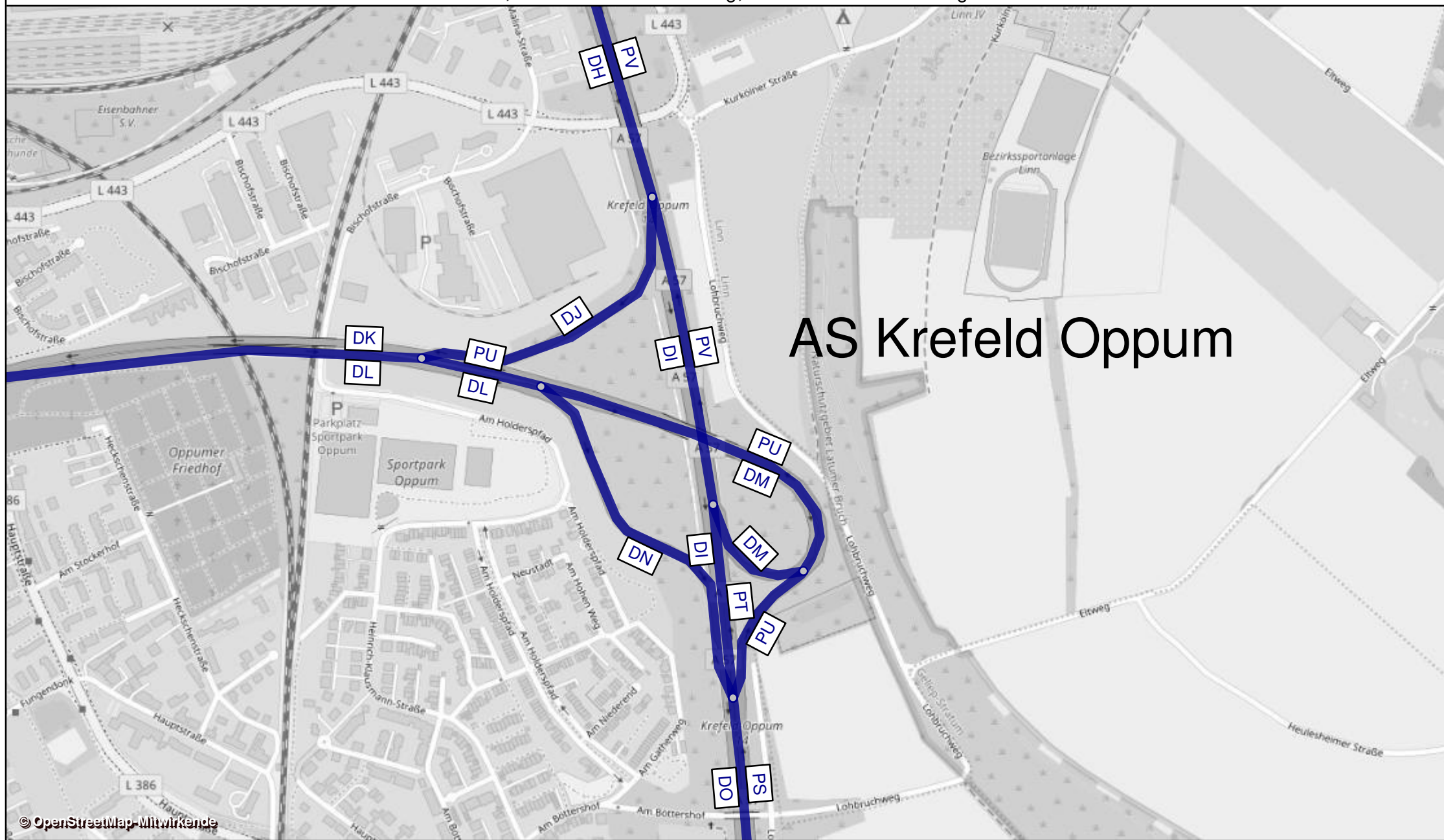




AS Krefeld-Oppum-Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente										einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.		
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
DH	A 57	HFB	4373	13,4%	DJ	298	2,1%	DI	4075	14,2%	-	-	-	-	-	-	4512	10,5%	4134	9,0%	4323
DI	A 57	HFB	4097	10,0%	DH	4397	10,0%	DJ	300	10,2%	DN	706	8,5%	DO	4803	9,8%	4231	10,6%	3650	9,5%	3519
DJ	A 57	Ausfahrt	453	8,9%	DH	3407	9,8%	DI	2954	9,9%	-	-	-	-	-	-	282	9,5%	484	5,8%	417
DN	A 57	Einfahrt	688	7,6%	DI	3934	10,2%	DO	4621	9,8%	-	-	-	-	-	-	646	6,2%	572	7,0%	579
DO	A 57	HFB	4674	9,3%	DN	626	9,9%	DI	4049	9,2%	-	-	-	-	-	-	4876	10,0%	4223	9,1%	4643
PS	A 57	HFB	4616	12,2%	PT	3945	14,2%	PU	671	0,0%	-	-	-	-	-	-	4809	9,4%	3426	9,5%	4219
PT	A 57	HFB	3826	10,7%	PS	4696	10,9%	PU	870	11,6%	PV	4183	11,1%	DM	357	15,4%	4121	9,8%	2891	9,7%	3260
PU	A 57	Ausfahrt	831	12,4%	PT	3593	10,9%	PS	4424	11,2%	-	-	-	-	-	-	688	7,6%	535	8,6%	660
DM	A 57	Einfahrt	708	13,1%	PV	3354	10,0%	PT	2647	9,1%	-	-	-	-	-	-	333	10,2%	622	4,1%	501
PV	A 57	HFB	4167	12,8%	DM	344	10,4%	PT	3823	13,0%	-	-	-	-	-	-	4454	9,8%	3515	8,7%	3838
DL	L 443	Basisstraße	1158	10,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	979	7,6%	1196	5,6%	-
DK	L 443	Basisstraße	1126	11,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	970	8,1%	1018	7,3%	-



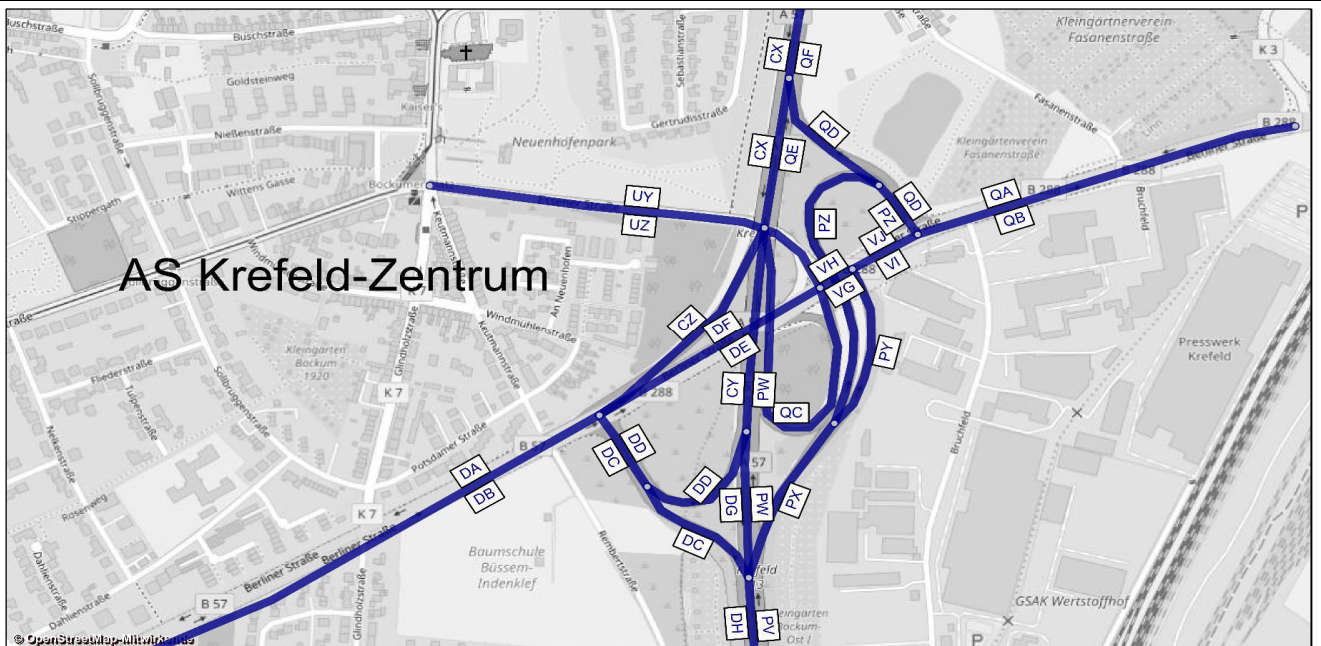
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



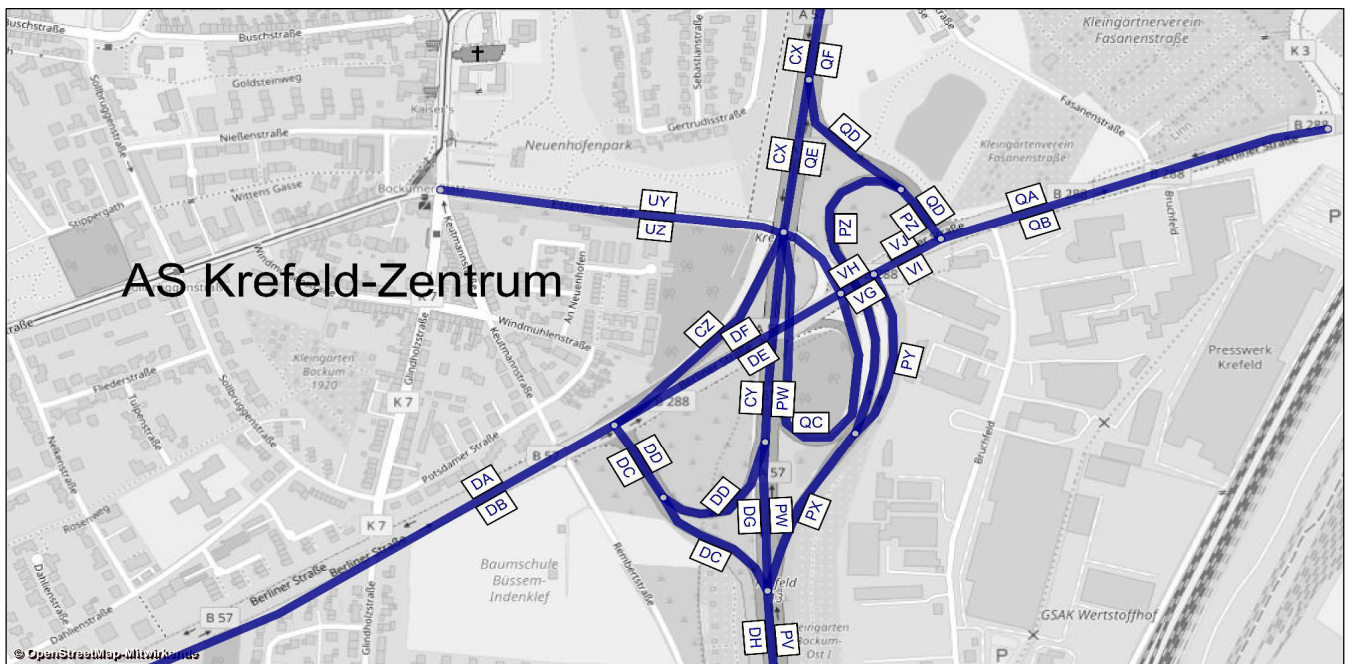
AS Krefeld Oppum



AS Krefeld-Zentrum - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	Pr	PN	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
CX	A 57	Süd	HFB	45750	13,9%	6350	47700	15,0%	7150	42550	14,9%	18,4%	2369	581	0,06	0,014	12,7%	5400	
CZ	A 57	Süd	Ausfahrt	3550	4,2%	150	3650	5,5%	200	3300	5,6%	6,0%	185	42	0,06	0,013	4,5%	150	
CY	A 57	Süd	HFB	42200	14,6%	6150	44050	15,8%	6950	39250	15,7%	19,4%	2184	539	0,06	0,014	13,4%	5250	
DG	A 57	Süd	HFB	38250	13,9%	5300	39850	14,9%	5950	35700	14,8%	19,5%	1994	476	0,06	0,013	12,7%	4550	
DD	A 57	Süd	Ausfahrt	3950	21,5%	850	4250	23,5%	1000	3550	25,3%	18,2%	190	63	0,05	0,018	19,7%	700	
DC	A 57	Süd	Einfahrt	10350	11,6%	1200	11000	12,7%	1400	9200	13,3%	12,3%	524	101	0,06	0,011	10,9%	1000	
DH	A 57	Süd	HFB	48600	13,5%	6550	50800	14,5%	7350	44900	14,5%	18,3%	2518	577	0,06	0,013	12,4%	5550	
PV	A 57	Nord	HFB	46000	13,9%	6400	48050	15,1%	7250	43200	14,2%	20,0%	2424	550	0,06	0,013	12,4%	5350	
PW	A 57	Nord	HFB	35550	14,5%	5150	37000	15,8%	5850	33800	14,6%	21,8%	1890	444	0,06	0,013	12,7%	4300	
PX	A 57	Nord	Ausfahrt	10450	11,5%	1200	11050	12,7%	1400	9400	13,0%	12,5%	534	106	0,06	0,011	10,6%	1000	
PY	A 57	Nord	Ausfahrt	6800	16,2%	1100	7200	17,4%	1250	6100	18,2%	17,6%	348	69	0,06	0,011	15,6%	950	
PZ	A 57	Nord	Ausfahrt	3650	2,7%	100	3850	2,6%	100	3300	3,2%	3,2%	186	37	0,06	0,011	3,0%	100	
QC	A 57	Nord	Einfahrt	4350	5,7%	250	4550	6,6%	300	3950	6,9%	6,4%	223	46	0,06	0,012	6,3%	250	
QE	A 57	Nord	HFB	39950	13,6%	5450	41500	14,8%	6150	37750	13,8%	20,3%	2113	490	0,06	0,013	12,1%	4550	
QD	A 57	Nord	Einfahrt	4100	25,6%	1050	4400	27,3%	1200	3600	29,0%	27,0%	201	49	0,06	0,014	23,6%	850	
QF	A 57	Nord	HFB	44000	14,8%	6500	44000	14,8%	6500	41350	15,1%	20,9%	2314	539	0,06	0,013	13,1%	5400	
QS CX+QF	A 57	-	HFB	89750	14,3%	12850	91700	14,9%	13650	83900	-	-	-	-	-	-	12,9%	10800	
QS CY+QE	A 57	-	HFB	85700	13,8%	11800	89200	14,9%	13300	80300	-	-	-	-	-	-	12,4%	9950	
QS CY+PW	A 57	-	HFB	77750	14,5%	11300	81050	15,8%	12800	73050	-	-	-	-	-	-	13,1%	9550	
QS DG+PW	A 57	-	HFB	73800	14,2%	10450	76850	15,4%	11800	69500	-	-	-	-	-	-	12,7%	8850	
QS DH+PV	A 57	-	HFB	94600	13,7%	12950	98850	14,8%	14600	88100	-	-	-	-	-	-	12,4%	10900	
DA	B 57	West	Basisstraße	11200	2,7%	300	11500	2,6%	300	10600	2,9%	1,5%	621	83	0,06	0,008	2,4%	250	
DB	B 57	Ost	Basisstraße	11200	2,7%	300	11500	2,6%	300	10600	2,9%	1,5%	621	83	0,06	0,008	2,4%	250	
QA	B 288	West	Basisstraße	18100	5,5%	1000	18550	6,2%	1150	17100	6,2%	3,1%	1002	134	0,06	0,008	5,0%	850	
QB	B 288	Ost	Basisstraße	18100	5,5%	1000	18550	6,2%	1150	17100	6,2%	3,1%	1002	134	0,06	0,008	5,0%	850	
QS DA+DB	B 57	-	Basisstraße	22400	2,7%	600	23000	2,6%	600	21200	-	-	-	-	-	-	2,4%	500	
QS QA+QB	B 288	-	Basisstraße	36200	5,5%	2000	37100	6,2%	2300	34200	-	-	-	-	-	-	5,0%	1700	
VJ	B 57	West	Basisstraße	17650	0,3%	50	18000	0,3%	50	16800	0,7%	0,4%	984	131	0,06	0,008	0,6%	100	
VI	B 57	Ost	Basisstraße	18100	5,5%	1000	18550	6,2%	1150	17100	6,2%	3,1%	1002	134	0,06	0,008	5,0%	850	
QS VI+VJ	B 57	-	Basisstraße	35750	2,9%	1050	36550	3,3%	1200	33900	-	-	-	-	-	-	2,8%	950	
VH	B 57	West	Basisstraße	17650	0,3%	50	18000	0,3%	50	16800	0,7%	0,4%	984	131	0,06	0,008	0,6%	100	
VG	B 57	Ost	Basisstraße	11300	1,3%	150	11350	1,3%	150	11000	1,1%	0,6%	645	86	0,06	0,008	0,9%	100	
QS VG+VH	B 57	-	Basisstraße	28950	0,7%	200	29350	0,7%	200	27800	-	-	-	-	-	-	0,7%	200	
DF	B 57	West	Basisstraße	7650	2,0%	150	7850	1,3%	100	7300	1,7%	0,8%	428	57	0,06	0,008	1,4%	100	
DE	B 57	Ost	Basisstraße	11350	2,6%	300	11650	2,6%	300	10900	2,8%	1,4%	639	85	0,06	0,008	2,3%	250	
QS DE+DF	B 57	-	Basisstraße	19000	2,4%	450	19500	2,1%	400	18200	-	-	-	-	-	-	1,9%	350	
UY	Essener Str.	Ost	Basisstraße	4950	4,0%	200	5050	4,0%	200	4550	5,4%	2,7%	267	36	0,06	0,008	4,4%	200	
UZ	Essener Str.	West	Basisstraße	4950	4,0%	200	5050	4,0%	200	4550	5,4%	2,7%	267	36	0,06	0,008	4,4%	200	
QS UY+UZ	Essener Str.	-	Basisstraße	9900	4,0%	400	10100	4,0%	400	9100	-	-	-	-	-	-	4,4%	400	



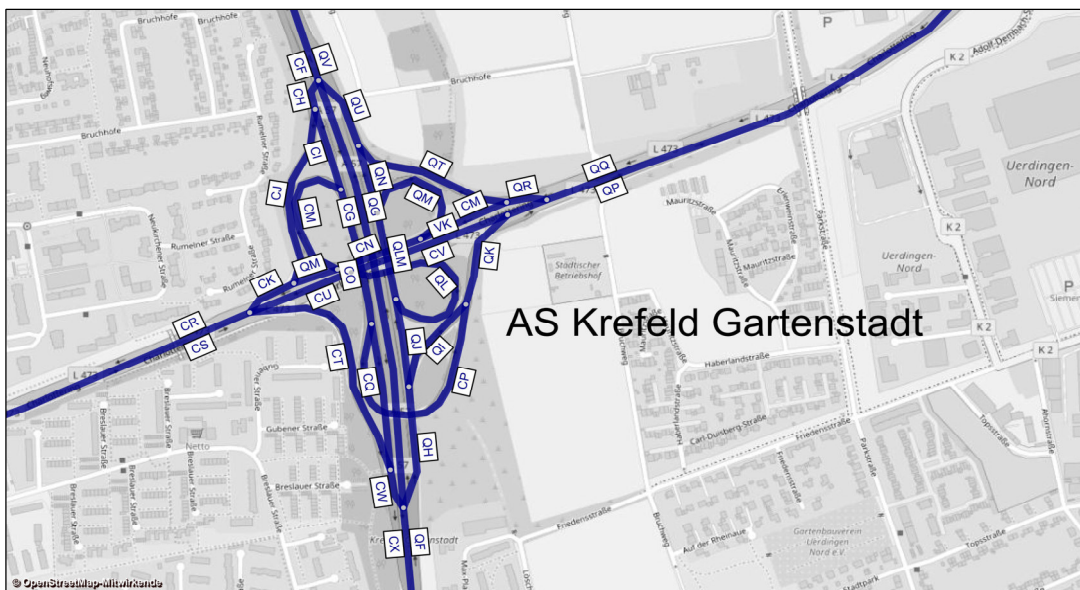
AS Krefeld-Zentrum - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
CX	A 57	HFB	4041	10,0%	CY	3833	10,2%	CZ	207	6,8%	-	-	-	-	-	-	4131	10,7%	3833	9,3%	3916
CZ	A 57	Ausfahrt	317	4,1%	CY	2871	11,0%	CX	3189	10,3%	-	-	-	-	-	-	210	5,8%	348	1,7%	277
CY	A 57	HFB	3847	10,9%	DD	340	20,2%	DG	3507	10,0%	CZ	222	6,3%	CX	4068	10,7%	3922	10,9%	3487	10,1%	3350
DG	A 57	HFB	3547	9,3%	CY	3882	10,3%	DD	335	20,5%	DC	817	15,0%	DH	4364	10,4%	3597	10,4%	3148	9,4%	3081
DD	A 57	Ausfahrt	393	11,3%	CY	2584	19,6%	DG	2191	21,1%	-	-	-	-	-	-	325	16,4%	337	15,8%	411
DC	A 57	Einfahrt	909	10,1%	DG	2854	8,9%	DH	3763	9,2%	-	-	-	-	-	-	915	10,7%	986	7,8%	908
DH	A 57	HFB	4373	13,4%	DC	857	10,6%	DG	3516	14,0%	-	-	-	-	-	-	4512	10,5%	4134	9,0%	4323
PV	A 57	HFB	4167	12,8%	PW	3181	13,1%	PX	986	11,5%	-	-	-	-	-	-	4454	9,8%	3515	8,7%	3838
PW	A 57	HFB	3258	10,6%	PV	3848	11,7%	PX	589	17,5%	QE	3417	10,5%	QC	159	7,5%	3521	9,3%	2658	10,0%	3162
PX	A 57	Ausfahrt	1039	10,5%	PW	3133	10,8%	PV	4171	10,7%	-	-	-	-	-	-	934	11,6%	857	4,8%	876
PY	A 57	Ausfahrt	676	15,4%	PX	1038	10,9%	PZ	362	2,6%	-	-	-	-	-	-	711	13,7%	619	5,7%	555
PZ	A 57	Ausfahrt	363	2,6%	PY	676	14,8%	PX	1039	10,5%	-	-	-	-	-	-	222	4,4%	238	2,6%	298
QC	A 57	Einfahrt	441	5,6%	QE	2734	9,0%	PW	2293	9,7%	-	-	-	-	-	-	269	7,7%	493	3,2%	395
QE	A 57	HFB	3498	9,1%	QC	282	7,2%	PW	3217	9,2%	QF	3552	9,3%	QD	54	25,7%	3792	9,2%	3149	8,9%	3174
QD	A 57	Einfahrt	796	24,6%	QF	3304	19,4%	QE	2508	17,8%	-	-	-	-	-	-	199	26,9%	472	19,8%	546
QF	A 57	HFB	3760	13,6%	QD	372	27,5%	QE	3388	12,1%	-	-	-	-	-	-	3990	10,1%	3620	10,3%	3730
DA	B 57	Basisstraße	1126	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1151	2,6%	1100	1,3%	-
DB	B 57	Basisstraße	1148	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1251	4,2%	1262	3,4%	-
QA	B 288	Basisstraße	1847	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1557	8,4%	1978	7,7%	-
QB	B 288	Basisstraße	1251	6,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2027	7,6%	1679	6,1%	-
VJ	B 57	Basisstraße	1414	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1580	5,5%	1743	3,7%	-
VI	B 57	Basisstraße	1251	6,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2027	7,6%	1679	6,1%	-
VH	B 57	Basisstraße	1414	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1580	5,5%	1743	3,7%	-
VG	B 57	Basisstraße	575	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1315	4,2%	1060	6,4%	-
DF	B 57	Basisstraße	808	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1483	5,9%	1409	4,6%	-
DE	B 57	Basisstraße	868	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1200	6,3%	1271	6,0%	-
UY	Essener Str.	Basisstraße	311	5,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97	1,3%	333	0,4%	-
UZ	Essener Str.	Basisstraße	433	1,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	386	0,3%	281	2,6%	-





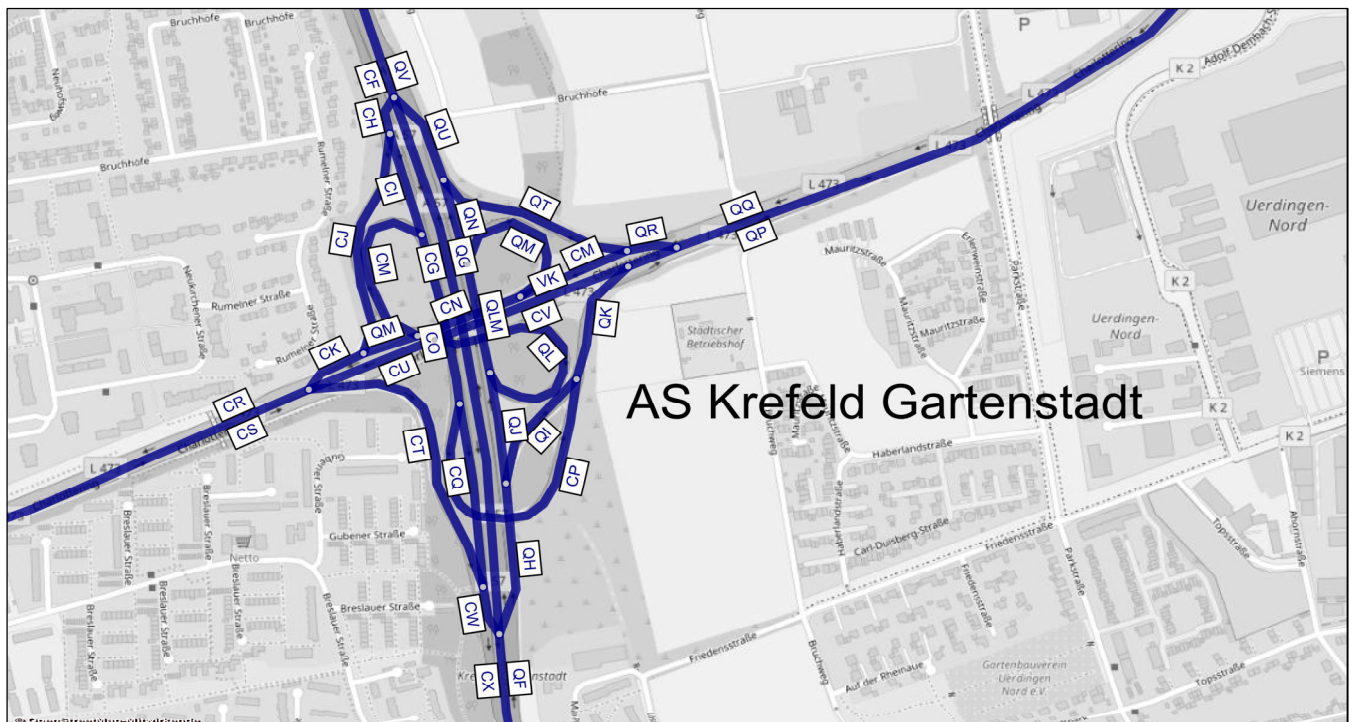


AS Krefeld-Gartenstadt - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h
CX	A 57	Süd	HFB	45750	13,9%	6350	47700	15,0%	7150	42550	14,9%	18,4%	2369	581	0,06	0,014	12,7%	5400
CG	A 57	Süd	HFB	34600	14,5%	5000	35750	15,7%	5600	32650	15,3%	20,0%	1813	456	0,06	0,014	13,2%	4300
CF	A 57	Süd	HFB	41300	13,8%	5700	42700	14,9%	6350	38700	14,8%	18,5%	2150	538	0,06	0,014	12,7%	4900
CW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11150	12,1%	1350	12000	12,5%	1500	9900	13,5%	12,6%	555	126	0,06	0,013	11,1%	1100
CT	A 57	Süd	Einfahrt	5200	6,7%	350	5600	6,3%	350	4650	7,5%	8,3%	263	53	0,06	0,011	6,5%	300
CQ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	5950	16,8%	1000	6350	18,1%	1150	5250	18,9%	15,7%	293	73	0,06	0,014	15,2%	800
CP	A 57	Süd	Ausfahrt	2450	18,4%	450	2600	19,2%	500	2150	22,8%	11,1%	113	42	0,05	0,020	16,3%	350
CO	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8350	17,4%	1450	9000	18,3%	1650	7400	20,0%	14,0%	405	115	0,05	0,016	16,2%	1200
CM	A 57	Süd	Einfahrt	5950	16,8%	1000	6350	18,1%	1150	5250	18,9%	15,7%	293	73	0,06	0,014	15,2%	800
CI	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2450	18,4%	450	2600	19,2%	500	2150	22,8%	11,1%	113	42	0,05	0,020	16,3%	350
CJ	A 57	Süd	Ausfahrt	4250	5,9%	250	4350	5,7%	250	3900	6,2%	9,8%	224	40	0,06	0,010	5,1%	200
CH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	6650	10,5%	700	6950	10,8%	750	6050	11,8%	10,4%	337	82	0,06	0,014	9,9%	600
QF	A 57	Nord	HFB	44000	14,8%	6500	45900	16,0%	7350	41350	15,1%	20,9%	2314	539	0,06	0,013	13,1%	5400
QG	A 57	Nord	HFB	32550	16,0%	5200	33800	17,5%	5900	31100	15,8%	23,9%	1737	416	0,06	0,013	14,0%	4350
QV	A 57	Nord	HFB	40050	15,0%	6000	41700	16,4%	6850	37750	15,3%	22,1%	2119	484	0,06	0,013	13,4%	5050
QH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	11450	11,4%	1300	12150	11,9%	1450	10250	12,8%	10,8%	578	123	0,06	0,012	10,7%	1100
QI	A 57	Nord	Ausfahrt	5950	16,8%	1000	6450	17,1%	1100	5250	18,8%	15,3%	292	71	0,06	0,013	15,2%	800
QK	A 57	Nord	Rampe	8400	16,7%	1400	9050	17,7%	1600	7400	19,9%	13,7%	405	113	0,05	0,015	16,2%	1200
QJ	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5500	6,4%	350	5700	6,1%	350	5000	6,8%	4,7%	285	53	0,06	0,011	5,0%	250
QL	A 57	Nord	Einfahrt	4750	6,3%	300	4900	6,1%	300	4300	6,8%	7,4%	245	44	0,06	0,010	5,8%	250
QLM	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	10200	5,9%	600	10600	6,6%	700	9250	6,8%	5,9%	530	97	0,06	0,011	5,4%	500
QM	A 57	Nord	Ausfahrt	5500	6,4%	350	5700	6,1%	350	5000	6,8%	4,7%	285	53	0,06	0,011	5,0%	250
QN	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4750	6,3%	300	4900	6,1%	300	4300	6,8%	7,4%	245	44	0,06	0,010	5,8%	250
QT	A 57	Nord	Einfahrt	2750	20,0%	550	3000	21,7%	650	2350	23,6%	16,8%	137	24	0,06	0,010	19,1%	450
QU	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7500	11,3%	850	7950	11,9%	950	6650	12,8%	10,6%	382	68	0,06	0,010	10,5%	700
QS CX+QF	A 57	-	HFB	89750	14,3%	12850	93600	15,5%	14500	83900	-	-	-	-	-	-	12,9%	10800
QS CG+QG	A 57	-	HFB	67150	15,2%	10200	69550	16,5%	11500	63750	-	-	-	-	-	-	13,6%	8650
QS CF+QV	A 57	-	HFB	81350	14,4%	11700	84400	15,6%	13200	76450	-	-	-	-	-	-	13,0%	9950
CR	L 473	West	Basisstraße	10950	7,3%	800	12050	7,1%	850	10200	8,5%	4,3%	598	80	0,06	0,008	6,9%	700
CS	L 473	Ost	Basisstraße	12000	6,7%	800	13200	6,4%	850	11150	7,8%	3,9%	653	87	0,06	0,008	6,3%	700
QQ	L 473	West	Basisstraße	9900	17,7%	1750	11350	18,1%	2050	8900	20,9%	10,4%	521	70	0,06	0,008	16,9%	1500
QP	L 473	Ost	Basisstraße	10450	15,3%	1600	11750	15,3%	1800	9600	16,8%	8,4%	563	75	0,06	0,008	13,5%	1300
QS CR+CS	L 473	-	Basisstraße	22950	7,0%	1600	25250	6,7%	1700	21350	-	-	-	-	-	-	6,6%	1400
QS QQ+QP	L 473	-	Basisstraße	20350	16,5%	3350	23100	16,7%	3850	18500	-	-	-	-	-	-	15,1%	2800
VK	L 473	West	Basisstraße	1200	16,7%	200	2000	12,5%	250	1300	23,8%	11,9%	76	10	0,06	0,008	19,2%	250
CV	L 473	Ost	Basisstraße	2050	7,3%	150	2700	7,4%	200	2200	8,4%	4,2%	129	17	0,06	0,008	6,8%	150
QS VK+CV	L 473	-	Basisstraße	3250	10,8%	350	4700	9,6%	450	3500	-	-	-	-	-	-	11,4%	400
CU	L 473	Ost	Basisstraße	6800	6,6%	450	7600	6,6%	500	6500	7,6%	3,8%	381	51	0,06	0,008	6,2%	400
QR	L 473	West	Basisstraße	8700	17,8%	1550	9350	19,3%	1800	7600	20,4%	10,2%	445	59	0,06	0,008	16,4%	1250
CN	L 473	West	Basisstraße	11450	11,8%	1350	12050	12,4%	1500	10250	12,7%	6,3%	601	80	0,06	0,008	10,2%	1050
CK	L 473	West	Basisstraße	9750	6,2%	600	10050	6,0%	600	8900	6,3%	3,1%	521	70	0,06	0,008	5,1%	450

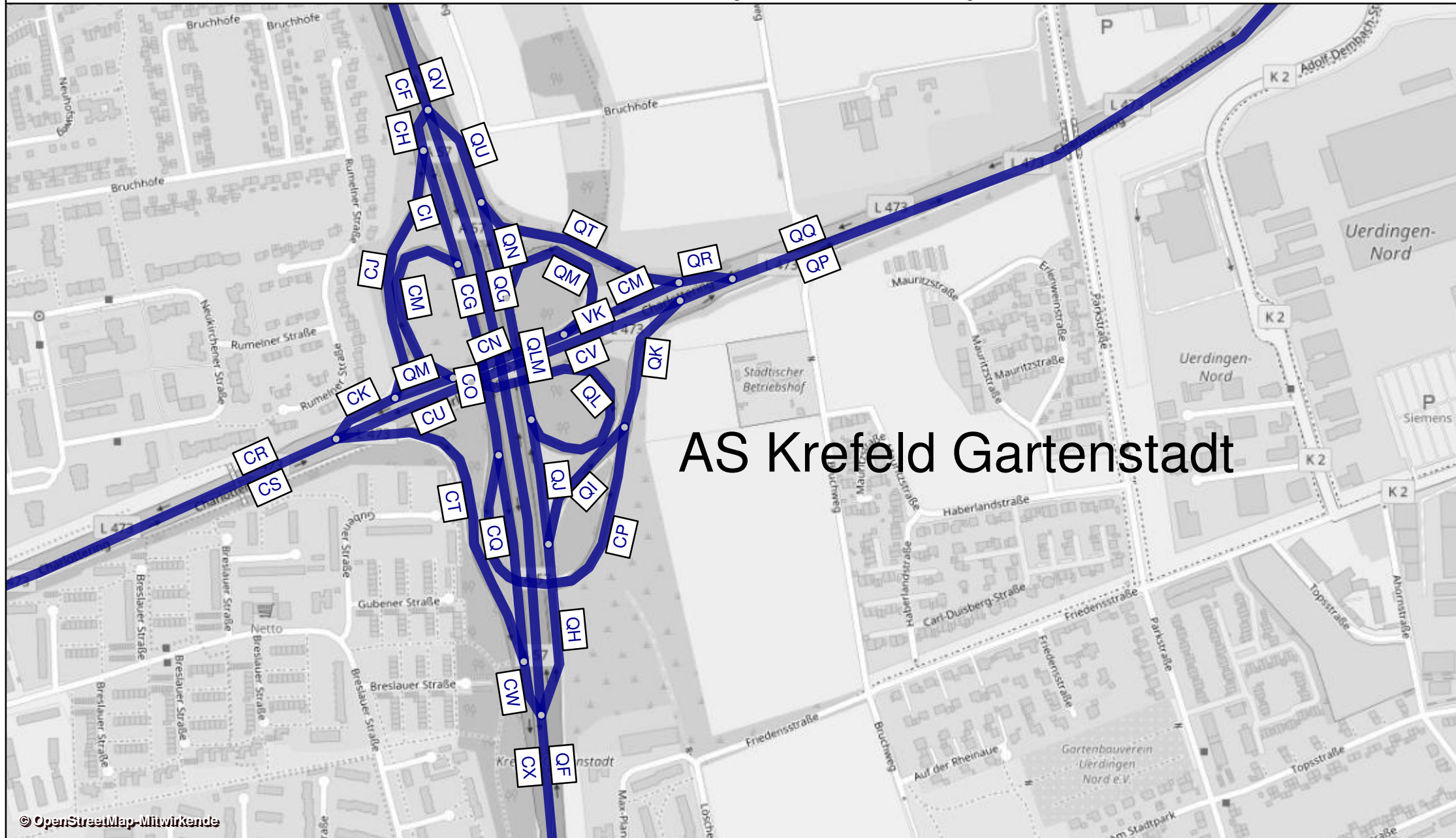




AS Krefeld-Gartenstadt - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h	
CX	A 57	HFB	4041	10,0%	CG	3182	9,7%	CW	859	11,0%	-	-	-	-	-	-	4131	10,7%	3833	9,3%	3916	
CG	A 57	HFB	3198	2,3%	CW	767	14,5%	CX	3965	4,7%	CF	3543	3,9%	CH	345	18,9%	3171	10,4%	2787	9,5%	2775	
CF	A 57	HFB	3595	9,1%	CH	421	12,2%	CG	3174	8,7%	-	-	-	-	-	-	3594	10,5%	3481	8,8%	3376	
CW	A 57	Parallelfahrbahn	977	12,9%	CQ	526	12,2%	CT	450	13,8%	CG	2449	15,0%	CX	3425	14,4%	961	11,5%	1048	9,0%	867	
CT	A 57	Einfahrt	484	2,8%	CQ	415	25,8%	CW	899	13,4%	-	-	-	-	-	-	446	5,4%	505	6,7%	476	
CQ	A 57	Parallelfahrbahn	552	15,9%	CO	736	17,8%	CP	184	23,4%	CT	586	4,4%	CW	1138	10,0%	515	16,7%	541	11,0%	482	
CP	A 57	Ausfahrt	329	8,3%	CQ	447	11,4%	CO	776	10,1%	-	-	-	-	-	-	188	14,8%	196	14,9%	258	
CO	A 57	Parallelfahrbahn	747	12,3%	CI	195	12,7%	CM	552	12,2%	CQ	552	12,2%	CP	195	12,7%	703	16,2%	739	12,2%	688	
CM	A 57	Einfahrt	552	15,9%	CI	184	23,4%	CO	736	17,8%	-	-	-	-	-	-	515	16,7%	541	11,0%	563	
CI	A 57	Parallelfahrbahn	329	8,3%	CH	426	8,2%	CJ	96	7,8%	CM	447	11,4%	CO	776	10,1%	188	14,8%	196	14,9%	224	
CJ	A 57	Ausfahrt	439	1,9%	CH	599	6,1%	CI	160	17,8%	-	-	-	-	-	-	235	8,8%	497	2,4%	372	
CH	A 57	Parallelfahrbahn	614	9,6%	CF	3042	13,9%	CG	2428	15,0%	CJ	420	3,2%	CI	193	23,4%	423	11,5%	695	6,1%	523	
QF	A 57	HFB	3760	13,6%	QH	790	12,8%	QG	2971	13,8%	-	-	-	-	-	-	3990	10,1%	3620	10,3%	3730	
QG	A 57	HFB	2959	13,1%	QF	3615	12,3%	QH	656	8,9%	QV	3331	12,8%	QU	372	10,3%	3049	10,4%	2574	9,8%	2907	
QV	A 57	HFB	3586	12,8%	QU	836	12,8%	QG	2750	12,7%	-	-	-	-	-	-	3587	10,2%	3372	9,5%	3516	
QH	A 57	Parallelfahrbahn	1028	22,2%	QF	3712	23,6%	QG	2683	24,1%	QI	645	29,8%	QJ	383	9,2%	940	9,0%	1045	11,6%	883	
QI	A 57	Ausfahrt	557	16,8%	QH	963	10,7%	QJ	406	2,3%	QE	423	4,9%	QK	829	3,6%	543	10,1%	583	17,7%	524	
QK	A 57	Rampe	733	10,9%	CP	272	1,3%	QI	461	16,6%	-	-	-	-	-	-	731	11,3%	779	17,0%	646	
QJ	A 57	Parallelfahrbahn	500	2,7%	QH	931	3,9%	QI	431	5,2%	QLM	800	3,0%	QL	300	3,4%	398	7,6%	462	3,9%	430	
QL	A 57	Einfahrt	438	2,1%	QJ	360	0,0%	QLM	798	1,2%	QF	2279	12,8%	QD	438	2,1%	383	5,7%	478	3,8%	406	
QLM	A 57	Parallelfahrbahn	911	5,4%	QL	444	4,6%	QJ	467	6,3%	QN	444	4,6%	QM	467	6,3%	782	6,7%	942	4,0%	787	
QM	A 57	Ausfahrt	500	2,7%	QN	300	3,4%	QLM	800	3,0%	-	-	-	-	-	-	398	7,6%	462	3,9%	444	
QN	A 57	Parallelfahrbahn	438	2,1%	QM	360	0,0%	QLM	798	1,2%	QT	313	0,7%	QU	751	1,5%	383	5,7%	478	3,8%	390	
QT	A 57	Einfahrt	410	15,5%	QN	337	5,3%	QU	748	10,9%	-	-	-	-	-	-	156	17,9%	320	15,9%	395	
QU	A 57	Parallelfahrbahn	807	10,8%	QN	429	6,8%	QT	378	15,4%	QV	3620	13,4%	QG	2813	14,1%	540	9,2%	798	8,7%	692	
CR	L 473	Basisstraße	1307	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1213	5,3%	1262	4,0%	-	
CS	L 473	Basisstraße	1425	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1126	5,8%	1571	4,6%	-	
QQ	L 473	Basisstraße	1329	12,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1250	10,1%	1161	11,2%	-	
QP	L 473	Basisstraße	1389	10,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1028	9,9%	1366	11,1%	-	
VK	L 473	Basisstraße	367	5,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580	2,3%	302	6,8%	-	
CV	L 473	Basisstraße	503	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	297	6,5%	587	3,3%	-	
CU	L 473	Basisstraße	941	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	680	6,1%	1065	3,5%	-	
QR	L 473	Basisstraße	962	15,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670	17,0%	861	12,8%	-	
CN	L 473	Basisstraße	1052	9,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	912	12,8%	1004	7,7%	-	
CK	L 473	Basisstraße	940	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	633	8,1%	959	3,2%	-	

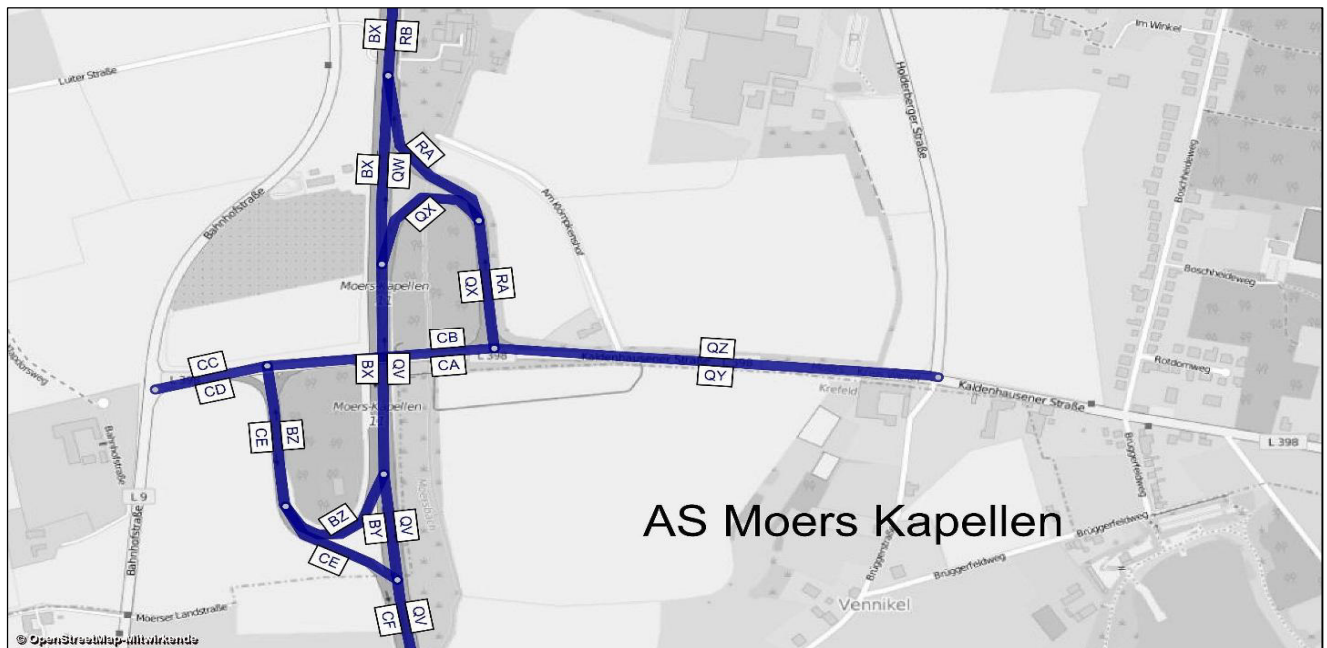


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

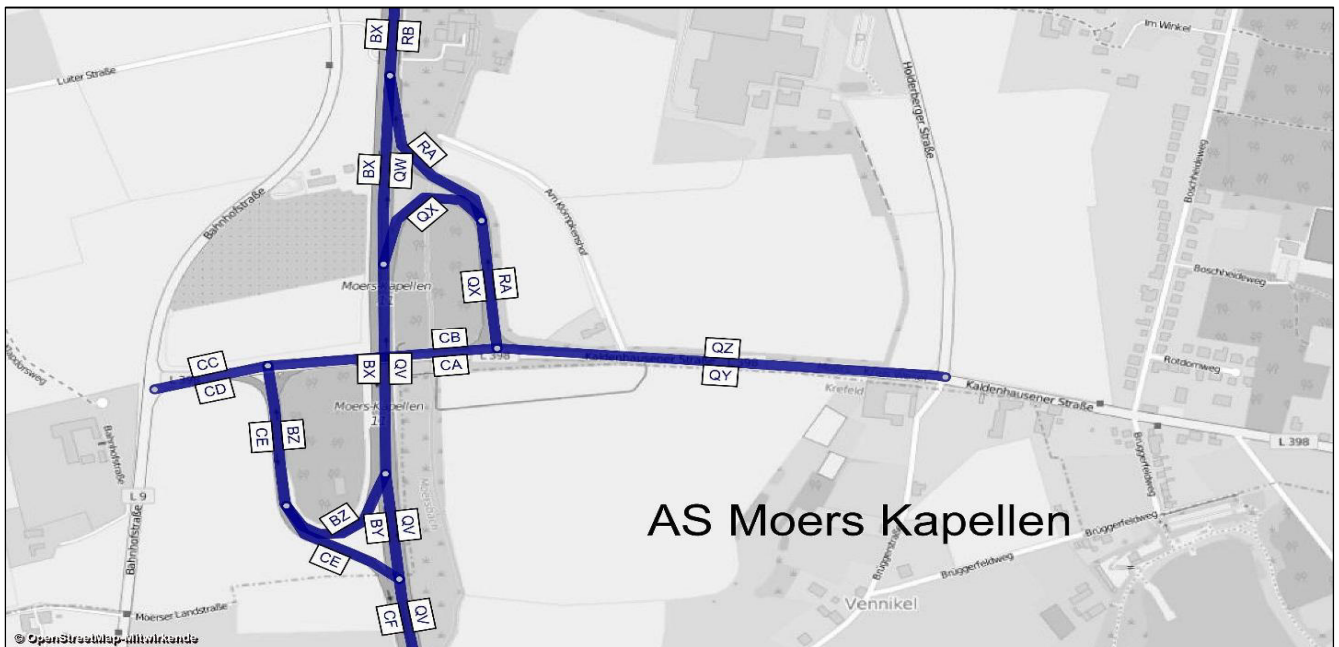




AS Moers Kapellen - Prognose-Nullfall 2030				Wertagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(a)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
BX	A 57	Süd	HFB	41200	13,7%	5650	42550	14,7%	6250	38650	14,8%	18,3%	2147	537	0,06	0,014	12,7%	4900
BY	A 57	Süd	HFB	38450	14,2%	5450	39700	15,4%	6100	36100	15,3%	18,8%	2002	507	0,06	0,014	13,0%	4700
BZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2750	5,5%	150	2850	5,3%	150	2550	7,6%	9,2%	145	30	0,06	0,012	5,9%	150
CE	A 57	Süd	Einfahrt	2850	7,0%	200	3000	8,3%	250	2650	7,9%	13,7%	149	31	0,06	0,012	7,5%	200
CF	A 57	Süd	HFB	41300	13,8%	5700	42700	14,9%	6350	38700	14,8%	18,5%	2150	538	0,06	0,014	12,7%	4900
QV	A 57	Nord	HFB	40050	15,0%	6000	41700	16,4%	6850	37750	15,3%	22,1%	2119	484	0,06	0,013	13,4%	5050
QW	A 57	Nord	HFB	37400	15,6%	5850	38900	17,1%	6650	35300	15,9%	22,8%	1978	458	0,06	0,013	13,9%	4900
QX	A 57	Nord	Ausfahrt	2700	5,6%	150	2800	7,1%	200	2450	7,5%	9,2%	140	25	0,06	0,010	6,1%	150
RA	A 57	Nord	Einfahrt	2500	6,0%	150	2600	5,8%	150	2250	6,6%	11,7%	130	23	0,06	0,010	6,7%	150
RB	A 57	Nord	HFB	39850	15,1%	6000	41450	16,4%	6800	37600	15,3%	22,2%	2109	482	0,06	0,013	13,3%	5000
QS BX+RB	A 57	-	HFB	81050	14,4%	11650	84000	15,5%	13050	76250	-	-	-	-	-	-	13,0%	9900
QS BX+QW	A 57	-	HFB	78600	14,6%	11500	81450	15,8%	12900	73950	-	-	-	-	-	-	13,3%	9800
QS BX+QV	A 57	-	HFB	81250	14,3%	11650	84250	15,5%	13100	76400	-	-	-	-	-	-	13,0%	9950
QS BY+QV	A 57	-	HFB	78500	14,6%	11450	81400	15,9%	12950	73850	-	-	-	-	-	-	13,2%	9750
QS CF+QV	A 57	-	HFB	81350	14,4%	11700	84400	15,6%	13200	76450	-	-	-	-	-	-	13,0%	9950
CD	L 398	Ost	Basisstraße	5000	4,0%	200	5150	3,9%	200	4400	4,4%	2,1%	258	34	0,06	0,008	3,4%	150
CC	L 398	West	Basisstraße	5000	4,0%	200	5150	3,9%	200	4400	4,4%	2,1%	258	34	0,06	0,008	3,4%	150
QZ	L 398	West	Basisstraße	5000	5,0%	250	5150	4,9%	250	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250
QY	L 398	Ost	Basisstraße	5000	5,0%	250	5150	4,9%	250	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250
QS QY+QZ	L 398	-	Basisstraße	10000	5,0%	500	10300	4,9%	500	8900	-	-	-	-	-	-	5,6%	500
QS CC+CD	L 398	-	Basisstraße	10000	4,0%	400	10300	3,9%	400	8800	-	-	-	-	-	-	3,4%	300
CB	L 398	West	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
CA	L 398	Ost	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
QS CB+CA	L 398	-	Basisstraße	9400	4,3%	400	9600	4,2%	400	8300	-	-	-	-	-	-	4,8%	400

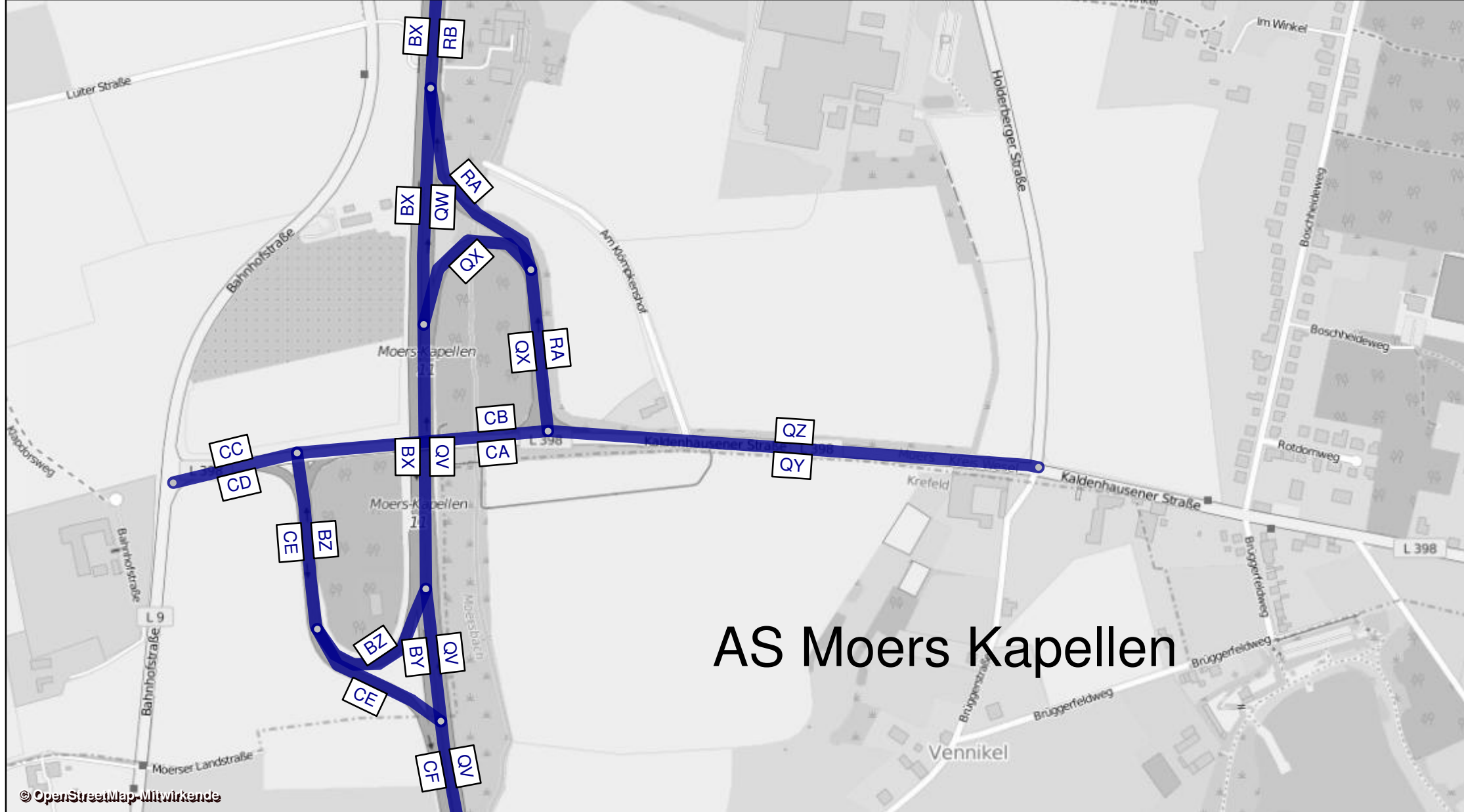


AS Moers Kapellen - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
BX	A 57	HFB	3489	7,9%	BZ	250	2,2%	BY	3238	8,3%	-	-	-	-	-	-	3375	11,4%	3632	8,3%	3625
BY	A 57	HFB	3327	11,3%	BX	3441	11,2%	BZ	114	9,8%	CE	432	1,6%	CF	3760	10,2%	3199	11,4%	3280	8,8%	3378
BZ	A 57	Ausfahrt	303	2,9%	BX	3006	10,5%	BY	2703	11,4%	-	-	-	-	-	-	176	10,3%	352	3,4%	243
CE	A 57	Einfahrt	560	28,6%	BY	2565	4,3%	CF	3125	8,7%	-	-	-	-	-	-	395	3,4%	200	8,5%	316
CF	A 57	HFB	3595	9,1%	CE	465	0,6%	BY	3130	10,4%	-	-	-	-	-	-	3594	10,5%	3481	8,8%	3376
QV	A 57	HFB	3586	12,8%	QW	3308	13,2%	QX	279	7,0%	-	-	-	-	-	-	3587	10,2%	3372	9,5%	3516
QW	A 57	HFB	3391	15,4%	QV	3611	14,7%	QX	221	4,5%	RB	3584	14,9%	RA	193	6,7%	3458	10,4%	3019	10,2%	3470
QX	A 57	Ausfahrt	345	4,7%	QW	2071	13,6%	QV	2416	12,3%	-	-	-	-	-	-	130	6,5%	353	4,1%	290
RA	A 57	Einfahrt	311	3,9%	RB	3235	9,4%	QW	2924	10,0%	-	-	-	-	-	-	281	3,9%	226	3,2%	214
RB	A 57	HFB	3603	14,0%	RA	310	2,6%	QW	3293	15,1%	-	-	-	-	-	-	3738	9,8%	3245	9,7%	3598
CD	L 398	Basisstraße	631	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	555	3,5%	421	4,0%	-
CC	L 398	Basisstraße	631	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	267	8,2%	507	1,9%	-
QZ	L 398	Basisstraße	385	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399	4,3%	292	3,3%	-
QY	L 398	Basisstraße	385	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	316	5,4%	484	4,0%	-
CB	L 398	Basisstraße	477	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	364	6,0%	322	1,5%	-
CA	L 398	Basisstraße	477	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	431	5,3%	388	1,9%	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

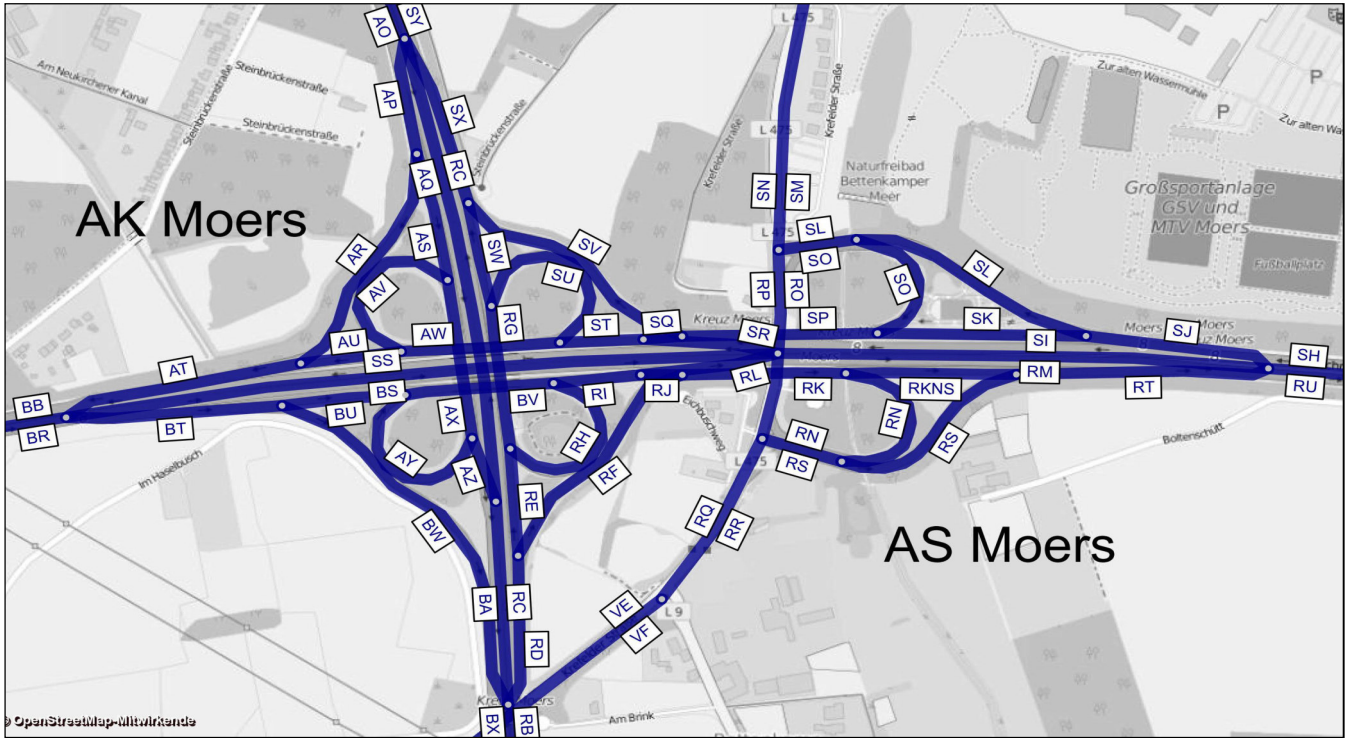


AS Moers Kapellen

AK Moers + AS Moers - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
RB	A 57	Nord	HFB	39850	15,1%	6000	41450	16,4%	6800	37600	15,3%	22,2%	2109	482	0,06	0,013	13,3%	5000
RD	A 57	Nord	Ausfahrt	20450	14,4%	2950	21250	15,8%	3350	19000	15,3%	20,1%	1069	234	0,06	0,012	13,2%	2500
RC	A 57	Nord	HFB	19400	15,5%	3000	20250	17,0%	3450	18600	15,3%	24,2%	1039	248	0,06	0,013	13,4%	2500
RE	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5700	14,9%	850	6000	15,8%	950	5250	16,1%	17,4%	299	58	0,06	0,011	13,3%	700
RF	A 57	Nord	Rampe zur A 40	14750	14,2%	2100	15250	15,7%	2400	13750	15,0%	21,0%	771	176	0,06	0,013	13,1%	1800
RH	A 57	Nord	Rampe von A 40	5350	23,4%	1250	5650	25,7%	1450	4850	24,6%	36,0%	285	36	0,06	0,007	20,6%	1000
RG	A 57	Nord	Verflechtung	11050	19,0%	2100	11650	20,6%	2400	10100	20,2%	24,5%	583	94	0,06	0,009	17,3%	1750
SU	A 57	Nord	Rampe zur A 40	5700	14,9%	850	6000	15,8%	950	5250	16,1%	17,4%	299	58	0,06	0,011	13,3%	700
SW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5350	23,4%	1250	5650	25,7%	1450	4850	24,6%	36,0%	285	36	0,06	0,007	20,6%	1000
SV	A 57	Nord	Rampe von A 40	11150	6,7%	750	11700	7,3%	850	10200	7,7%	7,3%	576	120	0,06	0,012	6,4%	650
SX	A 57	Nord	Einfahrt	16500	12,1%	2000	17350	13,0%	2250	15000	13,3%	13,9%	861	156	0,06	0,010	11,0%	1650
SY	A 57	Nord	HFB	35950	14,0%	5050	37600	15,2%	5700	33650	14,4%	20,2%	1901	403	0,06	0,012	12,5%	4200
AO	A 57	Süd	HFB	36150	12,6%	4550	37750	13,5%	5100	33900	13,9%	13,9%	1903	429	0,06	0,013	11,5%	3900
AP	A 57	Süd	Ausfahrt	15500	11,9%	1850	16250	12,6%	2050	14350	13,1%	12,2%	812	168	0,06	0,012	10,8%	1550
AQ	A 57	Süd	HFB	20650	13,1%	2700	21500	14,2%	3050	19550	14,5%	14,9%	1091	261	0,06	0,013	12,0%	2350
AR	A 57	Süd	Rampe zur A 40	4600	23,9%	1100	4850	25,8%	1250	4300	25,5%	22,7%	248	40	0,06	0,009	20,9%	900
AS	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	10900	6,9%	750	11400	7,5%	850	10050	7,6%	9,0%	564	129	0,06	0,013	6,5%	650
AV	A 57	Süd	Rampe von A 40	14600	14,0%	2050	14900	15,1%	2250	13450	14,9%	23,4%	743	196	0,06	0,015	13,4%	1800
AX	A 57	Süd	Verflechtung	25500	11,0%	2800	26300	11,6%	3050	23500	11,7%	17,7%	1307	325	0,06	0,014	10,4%	2450
AY	A 57	Süd	Rampe zur A 40	10900	6,9%	750	11400	7,5%	850	10050	7,6%	9,0%	564	129	0,06	0,013	6,5%	650
AZ	A 57	Süd	Einfahrt	14600	14,0%	2050	14900	15,1%	2250	13450	14,9%	23,4%	743	196	0,06	0,015	13,4%	1800
BW	A 57	Süd	Rampe von A 40	5950	15,1%	900	6200	16,1%	1000	5650	15,5%	16,9%	313	79	0,06	0,014	13,3%	750
BA	A 57	Süd	HFB	35250	13,5%	4750	36400	14,6%	5300	33000	14,6%	18,5%	1834	457	0,06	0,014	12,6%	4150
BX	A 57	Süd	HFB	41200	13,7%	5650	42550	14,7%	6250	38650	14,8%	18,3%	2147	537	0,06	0,014	12,7%	4900
BR	A 40	Ost	HFB	32400	24,5%	7950	33500	26,6%	8900	30950	24,4%	36,6%	1724	418	0,06	0,014	21,5%	6650
BT	A 40	Ost	Ausfahrt	12500	20,4%	2550	13150	22,1%	2900	11600	21,6%	25,6%	659	131	0,06	0,011	18,1%	2100
BS	A 40	Ost	HFB	19900	27,1%	5400	20400	29,4%	6000	19350	26,1%	41,6%	1065	288	0,06	0,015	23,3%	4500
BU	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	6550	26,0%	1700	6950	27,3%	1900	5950	27,0%	39,1%	346	51	0,06	0,009	23,5%	1400
BV	A 40	Ost	Verflechtung	17450	14,0%	2450	18350	15,0%	2750	16000	15,0%	17,6%	910	180	0,06	0,011	12,8%	2050
RI	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	12100	9,9%	1200	12700	10,2%	1300	11150	10,6%	13,0%	625	144	0,06	0,013	9,0%	1000
RL	A 40	Ost	Einfahrt	9200	7,1%	650	9650	7,3%	700	8450	7,9%	9,2%	476	108	0,06	0,013	6,5%	550
RJ	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	2900	17,2%	500	3050	19,7%	600	2700	19,3%	24,4%	150	36	0,06	0,013	16,7%	450
RK	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	17650	15,0%	2650	18300	16,4%	3000	16400	15,7%	21,6%	920	212	0,06	0,013	13,7%	2250
RN	A 40	Ost	Ausfahrt	5800	16,4%	950	6100	17,2%	1050	5350	17,3%	22,0%	299	71	0,06	0,013	15,0%	800
RKNS	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	11850	14,3%	1700	12250	15,9%	1950	11050	14,9%	21,4%	622	141	0,06	0,013	13,1%	1450
RS	A 40	Ost	Einfahrt	4650	20,4%	950	4900	20,4%	1000	4200	25,1%	24,2%	241	42	0,06	0,010	20,2%	850
RT	A 40	Ost	Einfahrt	16500	16,1%	2650	17150	17,2%	2950	15250	17,8%	22,1%	862	183	0,06	0,012	15,1%	2300
RM	A 40	Ost	HFB	29100	20,8%	6050	30000	22,3%	6700	27800	20,5%	32,7%	1541	396	0,06	0,014	18,3%	5100
RU	A 40	Ost	HFB	45600	19,1%	8700	47150	20,5%	9650	43100	19,5%	29,4%	2403	578	0,06	0,013	17,2%	7400
SH	A 40	West	HFB	47950	18,5%	8850	49700	19,6%	9750	44400	19,0%	28,8%	2438	676	0,05	0,015	16,8%	7450
SI	A 40	West	HFB	33250	22,1%	7350	34350	23,7%	8150	31050	22,3%	33,9%	1679	526	0,05	0,017	20,0%	6200
SJ	A 40	West	Ausfahrt	14700	9,9%	1450	15350	10,4%	1600	13350	11,6%	11,2%	759	151	0,06	0,011	9,7%	1300
SL	A 40	West	Ausfahrt	4900	16,3%	800	5050	16,8%	850	4400	19,3%	20,1%	252	45	0,06	0,010	15,9%	700
SK	A 40	West	Parallelfahrbahn	9800	6,6%	650	10250	7,3%	750	8950	7,8%	7,4%	507	105	0,06	0,012	6,7%	600
SO	A 40	West	Einfahrt	5400	17,6%	950	5700	18,4%	1050	4850	21,4%	19,4%	273	57	0,06	0,012	17,5%	850
SP	A 40	West	Parallelfahrbahn	15200	10,5%	1600	16000	10,9%	1750	13800	12,5%	11,6%	780	162	0,06	0,012	10,5%	1450
SQ	A 40	West	Parallelfahrbahn	4000	21,3%	850	4250	22,4%	950	3600	26,2%	23,8%	204	42	0,06	0,012	22,2%	800
SR	A 40	West	Ausfahrt	12400	15,3%	1900	12600	16,3%	2050	11500	16,0%	25,5%	631	172	0,05	0,015	14,3%	1650
SS	A 40	West	HFB	20800	26,2%	5450	21750	28,0%	6100	19600	26,2%	37,9%	1048	353	0,05	0,018	23,2%	4550
ST	A 40	West	Parallelfahrbahn	16450	16,7%	2750	16850	17,8%	3000	15100	18,5%	25,2%	835	215	0,06	0,014	15,9%	2400
AW	A 40	West	Verflechtung	22150	16,3%	3600	22850	17,3%	3950	20350	17,9%	23,5%	1134	273	0,06	0,013	15,5%	3150
AU	A 40	West	Parallelfahrbahn	7500	20,7%	1550	7900	22,2%	1750	6900	23,6%	23,9%	391	77	0,06	0,011	19,6%	1350
AT	A 40	West	Einfahrt	12100	21,9%	2650	12800	23,4%	3000	11150	24,3%	23,5%	639	116	0,06	0,010	20,2%	2250
BB	A 40	West	HFB	32950	24,6%	8100	34550	26,3%	9100	30750	25,5%	34,4%	1687	470	0,05	0,015	22,1%	6800
QS SY+AO	A 57	-	HFB	72100	13,3%	9600	75350	14,3%	10800	67550	-	-	-	-	-	-	12,0%	8100
QS AQ+RC	A 57	-	HFB	40050	14,2%	5700	41750	15,6%	6500	38150	-	-	-	-	-	-	12,7%	4850
QS BA+RC	A 57	-	HFB	54650	14,2%	7750	56650	15,4%	8750	51600	-	-	-	-	-	-	12,9%	6650
QS BX+RB	A 57	-	HFB	81050	14,4%	11650	84000	15,5%	13050	76250	-	-	-	-	-	-	13,0%	9900
QS BB+BR	A 40	-	HFB	65350	24,6%	16050	68050	26,5%	18000	61700	-	-	-	-	-	-	21,8%	13450
QS SS+BS	A 40	-	HFB	40700	26,7%	10850	42150	28,7%	12100	38950	-	-	-	-	-	-	23,2%	9050
QS SI+RM	A 40	-	HFB	62350	21,5%	13400	64350	23,1%	14850	58850	-	-	-	-	-	-	19,2%	11300
QS RU+SH	A 40	-	HFB	93550	18,8%	17550	96850	20,0%	19400	87500	-	-	-	-	-	-	17,0%	14850

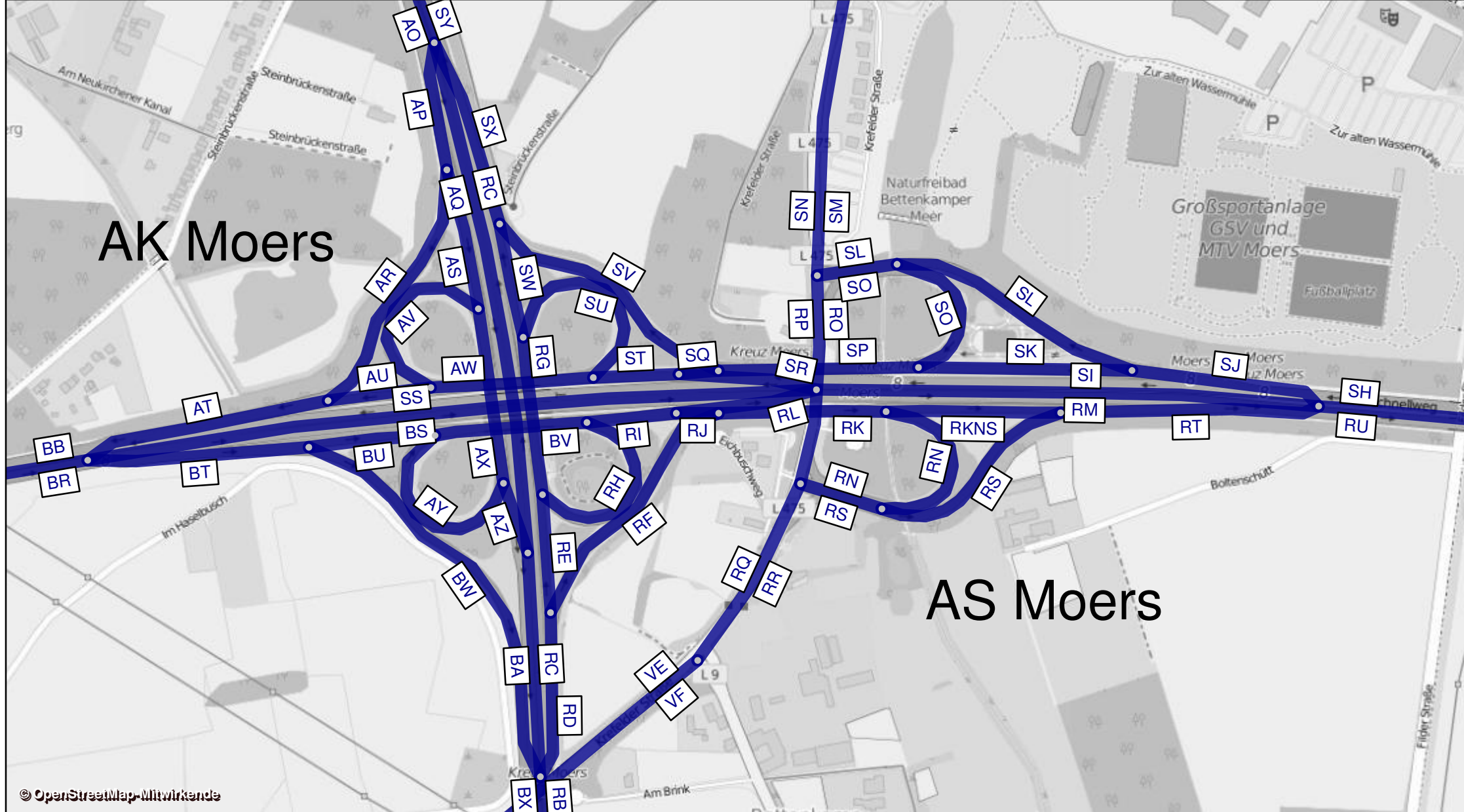


RQ	L 475	Süd	Basisstraße	5450	4,6%	250	5600	4,5%	250	4850	5,3%	2,6%	284	38	0,06	0,008	4,1%	200
RR	L 475	Nord	Basisstraße	5450	4,6%	250	5600	4,5%	250	4850	5,3%	2,6%	284	38	0,06	0,008	4,1%	200
SM	L 475	Nord	Basisstraße	7900	3,8%	300	8100	3,7%	300	7200	4,4%	2,2%	422	56	0,06	0,008	3,5%	250
SN	L 475	Süd	Basisstraße	7900	3,8%	300	8100	3,7%	300	7200	4,4%	2,2%	422	56	0,06	0,008	3,5%	250
VE	L 475	Süd	Basisstraße	5900	4,2%	250	6050	4,1%	250	5600	4,6%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200
VF	L 475	Nord	Basisstraße	5900	4,2%	250	6050	4,1%	250	5600	4,6%	2,2%	328	44	0,06	0,008	3,6%	200
QS RQ+RR	L 475	-	Basisstraße	10900	4,6%	500	11200	4,5%	500	9700	-	-	-	-	-	-	4,1%	400
QS SM+SN	L 475	-	Basisstraße	15800	3,8%	600	16200	3,7%	600	14400	-	-	-	-	-	-	3,5%	500
QS VE+VF	L 476	-	Basisstraße	11800	4,2%	500	12100	4,1%	500	11200	-	-	-	-	-	-	3,6%	400
RP	L 475	Süd	Basisstraße	6100	4,1%	250	12100	4,1%	500	5650	4,5%	2,2%	331	44	0,06	0,008	3,5%	200
RO	L 475	Nord	Basisstraße	6100	4,1%	250	6250	4,0%	250	5650	4,5%	2,2%	331	44	0,06	0,008	3,5%	200
QS RP+RO	L 475	-	Basisstraße	12200	4,1%	500	6250	4,0%	250	11300	-	-	-	-	-	-	3,5%	400



AK Moers + AS Moers - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
RB	A 57	HFB	3603	14,0%	RD	1503	11,9%	RC	2100	15,5%	-	-	-	-	-	-	3738	9,8%	3245	9,7%	3598
RD	A 57	Ausfahrt	1621	11,6%	RF	1044	9,6%	RE	577	15,3%	RB	3267	10,5%	RC	1646	9,5%	1478	11,1%	1756	8,3%	1491
RC	A 57	HFB	2327	8,0%	RB	3375	10,8%	RD	1047	17,0%	SX	892	16,0%	SY	3219	10,2%	2261	9,1%	1490	11,4%	2166
RE	A 57	Parallelfahrbahn	591	10,6%	RD	1461	10,8%	RF	870	11,0%	RG	1280	14,5%	RH	689	17,8%	300	12,6%	622	11,5%	496
RF	A 57	Rampe zur A 40	1276	10,5%	RD	1610	10,9%	RE	334	12,7%	RJ	271	12,8%	RK	1547	10,9%	1178	10,7%	1134	6,5%	1272
RH	A 57	Rampe von A 40	642	13,5%	RE	439	13,8%	RG	1081	13,6%	BV	1396	10,5%	RI	754	7,9%	426	22,8%	599	12,2%	640
RG	A 57	Verflechtung	1148	15,3%	RE	572	16,1%	RH	577	14,4%	SU	572	16,1%	SW	577	14,4%	726	18,6%	1221	11,8%	991
SU	A 57	Rampe zur A 40	591	10,6%	RG	1280	14,5%	SW	689	17,8%	AW	1443	13,4%	ST	852	15,4%	300	12,6%	622	11,5%	584
SW	A 57	Parallelfahrbahn	642	13,5%	SU	439	13,8%	RG	1081	13,6%	SV	710	9,2%	SX	1352	11,2%	426	22,8%	599	12,2%	522
SV	A 57	Rampe von A 40	1138	6,2%	SW	472	16,9%	SX	1610	9,4%	SQ	407	22,2%	SP	1545	10,4%	852	7,6%	1150	4,9%	1019
SX	A 57	Einfahrt	1675	11,4%	SV	1005	5,3%	SW	670	20,6%	SY	3871	9,9%	RC	2196	8,8%	1280	12,7%	1749	7,4%	1461
SY	A 57	HFB	3706	24,9%	SX	1418	16,0%	RC	2288	30,4%	-	-	-	-	-	-	3540	10,4%	3239	9,2%	3430
AO	A 57	HFB	3366	15,5%	AQ	1860	14,1%	AP	1506	17,1%	-	-	-	-	-	-	3355	7,9%	3538	10,8%	3221
AP	A 57	Ausfahrt	1547	5,6%	AQ	1603	15,5%	AO	3150	10,7%	AR	304	10,7%	AS	1243	4,4%	1505	5,3%	1553	13,1%	1281
AQ	A 57	HFB	2020	6,5%	AO	3296	5,7%	AP	1276	4,5%	BA	2965	10,1%	AZ	945	18,0%	1851	10,0%	1983	9,0%	1899
AR	A 57	Rampe zur A 40	610	28,9%	AT	1308	24,2%	AU	698	20,2%	AS	913	7,1%	AP	1523	15,8%	253	11,1%	597	27,5%	568
AS	A 57	Parallelfahrbahn	1248	3,5%	AP	1408	4,0%	AR	160	7,2%	AV	1149	14,1%	AX	2397	8,6%	1250	4,1%	957	4,2%	943
AV	A 57	Rampe von A 40	1810	14,7%	AS	737	6,1%	AX	2546	12,2%	AW	2262	16,4%	AU	452	23,0%	926	14,8%	1071	6,6%	1622
AX	A 57	Verflechtung	2677	17,7%	AS	876	4,3%	AV	1800	24,2%	AY	876	4,3%	AZ	1800	24,2%	2177	8,7%	2027	5,4%	2092
AY	A 57	Rampe zur A 40	1248	3,5%	AX	2397	8,6%	AZ	1149	14,1%	BU	521	18,5%	BV	1769	7,9%	1250	4,1%	957	4,2%	992
AZ	A 57	Einfahrt	1810	14,7%	AY	737	6,1%	AX	2546	12,2%	BA	3024	15,0%	AQ	1214	15,5%	926	14,8%	1071	6,6%	1299
BW	A 57	Rampe von A 40	573	11,9%	BT	1019	20,3%	BU	445	31,2%	BW	3117	10,1%	BA	2544	9,7%	599	10,1%	579	9,0%	518
BA	A 57	HFB	3081	3,6%	BW	536	3,5%	BX	3617	3,6%	AQ	1883	2,9%	AZ	1199	4,7%	2777	11,6%	3053	8,1%	2702
BX	A 57	HFB	3489	7,9%	BA	3129	7,5%	BW	360	11,1%	-	-	-	-	-	-	3375	11,4%	3632	8,3%	3625
BR	A 40	HFB	2779	19,2%	BT	1039	23,9%	BS	1740	16,4%	-	-	-	-	-	-	2816	18,7%	2961	18,4%	2907
BT	A 40	Ausfahrt	1163	16,0%	BR	2357	21,1%	BS	1194	26,0%	BU	659	16,3%	BW	503	15,6%	1150	16,0%	1237	11,8%	1012
BS	A 40	HFB	1840	11,7%	BR	2733	14,0%	BT	894	18,6%	RL	1085	4,6%	RM	2925	9,1%	1667	20,6%	1722	23,3%	1544
BU	A 40	Parallelfahrbahn	711	19,8%	BT	1176	18,2%	BW	465	15,9%	AY	963	3,9%	BV	1674	10,6%	551	22,5%	660	14,4%	598
BV	A 40	Verflechtung	1821	11,6%	BU	649	25,8%	AY	1172	3,6%	RH	553	26,1%	RI	1268	5,2%	1802	9,8%	1616	8,3%	1418
RI	A 40	Parallelfahrbahn	1348	5,4%	BV	1807	10,0%	RH	460	23,4%	RJ	252	11,8%	RL	1096	3,9%	1374	5,7%	1017	6,0%	1026
RL	A 40	Einfahrt	1090	6,8%	RJ	274	15,4%	RI	1364	8,5%	BS	1813	16,6%	RM	2903	13,0%	1133	3,9%	806	4,5%	817
RJ	A 40	Parallelfahrbahn	263	12,9%	RF	1184	13,1%	RK	1448	13,1%	RI	1365	5,7%	RL	1102	4,0%	242	14,1%	211	11,5%	216
RK	A 40	Parallelfahrbahn	1527	14,6%	RJ	245	15,9%	RF	1282	14,3%	RKNS	1038	14,7%	RN	489	14,2%	1420	11,3%	1345	7,3%	1311
RN	A 40	Ausfahrt	528	14,5%	RK	1532	15,7%	RKNS	1004	16,3%	-	-	-	-	-	-	474	11,8%	430	11,6%	492
RKNS	A 40	Parallelfahrbahn	1028	16,6%	RK	1482	15,8%	RN	454	14,0%	RT	1368	18,1%	RS	340	22,6%	945	11,1%	916	5,3%	1003
RS	A 40	Einfahrt	542	17,9%	RKNS	1017	12,4%	RT	1559	14,3%	-	-	-	-	-	-	489	12,4%	437	17,0%	425
RT	A 40	Einfahrt	1512	10,6%	RS	557	5,6%	RKNS	955	13,5%	RU	4415	12,1%	RM	2903	13,0%	1435	11,6%	1352	9,1%	1218
RM	A 40	HFB	2863	9,0%	RL	1019	3,9%	BS	1844	11,9%	RT	1559	14,3%	RU	4421	10,9%	2800	13,8%	2529	17,3%	2314
RU	A 40	HFB	4370	9,2%	RT	1710	11,0%	RM	2660	8,1%	-	-	-	-	-	-	4235	13,1%	3880	14,4%	4000
SH	A 40	HFB	4169	8,9%	SI	3001	8,6%	SJ	1168	9,6%	-	-	-	-	-	-	3036	19,9%	4635	10,0%	4229
SI	A 40	HFB	3149	11,9%	SS	2291	16,4%	SR	858	0,0%	SJ	1075	12,6%	SH	4224	12,1%	1928	25,6%	3045	11,6%	2966
SJ	A 40	Ausfahrt	1421	7,7%	SI	2286	15,4%	SH	3707	12,5%	SL	390	14,9%	SK	1031	4,9%	1107	10,0%	1591	6,9%	1225
SL	A 40	Ausfahrt	436	11,7%	SK	911	5,5%	SJ	1348	7,5%	-	-	-	-	-	-	371	13,7%	497	12,5%	427
SK	A 40	Parallelfahrbahn	1013	4,0%	SL	399	9,7%	SJ	1412	5,6%	SP	1511	8,2%	SO	498	16,8%	736	8,1%	1094	4,4%	882
SO	A 40	Einfahrt	551	19,4%	SK	732	6,1%	SP	1283	11,8%	-	-	-	-	-	-	300	16,6%	484	20,1%	548
SP	A 40	Parallelfahrbahn	1509	9,1%	SK	993	4,0%	SO	516	18,8%	SQ	386	22,9%	SV	1122	4,3%	1037	10,6%	1579	9,2%	1295
SQ	A 40	Parallelfahrbahn	412	23,2%	SP	1608	9,4%	SV	1196	4,6%	ST	684	15,4%	SR	272	3,5%	184	24,4%	427	21,0%	343
SR	A 40	Ausfahrt	1664	22,7%	SI	2697	31,0%	SS	1033	44,3%	ST	1878	21,9%	SQ	214	15,3%	809	16,4%	864	5,2%	1164
SS	A 40	HFB	2426	10,6%	SI	3001	8,6%	SR	575	0,0%	BB	3618	15,6%	AT	1192	25,8%	1118	32,1%	2181	14,1%	1943
ST	A 40	Parallelfahrbahn	1925	15,7%	SR	1651	15,6%	SQ	274	16,1%	SU	337	20,3%	AW	2262	16,4%	994	17,9%	1293	10,4%	1406
AW	A 40	Verflechtung	2263	24,9%	ST	1970	25,5%	SU	293	20,8%	AV	1867	25,0%	AU	396	24,2%	1294	16,7%	1915	10,8%	1764
AU	A 40	Parallelfahrbahn	765	21,8%	AW	1516	18,5%	AV	751	15,1%	AR	197	16,4%	AT	962	20,7%	367	21,2%	844	16,3%	651
AT	A 40	Einfahrt	1308	28,2%	BB	2526	24,9%	SS	1218	21,3%	AU	698	22,7%	AR	610	34,5%	621	17,2%	1440	20,9%	1107
BB	A 40	HFB	3426	19,5%	SS	2250	15,3%	AT	1177	27,7%	-	-	-	-	-	-	1740	26,8%	3621	16,8%	3312
RQ	L 475	Basisstraße	369	5,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	654	5,9%	809	3,6%	-
RR	L 475	Basisstraße	369	5,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	677	9,1%	700	8,5%	-
SM	L 475	Basisstraße	479	6,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	602	12,7%	636	14,1%	-
SN	L 475	Basisstraße	479	6,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	523	11,1%	738	16,1%	-
VE	L 475	Basisstraße	413	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	351	4,5%	567	0,9%	-
VF	L 475	Basisstraße	413	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	474	5,6%	422	6,3%	-
RP	L 475	Basisstraße	369	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	611	8,9%	653	6,9%	-
RO	L 475	Basisstraße	369	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	619	11,6%	537	9,5%	-

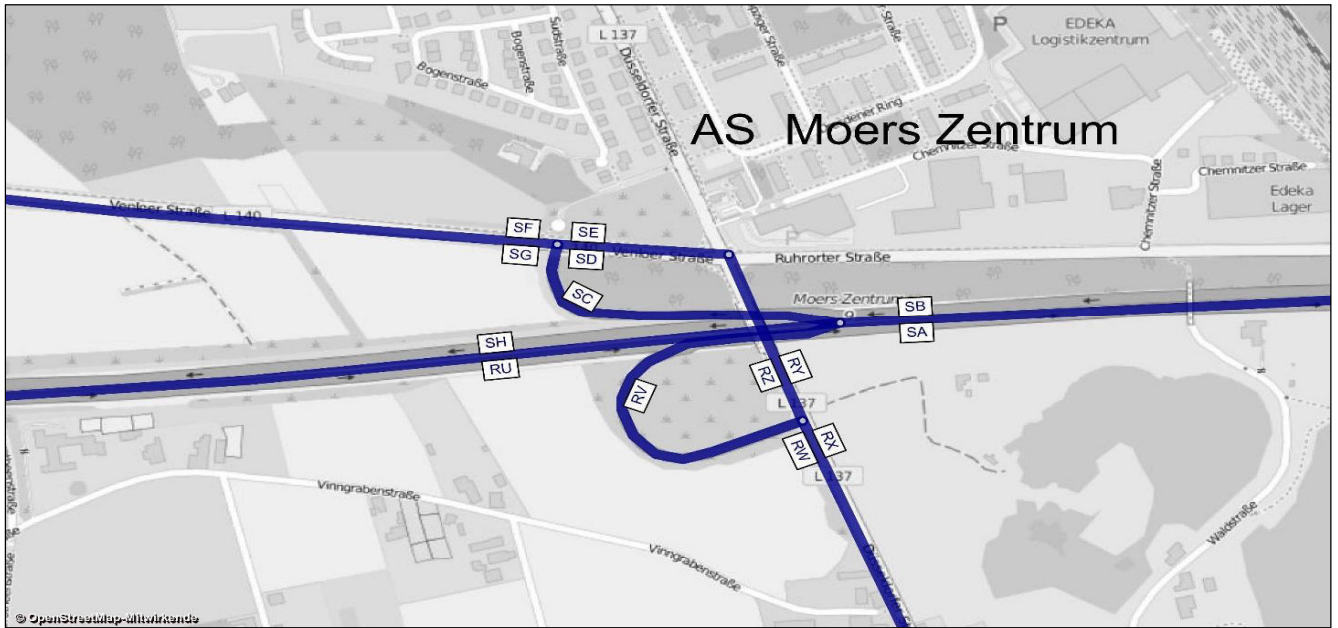
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



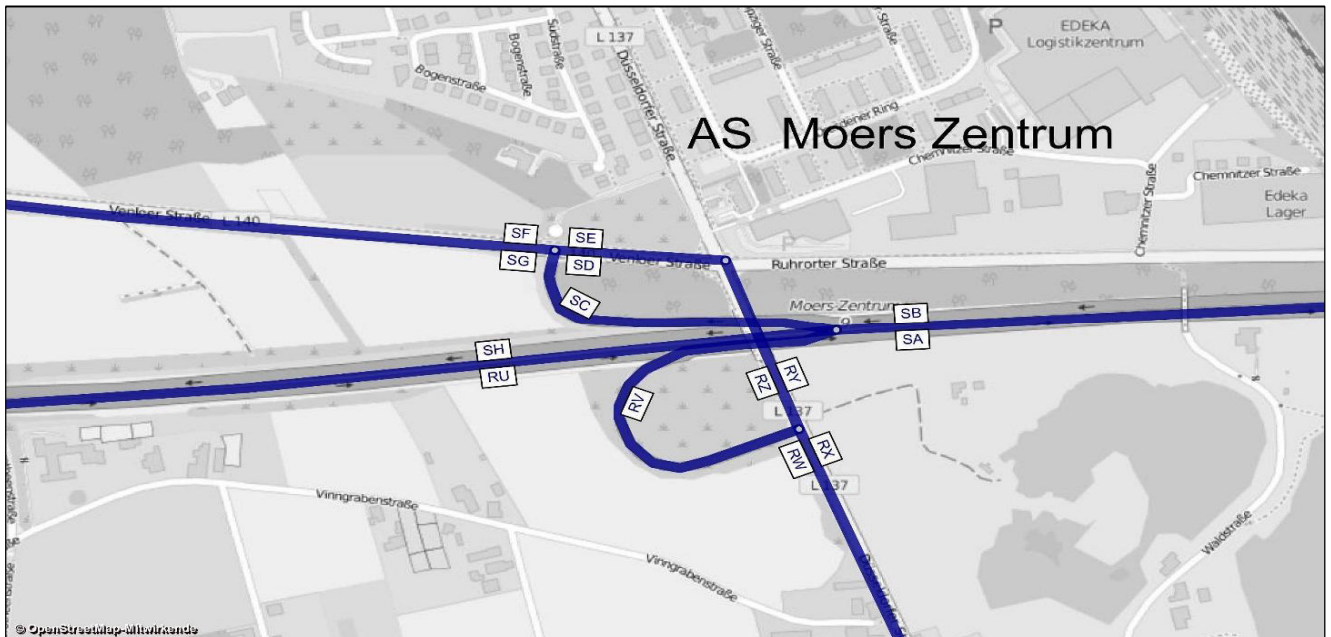
© OpenStreetMap-Mitwirkende



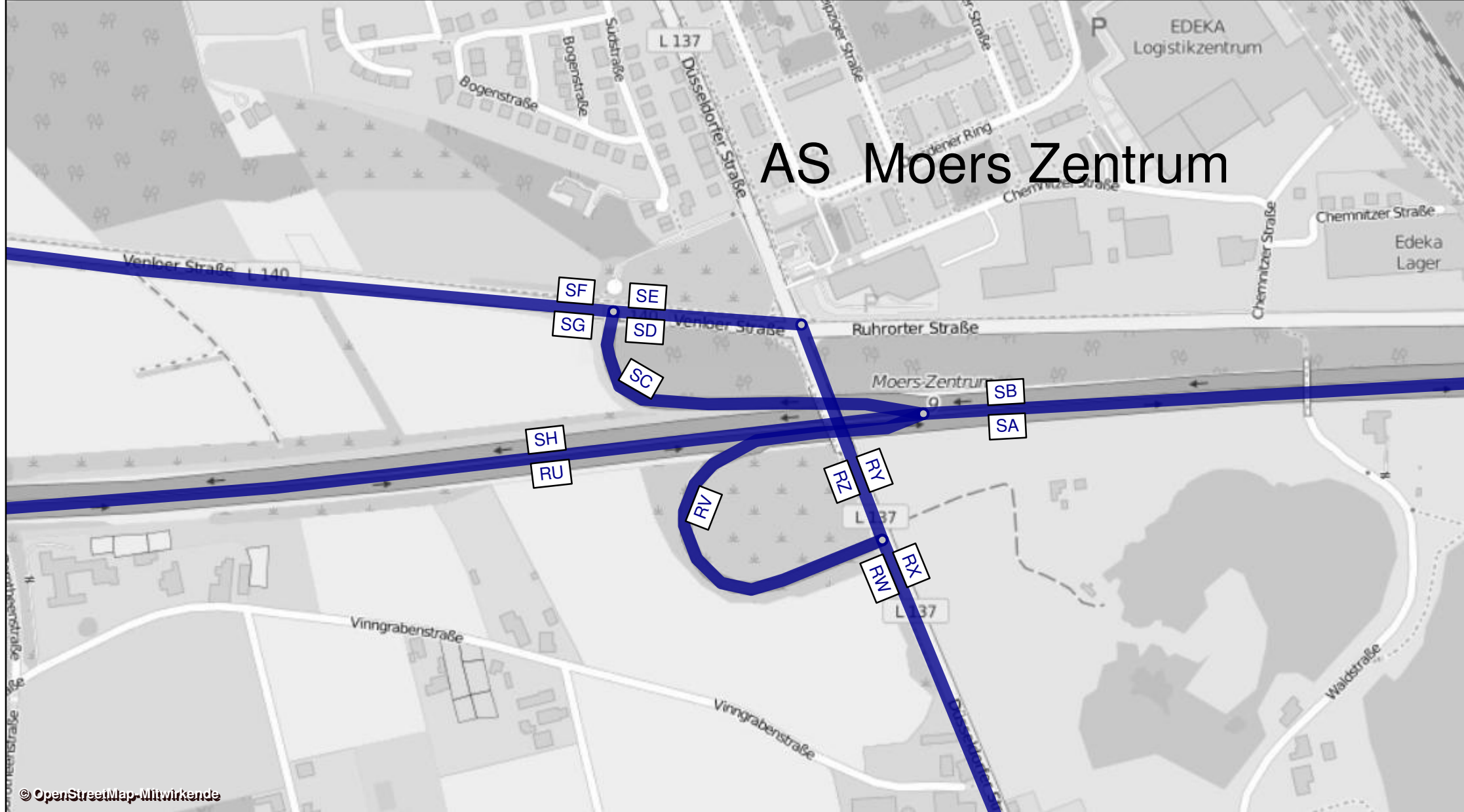
AS Moers Zentrum - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	
SB	A 40	West	HFB	53450	19,9%	10650	55450	21,1%	11700	49400	21,1%	29,2%	2719	735	0,06	0,015	18,4%	9100	
SC	A 40	West	Ausfahrt	5550	32,4%	1800	5750	33,0%	1900	4950	39,4%	33,4%	281	58	0,06	0,012	32,3%	1600	
SH	A 40	West	HFB	47950	18,5%	8850	49700	19,6%	9750	44400	19,0%	28,8%	2438	676	0,05	0,015	16,8%	7450	
RU	A 40	Ost	HFB	45600	19,1%	8700	47150	20,5%	9650	43100	19,5%	29,4%	2403	578	0,06	0,013	17,2%	7400	
RV	A 40	Ost	Einfahrt	5100	34,3%	1750	5300	34,9%	1850	4650	40,6%	44,5%	263	56	0,06	0,012	34,4%	1600	
SA	A 40	Ost	HFB	50750	20,7%	10500	52450	21,9%	11500	47750	21,6%	30,7%	2666	634	0,06	0,013	18,8%	9000	
QS SH+RU	A 40	-	HFB	93500	18,8%	17550	96850	20,0%	19400	87500	-	-	-	-	-	-	17,0%	14850	
QS SA+SB	A 40	-	HFB	104200	20,3%	21150	107900	21,5%	23200	97150	-	-	-	-	-	-	18,6%	18100	
RW	L 137	Süd	Basisstraße	8650	2,9%	250	8850	2,8%	250	8200	3,0%	1,5%	480	64	0,06	0,008	2,4%	200	
RX	L 137	Nord	Basisstraße	8650	2,9%	250	8850	2,8%	250	8200	3,0%	1,5%	480	64	0,06	0,008	2,4%	200	
SD	L 140	Ost	Basisstraße	8150	4,3%	350	8350	4,2%	350	7750	4,0%	2,0%	454	60	0,06	0,008	3,2%	250	
SE	L 140	West	Basisstraße	8150	4,3%	350	8350	4,2%	350	7750	4,0%	2,0%	454	60	0,06	0,008	3,2%	250	
SF	L 140	West	Basisstraße	6550	3,8%	250	6700	3,7%	250	6150	4,0%	2,0%	360	48	0,06	0,008	3,3%	200	
SG	L 140	Ost	Basisstraße	6550	3,8%	250	6700	3,7%	250	6150	4,0%	2,0%	360	48	0,06	0,008	3,3%	200	
QS RW+RX	L 137	-	Basisstraße	17300	2,9%	500	17700	2,8%	500	16400	-	-	-	-	-	-	2,4%	400	
QS SD+SE	L 140	-	Basisstraße	16300	4,3%	700	16700	4,2%	700	15500	-	-	-	-	-	-	3,2%	500	
QS SF+SG	L 140	-	Basisstraße	13100	3,8%	500	13400	3,7%	500	12300	-	-	-	-	-	-	3,3%	400	
RY	L 137	Nord	Basisstraße	9500	2,1%	200	9750	2,1%	200	9050	2,0%	1,1%	533	65	0,06	0,007	1,7%	150	
RZ	L 137	Süd	Basisstraße	9500	2,1%	200	9750	2,1%	200	9050	2,0%	1,1%	533	65	0,06	0,007	1,7%	150	
QS RY+RZ	L 137	-	Basisstraße	19000	2,1%	400	19500	2,1%	400	18100	-	-	-	-	-	-	1,7%	300	



AS Moers Zentrum - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
SB	A 40	HFB	4687	10,3%	SC	599	38,7%	SH	4088	6,1%	-	-	-	-	-	-	3355	21,7%	5294	12,3%	4693
SC	A 40	Ausfahrt	615	33,3%	SH	4244	12,6%	SB	4859	15,2%	-	-	-	-	-	-	320	39,1%	657	28,5%	645
SH	A 40	HFB	4169	8,9%	SB	4704	11,9%	SC	535	35,8%	-	-	-	-	-	-	3036	19,9%	4635	10,0%	3569
RU	A 40	HFB	4370	9,2%	SA	4971	11,5%	RV	601	27,9%	-	-	-	-	-	-	4235	13,1%	3880	14,4%	4000
RV	A 40	Einfahrt	607	28,7%	SA	4832	13,4%	RU	4226	11,2%	-	-	-	-	-	-	574	29,0%	380	29,4%	562
SA	A 40	HFB	4980	12,9%	RU	4382	10,2%	RV	598	33,3%	-	-	-	-	-	-	4809	15,0%	4262	15,8%	4560
RW	L 137	Basisstraße	826	1,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	802	12,9%	926	6,2%	-
RX	L 137	Basisstraße	704	7,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1043	8,4%	966	9,2%	-
SD	L 140	Basisstraße	923	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	593	24,2%	904	21,3%	-
SE	L 140	Basisstraße	652	1,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202	4,2%	173	5,6%	-
SF	L 140	Basisstraße	752	1,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202	4,2%	173	5,6%	-
SG	L 140	Basisstraße	574	0,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	273	6,7%	247	2,5%	-
RY	L 137	Basisstraße	615	1,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	716	2,2%	630	2,1%	-
RZ	L 137	Basisstraße	1155	1,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1051	18,9%	971	9,7%	-

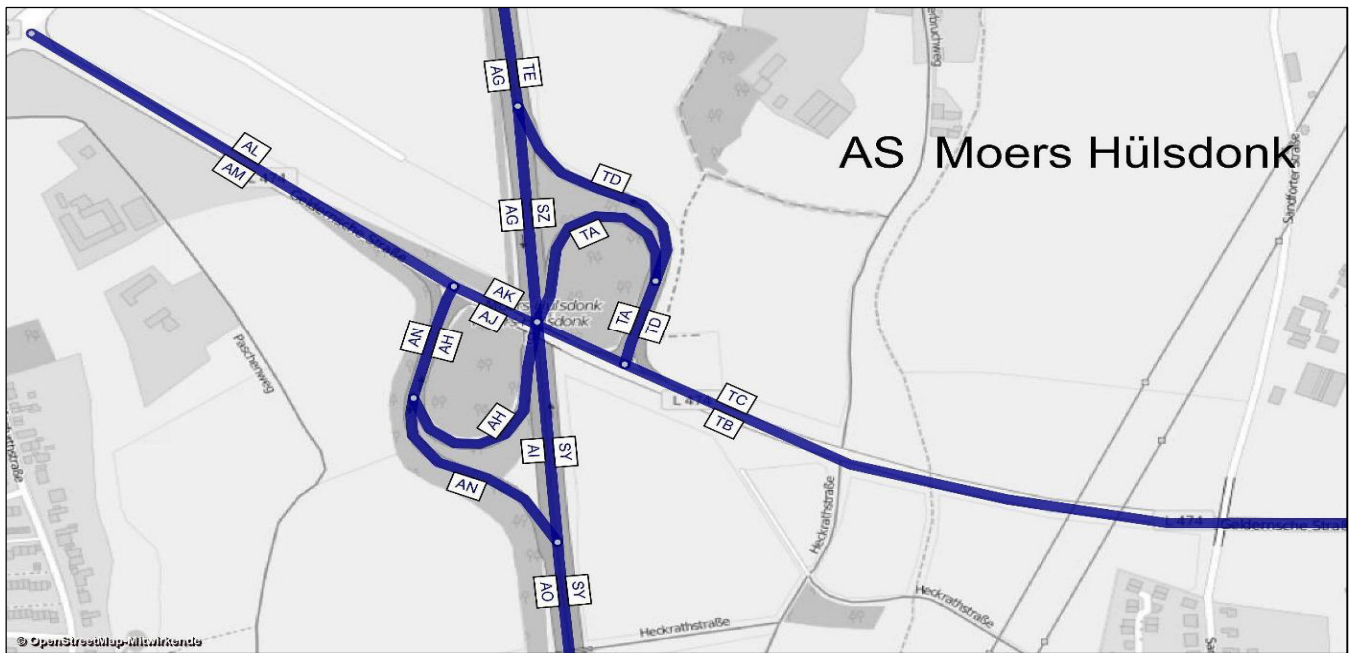


# AS Moers Zentrum





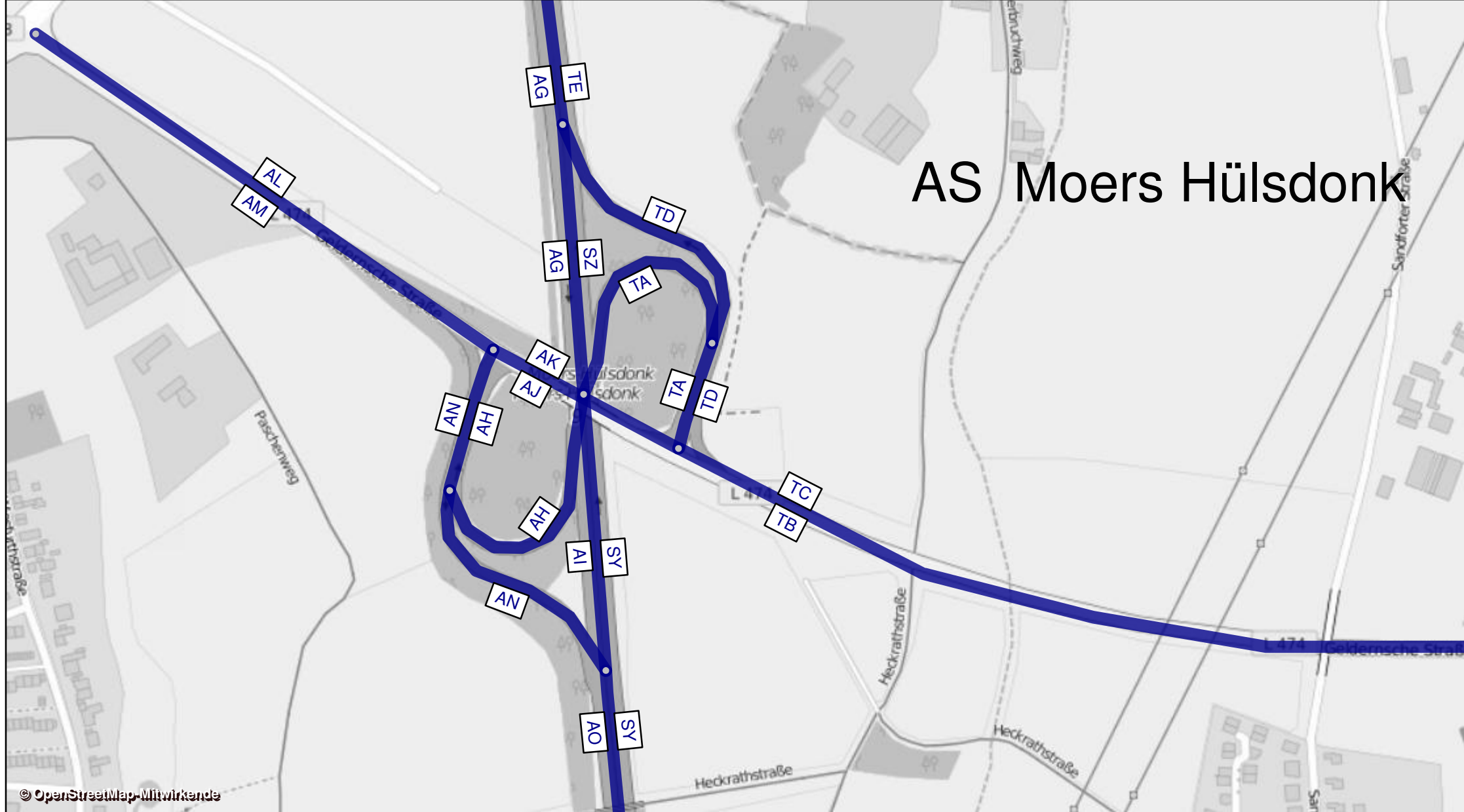
AS Moers Hülsdonk - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>r</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
AG	A 57	Süd	HFB	34450	12,6%	4350	35900	13,6%	4900	32350	13,9%	14,0%	1824	398	0,06	0,012	11,6%	3750
AI	A 57	Süd	HFB	30600	13,2%	4050	31850	14,4%	4600	29000	14,6%	14,4%	1631	366	0,06	0,013	12,1%	3500
AH	A 57	Süd	Ausfahrt	3850	7,8%	300	4050	7,4%	300	3350	8,4%	10,0%	193	32	0,06	0,010	7,5%	250
AN	A 57	Süd	Einfahrt	5500	8,2%	450	5900	9,3%	550	4850	9,8%	11,0%	272	64	0,06	0,013	8,2%	400
AO	A 57	Süd	HFB	36150	12,6%	4550	37750	13,5%	5100	33900	13,9%	13,9%	1903	429	0,06	0,013	11,5%	3900
SY	A 57	Nord	HFB	35950	14,0%	5050	37600	15,2%	5700	33650	14,4%	20,2%	1901	403	0,06	0,012	12,5%	4200
SZ	A 57	Nord	HFB	30400	15,0%	4550	31650	16,4%	5200	28750	15,0%	21,5%	1623	351	0,06	0,012	13,0%	3750
TA	A 57	Nord	Ausfahrt	5550	8,1%	450	5950	8,4%	500	4850	10,6%	11,8%	278	52	0,06	0,011	9,3%	450
TD	A 57	Nord	Einfahrt	4000	10,0%	400	4300	9,3%	400	3500	12,2%	17,1%	202	31	0,06	0,009	10,0%	350
TE	A 57	Nord	HFB	34400	14,4%	4950	35950	15,6%	5600	32250	14,7%	21,1%	1824	383	0,06	0,012	12,7%	4100
QS AG+TE	A 57	-	HFB	68850	13,5%	9300	71850	14,6%	10500	64600	-	-	-	-	-	-	12,2%	7850
QS AG+SZ	A 57	-	HFB	64850	13,7%	8900	67550	15,0%	10100	61100	-	-	-	-	-	-	12,3%	7500
QS AI+SY	A 57	-	HFB	66550	13,7%	9100	69450	14,8%	10300	62650	-	-	-	-	-	-	12,3%	7700
QS AO+SY	A 57	-	HFB	72100	13,3%	9600	75350	14,3%	10800	67550	-	-	-	-	-	-	12,0%	8100
AL	L 474	West	Basisstraße	8200	4,3%	350	8400	4,2%	350	7050	5,4%	2,6%	413	55	0,06	0,008	4,3%	300
AM	L 474	Ost	Basisstraße	8200	4,3%	350	8400	4,2%	350	7050	5,4%	2,6%	413	55	0,06	0,008	4,3%	300
TB	L 474	Ost	Basisstraße	8050	6,8%	550	8250	6,7%	550	13250	4,3%	2,1%	776	104	0,06	0,008	3,4%	450
TC	L 474	West	Basisstraße	8050	6,8%	550	8250	6,7%	550	13250	4,3%	2,1%	776	104	0,06	0,008	3,4%	450
QS AL+AM	L 474	-	Basisstraße	16400	4,3%	700	16800	4,2%	700	14100	-	-	-	-	-	-	4,3%	600
QS TB+TC	L 474	-	Basisstraße	16100	6,8%	1100	16500	6,7%	1100	26500	-	-	-	-	-	-	3,4%	900
AK	L 474	West	Basisstraße	8700	5,2%	450	8900	5,1%	450	7300	6,1%	3,0%	428	57	0,06	0,008	4,8%	350
AJ	L 474	Ost	Basisstraße	8700	5,2%	450	8900	5,1%	450	7300	6,1%	3,0%	428	57	0,06	0,008	4,8%	350
QS AK+AJ	L 474	-	Basisstraße	17400	5,2%	900	17800	5,1%	900	14600	-	-	-	-	-	-	4,8%	700





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

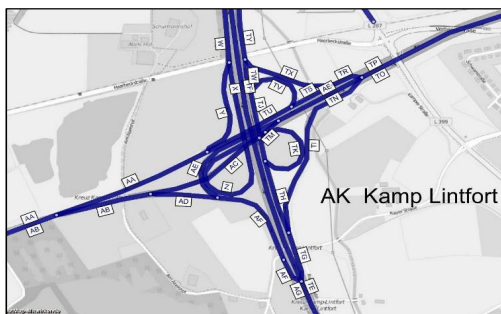
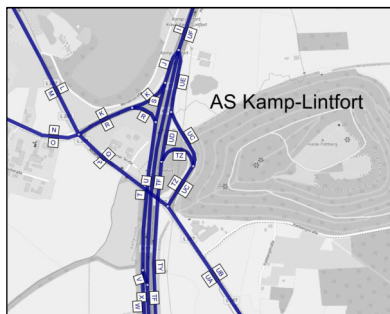
# AS Moers Hülsdonk



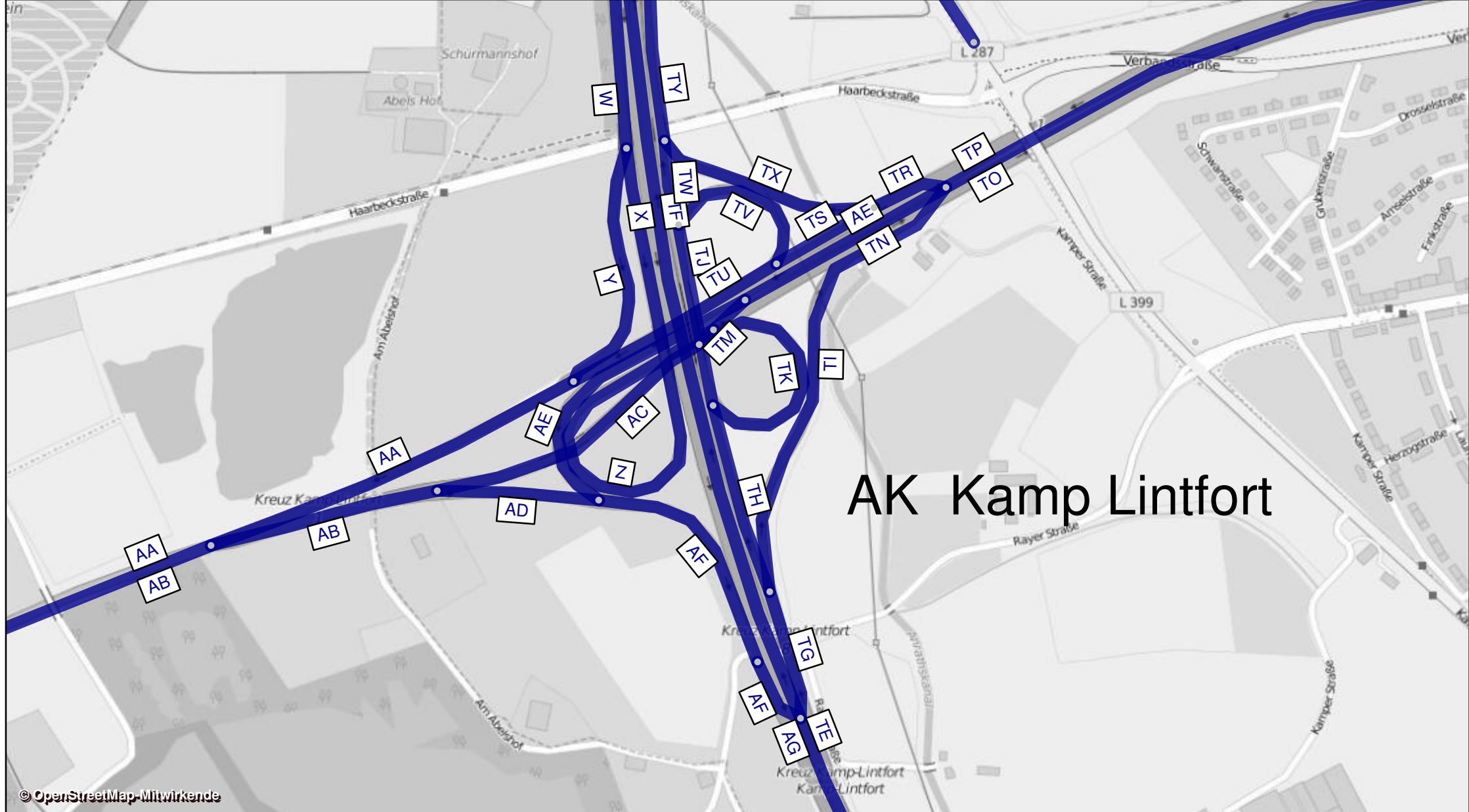


AK Kamp-Lintfort + AS Kamp-Lintfort - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	K <sub>(d)</sub>	K <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
TE	A 57	Nord	HFB	34400	14,4%	4950	35950	15,6%	5600	32250	14,7%	21,1%	1824	383	0,06	0,012	12,7%	4100
TG	A 57	Nord	Ausfahrt	13950	14,3%	2000	14600	15,8%	2300	12850	15,6%	21,7%	737	133	0,06	0,010	13,2%	1700
TF	A 57	Nord	HFB	20450	14,2%	2900	21350	15,5%	3300	19400	14,1%	20,8%	1087	249	0,06	0,013	12,4%	2400
TH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4800	7,3%	350	5050	7,9%	400	4450	8,0%	11,9%	250	53	0,06	0,012	6,7%	300
TI	A 57	Nord	Rampe zur A 42	9100	18,1%	1650	9550	19,4%	1850	8450	19,5%	28,1%	487	81	0,06	0,010	16,6%	1400
TK	A 57	Nord	Rampe von A 42	1150	21,7%	250	1200	20,8%	250	1050	22,4%	24,1%	59	15	0,06	0,015	19,0%	200
TJ	A 57	Nord	Verflechtung	5950	10,1%	600	6250	10,4%	650	5500	10,8%	14,6%	310	68	0,06	0,012	9,1%	500
TV	A 57	Nord	Rampe zur A 42	1450	6,9%	100	1550	6,5%	100	1300	6,0%	7,3%	75	16	0,06	0,012	3,8%	50
TW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4500	11,1%	500	4650	12,9%	600	4150	12,3%	16,8%	235	53	0,06	0,013	10,8%	450
TX	A 57	Nord	Rampe von A 42	9300	15,6%	1450	9550	16,2%	1550	8700	17,8%	18,9%	492	106	0,06	0,012	14,9%	1300
TY	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	13800	14,5%	2000	14250	15,1%	2150	12900	16,0%	18,2%	727	158	0,06	0,012	13,6%	1750
TZ	A 57	Nord	Ausfahrt	5950	10,1%	600	6200	10,5%	650	5500	10,0%	15,4%	311	67	0,06	0,012	9,1%	500
UD	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7850	17,8%	1400	8050	18,6%	1500	7400	20,5%	20,2%	415	92	0,06	0,012	16,9%	1250
UC	A 57	Nord	Einfahrt	1400	10,7%	150	1450	10,3%	150	1300	9,7%	17,6%	74	16	0,06	0,012	7,7%	100
UE	A 57	Nord	Einfahrt	9300	16,7%	1550	9500	17,4%	1650	8700	18,9%	19,8%	489	107	0,06	0,012	15,5%	1350
UF	A 57	Nord	HFB	29750	15,0%	4450	30850	16,2%	5000	28100	15,6%	20,5%	1577	357	0,06	0,013	13,3%	3750
I	A 57	Süd	HFB	29950	13,5%	4050	31600	14,6%	4600	27450	14,9%	15,1%	1543	347	0,06	0,013	12,4%	3400
J	A 57	Süd	Ausfahrt	10050	16,9%	1700	10900	18,3%	2000	8650	19,2%	20,7%	497	85	0,06	0,010	16,2%	1400
U	A 57	Süd	HFB	19900	11,8%	2350	20700	12,8%	2650	18850	12,9%	13,2%	1046	262	0,06	0,014	10,9%	2050
K	A 57	Süd	Ausfahrt	1400	7,1%	100	1550	9,7%	150	1200	8,6%	16,1%	71	11	0,06	0,009	8,3%	100
S	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8600	18,6%	1600	9350	19,8%	1850	7400	20,9%	21,4%	427	74	0,06	0,010	17,6%	1300
R	A 57	Süd	Einfahrt	6350	7,1%	450	6700	7,5%	500	5700	8,6%	10,8%	328	58	0,06	0,010	7,0%	400
T	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	15000	13,7%	2050	16050	14,6%	2350	13100	15,6%	16,8%	754	132	0,06	0,010	13,0%	1700
V	A 57	Süd	Einfahrt	3250	3,1%	100	3400	2,9%	100	2900	4,0%	4,9%	168	29	0,06	0,010	3,4%	100
W	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11750	16,6%	1950	12650	17,8%	2250	10200	18,9%	20,2%	587	102	0,06	0,010	15,7%	1600
X	A 57	Süd	HFB	23150	10,6%	2450	24100	11,4%	2750	21750	11,7%	12,4%	1213	291	0,06	0,013	9,9%	2150
Y	A 57	Süd	Rampe zur A 42	1250	20,0%	250	1300	23,1%	300	1100	24,4%	28,3%	63	11	0,06	0,010	22,7%	250
Z	A 57	Süd	Rampe zur A 42	10500	16,2%	1700	11350	17,2%	1950	9100	18,2%	19,3%	524	92	0,06	0,010	15,4%	1400
AD	A 57	Süd	Rampe von A 42	1600	3,1%	50	1650	3,0%	50	1400	4,9%	12,0%	82	14	0,06	0,010	3,6%	50
AF	A 57	Süd	Einfahrt	11300	16,8%	1900	11800	18,2%	2150	10600	18,4%	18,5%	610	107	0,06	0,010	15,6%	1650
AE	A 57	Süd	Rampe von A 42	9700	19,1%	1850	10150	20,7%	2100	9200	20,5%	19,4%	529	93	0,06	0,010	16,8%	1550
AG	A 57	Süd	HFB	34450	12,6%	4350	35900	13,6%	4900	32350	13,9%	14,0%	1824	398	0,06	0,012	11,6%	3750
AB	B 528	Ost	HFB	8000	6,9%	550	8400	7,1%	600	7350	8,1%	13,0%	413	91	0,06	0,012	6,8%	500
AC	A 42	Ost	HFB	6400	7,8%	500	6750	8,1%	550	5900	8,8%	13,2%	331	77	0,06	0,013	7,6%	450
TM	A 42	Ost	Einfahrt	5250	4,8%	250	5550	5,4%	300	4850	5,9%	10,5%	272	62	0,06	0,013	5,2%	250
TN	A 42	Ost	HFB	15750	12,4%	1950	16950	13,0%	2200	13950	14,0%	15,7%	795	154	0,06	0,011	11,8%	1650
TO	A 42	Ost	HFB	24850	14,5%	3600	26500	15,5%	4100	22400	16,1%	20,0%	1282	234	0,06	0,010	13,6%	3050
TP	A 42	West	HFB	24100	15,4%	3700	25150	16,3%	4100	22600	16,9%	18,3%	1290	244	0,06	0,011	14,2%	3200
TR	A 42	West	Ausfahrt	14400	12,8%	1850	15000	13,3%	2000	13400	14,4%	17,6%	761	151	0,06	0,011	12,3%	1650
TS	A 42	West	Parallelfahrbahn	5100	7,8%	400	5450	8,3%	450	4650	8,2%	14,5%	269	45	0,06	0,010	7,5%	350
TU	A 42	West	Verflechtung	6550	6,9%	450	7000	7,9%	550	6000	7,7%	12,7%	344	61	0,06	0,010	6,7%	400
AA	B 528	West	HFB	7800	9,6%	750	8300	10,2%	850	7100	10,3%	15,0%	407	71	0,06	0,010	9,2%	650
QS UF+I	A 57	-	HFB	59700	14,2%	8500	62450	15,4%	9600	55550	-	-	-	-	-	-	12,9%	7150
QS U+TF	A 57	-	HFB	40350	13,0%	5250	42050	14,1%	5950	38250	-	-	-	-	-	-	11,6%	4450
QS X+TF	A 57	-	HFB	43600	12,3%	5350	45450	13,3%	6050	41150	-	-	-	-	-	-	11,1%	4550
QS TE+AG	A 57	-	HFB	68850	13,5%	9300	71850	14,6%	10500	64600	-	-	-	-	-	-	12,2%	7850
QS AA+AB	B 528	-	HFB	15800	8,2%	1300	16700	8,7%	1450	14450	-	-	-	-	-	-	8,0%	1150
QS TN+AE	A 42	-	HFB	25450	14,9%	3800	27100	15,9%	4300	23150	-	-	-	-	-	-	13,8%	3200
QS TP+TO	A 42	-	HFB	48950	14,9%	7300	51650	15,9%	8200	45000	-	-	-	-	-	-	13,9%	6250
L	L 287	Nord	Basisstraße	7250	4,1%	300	7450	4,0%	300	6850	4,5%	2,3%	401	54	0,06	0,008	3,6%	250
M	L 287	Süd	Basisstraße	7250	4,1%	300	7450	4,0%	300	6850	4,5%	2,3%	401	54	0,06	0,008	3,6%	250
UB	L 287	Nord	Basisstraße	7500	7,3%	550	7700	7,1%	550	7950	10,1%	5,1%	466	62	0,06	0,008	8,2%	650
UA	L 287	Süd	Basisstraße	7500	7,3%	550	7700	7,1%	550	7950	10,1%	5,1%	466	62	0,06	0,008	8,2%	650
QS L+M	L 287	-	Basisstraße	14500	4,1%	600	14900	4,0%	600	13700	-	-	-	-	-	-	3,6%	500
QS UA+UB	L 287	-	Basisstraße	15000	7,3%	1100	15400	7,1%	1100	15900	-	-	-	-	-	-	8,2%	1300
Q	L 287	Nord	Basisstraße	6500	3,4%	400	6650	6,0%	400	6500	4,8%	2,4%	381	51	0,06	0,008	2,9%	250
P	L 287	Süd	Basisstraße	6500	3,4%	400	6650	6,0%	400	6500	4,8%	2,4%	381	51	0,06	0,008	2,9%	250
QS Q+P	L 287	-	Basisstraße	13000	3,4%	800	13300	6,0%	800	13000	-	-	-	-	-	-	2,9%	500
N	Moerser Str.	West	Basisstraße	4000	3,4%	300	4100	7,3%	300	3800	9,8%	4,9%	223	30	0,06	0,008	7,9%	300
O	Moerser Str.	Ost	Basisstraße	4000	3,4%	300	4100	7,3%	300	3800	9,8%	4,9%	223	30	0,06	0,008	7,9%	300
QS N+O	Moerser Str.	-	Basisstraße	8000	3,4%	600	8200	7,3%	600	7600	-	-	-	-	-	-	7,9%	600

AK Kamp-Lintfort + AS Kamp-Lintfort - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente										einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.		
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
TE	A 57	HFB	3583	10,7%	TG	2061	10,2%	TF	1522	11,2%	-	-	-	-	-	-	3312	11,4%	3188	9,4%	3425
TG	A 57	Ausfahrt	1764	15,6%	TI	1458	17,0%	TH	306	8,6%	TE	2839	12,7%	TF	1075	7,9%	1426	12,3%	1239	9,8%	1490
TF	A 57	HFB	2309	12,7%	TE	3695	12,7%	TG	1386	12,8%	UE	760	15,1%	UF	3069	13,3%	1888	10,7%	1950	9,2%	2024
TH	A 57	Parallelfahrbahn	463	6,9%	TG	731	14,3%	TI	268	26,9%	TJ	581	7,6%	TK	118	10,3%	318	7,2%	502	4,8%	399
TI	A 57	Rampe zur A 42	1417	9,7%	TG	1753	9,5%	TH	336	8,4%	TN	1584	15,6%	TO	3001	8,2%	1106	13,8%	736	13,0%	1028
TK	A 57	Rampe von A 42	136	6,4%	TH	402	4,6%	TJ	537	5,1%	TM	215	10,3%	TN	474	18,8%	63	15,4%	106	6,9%	129
TJ	A 57	Verflechtung	579	5,9%	TH	457	4,8%	TK	122	10,0%	TV	93	3,6%	TW	486	6,4%	382	8,6%	609	5,2%	484
TV	A 57	Rampe zur A 42	152	1,6%	TJ	458	7,2%	TW	306	9,9%	TU	827	1,7%	TS	675	1,7%	116	7,4%	148	1,6%	137
TW	A 57	Parallelfahrbahn	459	7,7%	TV	59	4,2%	TJ	518	7,3%	TX	794	16,9%	TY	1253	13,6%	266	9,1%	461	6,3%	367
TX	A 57	Rampe von A 42	919	9,8%	TW	335	7,5%	TY	1254	9,2%	TR	1423	7,3%	TS	504	2,8%	521	18,2%	1002	14,7%	961
TY	A 57	Parallelfahrbahn	1292	11,1%	TX	800	14,3%	TW	492	5,8%	UD	644	16,5%	TZ	648	5,6%	786	15,0%	1463	12,0%	1302
TZ	A 57	Ausfahrt	603	4,4%	TY	1071	9,7%	UD	468	16,5%	-	-	-	-	-	-	348	10,1%	660	5,5%	531
UD	A 57	Parallelfahrbahn	788	13,1%	TZ	485	4,9%	TY	1273	10,0%	UC	118	3,4%	UE	906	11,9%	438	18,8%	803	17,4%	752
UC	A 57	Einfahrt	146	3,4%	UD	776	13,7%	UE	922	12,1%	-	-	-	-	-	-	82	14,8%	148	4,1%	131
UE	A 57	Einfahrt	901	11,9%	UC	105	4,8%	UD	796	12,9%	UF	2220	13,6%	TF	1319	14,8%	520	18,0%	951	15,3%	784
UF	A 57	HFB	3017	3,5%	TF	2417	2,7%	UE	600	6,7%	-	-	-	-	-	-	2408	12,4%	2902	11,2%	2960
I	A 57	HFB	3398	9,3%	U	1999	10,8%	J	1399	7,2%	-	-	-	-	-	-	3503	7,5%	2404	11,8%	2853
J	A 57	Ausfahrt	1352	4,7%	K	206	6,1%	S	1146	4,4%	I	3393	6,2%	U	2040	7,3%	1313	8,0%	821	17,2%	995
U	A 57	HFB	2149	11,1%	V	253	56,5%	X	2402	10,5%	I	3031	10,0%	J	882	7,6%	2190	7,3%	1584	9,0%	1910
K	A 57	Ausfahrt	207	5,6%	S	1163	7,0%	J	1370	6,8%	-	-	-	-	-	-	180	6,1%	109	3,3%	157
S	A 57	Parallelfahrbahn	1149	5,8%	J	1339	5,6%	K	190	4,7%	R	531	7,7%	T	1680	6,4%	1134	8,3%	712	19,3%	912
R	A 57	Einfahrt	742	11,6%	T	1914	6,8%	S	1172	3,8%	-	-	-	-	-	-	684	7,5%	593	3,1%	591
T	A 57	Parallelfahrbahn	1830	5,6%	R	817	5,9%	S	1013	5,3%	V	396	2,5%	W	1434	6,4%	1818	8,0%	1305	11,9%	1454
V	A 57	Einfahrt	367	2,7%	W	1374	6,4%	T	1742	5,7%	U	1967	5,5%	X	2334	5,0%	347	7,0%	308	2,4%	265
W	A 57	Parallelfahrbahn	1491	7,5%	V	373	2,7%	T	1864	6,6%	Y	147	7,7%	Z	1344	7,5%	1470	8,3%	997	14,9%	1206
X	A 57	HFB	2460	4,4%	V	382	4,7%	U	2078	4,3%	AF	695	11,7%	AG	3155	6,0%	2537	7,2%	1892	8,0%	2236
Y	A 57	Rampe zur A 42	167	6,8%	AA	615	9,4%	TU	448	10,4%	Z	1348	7,6%	W	1515	7,5%	173	7,0%	89	26,0%	152
Z	A 57	Rampe zur A 42	1328	6,1%	W	1491	6,2%	Y	163	6,9%	TM	595	1,9%	TN	1923	4,8%	1297	8,4%	908	13,8%	1046
AD	A 57	Rampe von A 42	228	1,0%	AB	572	5,5%	AC	344	8,5%	AE	342	10,0%	AF	570	6,4%	121	6,0%	152	3,2%	152
AF	A 57	Einfahrt	1456	18,1%	AD	86	6,9%	AE	1369	18,8%	X	1487	11,4%	AG	2942	14,7%	678	8,6%	1450	15,1%	1087
AE	A 57	Rampe von A 42	1334	16,1%	TR	1244	11,1%	TP	2578	13,7%	AD	103	3,9%	AF	1437	15,2%	558	9,1%	1297	16,4%	1026
AG	A 57	HFB	3192	9,8%	AF	645	13,7%	X	2546	8,8%	-	-	-	-	-	-	3216	7,5%	3340	11,0%	2917
AB	B 528	HFB	856	3,5%	AD	141	0,9%	AC	715	4,0%	-	-	-	-	-	-	834	4,9%	720	3,9%	754
AC	A 42	HFB	725	3,5%	AB	824	4,8%	AD	100	14,7%	TM	681	2,3%	TK	43	22,2%	713	4,8%	568	4,1%	602
TM	A 42	Einfahrt	666	4,2%	Z	1324	7,8%	TN	1991	6,6%	AC	732	6,2%	TK	65	26,7%	1948	6,9%	1369	10,3%	503
TN	A 42	HFB	1942	5,5%	Z	1289	7,4%	TM	652	1,9%	TO	3114	7,6%	TI	1172	11,0%	1948	6,9%	1369	10,3%	1460
TO	A 42	HFB	3249	9,1%	TN	1875	5,8%	TI	1374	13,6%	-	-	-	-	-	-	3054	9,4%	2105	11,2%	2453
TP	A 42	HFB	2803	14,1%	AE	1297	20,4%	TR	1506	8,8%	-	-	-	-	-	-	1329	14,0%	2977	12,2%	2666
TR	A 42	Ausfahrt	1563	13,2%	TP	2776	19,2%	AE	1213	26,9%	TS	506	4,2%	TX	1057	17,5%	771	17,5%	1681	9,0%	1334
TS	A 42	Parallelfahrbahn	669	1,3%	TR	1430	6,9%	TX	761	11,8%	TV	145	2,3%	TU	814	1,5%	250	16,0%	680	0,7%	563
TU	A 42	Verflechtung	814	1,5%	TS	669	1,3%	TV	145	2,3%	Y	60	33,2%	AA	874	3,7%	365	13,3%	826	0,9%	670
AA	B 528	HFB	879	5,3%	Y	72	38,5%	TU	807	2,4%	-	-	-	-	-	-	540	11,5%	915	3,3%	779
L	L 287	Basisstraße	541	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	365	11,6%	803	4,5%	-
M	L 287	Basisstraße	541	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	719	5,7%	742	4,6%	-
UB	L 287	Basisstraße	602	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202	14,5%	619	2,5%	-
UA	L 287	Basisstraße	602	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	481	4,0%	451	6,7%	-
Q	L 287	Basisstraße	472	2,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	374	12,3%	982	3,7%	-
P	L 287	Basisstraße	472	2,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	386	3,1%	304	6,8%	-
N	Moerser Str.	Basisstraße	454	2,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	10,8%	207	0,6%	-
O	Moerser Str.	Basisstraße	454	2,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	196	5,6%	73	1,7%	-



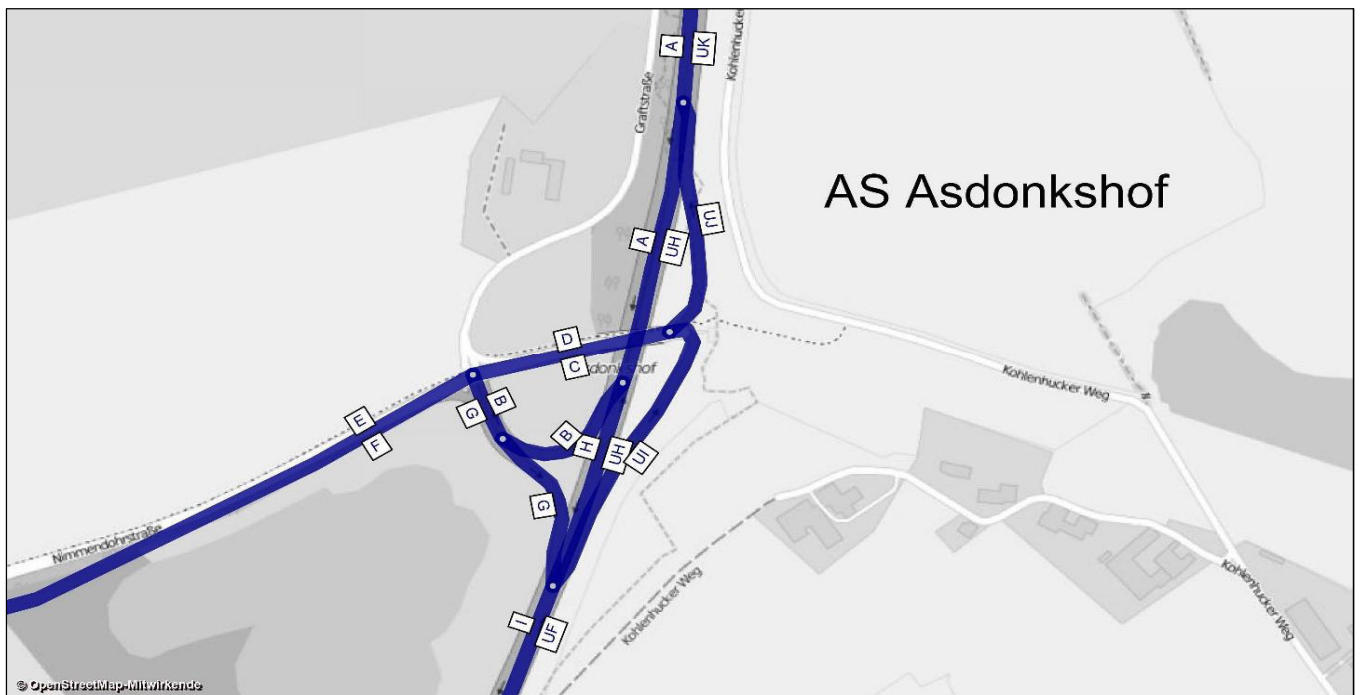
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



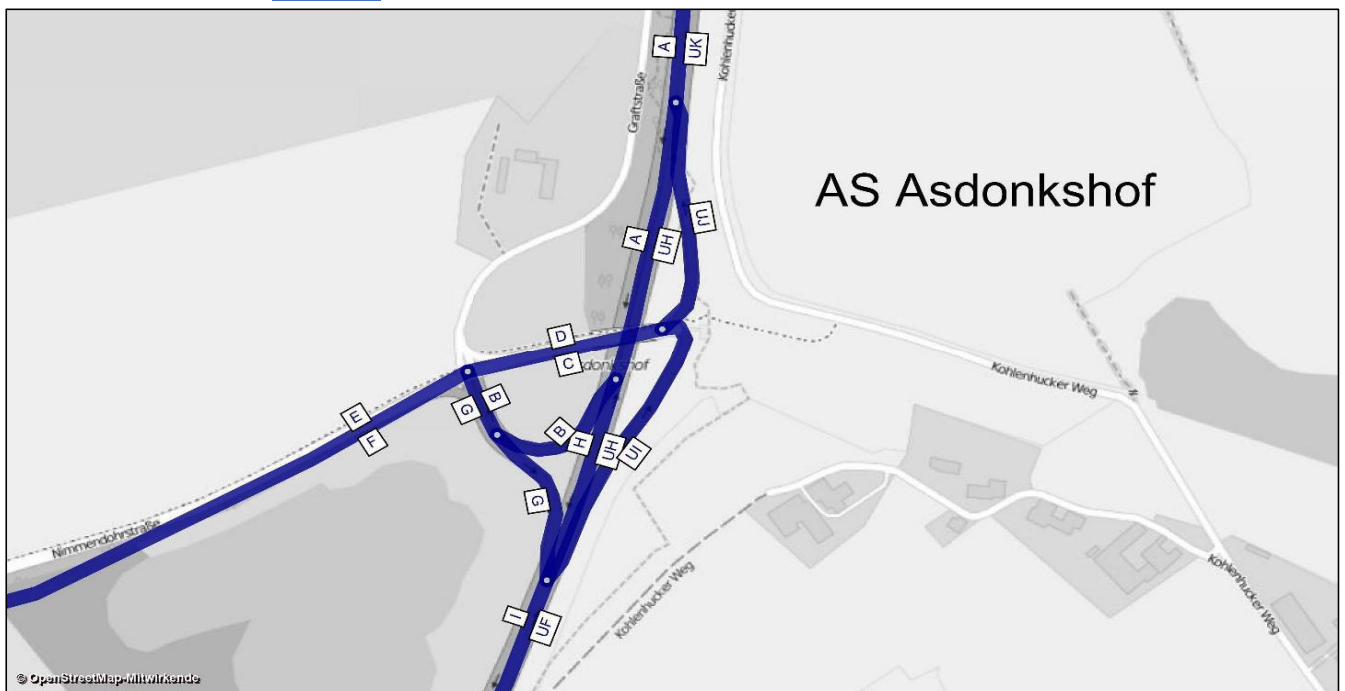




AS Asdonkshof - Prognose-Nullfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
A	A 57	Süd	HFB	29600	13,2%	3900	31200	14,3%	4450	27150	14,5%	14,5%	1524	344	0,06	0,013	12,2%	3300	
H	A 57	Süd	HFB	29250	13,0%	3800	30850	14,3%	4400	26850	14,4%	14,4%	1507	341	0,06	0,013	12,1%	3250	
B	A 57	Süd	Ausfahrt	300	16,7%	50	350	14,3%	50	300	23,1%	28,4%	17	3	0,06	0,010	16,7%	50	
G	A 57	Süd	Einfahrt	700	28,6%	200	750	33,3%	250	600	35,4%	50,3%	36	6	0,06	0,010	33,3%	200	
I	A 57	Süd	HFB	29950	13,5%	4050	31600	14,6%	4600	27450	14,9%	15,1%	1543	347	0,06	0,013	12,4%	3400	
UF	A 57	Nord	HFB	29750	15,0%	4450	30850	16,2%	5000	28100	15,6%	20,5%	1577	357	0,06	0,013	13,3%	3750	
UH	A 57	Nord	HFB	28750	14,8%	4250	29800	15,9%	4750	27200	15,3%	20,1%	1525	348	0,06	0,013	13,2%	3600	
UI	A 57	Nord	Ausfahrt	1000	20,0%	200	1050	23,8%	250	900	23,4%	36,2%	51	9	0,06	0,010	22,2%	200	
UJ	A 57	Nord	Einfahrt	400	12,5%	50	450	22,2%	100	350	18,9%	27,7%	21	4	0,06	0,011	14,3%	50	
UK	A 57	Nord	HFB	29150	14,8%	4300	30250	15,9%	4800	27550	15,3%	20,2%	1546	352	0,06	0,013	13,2%	3650	
QS A+UK	A 57	-	HFB	58750	14,0%	8200	61450	15,1%	9250	54700	-	-	-	-	-	-	12,7%	6950	
QS A+UH	A 57	-	HFB	58350	14,0%	8150	61000	15,1%	9200	54350	-	-	-	-	-	-	12,7%	6900	
QS H+UH	A 57	-	HFB	58000	13,9%	8050	60650	15,1%	9150	54050	-	-	-	-	-	-	12,7%	6850	
QS I+UF	A 57	-	HFB	59700	14,2%	8500	62450	15,4%	9600	55550	-	-	-	-	-	-	12,9%	7150	
E	K 33	West	Basisstraße	950	21,1%	200	950	21,1%	200	800	23,2%	11,6%	47	6	0,06	0,008	18,8%	150	
F	K 33	Ost	Basisstraße	950	21,1%	200	950	21,1%	200	800	23,2%	11,6%	47	6	0,06	0,008	18,8%	150	
QS E+F	K 33	-	Basisstraße	1900	21,1%	400	1900	21,1%	400	1600	-	-	-	-	-	-	18,8%	300	
D	K 33	West	Basisstraße	1000	20,0%	200	1050	23,8%	250	900	23,4%	36,2%	51	9	0,06	0,010	22,2%	200	
C	K 33	Ost	Basisstraße	400	12,5%	50	450	22,2%	100	350	18,9%	27,7%	21	4	0,06	0,011	14,3%	50	
QS D+C	K 33	-	Basisstraße	1400	17,9%	250	1500	23,3%	350	1250	-	-	-	-	-	-	20,0%	250	



AS Asdonkshof - Prognose-Nullfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
A	A 57	HFB	3354	5,8%	B	24	25,5%	H	3330	5,7%	-	-	-	-	-	-	3468	7,0%	2370	11,8%	2866
H	A 57	HFB	3324	10,1%	A	3350	10,3%	B	26	35,1%	G	65	55,1%	I	3389	11,0%	3449	7,0%	2335	12,0%	2808
B	A 57	Ausfahrt	31	9,8%	A	1852	26,7%	H	1822	27,0%	-	-	-	-	-	-	19	6,5%	35	3,5%	33
G	A 57	Einfahrt	71	9,2%	H	1752	19,1%	I	1823	18,7%	-	-	-	-	-	-	55	39,7%	70	6,9%	85
I	A 57	HFB	3398	9,3%	G	76	37,3%	H	3322	8,7%	-	-	-	-	-	-	3503	7,5%	2404	11,8%	2853
UF	A 57	HFB	3017	3,5%	UH	2974	3,5%	UI	43	5,0%	-	-	-	-	-	-	2408	12,4%	2902	11,2%	2960
UH	A 57	HFB	2951	11,5%	UF	3015	11,8%	UI	64	29,1%	UK	2977	11,6%	UJ	26	23,3%	2318	11,6%	2800	11,3%	2832
UI	A 57	Ausfahrt	100	36,3%	UH	1706	12,1%	UF	1807	13,4%	-	-	-	-	-	-	91	30,6%	101	7,2%	91
UJ	A 57	Einfahrt	44	21,2%	UK	1602	13,1%	UH	1558	12,9%	-	-	-	-	-	-	42	20,4%	39	3,1%	36
UK	A 57	HFB	2977	11,6%	UJ	26	23,3%	UH	2951	11,5%	-	-	-	-	-	-	2357	11,7%	2840	11,2%	2909
E	K 33	Basisstraße	69	12,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110	25,3%	136	5,4%	-
F	K 33	Basisstraße	69	12,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94	31,0%	110	5,5%	-
D	K 33	Basisstraße	100	36,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91	30,6%	101	7,2%	-
C	K 33	Basisstraße	44	21,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	20,4%	39	3,1%	-







---

## **Anlage C**

### **Prognose-Planfall 2030**

---

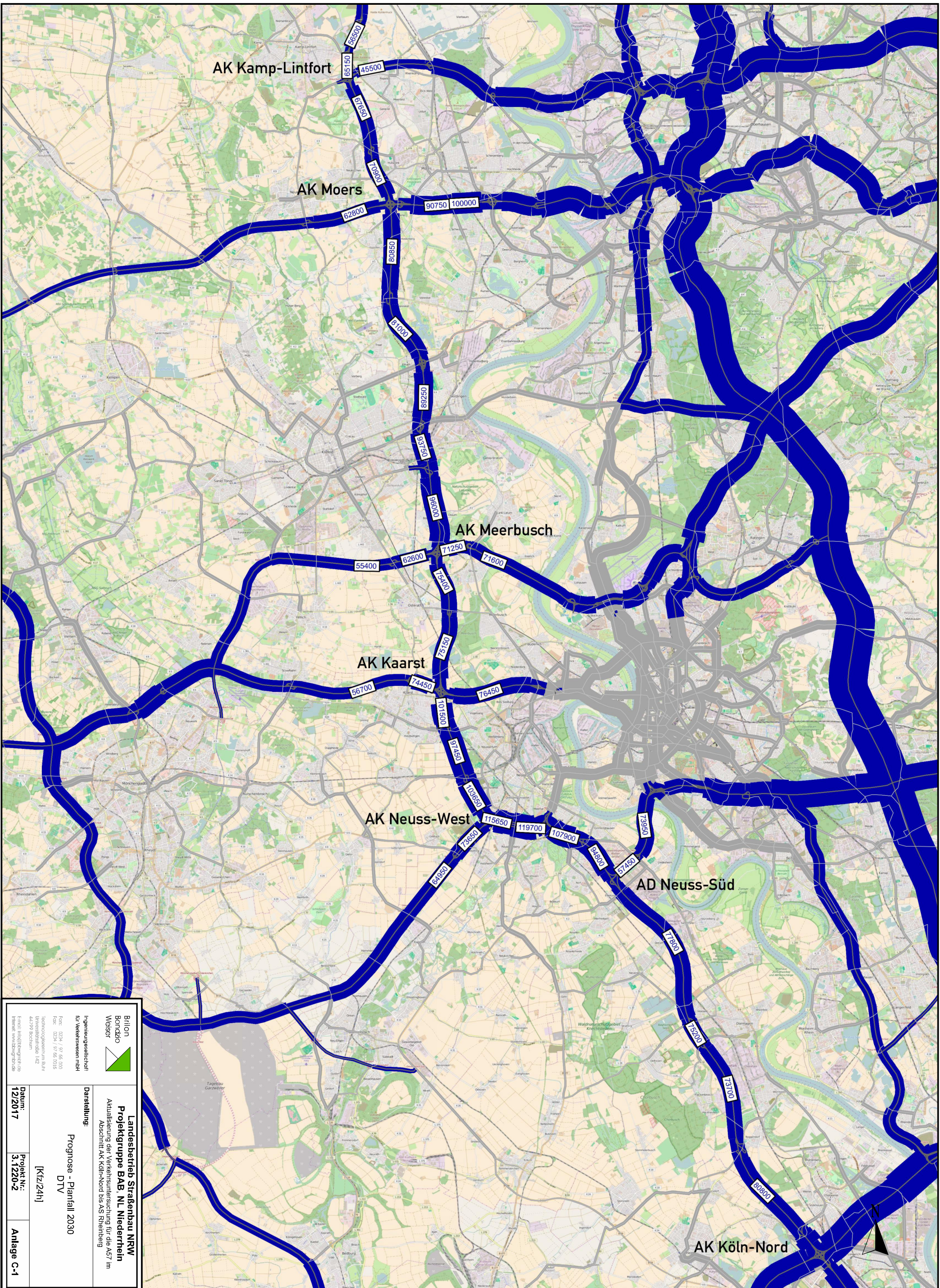


**Anlage C – Prognose - Planfall 2030**

Anlage C-1 bis C-4	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild
Anlage C-5 bis C-8	Prognose-Planfall 2030, Querschnittsbelastungen
Anlage C-9 bis C-11	AS Köln Chorweiler
Anlage C-12 bis C-14	AS Köln Worringen
Anlage C-15 bis C-17	AS Dormagen
Anlage C-18 bis C-20	AD Neuss-Süd
Anlage C-21 bis C-23	AS Neuss-Uedesheim
Anlage C-24 bis C-26	AS Neuss-Norf
Anlage C-27 bis C-29	AS Neuss-Hafen
Anlage C-30 bis C-32	AS Neuss-Reuschenberg
Anlage C-33 bis C-35	AK Neuss-West
Anlage C-36 bis C-38	AS Neuss-Holzheim
Anlage C-39 bis C-41	AS Büttgen
Anlage C-42 bis C-44	AS Holzbüttgen
Anlage C-45 bis C-47	AK Kaarst
Anlage C-48 bis C-50	AS Kaarst-Nord
Anlage C-51 bis C-53	AS Boverth
Anlage C-54 bis C-56	AK Meerbusch
Anlage C-57 bis C-59	AS Osterath
Anlage C-60 bis C-62	AS Lank Latum
Anlage C-63 bis C-65	T&R Geismühle
Anlage C-66 bis C-68	AS Krefeld-Oppum
Anlage C-69 bis C-71	AS Krefeld-Zentrum
Anlage C-72 bis C-74	AS Krefeld-Gartenstadt
Anlage C-75 bis C-77	AS Moers-Kapellen
Anlage C-78 bis C-81	AK und AS Moers
Anlage C-82 bis C-84	AS Moers-Zentrum
Anlage C-85 bis C-87	AS Moers-Hülsdonk
Anlage C-88 bis C-91	AK Kamp-Lintfort/ AS Kamp-Lintfort
Anlage C-92 bis C-94	AS Asdonkshof







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

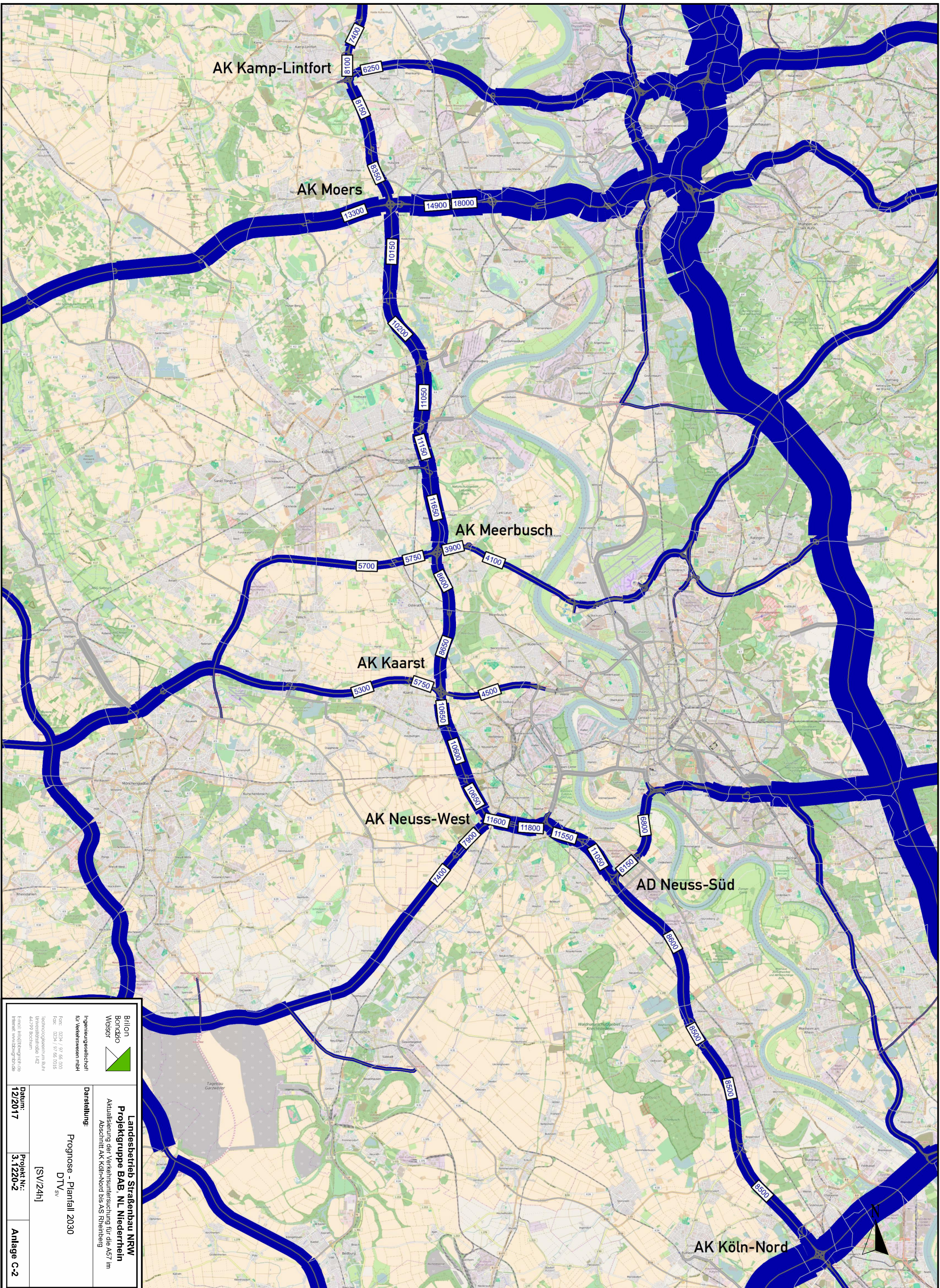
AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p>Britton Bröndel Wörsler Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB_NL_Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>	<p>Anlage C-1</p>
		<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030 DTV</p>	<p>[Kfz/24h]</p>	<p>Technische Zeichnung Nr. 44/99/01/02</p>







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

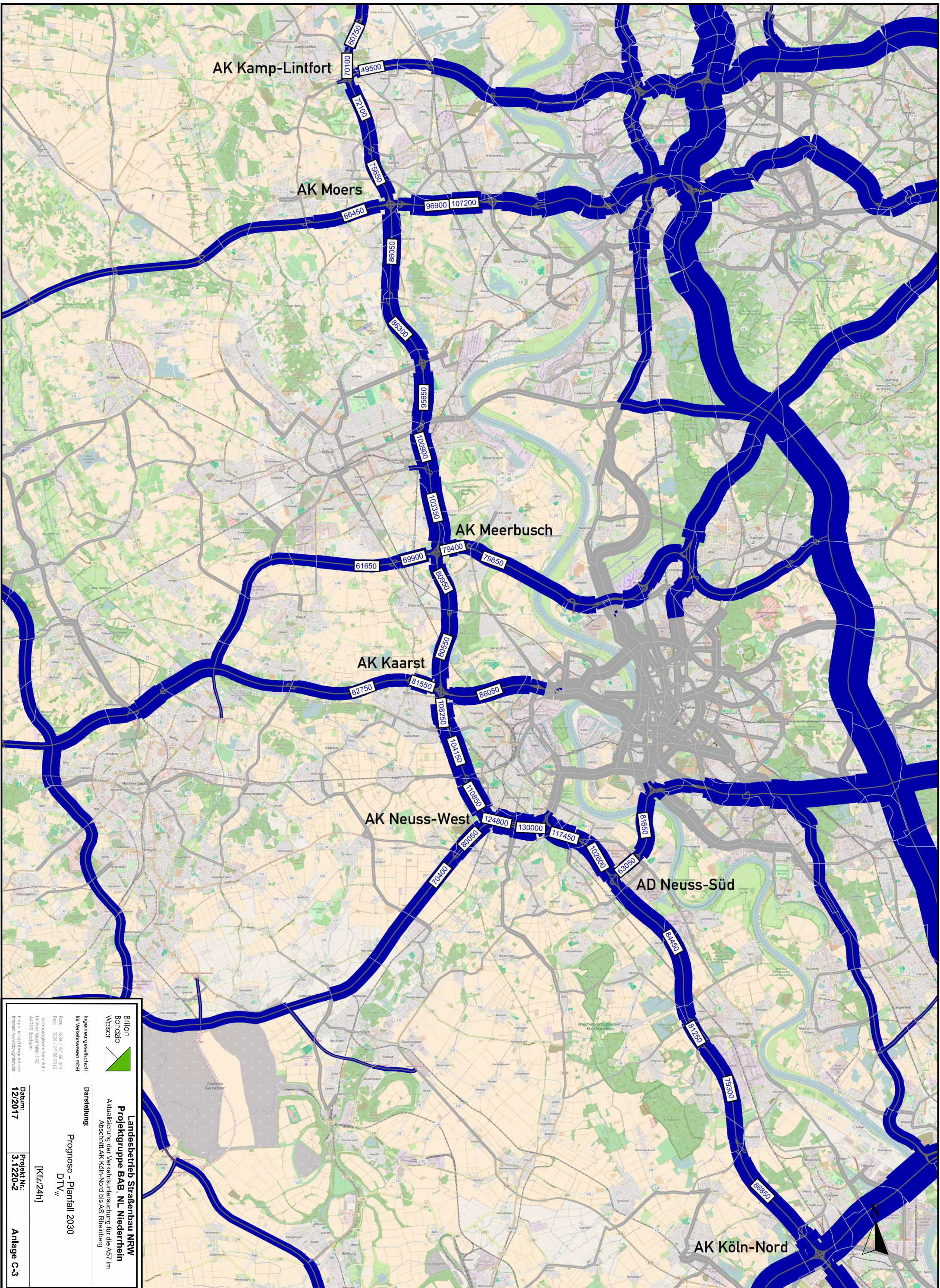
AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Brönck Woßner</b> Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die ASV im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030 DTV<sup>SV</sup> [SV/24h]</p>
<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>
<p>Anlage C-2</p>	







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

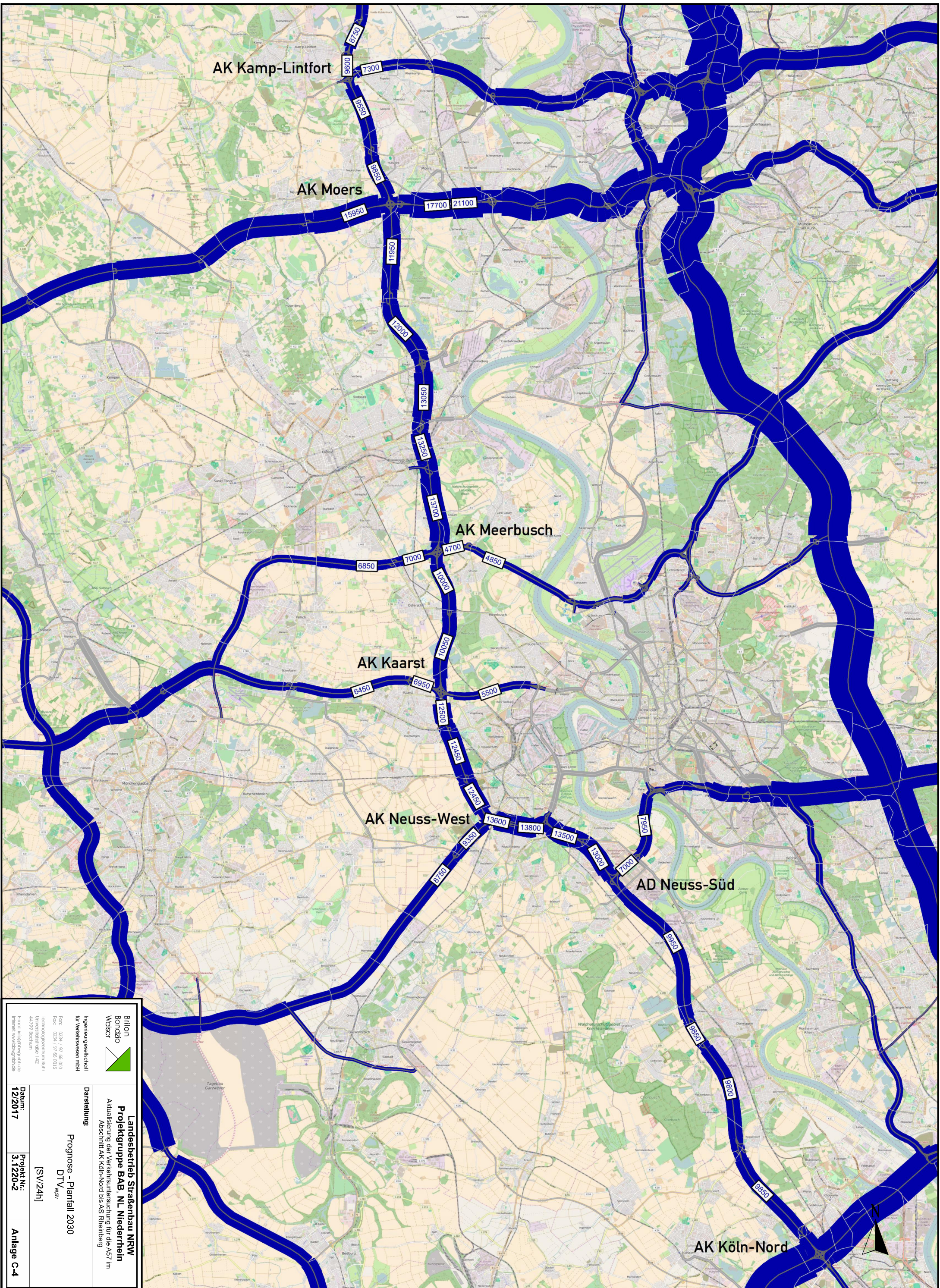
AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Bröndel Wörsler</b> Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Post: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestraße 14 44799 Bochum</p> <p>E-Mail: <a href="mailto:info@britton-worsler.de">info@britton-worsler.de</a> Internet: <a href="http://www.britton-worsler.de">www.britton-worsler.de</a></p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die A57 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030 DTV<sup>w</sup> [Kfz/24h]</p>
<p>Datum: 12/2017</p>	<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>
<p>Anlage C-3</p>	







AK Kamp-Lintfort

AK Moers


AK Meerbusch

AK Kaarst

AK Neuss-West

AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

 <p><b>Britton Bröndel Weigert</b> Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p>	<p><b>Landsbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB, NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsunersuchung für die ASr im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030 DTV WSV</p>
<p>Technische Daten Nr. 44/99/ Besch. 112 E-Mail: info@britton-weigert.de Internet: www.brittonweigert.de</p>	<p>Datum: 12/2017</p>
<p>Projekt Nr.: 3-1220-2</p>	<p>Anlage C-4</p>



## Prognose-Planfall 2030 – Querschnitte A57

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	123.500	9,4%	11.650	114.400	10,0%	15,6%	6.412	1.472	0,06	0,013	8,8%	10.050
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	86.850	11,3%	9.850	80.800	11,7%	20,9%	4.568	965	0,06	0,012	10,5%	8.500
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	79.300	12,4%	9.800	73.700	12,8%	23,6%	4.186	840	0,06	0,011	11,5%	8.500
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	81.250	12,1%	9.850	75.200	12,6%	23,5%	4.275	849	0,06	0,011	11,3%	8.500
AS Dormagen (N)	AD Neuss-Süd	84.450	11,8%	9.950	77.800	12,3%	22,9%	4.426	870	0,06	0,011	11,0%	8.600
AD Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	102.600	12,7%	13.000	94.800	13,2%	21,6%	5.403	1.046	0,06	0,011	11,7%	11.050
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	117.450	11,5%	13.500	107.900	12,2%	19,2%	6.147	1.189	0,06	0,011	10,7%	11.550
AS Neuss-Hafen	AS NE-Reuschenberg	130.000	10,6%	13.800	119.700	11,2%	17,4%	6.817	1.325	0,06	0,011	9,9%	11.800
AS NE-Reuschenberg	AK Neuss-West	124.800	10,9%	13.600	115.650	11,5%	17,8%	6.586	1.288	0,06	0,011	10,0%	11.600
AK Neuss-West	AS Büttgen	110.850	11,2%	12.450	103.650	11,7%	18,5%	5.903	1.147	0,06	0,011	10,3%	10.650
AS Büttgen	AS Holzbüttgen	104.150	12,0%	12.450	97.450	12,4%	19,5%	5.548	1.085	0,06	0,011	10,9%	10.600
AS Holzbüttgen	AK Kaarst	108.250	11,6%	12.500	101.500	12,0%	18,2%	5.764	1.160	0,06	0,011	10,5%	10.650
AK Kaarst	AS Boverf	80.550	12,5%	10.050	75.150	13,2%	19,5%	4.236	917	0,06	0,012	11,5%	8.650
AS Boverf	AK Meerbusch	80.950	12,3%	10.000	75.400	13,1%	19,4%	4.254	922	0,06	0,012	11,4%	8.600
AK Meerbusch	AS Krefeld-Oppum	103.350	13,3%	13.700	96.000	14,0%	18,6%	5.379	1.243	0,06	0,013	12,1%	11.650
AS Krefeld-Oppum	AS Krefeld-Zentrum	100.900	13,1%	13.250	93.750	13,8%	18,5%	5.254	1.213	0,06	0,013	11,9%	11.150
AS Krefeld-Zentrum	AS Krefeld-Gartenstadt	95.650	13,7%	13.050	89.250	14,4%	18,9%	4.976	1.202	0,06	0,013	12,4%	11.050
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Moers-Kapellen	86.300	13,9%	12.000	81.000	14,6%	19,7%	4.515	1.094	0,06	0,014	12,6%	10.200
AS Moers-Kapellen	AK Moers	86.050	13,9%	11.950	80.850	14,5%	19,6%	4.505	1.092	0,06	0,014	12,6%	10.150
AK Moers	AS Moers-Hülsdonk	75.650	13,0%	9.850	70.900	13,9%	16,9%	3.995	870	0,06	0,012	11,8%	8.350
AS Moers-Hülsdonk	AK Kamp-Lintfort	72.100	13,3%	9.550	67.650	14,1%	17,4%	3.821	816	0,06	0,012	12,1%	8.150
AK Kamp-Lintfort	AS Kamp-Lintfort	70.100	14,3%	9.600	65.150	15,5%	18,3%	3.663	813	0,06	0,012	13,1%	8.100
AS Kamp-Lintfort	AS Asdonkshof	60.750	14,4%	8.750	56.500	15,5%	18,1%	3.174	717	0,06	0,013	13,1%	7.400

## Prognose-Planfall 2030 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 57 AK Köln-Nord - AS Köln Chorweiler	123.500	9,4%	11.650	114.400	8,8%	10.050	10,0%	15,6%	6.412	1.472	0,06	0,013
A 57 AS Köln Chorweiler - AS Köln Worringen	86.850	11,3%	9.850	80.800	10,5%	8.500	11,7%	20,9%	4.568	965	0,06	0,012
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. West	17.500	4,6%	800	16.600	4,2%	700	5,2%	2,6%	973	130	0,06	0,008
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. Ost	14.700	4,1%	600	14.000	3,6%	500	4,4%	2,2%	820	109	0,06	0,008
A 57 AS Köln Worringen - AS Dormagen (S)	79.300	12,4%	9.800	73.700	11,5%	8.500	12,8%	23,6%	4.186	840	0,06	0,011
AS Dormagen - K 18 Europastr. Ost	19.500	6,7%	1.300	18.500	5,9%	1.100	7,4%	3,7%	1.084	145	0,06	0,008
AS Dormagen - Franz-Gerstner-Str.	15.800	6,3%	1.000	14.900	5,4%	800	6,7%	3,3%	873	116	0,06	0,008
AS Dormagen - K 18 Europastr. West	16.800	4,2%	700	15.800	3,8%	600	4,7%	2,4%	926	123	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. West	21.700	5,1%	1.100	20.600	3,9%	800	4,8%	2,4%	1.207	161	0,06	0,008
AS Dormagen - Alte Heerstr.	6.700	13,4%	900	6.100	13,1%	800	16,2%	8,1%	357	48	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. Ost	16.900	2,4%	400	16.000	2,5%	400	3,1%	1,5%	938	125	0,06	0,008
A 57 AS Dormagen (S) - AS Dormagen (N)	81.250	12,1%	9.850	75.200	11,3%	8.500	12,6%	23,5%	4.275	849	0,06	0,011
A 57 AS Dormagen (N) - AD Neuss-Süd	84.450	11,8%	9.950	77.800	11,0%	8.600	12,3%	22,9%	4.426	870	0,06	0,011
A 46 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Uedesheim	63.050	11,1%	7.000	57.450	10,7%	6.150	12,4%	16,9%	3.280	620	0,06	0,011
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Süd	25.600	9,0%	2.300	22.500	8,4%	1.900	10,5%	5,2%	1.318	176	0,06	0,008
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Nord	14.700	8,2%	1.200	13.900	7,2%	1.000	8,9%	4,5%	814	109	0,06	0,008
A 46 AS Neuss-Uedesheim - AS Düsseldorf-Bilk	81.650	9,7%	7.950	73.950	9,2%	6.800	10,8%	14,4%	4.237	769	0,06	0,010
A 57 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Norf	102.600	12,7%	13.000	94.800	11,7%	11.050	13,2%	21,6%	5.403	1.046	0,06	0,011
AS Neuss-Norf - L 142 West	17.300	5,8%	1.000	15.900	5,0%	800	6,4%	3,1%	932	124	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - L 142 Ost	11.100	8,1%	900	10.500	8,6%	900	11,0%	5,3%	615	82	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - B9	15.000	6,0%	900	14.000	5,7%	800	7,3%	3,5%	820	109	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Norf - AS Neuss-Hafen	117.450	11,5%	13.500	107.900	10,7%	11.550	12,2%	19,2%	6.147	1.189	0,06	0,011
AS Neuss-Hafen - B 1	57.500	8,5%	4.900	50.600	8,0%	4.050	9,3%	13,3%	2.921	480	0,06	0,009
A 57 AS Neuss-Hafen - AS Neuss-Reuschenberg	130.000	10,6%	13.800	119.700	9,9%	11.800	11,2%	17,4%	6.817	1.325	0,06	0,011
AS Neuss-Reuschenberg - B 477	28.600	4,9%	1.400	27.100	4,4%	1.200	5,7%	3,4%	1.587	213	0,06	0,008
AS Neuss-Reuschenberg - L 380	10.900	1,8%	200	11.700	0,9%	100	1,1%	0,6%	683	97	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Reuschenberg - AK Neuss-West	124.800	10,9%	13.600	115.650	10,0%	11.600	11,5%	17,8%	6.586	1.288	0,06	0,011
AK Neuss-West - L 380	20.000	10,3%	2.050	17.400	10,1%	1.750	11,9%	15,7%	1.000	173	0,06	0,010
A 46 AK Neuss-West - AS Neuss-Holzheim	80.050	11,7%	9.350	73.650	10,7%	7.900	12,3%	18,8%	4.178	854	0,06	0,012
AS Neuss-Holzheim - L 154	4.100	7,3%	300	3.500	8,6%	300	11,0%	5,3%	205	27	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - B 230	7.900	5,1%	400	7.600	3,9%	300	5,1%	2,4%	445	59	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - K 8	3.300	9,1%	300	3.200	6,3%	200	8,0%	3,9%	188	25	0,06	0,008



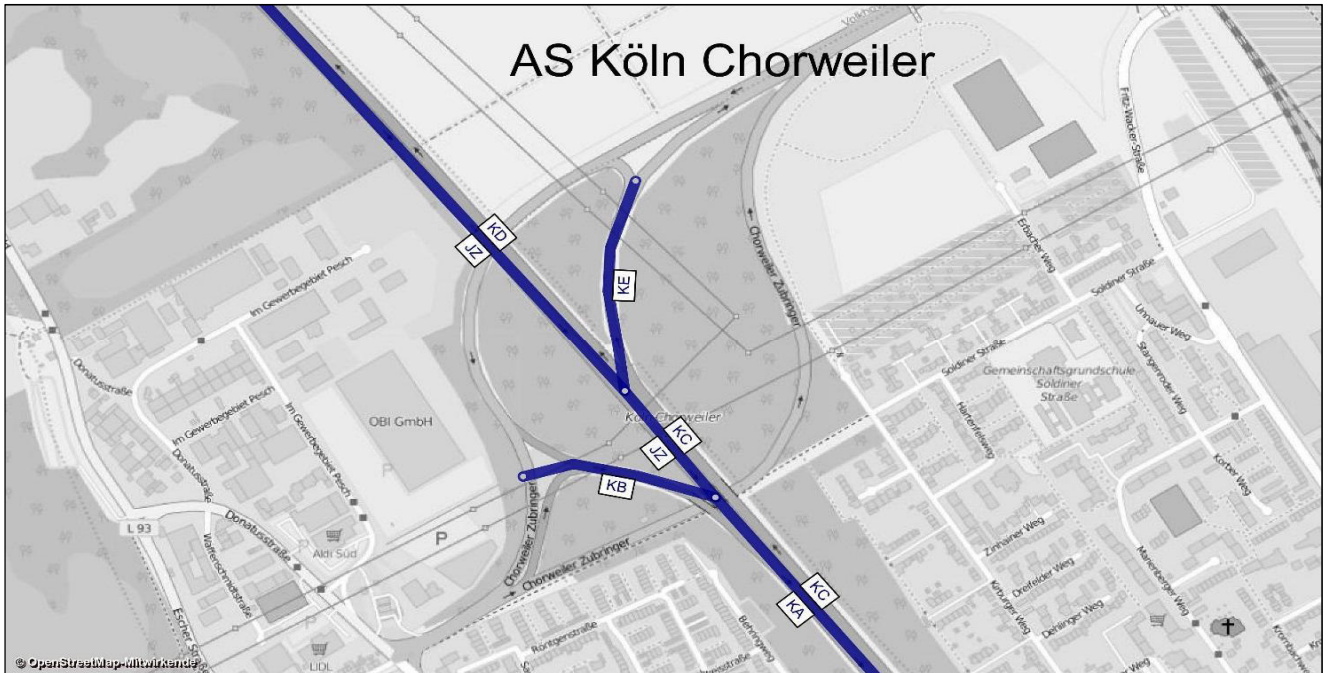
## Prognose-Planfall 2030 – Querschnitte

Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 46 Neuss-Holzheim - AS Kapellen	70.400	12,4%	8.750	64.950	11,4%	7.400	13,0%	20,3%	3.682	753	0,06	0,012
A 57 AK Neuss-West - AS Büttgen	110.850	11,2%	12.450	103.650	10,3%	10.650	11,7%	18,5%	5.903	1.147	0,06	0,011
AS Büttgen - L 381 Ost	18.600	2,2%	400	17.200	1,7%	300	2,2%	1,1%	1.008	134	0,06	0,008
AS Büttgen - L 381 West	17.900	5,6%	1.000	17.400	3,4%	600	4,4%	2,1%	1.020	136	0,06	0,008
A 57 AS Büttgen - AS Holzbüttgen	104.150	12,0%	12.450	97.450	10,9%	10.600	12,4%	19,5%	5.548	1.085	0,06	0,011
AS Holzbüttgen - L 390 Ost	18.900	4,2%	800	18.100	3,9%	700	4,9%	2,4%	1.061	141	0,06	0,008
AS Holzbüttgen - L 390 West	25.000	2,8%	700	23.700	2,5%	600	3,2%	1,6%	1.389	185	0,06	0,008
A 57 AS Holzbüttgen - AK Kaarst	108.250	11,5%	12.500	101.500	10,5%	10.650	12,0%	18,2%	5.764	1.160	0,06	0,011
A 52 AK Kaarst - AS Büderich	86.050	6,4%	5.500	76.450	5,9%	4.500	6,8%	9,8%	4.393	772	0,06	0,010
A 52 AK Kaarst - AS Kaarst-Nord	81.550	8,5%	6.950	74.450	7,7%	5.750	8,8%	13,7%	4.281	749	0,06	0,010
AS Kaarst-Nord - L 154 Süd	11.000	2,7%	300	9.800	2,0%	200	2,6%	1,3%	574	77	0,06	0,008
AS Kaarst-Nord - L 154 Nord	12.500	9,6%	1.200	11.500	8,7%	1.000	11,1%	5,4%	674	90	0,06	0,008
A 52 AS Kaarst-Nord - AS Schiefbahn	62.750	10,3%	6.450	56.700	9,3%	5.300	10,8%	16,3%	3.266	558	0,06	0,010
A 57 AK Kaarst - AS Bovert	80.550	12,5%	10.050	75.150	11,5%	8.650	13,2%	19,5%	4.236	917	0,06	0,012
AS Bovert - L 479 West	9.400	4,3%	400	8.300	4,8%	400	6,2%	3,0%	486	65	0,06	0,008
AS Bovert - L 479 Ost	7.100	4,2%	300	6.400	3,1%	200	4,0%	1,9%	375	50	0,06	0,008
A 57 AS Bovert - AK Meerbusch	80.950	12,4%	10.000	75.400	11,4%	8.600	13,1%	19,4%	4.254	922	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Lank-Latum	79.400	5,9%	4.700	71.250	5,5%	3.900	6,3%	8,6%	4.057	787	0,06	0,011
AS Lank-Latum - Uerdinger Str.	20.600	3,9%	800	19.500	3,1%	600	3,9%	1,9%	1.143	152	0,06	0,008
AS Lank-Latum - Xantener Str.	15.300	4,6%	700	13.600	4,4%	600	5,6%	2,7%	797	106	0,06	0,008
A 44 AS Lank-Latum - AS Düsseldorf Messe / Arena	79.850	6,1%	4.850	71.600	5,7%	4.100	6,6%	8,9%	4.058	830	0,06	0,012
A 44 AK Meerbusch - AS Osterath	69.900	10,0%	7.000	62.600	9,2%	5.750	10,6%	15,7%	3.581	663	0,06	0,011
AS Osterath - L 476 Nord	12.000	3,3%	400	10.600	3,8%	400	4,8%	2,3%	621	83	0,06	0,008
AS Osterath - L 476 Süd	12.500	4,0%	500	11.100	4,5%	500	5,8%	2,8%	650	87	0,06	0,008
A 44 AS Osterath - AS Krefeld-Fichtenhain	61.650	11,1%	6.850	55.400	10,3%	5.700	11,8%	17,1%	3.157	608	0,06	0,011
T&R Geismühle - L 386 Süd	7.200	2,8%	200	6.800	2,9%	200	3,0%	1,5%	398	54	0,06	0,008
T&R Geismühle - L 386 Nord	8.100	2,5%	200	7.600	2,6%	200	2,7%	1,4%	446	60	0,06	0,008
T&R Geismühle - Hauptstr.	2.400	8,3%	200	2.400	4,2%	100	4,3%	2,2%	140	18	0,06	0,008
A 57 AK Meerbusch - AS Krefeld Oppum	103.350	13,3%	13.700	96.000	12,1%	11.650	14,0%	18,6%	5.379	1.243	0,06	0,013
AS Krefeld Oppum - L 443	23.500	8,7%	2.050	21.300	8,5%	1.800	10,1%	11,0%	1.208	248	0,06	0,012
A 57 AS Krefeld Oppum - AS Krefeld Zentrum	100.900	13,1%	13.250	93.750	11,9%	11.150	13,8%	18,5%	5.254	1.213	0,06	0,013
AS Krefeld Zentrum - B 57	22.200	2,7%	600	21.000	2,4%	500	2,9%	1,5%	1.230	164	0,06	0,008

## Prognose-Planfall 2030 – Querschnitte

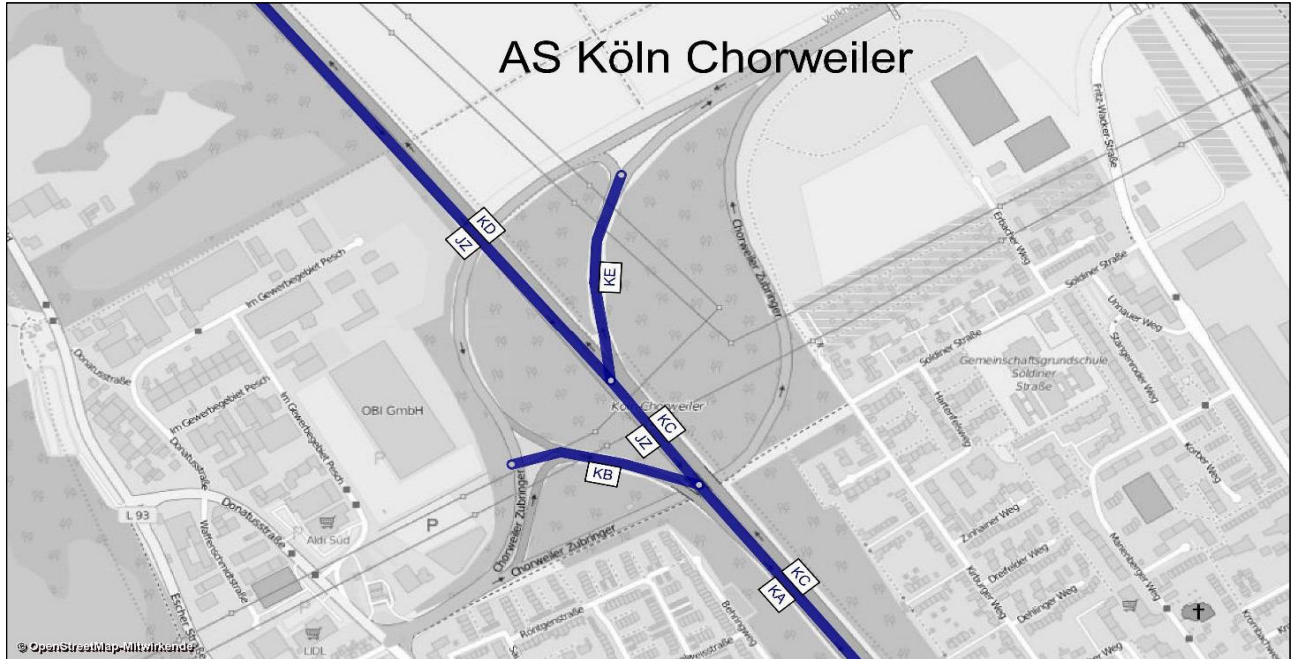
Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
Krefeld-Zentrum - B 288	35.900	5,8%	2.100	33.900	5,3%	1.800	6,6%	3,3%	1.986	265	0,06	0,008
A 57 Krefeld-Zentrum - AS Krefeld Gartenstadt	95.650	13,6%	13.050	89.250	12,4%	11.050	14,4%	18,9%	4.976	1.202	0,06	0,013
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 West	22.950	7,0%	1.600	21.300	6,6%	1.400	8,1%	4,1%	1.248	166	0,06	0,008
AS Krefeld Gartenstadt - L 473 Ost	19.850	16,4%	3.250	18.150	14,9%	2.700	18,4%	9,2%	1.063	142	0,06	0,008
A 57 Krefeld Gartenstadt - AS Moers Kapellen	86.300	13,9%	12.000	81.000	12,6%	10.200	14,6%	19,7%	4.515	1.094	0,06	0,014
AS Moers Kapellen - L 398 Ost	10.000	5,0%	500	8.900	5,6%	500	7,2%	3,5%	521	70	0,06	0,008
AS Moers Kapellen - L 398 West	9.900	4,0%	400	8.700	3,4%	300	4,4%	2,1%	510	68	0,06	0,008
A 57 Moers Kapellen - AK Moers	86.050	13,9%	11.950	80.850	12,6%	10.150	14,5%	19,6%	4.505	1.092	0,06	0,014
A 40 AK Moers - AS Neukirchen Vluyn	66.450	24,0%	15.950	62.800	21,2%	13.300	24,2%	34,4%	3.475	901	0,06	0,014
AS Moers - L 475 Süd	10.900	4,6%	500	9.700	4,1%	400	5,3%	2,6%	568	76	0,06	0,008
AS Moers - L 475 Nord	16.200	3,7%	600	14.800	3,4%	500	4,3%	2,1%	867	116	0,06	0,008
AS Moers - L 476	11.700	4,3%	500	11.100	3,6%	400	4,6%	2,2%	650	87	0,06	0,008
AS Moers - L 475	12.200	4,1%	500	11.000	3,6%	400	3,9%	1,9%	644	86	0,06	0,008
A 40 AS Moers - AS Moers-Zentrum	96.900	18,3%	17.700	90.750	16,4%	14.900	18,6%	28,4%	5.015	1.314	0,06	0,014
AS Moers-Zentrum - L 137	17.300	2,9%	500	16.400	2,4%	400	3,0%	1,5%	961	128	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 Ost	17.200	4,1%	700	16.400	3,0%	500	3,8%	1,9%	961	128	0,06	0,008
AS Moers-Zentrum - L 140 West	13.800	3,6%	500	13.000	3,1%	400	3,8%	1,9%	762	102	0,06	0,008
A 40 AS Moers-Zentrum - AS Duisburg-Rheinhausen	107.200	19,7%	21.100	100.000	18,0%	18.000	20,6%	29,2%	5.542	1.421	0,06	0,014
A 57 AK Moers - AS Moers Hülsdonk	75.650	13,0%	9.850	70.900	11,8%	8.350	13,9%	16,9%	3.995	870	0,06	0,012
AS Moers Hülsdonk - L 474 West	16.500	4,2%	700	14.200	4,2%	600	5,4%	2,6%	832	111	0,06	0,008
AS Moers Hülsdonk - L 474 Ost	16.000	6,9%	1.100	26.400	3,4%	900	4,4%	2,1%	1.547	206	0,06	0,008
A 57 AS Moers Hülsdonk - AK Kamp-Lintfort	72.100	13,2%	9.550	67.650	12,1%	8.150	14,1%	17,4%	3.821	816	0,06	0,012
AK Kamp-Lintfort - B 528	15.850	8,2%	1.300	14.450	8,0%	1.150	9,1%	13,6%	820	164	0,06	0,011
AS Kamp-Lintfort - L 287 Nord	14.500	4,1%	600	13.700	3,6%	500	4,5%	2,3%	803	107	0,06	0,008
AS Kamp-Lintfort - L 287 Süd	15.000	7,3%	1.100	15.900	8,2%	1.300	10,1%	5,1%	932	124	0,06	0,008
A 42 AK Kamp-Lintfort - AS Moers-Nord	49.500	14,7%	7.300	45.500	13,7%	6.250	16,3%	18,8%	2.600	487	0,06	0,011
A 57 AS Kamp-Lintfort - AS Asdonkshof	60.750	14,4%	8.750	56.500	13,1%	7.400	15,5%	18,1%	3.174	717	0,06	0,013
AS Asdonkshof - K 33	1.800	22,2%	400	1.500	20,0%	300	24,8%	12,4%	88	12	0,06	0,008
A 57 AS Asdonkshof - AS Rheinberg	59.750	14,2%	8.500	55.650	12,9%	7.200	15,2%	17,7%	3.125	708	0,06	0,013

AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
JZ	A 57	Süd	HFB	41850	11,2%	4700	43250	12,3%	5300	39200	11,7%	20,1%	2222	454	0,06	0,012	10,5%	4100	
KB	A 57	Süd	Einfahrt	17350	6,1%	1050	17700	6,5%	1150	15850	6,8%	6,9%	871	238	0,05	0,015	5,7%	900	
KA	A 57	Süd	HFB	59200	9,7%	5750	60950	10,6%	6450	55050	10,4%	15,6%	3094	692	0,06	0,013	9,1%	5000	
KC	A 57	Nord	HFB	64300	9,2%	5900	66750	9,9%	6600	59350	9,6%	15,6%	3318	781	0,06	0,013	8,5%	5050	
KE	A 57	Nord	Ausfahrt	19300	3,9%	750	19650	4,3%	850	17700	4,3%	3,9%	973	270	0,05	0,015	3,7%	650	
KD	A 57	Nord	HFB	45000	11,4%	5150	47100	12,2%	5750	41600	11,8%	21,7%	2345	511	0,06	0,012	10,6%	4400	
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	86850	11,3%	9850	90350	12,2%	11050	80800	-	-	-	-	-	-	10,5%	8500	
QS KC+JZ	A 57	-	HFB	106150	10,0%	10600	110000	10,8%	11900	98550	-	-	-	-	-	-	9,3%	9150	
QS KA+KC	A 57	-	HFB	123500	9,4%	11650	127700	10,2%	13050	114400	-	-	-	-	-	-	8,8%	10050	

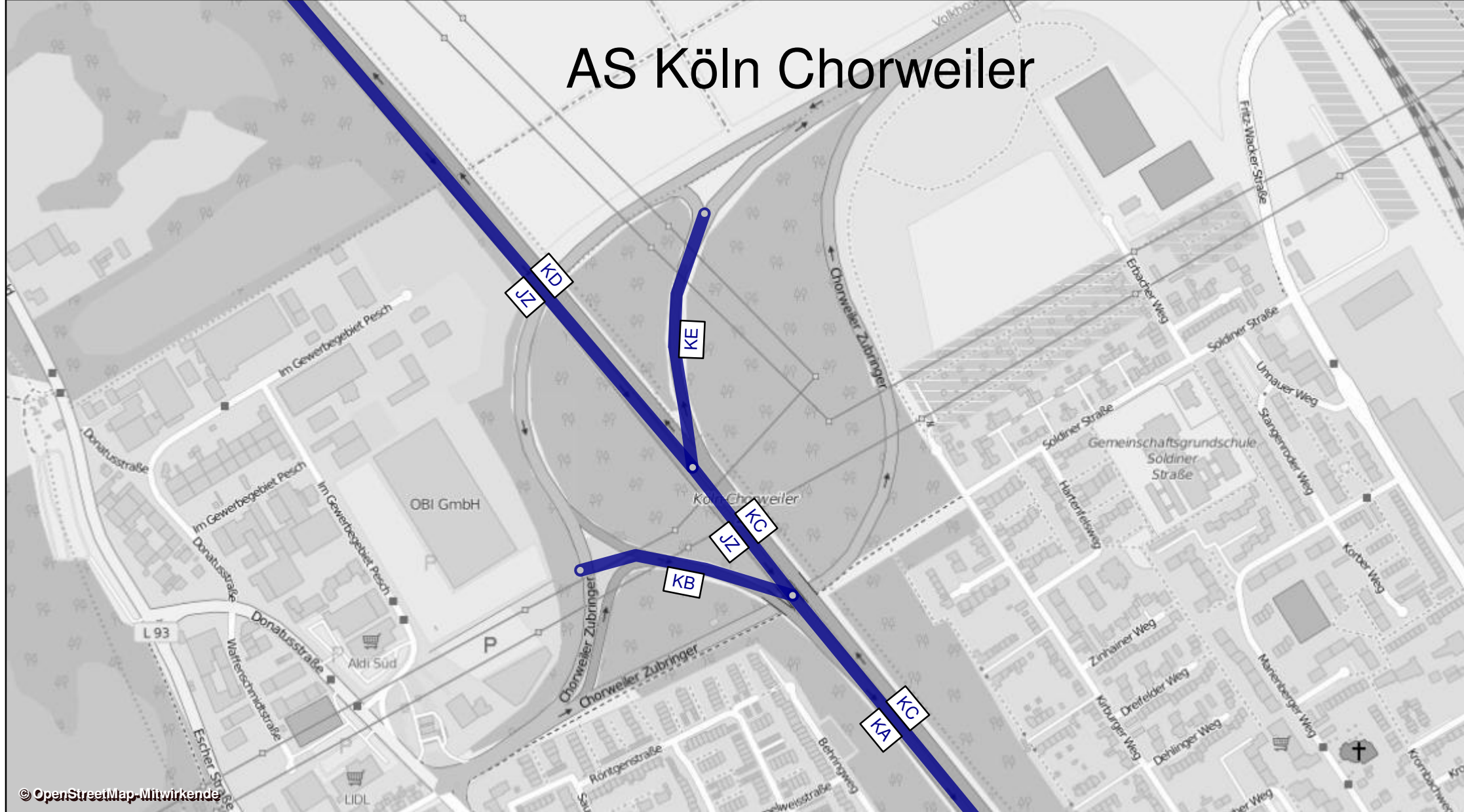




AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.			
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>		
Abchnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h	
JZ	A 57	HFB	3432	5,2%	KB	1032	4,0%	KA	4464	4,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	3492	9,4%	3685	6,3%	3506
KB	A 57	Einfahrt	1573	6,1%	KA	4930	7,4%	JZ	3356	8,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	1576	7,2%	1452	4,8%	1359
KA	A 57	HFB	4853	7,8%	KB	1588	7,4%	JZ	3265	8,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	5067	8,7%	5136	5,9%	4304
KC	A 57	HFB	5385	3,3%	KE	1680	1,6%	KD	3705	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	4615	10,2%	6424	3,7%	4968
KE	A 57	Ausfahrt	1727	1,7%	KD	2737	4,2%	KC	4464	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	1181	6,0%	1779	2,1%	1480
KD	A 57	HFB	3977	4,5%	KE	1397	2,8%	KC	5374	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	3434	11,6%	4643	4,3%	3974



# AS Köln Chorweiler



AS Worringen- Prognose-Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h									Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>
JZ	A 57	Süd	HFB	41850	11,2%	4700	43250	12,3%	5300	39200	11,7%	20,1%	2222	454	0,06	0,012	10,5%	4100	
JW	A 57	Süd	Einfahrt	6450	3,1%	200	6600	3,8%	250	5950	3,7%	6,2%	332	79	0,06	0,013	3,4%	200	
JO	A 57	Süd	HFB	35400	12,7%	4500	36650	13,8%	5050	33250	13,2%	23,1%	1890	375	0,06	0,011	11,7%	3900	
JP	A 57	Süd	Ausfahrt	3550	5,6%	200	3850	5,2%	200	3150	7,0%	8,3%	183	27	0,06	0,009	6,3%	200	
JN	A 57	Süd	HFB	38950	12,1%	4700	40450	13,1%	5300	36400	12,6%	22,1%	2074	402	0,06	0,011	11,3%	4100	
KD	A 57	Nord	HFB	45000	11,4%	5150	47100	12,2%	5750	41600	11,8%	21,7%	2345	511	0,06	0,012	10,6%	4400	
KF	A 57	Nord	Ausfahrt	7950	3,1%	250	8350	3,0%	250	7200	3,2%	4,1%	402	98	0,06	0,014	2,8%	200	
KG	A 57	Nord	HFB	37050	13,2%	4900	38750	14,2%	5500	34400	13,5%	25,9%	1943	413	0,06	0,012	12,2%	4200	
KH	A 57	Nord	Einfahrt	3300	6,1%	200	3550	7,0%	250	2900	7,4%	10,6%	170	25	0,06	0,009	6,9%	200	
KK	A 57	Nord	HFB	40350	12,6%	5100	42250	13,6%	5750	37300	13,0%	25,1%	2112	438	0,06	0,012	11,8%	4400	
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	86850	11,3%	9850	90350	12,2%	11050	80800	-	-	-	-	-	-	10,5%	8500	
QS KG+JZ	A 57	-	HFB	78900	12,2%	9600	82000	13,2%	10800	73600	-	-	-	-	-	-	11,3%	8300	
QS KG+JO	A 57	-	HFB	72450	13,0%	9400	75400	14,0%	10550	67650	-	-	-	-	-	-	12,0%	8100	
QS KK+JN	A 57	-	HFB	79300	12,4%	9800	82700	13,4%	11050	73700	-	-	-	-	-	-	11,5%	8500	
JX	L 183	West	Basisstraße	9200	4,3%	400	9500	4,2%	400	8650	5,0%	2,5%	505	67	0,06	0,008	4,0%	350	
JY	L 183	Ost	Basisstraße	8300	4,8%	400	8450	4,7%	400	7900	5,5%	2,8%	461	62	0,06	0,008	4,4%	350	
KI	L 183	West	Basisstraße	6900	4,3%	300	7050	4,3%	300	6600	4,7%	2,4%	385	51	0,06	0,008	3,8%	250	
KJ	L 183	Ost	Basisstraße	7800	3,8%	300	8050	3,7%	300	7400	4,2%	2,1%	432	58	0,06	0,008	3,4%	250	
QS JX+JY	L 183	-	Basisstraße	17500	4,6%	800	17950	4,5%	800	16550	-	-	-	-	-	-	4,2%	700	
QS KI+KJ	L 183	-	Basisstraße	14700	4,1%	600	15100	4,0%	600	14000	-	-	-	-	-	-	3,6%	500	
JU	L 183	West	Basisstraße	11600	4,3%	500	11950	3,8%	450	10850	4,6%	2,3%	634	84	0,06	0,008	3,7%	400	
JV	L 183	Ost	Basisstraße	4250	5,9%	250	4300	5,8%	250	4150	6,0%	3,0%	242	32	0,06	0,008	4,8%	200	
QS JU+JV	L 183	-	Basisstraße	15850	3,8%	600	16250	3,7%	600	15600	-	-	-	-	-	-	3,2%	500	
JS	L 183	West	Basisstraße	7050	5,0%	350	7200	4,2%	300	6750	5,5%	2,8%	394	53	0,06	0,008	4,4%	300	
JT	L 183	Ost	Basisstraße	7650	4,6%	350	7900	5,1%	400	7250	5,1%	2,6%	423	56	0,06	0,008	4,1%	300	
QS JS+JT	L 183	-	Basisstraße	14700	4,8%	700	15100	4,6%	700	14000	-	-	-	-	-	-	4,3%	600	
JR	L 183	West	Basisstraße	5250	3,8%	200	5250	2,9%	150	5150	3,6%	1,8%	301	40	0,06	0,008	2,9%	150	
JQ	L 183	Ost	Basisstraße	9450	4,2%	400	9850	4,6%	450	8850	4,9%	2,5%	517	69	0,06	0,008	4,0%	350	
QS JR+JQ	L 183	-	Basisstraße	14700	4,1%	600	15100	4,0%	600	14000	-	-	-	-	-	-	3,6%	500	





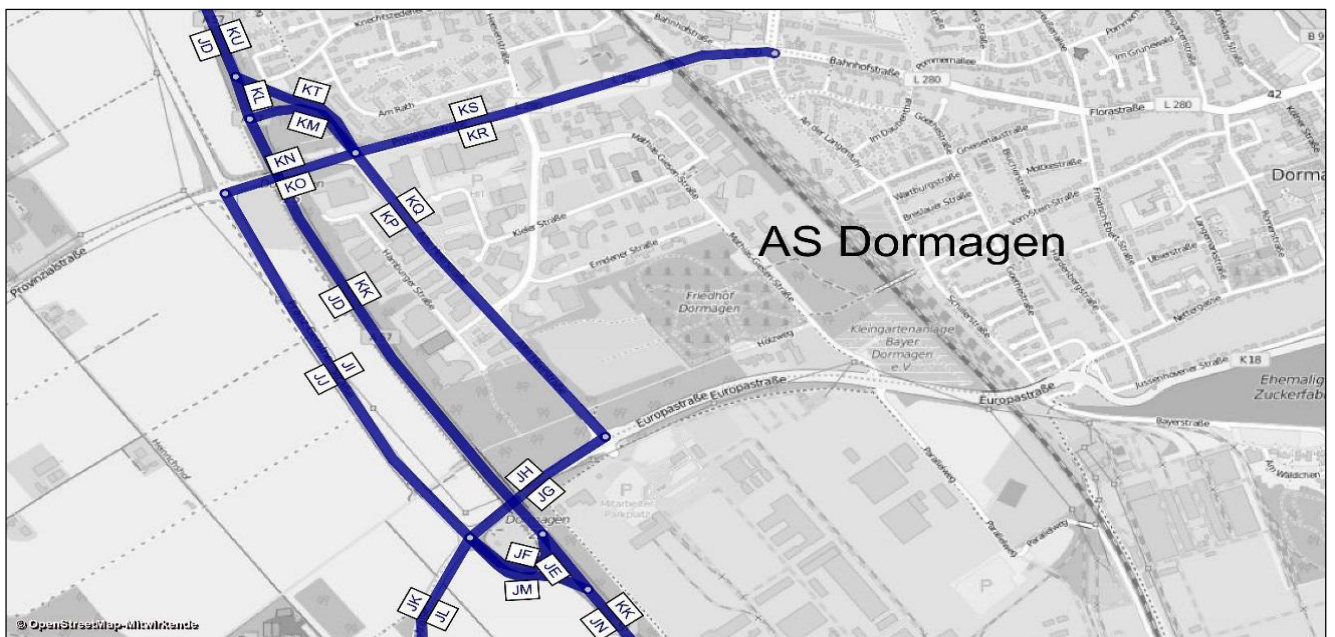
AS Worringen- Prognose- Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h	
JZ	A 57	HFB	3432	5,2%	JO	2969	5,9%	JW	464	0,7%	-	-	-	-	-	-	3492	9,4%	3685	6,3%	3506	
JW	A 57	Einfahrt	876	2,3%	JO	2624	10,1%	JZ	3500	8,2%	-	-	-	-	-	-	720	2,5%	451	2,4%	619	
JO	A 57	HFB	2940	5,8%	JW	387	1,3%	JZ	3327	5,3%	JN	3281	5,7%	JP	341	5,2%	2772	11,2%	3234	6,9%	2813	
JP	A 57	Ausfahrt	830	4,1%	JN	3137	7,3%	JO	2307	8,4%	-	-	-	-	-	-	164	10,4%	642	5,9%	519	
JN	A 57	HFB	3351	7,9%	JP	191	8,3%	JO	3159	7,9%	-	-	-	-	-	-	2936	11,1%	3876	6,7%	3271	
KD	A 57	HFB	3977	4,5%	KF	792	1,1%	KG	3185	5,4%	-	-	-	-	-	-	3434	11,6%	4643	4,3%	3974	
KF	A 57	Ausfahrt	885	1,6%	KD	3546	5,3%	KG	2661	6,6%	-	-	-	-	-	-	571	2,6%	931	1,8%	727	
KG	A 57	HFB	3323	6,1%	KD	3991	5,4%	KF	667	1,6%	KH	197	7,9%	KK	3520	6,2%	2864	13,4%	3712	4,9%	3428	
KH	A 57	Einfahrt	613	4,3%	KG	2694	16,0%	KK	3308	13,8%	-	-	-	-	-	-	551	4,2%	250	5,3%	427	
KK	A 57	HFB	3568	5,2%	KH	168	5,4%	KG	3399	5,2%	-	-	-	-	-	-	3415	11,9%	3962	4,9%	3408	
JX	L 183	Basisstraße	448	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	418	1,2%	464	3,1%	-	
JY	L 183	Basisstraße	453	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	2,8%	322	2,6%	-	
KI	L 183	Basisstraße	335	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1486	1,9%	791	2,5%	-	
KJ	L 183	Basisstraße	363	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1049	2,8%	1522	2,9%	-	
JU	L 183	Basisstraße	454	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1137	1,9%	885	2,5%	-	
JV	L 183	Basisstraße	173	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	2,8%	294	2,1%	-	
JS	L 183	Basisstraße	436	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1129	1,9%	876	2,5%	-	
JT	L 183	Basisstraße	487	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1079	2,7%	1216	1,9%	-	
JR	L 183	Basisstraße	359	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1069	1,7%	555	1,5%	-	
JQ	L 183	Basisstraße	573	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1185	3,6%	1536	3,0%	-	



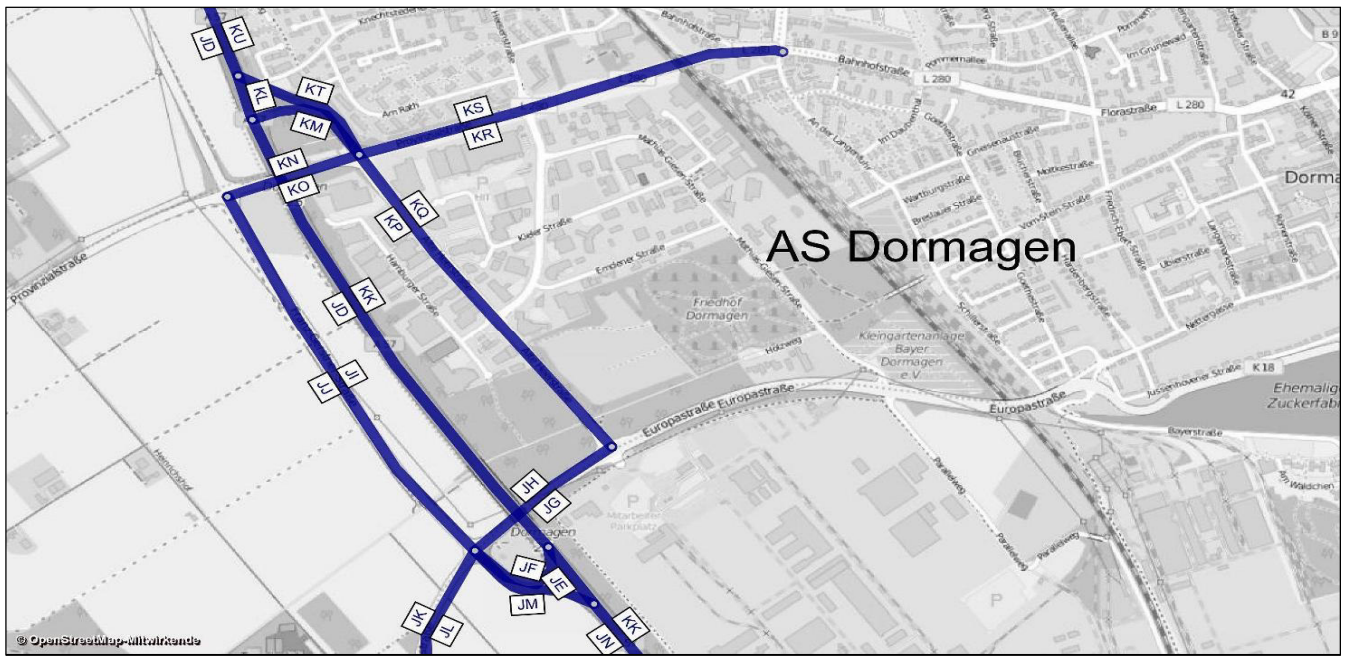




AS Dormagen - Prognose-Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler				Wertgrößen						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(g)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
JD	A 57	Süd	HFB	40900	11,6%	4750	42800	12,5%	5350	37900	12,1%	21,9%	2163	411	0,06	0,011	10,8%	4100	
JF	A 57	Süd	Ausfahrt	8750	8,0%	700	9400	8,5%	800	7750	9,2%	10,5%	440	88	0,06	0,011	7,7%	600	
JE	A 57	Süd	HFB	32100	12,6%	4050	33400	13,6%	4550	30150	12,8%	25,0%	1723	323	0,06	0,013	11,6%	3500	
JM	A 57	Süd	Einfahrt	6800	10,3%	700	7050	10,6%	750	6250	11,5%	10,2%	351	79	0,06	0,013	9,6%	600	
JN	A 57	Süd	HFB	38950	12,1%	4700	40450	13,1%	5300	36400	12,6%	22,1%	2074	402	0,06	0,011	11,3%	4100	
KU	A 57	Nord	HFB	43550	11,9%	5200	45900	12,7%	5850	39900	12,4%	23,9%	2263	459	0,06	0,012	11,3%	4500	
KT	A 57	Nord	Einfahrt	9900	8,1%	800	10600	8,5%	900	8700	9,0%	9,6%	499	92	0,06	0,011	7,5%	650	
KL	A 57	Nord	HFB	33650	13,1%	4400	35300	14,0%	4950	31200	13,4%	27,5%	1765	367	0,06	0,012	12,2%	3800	
KM	A 57	Nord	Ausfahrt	6700	10,4%	700	6950	11,5%	800	6100	11,2%	12,5%	348	70	0,06	0,011	9,8%	600	
KK	A 57	Nord	HFB	40350	12,6%	5100	42250	13,6%	5750	37300	13,0%	25,1%	2112	438	0,06	0,012	11,8%	4400	
QS KU+JD	A 57	-	HFB	84450	11,8%	9950	88700	12,6%	11200	77800	-	-	-	-	-	-	11,4%	8600	
QS KL+JD	A 57	-	HFB	74550	12,3%	9150	78100	13,2%	10300	69100	-	-	-	-	-	-	11,4%	7900	
QS KK+JE	A 57	-	HFB	81250	12,1%	9850	85050	13,1%	11100	75200	-	-	-	-	-	-	11,3%	8500	
QS KK+JD	A 57	-	HFB	72450	12,6%	9150	75650	13,6%	10300	67450	-	-	-	-	-	-	11,7%	7900	
QS KK+JN	A 57	-	HFB	79300	12,4%	9800	82700	13,4%	11050	73700	-	-	-	-	-	-	11,5%	8500	
JG	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	9750	6,7%	650	10000	7,0%	700	9250	7,4%	3,7%	542	72	0,06	0,008	5,9%	550	
JH	K 18 Europastraße	West	Basistraße	9750	6,7%	650	10000	7,0%	700	9250	7,4%	3,7%	542	72	0,06	0,008	5,9%	550	
JI	Franz-Gerstner-Str.	Nord	Basistraße	7900	6,3%	500	8100	6,2%	500	7450	6,7%	3,3%	437	58	0,06	0,008	5,4%	400	
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Süd	Basistraße	7900	6,3%	500	8100	6,2%	500	7450	6,7%	3,3%	437	58	0,06	0,008	5,4%	400	
JK	K 18 Europastraße	West	Basistraße	8400	4,2%	350	8600	4,1%	350	7900	4,7%	2,4%	463	62	0,06	0,008	3,8%	300	
JL	K 18 Europastraße	Ost	Basistraße	8400	4,2%	350	8600	4,1%	350	7900	4,7%	2,4%	463	62	0,06	0,008	3,8%	300	
KN	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	10850	5,1%	550	11100	5,0%	550	10300	4,8%	2,4%	604	80	0,06	0,008	3,9%	400	
KO	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	10850	5,1%	550	11100	5,0%	550	10300	4,8%	2,4%	604	80	0,06	0,008	3,9%	400	
KP	Alte Heerstr.	Süd	Basistraße	3350	13,4%	450	3450	13,0%	450	3050	16,2%	8,1%	179	24	0,06	0,008	13,1%	400	
KQ	Alte Heerstr.	Nord	Basistraße	3350	13,4%	450	3450	13,0%	450	3050	16,2%	8,1%	179	24	0,06	0,008	13,1%	400	
KR	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basistraße	8450	2,4%	200	8650	2,3%	200	8000	3,1%	1,5%	469	63	0,06	0,008	2,5%	200	
KS	L 280 Provinzialstr.	West	Basistraße	8450	2,4%	200	8650	2,3%	200	8000	3,1%	1,5%	469	63	0,06	0,008	2,5%	200	
QS JG+JH	K 18 Europastraße	-	Basistraße	19500	6,7%	1300	20000	7,0%	1400	18500	-	-	-	-	-	-	5,9%	1100	
QS JI+JJ	Franz-Gerstner-Str.	-	Basistraße	15800	6,3%	1000	16200	6,2%	1000	14900	-	-	-	-	-	-	5,4%	800	
QS JK+JL	K 18 Europastraße	-	Basistraße	16800	4,2%	700	17200	4,1%	700	15800	-	-	-	-	-	-	3,8%	600	
QS KN+KO	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	21700	5,1%	1100	22200	5,0%	1100	20600	-	-	-	-	-	-	3,9%	800	
QS KP+KQ	Alte Heerstr.	-	Basistraße	6700	13,4%	900	6900	13,0%	900	6100	-	-	-	-	-	-	13,1%	800	
QS KR+KS	L 280 Provinzialstr.	-	Basistraße	16900	2,4%	400	17300	2,3%	400	16000	-	-	-	-	-	-	2,5%	400	



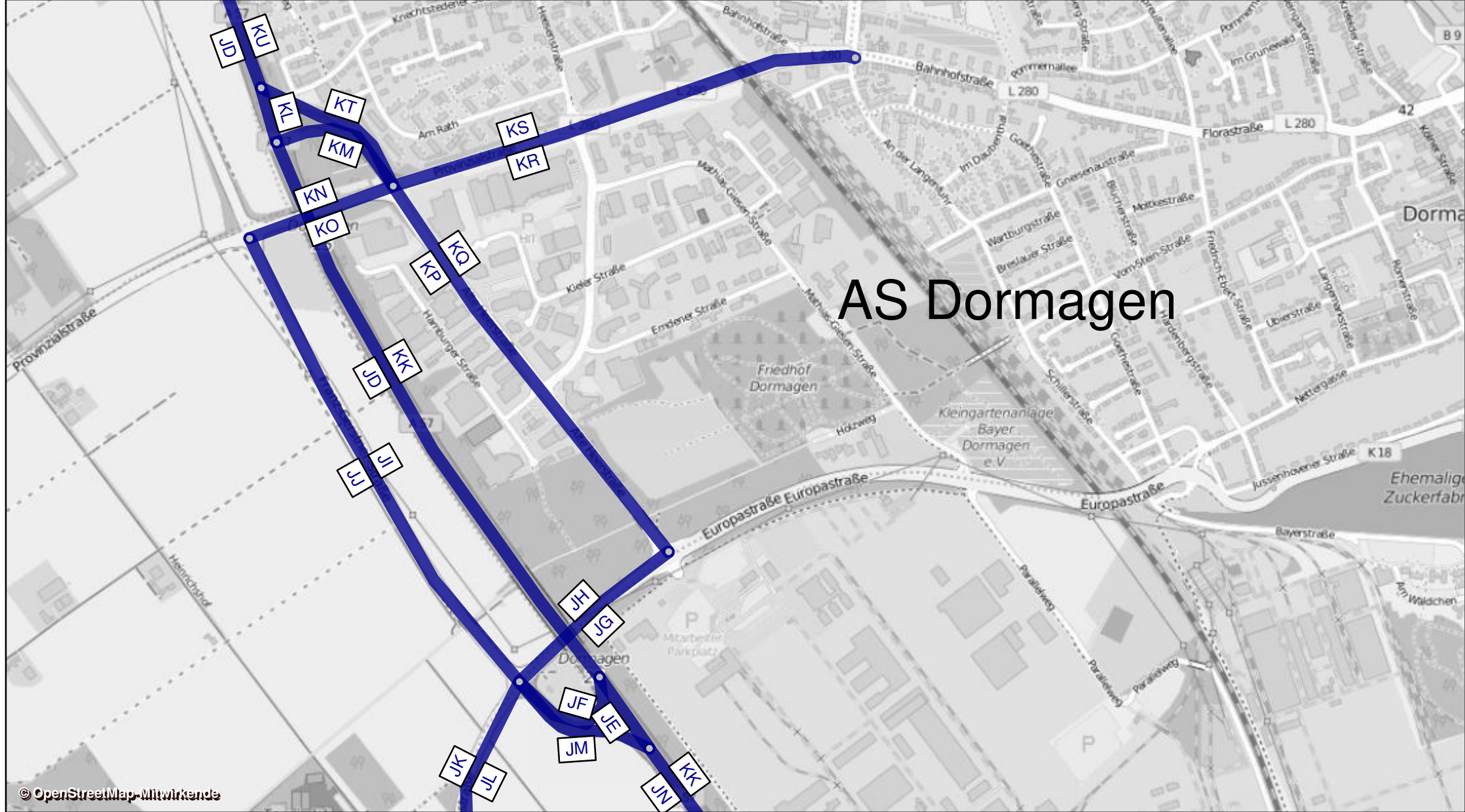
AS Dormagen - Prognose-Planfall 2030 - ohne Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>	
			Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
JD	A 57	HFB	3675	6,4%	JF	519	10,3%	JE	3156	5,7%	-	-	-	-	-	-	3086	11,1%	4236	4,8%	3424	
JF	A 57	Ausfahrt	1049	8,9%	JE	1306	18,5%	JD	2355	14,3%	-	-	-	-	-	-	924	4,6%	859	4,1%	856	
JE	A 57	HFB	2985	3,6%	JF	590	8,7%	JD	3574	4,4%	JN	3331	5,0%	JM	346	16,9%	2162	13,8%	3376	5,0%	2740	
JM	A 57	Einfahrt	762	4,2%	JN	2973	9,6%	JE	2211	11,5%	-	-	-	-	-	-	774	3,6%	500	18,2%	603	
JN	A 57	HFB	3351	7,9%	JM	740	3,9%	JE	2611	9,0%	-	-	-	-	-	-	2936	11,1%	3876	6,7%	3271	
KU	A 57	HFB	4298	7,2%	KT	1341	3,3%	KL	2957	9,0%	-	-	-	-	-	-	4227	9,6%	4129	5,3%	4079	
KT	A 57	Einfahrt	1302	4,5%	KU	4141	9,0%	KL	2840	11,0%	-	-	-	-	-	-	1241	4,9%	904	6,4%	935	
KL	A 57	HFB	3071	10,3%	KU	4347	8,4%	KT	1276	3,7%	KM	479	13,5%	KK	3549	10,8%	2984	11,6%	3225	5,0%	3170	
KM	A 57	Ausfahrt	650	6,2%	KL	2016	12,2%	KK	2469	10,9%	-	-	-	-	-	-	431	14,1%	738	4,8%	575	
KK	A 57	HFB	3568	5,2%	KM	547	2,7%	KL	3021	5,7%	-	-	-	-	-	-	3415	11,9%	3962	4,9%	3408	
JG	K 18 Europastraße	Basistraße	1039	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670	2,5%	508	5,3%	-	
JH	K 18 Europastraße	Basistraße	1039	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	379	3,5%	294	14,4%	-	
JI	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	815	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	412	6,5%	449	2,7%	-	
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	815	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	544	2,5%	399	12,2%	-	
JK	K 18 Europastraße	Basistraße	773	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	352	3,8%	481	1,5%	-	
JL	K 18 Europastraße	Basistraße	773	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	360	4,0%	386	2,8%	-	
KN	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	832	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	524	4,4%	789	0,5%	-	
KO	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	832	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1119	4,6%	850	5,6%	-	
KP	Alte Heerstr.	Basistraße	342	8,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	187	0,6%	67	1,8%	-	
KQ	Alte Heerstr.	Basistraße	342	8,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66	3,7%	189	1,9%	-	



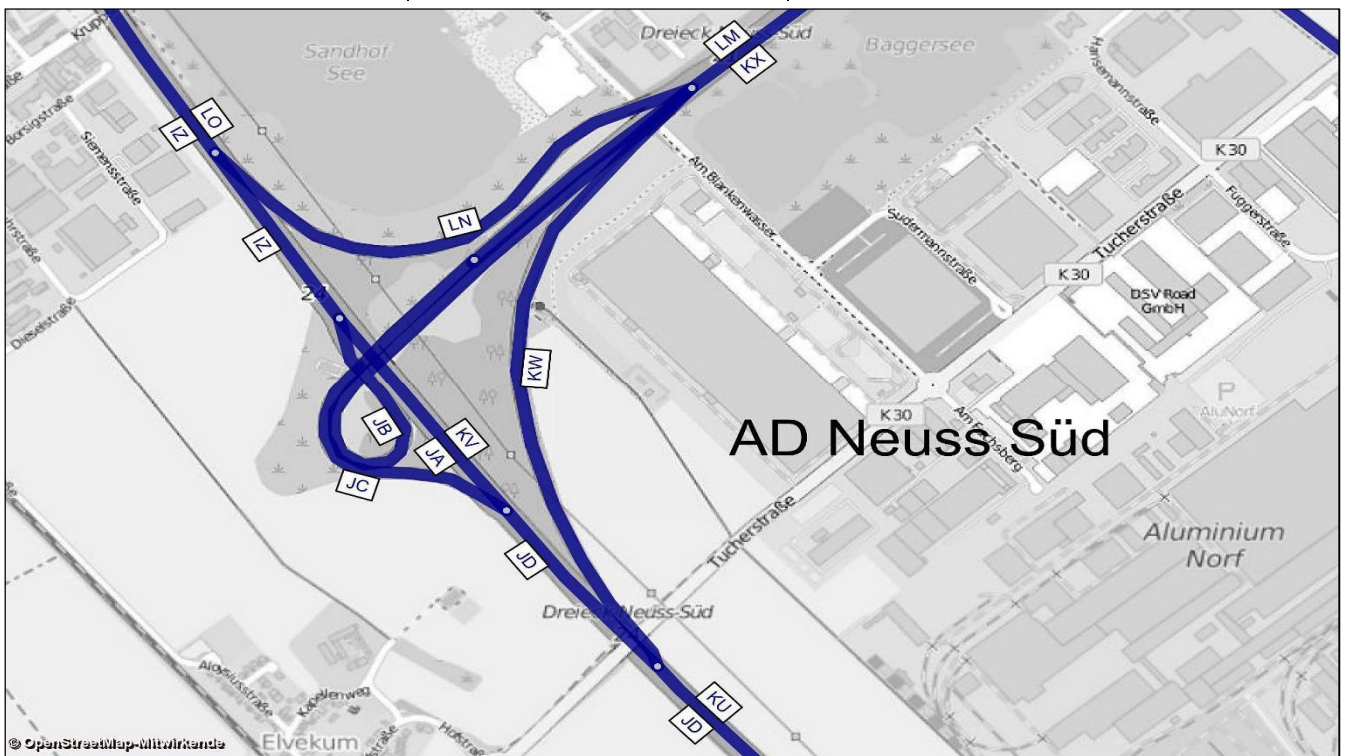


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AS Dormagen

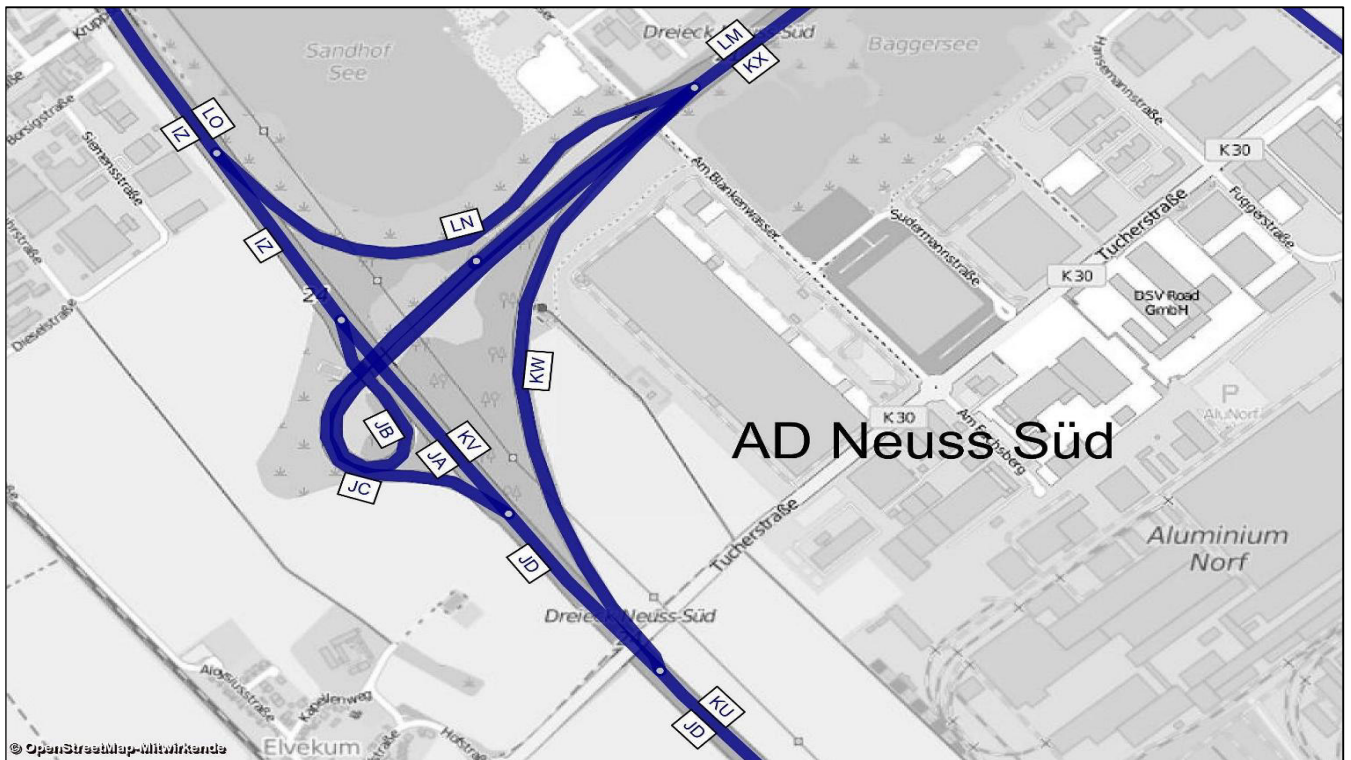


AD Neuss Süd - Prognose-Planfall 2030				Wertagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>r</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h										Kfz / 24h
IZ	A 57	Süd	HFB	51200	12,6%	6450	53800	13,6%	7300	47350	13,3%	21,0%	2696	528	0,06	0,011	11,7%	5550	
JA	A 57	Süd	HFB	30800	12,8%	3950	32100	13,9%	4450	28800	13,1%	24,2%	1645	311	0,06	0,011	11,6%	3350	
JB	A 57	Süd	Rampe zur A 46	20400	12,3%	2500	21700	13,1%	2850	18550	13,8%	16,5%	1051	217	0,06	0,012	11,6%	2150	
JC	A 57	Süd	Rampe von A 46	10100	7,9%	800	10700	8,4%	900	9100	9,0%	14,6%	518	100	0,06	0,011	7,7%	700	
JD	A 57	Süd	HFB	40900	11,6%	4750	42800	12,5%	5350	37900	12,1%	21,9%	2163	411	0,06	0,011	10,8%	4100	
KU	A 57	Nord	HFB	43550	11,9%	5200	45900	12,7%	5850	39900	12,4%	23,9%	2263	459	0,06	0,012	11,3%	4500	
KV	A 57	Nord	HFB	31250	12,8%	4000	32800	13,7%	4500	28750	12,9%	25,2%	1630	337	0,06	0,012	11,7%	3350	
KW	A 57	Nord	Rampe zur A 46	12350	9,7%	1200	13100	10,3%	1350	11100	11,2%	20,3%	634	122	0,06	0,011	9,9%	1100	
KX	A 46	Ost	HFB	32750	11,3%	3700	34800	12,1%	4200	29700	12,8%	17,9%	1685	339	0,06	0,011	11,1%	3300	
LM	A 46	West	HFB	30300	10,9%	3300	31950	11,9%	3800	27750	11,9%	15,8%	1595	281	0,06	0,010	10,3%	2850	
LN	A 57	Nord	Rampe von A 46	20200	12,6%	2550	21250	13,6%	2900	18700	13,4%	16,4%	1077	181	0,06	0,010	11,2%	2100	
LO	A 57	Nord	HFB	51400	12,7%	6550	54050	13,7%	7400	47450	13,1%	22,2%	2707	518	0,06	0,011	11,6%	5500	
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	102600	12,7%	13000	107850	13,6%	14700	94800	-	-	-	-	-	-	11,7%	11050	
QS KU+JD	A 57	-	HFB	84450	11,8%	9950	88700	12,6%	11200	77800	-	-	-	-	-	-	11,1%	8600	
QS LM+KX	A 46	-	HFB	63050	11,1%	7000	66750	12,0%	8000	57450	-	-	-	-	-	-	10,7%	6150	

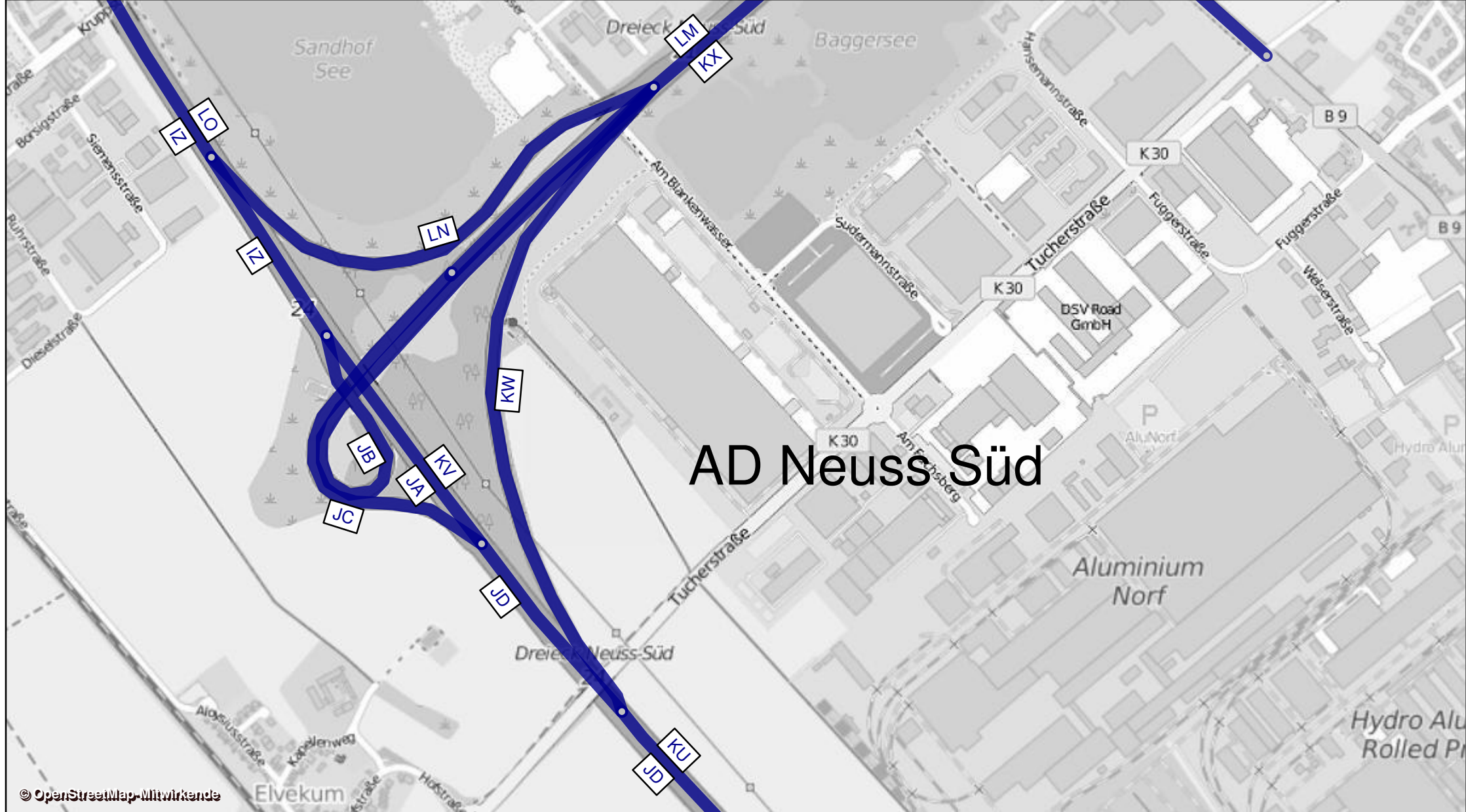




AD Neuss Süd - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.																							
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>																						
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%
IZ	A 57	HFB	4621	9,7%	JB	2581	8,1%	JA	2040	11,7%	-	-	-	-	-	-	-	4607	10,1%	4822	6,8%	4585																					
JA	A 57	HFB	2755	5,9%	JC	832	4,9%	JD	3587	5,7%	IZ	4029	6,7%	JB	1275	8,4%	-	2225	12,4%	3186	5,3%	2624																					
JB	A 57	Rampe zur A 46	2562	9,2%	IZ	4698	10,7%	JA	2136	12,6%	-	-	-	-	-	-	-	2382	8,0%	1636	9,8%	2218																					
JC	A 57	Rampe von A 46	1041	7,2%	JA	2710	6,4%	JD	3752	6,6%	LM	3147	8,4%	LN	2106	9,1%	-	861	7,6%	1051	3,2%	906																					
JD	A 57	HFB	3675	6,4%	JC	1024	6,9%	JA	2651	6,2%	-	-	-	-	-	-	-	3086	11,1%	4236	4,8%	3424																					
KU	A 57	HFB	4298	7,2%	KW	1389	4,3%	KV	2908	8,6%	-	-	-	-	-	-	-	4227	9,6%	4129	5,3%	4079																					
KV	A 57	HFB	2886	6,4%	KU	3913	8,8%	KW	1027	15,5%	LN	1880	9,2%	LO	4766	7,5%	-	2882	10,9%	3031	5,3%	2590																					
KW	A 57	Rampe zur A 46	1489	3,1%	KU	4399	7,7%	KV	2911	10,1%	JB	2526	7,5%	KX	4015	5,9%	-	1344	6,9%	1096	5,1%	1378																					
KX	A 46	HFB	3981	8,8%	JB	2522	9,9%	KW	1459	6,8%	-	-	-	-	-	-	-	3726	7,6%	2733	7,9%	3492																					
LM	A 46	HFB	2944	8,8%	LN	2163	10,8%	JC	781	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	2363	10,1%	3231	5,6%	2747																					
LN	A 57	Rampe von A 46	2032	9,5%	KV	2471	7,8%	LO	4502	8,5%	LM	2760	7,9%	JC	728	3,4%	-	1502	11,6%	2182	6,7%	1865																					
LO	A 57	HFB	4665	10,5%	LN	1681	11,6%	KV	2984	9,9%	-	-	-	-	-	-	-	4385	11,1%	5213	5,9%	4674																					

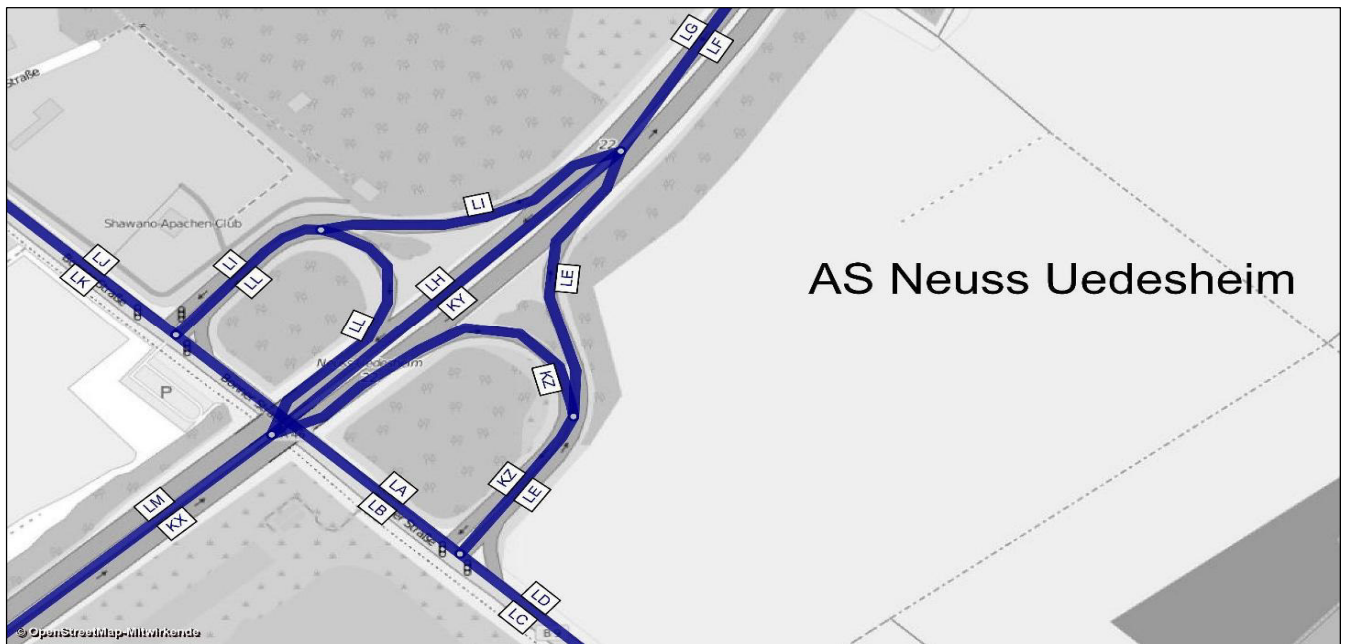


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

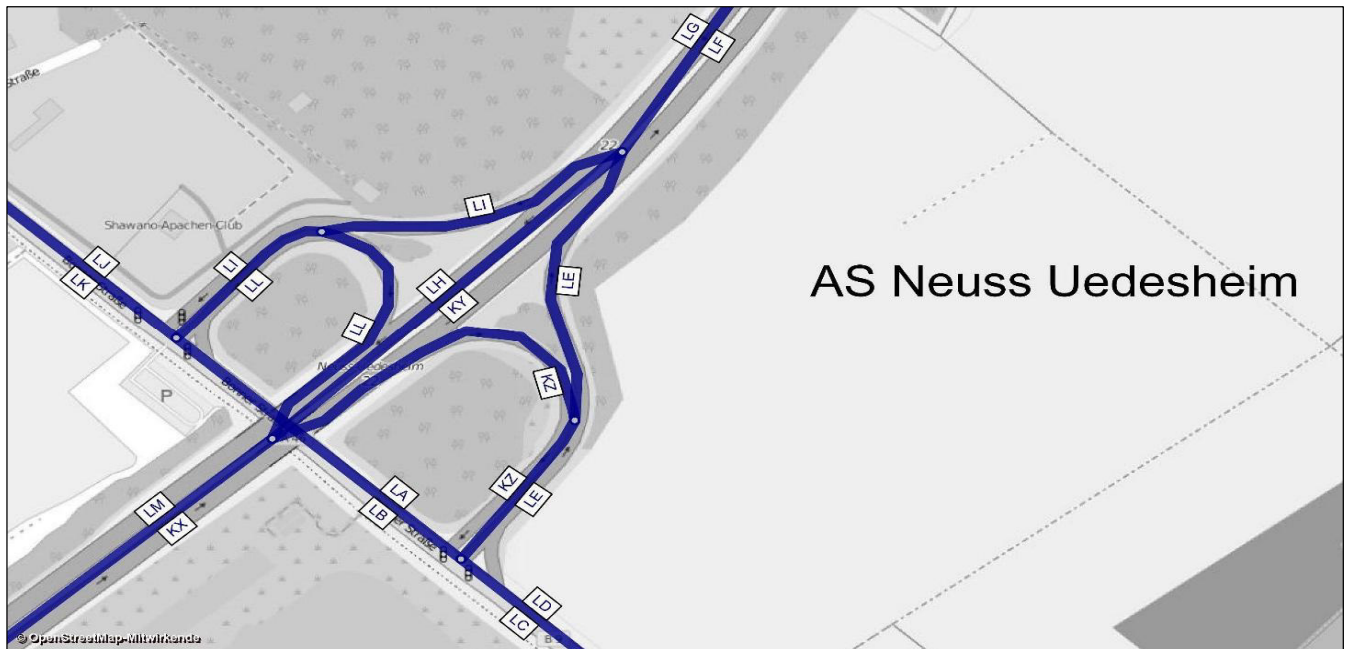




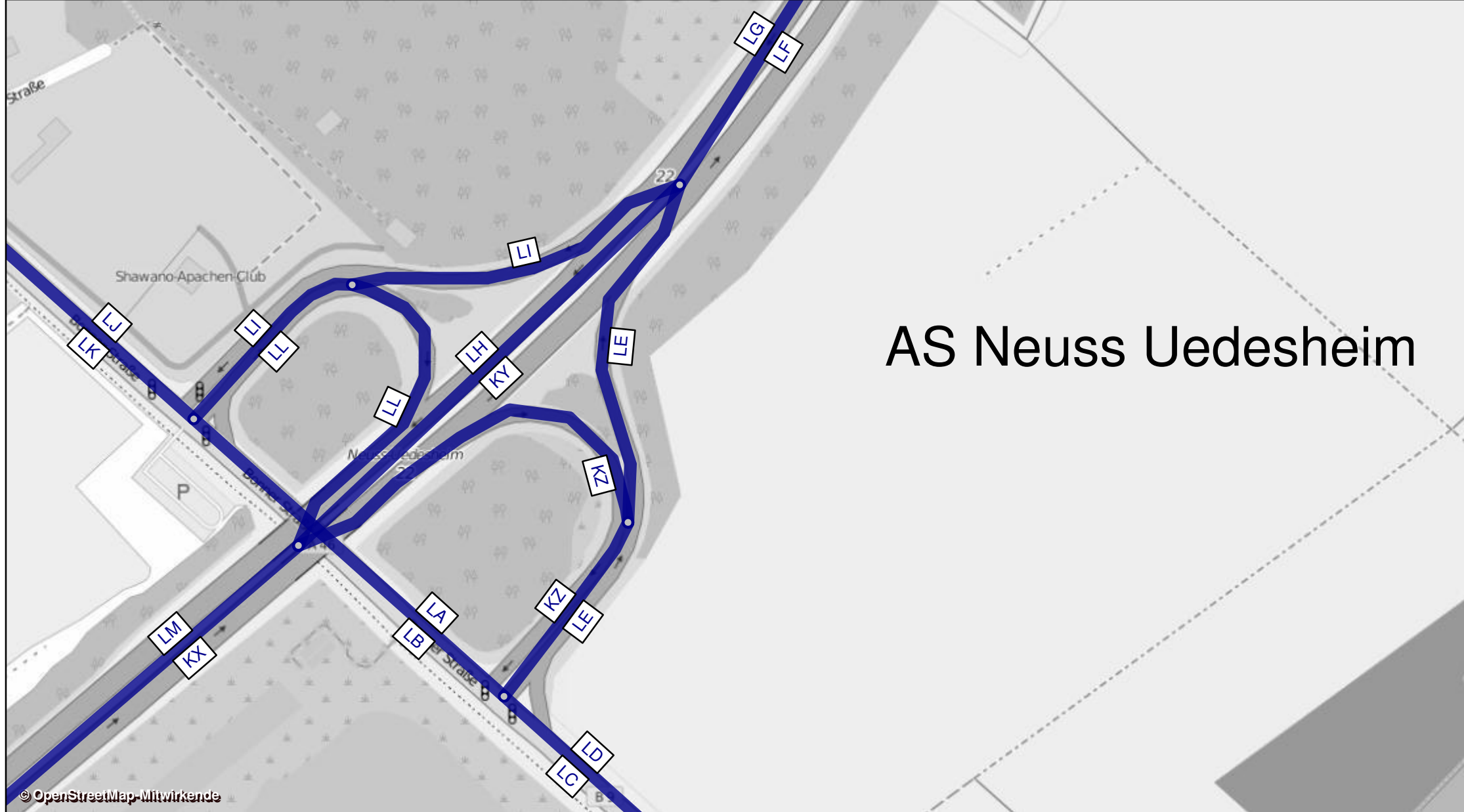
AS Neuss Uedesheim - Prognose-Planfall 2030				Wertkategorie						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>r</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>r</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
KX	A 46	Ost	HFB	32750	11,3%	3700	34800	12,1%	4200	29700	12,8%	17,9%	1685	339	0,06	0,011	11,1%	3300
LM	A 46	West	HFB	30300	10,9%	3300	31950	11,9%	3800	27750	11,9%	15,8%	1595	281	0,06	0,010	10,3%	2850
KY	A 46	Ost	HFB	28100	10,5%	2950	29750	11,4%	3400	25650	11,6%	17,4%	1464	279	0,06	0,011	10,1%	2600
KZ	A 46	Ost	Ausfahrt	4650	16,1%	750	5050	15,8%	800	4000	20,7%	19,9%	221	60	0,06	0,015	17,5%	700
LE	A 46	Ost	Einfahrt	14250	8,1%	1150	15300	8,5%	1300	12600	8,7%	10,9%	729	118	0,06	0,009	7,5%	950
LF	A 46	Ost	HFB	42350	9,6%	4050	45050	10,4%	4700	38250	10,6%	15,5%	2193	396	0,06	0,010	9,2%	3500
LG	A 46	West	HFB	39300	9,9%	3900	41750	10,8%	4500	35700	11,0%	13,2%	2044	372	0,06	0,010	9,2%	3300
LH	A 46	West	HFB	25800	9,9%	2550	27100	10,7%	2900	23800	10,8%	13,2%	1369	234	0,06	0,010	9,0%	2150
LI	A 46	West	Ausfahrt	13550	10,3%	1400	14600	11,0%	1600	11900	11,3%	13,1%	674	138	0,06	0,012	9,7%	1150
LL	A 46	West	Einfahrt	4500	17,8%	800	4850	18,6%	900	4000	19,0%	28,7%	226	46	0,06	0,012	16,3%	650
QS KX+LM	A 46	-	HFB	63050	11,1%	7000	66750	12,0%	8000	57450	-	-	-	-	-	-	10,7%	6150
QS LH+KY	A 46	-	HFB	53900	10,2%	5500	56850	11,1%	6300	49450	-	-	-	-	-	-	9,6%	4750
QS LG+LF	A 46	-	HFB	81650	9,7%	7950	86800	10,6%	9200	73950	-	-	-	-	-	-	9,2%	6800
LC	B 9	Süd	Basisstraße	12800	9,0%	1150	13100	9,2%	1200	11250	10,5%	5,2%	659	88	0,06	0,008	8,4%	950
LD	B 9	Nord	Basisstraße	12800	9,0%	1150	13100	9,2%	1200	11250	10,5%	5,2%	659	88	0,06	0,008	8,4%	950
LJ	B 9	Nord	Basisstraße	7350	8,2%	600	7550	7,9%	600	6950	8,9%	4,5%	407	54	0,06	0,008	7,2%	500
LK	B 9	Süd	Basisstraße	7350	8,2%	600	7550	7,9%	600	6950	8,9%	4,5%	407	54	0,06	0,008	7,2%	500
QS LC+LD	B 9	-	Basisstraße	25600	9,0%	2300	26200	9,2%	2400	22500	-	-	-	-	-	-	8,4%	1900
QS LJ+LK	B 9	-	Basisstraße	14700	8,2%	1200	15100	7,9%	1200	13900	-	-	-	-	-	-	7,2%	1000
LA	B 9	Nord	Basisstraße	6900	8,0%	550	7050	7,8%	550	5950	9,4%	4,7%	349	46	0,06	0,008	7,6%	450
LB	B 9	Süd	Basisstraße	6900	8,0%	550	7050	7,8%	550	5950	9,4%	4,7%	349	46	0,06	0,008	7,6%	450
QS LA+LB	B 9	-	Basisstraße	13800	8,0%	1100	14100	7,8%	1100	11900	-	-	-	-	-	-	7,6%	900



AS Neuss Uedesheim - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
KX	A 46	HFB	3981	8,8%	KZ	480	9,2%	KY	3501	8,7%	-	-	-	-	-	-	3726	7,6%	2733	7,9%	3492
LM	A 46	HFB	2944	8,8%	LH	2536	9,2%	LL	408	6,3%	-	-	-	-	-	-	2363	10,1%	3231	5,6%	2747
KY	A 46	HFB	3539	11,2%	KX	3885	11,7%	KZ	346	16,5%	LE	1335	9,3%	LF	4874	10,7%	3258	6,8%	2324	6,7%	3027
KZ	A 46	Ausfahrt	483	8,6%	KX	3431	12,0%	KY	2949	12,5%	-	-	-	-	-	-	470	13,4%	410	14,8%	452
LE	A 46	Einfahrt	1806	5,2%	KY	3589	6,4%	LF	5394	6,0%	-	-	-	-	-	-	1778	5,1%	1439	4,4%	1390
LF	A 46	HFB	5282	6,1%	LE	1793	5,5%	KY	3489	6,4%	-	-	-	-	-	-	5033	6,2%	3763	5,8%	4274
LG	A 46	HFB	3780	8,1%	LI	1309	7,3%	LH	2471	8,6%	-	-	-	-	-	-	3128	8,2%	4251	6,4%	3620
LH	A 46	HFB	2562	2,3%	LL	142	2,4%	LM	2704	2,3%	LG	2968	2,1%	LI	406	0,9%	1937	8,9%	2799	6,2%	2358
LI	A 46	Ausfahrt	1285	11,0%	LG	3433	10,3%	LH	2148	9,9%	-	-	-	-	-	-	1189	7,1%	1452	6,9%	1282
LL	A 46	Einfahrt	436	22,1%	LH	2162	8,4%	LM	2598	10,7%	-	-	-	-	-	-	426	15,7%	433	2,0%	412
LC	B 9	Basisstraße	1575	8,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1503	10,8%	1622	7,4%	-
LD	B 9	Basisstraße	1575	8,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2115	6,3%	1442	6,0%	-
LJ	B 9	Basisstraße	926	5,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	907	4,7%	989	8,1%	-
LK	B 9	Basisstraße	926	5,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	838	9,8%	1178	2,1%	-
LA	B 9	Basisstraße	1166	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	825	7,2%	691	5,1%	-
LB	B 9	Basisstraße	1166	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1521	7,7%	1901	3,8%	-

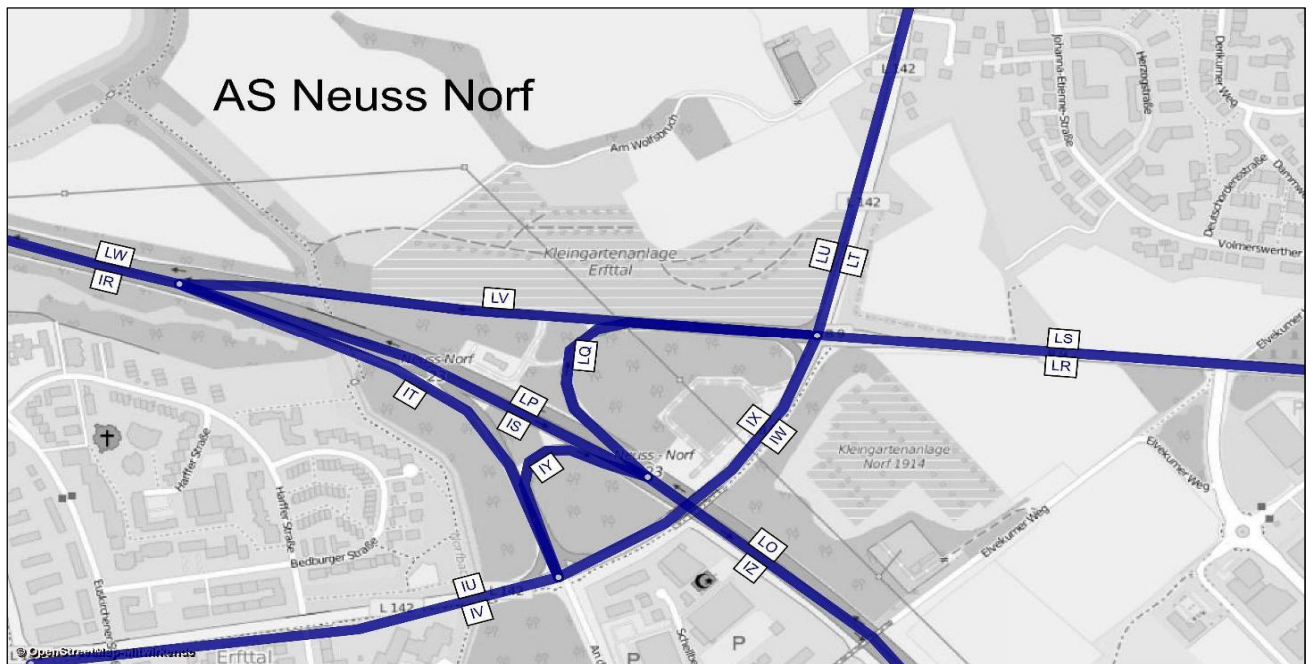






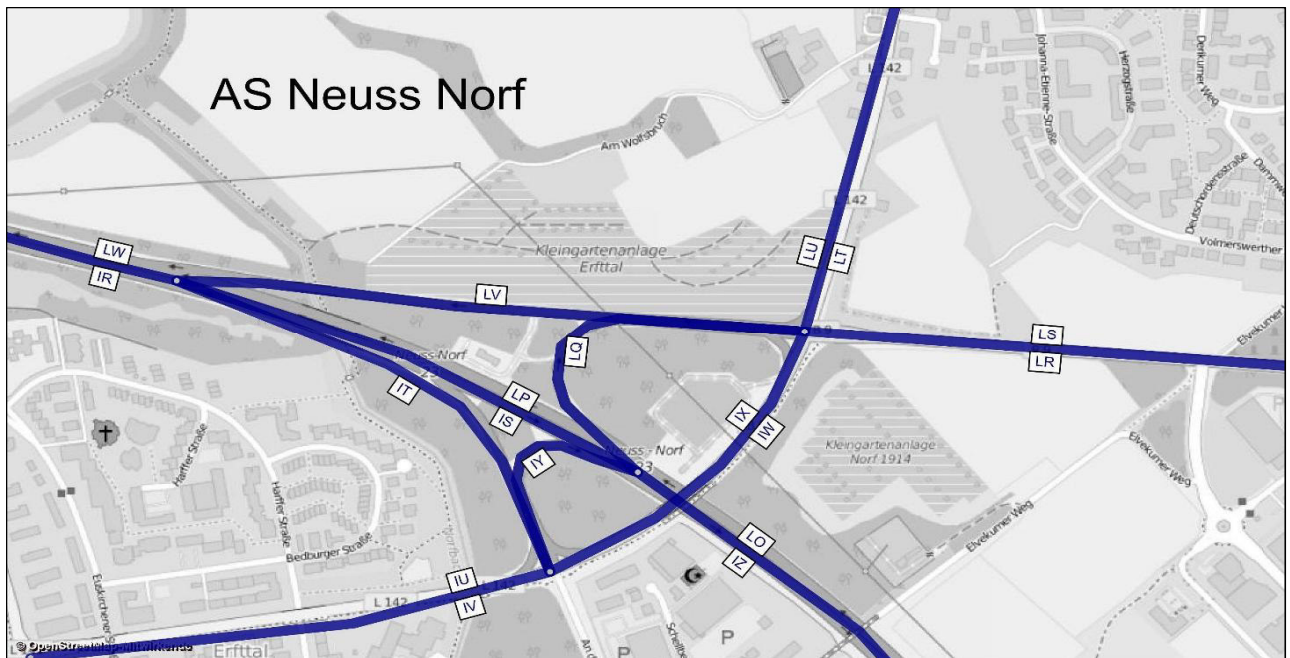
AS Neuss Uedesheim

AS Neuss Norf - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
IR	A 57	Süd	HFB	59750	11,0%	6600	62850	11,9%	7450	54800	11,9%	17,8%	3112	625	0,06	0,011	10,4%	5700
IS	A 57	Süd	HFB	47950	12,6%	6050	50400	13,6%	6850	44450	13,2%	20,7%	2532	494	0,06	0,011	11,6%	5150
IT	A 57	Süd	Ausfahrt	11800	5,1%	600	12400	4,8%	600	10350	6,4%	7,1%	580	131	0,06	0,013	5,3%	550
IY	A 57	Süd	Einfahrt	3200	14,1%	450	3400	13,2%	450	2900	15,8%	25,9%	165	35	0,06	0,012	13,8%	400
IZ	A 57	Süd	HFB	51200	12,6%	6450	53800	13,6%	7300	47350	13,3%	21,0%	2696	528	0,06	0,011	11,7%	5550
LO	A 57	Nord	HFB	51400	12,7%	6550	54050	13,7%	7400	47450	13,1%	22,2%	2707	518	0,06	0,011	11,6%	5500
LP	A 57	Nord	HFB	48100	12,8%	6150	50600	13,8%	7000	44450	13,0%	22,1%	2535	487	0,06	0,011	11,6%	5150
LQ	A 57	Nord	Ausfahrt	3300	12,1%	400	3400	13,2%	450	3000	13,6%	23,1%	171	31	0,06	0,010	11,7%	350
LV	A 57	Nord	Einfahrt	9600	8,3%	800	10100	8,4%	850	8600	9,8%	10,7%	500	77	0,06	0,009	8,1%	700
LW	A 57	Nord	HFB	57700	12,0%	6900	60700	12,9%	7850	53100	12,5%	20,5%	3036	564	0,06	0,011	11,0%	5850
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	102600	12,7%	13000	107850	13,6%	14700	94800	-	-	-	-	-	-	11,7%	11050
QS LP+IS	A 57	-	HFB	96050	12,7%	12200	101000	13,7%	13850	88900	-	-	-	-	-	-	11,6%	10300
QS LW+IR	A 57	-	HFB	117450	11,5%	13500	123550	12,4%	15300	107900	-	-	-	-	-	-	10,7%	11550
IU	L 142	West	Basisstraße	8650	5,8%	500	8850	5,6%	500	7950	6,4%	3,1%	466	62	0,06	0,008	5,0%	400
IV	L 142	Ost	Basisstraße	8650	5,8%	500	8850	5,6%	500	7950	6,4%	3,1%	466	62	0,06	0,008	5,0%	400
LR	B9	Ost	Basisstraße	7500	6,0%	450	7700	5,8%	450	7000	7,3%	3,5%	410	55	0,06	0,008	5,7%	400
LS	B9	West	Basisstraße	7500	6,0%	450	7700	5,8%	450	7000	7,3%	3,5%	410	55	0,06	0,008	5,7%	400
LT	L 142	Nord	Basisstraße	5550	8,1%	450	5700	7,9%	450	5250	11,0%	5,3%	308	41	0,06	0,008	8,6%	450
LU	L 142	Süd	Basisstraße	5550	8,1%	450	5700	7,9%	450	5250	11,0%	5,3%	308	41	0,06	0,008	8,6%	450
QS IU+IV	L 142	-	Basisstraße	17300	5,8%	1000	17700	5,6%	1000	15900	-	-	-	-	-	-	5,0%	800
QS LR+LS	B9	-	Basisstraße	15000	6,0%	900	15400	5,8%	900	14000	-	-	-	-	-	-	5,7%	800
QS LU+LT	L 142	-	Basisstraße	11100	8,1%	900	11400	7,9%	900	10500	-	-	-	-	-	-	8,6%	900
IX	L 142	West	Basisstraße	9500	5,3%	500	9750	5,1%	500	8700	5,9%	2,8%	510	68	0,06	0,008	4,6%	400
IW	L 142	Ost	Basisstraße	9500	5,3%	500	9750	5,1%	500	8700	5,9%	2,8%	510	68	0,06	0,008	4,6%	400
QS IX+IW	L 142	-	Basisstraße	19000	5,3%	1000	19500	5,1%	1000	17400	-	-	-	-	-	-	4,6%	800





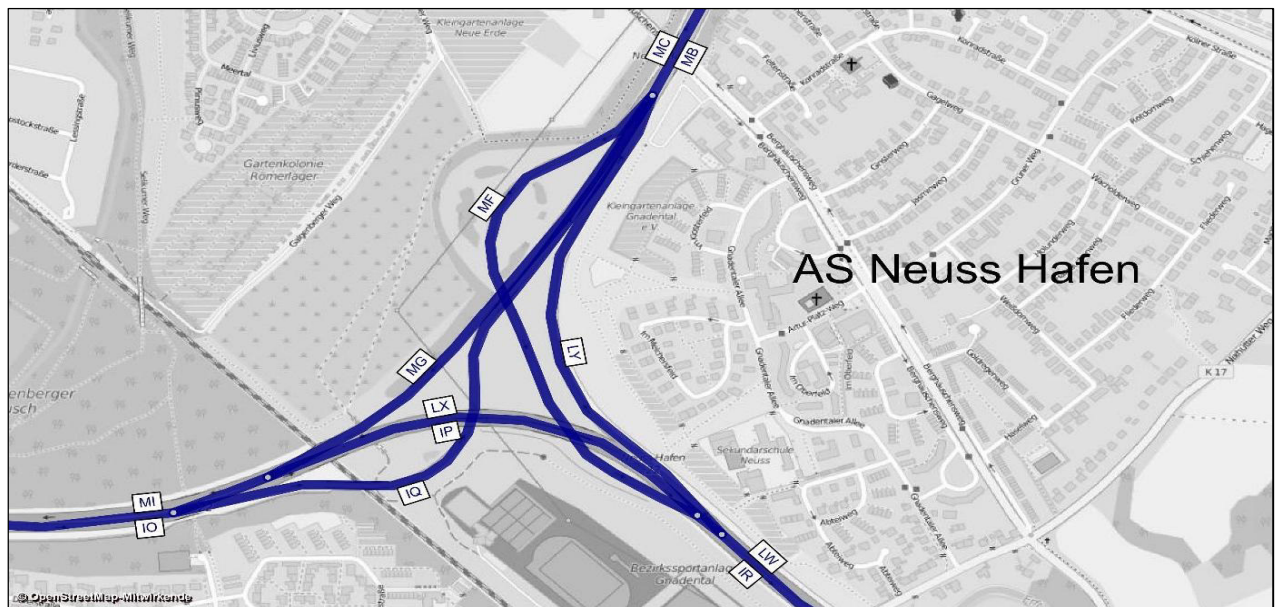
AS Neuss Norf - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV Kfz / h	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub> Kfz / h	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub> Kfz / h	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E / h
IR	A 57	HFB	5156	8,7%	IT	1050	5,4%	IS	4106	9,6%	-	-	-	-	-	5158	9,4%	5858	5,4%	4915	
IS	A 57	HFB	4164	10,5%	IR	5079	9,4%	IT	915	4,3%	IY	529	0,9%	IZ	4692	9,4%	4168	10,9%	4633	6,2%	4084
IT	A 57	Ausfahrt	1231	19,6%	IR	3082	9,2%	IS	1852	2,2%	-	-	-	-	-	992	3,4%	1224	2,2%	1037	
IY	A 57	Einfahrt	536	1,2%	IS	4007	10,9%	IZ	4544	9,8%	-	-	-	-	-	439	3,0%	188	21,9%	340	
IZ	A 57	HFB	4621	9,7%	IY	519	0,9%	IS	4103	10,8%	-	-	-	-	-	4607	10,1%	4822	6,8%	4585	
LO	A 57	HFB	4665	10,5%	LP	4487	10,2%	LQ	178	18,8%	-	-	-	-	-	4385	11,1%	5213	5,9%	4674	
LP	A 57	HFB	4414	7,1%	LO	4656	7,1%	LQ	242	6,5%	LW	4896	7,3%	LV	483	9,0%	4217	11,2%	4794	6,3%	4282
LQ	A 57	Ausfahrt	687	5,0%	LP	1549	5,6%	LO	2235	5,4%	-	-	-	-	-	165	9,5%	419	2,0%	287	
LV	A 57	Einfahrt	1143	1,3%	LW	2979	5,7%	LP	1836	8,5%	-	-	-	-	-	629	7,5%	996	6,7%	956	
LW	A 57	HFB	5282	10,2%	LV	802	24,6%	LP	4480	7,6%	-	-	-	-	-	4846	10,7%	5789	6,3%	5036	
IU	L 142	Basisstraße	732	2,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	806	3,9%	1417	2,1%	-	
IV	L 142	Basisstraße	732	2,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1088	3,9%	708	5,3%	-	
LR	B9	Basisstraße	689	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	898	13,0%	885	3,7%	-	
LS	B9	Basisstraße	689	4,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	898	13,0%	885	3,7%	-	
LT	L 142	Basisstraße	400	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	845	2,7%	705	1,4%	-	
LU	L 142	Basisstraße	400	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	465	4,2%	712	7,3%	-	
IX	L 142	Basisstraße	1030	5,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	301	1,6%	568	5,8%	-	
IW	L 142	Basisstraße	1030	5,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1134	3,2%	895	3,1%	-	



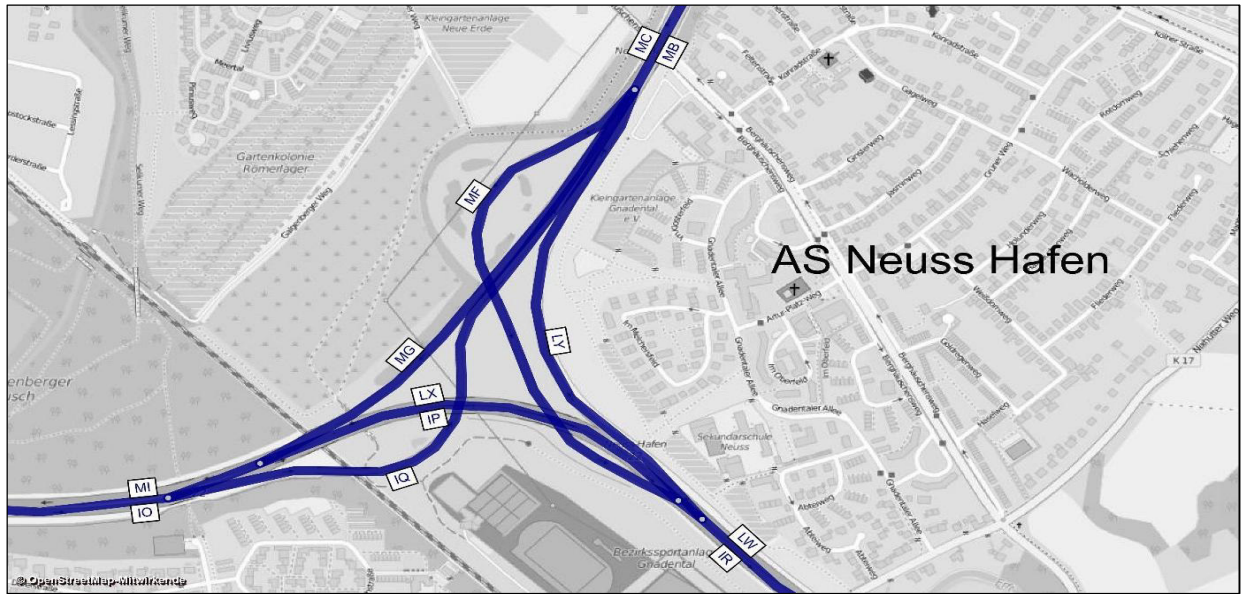




AS Neuss Hafen - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
IO	A 57	Süd	HFB	66700	10,3%	6900	69700	11,0%	7700	61350	11,1%	16,9%	3484	698	0,06	0,011	9,7%	5950	
IP	A 57	Süd	HFB	48650	11,2%	5450	50850	12,0%	6100	45250	12,0%	18,2%	2559	539	0,06	0,012	10,5%	4750	
IQ	A 57	Süd	Ausfahrt	18050	7,8%	1400	18850	8,5%	1600	16100	8,4%	12,6%	926	159	0,06	0,010	7,1%	1150	
LX	A 57	Nord	HFB	46300	12,4%	5750	48400	13,3%	6450	43200	12,8%	20,8%	2463	477	0,06	0,011	11,2%	4850	
LY	A 57	Nord	Ausfahrt	11400	10,5%	1200	12300	11,4%	1400	9850	11,2%	19,4%	573	86	0,06	0,009	9,6%	950	
MB	B 1	Ost	HFB	29450	8,8%	2600	31150	9,6%	3000	25950	9,5%	15,0%	1499	245	0,06	0,009	8,3%	2150	
MC	B 1	West	HFB	28050	8,2%	2300	29700	8,9%	2650	24650	9,0%	11,6%	1422	235	0,06	0,010	7,7%	1900	
MF	A 57	Süd	Einfahrt	11100	10,4%	1150	11950	10,9%	1300	9550	11,4%	15,8%	553	86	0,06	0,009	9,9%	950	
MG	A 57	Nord	Einfahrt	16950	6,8%	1150	17750	7,3%	1300	15100	7,5%	9,1%	869	149	0,06	0,010	6,3%	950	
MI	A 57	Nord	HFB	63300	10,9%	6900	66150	11,8%	7800	58350	11,4%	18,0%	3332	627	0,06	0,011	10,0%	5850	
IR	A 57	Süd	HFB	59750	11,0%	6600	62850	11,9%	7450	54800	11,9%	17,8%	3112	625	0,06	0,011	10,4%	5700	
LW	A 57	Nord	HFB	57700	12,0%	6900	60700	12,9%	7850	53100	12,5%	20,5%	3036	564	0,06	0,011	11,0%	5850	
QS MI+IO	A 57	-	HFB	130000	10,6%	13800	135850	11,4%	15500	119700	-	-	-	-	-	-	9,9%	11800	
QS LX+IP	A 57	-	HFB	94950	11,8%	11200	99250	12,6%	12550	88450	-	-	-	-	-	-	10,9%	9600	
QS LW+IR	A 57	-	HFB	117450	11,5%	13500	123550	12,4%	15300	107900	-	-	-	-	-	-	10,7%	11550	
QS MB+MC	B 1	-	HFB	57500	8,5%	4900	60850	9,3%	5650	50600	-	-	-	-	-	-	8,0%	4050	

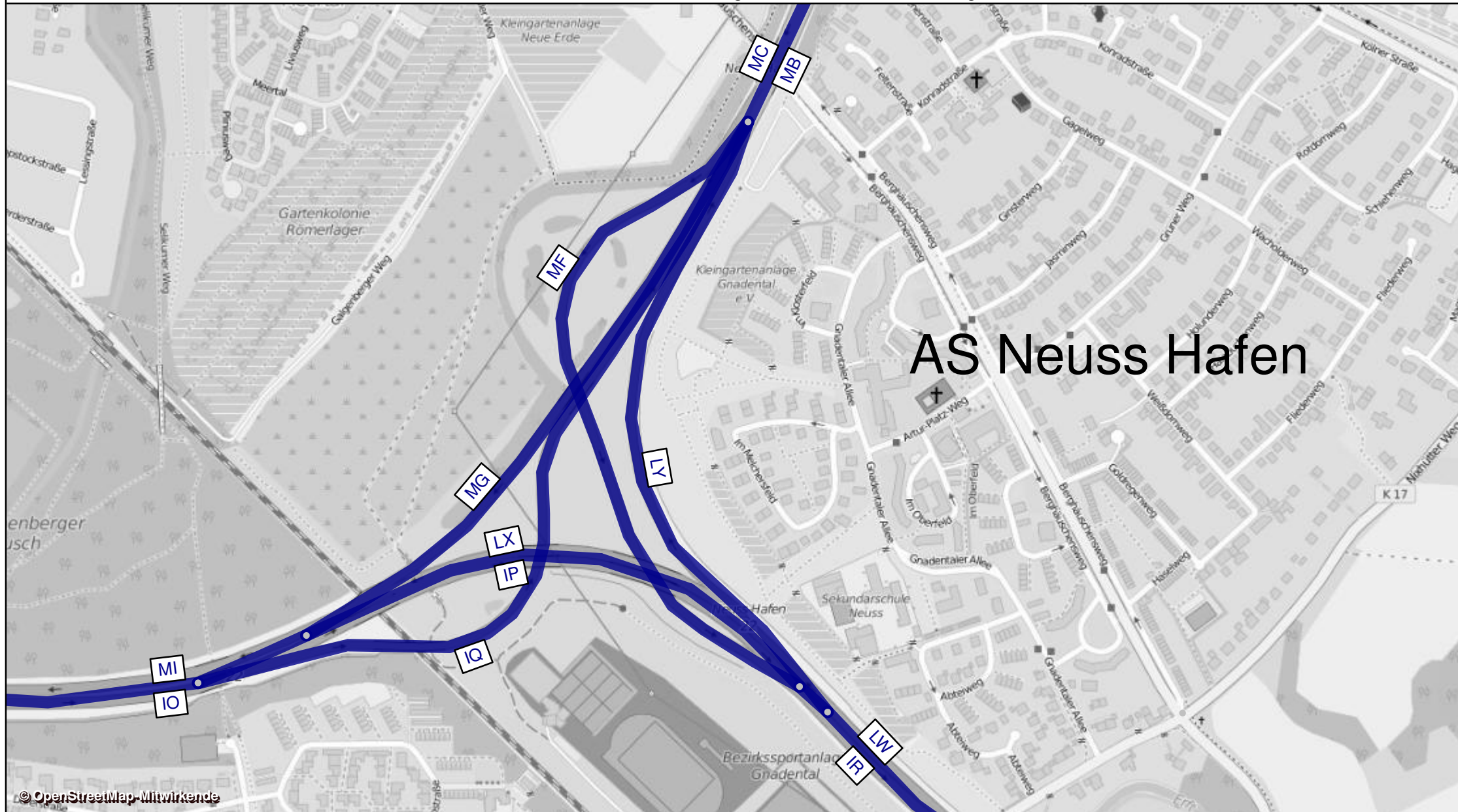


AS Neuss Hafen - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
IO	A 57	HFB	6880	9,1%	IQ	2244	5,4%	IP	4636	10,9%	-	-	-	-	-	-	6831	7,5%	5436	6,0%	6596
IP	A 57	HFB	4648	14,4%	IR	4962	15,0%	MF	313	24,4%	IQ	2153	6,1%	IO	6801	11,8%	4584	8,7%	4226	6,1%	4472
IQ	A 57	Ausfahrt	2285	4,4%	IP	4481	8,6%	IO	6765	7,2%	LY	1401	5,0%	MB	3686	4,7%	2248	5,1%	1209	5,6%	2081
LX	A 57	HFB	4334	7,5%	MI	6289	6,3%	MG	1954	3,5%	LW	5054	7,8%	LY	720	9,1%	3384	12,8%	4762	6,3%	4227
LY	A 57	Ausfahrt	1519	5,5%	LW	5256	9,7%	LX	3737	11,3%	MB	3679	4,8%	-	-	-	1462	5,9%	1028	6,5%	1166
MB	B 1	HFB	3748	4,3%	IQ	2198	3,6%	LY	1550	5,3%	-	-	-	-	-	-	3708	5,4%	2237	6,0%	3068
MC	B 1	HFB	3367	3,0%	MF	1498	3,5%	MG	1869	2,5%	-	-	-	-	-	-	1268	13,5%	3861	3,2%	2952
MF	A 57	Einfahrt	1515	4,2%	IR	4857	5,8%	IP	3342	6,6%	MC	3274	3,8%	-	-	-	575	15,4%	1632	3,6%	1320
MG	A 57	Einfahrt	1957	4,0%	LX	3899	10,5%	MI	5856	8,3%	MC	3232	4,9%	-	-	-	696	12,0%	2229	2,9%	1828
MI	A 57	HFB	6201	8,2%	LX	4415	9,5%	MG	1786	5,3%	-	-	-	-	-	-	4080	12,6%	6991	5,2%	5968
IR	A 57	HFB	5156	8,7%	MF	472	17,1%	IP	4684	7,9%	-	-	-	-	-	-	5158	9,4%	5858	5,4%	4915
LW	A 57	HFB	5282	10,2%	LY	831	11,7%	LX	4451	9,9%	-	-	-	-	-	-	4846	10,7%	5789	6,3%	5036

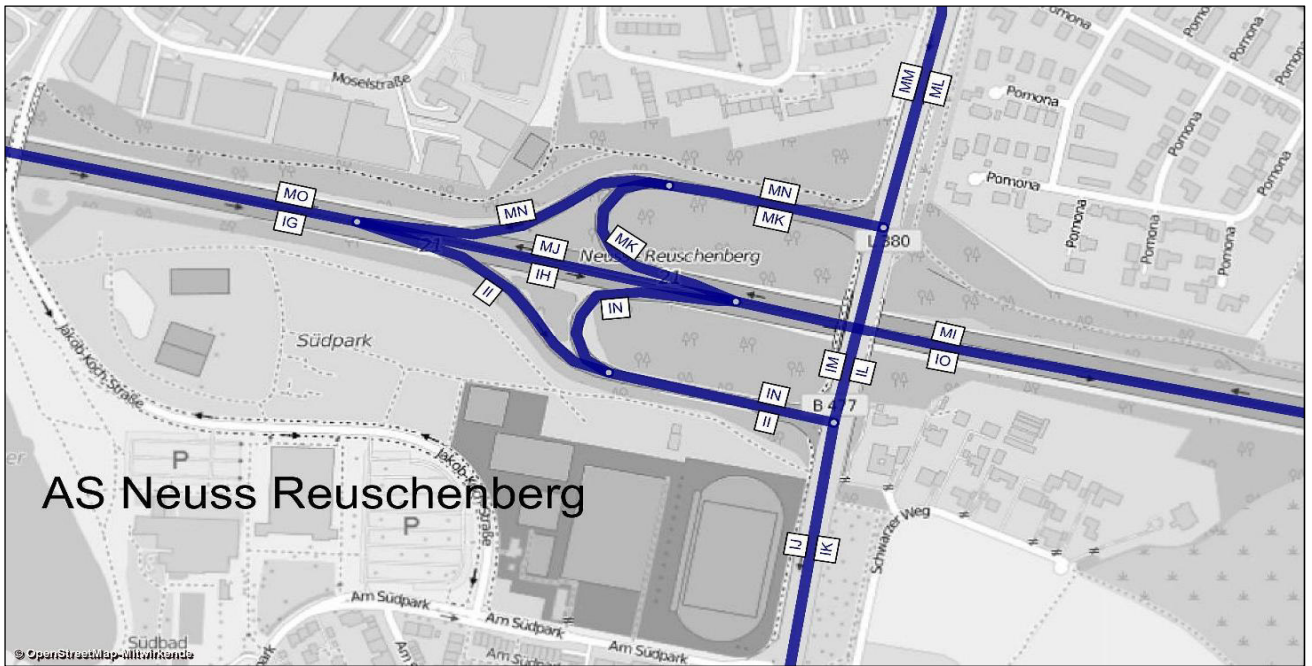




A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Neuss Reuschenberg - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	
IG	A 57	Süd	HFB	64050	10,5%	6750	66700	11,3%	7550	59250	11,2%	17,4%	3371	666	0,06	0,011	9,8%	5800	
MO	A 57	Nord	HFB	60750	11,3%	6850	63350	12,2%	7700	56400	11,7%	18,2%	3215	622	0,06	0,011	10,3%	5800	
IH	A 57	Süd	HFB	59200	11,1%	6550	61750	11,9%	7350	54800	11,7%	18,2%	3113	623	0,06	0,011	10,2%	5600	
II	A 57	Süd	Ausfahrt	4850	4,1%	200	4950	5,1%	250	4450	4,6%	5,6%	258	43	0,06	0,010	3,4%	150	
IN	A 57	Süd	Einfahrt	7550	4,6%	350	7950	5,0%	400	6550	5,6%	5,6%	372	75	0,06	0,011	4,6%	300	
IO	A 57	Süd	HFB	66700	10,3%	6900	69700	11,0%	7700	61350	11,1%	16,9%	3484	698	0,06	0,011	9,7%	5950	
MI	A 57	Nord	HFB	63300	10,9%	6900	66150	11,8%	7800	58350	11,4%	18,0%	3332	627	0,06	0,011	10,0%	5850	
MJ	A 57	Nord	HFB	56400	11,7%	6600	58900	12,6%	7450	52350	12,2%	19,2%	2986	572	0,06	0,011	10,7%	5600	
MK	A 57	Nord	Ausfahrt	6900	4,3%	300	7250	4,1%	300	5950	4,8%	5,2%	346	55	0,06	0,009	4,2%	250	
MN	A 57	Nord	Einfahrt	4350	5,7%	250	4450	5,6%	250	4050	5,7%	7,3%	229	50	0,06	0,012	4,9%	200	
QS MO+IG	A 57	-	HFB	124800	10,9%	13600	130050	11,7%	15250	115650	-	-	-	-	-	-	10,0%	11600	
QS MJ+IH	A 57	-	HFB	115600	11,4%	13150	120650	12,3%	14800	107150	-	-	-	-	-	-	10,5%	11200	
QSMI+IO	A 57	-	HFB	130000	10,6%	13800	135850	11,4%	15500	119700	-	-	-	-	-	-	9,9%	11800	
IJ	B 477	Süd	Basisstraße	14300	4,9%	700	14650	5,1%	750	13550	5,7%	3,4%	794	107	0,06	0,008	4,4%	600	
IK	B 477	Nord	Basisstraße	14300	4,9%	700	14650	5,1%	750	13550	5,7%	3,4%	794	107	0,06	0,008	4,4%	600	
ML	L 380	Nord	Basisstraße	5450	1,8%	100	5600	1,8%	100	5850	1,1%	0,6%	341	48	0,06	0,008	0,9%	50	
MM	L 380	Süd	Basisstraße	5450	1,8%	100	5600	1,8%	100	5850	1,1%	0,6%	341	48	0,06	0,008	0,9%	50	
QS IJ+IK	B 477	-	Basisstraße	28600	4,9%	1400	29300	5,1%	1500	27100	-	-	-	-	-	-	4,4%	1200	
QS ML+MM	L 380	-	Basisstraße	10900	1,8%	200	11200	1,8%	200	11700	-	-	-	-	-	-	0,9%	100	
IM	B 477	Süd	Basisstraße	9550	4,7%	450	9800	4,6%	450	9550	4,1%	2,2%	555	84	0,06	0,009	3,1%	300	
IL	B 477	Nord	Basisstraße	9550	4,7%	450	9800	4,6%	450	9550	4,1%	2,2%	555	84	0,06	0,009	3,1%	300	
QS IM+IL	B 477	-	Basisstraße	19100	4,7%	900	19600	4,6%	900	19100	-	-	-	-	-	-	3,1%	600	







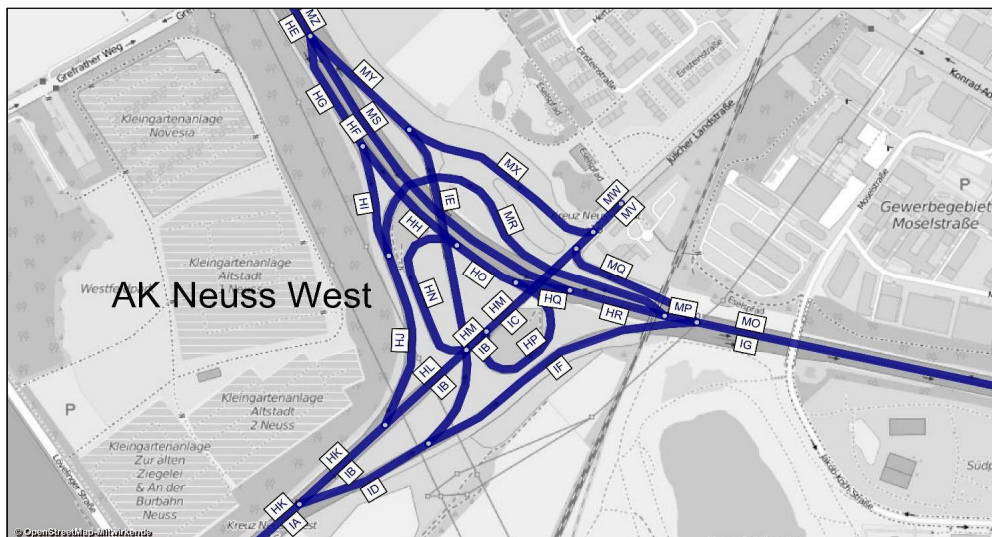
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



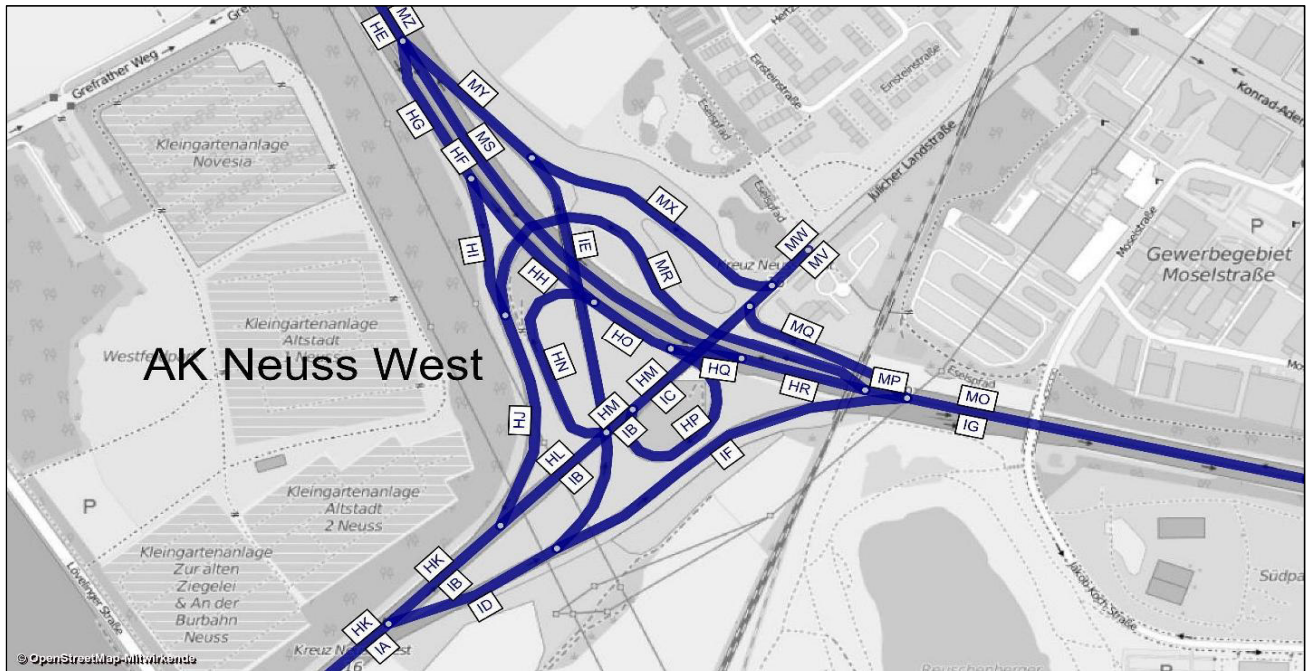
AS Neuss Reuschenberg



AK Neuss West - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h		Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
HE	A 57	Süd	HFB	56100	11,3%	6350	58300	12,3%	7150	52050	11,9%	19,5%	2967	571	0,06	0,011	10,5%	5450	
HF	A 57	Süd	HFB	38650	10,6%	4100	40050	11,5%	4600	36200	11,1%	18,6%	2065	396	0,06	0,011	9,8%	3550	
HG	A 57	Süd	Ausfahrt	17450	12,9%	2250	18250	14,0%	2550	15850	13,8%	21,5%	902	175	0,06	0,011	12,0%	1900	
HH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2950	6,8%	200	3100	8,1%	250	2500	8,4%	7,6%	144	25	0,06	0,010	6,0%	150	
HI	A 57	Süd	Rampe zur A 46	14500	14,1%	2050	15200	15,1%	2300	13350	14,8%	23,8%	759	149	0,06	0,011	13,1%	1750	
HJ	A 46	West	Einfahrt	35150	12,8%	4500	36800	13,7%	5050	32250	13,3%	21,8%	1833	363	0,06	0,011	11,8%	3800	
HK	A 46	West	HFB	39150	12,4%	4850	41100	13,1%	5400	35650	12,9%	21,6%	2030	397	0,06	0,011	11,4%	4050	
HL	A 46	West	HFB	4000	8,8%	350	4250	8,2%	350	3400	9,3%	19,9%	197	34	0,06	0,010	8,8%	300	
HM	A 46	West	HFB	7050	12,1%	850	7450	12,8%	950	6000	14,0%	20,5%	347	58	0,06	0,010	12,5%	750	
HN	A 57	Süd	Rampe von L 380	3000	16,7%	500	3150	17,5%	550	2600	20,2%	21,4%	150	24	0,06	0,009	17,3%	450	
HO	A 57	Süd	Verflechtung	5950	12,6%	750	6250	12,8%	800	5100	14,4%	14,3%	293	49	0,06	0,010	11,8%	600	
HP	A 57	Süd	Rampe zur L 380	2950	6,8%	200	3100	8,1%	250	2500	8,4%	7,6%	144	25	0,06	0,010	6,0%	150	
HQ	A 57	Süd	Einfahrt	3000	16,7%	500	3150	17,5%	550	2600	20,2%	21,4%	150	24	0,06	0,009	17,3%	450	
HR	A 57	Süd	HFB	41650	11,0%	4600	43200	12,0%	5200	38800	11,7%	18,8%	2215	420	0,06	0,011	10,3%	4000	
IA	A 46	Ost	HFB	40900	11,0%	4500	42650	11,8%	5050	38000	11,8%	16,3%	2148	457	0,06	0,012	10,1%	3850	
IB	A 46	Ost	HFB	4350	8,0%	350	4550	7,7%	350	3950	9,4%	12,6%	224	44	0,06	0,011	7,6%	300	
IC	A 46	Ost	HFB	7300	7,5%	550	7600	7,9%	600	6450	9,0%	10,8%	368	69	0,06	0,011	7,8%	500	
ID	A 46	Ost	Ausfahrt	36500	11,5%	4200	38100	12,3%	4700	34100	12,1%	16,7%	1924	413	0,06	0,012	10,4%	3550	
IE	A 57	Nord	Rampe von A 46	14150	14,5%	2050	14600	16,1%	2350	13650	15,0%	19,0%	768	167	0,06	0,012	12,8%	1750	
IF	A 57	Süd	Rampe von A 46	22400	9,4%	2100	23500	10,0%	2350	20450	10,1%	15,1%	1156	246	0,06	0,012	8,8%	1800	
IG	A 57	Süd	HFB	64050	10,5%	6750	66700	11,3%	7550	59250	11,2%	17,4%	3371	666	0,06	0,011	9,8%	5800	
MO	A 57	Nord	HFB	60750	11,3%	6850	63350	12,2%	7700	56400	11,7%	18,2%	3215	622	0,06	0,011	10,3%	5800	
MP	A 57	Nord	HFB	58200	10,9%	6350	60600	11,8%	7150	54200	11,3%	18,2%	3086	600	0,06	0,011	9,9%	5350	
MQ	A 57	Nord	Rampe zur L 380	2600	19,2%	500	2750	20,0%	550	2250	23,0%	18,7%	129	23	0,06	0,010	17,8%	400	
MR	A 57	Nord	Rampe zur A46	20650	11,9%	2450	21650	12,7%	2750	18900	12,3%	20,3%	1074	214	0,06	0,011	10,8%	2050	
MS	A 57	Nord	HFB	37550	10,4%	3900	38950	11,3%	4400	35300	10,7%	17,1%	2012	386	0,06	0,011	9,3%	3300	
MV	L 380	Ost	Basisstraße	9900	10,6%	1050	10350	11,6%	1200	8700	12,6%	12,8%	496	92	0,06	0,011	10,3%	900	
MW	L 380	West	Basisstraße	10100	9,9%	1000	10600	10,4%	1100	8700	11,2%	19,0%	504	81	0,06	0,009	9,8%	850	
MX	A 57	Nord	Rampe von L 380	3050	4,9%	150	3200	4,7%	150	2700	5,0%	15,1%	156	23	0,06	0,009	5,6%	150	
MY	A 57	Nord	Einfahrt	17200	12,8%	2200	17800	14,0%	2500	16300	13,3%	18,5%	924	191	0,06	0,012	11,7%	1900	
MZ	A 57	Nord	HFB	54750	11,1%	6100	56750	12,2%	6900	51600	11,5%	17,5%	2936	576	0,06	0,011	10,1%	5200	
QS MZ+HE	A 57	-	HFB	110850	11,2%	12450	115050	12,2%	14050	103650	-	-	-	-	-	-	10,3%	10650	
QS MS+HF	A 57	-	HFB	76200	10,5%	8000	79000	11,4%	9000	71500	-	-	-	-	-	-	9,6%	6850	
QS MS+HR	A 57	-	HFB	79200	10,7%	8500	82150	11,7%	9600	74100	-	-	-	-	-	-	9,9%	7300	
QS MP+HR	A 57	-	HFB	99850	11,0%	10950	103800	11,9%	12350	93000	-	-	-	-	-	-	10,1%	9350	
QS MO+IG	A 57	-	HFB	124800	10,9%	13600	130050	11,7%	15250	115650	-	-	-	-	-	-	10,0%	11600	
QS IA+HK	A 46	-	HFB	80050	11,7%	9350	83750	12,5%	10450	73650	-	-	-	-	-	-	10,7%	7900	
QS IB+HK	A 46	-	HFB	138900	11,9%	16550	138900	11,9%	16550	130350	-	-	-	-	-	-	10,9%	14150	
QS IB+HL	A 46	-	HFB	8350	8,4%	700	8800	8,0%	700	7350	-	-	-	-	-	-	8,2%	600	
QS IB+HM	A 46	-	HFB	11400	10,5%	1200	12000	10,8%	1300	9950	-	-	-	-	-	-	10,6%	1050	
QS IC+HM	A 46	-	HFB	14350	9,8%	1400	15050	10,3%	1550	12450	-	-	-	-	-	-	10,0%	1250	
QS MV+MW	L 380	-	HFB	20000	10,3%	2050	20950	11,0%	2300	17400	-	-	-	-	-	-	10,1%	1750	



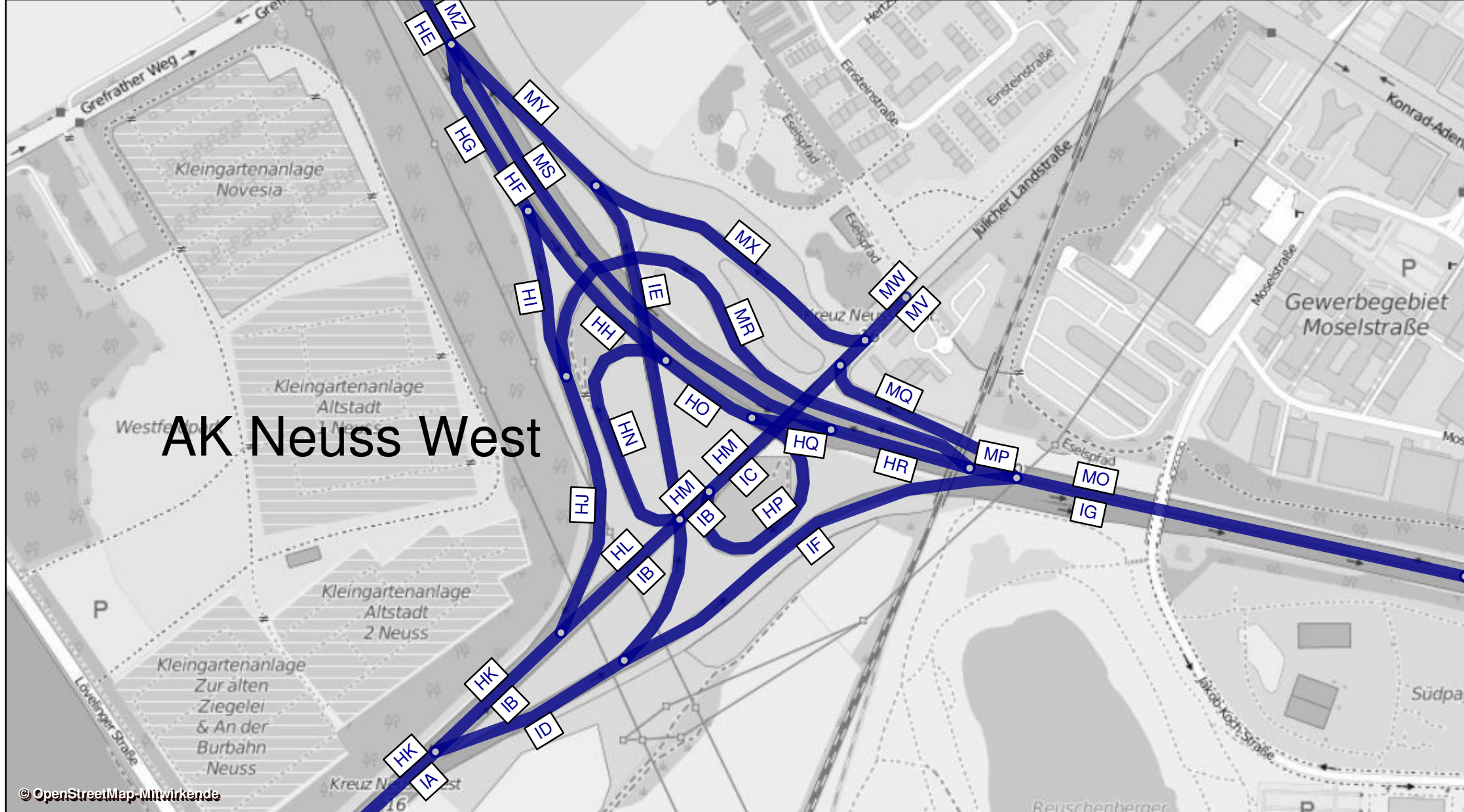
AK Neuss West - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E/h
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h		-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h		Kfz/h		
HE	A 57	HFB	4814	9,4%	HG	2153	11,0%	HF	2660	8,0%	-	-	-	-	-	-	4532	10,0%	5666	6,0%	4776
HF	A 57	HFB	3251	11,4%	HG	1452	11,7%	HE	4704	11,5%	HQ	314	12,2%	HR	3565	11,5%	3289	9,4%	3758	4,9%	3140
HG	A 57	Ausfahrt	1741	9,4%	HH	197	6,0%	HI	1545	9,8%	HE	4655	8,8%	HF	2913	8,4%	1243	11,5%	1909	8,1%	1498
HH	A 57	Parallelfahrbahn	504	9,4%	HG	1615	7,9%	HI	1111	7,2%	HN	182	11,7%	HO	686	10,0%	202	0,6%	259	7,0%	278
HI	A 57	Rampe zur A 46	1504	11,2%	HG	1663	10,5%	HH	159	3,9%	HJ	3737	9,7%	MR	2233	8,7%	1041	13,8%	1650	8,2%	1445
HJ	A 46	Einfahrt	3666	6,4%	HK	3959	7,3%	HL	293	17,5%	HI	1475	8,5%	MR	2190	5,1%	2425	13,7%	3938	6,3%	3166
HK	A 46	HFB	4042	6,3%	HJ	3448	6,0%	HL	594	7,9%	-	-	-	-	-	-	2604	13,6%	4520	6,5%	3485
HL	A 46	HFB	890	8,7%	HJ	2757	14,5%	HK	3647	13,0%	HN	220	24,1%	HM	1110	11,8%	177	11,6%	580	7,9%	470
HM	A 46	HFB	1165	9,9%	MW	1414	8,3%	MX	249	0,9%	HN	174	10,2%	HL	991	9,8%	388	15,9%	767	8,9%	667
HN	A 57	Rampe von L 380	686	6,2%	HH	235	7,6%	HO	921	6,6%	HM	880	4,9%	HL	194	0,5%	211	19,6%	188	12,3%	287
HO	A 57	Verflechtung	941	5,8%	HN	16	24,4%	HQ	16	24,4%	HP	21	17,0%	-	-	-	412	10,0%	447	9,2%	544
HP	A 57	Rampe zur L 380	504	9,4%	HO	686	10,0%	HQ	182	11,7%	IB	216	1,1%	IC	721	6,9%	202	0,6%	259	7,0%	296
HQ	A 57	Einfahrt	686	6,2%	HR	3239	9,5%	HF	2553	10,4%	HO	921	6,6%	HP	235	7,6%	211	19,6%	188	12,3%	251
HR	A 57	HFB	3541	11,9%	IF	2197	6,8%	IG	5738	9,9%	HQ	228	10,9%	HF	3313	12,0%	3500	10,0%	3945	5,2%	3181
IA	A 46	HFB	4047	7,1%	IB	541	8,3%	ID	3507	6,9%	-	-	-	-	-	-	4420	6,2%	3327	7,9%	3933
IB	A 46	HFB	731	5,3%	IA	1790	6,3%	ID	1059	6,9%	IC	869	5,4%	HP	138	5,8%	578	3,8%	320	6,5%	474
IC	A 46	HFB	952	2,3%	HP	220	8,0%	IB	732	0,6%	MQ	106	14,9%	MV	1058	3,6%	779	2,8%	579	6,7%	672
ID	A 46	Ausfahrt	3561	8,0%	IA	4209	7,0%	IB	648	1,8%	IE	1129	9,8%	IF	2431	7,1%	3844	6,6%	3007	8,0%	3206
IE	A 57	Rampe von A 46	1220	10,5%	IF	1289	6,3%	ID	2509	8,4%	MX	192	1,6%	MY	1412	9,3%	1372	8,1%	1274	9,9%	1205
IF	A 57	Rampe von A 46	2428	4,8%	ID	3498	5,8%	IE	1070	8,1%	HR	3058	13,9%	IG	5486	9,9%	2474	5,8%	1733	6,7%	2421
IG	A 57	HFB	5871	13,0%	HR	3444	17,5%	IF	2427	6,6%	-	-	-	-	-	-	5973	8,3%	5678	5,7%	5547
MO	A 57	HFB	5689	9,0%	MP	5531	8,7%	MQ	159	17,3%	-	-	-	-	-	-	4193	12,6%	6346	5,7%	5532
MP	A 57	HFB	5540	6,9%	MO	5700	7,4%	MQ	159	23,0%	MS	3470	8,2%	MR	2070	4,9%	3992	11,9%	6111	5,5%	4872
MQ	A 57	Rampe zur L 380	329	9,4%	MO	4514	3,8%	MP	4186	3,3%	IC	301	2,7%	MV	630	6,2%	203	25,1%	235	12,4%	243
MR	A 57	Rampe zur A46	2182	5,2%	MP	5364	6,2%	MS	3182	6,9%	HI	1427	13,8%	HJ	3610	8,6%	1384	13,6%	2289	4,9%	1948
MS	A 57	HFB	3472	8,2%	MR	1881	13,9%	MP	5353	10,2%	MZ	4708	9,0%	MY	1236	11,5%	2608	11,0%	3821	5,8%	3279
MV	L 380	Basisstraße	1148	11,2%	MQ	97	11,7%	IC	1051	11,1%	-	-	-	-	-	-	981	7,3%	814	8,3%	854
MW	L 380	Basisstraße	1374	4,3%	MX	130	6,8%	HM	1244	4,1%	-	-	-	-	-	-	595	12,4%	1079	6,6%	877
MX	A 57	Rampe von L 380	305	2,6%	MW	634	7,8%	HM	330	12,6%	MY	1359	14,6%	IE	1054	18,1%	207	5,9%	310	0,8%	260
MY	A 57	Einfahrt	1446	11,2%	MZ	4528	9,4%	MS	3082	8,6%	MX	334	2,3%	IE	1112	13,9%	1579	7,8%	1585	8,2%	1293
MZ	A 57	HFB	4790	8,5%	MY	1335	10,5%	MS	3455	7,7%	-	-	-	-	-	-	4187	9,8%	5407	6,5%	4627



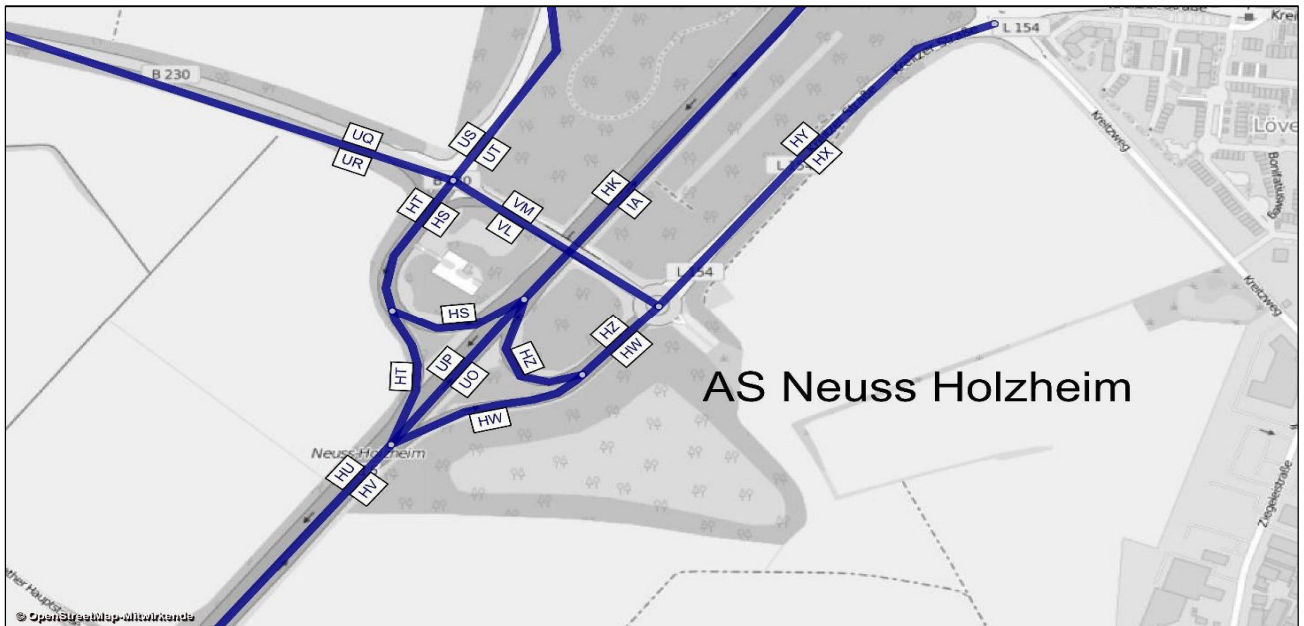


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AK Neuss West



AS Neuss Holzheim - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
HK	A 46	West	HFB	39150	12,4%	4850	41100	13,1%	5400	35650	12,9%	21,6%	2030	397	0,06	0,011	11,4%	4050	
HS	A 46	West	Ausfahrt	5950	9,2%	550	6200	9,7%	600	5400	9,9%	9,9%	306	61	0,06	0,011	8,3%	450	
UP	A 46	West	HFB	33200	13,0%	4300	34900	13,8%	4800	30300	13,5%	23,7%	1725	336	0,06	0,011	12,0%	3650	
HT	A 46	West	Einfahrt	1350	11,1%	150	1400	10,7%	150	1200	12,3%	10,4%	68	17	0,06	0,014	8,3%	100	
HU	A 46	West	HFB	34550	12,9%	4450	36250	13,8%	5000	31500	13,4%	23,1%	1792	353	0,06	0,011	11,9%	3750	
HV	A 46	Ost	HFB	35850	12,0%	4300	37300	13,0%	4850	33450	12,7%	17,8%	1889	400	0,06	0,012	10,9%	3650	
HW	A 46	Ost	Ausfahrt	1350	14,8%	200	1400	14,3%	200	1200	16,1%	14,9%	69	15	0,06	0,013	12,5%	150	
UO	A 46	Ost	HFB	34450	11,9%	4100	35950	12,9%	4650	32200	12,5%	17,9%	1821	385	0,06	0,012	10,9%	3500	
HZ	A 46	Ost	Einfahrt	6400	6,3%	400	6700	6,7%	450	5800	7,7%	7,8%	327	72	0,06	0,012	6,0%	350	
IA	A 46	Ost	HFB	40900	11,0%	4500	42650	11,8%	5050	38000	11,8%	16,3%	2148	457	0,06	0,012	10,1%	3850	
QS HU+HV	A 46	-	HFB	70400	12,4%	8750	73550	13,4%	9850	64950	-	-	-	-	-	-	11,4%	7400	
QS UO+UP	A 46	-	HFB	67650	12,4%	8400	70850	13,3%	9450	62500	-	-	-	-	-	-	11,4%	7150	
QS HK+IA	A 46	-	HFB	80050	11,7%	9350	83750	12,5%	10450	73650	-	-	-	-	-	-	10,7%	7900	
HX	L 154	Nord	Basisstraße	2050	7,3%	150	2100	7,1%	150	1750	11,0%	5,3%	103	14	0,06	0,008	8,6%	150	
HY	L 154	Süd	Basisstraße	2050	7,3%	150	2100	7,1%	150	1750	11,0%	5,3%	103	14	0,06	0,008	8,6%	150	
UQ	B 230	West	Basisstraße	3950	5,1%	200	4050	4,9%	200	3800	5,1%	2,4%	223	30	0,06	0,008	3,9%	150	
UR	B 230	Ost	Basisstraße	3950	5,1%	200	4050	4,9%	200	3800	5,1%	2,4%	223	30	0,06	0,008	3,9%	150	
US	K 8	Süd	Basisstraße	1650	9,1%	150	1700	8,8%	150	1600	8,0%	3,9%	94	13	0,06	0,008	6,3%	100	
UT	K 8	Nord	Basisstraße	1650	9,1%	150	1700	8,8%	150	1600	8,0%	3,9%	94	13	0,06	0,008	6,3%	100	
QS HX+HY	L 154	-	Basisstraße	4100	7,3%	300	4200	7,1%	300	3500	-	-	-	-	-	-	8,6%	300	
QS UQ+UR	B 230	-	Basisstraße	7900	5,1%	400	8100	4,9%	400	7600	-	-	-	-	-	-	3,9%	300	
QS US+UT	K 8	-	Basisstraße	3300	9,1%	300	3400	8,8%	300	3200	-	-	-	-	-	-	6,3%	200	
VM	B 230	West	Basisstraße	3300	6,1%	200	3400	5,9%	200	3050	6,3%	3,0%	179	24	0,06	0,008	4,9%	150	
VL	B 230	Ost	Basisstraße	3300	6,1%	200	3400	5,9%	200	3050	6,3%	3,0%	179	24	0,06	0,008	4,9%	150	
QS VM+VL	B230	-	Basisstraße	6600	6,1%	400	6800	5,9%	400	6100	-	-	-	-	-	-	4,9%	300	



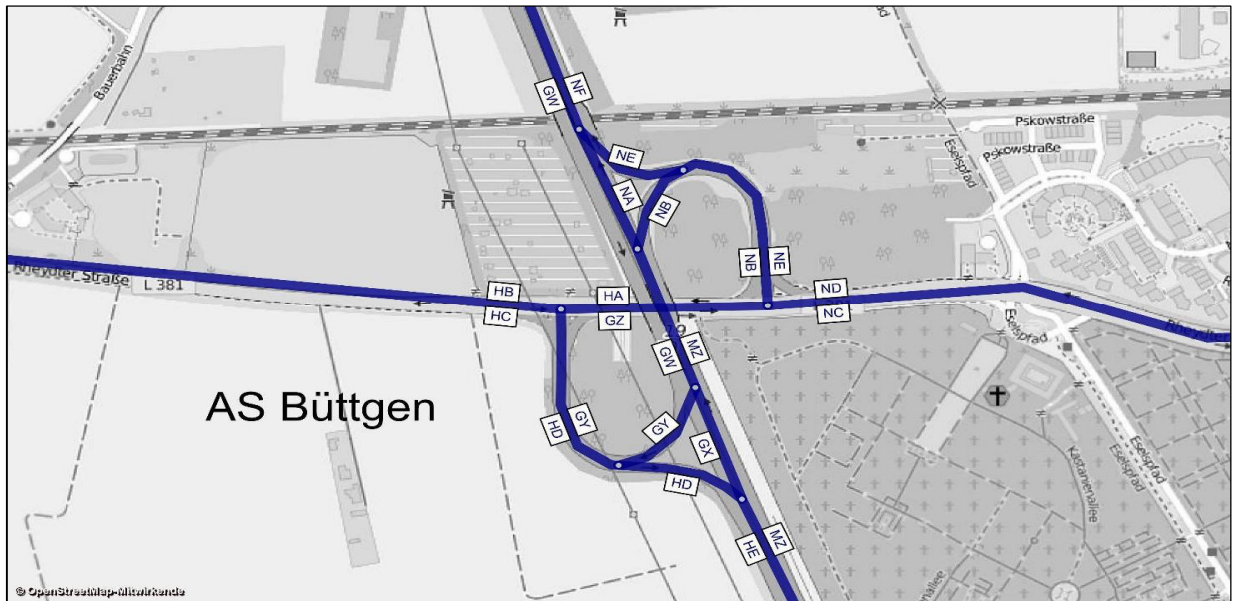








AS Büttgen - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>t</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
GW	A 57	Süd	HFB	52950	12,1%	6400	55250	13,0%	7200	49100	12,6%	21,1%	2803	532	0,06	0,011	11,1%	5450
GX	A 57	Süd	HFB	49000	12,7%	6200	50950	13,6%	6950	45600	13,2%	22,1%	2601	495	0,06	0,011	11,6%	5300
GY	A 57	Süd	Ausfahrt	4000	5,0%	200	4300	4,7%	200	3500	5,3%	7,8%	201	37	0,06	0,010	4,3%	150
HD	A 57	Süd	Einfahrt	7100	2,8%	200	7300	2,7%	200	6450	2,8%	2,9%	366	76	0,06	0,012	2,3%	150
HE	A 57	Süd	HFB	56100	11,3%	6350	58300	12,3%	7150	52050	11,9%	19,5%	2967	571	0,06	0,011	10,5%	5450
MZ	A 57	Nord	HFB	54750	11,1%	6100	56750	12,2%	6900	51600	11,5%	17,5%	2936	576	0,06	0,011	10,1%	5200
NA	A 57	Nord	HFB	47300	12,5%	5900	48950	13,6%	6650	44950	12,8%	19,1%	2552	512	0,06	0,011	11,1%	5000
NB	A 57	Nord	Ausfahrt	7400	2,7%	200	7800	3,2%	250	6650	3,1%	5,0%	384	65	0,06	0,010	3,0%	200
NE	A 57	Nord	Einfahrt	3900	3,8%	150	4200	3,6%	150	3400	4,4%	4,3%	193	42	0,06	0,012	4,4%	150
NF	A 57	Nord	HFB	51200	11,8%	6050	53200	12,9%	6850	48350	12,2%	18,0%	2745	554	0,06	0,011	10,7%	5150
QS GW+NF	A 57	-	HFB	104150	12,0%	12450	108450	13,0%	14050	97450	-	-	-	-	-	-	10,9%	10600
QS GW+NA	A 57	-	HFB	100250	12,3%	12300	104200	13,3%	13850	94050	-	-	-	-	-	-	11,1%	10450
QS GW+MZ	A 57	-	HFB	107700	11,6%	12500	112000	12,6%	14100	100700	-	-	-	-	-	-	10,6%	10650
QS GX+MZ	A 57	-	HFB	103750	11,9%	12300	107700	12,9%	13850	97200	-	-	-	-	-	-	10,8%	10500
QS HE+MZ	A 57	-	HFB	110850	11,2%	12450	115050	12,2%	14050	103650	-	-	-	-	-	-	10,3%	10650
NC	L 381	Ost	Basisstraße	9300	2,2%	200	9550	2,1%	200	8600	2,2%	1,1%	504	67	0,06	0,008	1,7%	150
ND	L 381	West	Basisstraße	9300	2,2%	200	9550	2,1%	200	8600	2,2%	1,1%	504	67	0,06	0,008	1,7%	150
HB	L 381	West	Basisstraße	8950	5,6%	500	9150	5,5%	500	8700	4,4%	2,1%	510	68	0,06	0,008	3,4%	300
HC	L 381	Ost	Basisstraße	8950	5,6%	500	9150	5,5%	500	8700	4,4%	2,1%	510	68	0,06	0,008	3,4%	300
QS NC+ND	L 381	-	Basisstraße	18600	2,2%	400	19100	2,1%	400	17200	-	-	-	-	-	-	1,7%	300
QS HB+HC	L 381	-	Basisstraße	17900	5,6%	1000	18300	5,5%	1000	17400	-	-	-	-	-	-	3,4%	600
HA	L 381	West	Basisstraße	9650	4,7%	450	9900	4,5%	450	9150	4,9%	2,4%	536	71	0,06	0,008	3,8%	350
GZ	L 381	Ost	Basisstraße	9650	4,7%	450	9900	4,5%	450	9150	4,9%	2,4%	536	71	0,06	0,008	3,8%	350
QS HA+GZ	L 381	-	Basisstraße	19300	4,7%	900	19800	4,5%	900	18300	-	-	-	-	-	-	3,8%	700

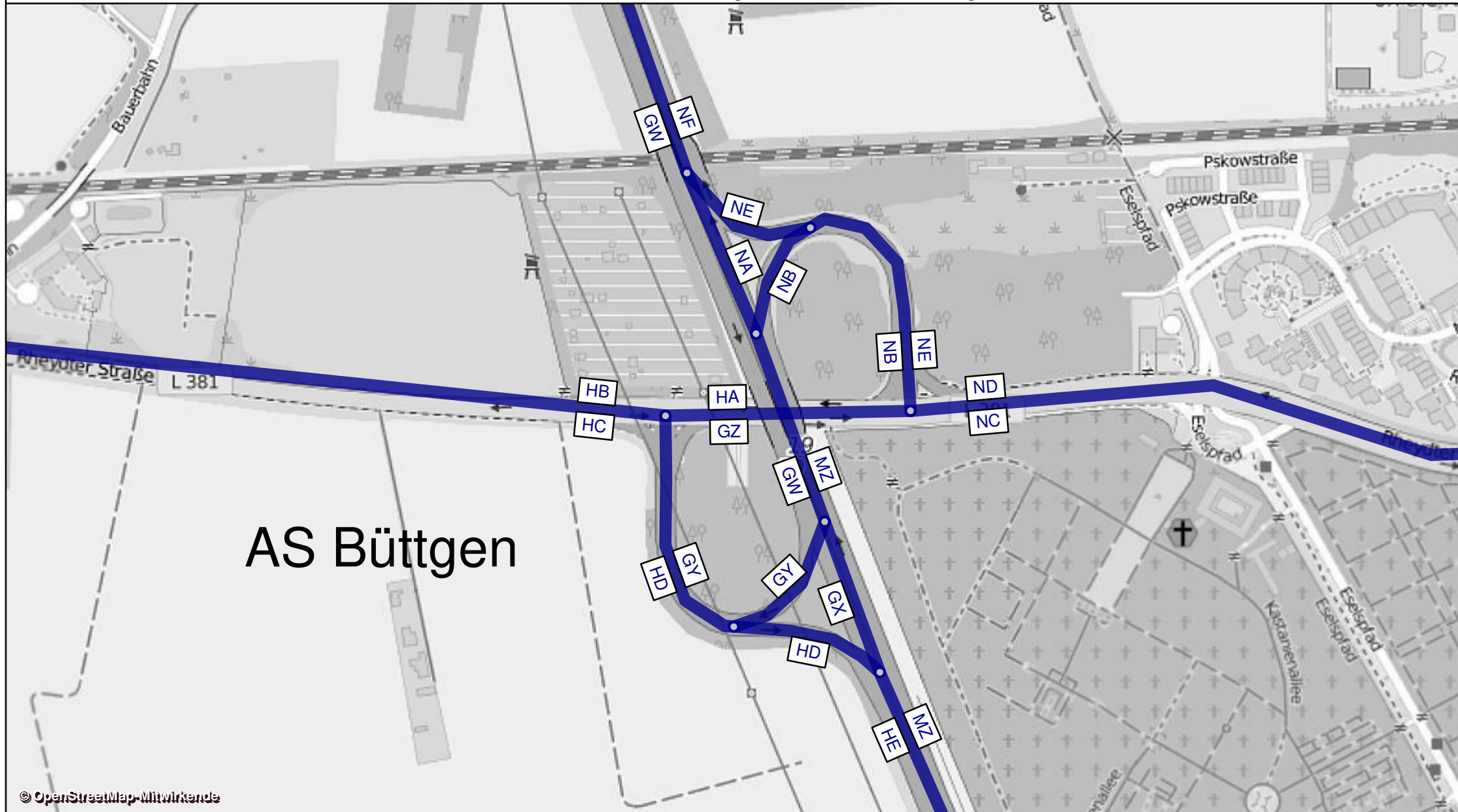


AS Büttgen - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>		b <sub>SV,n</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GW	A 57	HFB	4646	6,6%	GY	372	2,0%	GX	4274	7,0%	-	-	-	-	-	-	4137	11,0%	5460	6,1%	4660
GX	A 57	HFB	4313	9,4%	GW	4667	9,0%	GY	353	4,2%	HD	448	3,1%	HE	4762	8,8%	3817	11,4%	5017	6,5%	3819
GY	A 57	Ausfahrt	434	3,8%	GW	3948	10,9%	GX	3514	11,8%	-	-	-	-	-	-	320	6,5%	443	1,6%	388
HD	A 57	Einfahrt	709	2,3%	GX	3361	11,0%	HE	4070	9,5%	-	-	-	-	-	-	716	2,5%	650	1,9%	570
HE	A 57	HFB	4814	9,4%	HD	584	2,4%	GX	4229	10,3%	-	-	-	-	-	-	4532	10,0%	5666	6,0%	4776
MZ	A 57	HFB	4790	8,5%	NA	4080	9,7%	NB	710	1,2%	-	-	-	-	-	-	4187	9,8%	5407	6,5%	4627
NA	A 57	HFB	4051	12,6%	MZ	4666	11,1%	NB	615	1,2%	NF	4342	12,0%	NE	291	3,7%	3818	10,2%	4420	7,6%	3620
NB	A 57	Ausfahrt	971	1,3%	NA	3669	8,8%	MZ	4639	7,2%	-	-	-	-	-	-	368	5,3%	985	1,6%	757
NE	A 57	Einfahrt	410	2,1%	NF	3949	10,2%	NA	3539	11,2%	-	-	-	-	-	-	423	2,6%	331	3,3%	337
NF	A 57	HFB	4361	9,3%	NE	325	4,2%	NA	4036	9,7%	-	-	-	-	-	-	4242	9,5%	4752	7,3%	4291
NC	L 381	Basisstraße	656	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1174	2,5%	900	1,5%	-
ND	L 381	Basisstraße	656	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1134	1,9%	1053	1,4%	-
HB	L 381	Basisstraße	637	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	720	2,5%	1323	1,7%	-
HC	L 381	Basisstraße	637	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1211	1,1%	723	2,9%	-
HA	L 381	Basisstraße	684	4,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	887	3,1%	1646	1,4%	-
GZ	L 381	Basisstraße	684	4,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	981	2,6%	841	2,2%	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



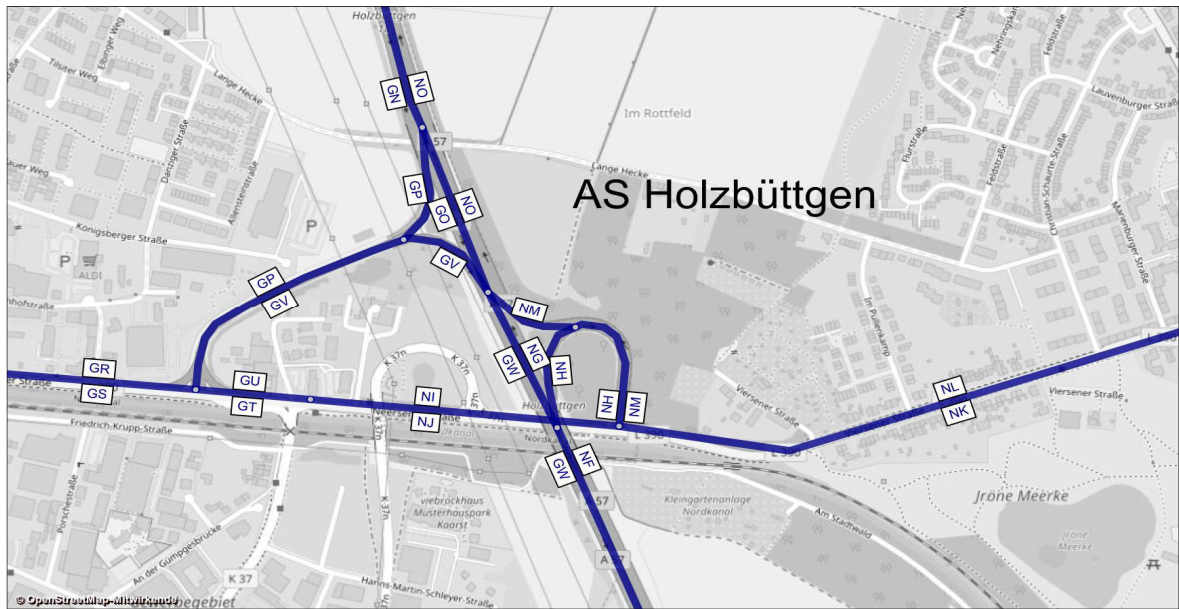
AS Büttgen

AS Holzbüttgen - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV <sub>WS</sub>	SVA <sub>WS</sub>	DTV <sub>WS,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTW <sub>W</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTW <sub>WS</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTW	Lkw > 3,5t/24h	
GN	A 57	Süd	HFB	53750	12,0%	6450	55950	13,0%	7250	49950	12,5%	20,1%	2845	552	0,06	0,011	11,0%	5500	
GO	A 57	Süd	HFB	47050	13,0%	6100	48950	14,0%	6850	43850	13,5%	22,3%	2502	479	0,06	0,011	11,9%	5200	
GP	A 57	Süd	Ausfahrt	6700	5,2%	350	7000	5,7%	400	6050	5,8%	5,5%	343	73	0,06	0,012	5,0%	300	
GV	A 57	Süd	Einfahrt	5950	5,0%	300	6350	5,5%	350	5200	5,6%	9,7%	300	52	0,06	0,010	4,8%	250	
GW	A 57	Süd	HFB	52950	12,1%	6400	55250	13,0%	7200	49100	12,6%	21,1%	2803	532	0,06	0,011	11,1%	5450	
NF	A 57	Nord	HFB	51200	11,8%	6050	53200	12,9%	6850	48350	12,2%	18,0%	2745	554	0,06	0,011	10,7%	5150	
NG	A 57	Nord	HFB	45550	12,5%	5700	47250	13,7%	6450	43400	12,9%	18,4%	2457	509	0,06	0,012	11,2%	4850	
NH	A 57	Nord	Ausfahrt	5650	6,2%	350	5950	5,9%	350	5000	6,6%	13,2%	289	45	0,06	0,009	6,0%	300	
NM	A 57	Nord	Einfahrt	8950	3,9%	350	9300	3,8%	350	8200	4,3%	5,1%	463	99	0,06	0,012	3,7%	300	
NO	A 57	Nord	HFB	54500	11,1%	6050	56550	12,0%	6800	51550	11,5%	16,3%	2919	608	0,06	0,012	10,0%	5150	
QS GN+NO	A 57	-	HFB	108250	11,5%	12500	112500	12,5%	14050	101500	-	-	-	-	-	-	10,5%	10650	
QS GO+NO	A 57	-	HFB	101550	12,0%	12150	105500	12,9%	13650	95400	-	-	-	-	-	-	10,8%	10350	
QS GW+NG	A 57	-	HFB	98500	12,3%	12100	102500	13,3%	13650	92500	-	-	-	-	-	-	11,1%	10300	
QS GW+NF	A 57	-	HFB	104150	12,0%	12450	108450	13,0%	14050	97450	-	-	-	-	-	-	10,9%	10600	
NK	L 390	Ost	Basisstraße	9450	4,2%	400	9700	4,1%	400	9050	4,9%	2,4%	530	71	0,06	0,008	3,9%	350	
NL	L 390	West	Basisstraße	9450	4,2%	400	9700	4,1%	400	9050	4,9%	2,4%	530	71	0,06	0,008	3,9%	350	
GR	L 390	West	Basisstraße	12500	2,8%	350	12800	2,7%	350	11850	3,2%	1,6%	694	93	0,06	0,008	2,5%	300	
GS	L 390	Ost	Basisstraße	12500	2,8%	350	12800	2,7%	350	11850	3,2%	1,6%	694	93	0,06	0,008	2,5%	300	
QS NL+NK	L 390	-	Basisstraße	18900	4,2%	800	19400	4,1%	800	18100	-	-	-	-	-	-	3,9%	700	
QS GR+GS	L 390	-	Basisstraße	25000	2,8%	700	25600	2,7%	700	23700	-	-	-	-	-	-	2,5%	600	
GU	L 390	West	Basisstraße	11400	3,9%	450	11700	3,8%	450	10850	4,6%	4,0%	654	48	0,06	0,004	3,7%	400	
GT	L 390	Ost	Basisstraße	11400	3,9%	450	11700	3,8%	450	10850	4,6%	4,0%	654	48	0,06	0,004	3,7%	400	
QS GU+GT	L 390	-	Basisstraße	22800	3,9%	900	23400	3,8%	900	21700	-	-	-	-	-	-	3,7%	800	
NI	L 390	West	Basisstraße	10650	3,8%	400	10900	3,7%	400	10150	4,3%	3,5%	610	48	0,06	0,005	3,4%	350	
NJ	L 390	Ost	Basisstraße	10650	3,8%	400	10900	3,7%	400	10150	4,3%	3,5%	610	48	0,06	0,005	3,4%	350	
QS NI+NJ	L 390	-	Basisstraße	21300	3,8%	800	21800	3,7%	800	20300	-	-	-	-	-	-	3,4%	700	





AS Holzbüttgen - Prognose Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GN	A 57	HFB	4740	5,8%	GP	526	4,8%	GO	4214	5,9%	-	-	-	-	-	-	4082	11,2%	5464	6,4%	4415
GO	A 57	HFB	4171	6,4%	GN	4748	6,4%	GP	577	5,7%	GV	413	1,7%	GW	4584	6,0%	3544	12,1%	4817	6,6%	3677
GP	A 57	Ausfahrt	686	4,6%	GN	5175	8,4%	GO	4490	9,0%	-	-	-	-	-	-	537	5,2%	649	5,2%	546
GV	A 57	Einfahrt	602	4,1%	GO	3489	11,3%	GW	4090	10,2%	-	-	-	-	-	-	593	4,5%	644	2,3%	562
GW	A 57	HFB	4646	6,6%	GV	489	2,2%	GO	4157	7,1%	-	-	-	-	-	-	4137	11,0%	5460	6,1%	4660
NF	A 57	HFB	4361	9,3%	NG	556	6,8%	NH	51	10,4%	-	-	-	-	-	-	4242	9,5%	4752	7,3%	4291
NG	A 57	HFB	3911	8,8%	NF	4190	8,9%	NH	279	9,5%	NO	4877	7,6%	NM	966	2,5%	3984	9,5%	3938	8,0%	3499
NH	A 57	Ausfahrt	797	4,6%	NG	2043	10,9%	NF	2840	9,2%	-	-	-	-	-	-	258	8,9%	814	3,7%	591
NM	A 57	Einfahrt	973	2,2%	NO	4698	7,6%	NG	3725	9,1%	-	-	-	-	-	-	1055	2,8%	735	3,1%	811
NO	A 57	HFB	4696	6,8%	NM	991	2,6%	NG	3706	7,9%	-	-	-	-	-	-	5038	8,1%	4673	7,2%	4554
NK	L 390	Basisstraße	727	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	649	0,7%	359	5,8%	-
NL	L 390	Basisstraße	927	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	437	0,3%	915	1,9%	-
GR	L 390	Basisstraße	1251	1,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	554	7,0%	1212	3,8%	-
GS	L 390	Basisstraße	1189	0,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1455	3,3%	963	3,5%	-
GU	L 390	Basisstraße	1276	2,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	426	5,7%	974	2,5%	-
GT	L 390	Basisstraße	1570	1,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1435	2,4%	337	5,8%	-
NI	L 390	Basisstraße	1142	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	426	5,7%	974	2,5%	-
NJ	L 390	Basisstraße	993	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1435	2,4%	337	5,8%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AS Holzbüttgen







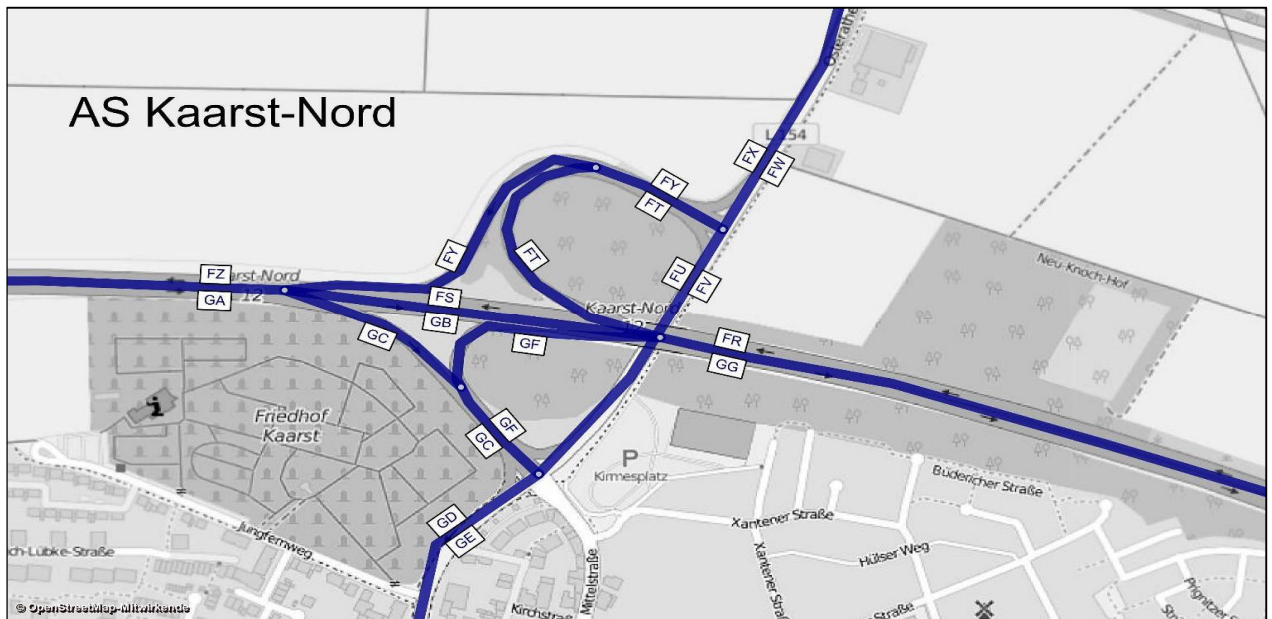
AK Kaarst - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>
NO	A 57	HFB	4696	6,8%	NQ	2060	6,0%	NP	2636	7,5%	-	-	-	-	-	-	5038	8,1%	4673	7,2%	4554
NQ	A 57	Ausfahrt	2495	6,1%	NR	735	5,2%	OB	1759	6,4%	NO	3309	12,1%	NP	815	30,6%	2268	8,3%	2338	5,1%	2084
NP	A 57	HFB	2744	8,9%	NO	4680	8,2%	NQ	1936	7,2%	VB	2946	8,9%	NU	202	8,9%	2768	7,9%	2335	9,4%	2637
NR	A 57	Rampe zur A 52	1591	4,0%	NV	5608	4,3%	VC	4017	4,4%	OB	760	13,4%	NQ	2351	7,0%	1321	4,8%	707	3,6%	1292
NU	A 57	Rampe von A 52	1429	7,3%	GH	3368	3,6%	GI	3797	4,0%	NP	468	20,3%	VB	897	14,1%	339	9,3%	243	5,5%	342
OB	A 57	Rampe zur A 52	427	7,4%	NQ	1969	6,6%	NR	542	4,5%	NX	3153	3,0%	VD	4579	4,4%	947	13,2%	1631	5,8%	1329
OD	A 57	Rampe von A 52	1353	5,5%	OF	2595	10,4%	VB	1242	15,6%	NY	1774	7,9%	NW	3127	6,9%	1121	5,0%	473	8,7%	1106
OF	A 57	HFB	3989	8,7%	OD	1099	5,2%	VB	2890	10,0%	-	-	-	-	-	-	4228	7,3%	3051	9,0%	3664
FF	A 57	HFB	3858	14,6%	FG	2605	18,4%	FH	1253	6,6%	-	-	-	-	-	-	3749	10,7%	3618	7,1%	3662
FH	A 57	Ausfahrt	1453	8,7%	FG	1780	19,3%	FF	3233	14,6%	FI	365	8,4%	FC	1087	8,8%	1336	8,7%	990	5,4%	1163
FG	A 57	HFB	2854	13,4%	FF	4085	11,4%	FH	1231	6,7%	FM	347	9,3%	VA	3202	12,9%	2413	11,8%	2627	7,8%	2362
FI	A 57	Rampe zur A 52	377	6,4%	FR	2584	8,4%	VD	2207	8,7%	FC	1082	9,1%	FH	1459	8,4%	281	9,1%	239	6,1%	309
FM	A 57	Rampe von A 52	1466	4,6%	NX	3290	3,3%	NY	4756	3,7%	FG	1273	16,0%	VA	2739	9,9%	357	10,5%	1686	3,5%	1302
FC	A 57	Rampe zur A 52	1099	6,0%	FI	395	6,4%	FH	1494	6,1%	VC	4399	3,8%	GH	3300	3,1%	1055	8,6%	754	5,3%	974
GL	A 57	Rampe von A 52	1305	13,7%	GI	3694	7,4%	GG	4999	9,0%	VA	2238	13,3%	GN	3544	13,5%	1313	10,3%	1153	7,8%	1258
GN	A 57	HFB	4740	5,8%	GL	998	7,5%	VA	3742	5,3%	-	-	-	-	-	-	4082	11,2%	5464	6,4%	4415
GG	A 57	HFB	5031	4,6%	GI	3781	3,7%	GL	1250	7,3%	-	-	-	-	-	-	4997	6,0%	2917	5,6%	4443
GI	A 52	Ausfahrt	3781	3,7%	GG	5031	4,6%	GL	1250	7,3%	NU	389	6,1%	GH	3392	3,4%	1650	10,1%	1396	7,4%	3145
GH	A 52	HFB	3379	3,7%	NU	371	8,1%	GI	3750	4,1%	FC	964	7,1%	VC	4343	4,5%	3347	4,0%	1521	3,9%	2886
VA	A 52	Verflechtung	3838	6,6%	GN	4718	7,1%	GL	879	9,3%	FM	1353	3,4%	FG	2485	8,3%	2769	11,6%	4311	6,1%	3243
VB	A 52	Parallelfahrbahn	2978	10,0%	OF	3908	8,9%	OD	930	5,3%	NU	209	11,4%	NP	2769	9,9%	3108	8,1%	2578	9,0%	2606
VC	A 52	Einfahrt	4414	5,1%	NR	1363	4,0%	NV	5777	4,8%	GH	3408	3,5%	FC	1006	10,3%	4402	5,1%	2275	4,4%	3626
NV	A 52	HFB	5973	4,0%	VC	4249	4,1%	NR	1723	3,5%	-	-	-	-	-	-	5722	5,0%	2981	4,2%	5165
NW	A 52	HFB	5030	4,0%	OD	370	10,9%	NY	4660	3,4%	-	-	-	-	-	-	2417	7,4%	5711	3,5%	4437
NY	A 52	Ausfahrt	4660	3,4%	NW	5030	4,0%	OD	370	10,9%	FM	1442	4,6%	NX	3218	2,9%	1478	6,3%	2158	4,6%	3966
NX	A 52	HFB	3202	3,7%	FM	1463	3,5%	NY	4664	3,6%	OB	1290	8,7%	VD	4491	5,1%	939	9,2%	3554	2,8%	2795
VD	A 52	Parallelfahrbahn	4578	2,8%	FR	4748	2,9%	FI	170	4,1%	OB	1403	5,3%	NX	3174	1,7%	1886	11,2%	5183	3,7%	3932
FR	A 52	HFB	4761	3,2%	FI	180	5,2%	VD	4581	3,1%	-	-	-	-	-	-	2167	10,9%	5423	3,9%	4234





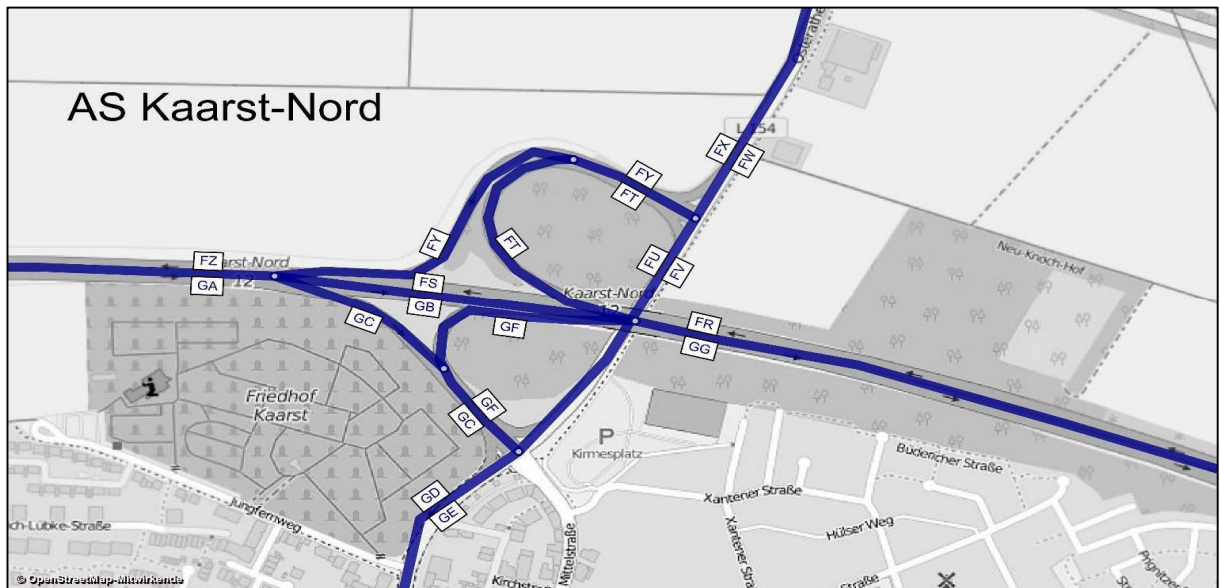


AS Kaarst-Nord - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	p <sub>r</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
GA	A 52	Ost	HFB	31150	10,3%	3200	32700	11,0%	3600	28600	10,3%	18,9%	1639	297	0,06	0,010	9,3%	2650	
GB	A 52	Ost	HFB	29600	10,1%	3000	31050	11,1%	3450	27200	10,3%	19,1%	1559	284	0,06	0,010	9,2%	2500	
GC	A 52	Ost	Ausfahrt	1550	9,7%	150	1600	12,5%	200	1400	12,0%	15,3%	80	14	0,06	0,010	10,7%	150	
GF	A 52	Ost	Einfahrt	9950	4,5%	450	10600	5,2%	550	9000	5,2%	5,8%	522	81	0,06	0,009	4,4%	400	
GG	A 52	Ost	HFB	39550	8,8%	3500	41650	9,5%	3950	36200	9,0%	16,2%	2082	364	0,06	0,010	8,0%	2900	
FR	A 52	West	HFB	42000	8,2%	3450	44250	8,9%	3950	38250	8,7%	11,4%	2200	385	0,06	0,010	7,5%	2850	
FS	A 52	West	HFB	30200	9,8%	2950	32200	10,6%	3400	26800	10,7%	12,9%	1552	247	0,06	0,009	9,1%	2450	
FT	A 52	West	Ausfahrt	11850	4,2%	500	12050	4,6%	550	11450	3,7%	8,4%	648	138	0,06	0,012	3,5%	400	
FY	A 52	West	Einfahrt	1450	17,2%	250	1450	20,7%	300	1300	21,4%	17,7%	75	13	0,06	0,010	19,2%	250	
FZ	A 52	West	HFB	31600	10,3%	3250	33650	11,0%	3700	28100	11,2%	13,3%	1627	260	0,06	0,009	9,4%	2650	
QS GA+FZ	A 52	-	HFB	62750	10,3%	6450	66350	11,0%	7300	56700	-	-	-	-	-	-	9,3%	5300	
QS GB+FS	A 52	-	HFB	59800	9,9%	5950	63250	10,8%	6850	54000	-	-	-	-	-	-	9,2%	4950	
QS GG+FR	A 52	-	HFB	81550	8,5%	6950	85900	9,2%	7900	74450	-	-	-	-	-	-	7,7%	5750	
GD	L 154	Süd	Basisstraße	5500	2,7%	150	5650	2,7%	150	4900	2,6%	1,3%	287	38	0,06	0,008	2,0%	100	
GE	L 154	Nord	Basisstraße	5500	2,7%	150	5650	2,7%	150	4900	2,6%	1,3%	287	38	0,06	0,008	2,0%	100	
FW	L 154	Nord	Basisstraße	6250	9,6%	600	6400	9,4%	600	5750	11,1%	5,4%	337	45	0,06	0,008	8,7%	500	
FX	L 154	Süd	Basisstraße	6250	9,6%	600	6400	9,4%	600	5750	11,1%	5,4%	337	45	0,06	0,008	8,7%	500	
QS GD+GE	L 154	-	Basisstraße	11000	2,7%	300	11300	2,7%	300	9800	-	-	-	-	-	-	2,0%	200	
QS FW+FX	L 154	-	Basisstraße	12500	9,6%	1200	12800	9,4%	1200	11500	-	-	-	-	-	-	8,7%	1000	
FU	L 154	Süd	Basisstraße	4950	7,1%	350	5050	6,9%	350	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
FV	L 154	Nord	Basisstraße	4950	7,1%	350	5050	6,9%	350	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
QS FU+FV	L 154	-	Basisstraße	9900	7,1%	700	10100	6,9%	700	8900	-	-	-	-	-	-	5,6%	500	

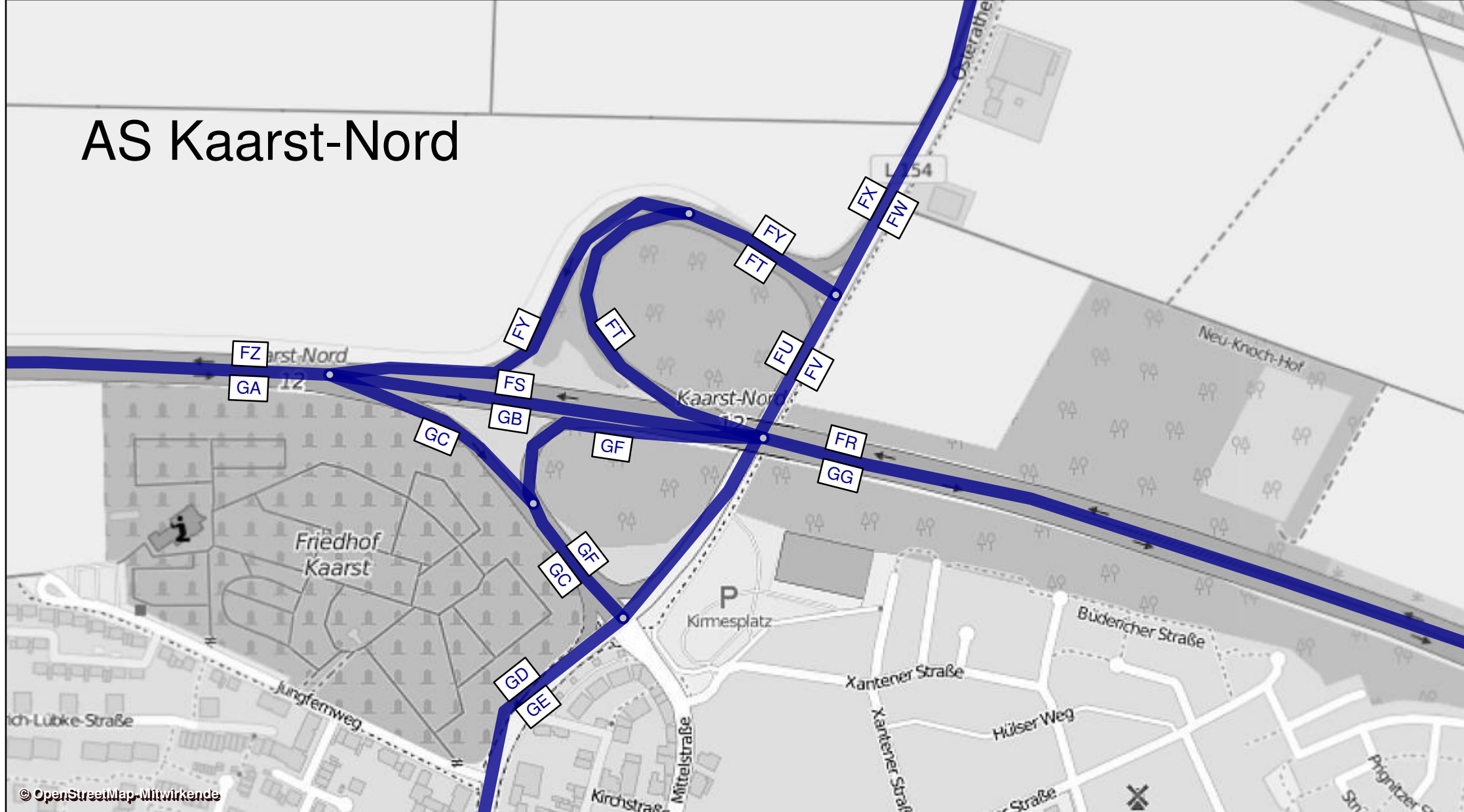




AS Kaarst-Nord - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
GA	A 52	HFB	3953	6,3%	GC	54	22,3%	GB	3899	6,1%	-	-	-	-	-	-	3976	6,8%	2522	6,1%	3388
GB	A 52	HFB	3899	6,1%	GA	3953	6,3%	GC	54	22,3%	GF	1268	5,4%	GG	5167	5,9%	3912	6,5%	2302	6,0%	3078
GC	A 52	Ausfahrt	212	5,0%	GA	1878	7,3%	GB	1666	7,6%	-	-	-	-	-	-	63	21,1%	219	7,8%	174
GF	A 52	Einfahrt	1580	3,5%	GB	2661	9,1%	GG	4241	7,0%	-	-	-	-	-	-	1086	3,9%	615	4,1%	1170
GG	A 52	HFB	5031	4,6%	GF	1166	6,0%	GB	3865	4,1%	-	-	-	-	-	-	4997	6,0%	2917	5,6%	4443
FR	A 52	HFB	4761	3,2%	FS	4344	3,4%	FT	417	0,5%	-	-	-	-	-	-	2167	10,9%	5423	3,9%	4234
FS	A 52	HFB	4280	3,1%	FR	4748	2,9%	FT	468	0,5%	FZ	4365	3,4%	FY	85	17,0%	1426	13,5%	4490	4,4%	3565
FT	A 52	Ausfahrt	1869	0,1%	FR	2103	8,6%	FR	3971	4,6%	-	-	-	-	-	-	742	5,9%	934	1,3%	1440
FY	A 52	Einfahrt	175	8,2%	FZ	1884	8,1%	FS	1709	8,1%	-	-	-	-	-	-	118	9,2%	116	17,9%	138
FZ	A 52	HFB	4375	6,4%	FY	102	45,8%	FS	4273	5,5%	-	-	-	-	-	-	1545	13,2%	4606	4,7%	3806
GD	L 154	Basisstraße	807	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	919	6,7%	935	1,7%	-
GE	L 154	Basisstraße	807	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1365	3,8%	900	6,9%	-
FW	L 154	Basisstraße	827	5,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	176	0,7%	588	5,4%	-
FX	L 154	Basisstraße	827	5,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	6,5%	206	2,4%	-
FU	L 154	Basisstraße	459	3,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	869	5,7%	782	1,1%	-
FV	L 154	Basisstraße	459	3,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293	3,7%	349	12,9%	-

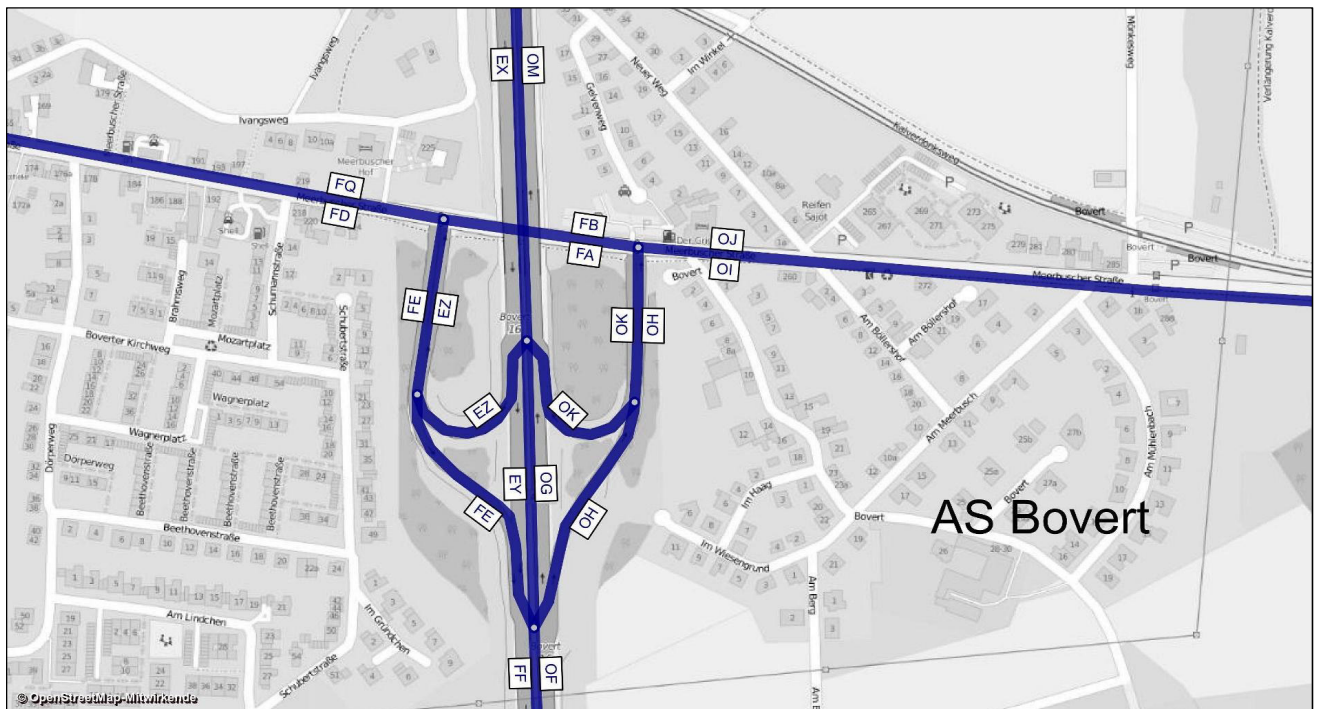


# AS Kaarst-Nord

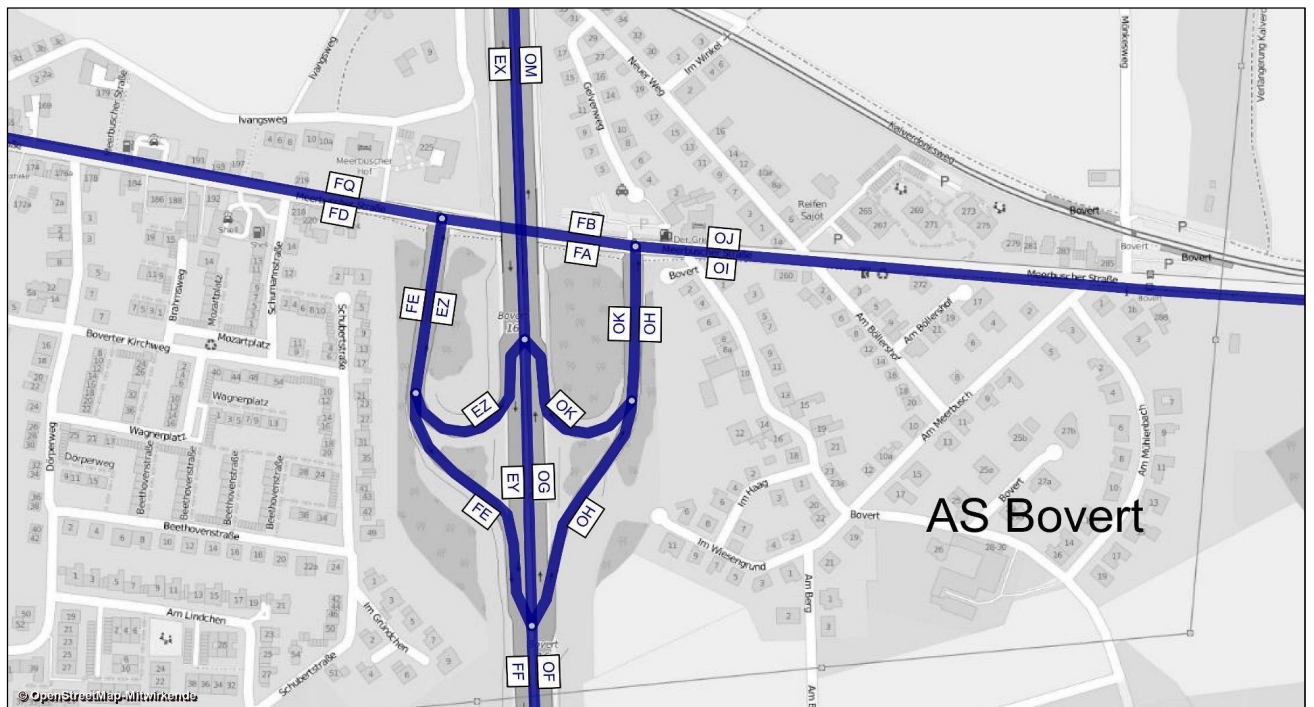




AS Bovert - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	K <sub>(d)</sub>	K <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h		Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV
EX	A 57	Süd	HFB	41150	12,8%	5250	42900	13,8%	5900	38000	13,6%	20,6%	2149	455	0,06	0,012	11,8%	4500
EZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2500	4,0%	100	2650	3,8%	100	2200	3,7%	3,8%	127	23	0,06	0,011	2,3%	50
EY	A 57	Süd	HFB	38650	13,3%	5150	40250	14,4%	5800	35800	14,2%	21,5%	2022	432	0,06	0,012	12,4%	4450
FE	A 57	Süd	Einfahrt	2000	5,0%	100	2050	4,9%	100	1800	5,5%	6,3%	106	17	0,06	0,009	5,6%	100
FF	A 57	Süd	HFB	40650	12,9%	5250	42300	13,9%	5900	37650	13,7%	20,9%	2128	448	0,06	0,012	12,1%	4550
OF	A 57	Nord	HFB	39900	12,0%	4800	41600	13,0%	5400	37500	12,7%	18,0%	2109	468	0,06	0,012	10,9%	4100
OH	A 57	Nord	Ausfahrt	2400	4,2%	100	2450	6,1%	150	2150	5,7%	5,0%	125	20	0,06	0,010	4,7%	100
OG	A 57	Nord	HFB	37500	12,4%	4650	39150	13,5%	5300	35300	13,1%	18,6%	1984	448	0,06	0,013	11,3%	4000
OK	A 57	Nord	Einfahrt	2300	4,3%	100	2350	4,3%	100	2100	4,6%	6,4%	122	19	0,06	0,009	4,8%	100
OM	A 57	Nord	HFB	39800	11,9%	4750	41500	12,9%	5350	37400	12,6%	18,1%	2105	467	0,06	0,012	11,0%	4100
QS OF+FF	A 57	-	HFB	80550	12,5%	10050	83900	13,5%	11300	75150	-	-	-	-	-	-	11,5%	8650
QS OG+EY	A 57	-	HFB	76150	12,9%	9800	79400	14,0%	11100	71100	-	-	-	-	-	-	11,9%	8450
QS OM+EX	A 57	-	HFB	80950	12,4%	10000	84400	13,3%	11250	75400	-	-	-	-	-	-	11,4%	8600
FQ	L 479	West	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
FD	L 479	Ost	Basisstraße	4700	4,3%	200	4800	4,2%	200	4150	6,2%	3,0%	243	32	0,06	0,008	4,8%	200
OJ	L 479	West	Basisstraße	3550	4,2%	150	3650	4,1%	150	3200	4,0%	1,9%	188	25	0,06	0,008	3,1%	100
OI	L 479	Ost	Basisstraße	3550	4,2%	150	3650	4,1%	150	3200	4,0%	1,9%	188	25	0,06	0,008	3,1%	100
QS FD+FQ	L 479	-	Basisstraße	9400	4,3%	400	9600	4,2%	400	8300	-	-	-	-	-	-	4,8%	400
QS OI+OJ	L 479	-	Basisstraße	7100	4,2%	300	7300	4,1%	300	6400	-	-	-	-	-	-	3,1%	200
FB	L 479	West	Basisstraße	3950	5,1%	200	4050	4,9%	200	3500	5,5%	3,5%	205	27	0,06	0,008	4,3%	150
FA	L 479	Ost	Basisstraße	3950	5,1%	200	4050	4,9%	200	3500	5,5%	3,5%	205	27	0,06	0,008	4,3%	150
QS FA+FB	L 479	-	Basisstraße	7900	5,1%	400	8100	4,9%	400	7000	-	-	-	-	-	-	4,3%	300

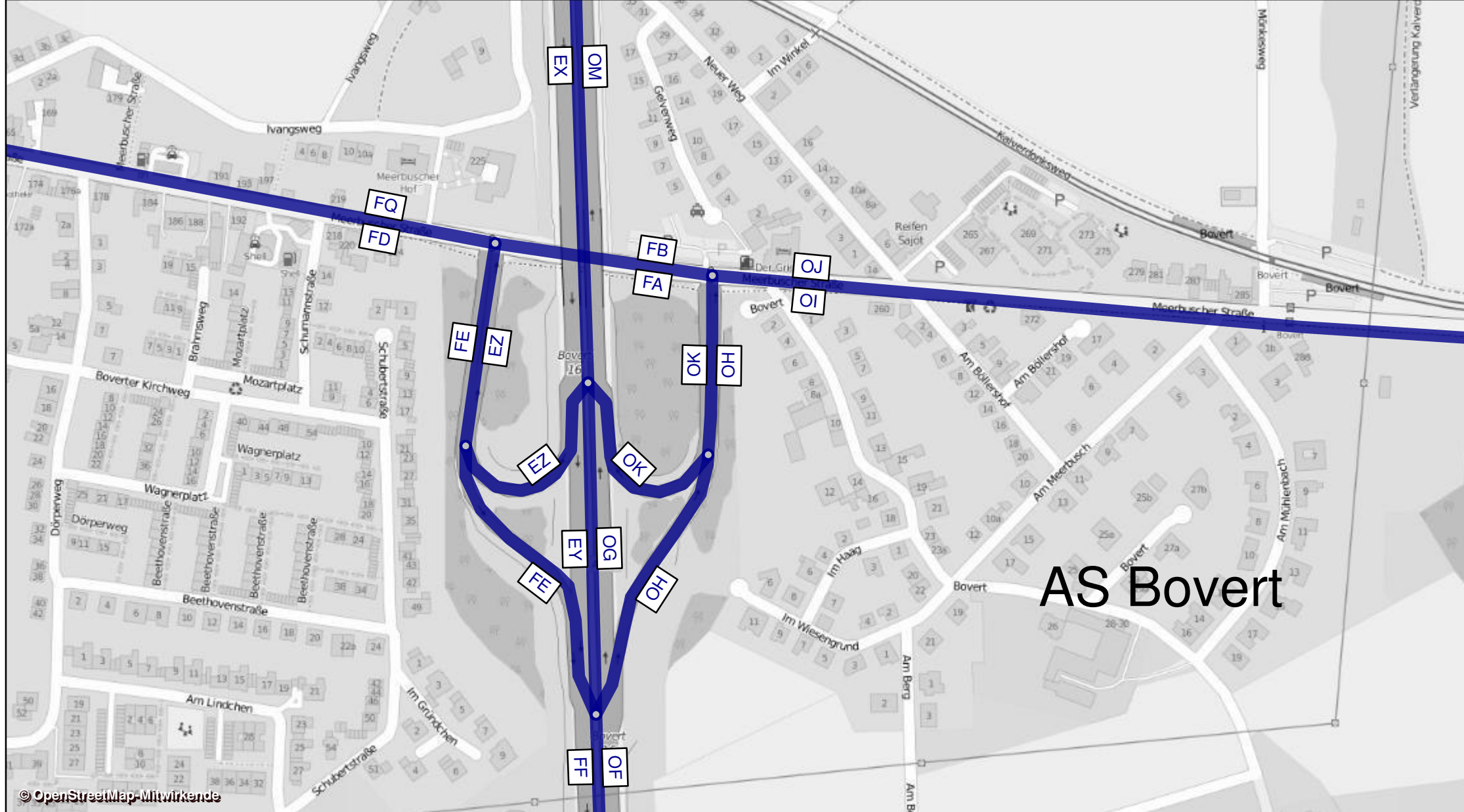


AS Boverter - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E/h
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h		-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h		Kfz/h		
EX	A 57	HFB	4013	11,3%	EZ	345	1,9%	EY	3668	12,2%	-	-	-	-	-	-	3849	10,3%	3664	6,9%	3711
EZ	A 57	Ausfahrt	392	2,2%	EY	2732	7,6%	EX	3124	6,9%	-	-	-	-	-	-	297	1,2%	228	1,6%	242
EY	A 57	HFB	3690	11,4%	EZ	477	10,0%	FE	140	1,4%	FF	3830	11,0%	EX	4167	11,2%	3552	11,1%	3435	7,2%	3071
FE	A 57	Einfahrt	238	5,5%	FF	2472	17,4%	EY	2233	18,7%	-	-	-	-	-	-	196	3,1%	181	4,7%	170
FF	A 57	HFB	3858	14,6%	EY	3701	15,0%	FE	157	3,2%	-	-	-	-	-	-	3749	10,7%	3618	7,1%	3662
OF	A 57	HFB	3989	8,7%	OH	183	6,6%	OG	3806	8,8%	-	-	-	-	-	-	4228	7,3%	3051	9,0%	3664
OH	A 57	Ausfahrt	418	1,5%	OG	2322	8,9%	OF	2740	7,7%	-	-	-	-	-	-	168	4,3%	274	4,4%	206
OG	A 57	HFB	3824	9,2%	OH	181	6,1%	OF	4005	9,0%	OK	210	5,3%	OM	4034	9,0%	4060	7,4%	2778	9,4%	3187
OK	A 57	Einfahrt	262	4,6%	OM	4202	7,7%	OG	3940	7,9%	-	-	-	-	-	-	195	2,5%	202	3,0%	234
OM	A 57	HFB	4034	6,0%	OG	3782	6,0%	OK	252	5,1%	-	-	-	-	-	-	4255	7,2%	2979	9,0%	3707
FQ	L 479	Basisstraße	570	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	429	2,3%	520	3,0%	-
FD	L 479	Basisstraße	570	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	437	1,9%	320	3,8%	-
OJ	L 479	Basisstraße	435	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	324	1,9%	306	2,0%	-
OI	L 479	Basisstraße	435	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	407	1,5%	227	2,1%	-
FB	L 479	Basisstraße	483	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314	3,1%	414	3,8%	-
FA	L 479	Basisstraße	483	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	423	1,4%	259	2,8%	-

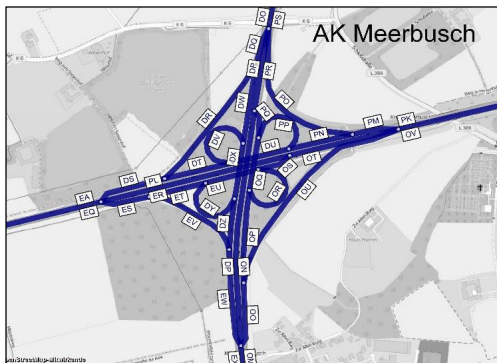




A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

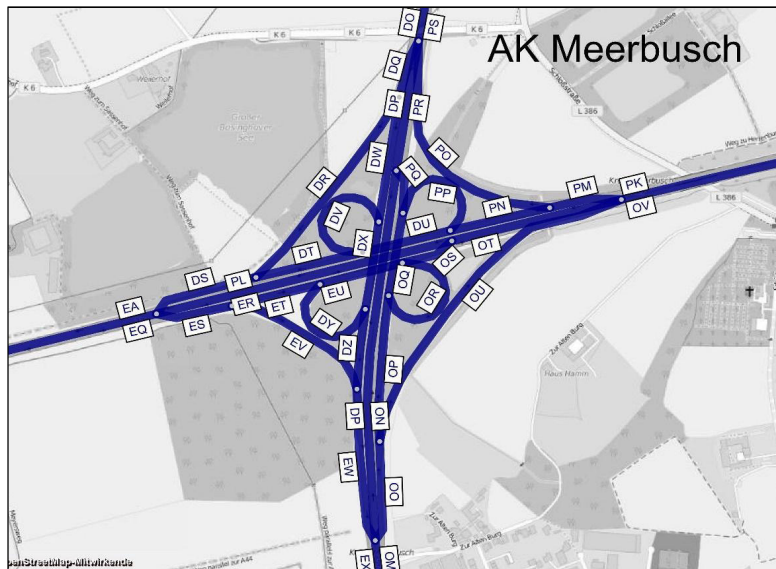


AK Meerbusch - Prognose-Planfall 2030				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
OM	A 57	Nord	HFB	39800	11,9%	4750	41500	12,9%	5350	37400	12,6%	18,1%	2105	467	0,06	0,012	11,0%	4100
OO	A 57	Nord	Ausfahrt	12800	6,6%	850	13550	7,0%	950	11650	7,4%	9,2%	670	116	0,06	0,010	6,4%	750
ON	A 57	Nord	HFB	27050	14,4%	3900	28000	15,9%	4450	25800	15,0%	21,1%	1436	352	0,06	0,014	13,0%	3350
OP	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4100	9,8%	400	4300	10,5%	450	3700	11,5%	16,2%	214	34	0,06	0,009	9,5%	350
OU	A 57	Nord	Rampe zur A 44	8700	5,2%	450	9250	5,4%	500	7950	5,6%	6,3%	456	82	0,06	0,010	4,4%	350
OR	A 57	Nord	Rampe von A 44	11100	18,5%	2050	11750	19,6%	2300	10100	19,1%	26,7%	572	118	0,06	0,012	16,3%	1650
OQ	A 57	Nord	Verflechtung	15200	16,4%	2500	16050	17,1%	2750	13800	17,1%	24,4%	786	152	0,06	0,011	14,9%	2050
PP	A 57	Nord	Rampe zur A 44	4100	9,8%	400	4300	10,5%	450	3700	11,5%	16,2%	214	34	0,06	0,009	9,5%	350
PQ	A 57	Nord	Einfahrt	11100	18,5%	2050	11750	19,6%	2300	10100	19,1%	26,7%	572	118	0,06	0,012	16,3%	1650
PO	A 57	Nord	Rampe von A 44	11450	6,1%	700	12100	6,6%	800	10500	6,7%	7,1%	590	133	0,06	0,013	5,7%	600
PR	A 57	Nord	HFB	38100	15,7%	6000	39700	17,0%	6750	35900	16,2%	22,5%	2008	469	0,06	0,013	14,1%	5050
PS	A 57	Nord	HFB	49550	13,4%	6650	51800	14,5%	7500	46400	14,0%	19,1%	2598	602	0,06	0,013	12,2%	5650
DO	A 57	Süd	HFB	53800	13,1%	7050	56250	14,1%	7950	49600	14,1%	18,2%	2781	641	0,06	0,013	12,1%	6000
DQ	A 57	Süd	Ausfahrt	23950	11,5%	2750	25300	12,3%	3100	21750	12,5%	12,2%	1213	290	0,06	0,013	10,3%	2250
DP	A 57	Süd	HFB	29850	14,4%	4300	30900	15,7%	4850	27900	15,3%	23,1%	1568	351	0,06	0,013	13,4%	3750
DR	A 57	Süd	Rampe zur A 44	12100	16,5%	2000	12750	18,0%	2300	11050	17,9%	18,8%	621	139	0,06	0,013	14,9%	1650
DW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11850	5,9%	700	12600	6,3%	800	10700	6,8%	6,1%	592	151	0,06	0,014	5,6%	600
DV	A 57	Süd	Rampe von A 44	8000	7,5%	600	8500	8,2%	700	7250	8,5%	10,5%	414	77	0,06	0,011	6,9%	500
DX	A 57	Süd	Verflechtung	19850	6,8%	1350	21100	7,1%	1500	17900	7,5%	7,6%	1006	227	0,06	0,013	6,1%	1100
DY	A 57	Süd	Rampe zur A 44	11850	5,9%	700	12600	6,3%	800	10700	6,8%	6,1%	592	151	0,06	0,014	5,6%	600
DZ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8000	7,5%	600	8500	8,2%	700	7250	8,5%	10,5%	414	77	0,06	0,011	6,9%	500
EV	A 57	Süd	Rampe von A 44	3300	9,1%	300	3500	10,0%	350	2900	10,1%	16,4%	167	27	0,06	0,009	8,6%	250
EW	A 57	Süd	Einfahrt	11300	8,4%	950	12000	8,8%	1050	10150	9,0%	12,0%	581	104	0,06	0,010	7,9%	800
EX	A 57	Süd	HFB	41150	12,8%	5250	42900	13,8%	5900	38000	13,6%	20,6%	2149	455	0,06	0,012	11,8%	4500
EQ	A 44	Ost	HFB	33100	10,7%	3550	35450	11,3%	4000	29500	11,2%	17,9%	1688	312	0,06	0,011	9,8%	2900
ES	A 44	Ost	Ausfahrt	14350	16,7%	2400	15250	17,4%	2650	13000	17,1%	24,8%	740	145	0,06	0,011	15,0%	1950
ER	A 44	Ost	HFB	18750	6,4%	1200	20200	6,4%	1300	16500	6,7%	11,8%	949	166	0,06	0,010	5,8%	950
ET	A 44	Ost	Parallelfahrbahn	11100	18,5%	2050	11750	19,6%	2300	10100	19,1%	26,7%	572	118	0,06	0,012	16,3%	1650
EU	A 44	Ost	Verflechtung	22900	12,2%	2800	24300	12,8%	3100	20800	12,9%	15,1%	1164	269	0,06	0,013	10,8%	2250
OS	A 44	Ost	Einfahrt	11850	5,9%	700	12600	6,3%	800	10700	6,8%	6,1%	592	151	0,06	0,014	5,6%	600
OT	A 44	Ost	HFB	30550	6,2%	1900	32800	6,4%	2100	27200	6,7%	9,1%	1541	317	0,06	0,012	5,7%	1550
OV	A 44	Ost	HFB	39300	6,0%	2350	42000	6,2%	2600	35150	6,5%	8,5%	1997	399	0,06	0,011	5,5%	1950
PK	A 44	West	HFB	40100	5,9%	2350	42750	6,2%	2650	36100	6,2%	8,7%	2061	388	0,06	0,011	5,4%	1950
PM	A 44	West	Ausfahrt	19450	6,7%	1300	20600	7,3%	1500	17750	7,5%	8,3%	1003	209	0,06	0,012	6,2%	1100
PL	A 44	West	HFB	20600	5,1%	1050	22150	5,2%	1150	18350	5,1%	9,2%	1057	179	0,06	0,010	4,6%	850
PN	A 44	West	Parallelfahrbahn	8000	7,5%	600	8500	8,2%	700	7250	8,5%	10,5%	414	77	0,06	0,011	6,9%	500
DU	A 44	West	Verflechtung	12100	8,7%	1050	12800	9,0%	1150	10900	9,5%	12,3%	627	111	0,06	0,010	8,3%	900
DT	A 44	West	Parallelfahrbahn	4100	9,8%	400	4300	10,5%	450	3700	11,5%	16,2%	214	34	0,06	0,009	9,5%	350
DS	A 44	West	Einfahrt	16200	15,1%	2450	17050	16,1%	2750	14750	16,3%	18,3%	835	173	0,06	0,012	13,6%	2000
EA	A 44	West	HFB	36800	9,4%	3450	39200	9,9%	3900	33100	10,0%	13,7%	1892	351	0,06	0,011	8,6%	2850
QS OM+EX	A 57	-	HFB	80950	12,4%	10000	84400	13,3%	11250	75400	-	-	-	-	-	-	11,4%	8600
QS DP+ON	A 57	-	HFB	56900	14,4%	8200	58900	15,8%	9300	53700	-	-	-	-	-	-	13,2%	7100
QS DP+PR	A 57	-	HFB	67950	15,2%	10300	70600	16,4%	11600	63800	-	-	-	-	-	-	13,8%	8800
QS DO+PS	A 57	-	HFB	103350	13,3%	13700	108050	14,3%	15450	96000	-	-	-	-	-	-	12,1%	11650
QS EA+EQ	A 44	-	HFB	69900	10,0%	7000	74650	10,6%	7900	62600	-	-	-	-	-	-	9,2%	5750
QS PL+ER	A 44	-	HFB	39350	5,7%	2250	42350	5,8%	2450	34850	-	-	-	-	-	-	5,2%	1800
QS PL+OT	A 44	-	HFB	51150	5,8%	2950	54950	5,9%	3250	45550	-	-	-	-	-	-	5,3%	2400
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79400	5,9%	4700	84750	6,2%	5250	71250	-	-	-	-	-	-	5,5%	3900



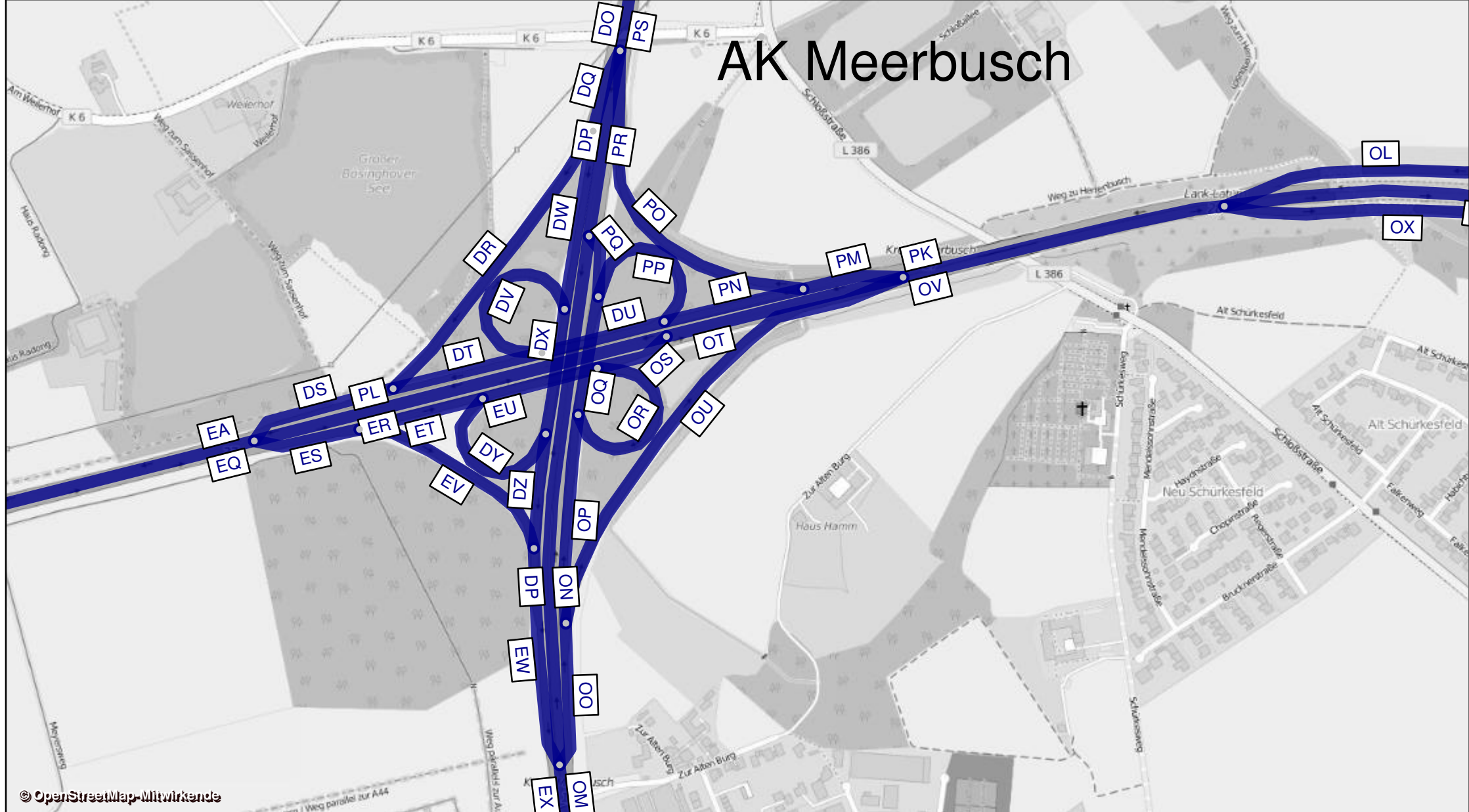


AK Meerbusch - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>		b <sub>SV,n</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Plkw-E/h
OM	A 57	HFB	4034	6,0%	OO	1175	4,7%	ON	2859	6,5%	-	-	-	-	-	-	4255	7,2%	2979	9,0%	3707
OO	A 57	Ausfahrt	1546	6,7%	OU	905	6,2%	OP	641	7,3%	OM	2168	10,8%	ON	622	21,0%	1134	5,4%	1421	6,6%	1237
ON	A 57	HFB	2908	9,9%	OM	3548	8,8%	OO	640	3,7%	PR	3720	12,6%	PQ	813	22,2%	3121	7,8%	1557	11,1%	2407
OP	A 57	Parallelfahrbahn	912	5,9%	OO	1333	4,7%	OU	421	2,0%	OQ	1550	4,7%	OR	638	3,0%	297	11,0%	551	8,6%	440
OU	A 57	Rampe zur A 44	1015	2,3%	OO	1355	4,4%	OP	340	10,8%	OT	3655	3,6%	OV	4670	3,3%	837	3,3%	873	5,4%	847
OR	A 57	Rampe von A 44	1355	15,2%	OP	602	5,8%	OQ	1957	12,3%	EU	2466	9,9%	OS	1111	3,4%	1119	16,8%	735	14,5%	1336
OQ	A 57	Verflechtung	1793	12,2%	OP	631	4,0%	OR	1162	16,6%	PP	631	4,0%	PQ	1162	16,6%	1416	15,6%	1284	12,0%	1396
PP	A 57	Rampe zur A 44	912	5,9%	OQ	1550	4,7%	PQ	638	3,0%	DU	1227	5,2%	PN	314	3,2%	297	11,0%	551	8,6%	499
PQ	A 57	Einfahrt	1355	15,2%	PP	602	5,8%	OQ	1957	12,3%	ON	2832	12,2%	PR	4187	13,2%	1119	16,8%	735	14,5%	1034
PO	A 57	Rampe von A 44	1203	8,1%	PS	3101	8,8%	PR	1897	9,3%	PM	1853	8,7%	PN	650	9,8%	842	4,8%	1182	3,9%	1029
PR	A 57	HFB	3983	9,6%	ON	2780	10,1%	PQ	1203	8,3%	PS	4825	9,6%	PO	842	9,6%	4240	10,2%	2291	12,2%	3327
PS	A 57	HFB	4897	9,5%	PR	3948	10,9%	PO	949	3,3%	-	-	-	-	-	-	5083	9,3%	3474	9,4%	4572
DO	A 57	HFB	5111	8,5%	DP	2827	9,6%	DQ	2284	7,2%	-	-	-	-	-	-	5308	9,3%	4440	8,6%	5024
DQ	A 57	Ausfahrt	2296	7,6%	DP	2797	11,0%	DO	5093	9,5%	DR	1024	12,4%	DW	1272	3,7%	2461	7,3%	2025	8,7%	2038
DP	A 57	HFB	2919	20,0%	DO	5095	15,8%	DQ	2176	10,2%	EW	965	6,6%	EX	3884	16,7%	2846	11,0%	2416	8,4%	2437
DR	A 57	Rampe zur A 44	1064	18,5%	DS	1383	16,0%	DT	320	7,7%	DW	1182	5,1%	DQ	2246	11,4%	1060	11,9%	1127	12,5%	1067
DW	A 57	Parallelfahrbahn	1336	4,1%	DQ	2361	8,6%	DR	1024	14,4%	DV	617	7,8%	DX	1953	5,3%	1401	3,9%	899	4,1%	1167
DV	A 57	Rampe von A 44	880	11,6%	DW	432	12,5%	DX	1312	11,9%	DU	1201	10,5%	DT	321	7,6%	654	10,0%	884	3,7%	776
DX	A 57	Verflechtung	2048	6,8%	DW	1169	5,1%	DV	879	9,1%	DY	1169	5,1%	DZ	879	9,1%	2057	5,9%	1782	3,8%	1710
DY	A 57	Rampe zur A 44	1336	4,1%	DX	1953	5,3%	DZ	617	7,8%	ET	960	17,9%	EU	2297	9,9%	1401	3,9%	899	4,1%	1214
DZ	A 57	Parallelfahrbahn	880	11,6%	DY	432	12,5%	DX	1312	11,9%	EW	1018	12,6%	EV	138	19,6%	654	10,0%	884	3,7%	713
EV	A 57	Rampe von A 44	597	5,5%	ES	1712	11,0%	ET	1115	13,9%	DZ	668	8,3%	EW	1265	7,0%	348	5,2%	367	4,6%	290
EW	A 57	Einfahrt	1308	8,9%	EV	667	11,6%	DZ	641	6,0%	DP	2165	9,0%	EX	3473	9,0%	1004	8,5%	1250	4,0%	999
EX	A 57	HFB	4013	11,3%	EW	1158	5,0%	DP	2855	13,9%	-	-	-	-	-	-	3849	10,3%	3664	6,9%	3711
EQ	A 44	HFB	4315	6,4%	ES	1629	10,5%	ER	2686	4,0%	-	-	-	-	-	-	3937	7,6%	2906	7,1%	3437
ES	A 44	Ausfahrt	1747	3,1%	EQ	2472	3,8%	ER	726	5,4%	ET	1493	3,4%	EV	253	1,7%	1467	14,1%	1100	11,3%	1278
ER	A 44	HFB	2749	3,2%	EQ	4427	7,1%	ES	1678	13,5%	OS	1312	4,3%	OT	4061	3,5%	2469	3,7%	1806	4,5%	2027
ET	A 44	Parallelfahrbahn	1355	15,2%	ES	1674	14,5%	EV	319	11,2%	DY	1111	3,4%	EU	2466	9,9%	1119	16,8%	735	14,5%	1034
EU	A 44	Verflechtung	2544	14,4%	ET	1323	21,1%	DY	1220	7,0%	OR	1323	21,1%	OS	1220	7,0%	2521	9,6%	1634	8,8%	2104
OS	A 44	Einfahrt	1336	4,1%	EU	2297	9,9%	OR	960	17,9%	ER	2634	3,6%	OT	3970	3,8%	1401	3,9%	899	4,1%	1167
OT	A 44	HFB	4058	4,0%	OU	921	1,5%	OV	4978	3,6%	ER	2724	3,7%	OS	1334	4,7%	3871	3,8%	2703	4,3%	3107
OV	A 44	HFB	4980	3,8%	OT	3973	4,0%	OU	1006	3,3%	-	-	-	-	-	-	4708	3,7%	3577	4,6%	4049
PK	A 44	HFB	4207	2,6%	PL	2277	2,5%	PM	1930	2,7%	-	-	-	-	-	-	2926	6,6%	4713	2,8%	3704
PM	A 44	Ausfahrt	1964	3,8%	PK	4432	3,1%	PL	2469	2,6%	PN	887	4,4%	PO	1077	3,3%	1498	7,1%	2066	3,8%	1684
PL	A 44	HFB	2385	2,2%	PK	4272	2,6%	PM	1887	3,1%	EA	3850	6,4%	DS	1465	13,1%	1428	6,1%	2645	2,0%	2042
PN	A 44	Parallelfahrbahn	880	11,6%	PM	955	15,3%	PO	75	59,6%	PP	321	7,6%	DU	1201	10,5%	654	10,0%	884	3,7%	713
DU	A 44	Verflechtung	1519	0,8%	PN	428	2,3%	PP	1091	0,2%	DV	428	2,3%	DT	1091	0,2%	951	10,3%	1432	5,5%	1129
DT	A 44	Parallelfahrbahn	912	5,9%	DU	1227	5,2%	DV	314	3,2%	DR	664	11,9%	DS	1577	8,5%	297	11,0%	551	8,6%	440
DS	A 44	Einfahrt	1679	10,3%	EA	3861	5,2%	PL	2182	1,3%	DT	868	7,4%	DR	811	13,3%	1357	11,7%	1677	11,1%	1341
EA	A 44	HFB	3861	5,2%	PL	2182	1,3%	DS	1679	10,3%	-	-	-	-	-	-	2785	8,8%	4322	5,6%	3633



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

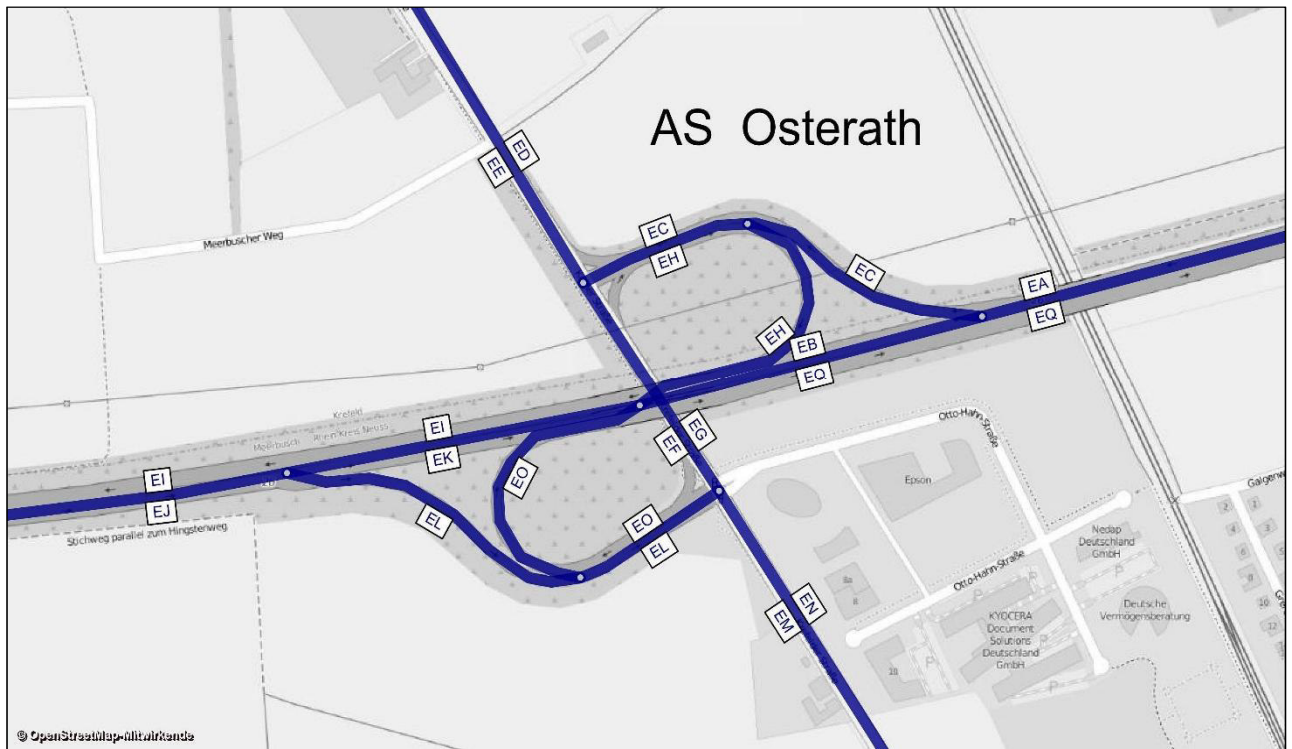
# AK Meerbusch





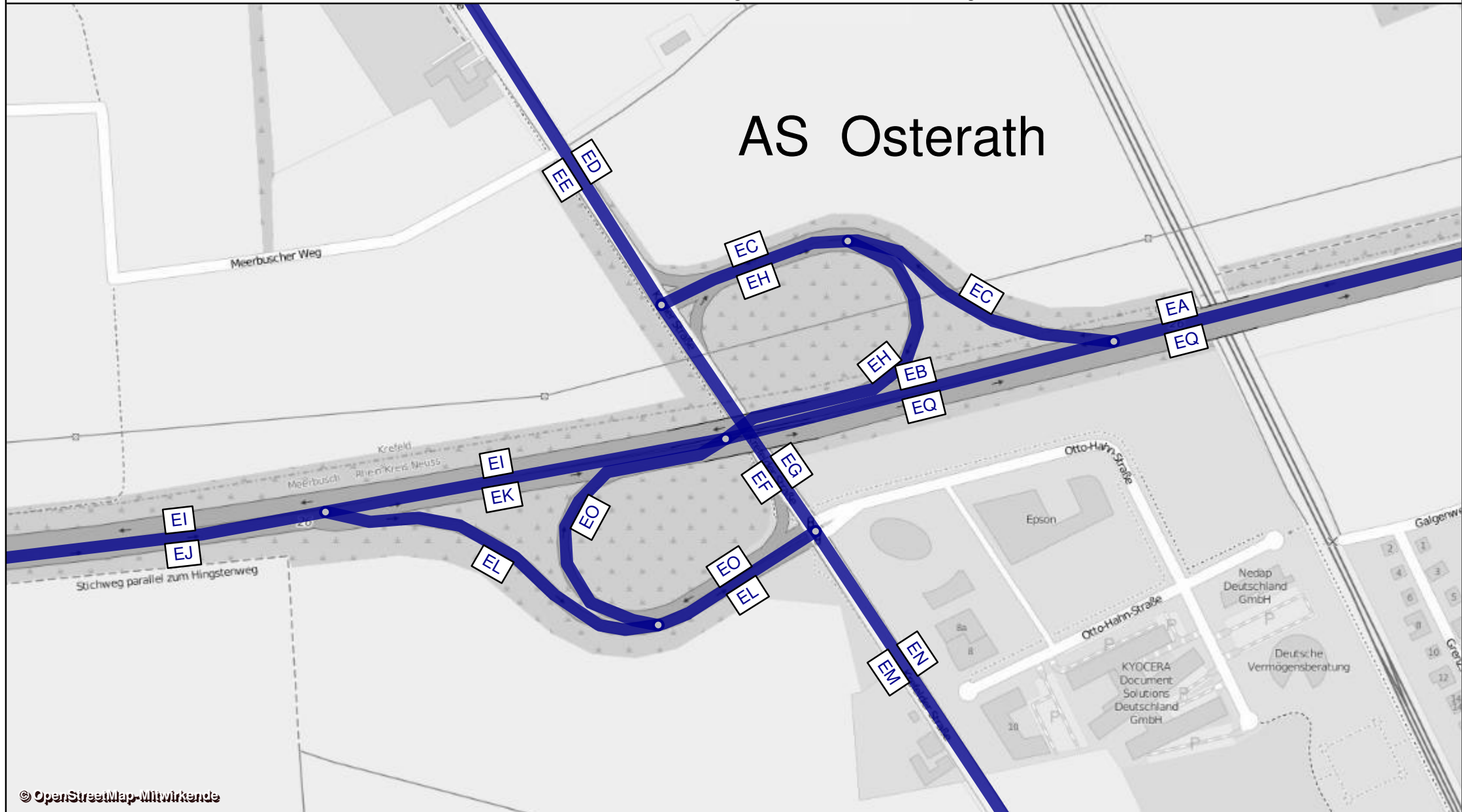


AS Osterath - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
EA	A 44	HFB	3861	5,2%	EC	542	4,2%	EB	3318	5,4%	-	-	-	-	-	-	2785	8,8%	4322	5,6%	3633
EB	A 44	HFB	3254	9,5%	EA	3813	8,7%	EC	559	4,3%	EH	214	8,7%	EI	3468	9,4%	2300	10,0%	3606	5,8%	2775
EC	A 44	Ausfahrt	723	3,2%	EA	2798	10,8%	EB	2074	13,5%	-	-	-	-	-	-	484	3,3%	716	4,6%	648
EH	A 44	Einfahrt	239	1,4%	EB	2932	5,5%	EI	3171	5,2%	-	-	-	-	-	-	157	5,4%	250	5,8%	203
EI	A 44	HFB	3468	8,2%	EH	228	8,6%	EB	3240	8,2%	-	-	-	-	-	-	2459	9,7%	3856	5,8%	3175
EJ	A 44	HFB	3753	7,9%	EK	3558	8,1%	EL	195	5,3%	-	-	-	-	-	-	3411	8,2%	2516	8,1%	3114
EK	A 44	HFB	3525	7,8%	EJ	3757	7,7%	EL	232	6,0%	EQ	4306	7,1%	EO	781	3,7%	3234	8,4%	2327	8,2%	2915
EL	A 44	Ausfahrt	276	7,2%	EK	3217	7,3%	EJ	3494	7,3%	-	-	-	-	-	-	176	4,1%	189	5,8%	209
EO	A 44	Einfahrt	838	3,2%	EQ	4575	7,5%	EK	3737	8,4%	-	-	-	-	-	-	703	3,8%	579	2,1%	595
EQ	A 44	HFB	4315	6,4%	EO	817	3,2%	EK	3498	7,2%	-	-	-	-	-	-	3937	7,6%	2906	7,1%	3437
ED	L 476	Basisstraße	615	1,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	685	3,4%	846	5,7%	-
EE	L 476	Basisstraße	615	1,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	665	3,8%	614	4,2%	-
EN	L 476	Basisstraße	476	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	465	3,9%	374	2,6%	-
EM	L 476	Basisstraße	476	2,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	246	3,5%	220	1,1%	-
EG	L 476	Basisstraße	472	1,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	332	2,6%	193	9,4%	-
EF	L 476	Basisstraße	472	1,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	641	3,0%	429	3,1%	-

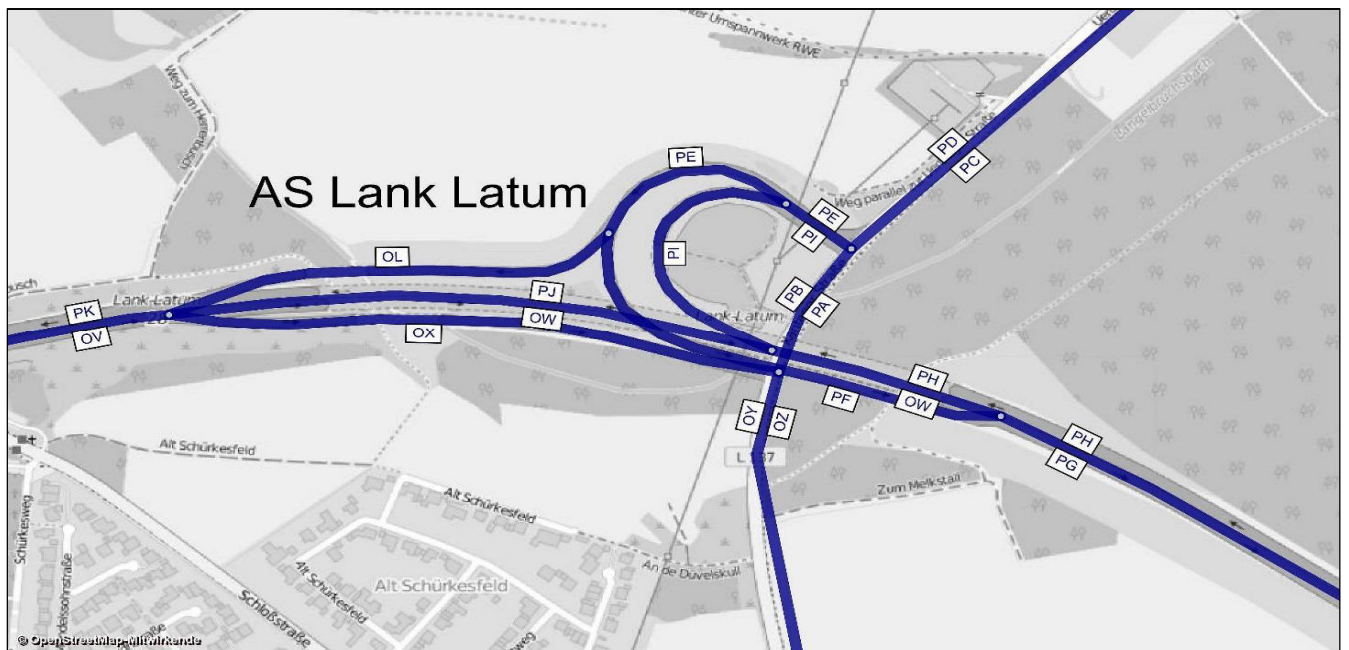




# AS Osterath

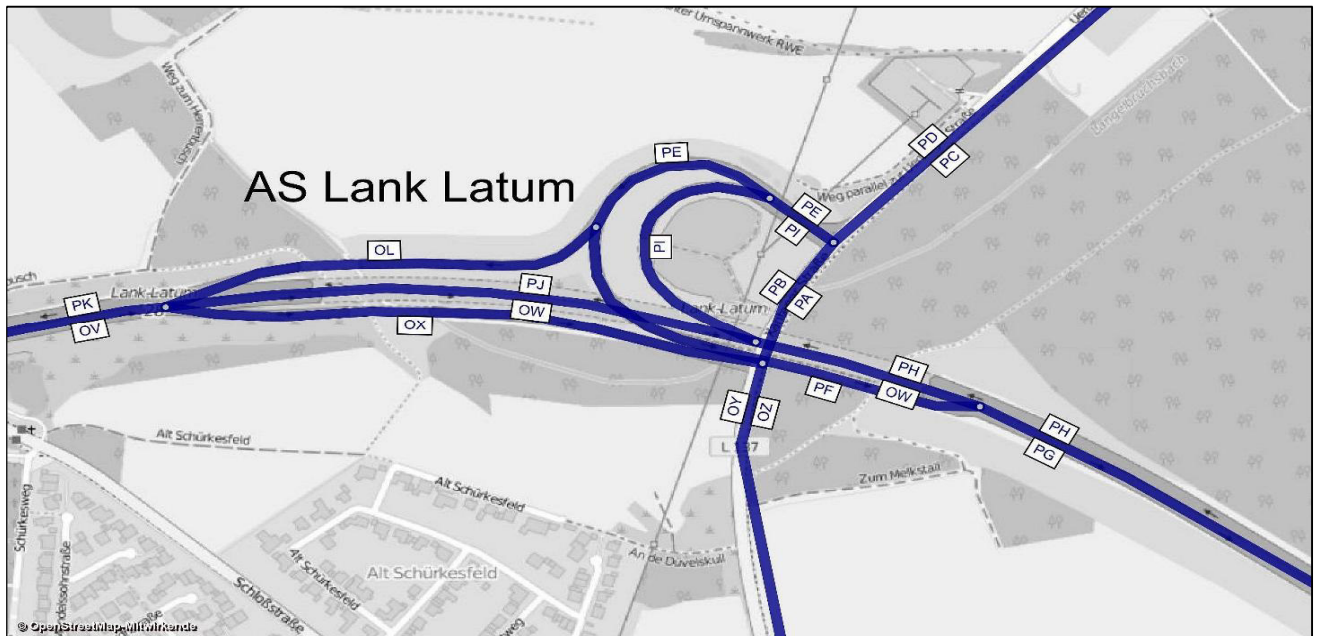


AS Lank Latum - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV <sub>WS</sub>	SVA <sub>WS</sub>	DTV <sub>WS,SV</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>WS</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
PH	A 44	West	HFB	39850	6,3%	2500	42650	6,6%	2800	35850	6,8%	9,3%	2040	400	0,06	0,011	5,9%	2100	
PJ	A 44	West	HFB	34200	5,8%	2000	36600	6,1%	2250	30850	6,1%	8,8%	1752	351	0,06	0,011	5,3%	1650	
PI	A 44	West	Ausfahrt	5650	8,8%	500	6050	9,1%	550	5000	11,0%	12,4%	288	50	0,06	0,010	9,0%	450	
OL	A 44	West	Einfahrt	5850	6,0%	350	6150	6,5%	400	5250	7,1%	8,2%	309	38	0,06	0,007	5,7%	300	
PK	A 44	West	HFB	40100	5,9%	2350	42750	6,2%	2650	36100	6,2%	8,7%	2061	388	0,06	0,011	5,4%	1950	
OV	A 44	Ost	HFB	39300	6,0%	2350	42000	6,2%	2600	35150	6,5%	8,5%	1997	399	0,06	0,011	5,5%	1950	
OW	A 44	Ost	HFB	33350	5,5%	1850	35800	5,9%	2100	29900	6,0%	8,6%	1691	353	0,06	0,012	5,2%	1550	
OX	A 44	Ost	Ausfahrt	5900	7,6%	450	6250	8,0%	500	5250	8,9%	8,1%	305	46	0,06	0,009	7,6%	400	
PF	A 44	Ost	Einfahrt	6650	6,8%	450	7100	7,0%	500	5850	8,7%	8,4%	327	77	0,06	0,013	6,8%	400	
PG	A 44	Ost	HFB	40000	5,9%	2350	40000	5,9%	2350	35750	6,4%	8,5%	2018	430	0,06	0,012	5,6%	2000	
PE	A 44	West/Ost	Einfahrt	12500	6,8%	850	12500	6,8%	850	11100	7,9%	8,3%	635	115	0,06	0,010	6,8%	750	
QS PH+PG	A 44	-	HFB	79850	6,1%	4850	82650	6,2%	5150	71600	-	-	-	-	-	-	5,7%	4100	
QS PH+OW	A 44	-	HFB	73200	5,9%	4350	78450	6,2%	4900	65750	-	-	-	-	-	-	5,6%	3650	
QS PJ+OW	A 44	-	HFB	67550	5,7%	3850	72400	6,0%	4350	60750	-	-	-	-	-	-	5,3%	3200	
QS PK+OV	A 44	-	HFB	79400	5,9%	4700	84750	6,2%	5250	71250	-	-	-	-	-	-	5,5%	3900	
PC	Uerdinger Str.	Nord	Basisstraße	10300	3,9%	400	10550	3,8%	400	9750	3,9%	1,9%	571	76	0,06	0,008	3,1%	300	
PD	Uerdinger Str.	Süd	Basisstraße	10300	3,9%	400	10550	3,8%	400	9750	3,9%	1,9%	571	76	0,06	0,008	3,1%	300	
OY	L137	Süd	Basisstraße	7650	4,6%	350	7850	4,5%	350	6800	5,6%	2,7%	398	53	0,06	0,008	4,4%	300	
OZ	L137	Nord	Basisstraße	7650	4,6%	350	7850	4,5%	350	6800	5,6%	2,7%	398	53	0,06	0,008	4,4%	300	
QS PC+PD	Uerdinger Str.	-	Basisstraße	20600	3,9%	800	21100	3,8%	800	19500	-	-	-	-	-	-	3,1%	600	
QS OY+OZ	L137	-	Basisstraße	15300	4,6%	700	15700	4,5%	700	13600	-	-	-	-	-	-	4,4%	600	
PB	L137	Süd	Basisstraße	13450	3,3%	450	13800	3,3%	450	12400	3,6%	1,7%	727	97	0,06	0,008	2,8%	350	
PA	L137	Nord	Basisstraße	13450	3,3%	450	13800	3,3%	450	12400	3,6%	1,7%	727	97	0,06	0,008	2,8%	350	
QS PA+PB	L137	-	Basisstraße	26900	3,3%	900	27600	3,3%	900	24800	-	-	-	-	-	-	2,8%	700	



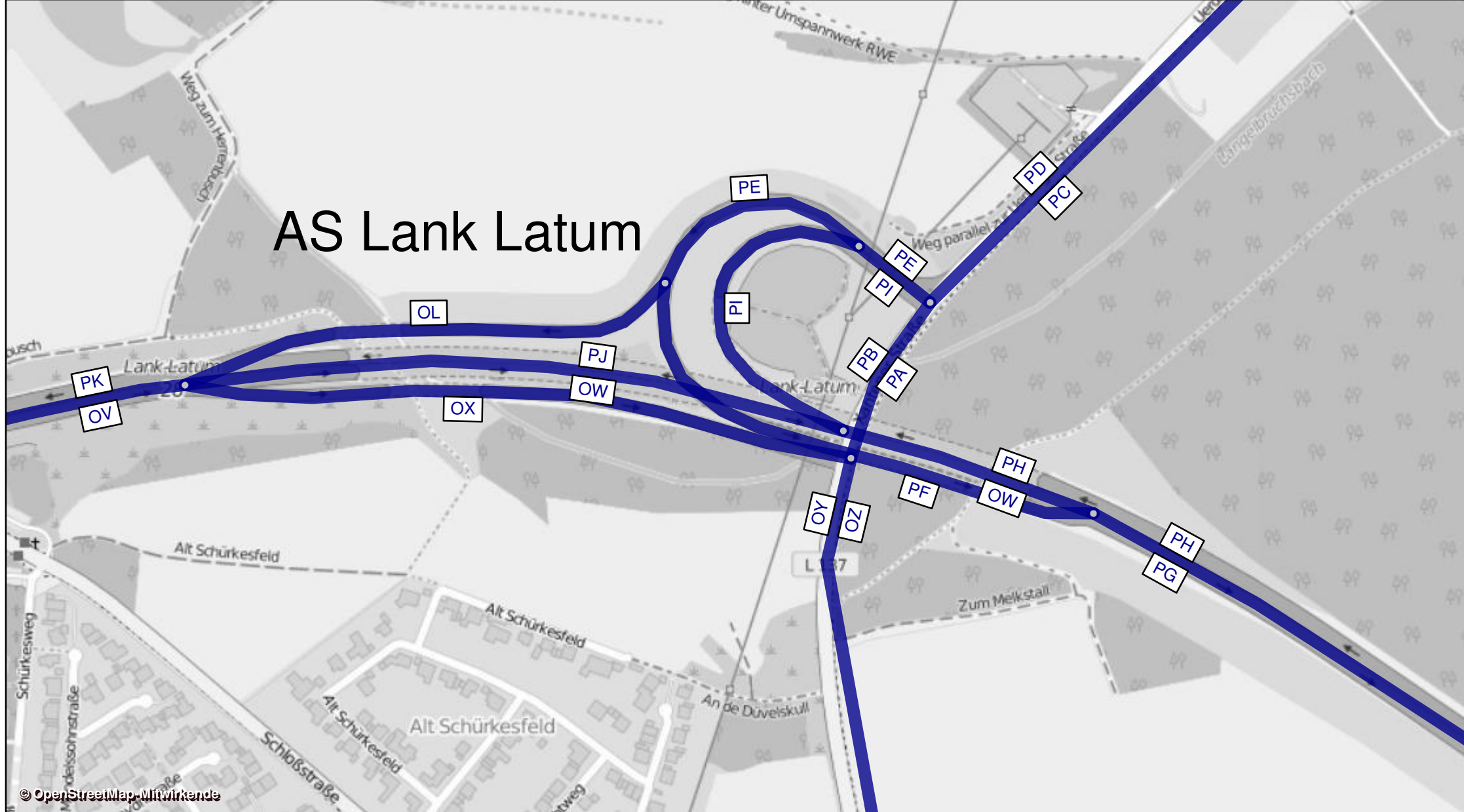


AS Lank Latum - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
PH	A 44	HFB	4538	3,4%	PI	722	8,8%	PJ	3816	2,4%	-	-	-	-	-	-	2562	7,1%	4955	3,4%	3974
PJ	A 44	HFB	3779	3,2%	PH	4474	3,9%	PI	695	8,0%	OL	481	5,7%	PK	4260	3,5%	2318	6,8%	4178	2,6%	3345
PI	A 44	Ausfahrt	805	9,1%	PH	3462	7,2%	PJ	2657	6,6%	-	-	-	-	-	-	246	10,9%	777	8,0%	654
OL	A 44	Einfahrt	742	6,0%	PJ	2543	6,8%	PK	3284	6,6%	PE	1564	5,3%	-	-	-	609	6,2%	533	4,6%	543
PK	A 44	HFB	4207	2,6%	OL	412	3,5%	PJ	3795	2,5%	-	-	-	-	-	-	2926	6,6%	4713	2,8%	3704
OV	A 44	HFB	4980	3,8%	OW	4532	3,3%	OX	447	9,2%	-	-	-	-	-	-	4708	3,7%	3577	4,6%	4049
OW	A 44	HFB	4513	4,2%	OV	4932	4,7%	OX	420	10,3%	PG	5336	4,4%	PF	823	5,2%	4255	3,5%	2885	4,3%	3657
OX	A 44	Ausfahrt	694	7,5%	OW	2510	6,3%	OV	3204	6,6%	-	-	-	-	-	-	453	5,9%	691	6,0%	541
PF	A 44	Einfahrt	928	5,1%	PG	5484	3,5%	OW	4556	3,2%	PE	1647	5,4%	-	-	-	764	4,9%	622	5,7%	716
PG	A 44	HFB	5453	3,5%	PF	836	4,3%	OW	4618	3,3%	-	-	-	-	-	-	5020	3,7%	3507	4,5%	4372
PE	A 44	Einfahrt	1659	4,9%	OL	781	5,8%	PF	877	4,1%	-	-	-	-	-	-	1372	5,5%	1155	5,1%	1190
PC	Uerdinger Str.	Basisstraße	692	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	588	3,1%	906	7,4%	-
PD	Uerdinger Str.	Basisstraße	692	2,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	834	7,3%	648	1,5%	-
OY	L137	Basisstraße	538	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	516	8,5%	997	4,1%	-
OZ	L137	Basisstraße	538	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	943	2,4%	943	5,8%	-
PB	L137	Basisstraße	663	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294	7,0%	723	3,5%	-
PA	L137	Basisstraße	663	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1173	2,3%	1361	5,9%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

# AS Lank Latum





T&R Geismühle - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>f</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t /24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
UL	L 386	Nord	Basisstraße	3600	2,8%	100	3700	2,7%	100	3400	3,6%	1,8%	199	27	0,06	0,008	2,9%	100
UM	L 386	Süd	Basisstraße	3600	2,8%	100	3700	2,7%	100	3400	3,6%	1,8%	199	27	0,06	0,008	2,9%	100
UU	L 386	Nord	Basisstraße	4050	2,5%	100	4150	2,4%	100	3800	3,3%	1,6%	223	30	0,06	0,008	2,6%	100
UV	L 386	Süd	Basisstraße	4050	2,5%	100	4150	2,4%	100	3800	3,3%	1,6%	223	30	0,06	0,008	2,6%	100
UW	Hauptstr.	Ost	Basisstraße	1200	8,3%	100	1250	8,0%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
UX	Hauptstr.	West	Basisstraße	1200	8,3%	100	1250	8,0%	100	1200	5,2%	2,6%	70	9	0,06	0,008	4,2%	50
QS UL+UM	L 386	-	Basisstraße	7200	2,8%	200	7400	2,7%	200	6800	-	-	-	-	-	-	2,9%	200
QS UU+UV	L 386	-	Basisstraße	8100	2,5%	200	8300	2,4%	200	7600	-	-	-	-	-	-	2,6%	200
QS UW+UX	Hauptstr.	-	Basisstraße	2400	8,3%	200	2500	8,0%	200	2400	-	-	-	-	-	-	4,2%	100



T&R Geismühle - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
UL	L 386	Basisstraße	135	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	60,7%	2	60,7%	-
UM	L 386	Basisstraße	369	1,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	45,2%	17	6,9%	-
UU	L 386	Basisstraße	586	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7,2%	152	1,6%	-
UV	L 386	Basisstraße	299	1,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	7,5%	47	2,6%	-
UW	Hauptstr.	Basisstraße	105	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7,2%	152	1,6%	-
UX	Hauptstr.	Basisstraße	141	3,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	7,7%	30	4,1%	-



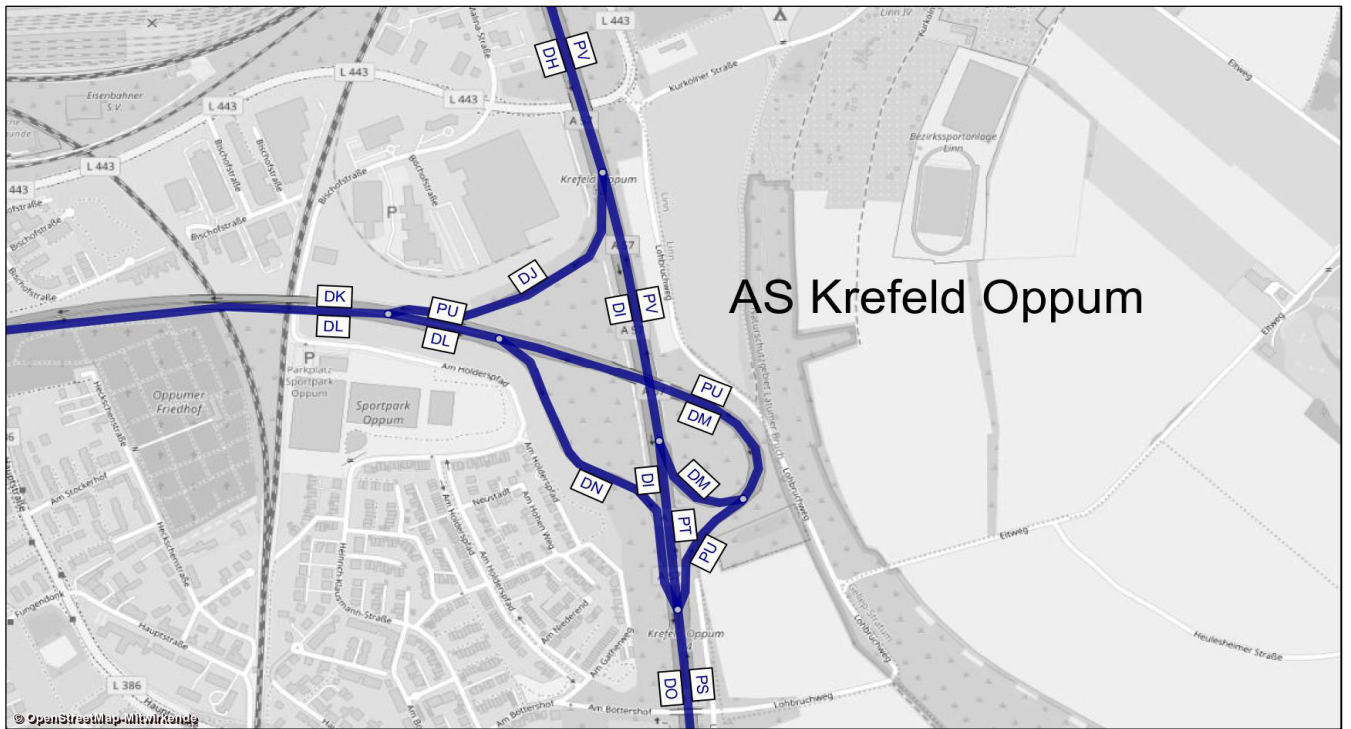


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

T&R Geismühle

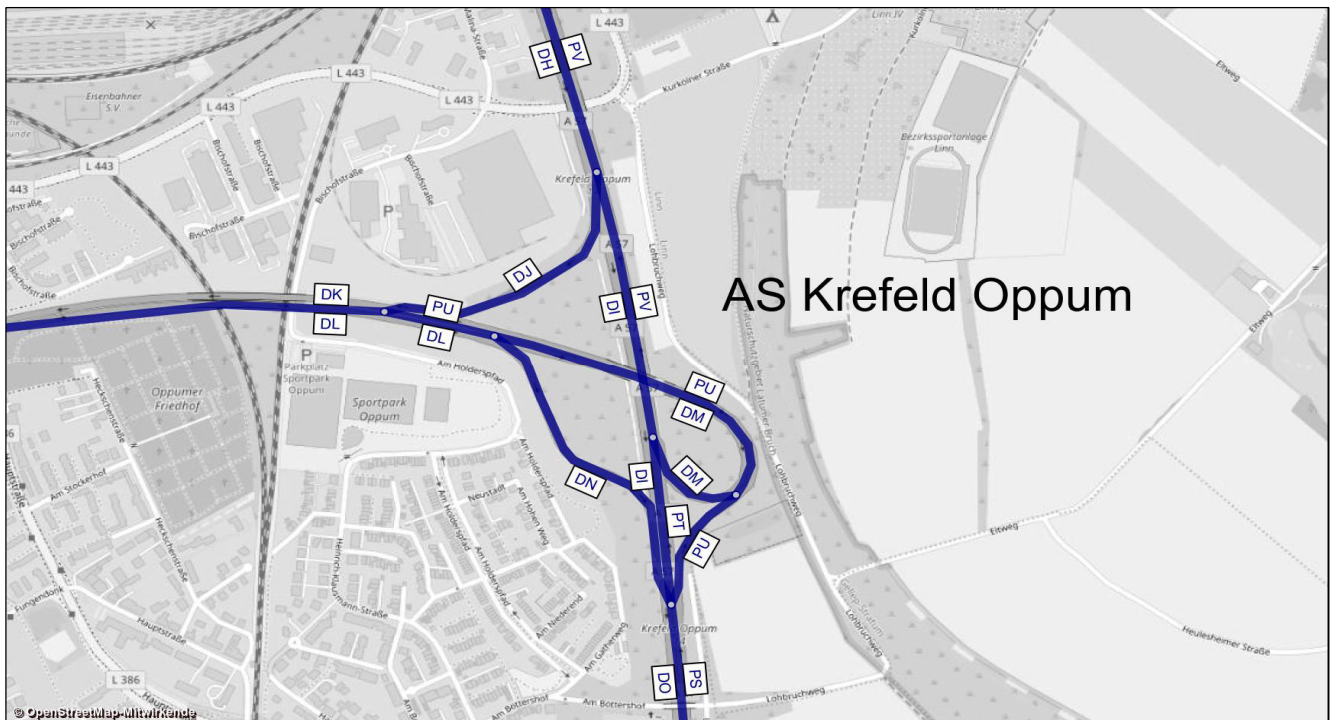


AS Krefeld-Oppum- Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>t</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h									
DH	A 57	Süd	HFB	52550	13,1%	6900	54950	14,1%	7750	48550	14,1%	18,1%	2719	633	0,06	0,013	12,0%	5850
DI	A 57	Süd	HFB	47450	13,6%	6450	49750	14,7%	7300	43850	14,6%	19,1%	2456	573	0,06	0,013	12,5%	5500
DJ	A 57	Süd	Ausfahrt	5100	7,8%	400	5200	8,7%	450	4700	9,6%	8,4%	264	60	0,06	0,013	7,4%	350
DN	A 57	Süd	Einfahrt	6300	9,5%	600	6500	10,0%	650	5750	10,3%	10,5%	325	68	0,06	0,012	8,7%	500
DO	A 57	Süd	HFB	53800	13,1%	7050	56250	14,1%	7950	49600	14,1%	18,2%	2781	641	0,06	0,013	12,1%	6000
PS	A 57	Nord	HFB	49550	13,4%	6650	51800	14,5%	7500	46400	14,0%	19,1%	2598	602	0,06	0,013	12,2%	5650
PT	A 57	Nord	HFB	42950	14,0%	6000	44850	15,2%	6800	40350	14,3%	19,7%	2257	531	0,06	0,013	12,4%	5000
PU	A 57	Nord	Ausfahrt	6650	10,5%	700	6950	10,1%	700	6050	12,3%	14,6%	341	71	0,06	0,012	10,7%	650
DM	A 57	Nord	Einfahrt	5400	6,5%	350	5650	7,1%	400	4850	7,8%	9,8%	278	49	0,06	0,010	6,2%	300
PV	A 57	Nord	HFB	48350	13,1%	6350	50550	14,2%	7200	45200	13,6%	18,9%	2535	580	0,06	0,013	11,7%	5300
QS DH+PV	A 57	-	HFB	100900	13,1%	13250	105500	14,2%	14950	93750	-	-	-	-	-	-	11,9%	11150
QS DI+PV	A 57	-	HFB	95800	13,4%	12800	100300	14,5%	14500	89050	-	-	-	-	-	-	12,1%	10800
QS DI+PT	A 57	-	HFB	90400	13,8%	12450	94600	14,9%	14100	84200	-	-	-	-	-	-	12,5%	10500
QS DO+PS	A 57	-	HFB	103350	13,3%	13700	108050	14,3%	15450	96000	-	-	-	-	-	-	12,1%	11650
DL	L 443	Ost	Basisstraße	11750	8,1%	950	12200	8,6%	1050	10600	9,1%	10,2%	604	117	0,06	0,011	7,5%	800
DK	L 443	West	Basisstraße	11750	9,4%	1100	12150	9,9%	1200	10700	11,1%	11,8%	605	131	0,06	0,012	9,3%	1000
QS DL+DK	L 443	-	Basisstraße	23500	8,7%	2050	24350	9,2%	2250	21300	-	-	-	-	-	-	8,5%	1800
QS PU+DL	L 443	-	Basisstraße	18400	9,0%	1650	19150	9,1%	1750	16650	-	-	-	-	-	-	8,7%	1450
QS PU+DM	A 57	-	Rampe	12050	8,7%	1050	12600	8,7%	1100	10900	-	-	-	-	-	-	8,7%	950

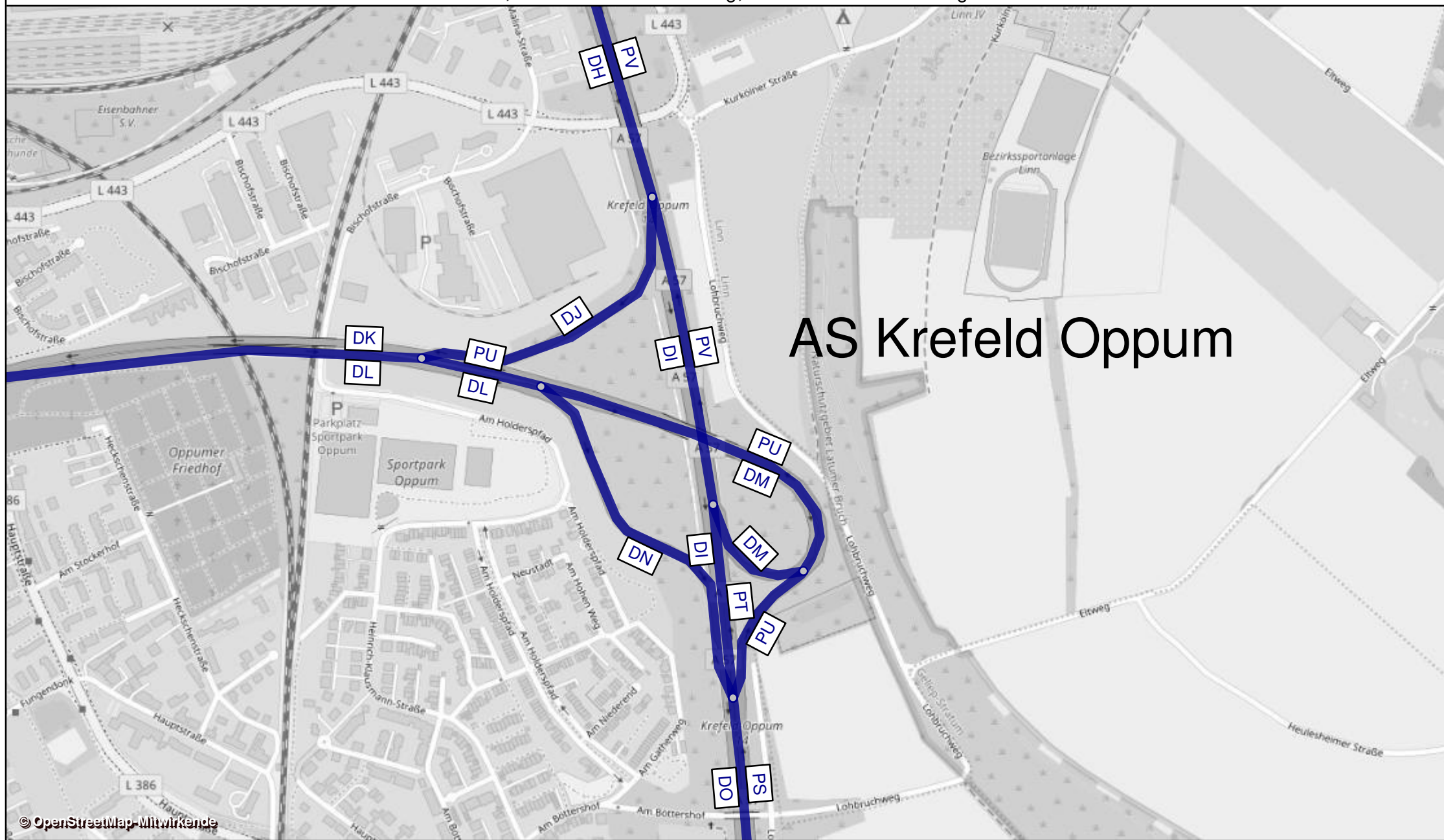




AS Krefeld-Oppum-Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente										einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>		b <sub>SV,n</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
DH	A 57	HFB	4839	8,5%	DJ	342	13,9%	DI	4497	8,1%	-	-	-	-	-	-	4986	9,7%	4376	8,4%	4594
DI	A 57	HFB	4572	10,2%	DH	4888	10,2%	DJ	316	10,7%	DN	629	7,7%	DO	5201	9,9%	4677	9,7%	3868	8,8%	3940
DJ	A 57	Ausfahrt	454	5,5%	DH	3332	11,8%	DI	2879	12,8%	-	-	-	-	-	-	309	10,2%	508	5,5%	411
DN	A 57	Einfahrt	640	9,4%	DI	4032	13,7%	DO	4672	13,1%	-	-	-	-	-	-	631	6,3%	572	7,0%	547
DO	A 57	HFB	5111	8,5%	DN	649	8,0%	DI	4462	8,6%	-	-	-	-	-	-	5308	9,3%	4440	8,6%	5024
PS	A 57	HFB	4897	9,5%	PT	4163	8,4%	PU	734	15,4%	-	-	-	-	-	-	5083	9,3%	3474	9,4%	4572
PT	A 57	HFB	4280	10,7%	PS	4890	9,3%	PU	611	0,0%	PV	4641	10,4%	DM	361	7,4%	4537	9,3%	2941	9,6%	3572
PU	A 57	Ausfahrt	665	16,1%	PT	4094	9,6%	PS	4758	10,5%	-	-	-	-	-	-	547	9,5%	535	8,6%	565
DM	A 57	Einfahrt	709	13,1%	PV	3369	10,1%	PT	2659	9,3%	-	-	-	-	-	-	322	7,2%	623	4,1%	528
PV	A 57	HFB	4607	8,8%	DM	318	11,3%	PT	4290	8,7%	-	-	-	-	-	-	4860	9,1%	3563	8,6%	4308
DL	L 443	Basisstraße	1134	5,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	953	6,6%	1196	5,6%	-
DK	L 443	Basisstraße	963	13,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	853	9,7%	1043	7,1%	-



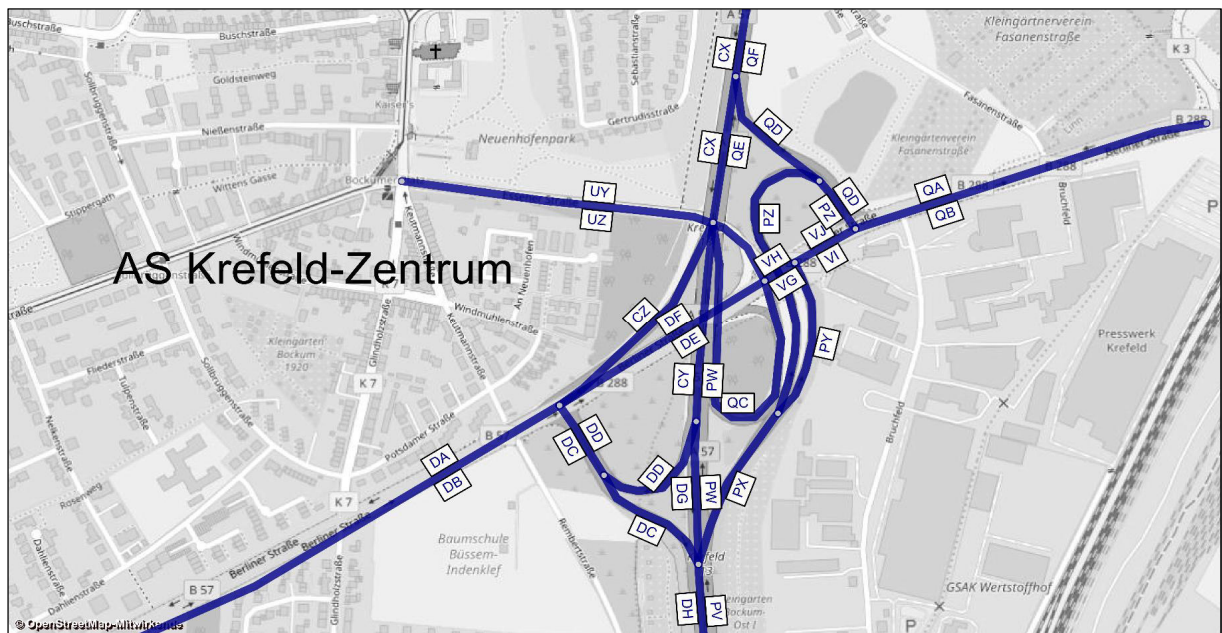
A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



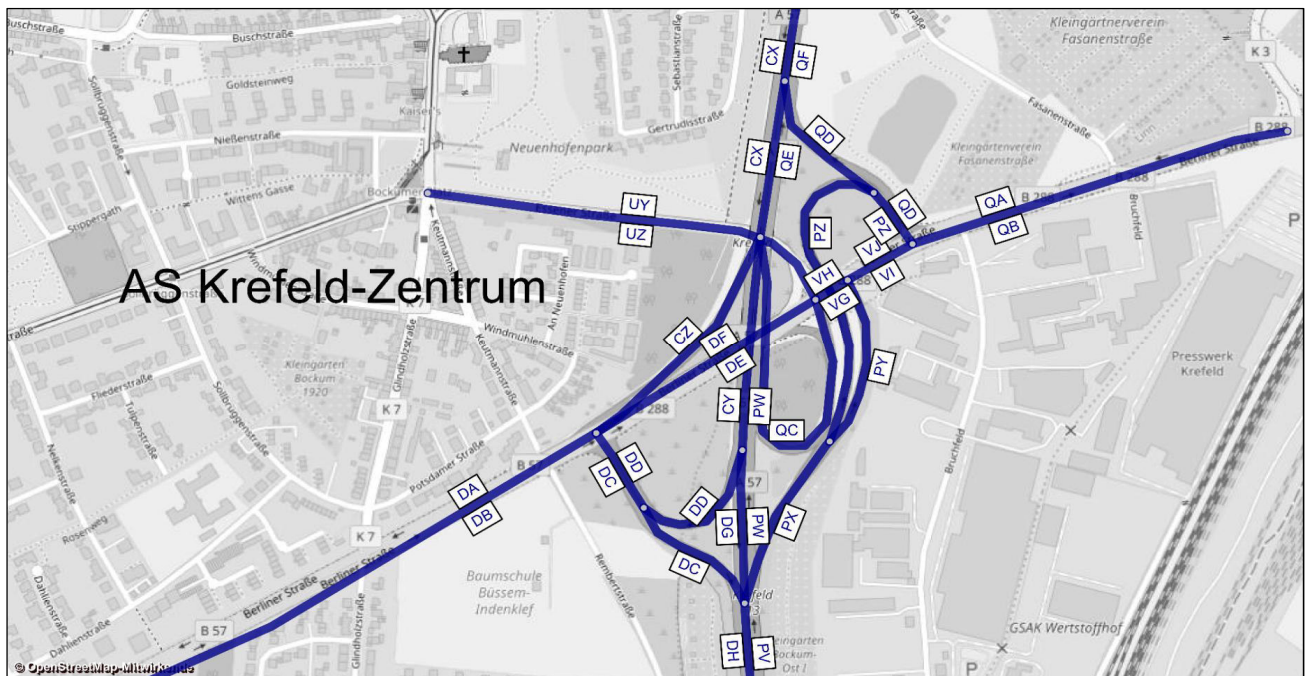
AS Krefeld Oppum



AS Krefeld-Zentrum - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV <sub>WS</sub>	SVA <sub>WS</sub>	DTV <sub>WS,SV</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>WS</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
CX	A 57	Süd	HFB	49850	13,2%	6600	51900	14,3%	7400	46350	14,2%	17,8%	2575	642	0,06	0,014	12,2%	5650
CZ	A 57	Süd	Ausfahrt	4050	3,7%	150	4150	3,6%	150	3750	4,6%	4,6%	209	49	0,06	0,013	4,0%	150
CY	A 57	Süd	HFB	45800	14,1%	6450	47750	15,2%	7250	42600	15,1%	18,9%	2366	592	0,06	0,014	12,9%	5500
DG	A 57	Süd	HFB	41750	13,4%	5600	43450	14,4%	6250	38950	14,2%	19,1%	2172	527	0,06	0,014	12,3%	4800
DD	A 57	Süd	Ausfahrt	4050	21,0%	850	4350	23,0%	1000	3600	24,8%	17,6%	194	65	0,05	0,018	19,4%	700
DC	A 57	Süd	Einfahrt	10800	12,0%	1300	11500	13,0%	1500	9600	13,6%	13,1%	547	106	0,06	0,011	11,5%	1100
DH	A 57	Süd	HFB	52550	13,1%	6900	54950	14,1%	7750	48550	14,1%	18,1%	2719	633	0,06	0,013	12,0%	5850
PV	A 57	Nord	HFB	48350	13,1%	6350	50550	14,2%	7200	45200	13,6%	18,9%	2535	580	0,06	0,013	11,7%	5300
PW	A 57	Nord	HFB	36950	13,9%	5150	38500	15,2%	5850	35000	14,1%	20,9%	1958	461	0,06	0,013	12,3%	4300
PX	A 57	Nord	Ausfahrt	11400	10,5%	1200	12050	11,6%	1400	10200	12,0%	11,1%	577	120	0,06	0,012	9,8%	1000
PY	A 57	Nord	Ausfahrt	7400	14,9%	1100	7850	15,9%	1250	6650	16,9%	15,6%	376	78	0,06	0,012	14,3%	950
PZ	A 57	Nord	Ausfahrt	3950	2,5%	100	4200	2,4%	100	3550	3,0%	2,8%	201	42	0,06	0,012	2,8%	100
QC	A 57	Nord	Einfahrt	4700	5,3%	250	4850	6,2%	300	4250	6,4%	6,0%	240	49	0,06	0,012	5,9%	250
QE	A 57	Nord	HFB	41650	13,0%	5400	43350	14,2%	6150	39250	13,2%	19,4%	2198	510	0,06	0,013	11,6%	4550
QD	A 57	Nord	Einfahrt	4150	25,3%	1050	4450	27,0%	1200	3650	28,1%	26,0%	203	50	0,06	0,014	23,3%	850
QF	A 57	Nord	HFB	45800	14,1%	6450	45800	14,1%	6450	42900	14,5%	20,0%	2401	560	0,06	0,013	12,6%	5400
QS CX+QF	A 57	-	HFB	95650	13,6%	13050	97700	14,2%	13850	89250	-	-	-	-	-	-	12,4%	11050
QS CX+QE	A 57	-	HFB	91500	13,1%	12000	95250	14,2%	13550	85600	-	-	-	-	-	-	11,9%	10200
QS CY+PW	A 57	-	HFB	82750	14,0%	11600	86250	15,2%	13100	77600	-	-	-	-	-	-	12,6%	9800
QS DG+PW	A 57	-	HFB	78700	13,7%	10750	81950	14,8%	12100	73950	-	-	-	-	-	-	12,3%	9100
QS DH+PV	A 57	-	HFB	100900	13,1%	13250	105500	14,2%	14950	93750	-	-	-	-	-	-	11,9%	11150
DA	B 57	West	Basisstraße	11100	2,7%	300	11400	2,6%	300	10500	2,9%	1,5%	615	82	0,06	0,008	2,4%	250
DB	B 57	Ost	Basisstraße	11100	2,7%	300	11400	2,6%	300	10500	2,9%	1,5%	615	82	0,06	0,008	2,4%	250
QA	B 288	West	Basisstraße	17950	5,8%	1050	18400	6,3%	1150	16950	6,6%	3,3%	993	132	0,06	0,008	5,3%	900
QB	B 288	Ost	Basisstraße	17950	5,8%	1050	18400	6,3%	1150	16950	6,6%	3,3%	993	132	0,06	0,008	5,3%	900
QS DA+DB	B 57	-	Basisstraße	22200	2,7%	600	22800	2,6%	600	21000	-	-	-	-	-	-	2,4%	500
QS QA+QB	B 288	-	Basisstraße	35900	5,8%	2100	36800	6,3%	2300	33900	-	-	-	-	-	-	5,3%	1800
VJ	B 57	West	Basisstraße	17750	0,6%	100	18150	0,3%	50	16850	1,1%	0,6%	987	132	0,06	0,008	0,9%	150
VI	B 57	Ost	Basisstraße	17950	5,8%	1050	18400	6,3%	1150	16950	6,6%	3,3%	993	132	0,06	0,008	5,3%	900
QS VI+VJ	B 57	-	Basisstraße	35700	3,2%	1150	36550	3,3%	1200	33800	-	-	-	-	-	-	3,1%	1050
VH	B 57	West	Basisstraße	17750	0,6%	100	18150	0,3%	50	16850	1,1%	0,6%	987	132	0,06	0,008	0,9%	150
VG	B 57	Ost	Basisstraße	10550	1,4%	150	10550	1,4%	150	10300	1,2%	0,6%	604	80	0,06	0,008	1,0%	100
QS VG+VH	B 57	-	Basisstraße	28300	0,9%	250	28700	0,7%	200	27150	-	-	-	-	-	-	0,9%	250
DF	B 57	West	Basisstraße	7050	2,1%	150	7250	2,1%	150	6750	1,8%	0,9%	396	53	0,06	0,008	1,5%	100
DE	B 57	Ost	Basisstraße	11000	2,7%	300	11300	2,7%	300	10550	2,8%	1,4%	618	82	0,06	0,008	2,3%	239
QS DE+DF	B 57	-	Basisstraße	18050	2,5%	450	18550	2,4%	450	17300	-	-	-	-	-	-	2,0%	339
UY	Essener Str.	Ost	Basisstraße	5050	4,0%	200	5200	3,8%	200	4700	5,3%	2,6%	275	37	0,06	0,008	4,3%	200
UZ	Essener Str.	West	Basisstraße	5050	4,0%	200	5200	3,8%	200	4700	5,3%	2,6%	275	37	0,06	0,008	4,3%	200
QS UY+UZ	Essener Str.	-	Basisstraße	10100	4,0%	400	10400	3,8%	400	9400	-	-	-	-	-	-	4,3%	400



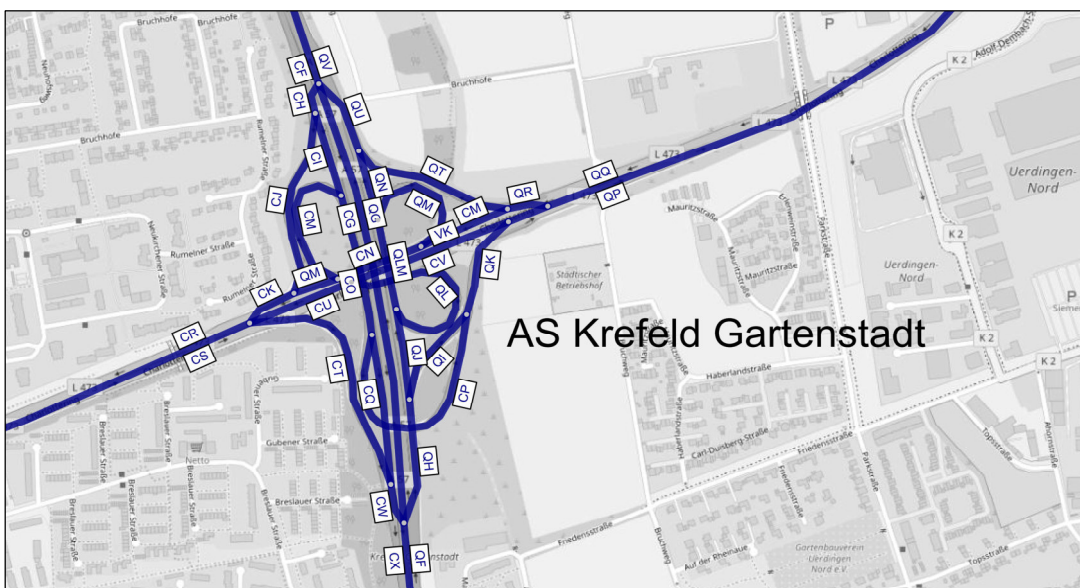
AS Krefeld-Zentrum - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
CX	A 57	HFB	4499	10,5%	CY	4223	0,4%	CZ	276	5,7%	-	-	-	-	-	-	4612	9,4%	4070	8,6%	4269
CZ	A 57	Ausfahrt	345	13,8%	CY	2783	17,0%	CX	3128	16,6%	-	-	-	-	-	-	257	2,8%	375	1,6%	305
CY	A 57	HFB	4260	10,2%	DD	248	19,2%	DG	4012	9,7%	CZ	257	4,7%	CX	4517	9,9%	4354	9,8%	3695	9,4%	3709
DG	A 57	HFB	3954	11,4%	CY	4262	12,1%	DD	308	21,1%	DC	837	12,9%	DH	4791	11,7%	4013	9,3%	3350	8,7%	3429
DD	A 57	Ausfahrt	409	11,0%	CY	2203	29,3%	DG	1794	33,5%	-	-	-	-	-	-	343	15,6%	345	15,5%	437
DC	A 57	Einfahrt	961	9,4%	DG	3253	1,7%	DH	4214	3,4%	-	-	-	-	-	-	973	11,5%	1026	7,3%	966
DH	A 57	HFB	4839	8,5%	DC	949	13,0%	DG	3890	7,4%	-	-	-	-	-	-	4986	9,7%	4376	8,4%	4594
PV	A 57	HFB	4607	8,8%	PW	3444	8,6%	PX	1163	9,6%	-	-	-	-	-	-	4860	9,1%	3563	8,6%	4308
PW	A 57	HFB	3471	10,7%	PV	4223	11,1%	PX	752	13,2%	QE	3643	10,4%	QC	172	5,9%	3769	8,9%	2697	9,9%	3715
PX	A 57	Ausfahrt	1220	11,0%	PW	2480	10,7%	PV	3699	10,8%	-	-	-	-	-	-	1091	9,9%	867	4,8%	1101
PY	A 57	Ausfahrt	794	16,2%	PX	1220	11,6%	PZ	426	2,9%	-	-	-	-	-	-	727	13,4%	629	5,6%	611
PZ	A 57	Ausfahrt	426	1,6%	PY	793	9,5%	PX	1219	6,7%	-	-	-	-	-	-	363	2,7%	238	2,6%	328
QC	A 57	Einfahrt	482	5,7%	QE	2057	14,0%	PW	1576	16,5%	-	-	-	-	-	-	275	7,5%	531	3,0%	448
QE	A 57	HFB	3744	9,9%	QC	292	4,2%	PW	3452	10,4%	QF	4000	10,6%	QD	256	20,3%	4044	8,8%	3227	8,7%	3318
QD	A 57	Einfahrt	812	28,2%	QF	2496	22,5%	QE	1683	19,7%	-	-	-	-	-	-	210	25,5%	469	19,4%	476
QF	A 57	HFB	3980	10,2%	QD	124	24,0%	QE	3856	9,7%	-	-	-	-	-	-	4254	9,6%	3696	10,1%	3886
DA	B 57	Basisstraße	1168	3,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1240	1,7%	1094	1,9%	-
DB	B 57	Basisstraße	1145	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1251	4,6%	1264	3,6%	-
QA	B 288	Basisstraße	1803	3,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1507	9,6%	1980	7,8%	-
QB	B 288	Basisstraße	1242	7,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2031	7,8%	1663	6,4%	-
VJ	B 57	Basisstraße	1416	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1662	6,1%	1748	4,0%	-
VI	B 57	Basisstraße	1242	7,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2031	7,8%	1663	6,4%	-
VH	B 57	Basisstraße	1416	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1662	6,1%	1748	4,0%	-
VG	B 57	Basisstraße	448	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1303	4,7%	1033	6,9%	-
DF	B 57	Basisstraße	823	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1555	6,2%	1419	5,0%	-
DE	B 57	Basisstraße	869	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1190	6,7%	1282	6,2%	-
UY	Essener Str.	Basisstraße	326	5,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	107	4,5%	329	0,4%	-
UZ	Essener Str.	Basisstraße	435	1,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	388	0,3%	281	2,6%	-





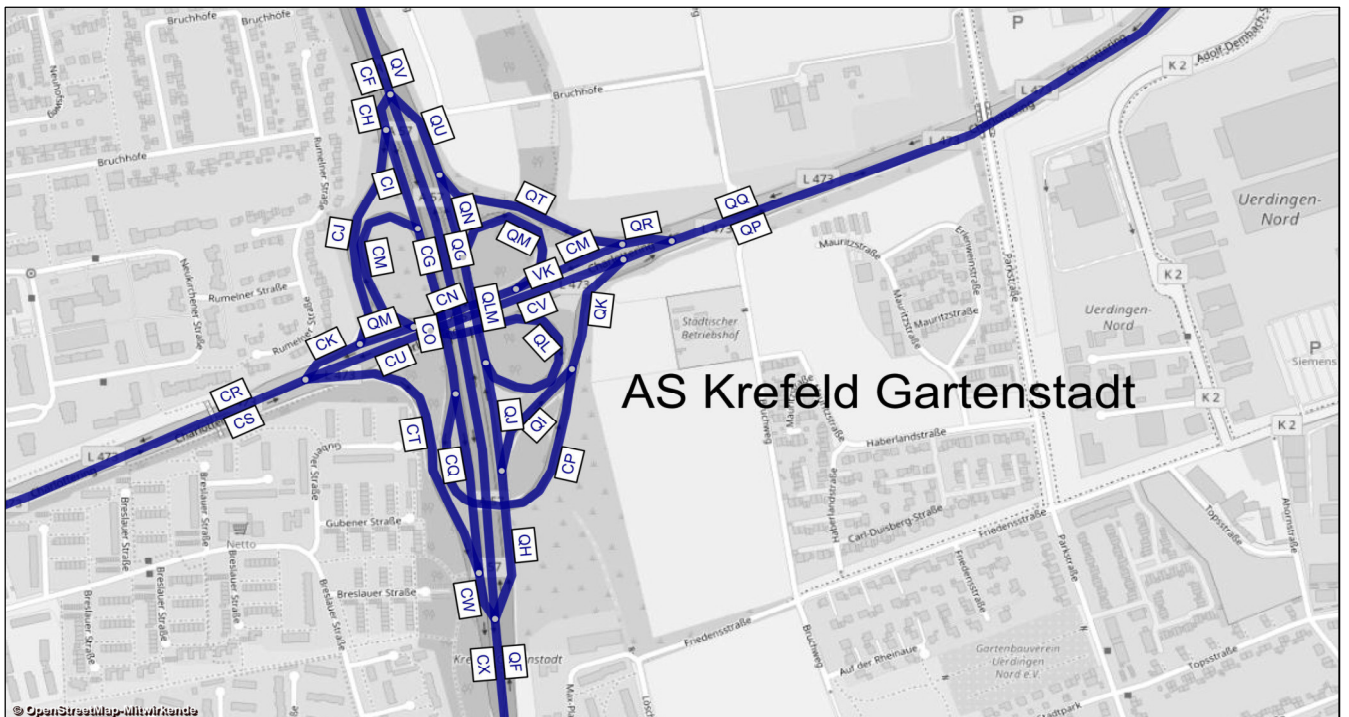


AS Krefeld-Gartenstadt - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>w,SV</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
CX	A 57	Süd	HFB	49850	13,2%	6600	51900	14,3%	7400	46350	14,2%	17,8%	2575	642	0,06	0,014	12,2%	5650	
CG	A 57	Süd	HFB	37750	14,2%	5350	38950	15,4%	6000	35600	15,0%	19,9%	1974	501	0,06	0,014	12,9%	4600	
CF	A 57	Süd	HFB	44700	13,5%	6050	46200	14,6%	6750	41900	14,5%	18,3%	2322	593	0,06	0,014	12,4%	5200	
CW	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	12100	10,3%	1250	13000	10,8%	1400	10750	11,7%	10,2%	600	141	0,06	0,013	9,8%	1050	
CT	A 57	Süd	Einfahrt	6000	5,8%	350	6450	5,4%	350	5300	6,4%	6,9%	302	63	0,06	0,012	5,7%	300	
CQ	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	6100	14,8%	900	6550	16,0%	1050	5400	17,0%	12,8%	299	78	0,06	0,014	13,9%	750	
CP	A 57	Süd	Ausfahrt	2600	17,3%	450	2800	17,9%	500	2300	22,0%	9,2%	117	51	0,05	0,022	15,2%	350	
CO	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8700	15,5%	1350	9350	16,6%	1550	7700	18,4%	11,4%	416	129	0,05	0,017	14,3%	1100	
CM	A 57	Süd	Einfahrt	6100	14,8%	900	6550	16,0%	1050	5400	17,0%	12,8%	299	78	0,06	0,014	13,9%	750	
CI	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2600	17,3%	450	2800	17,9%	500	2300	22,0%	9,2%	117	51	0,05	0,022	15,2%	350	
CJ	A 57	Süd	Ausfahrt	4350	5,7%	250	4450	5,6%	250	4000	6,1%	9,8%	230	41	0,06	0,010	5,0%	200	
CH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	6950	10,1%	700	7250	10,3%	750	6300	11,5%	9,4%	348	91	0,06	0,015	9,5%	600	
QF	A 57	Nord	HFB	45800	14,1%	6450	47800	15,3%	7300	42900	14,5%	20,0%	2401	560	0,06	0,013	12,6%	5400	
QG	A 57	Nord	HFB	33950	15,2%	5150	35250	16,5%	5800	32300	15,1%	22,8%	1803	432	0,06	0,013	13,3%	4300	
QV	A 57	Nord	HFB	41600	14,3%	5950	43350	15,6%	6750	39100	14,7%	21,1%	2193	502	0,06	0,013	12,8%	5000	
QH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	11850	11,4%	1350	12550	12,0%	1500	10600	12,6%	10,7%	597	128	0,06	0,012	10,4%	1100	
QI	A 57	Nord	Ausfahrt	6300	15,9%	1000	6800	16,9%	1150	5550	17,9%	14,9%	310	74	0,06	0,013	14,4%	800	
QK	A 57	Nord	Rampe	8900	16,3%	1450	9600	16,7%	1600	7850	19,0%	12,6%	427	125	0,05	0,016	15,3%	1200	
QJ	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5500	6,4%	350	5750	6,1%	350	5000	6,8%	4,7%	287	53	0,06	0,011	6,0%	300	
QL	A 57	Nord	Einfahrt	4950	6,1%	300	5150	5,8%	300	4450	6,5%	6,9%	255	47	0,06	0,011	5,6%	250	
QLM	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	10450	5,7%	600	10850	6,5%	700	9450	6,7%	5,8%	542	101	0,06	0,011	5,3%	500	
QM	A 57	Nord	Ausfahrt	5500	6,4%	350	5750	6,1%	350	5000	6,8%	4,7%	287	53	0,06	0,011	6,0%	300	
QN	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4950	6,1%	300	5150	5,8%	300	4450	6,5%	6,9%	255	47	0,06	0,011	5,6%	250	
QT	A 57	Nord	Einfahrt	2700	20,4%	550	2950	22,0%	650	2350	24,0%	17,6%	135	22	0,06	0,010	19,1%	450	
QU	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7650	11,1%	850	8100	11,7%	950	6800	12,6%	10,4%	389	70	0,06	0,010	10,3%	700	
QS CX+QF	A 57	-	HFB	95650	13,6%	13050	99700	14,7%	14700	89250	-	-	-	-	-	-	12,4%	11050	
QS CG+QG	A 57	-	HFB	71700	14,6%	10500	74200	15,9%	11800	67900	-	-	-	-	-	-	13,1%	8900	
QS CF+QV	A 57	-	HFB	86300	13,9%	12000	89550	15,1%	13500	81000	-	-	-	-	-	-	12,6%	10200	
CR	L 473	West	Basisstraße	10900	7,3%	800	12000	7,1%	850	10150	8,5%	4,3%	595	79	0,06	0,008	6,9%	700	
CS	L 473	Ost	Basisstraße	12050	6,6%	800	13250	6,4%	850	11150	7,8%	3,9%	653	87	0,06	0,008	6,3%	700	
QQ	L 473	West	Basisstraße	9850	16,8%	1650	11300	17,3%	1950	8900	19,5%	9,7%	521	70	0,06	0,008	15,7%	1400	
QP	L 473	Ost	Basisstraße	10000	16,0%	1600	11250	16,4%	1850	9250	17,4%	8,7%	542	72	0,06	0,008	14,1%	1300	
QS CR+CS	L 473	-	Basisstraße	22950	7,0%	1600	25250	6,7%	1700	21300	-	-	-	-	-	-	6,6%	1400	
QS QQ+QP	L 473	-	Basisstraße	19850	16,4%	3250	22550	16,9%	3800	18150	-	-	-	-	-	-	14,9%	2700	
VK	L 473	West	Basisstraße	1050	19,0%	200	1800	13,9%	250	1150	21,5%	10,8%	67	9	0,06	0,008	17,4%	200	
CV	L 473	Ost	Basisstraße	1100	13,6%	150	1650	12,1%	200	1400	13,3%	6,6%	82	11	0,06	0,008	10,7%	150	
QS VK+CV	L 473	-	Basisstraße	2150	16,3%	350	3450	13,0%	450	2550	-	-	-	-	-	-	13,7%	350	
CU	L 473	Ost	Basisstraße	6050	7,4%	450	6800	7,4%	500	5850	8,5%	4,2%	343	46	0,06	0,008	6,8%	400	
QR	L 473	West	Basisstraße	8800	16,5%	1450	9500	17,9%	1700	7750	19,2%	9,6%	454	61	0,06	0,008	15,5%	1200	
CN	L 473	West	Basisstraße	11600	10,8%	1250	12300	11,4%	1400	10400	12,5%	6,3%	609	81	0,06	0,008	10,1%	1050	
CK	L 473	West	Basisstraße	9850	6,1%	600	10200	5,9%	600	9000	6,9%	3,4%	527	70	0,06	0,008	5,6%	500	





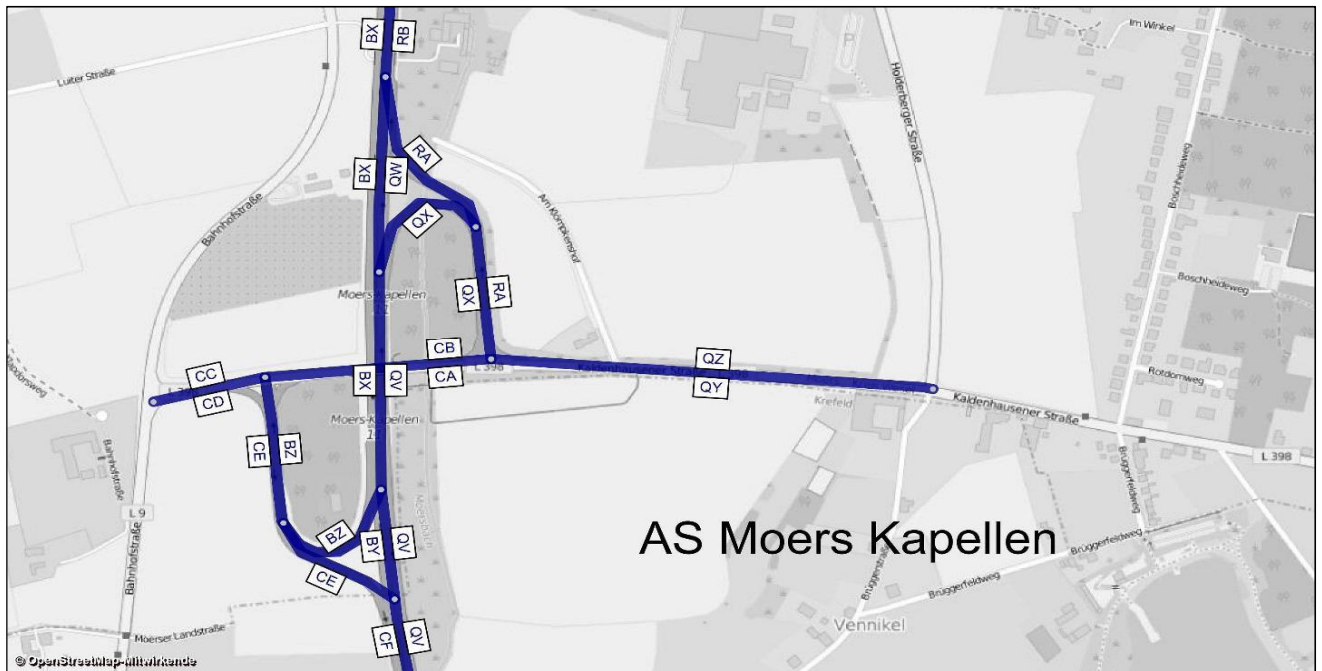
AS Krefeld-Gartenstadt - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente											einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.	
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
CX	A 57	HFB	4499	10,5%	CG	3378	11,8%	CW	1120	6,6%	-	-	-	-	-	-	4612	9,4%	4070	8,6%	4269
CG	A 57	HFB	3555	12,4%	CW	916	14,0%	CX	4471	12,7%	CF	3854	12,6%	CH	300	15,5%	3512	9,6%	2969	8,7%	3062
CF	A 57	HFB	3961	15,3%	CH	411	10,6%	CG	3550	15,8%	-	-	-	-	-	-	3984	9,7%	3683	8,2%	3840
CW	A 57	Parallelfahrbahn	1033	9,5%	CQ	462	18,2%	CT	570	2,4%	CG	2907	15,5%	CX	3940	13,9%	1099	8,7%	1100	8,5%	954
CT	A 57	Einfahrt	580	4,6%	CQ	406	16,3%	CW	985	9,5%	-	-	-	-	-	-	536	4,3%	555	5,9%	513
CQ	A 57	Parallelfahrbahn	554	11,8%	CO	779	11,8%	CP	225	11,7%	CT	421	5,6%	CW	975	9,1%	564	12,9%	544	10,9%	499
CP	A 57	Ausfahrt	410	3,9%	CQ	351	9,2%	CO	762	6,3%	-	-	-	-	-	-	235	11,9%	196	14,9%	296
CO	A 57	Parallelfahrbahn	845	6,2%	CI	410	4,1%	CM	434	8,2%	CQ	434	8,2%	CP	410	4,1%	799	12,6%	742	12,1%	749
CM	A 57	Einfahrt	554	11,8%	CI	225	11,7%	CO	779	11,8%	-	-	-	-	-	-	564	12,9%	544	10,9%	579
CI	A 57	Parallelfahrbahn	410	3,9%	CH	486	4,9%	CJ	76	10,1%	CM	391	9,4%	CO	801	6,6%	235	11,9%	196	14,9%	266
CJ	A 57	Ausfahrt	456	1,8%	CH	607	6,0%	CI	150	18,9%	-	-	-	-	-	-	236	9,2%	516	2,4%	391
CH	A 57	Parallelfahrbahn	620	7,2%	CF	3204	9,5%	CG	2584	10,0%	CJ	438	1,0%	CI	182	22,0%	472	10,6%	713	6,0%	530
QF	A 57	HFB	3980	10,2%	QH	708	8,8%	QG	3272	10,5%	-	-	-	-	-	-	4254	9,6%	3696	10,1%	3886
QG	A 57	HFB	3086	15,5%	QF	3798	15,1%	QH	713	13,0%	QV	3692	15,4%	QU	606	14,9%	3281	9,8%	2611	9,6%	3384
QV	A 57	HFB	3707	12,4%	QU	676	15,8%	QG	3030	11,6%	-	-	-	-	-	-	3859	9,6%	3407	9,3%	3636
QH	A 57	Parallelfahrbahn	1064	8,8%	QF	3723	9,0%	QG	2659	9,0%	QI	549	10,5%	QJ	515	7,1%	973	9,0%	1086	11,2%	915
QI	A 57	Ausfahrt	589	12,8%	QH	1018	9,0%	QJ	429	3,9%	QE	421	4,0%	QC	850	4,0%	568	10,0%	622	16,6%	604
QK	A 57	Rampe	788	12,8%	CP	303	12,1%	QI	485	13,3%	-	-	-	-	-	-	803	10,6%	818	16,2%	692
QJ	A 57	Parallelfahrbahn	507	6,3%	QH	989	6,4%	QI	482	6,6%	QLM	947	6,0%	QL	440	5,6%	406	7,8%	464	3,9%	432
QL	A 57	Einfahrt	467	4,3%	QJ	486	6,8%	QLM	954	5,6%	QF	3138	9,4%	QD	467	4,3%	421	5,2%	478	3,3%	429
QLM	A 57	Parallelfahrbahn	960	4,5%	QL	423	4,3%	QJ	537	4,7%	QN	423	4,3%	QM	537	4,7%	826	6,5%	942	3,6%	804
QM	A 57	Ausfahrt	507	6,3%	QN	440	5,6%	QLM	947	6,0%	-	-	-	-	-	-	406	7,8%	464	3,9%	466
QN	A 57	Parallelfahrbahn	467	4,3%	QM	486	6,8%	QLM	954	5,6%	QT	135	21,4%	QU	603	8,2%	421	5,2%	478	3,3%	401
QT	A 57	Einfahrt	412	15,4%	QN	338	5,3%	QU	750	10,8%	-	-	-	-	-	-	157	17,8%	320	15,9%	376
QU	A 57	Parallelfahrbahn	810	11,6%	QN	396	7,3%	QT	414	15,6%	QV	3059	12,3%	QG	2249	12,6%	578	8,6%	797	8,2%	696
CR	L 473	Basisstraße	1364	3,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1220	5,4%	1279	4,0%	-
CS	L 473	Basisstraße	1488	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1252	5,1%	1619	4,1%	-
QQ	L 473	Basisstraße	1368	9,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1299	8,7%	1162	11,2%	-
QP	L 473	Basisstraße	1440	6,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1099	9,4%	1405	10,8%	-
VK	L 473	Basisstraße	401	0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	578	2,1%	300	6,9%	-
CV	L 473	Basisstraße	441	0,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	296	6,6%	586	3,1%	-
CU	L 473	Basisstraße	909	2,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	716	5,8%	1064	3,2%	-
QR	L 473	Basisstraße	966	13,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	721	14,0%	864	12,8%	-
CN	L 473	Basisstraße	1061	9,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	970	10,8%	1008	7,7%	-
CK	L 473	Basisstraße	963	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	642	8,3%	979	3,1%	-



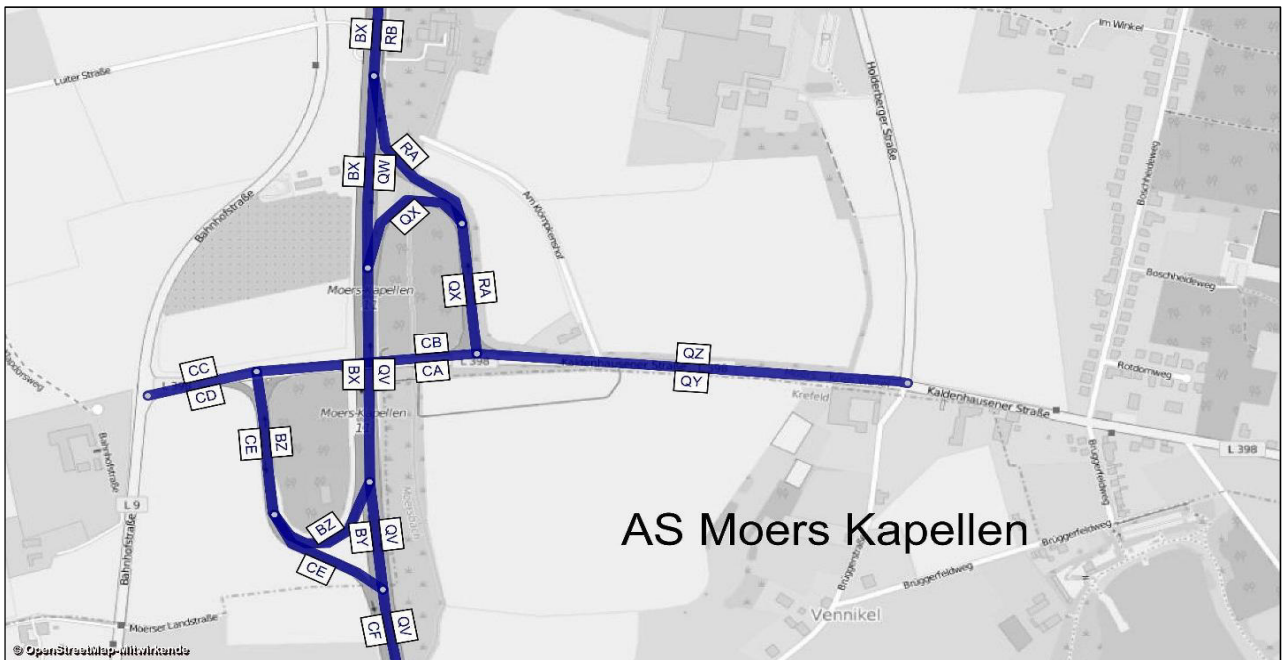




AS Moers Kapellen - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
BX	A 57	Süd	HFB	44600	13,5%	6000	46050	14,4%	6650	41850	14,4%	18,1%	2319	591	0,06	0,014	12,4%	5200	
BY	A 57	Süd	HFB	41850	13,9%	5800	43200	15,0%	6500	39250	14,9%	18,6%	2173	562	0,06	0,014	12,7%	5000	
BZ	A 57	Süd	Ausfahrt	2750	5,5%	150	2900	5,2%	150	2550	7,6%	9,2%	146	30	0,06	0,012	5,9%	150	
CE	A 57	Süd	Einfahrt	2850	7,0%	200	3000	8,3%	250	2650	8,0%	14,0%	149	31	0,06	0,012	7,5%	200	
CF	A 57	Süd	HFB	44700	13,5%	6050	46200	14,6%	6750	41900	14,5%	18,3%	2322	593	0,06	0,014	12,4%	5200	
QV	A 57	Nord	HFB	41600	14,3%	5950	43350	15,6%	6750	39100	14,7%	21,1%	2193	502	0,06	0,013	12,8%	5000	
QW	A 57	Nord	HFB	38900	14,9%	5800	40500	16,2%	6550	36650	15,2%	21,7%	2052	476	0,06	0,013	13,2%	4850	
QX	A 57	Nord	Ausfahrt	2700	5,6%	150	2800	7,1%	200	2450	7,5%	9,2%	140	25	0,06	0,010	6,1%	150	
RA	A 57	Nord	Einfahrt	2550	5,9%	150	2650	5,7%	150	2350	6,6%	11,3%	134	24	0,06	0,010	6,4%	150	
RB	A 57	Nord	HFB	41450	14,4%	5950	43150	15,6%	6750	39000	14,6%	21,2%	2186	501	0,06	0,013	12,7%	4950	
QS BX+RB	A 57	-	HFB	86050	13,9%	11950	89200	15,0%	13400	80850	-	-	-	-	-	-	12,6%	10150	
QS BX+QW	A 57	-	HFB	83500	14,1%	11800	86550	15,3%	13200	78500	-	-	-	-	-	-	12,8%	10050	
QS BX+QV	A 57	-	HFB	86200	13,9%	11950	89400	15,0%	13400	80950	-	-	-	-	-	-	12,6%	10200	
QS BY+QV	A 57	-	HFB	83450	14,1%	11750	86550	15,3%	13250	78350	-	-	-	-	-	-	12,8%	10000	
QS CF+QV	A 57	-	HFB	86300	13,9%	12000	89550	15,1%	13500	81000	-	-	-	-	-	-	12,6%	10200	
CD	L 398	Ost	Basisstraße	4950	4,0%	200	5050	4,0%	200	4350	4,4%	2,1%	255	34	0,06	0,008	3,4%	150	
CC	L 398	West	Basisstraße	4950	4,0%	200	5050	4,0%	200	4350	4,4%	2,1%	255	34	0,06	0,008	3,4%	150	
QZ	L 398	West	Basisstraße	5000	5,0%	250	5150	4,9%	250	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
QY	L 398	Ost	Basisstraße	5000	5,0%	250	5150	4,9%	250	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
QS QY+QZ	L 398	-	Basisstraße	10000	5,0%	500	10300	4,9%	500	8900	-	-	-	-	-	-	5,6%	500	
QS CC+CD	L 398	-	Basisstraße	9900	4,0%	400	10100	4,0%	400	8700	-	-	-	-	-	-	3,4%	300	
CB	L 398	West	Basisstraße	4600	4,3%	200	4700	4,3%	200	4050	4,7%	2,3%	237	32	0,06	0,008	3,7%	150	
CA	L 398	Ost	Basisstraße	4600	4,3%	200	4700	4,3%	200	4050	4,7%	2,3%	237	32	0,06	0,008	3,7%	150	
QS CB+CA	L 398	-	Basisstraße	9200	4,3%	400	9400	4,3%	400	8100	-	-	-	-	-	-	3,7%	300	

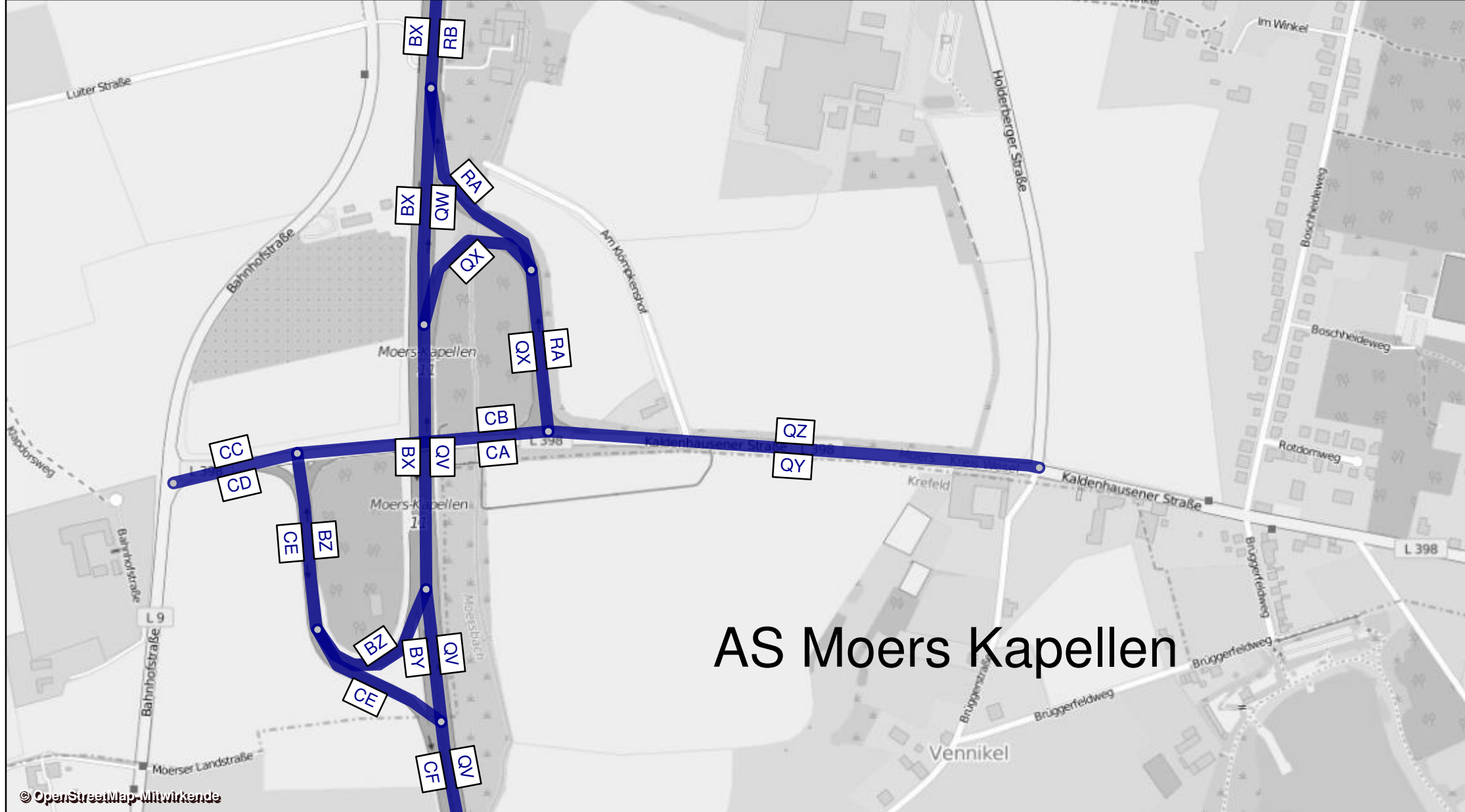


AS Moers Kapellen - Prognose-Planfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E / h
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h		-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h		Kfz / h		
BX	A 57	HFB	3805	12,1%	BZ	116	12,9%	BY	3689	12,0%	-	-	-	-	-	-	3761	10,4%	3836	7,7%	3482
BY	A 57	HFB	3669	15,5%	BX	3796	15,5%	BZ	127	14,1%	CE	362	0,0%	CF	4031	14,1%	3586	10,4%	3481	8,1%	3810
BZ	A 57	Ausfahrt	306	2,8%	BX	3125	9,9%	BY	2820	10,6%	-	-	-	-	-	-	175	10,4%	355	3,4%	245
CE	A 57	Einfahrt	560	3,9%	BY	1768	4,1%	CF	2328	4,1%	-	-	-	-	-	-	396	3,7%	200	8,5%	326
CF	A 57	HFB	3961	15,3%	CE	202	0,0%	BY	3758	16,1%	-	-	-	-	-	-	3984	9,7%	3683	8,2%	3840
QV	A 57	HFB	3707	12,4%	QW	3526	12,7%	QX	180	7,2%	-	-	-	-	-	-	3859	9,6%	3407	9,3%	3636
QW	A 57	HFB	3534	13,4%	QV	3785	13,0%	QX	250	7,4%	RB	3727	13,0%	RA	193	5,6%	3727	9,7%	3054	9,9%	3685
QX	A 57	Ausfahrt	345	4,7%	QW	2093	13,5%	QV	2438	12,3%	-	-	-	-	-	-	132	6,5%	353	4,1%	290
RA	A 57	Einfahrt	329	3,6%	RB	3521	8,3%	QW	3193	8,8%	-	-	-	-	-	-	297	3,7%	227	3,7%	224
RB	A 57	HFB	3795	15,8%	RA	343	2,9%	QW	3452	17,1%	-	-	-	-	-	-	4023	9,3%	3281	9,5%	4067
CD	L 398	Basisstraße	622	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	555	3,5%	422	4,3%	-
CC	L 398	Basisstraße	622	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	254	8,6%	509	1,9%	-
QZ	L 398	Basisstraße	385	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	4,2%	292	3,3%	-
QY	L 398	Basisstraße	385	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	316	5,4%	484	4,0%	-
CB	L 398	Basisstraße	473	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	351	6,2%	322	1,5%	-
CA	L 398	Basisstraße	473	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	430	5,4%	390	2,2%	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

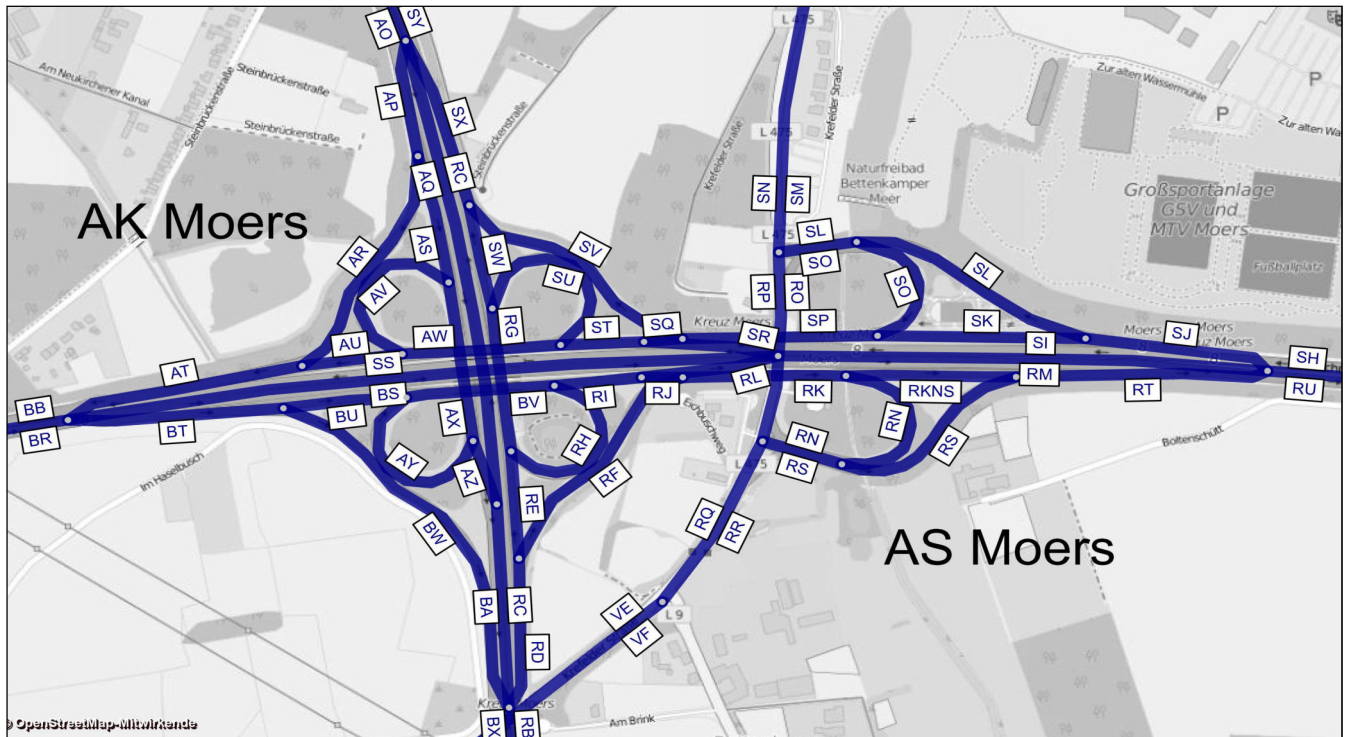


AS Moers Kapellen

AK Moers + AS Moers - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>W</sub>	SVA <sub>W</sub>	DTV <sub>W,SV</sub>	DTV <sub>WS</sub>	SVA <sub>WS</sub>	DTV <sub>WS,SV</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>SV</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>W</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>WS</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
RB	A 57	Nord	HFB	41450	14,4%	5950	43150	15,6%	6750	39000	14,6%	21,2%	2186	500	0,06	0,013	12,7%	4950
RD	A 57	Nord	Ausfahrt	21100	14,0%	2950	21900	15,3%	3350	19600	14,8%	19,3%	1102	243	0,06	0,012	12,8%	2500
RC	A 57	Nord	HFB	20350	14,7%	3000	21250	16,0%	3400	19400	14,5%	23,0%	1084	257	0,06	0,013	12,9%	2500
RE	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	6050	14,0%	850	6300	15,1%	950	5550	15,2%	16,1%	316	62	0,06	0,011	12,6%	700
RF	A 57	Nord	Rampe zur A 40	15050	14,0%	2100	15600	15,4%	2400	14000	14,6%	20,4%	786	181	0,06	0,013	12,9%	1800
RH	A 57	Nord	Rampe von A 40	5550	22,5%	1250	5850	24,8%	1450	5050	23,6%	35,2%	296	37	0,06	0,007	19,8%	1000
RG	A 57	Nord	Verflechtung	11550	18,2%	2100	12200	19,7%	2400	10600	19,3%	23,2%	612	99	0,06	0,009	16,5%	1750
SU	A 57	Nord	Rampe zur A 40	6050	14,0%	850	6300	15,1%	950	5550	15,2%	16,1%	316	62	0,06	0,011	12,6%	700
SW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5550	22,5%	1250	5850	24,8%	1450	5050	23,6%	35,2%	296	37	0,06	0,007	19,8%	1000
SV	A 57	Nord	Rampe von A 40	11750	7,7%	900	12300	8,1%	1000	10700	9,0%	8,7%	607	124	0,06	0,012	7,5%	800
SX	A 57	Nord	Einfahrt	17250	12,8%	2200	18150	13,5%	2450	15750	13,8%	14,8%	903	160	0,06	0,010	11,4%	1800
SY	A 57	Nord	HFB	37650	13,7%	5150	39400	14,8%	5850	35150	14,2%	19,8%	1987	417	0,06	0,012	12,2%	4300
AO	A 57	Süd	HFB	38000	12,4%	4700	39700	13,4%	5300	35750	13,6%	14,0%	2008	452	0,06	0,013	11,3%	4050
AP	A 57	Süd	Ausfahrt	16800	11,0%	1850	17600	11,6%	2050	15600	12,1%	11,7%	886	178	0,06	0,011	9,9%	1550
AQ	A 57	Süd	HFB	21200	13,4%	2850	22050	14,5%	3200	20150	14,7%	15,4%	1122	274	0,06	0,014	12,4%	2500
AR	A 57	Süd	Rampe zur A 40	5350	20,6%	1100	5650	22,1%	1250	5050	21,8%	20,1%	292	45	0,06	0,009	17,8%	900
AS	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11450	6,6%	750	11950	7,1%	850	10550	7,3%	8,8%	594	133	0,06	0,013	6,2%	650
AV	A 57	Süd	Rampe von A 40	16500	13,6%	2250	16850	14,5%	2450	15150	14,6%	22,9%	834	224	0,06	0,015	12,9%	1950
AX	A 57	Süd	Verflechtung	27950	10,9%	3050	28800	11,5%	3300	25700	11,6%	17,7%	1429	357	0,06	0,014	10,1%	2600
AY	A 57	Süd	Rampe zur A 40	11450	6,6%	750	11950	7,1%	850	10550	7,3%	8,8%	594	133	0,06	0,013	6,2%	650
AZ	A 57	Süd	Einfahrt	16500	13,6%	2250	16850	14,5%	2450	15150	14,6%	22,9%	834	224	0,06	0,015	12,9%	1950
BW	A 57	Süd	Rampe von A 40	6900	13,0%	900	7150	14,0%	1000	6550	13,4%	14,4%	362	93	0,06	0,014	11,5%	750
BA	A 57	Süd	HFB	37700	13,5%	5100	38950	14,6%	5700	35300	14,7%	18,8%	1957	498	0,06	0,014	12,6%	4450
BX	A 57	Süd	HFB	44600	13,5%	6000	46050	14,4%	6650	41850	14,4%	18,1%	2319	591	0,06	0,014	12,4%	5200
BR	A 40	Ost	HFB	33200	24,1%	8000	34300	26,1%	8950	31750	23,8%	35,9%	1771	427	0,06	0,013	20,9%	6650
BT	A 40	Ost	Ausfahrt	13650	18,7%	2550	14300	20,3%	2900	12700	19,8%	23,2%	721	146	0,06	0,011	16,9%	2150
BS	A 40	Ost	HFB	19550	27,6%	5400	20000	30,0%	6000	19050	26,6%	42,4%	1050	282	0,06	0,015	23,6%	4500
BU	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	6800	25,0%	1700	7200	27,1%	1950	6150	26,3%	38,8%	359	52	0,06	0,009	22,8%	1400
BV	A 40	Ost	Verflechtung	18200	13,5%	2450	19150	14,4%	2750	16750	14,5%	17,3%	953	185	0,06	0,011	12,2%	2050
RI	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	12700	9,4%	1200	13250	10,2%	1350	11700	10,3%	12,9%	657	149	0,06	0,013	9,0%	1050
RL	A 40	Ost	Einfahrt	9500	6,8%	650	9950	7,0%	700	8750	7,7%	9,2%	493	110	0,06	0,013	6,3%	550
RJ	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	3150	17,5%	550	3350	17,9%	600	2900	18,3%	23,2%	163	39	0,06	0,013	15,5%	450
RK	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	18250	14,5%	2650	18900	15,9%	3000	16950	15,2%	20,9%	949	220	0,06	0,013	13,3%	2250
RN	A 40	Ost	Ausfahrt	5900	16,1%	950	6200	16,9%	1050	5450	17,0%	21,6%	304	73	0,06	0,013	14,7%	800
RKNS	A 40	Ost	Parallelfahrbahn	12300	13,8%	1700	12700	15,4%	1950	11500	14,4%	20,5%	645	147	0,06	0,013	12,6%	1450
RS	A 40	Ost	Einfahrt	6100	13,9%	850	6400	14,8%	950	5650	14,9%	19,8%	316	74	0,06	0,013	13,3%	750
RT	A 40	Ost	Einfahrt	18400	13,9%	2550	19100	15,2%	2900	17150	14,6%	20,3%	961	221	0,06	0,013	12,5%	2150
RM	A 40	Ost	HFB	29050	20,8%	6050	29950	22,5%	6750	27800	20,6%	33,1%	1543	391	0,06	0,014	18,3%	5100
RU	A 40	Ost	HFB	47450	18,2%	8650	49050	19,7%	9650	44950	18,3%	28,5%	2504	613	0,06	0,014	16,1%	7250
SH	A 40	West	HFB	49450	18,3%	9050	51300	19,5%	10000	45800	18,9%	28,2%	2511	701	0,05	0,015	16,7%	7650
SI	A 40	West	HFB	34150	21,7%	7400	35300	23,2%	8200	31850	21,9%	32,8%	1718	546	0,05	0,017	19,5%	6200
SJ	A 40	West	Ausfahrt	15300	10,8%	1650	16000	11,3%	1800	13900	12,4%	12,2%	793	155	0,06	0,011	10,4%	1450
SL	A 40	West	Ausfahrt	4900	16,3%	800	5050	16,8%	850	4400	19,3%	20,1%	252	45	0,06	0,010	15,9%	700
SK	A 40	West	Parallelfahrbahn	10450	8,1%	850	10950	8,7%	950	9550	9,1%	8,9%	541	110	0,06	0,011	7,9%	750
SO	A 40	West	Einfahrt	5500	17,3%	950	5800	18,1%	1050	4900	21,0%	18,8%	278	58	0,06	0,012	17,3%	850
SP	A 40	West	Parallelfahrbahn	15900	11,3%	1800	16750	11,6%	1950	14450	13,2%	12,4%	819	168	0,06	0,012	11,1%	1600
SQ	A 40	West	Parallelfahrbahn	4200	20,2%	850	4450	21,3%	950	3750	25,0%	22,6%	212	44	0,06	0,012	21,3%	800
SR	A 40	West	Ausfahrt	14400	14,6%	2100	14650	15,7%	2300	13250	15,4%	24,6%	728	202	0,05	0,015	14,0%	1850
SS	A 40	West	HFB	19750	26,6%	5250	20650	28,6%	5900	18600	26,6%	37,6%	991	345	0,05	0,019	23,7%	4400
ST	A 40	West	Parallelfahrbahn	18600	16,1%	3000	19100	17,0%	3250	17000	17,6%	24,2%	940	246	0,06	0,014	15,3%	2600
AW	A 40	West	Verflechtung	24600	15,7%	3850	25400	16,5%	4200	22550	17,0%	22,6%	1256	309	0,06	0,014	14,6%	3300
AU	A 40	West	Parallelfahrbahn	8100	19,1%	1550	8550	20,5%	1750	7400	21,8%	21,7%	422	84	0,06	0,011	18,2%	1350
AT	A 40	West	Einfahrt	13500	19,6%	2650	14200	21,1%	3000	12450	21,8%	21,2%	714	130	0,06	0,010	18,1%	2250
BB	A 40	West	HFB	33250	23,9%	7950	34850	25,4%	8850	31050	24,6%	33,1%	1704	474	0,05	0,015	21,4%	6650
QS SY+AO	A 57	-	HFB	75650	13,0%	9850	79100	14,1%	11150	70900	-	-	-	-	-	-	11,8%	8350
QS AQ+RC	A 57	-	HFB	41550	14,1%	5850	43300	15,2%	6600	39550	-	-	-	-	-	-	12,6%	5000
QS BA+RC	A 57	-	HFB	58050	14,0%	8100	60200	15,1%	9100	54700	-	-	-	-	-	-	12,7%	6950
QS BX+RB	A 57	-	HFB	86050	13,9%	11950	89200	15,0%	13400	80850	-	-	-	-	-	-	12,6%	10150
QS BB+BR	A 40	-	HFB	66450	24,0%	15950	69150	25,7%	17800	62800	-	-	-	-	-	-	21,2%	13300
QS SS+BS	A 40	-	HFB	39300	27,1%	10650	40650	29,3%	11900	37650	-	-	-	-	-	-	23,6%	8900
QS SI+RM	A 40	-	HFB	63200	21,3%	13450	65250	22,9%	14950	59650	-	-	-	-	-	-	18,9%	11300
QS RU+SH	A 40	-	HFB	96900	18,3%	17700	100350	19,6%	19650	90750	-	-	-	-	-	-	16,4%	14900



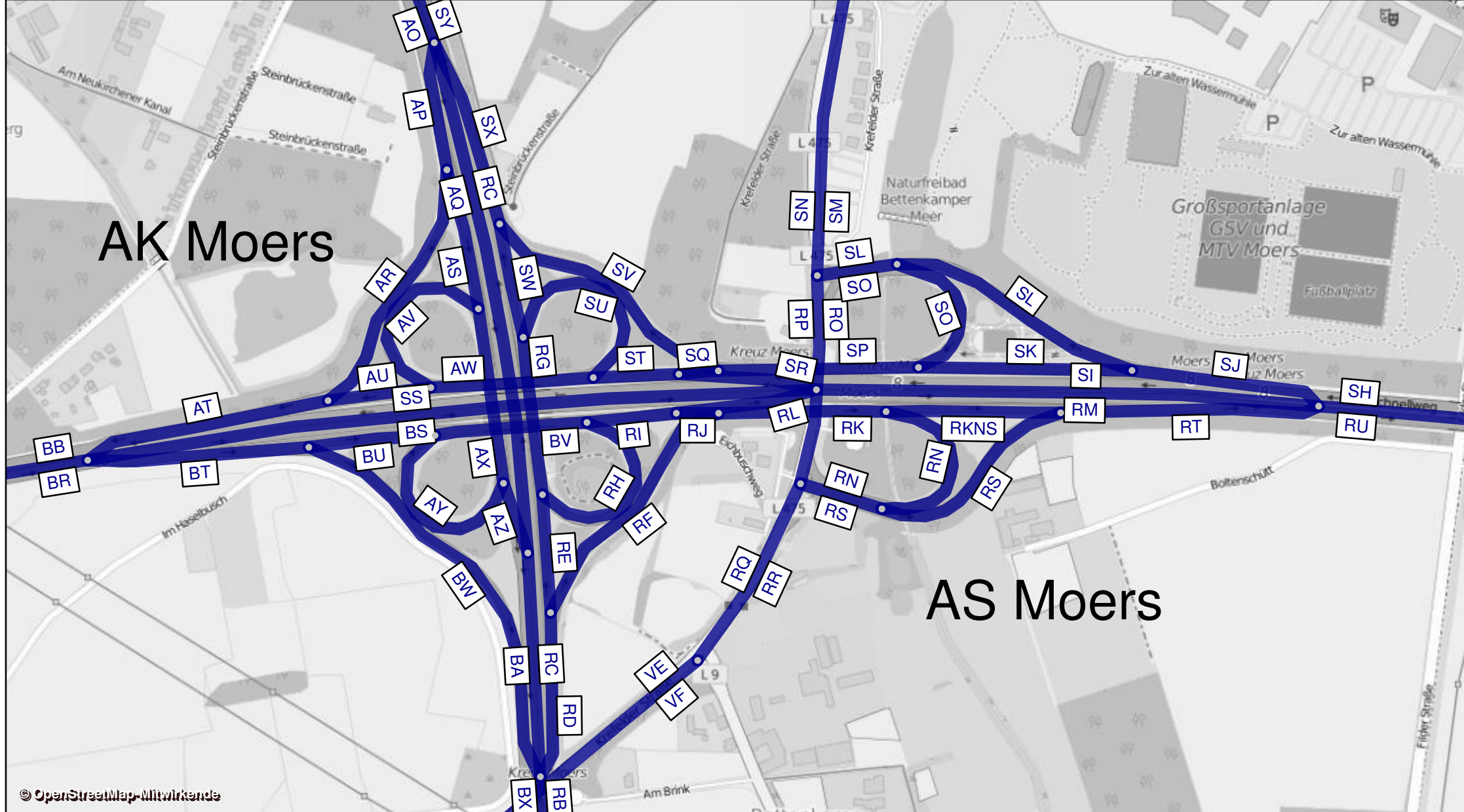
RQ	L 475	Süd	Basisstraße	5450	4,6%	250	5600	4,5%	250	4850	5,3%	2,6%	284	38	0,06	0,008	4,1%	200
RR	L 475	Nord	Basisstraße	5450	4,6%	250	5600	4,5%	250	4850	5,3%	2,6%	284	38	0,06	0,008	4,1%	200
SM	L 475	Nord	Basisstraße	8100	3,7%	300	8300	3,6%	300	7400	4,3%	2,1%	434	58	0,06	0,008	3,4%	250
SN	L 475	Süd	Basisstraße	8100	3,7%	300	8300	3,6%	300	7400	4,3%	2,1%	434	58	0,06	0,008	3,4%	250
VE	L 475	Süd	Basisstraße	5850	4,3%	250	6000	4,2%	250	5550	4,6%	2,2%	325	43	0,06	0,008	3,6%	200
VF	L 475	Nord	Basisstraße	5850	4,3%	250	6000	4,2%	250	5550	4,6%	2,2%	325	43	0,06	0,008	3,6%	200
QS RQ+RR	L 475	-	Basisstraße	10900	4,6%	500	11200	4,5%	500	9700	-	-	-	-	-	-	4,1%	400
QS SM+SN	L 475	-	Basisstraße	16200	3,7%	600	16600	3,6%	600	14800	-	-	-	-	-	-	3,4%	500
QS VE+VF	L 476	-	Basisstraße	11700	4,3%	500	12000	4,2%	500	11100	-	-	-	-	-	-	3,6%	400
RP	L 475	Süd	Basisstraße	6100	4,1%	250	12000	4,2%	500	5500	4,7%	2,3%	322	43	0,06	0,008	3,6%	200
RO	L 475	Nord	Basisstraße	6100	4,1%	250	6250	4,0%	250	5500	4,7%	2,3%	322	43	0,06	0,008	3,6%	200
QS RP+RO	L 475	-	Basisstraße	12200	4,1%	500	6250	4,0%	250	11000	-	-	-	-	-	-	3,6%	400



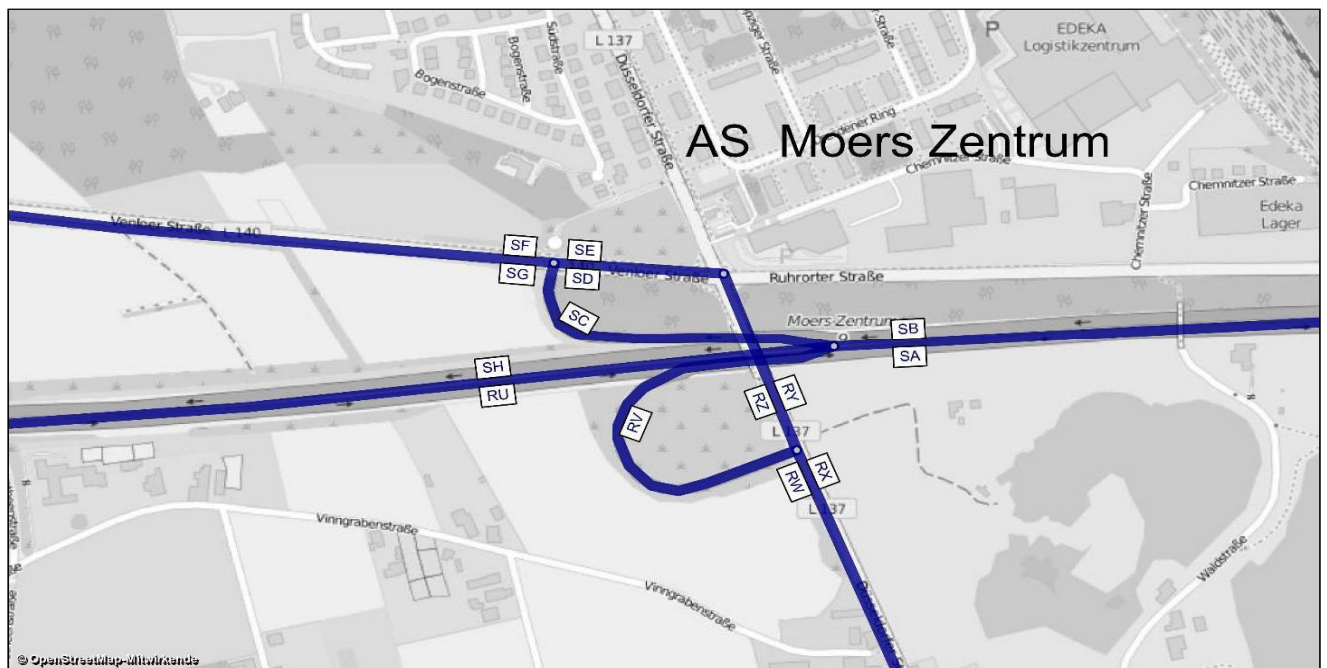
AK Moers + AS Moers - Prognose-Planfall 2030			Bemessungs- werte		Benachbarte Elemente												einheitl.				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abchnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
RB	A 57	HFB	3795	15,8%	RD	1600	12,2%	RC	2196	18,5%	-	-	-	-	-	-	4023	9,3%	3281	9,5%	4067
RD	A 57	Ausfahrt	1713	14,7%	RF	1219	14,5%	RE	493	15,1%	RB	3311	14,6%	RC	1598	14,4%	1572	10,4%	1771	8,0%	1541
RC	A 57	HFB	2431	9,5%	RD	3916	12,9%	RD	1486	18,4%	SX	770	16,7%	SY	3201	11,3%	2451	8,5%	1510	11,3%	2168
RE	A 57	Parallelfahrbahn	608	10,3%	RD	1479	10,6%	RF	870	10,8%	RG	1338	13,8%	RH	730	16,8%	339	11,1%	640	11,2%	511
RF	A 57	Rampe zur A 40	1334	18,7%	RD	1690	19,3%	RE	356	21,9%	RJ	239	19,7%	RK	1574	18,8%	1233	10,2%	1131	6,1%	1331
RH	A 57	Rampe von A 40	669	2,0%	RE	247	3,4%	RG	916	2,4%	BV	1349	4,2%	RI	680	6,5%	430	22,6%	641	11,4%	634
RG	A 57	Verflechtung	1200	14,0%	RE	552	10,8%	RH	648	16,8%	SU	552	10,8%	SW	648	16,8%	769	17,5%	1280	11,3%	1036
SU	A 57	Rampe zur A 40	608	10,3%	RG	1338	13,8%	SW	730	16,8%	AW	1522	12,7%	ST	914	14,3%	339	11,1%	640	11,2%	535
SW	A 57	Parallelfahrbahn	669	2,0%	SU	247	3,4%	RG	916	2,4%	SV	604	4,0%	SX	1273	3,0%	430	22,6%	641	11,4%	548
SV	A 57	Rampe von A 40	1223	7,7%	SW	545	16,8%	SX	1768	10,5%	SQ	354	19,6%	SP	1576	10,4%	841	7,6%	1227	4,6%	1083
SX	A 57	Einfahrt	1775	12,0%	SV	1106	6,8%	SW	669	20,6%	SY	2779	10,2%	RC	1004	7,1%	1272	12,8%	1868	6,9%	1544
SY	A 57	HFB	3861	13,5%	SX	1628	13,9%	RC	2233	13,3%	-	-	-	-	-	-	3720	10,0%	3378	8,8%	3724
AO	A 57	HFB	3594	12,1%	AQ	1914	12,8%	AP	1680	11,2%	-	-	-	-	-	-	3478	7,6%	3785	10,1%	3355
AP	A 57	Ausfahrt	1653	12,3%	AQ	1770	12,1%	AO	3423	12,2%	AR	704	24,9%	AS	949	3,0%	1532	5,3%	1726	11,8%	1397
AQ	A 57	HFB	2157	6,2%	AO	3371	8,4%	AP	1214	12,3%	BA	2816	4,7%	AZ	659	0,1%	1947	9,5%	2057	8,6%	1975
AR	A 57	Rampe zur A 40	728	28,6%	AT	1506	21,9%	AU	778	15,6%	AS	797	4,7%	AP	1525	16,1%	269	10,8%	697	23,5%	687
AS	A 57	Parallelfahrbahn	1272	3,6%	AP	1447	4,0%	AR	175	6,9%	AV	1398	13,2%	AX	2670	8,6%	1263	4,1%	1028	3,9%	973
AV	A 57	Rampe von A 40	2188	38,0%	AS	660	5,4%	AX	2848	30,4%	AW	2691	33,4%	AU	502	13,6%	1111	13,0%	1126	5,9%	1922
AX	A 57	Verflechtung	3063	15,6%	AS	757	6,7%	AV	2307	18,5%	AY	757	6,7%	AZ	2307	18,5%	2374	8,3%	2154	5,0%	2325
AY	A 57	Rampe zur A 40	1272	3,6%	AX	2670	8,6%	AZ	1398	13,2%	BU	523	18,6%	BV	1795	7,9%	1263	4,1%	1028	3,9%	1026
AZ	A 57	Einfahrt	2188	38,0%	AY	660	5,4%	AX	2848	30,4%	BA	3075	28,3%	AQ	886	4,4%	1111	13,0%	1126	5,9%	1494
BW	A 57	Rampe von A 40	677	7,0%	BT	969	14,2%	BU	292	30,9%	BW	3226	10,3%	BA	2550	11,1%	701	8,7%	653	7,8%	598
BA	A 57	HFB	3330	18,5%	BW	388	17,6%	BX	3718	18,4%	AQ	1275	6,5%	AZ	2055	25,9%	3059	10,8%	3183	7,7%	2912
BX	A 57	HFB	3805	12,1%	BA	3298	11,7%	BW	507	14,4%	-	-	-	-	-	-	3761	10,4%	3836	7,7%	3482
BR	A 40	HFB	2846	16,5%	BT	1060	20,1%	BS	1786	14,3%	-	-	-	-	-	-	2886	18,3%	3061	18,0%	3220
BT	A 40	Ausfahrt	1262	17,1%	BR	2708	15,9%	BS	1446	15,0%	BU	714	19,8%	BW	549	13,5%	1256	14,8%	1354	10,7%	1101
BS	A 40	HFB	1835	15,6%	BR	2901	18,8%	BT	1066	24,2%	RL	1147	3,7%	RM	2982	11,0%	1630	21,0%	1708	23,7%	1921
BU	A 40	Parallelfahrbahn	743	22,1%	BT	1210	21,1%	BW	467	19,6%	AY	671	4,3%	BV	1414	13,7%	555	22,3%	703	13,5%	625
BV	A 40	Verflechtung	1847	11,1%	BU	692	22,1%	AY	1156	4,4%	RH	600	21,4%	RI	1247	6,1%	1816	9,7%	1731	7,8%	1486
RI	A 40	Parallelfahrbahn	1373	5,4%	BV	1834	9,9%	RH	460	23,3%	RJ	275	11,2%	RL	1098	4,0%	1388	5,7%	1088	5,6%	1060
RL	A 40	Einfahrt	1094	3,5%	RJ	240	12,5%	RI	1334	5,1%	BS	1306	27,9%	RM	2400	16,8%	1145	3,8%	829	4,4%	834
RJ	A 40	Parallelfahrbahn	287	12,3%	RF	1239	12,5%	RK	1526	12,5%	RI	1391	5,8%	RL	1104	4,1%	242	14,1%	259	9,4%	236
RK	A 40	Parallelfahrbahn	1610	6,0%	RJ	250	8,4%	RF	1360	5,5%	RKNS	1141	5,2%	RN	469	7,7%	1477	10,9%	1391	6,7%	1373
RN	A 40	Ausfahrt	537	10,8%	RK	1628	11,3%	RKNS	1091	11,6%	-	-	-	-	-	-	476	11,7%	465	10,2%	487
RKNS	A 40	Parallelfahrbahn	1098	13,5%	RK	1570	13,5%	RN	473	13,6%	RT	1568	13,3%	RS	470	12,9%	1002	10,5%	926	5,0%	1103
RS	A 40	Einfahrt	536	10,1%	RKNS	1091	11,6%	RT	1626	11,1%	-	-	-	-	-	-	488	12,4%	435	17,0%	536
RT	A 40	Einfahrt	1608	14,7%	RS	534	13,4%	RKNS	1075	15,4%	RU	4035	14,9%	RM	2427	15,0%	1490	11,2%	1362	8,8%	1373
RM	A 40	HFB	2845	16,4%	RL	1059	19,9%	BS	1786	14,3%	RT	1674	11,6%	RU	4519	14,6%	2776	13,9%	2537	17,4%	2529
RU	A 40	HFB	4395	11,3%	RT	1555	10,9%	RM	2840	11,5%	-	-	-	-	-	-	4266	13,0%	3898	14,4%	4044
SH	A 40	HFB	4220	5,8%	SI	2979	4,0%	SJ	1241	9,9%	-	-	-	-	-	-	3183	19,2%	4658	9,9%	4616
SI	A 40	HFB	3235	24,9%	SS	2245	22,8%	SR	990	29,9%	SJ	842	17,2%	SH	4077	23,3%	2087	24,0%	2991	11,7%	3287
SJ	A 40	Ausfahrt	1517	8,1%	SI	2240	15,4%	SH	3756	12,5%	SL	389	14,9%	SK	1128	5,7%	1096	10,1%	1666	6,6%	1290
SL	A 40	Ausfahrt	435	15,1%	SK	909	6,4%	SJ	1344	9,2%	-	-	-	-	-	-	371	13,7%	497	12,5%	426
SK	A 40	Parallelfahrbahn	1108	4,6%	SL	398	9,7%	SJ	1506	6,0%	SP	1609	8,4%	SO	501	16,7%	724	8,2%	1170	4,1%	965
SO	A 40	Einfahrt	554	19,2%	SK	810	7,0%	SP	1364	12,0%	-	-	-	-	-	-	321	15,1%	502	19,3%	557
SP	A 40	Parallelfahrbahn	1607	10,3%	SK	1102	6,4%	SO	505	18,8%	SQ	387	22,4%	SV	1220	6,5%	1045	10,3%	1671	8,7%	1372
SQ	A 40	Parallelfahrbahn	424	22,5%	SP	1712	9,5%	SV	1288	5,3%	ST	738	14,3%	SR	313	3,3%	203	20,9%	445	20,2%	356
SR	A 40	Ausfahrt	2043	21,2%	SI	3013	28,4%	SS	971	43,6%	ST	2271	20,5%	SQ	228	14,2%	994	14,0%	919	4,5%	1359
SS	A 40	HFB	2358	26,4%	SI	2914	26,3%	SR	557	26,0%	BB	3102	26,3%	AT	745	26,3%	1091	32,9%	2073	14,9%	1998
ST	A 40	Parallelfahrbahn	2310	9,1%	SR	2044	8,8%	SQ	267	11,2%	SU	358	13,4%	AW	2669	9,6%	1200	15,3%	1365	9,7%	1624
AW	A 40	Verflechtung	2679	25,1%	ST	2370	26,0%	SU	309	17,9%	AV	2234	25,7%	AU	445	22,1%	1537	14,4%	2005	10,2%	1998
AU	A 40	Parallelfahrbahn	803	18,3%	AW	1413	11,3%	AV	610	1,9%	AR	822	19,0%	AT	1625	18,7%	425	17,7%	879	15,6%	686
AT	A 40	Einfahrt	1460	17,2%	BB	2688	26,2%	SS	1229	36,9%	AU	755	13,5%	AR	705	21,1%	695	15,2%	1576	19,1%	1235
BB	A 40	HFB	3453	19,1%	SS	2145	15,6%	AT	1308	24,9%	-	-	-	-	-	-	1786	26,0%	3648	16,7%	3230
RQ	L 475	Basisstraße	372	5,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	654	5,9%	837	3,5%	-
RR	L 475	Basisstraße	372	5,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	676	9,0%	700	8,5%	-
SM	L 475	Basisstraße	491	6,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	602	12,7%	642	13,8%	-
SN	L 475	Basisstraße	491	6,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	543	10,5%	754	15,8%	-
VE	L 475	Basisstraße	417	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	351	4,5%	595	0,8%	-
VF	L 475	Basisstraße	417	4,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	474	5,6%	422	6,3%	-
RP	L 475	Basisstraße	367	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	611	8,9%	652	6,9%	-
RO	L 475	Basisstraße	367	6,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	621	11,5%	544	8,9%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

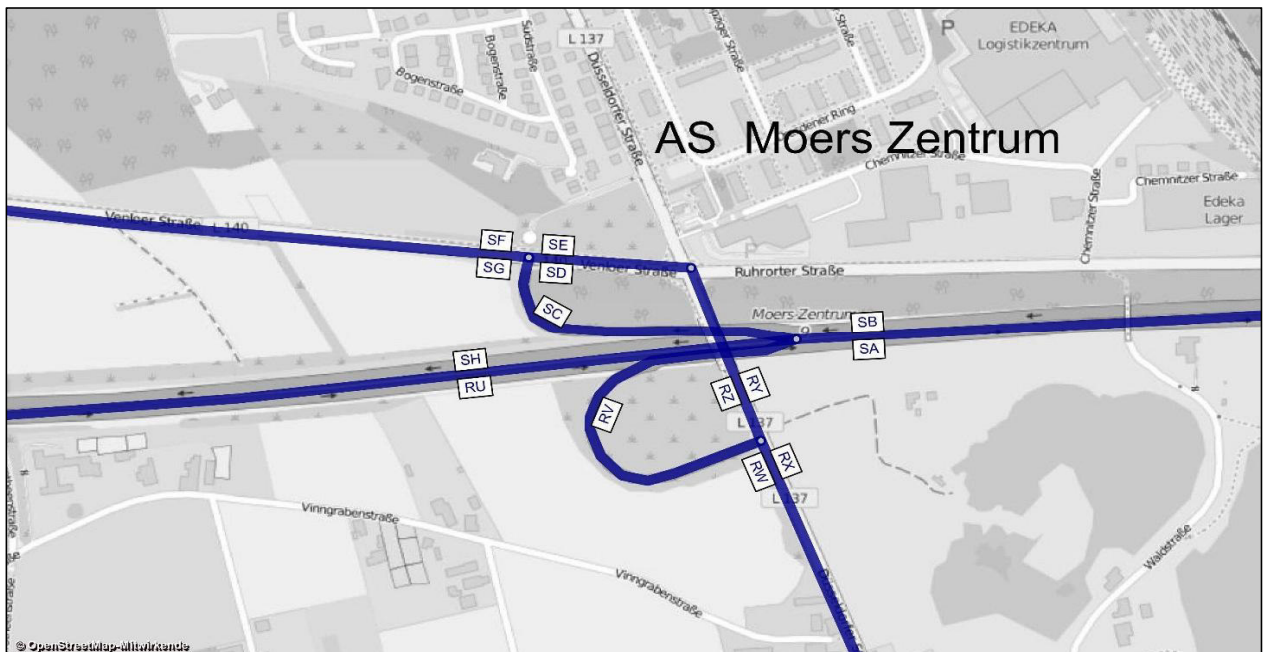


AS Moers Zentrum - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
SB	A 40	West	HFB	54600	19,6%	10700	56650	20,7%	11750	50400	20,8%	28,6%	2775	752	0,06	0,015	18,2%	9150
SC	A 40	West	Ausfahrt	5150	33,0%	1700	5350	33,6%	1800	4650	39,6%	33,8%	264	51	0,06	0,011	32,3%	1500
SH	A 40	West	HFB	49450	18,3%	9050	51300	19,5%	10000	45800	18,9%	28,2%	2511	701	0,05	0,015	16,7%	7650
RU	A 40	Ost	HFB	47450	18,2%	8650	49050	19,7%	9650	44950	18,3%	28,5%	2504	613	0,06	0,014	16,1%	7250
RV	A 40	Ost	Einfahrt	5100	35,3%	1800	5300	34,9%	1850	4650	40,9%	44,6%	263	56	0,06	0,012	34,4%	1600
SA	A 40	Ost	HFB	52600	19,8%	10400	54350	21,2%	11500	49600	20,4%	29,8%	2767	669	0,06	0,013	17,8%	8850
QS SH+RU	A 40	-	HFB	96900	18,3%	17700	100350	19,6%	19650	90750	-	-	-	-	-	-	16,4%	14900
QS SA+SB	A 40	-	HFB	107200	19,7%	21100	111000	20,9%	23250	100000	-	-	-	-	-	-	18,0%	18000
RW	L 137	Süd	Basisstraße	8650	2,9%	250	8850	2,8%	250	8200	3,0%	1,5%	480	64	0,06	0,008	2,4%	200
RX	L 137	Nord	Basisstraße	8650	2,9%	250	8850	2,8%	250	8200	3,0%	1,5%	480	64	0,06	0,008	2,4%	200
SD	L 140	Ost	Basisstraße	8600	4,1%	350	8800	4,0%	350	8200	3,8%	1,9%	481	64	0,06	0,008	3,0%	250
SE	L 140	West	Basisstraße	8600	4,1%	350	8800	4,0%	350	8200	3,8%	1,9%	481	64	0,06	0,008	3,0%	250
SF	L 140	West	Basisstraße	6900	3,6%	250	7050	3,5%	250	6500	3,8%	1,9%	381	51	0,06	0,008	3,1%	200
SG	L 140	Ost	Basisstraße	6900	3,6%	250	7050	3,5%	250	6500	3,8%	1,9%	381	51	0,06	0,008	3,1%	200
QS RW+RX	L 137	-	Basisstraße	17300	2,9%	500	17700	2,8%	500	16400	-	-	-	-	-	-	2,4%	400
QS SD+SE	L 140	-	Basisstraße	17200	4,1%	700	17600	4,0%	700	16400	-	-	-	-	-	-	3,0%	500
QS SF+SG	L 140	-	Basisstraße	13800	3,6%	500	14100	3,5%	500	13000	-	-	-	-	-	-	3,1%	400
RY	L 137	Nord	Basisstraße	9500	2,6%	250	9750	2,6%	250	9050	2,1%	1,0%	530	71	0,06	0,008	1,7%	150
RZ	L 137	Süd	Basisstraße	9500	2,6%	250	9750	2,6%	250	9050	2,1%	1,0%	530	71	0,06	0,008	1,7%	150
QS RY+RZ	L 137	-	Basisstraße	19000	2,6%	500	19500	2,6%	500	18100	-	-	-	-	-	-	1,7%	300

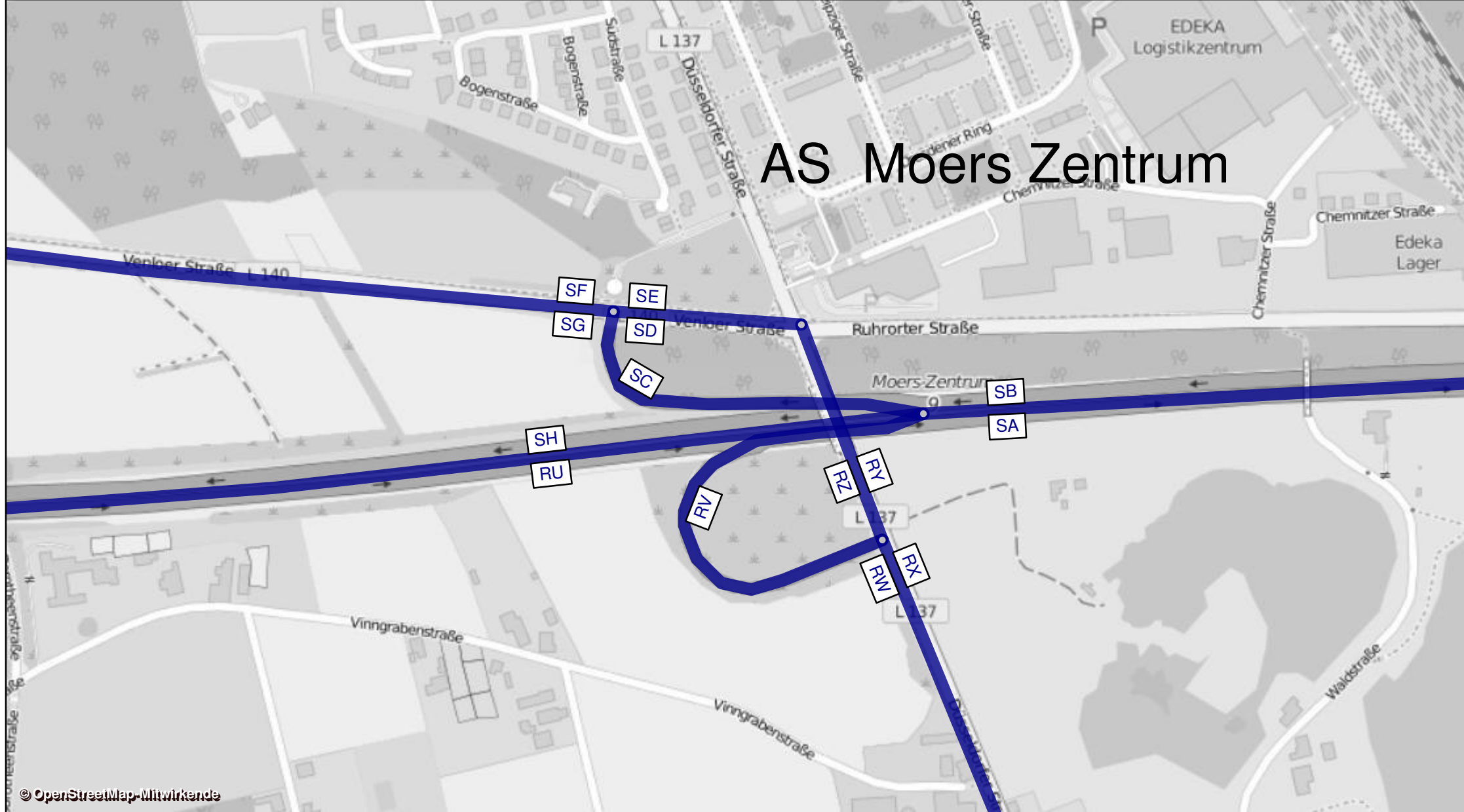




AS Moers Zentrum - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
SB	A 40	HFB	4743	12,1%	SC	537	35,8%	SH	4206	9,1%	-	-	-	-	-	-	3452	21,2%	5318	12,2%	4529
SC	A 40	Ausfahrt	618	33,4%	SH	4306	12,7%	SB	4924	15,3%	-	-	-	-	-	-	270	45,4%	660	28,5%	657
SH	A 40	HFB	4220	5,8%	SB	4724	9,4%	SC	503	39,5%	-	-	-	-	-	-	3183	19,2%	4658	9,9%	3692
RU	A 40	HFB	4395	11,3%	SA	4995	13,6%	RV	600	30,6%	-	-	-	-	-	-	4266	13,0%	3898	14,4%	4044
RV	A 40	Einfahrt	607	28,7%	SA	4867	12,6%	RU	4260	10,3%	-	-	-	-	-	-	574	29,0%	380	29,7%	562
SA	A 40	HFB	5015	12,1%	RU	4377	10,0%	RV	638	26,2%	-	-	-	-	-	-	4838	14,9%	4279	15,8%	4082
RW	L 137	Basisstraße	790	1,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	755	13,7%	927	6,2%	-
RX	L 137	Basisstraße	709	7,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1040	8,4%	965	9,2%	-
SD	L 140	Basisstraße	883	1,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	543	25,9%	922	21,1%	-
SE	L 140	Basisstraße	685	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223	3,8%	191	5,1%	-
SF	L 140	Basisstraße	791	1,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223	3,8%	191	5,1%	-
SG	L 140	Basisstraße	591	0,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	273	6,7%	262	2,3%	-
RY	L 137	Basisstraße	614	1,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	713	2,2%	629	1,9%	-
RZ	L 137	Basisstraße	1130	1,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1004	19,8%	973	9,7%	-

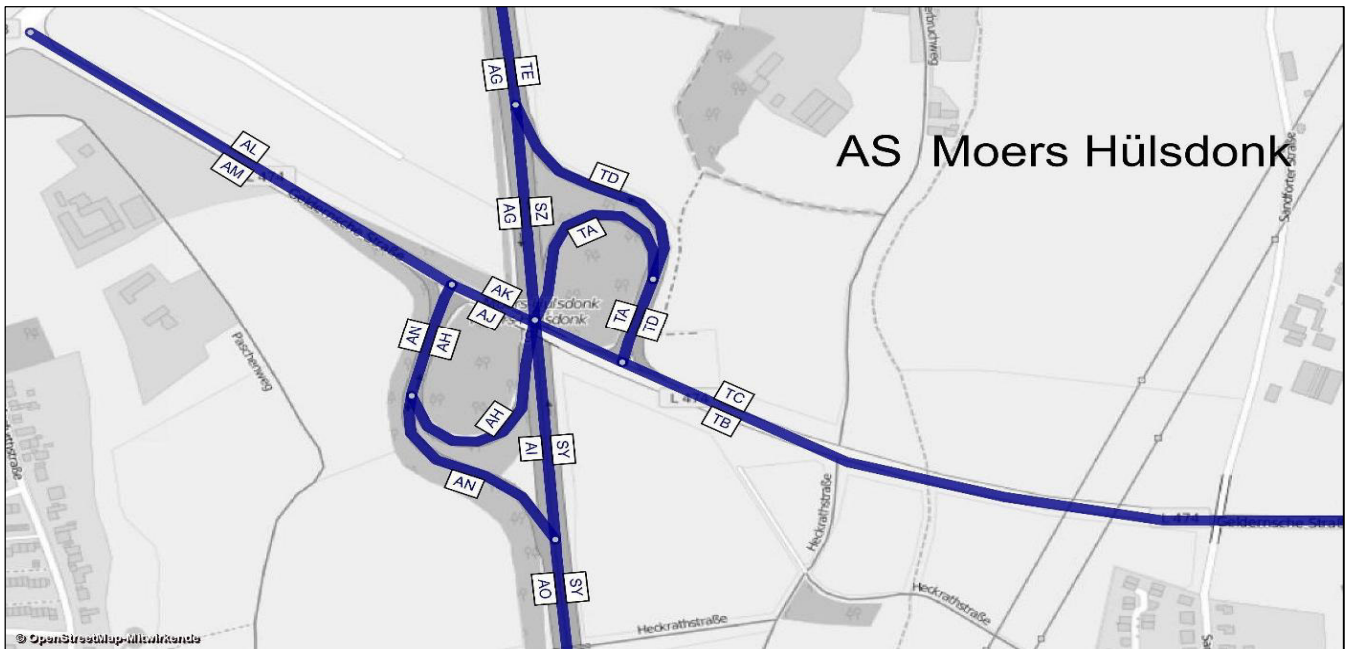


# AS Moers Zentrum

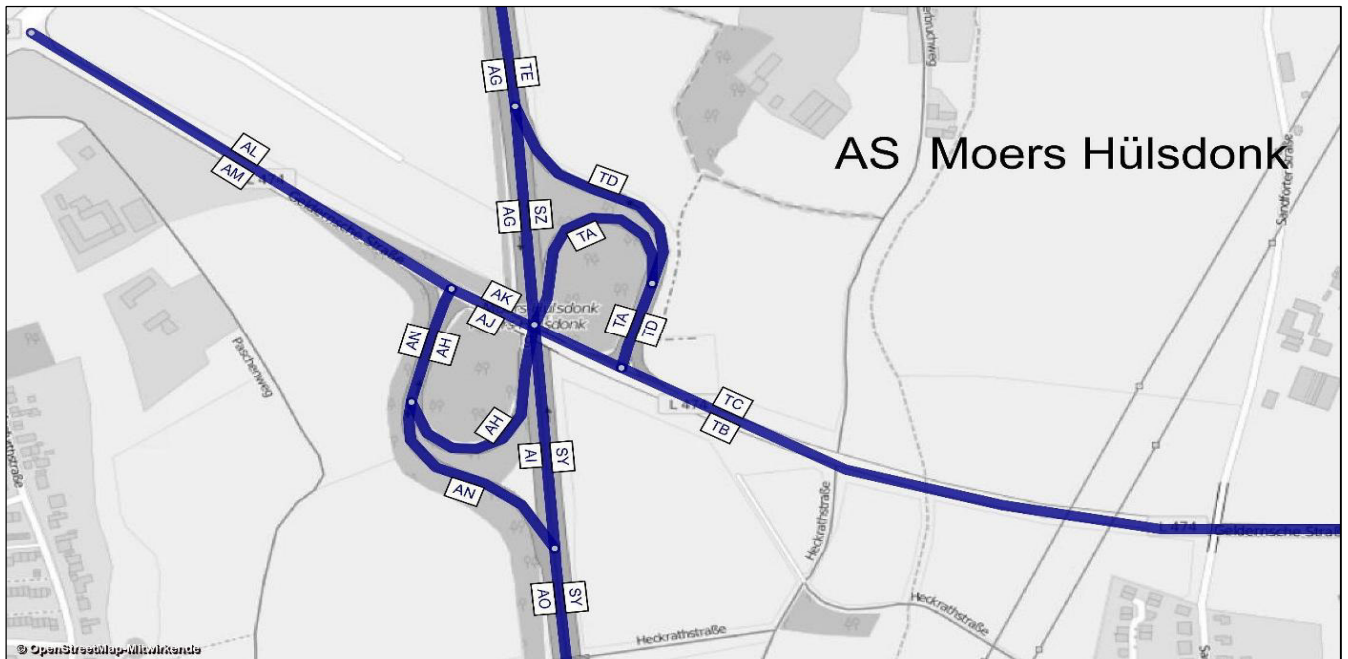




AS Moers Hülsonk - Prognose-Planfall 2030				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	p <sub>r</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
AG	A 57	Süd	HFB	36350	12,4%	4500	37850	13,3%	5050	34250	13,5%	14,0%	1929	422	0,06	0,012	11,4%	3900
AI	A 57	Süd	HFB	32400	13,0%	4200	33650	14,1%	4750	30800	14,2%	14,4%	1730	389	0,06	0,013	11,9%	3650
AH	A 57	Süd	Ausfahrt	3950	7,6%	300	4200	7,1%	300	3450	8,1%	9,7%	199	33	0,06	0,010	7,2%	250
AN	A 57	Süd	Einfahrt	5600	8,9%	500	6000	9,2%	550	4950	9,7%	11,2%	278	63	0,06	0,013	8,1%	400
AO	A 57	Süd	HFB	38000	12,4%	4700	39700	13,4%	5300	35750	13,6%	14,0%	2008	452	0,06	0,013	11,3%	4050
SY	A 57	Nord	HFB	37650	13,7%	5150	39400	14,8%	5850	35150	14,2%	19,8%	1987	417	0,06	0,012	12,2%	4300
SZ	A 57	Nord	HFB	31800	14,8%	4700	33150	16,1%	5350	30000	14,9%	21,1%	1693	363	0,06	0,012	12,8%	3850
TA	A 57	Nord	Ausfahrt	5850	7,7%	450	6300	7,9%	500	5150	10,0%	11,2%	294	55	0,06	0,011	8,7%	450
TD	A 57	Nord	Einfahrt	3950	10,1%	400	4200	9,5%	400	3400	12,4%	17,3%	198	31	0,06	0,009	10,3%	350
TE	A 57	Nord	HFB	35750	14,1%	5050	37350	15,4%	5750	33400	14,6%	20,8%	1892	393	0,06	0,012	12,7%	4250
QS AG+TE	A 57	-	HFB	72100	13,2%	9550	75200	14,4%	10800	67650	-	-	-	-	-	-	12,0%	8150
QS AG+SZ	A 57	-	HFB	68150	13,5%	9200	71000	14,6%	10400	64250	-	-	-	-	-	-	12,1%	7750
QS AH+SY	A 57	-	HFB	70050	13,3%	9350	73050	14,5%	10600	65950	-	-	-	-	-	-	12,1%	7950
QS AO+SY	A 57	-	HFB	75650	13,0%	9850	79100	14,1%	11150	70900	-	-	-	-	-	-	11,8%	8350
AL	L 474	West	Basisstraße	8250	4,2%	350	8450	4,1%	350	7100	5,4%	2,6%	416	55	0,06	0,008	4,2%	300
AM	L 474	Ost	Basisstraße	8250	4,2%	350	8450	4,1%	350	7100	5,4%	2,6%	416	55	0,06	0,008	4,2%	300
TB	L 474	Ost	Basisstraße	8000	6,9%	550	8200	6,7%	550	13200	4,4%	2,1%	773	103	0,06	0,008	3,4%	450
TC	L 474	West	Basisstraße	8000	6,9%	550	8200	6,7%	550	13200	4,4%	2,1%	773	103	0,06	0,008	3,4%	450
QS AL+AM	L 474	-	Basisstraße	16500	4,2%	700	16900	4,1%	700	14200	-	-	-	-	-	-	4,2%	600
QS TB+TC	L 474	-	Basisstraße	16000	6,9%	1100	16400	6,7%	1100	26400	-	-	-	-	-	-	3,4%	900
AK	L 474	West	Basisstraße	8200	4,9%	400	8400	4,8%	400	7400	5,2%	2,5%	434	58	0,06	0,008	4,1%	300
AJ	L 474	Ost	Basisstraße	8200	4,9%	400	8400	4,8%	400	7400	5,2%	2,5%	434	58	0,06	0,008	4,1%	300
QS AK+AJ	L 474	-	Basisstraße	16400	4,9%	800	16800	4,8%	800	14800	-	-	-	-	-	-	4,1%	600

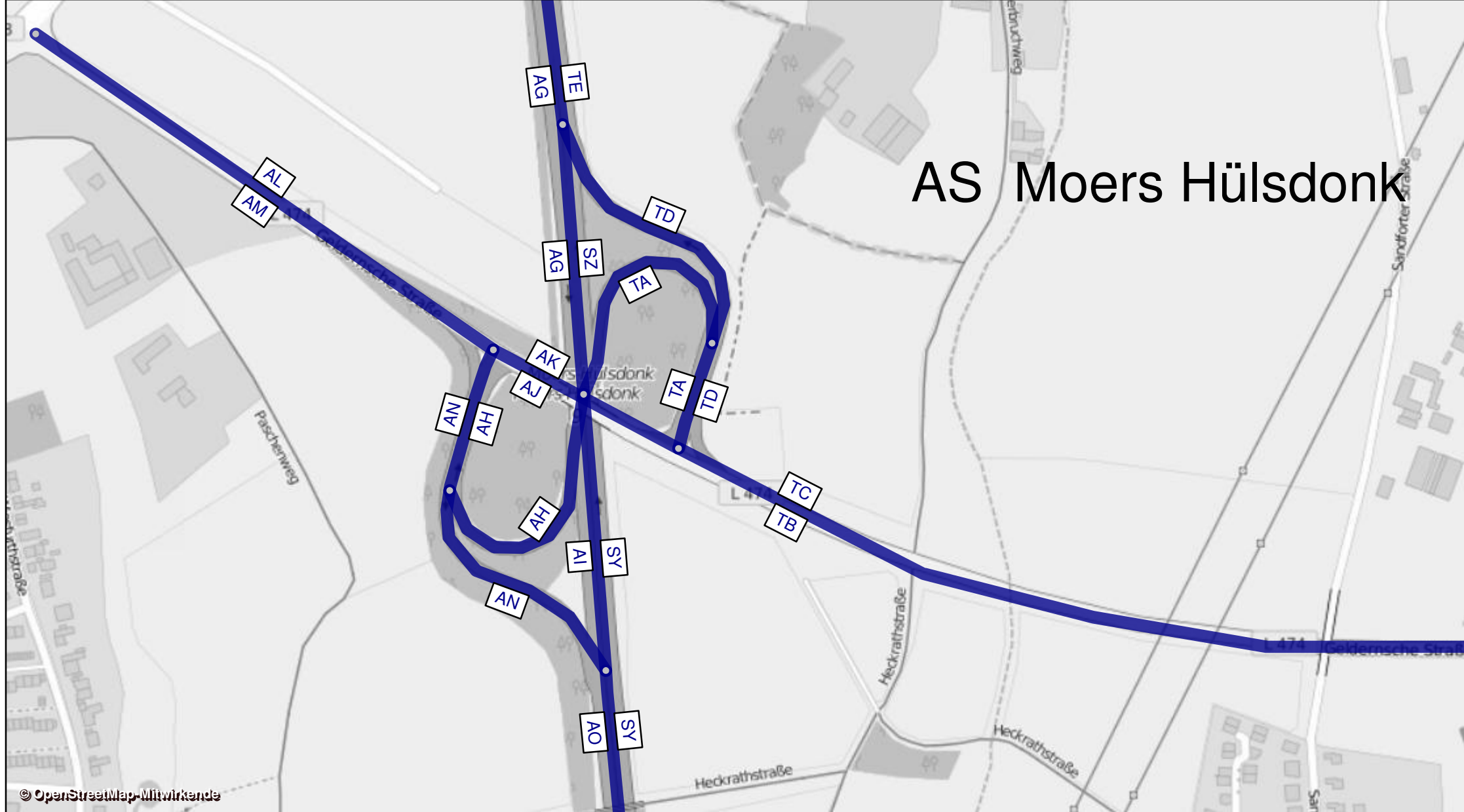


AS Moers Hülsdonk - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
AG	A 57	HFB	3422	8,9%	AH	499	5,0%	AI	2923	9,6%	-	-	-	-	-	-	3337	7,2%	3559	10,4%	3220
AI	A 57	HFB	3123	10,1%	AG	3313	10,1%	AH	189	10,0%	AN	449	8,5%	AO	3572	9,9%	2968	7,6%	3187	11,1%	3001
AH	A 57	Ausfahrt	497	4,0%	AG	3101	8,3%	AI	2605	9,1%	-	-	-	-	-	-	369	4,6%	372	3,9%	350
AN	A 57	Einfahrt	549	5,5%	AI	2555	14,6%	AO	3105	13,0%	-	-	-	-	-	-	512	8,1%	598	4,7%	516
AO	A 57	HFB	3594	12,1%	AN	508	5,6%	AI	3086	13,1%	-	-	-	-	-	-	3478	7,6%	3785	10,1%	3355
SY	A 57	HFB	3861	13,5%	SZ	3177	15,5%	TA	684	4,3%	-	-	-	-	-	-	3720	10,0%	3378	8,8%	3724
SZ	A 57	HFB	3354	9,6%	SY	3956	9,0%	TA	603	6,0%	TE	3706	11,0%	TD	352	24,4%	3169	10,7%	2826	9,5%	3343
TA	A 57	Ausfahrt	666	4,8%	SZ	2945	12,1%	SY	3611	10,8%	-	-	-	-	-	-	551	5,7%	554	5,7%	550
TD	A 57	Einfahrt	447	18,8%	TE	2659	18,6%	SZ	2212	18,5%	-	-	-	-	-	-	298	14,7%	469	7,0%	419
TE	A 57	HFB	3704	11,8%	TD	407	14,0%	SZ	3297	11,6%	-	-	-	-	-	-	3468	11,0%	3293	9,1%	3598
AL	L 474	Basisstraße	656	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	540	4,5%	695	2,4%	-
AM	L 474	Basisstraße	656	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	528	4,4%	605	3,8%	-
TB	L 474	Basisstraße	993	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	587	4,3%	520	7,7%	-
TC	L 474	Basisstraße	993	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	488	12,9%	752	6,5%	-
AK	L 474	Basisstraße	885	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	586	8,3%	872	2,9%	-
AJ	L 474	Basisstraße	885	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	431	5,3%	554	3,1%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

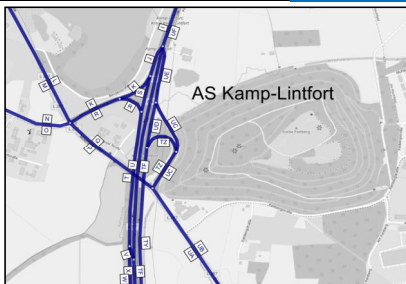
# AS Moers Hülsdonk





AK Kamp-Lintfort + AS Kamp-Lintfort- Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h		in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
TE	A 57	Nord	HFB	35750	14,1%	5050	37350	15,4%	5750	33400	14,6%	20,8%	1892	393	0,06	0,012	12,7%	4250	
TG	A 57	Nord	Ausfahrt	14550	14,1%	2050	15250	15,1%	2300	13450	15,1%	20,9%	769	140	0,06	0,010	13,0%	1750	
TF	A 57	Nord	HFB	21150	14,4%	3050	22100	15,6%	3450	20000	14,3%	20,8%	1123	253	0,06	0,013	12,5%	2500	
TH	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	5100	6,9%	350	5350	7,5%	400	4700	7,7%	11,3%	265	56	0,06	0,012	6,4%	300	
TI	A 57	Nord	Rampe zur A 42	9450	17,5%	1650	9900	19,2%	1900	8750	19,0%	27,2%	504	84	0,06	0,010	16,6%	1450	
TK	A 57	Nord	Rampe von A 42	1150	21,7%	250	1200	20,8%	250	1050	22,4%	24,1%	59	15	0,06	0,015	19,0%	200	
TJ	A 57	Nord	Verflechtung	6250	9,6%	600	6500	10,0%	650	5750	10,4%	14,1%	324	71	0,06	0,012	8,7%	500	
TV	A 57	Nord	Rampe zur A 42	1450	6,9%	100	1550	6,5%	100	1350	6,0%	7,3%	75	16	0,06	0,012	3,7%	50	
TW	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	4800	10,4%	500	4950	12,1%	600	4450	11,7%	16,0%	249	55	0,06	0,012	10,1%	450	
TX	A 57	Nord	Rampe von A 42	8900	16,3%	1450	9100	17,0%	1550	8300	18,6%	19,6%	468	102	0,06	0,012	15,7%	1300	
TY	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	13650	14,7%	2000	14050	15,3%	2150	12750	16,2%	18,3%	717	157	0,06	0,012	13,7%	1750	
TZ	A 57	Nord	Ausfahrt	6000	10,0%	600	6200	10,5%	650	5550	10,1%	15,5%	313	67	0,06	0,012	9,0%	500	
UD	A 57	Nord	Parallelfahrbahn	7650	18,3%	1400	7850	19,1%	1500	7200	20,9%	20,4%	404	90	0,06	0,013	17,4%	1250	
UC	A 57	Nord	Einfahrt	1400	10,7%	150	1450	10,3%	150	1300	9,8%	17,7%	73	16	0,06	0,012	7,7%	100	
UE	A 57	Nord	Einfahrt	9050	17,1%	1550	9300	17,7%	1650	8500	19,2%	20,0%	477	106	0,06	0,012	15,9%	1350	
UF	A 57	Nord	HFB	30250	15,0%	4550	31400	16,2%	5100	28450	15,8%	20,6%	1600	359	0,06	0,013	13,5%	3850	
I	A 57	Süd	HFB	30500	13,8%	4200	32100	15,0%	4800	28050	15,2%	15,7%	1574	358	0,06	0,013	12,7%	3550	
J	A 57	Süd	Ausfahrt	9650	18,1%	1750	10500	19,0%	2000	8300	20,3%	22,0%	479	82	0,06	0,010	16,9%	1400	
U	A 57	Süd	HFB	20800	12,0%	2500	21600	13,0%	2800	19750	13,0%	13,8%	1096	275	0,06	0,014	10,9%	2150	
K	A 57	Süd	Ausfahrt	1400	7,1%	100	1550	9,7%	150	1200	8,6%	16,0%	71	11	0,06	0,009	8,3%	100	
S	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	8250	19,4%	1600	8950	21,2%	1900	7100	22,3%	22,9%	408	71	0,06	0,010	18,3%	1300	
R	A 57	Süd	Einfahrt	6200	7,3%	450	6500	7,7%	500	5550	8,4%	10,4%	320	56	0,06	0,010	7,2%	400	
T	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	14450	14,2%	2050	15500	15,2%	2350	12650	16,2%	17,4%	728	127	0,06	0,010	13,4%	1700	
V	A 57	Süd	Einfahrt	3250	3,1%	100	3400	2,9%	100	2900	4,0%	4,9%	167	29	0,06	0,010	3,4%	100	
W	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	11250	17,3%	1950	12100	18,6%	2250	9750	19,8%	21,1%	561	98	0,06	0,010	16,4%	1600	
X	A 57	Süd	HFB	24050	10,8%	2600	25000	11,6%	2900	22650	11,8%	12,9%	1263	304	0,06	0,013	9,9%	2250	
Y	A 57	Süd	Rampe zur A 42	1200	20,8%	250	1250	24,0%	300	1050	25,5%	30,0%	61	10	0,06	0,010	23,8%	250	
Z	A 57	Süd	Rampe zur A 42	10050	16,9%	1700	10900	17,9%	1950	8700	19,1%	20,1%	500	88	0,06	0,010	16,1%	1400	
AD	A 57	Süd	Rampe von A 42	1600	3,1%	50	1650	3,0%	50	1400	4,9%	12,0%	82	14	0,06	0,010	3,6%	50	
AF	A 57	Süd	Einfahrt	12300	15,4%	1900	12850	16,7%	2150	11600	16,9%	16,8%	666	118	0,06	0,010	14,2%	1650	
AE	A 57	Süd	Rampe von A 42	10700	17,3%	1850	11200	18,8%	2100	10200	18,5%	17,5%	585	104	0,06	0,010	15,2%	1550	
AG	A 57	Süd	HFB	36350	12,4%	4500	37850	13,3%	5050	34250	13,5%	14,0%	1929	422	0,06	0,012	11,4%	3900	
AB	B 528	Ost	HFB	8000	6,9%	550	8450	7,1%	600	7350	7,9%	12,7%	413	91	0,06	0,012	6,8%	500	
AC	A 42	Ost	HFB	6400	7,8%	500	6750	7,4%	500	5950	8,7%	12,8%	332	77	0,06	0,013	7,6%	450	
TM	A 42	Ost	Einfahrt	5250	4,8%	250	5600	4,5%	250	4850	5,7%	10,1%	272	62	0,06	0,013	5,2%	250	
TN	A 42	Ost	HFB	15300	12,7%	1950	16450	13,4%	2200	13550	14,4%	15,9%	772	150	0,06	0,011	12,2%	1650	
TO	A 42	Ost	HFB	24750	14,5%	3600	26400	15,5%	4100	22300	16,2%	20,0%	1277	235	0,06	0,011	13,7%	3050	
TP	A 42	West	HFB	24750	14,9%	3700	25800	15,9%	4100	23200	16,4%	17,7%	1324	252	0,06	0,011	13,8%	3200	
TR	A 42	West	Ausfahrt	14050	13,2%	1850	14600	13,7%	2000	13000	14,8%	17,8%	739	148	0,06	0,011	12,7%	1650	
TS	A 42	West	Parallelfahrbahn	5150	7,8%	400	5500	8,2%	450	4700	8,1%	14,0%	271	47	0,06	0,010	7,4%	350	
TU	A 42	West	Verflechtung	6650	6,8%	450	7050	7,8%	550	6050	7,6%	12,3%	346	62	0,06	0,010	6,6%	400	
AA	B 528	West	HFB	7850	9,6%	750	8300	10,2%	850	7100	10,3%	14,8%	407	72	0,06	0,010	9,2%	650	
QS UF+I	A 57	-	HFB	60750	14,4%	8750	63500	15,6%	9900	56500	-	-	-	-	-	-	13,1%	7400	
QS U+TF	A 57	-	HFB	41950	13,2%	5550	43700	14,3%	6250	39750	-	-	-	-	-	-	11,7%	4650	
QS X+TF	A 57	-	HFB	45200	12,5%	5650	47100	13,5%	6350	42650	-	-	-	-	-	-	11,1%	4750	
QS TE+AG	A 57	-	HFB	72100	13,2%	9550	75200	14,4%	10800	67650	-	-	-	-	-	-	12,0%	8150	
QS AA+AB	B 528	-	HFB	15850	8,2%	1300	16750	8,7%	1450	14450	-	-	-	-	-	-	8,0%	1150	
QS TN+AE	A 42	-	HFB	26000	14,6%	3800	27650	15,6%	4300	23750	-	-	-	-	-	-	13,5%	3200	
QS TP+TO	A 42	-	HFB	49500	14,7%	7300	52200	15,7%	8200	45500	-	-	-	-	-	-	13,7%	6250	
L	L 287	Nord	Basisstraße	7250	4,1%	300	7450	4,0%	300	6850	4,5%	2,3%	401	54	0,06	0,008	3,6%	250	
M	L 287	Süd	Basisstraße	7250	4,1%	300	7450	4,0%	300	6850	4,5%	2,3%	401	54	0,06	0,008	3,6%	250	
UB	L 287	Nord	Basisstraße	7500	7,3%	550	7700	7,1%	550	7950	10,1%	5,1%	466	62	0,06	0,008	8,2%	650	
UA	L 287	Süd	Basisstraße	7500	7,3%	550	7700	7,1%	550	7950	10,1%	5,1%	466	62	0,06	0,008	8,2%	650	
QS L+M	L 287	-	Basisstraße	14500	4,1%	600	14900	4,0%	600	13700	-	-	-	-	-	-	3,6%	500	
QS UA+UB	L 287	-	Basisstraße	15000	7,3%	1100	15400	7,1%	1100	15900	-	-	-	-	-	-	8,2%	1300	
Q	L 287	Nord	Basisstraße	7150	3,4%	400	7350	5,4%	400	7150	6,9%	3,5%	419	56	0,06	0,008	2,9%	400	
P	L 287	Süd	Basisstraße	7150	3,4%	400	7350	5,4%	400	7150	6,9%	3,5%	419	56	0,06	0,008	2,9%	400	
QS Q+P	L 287	-	Basisstraße	14300	3,4%	800	14700	5,4%	800	14300	-	-	-	-	-	-	2,9%	800	
N	Moerser St	West	Basisstraße	5350	3,4%	350	5500	6,4%	350	5050	8,6%	4,3%	296	39	0,06	0,008	6,9%	350	
O	Moerser St	Ost	Basisstraße	5350	3,4%	350	5500	6,4%	350	5050	8,6%	4,3%	296	39	0,06	0,008	6,9%	350	
QS N+O	Moerser St	-	Basisstraße	10700	3,4%	700	11000	6,4%	700	10100	-	-	-	-	-	-	6,9%	700	

AK Kamp-Lintfort + AS Kamp-Lintfort- Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>
TE	A 57	HFB	3704	11,8%	TG	1430	10,5%	TF	2274	12,7%	-	-	-	-	-	-	3468	11,0%	3293	9,1%	3598
TG	A 57	Ausfahrt	1898	14,7%	TI	1578	16,0%	TH	320	8,2%	TE	3035	12,0%	TF	1137	7,5%	1532	11,6%	1307	9,3%	1516
TF	A 57	HFB	2379	22,9%	TE	3782	19,1%	TG	1403	12,7%	UE	676	14,8%	UF	3055	21,1%	1936	10,5%	1986	9,0%	2061
TH	A 57	Parallelfahrbahn	492	6,1%	TG	1336	14,4%	TI	844	19,2%	TJ	560	7,5%	TK	68	17,9%	326	7,1%	555	4,4%	424
TI	A 57	Rampe zur A 42	1539	11,8%	TG	1885	10,6%	TH	346	5,6%	TN	1604	18,6%	TO	3143	9,5%	1205	12,9%	752	12,7%	1107
TK	A 57	Rampe von A 42	136	6,4%	TH	431	4,4%	TJ	566	4,9%	TM	29	14,8%	TN	450	19,8%	63	15,4%	106	6,9%	129
TJ	A 57	Verflechtung	605	5,5%	TH	500	4,3%	TK	105	11,5%	TV	128	3,3%	TW	477	6,1%	390	8,4%	662	4,9%	509
TV	A 57	Rampe zur A 42	153	6,5%	TJ	479	9,0%	TW	326	10,1%	TU	476	11,4%	TS	323	13,7%	118	7,2%	148	1,6%	136
TW	A 57	Parallelfahrbahn	488	6,8%	TV	128	2,0%	TJ	616	5,8%	TX	611	14,0%	TY	1099	10,8%	271	8,9%	513	5,7%	392
TX	A 57	Rampe von A 42	863	11,8%	TW	348	6,0%	TY	1211	10,1%	TR	1467	8,1%	TS	604	2,8%	516	18,4%	957	15,4%	870
TY	A 57	Parallelfahrbahn	1269	14,1%	TX	796	17,7%	TW	474	8,1%	UD	659	18,6%	TZ	611	9,2%	785	15,0%	1471	12,0%	1258
TZ	A 57	Ausfahrt	608	4,6%	TY	1063	9,8%	UD	456	16,8%	-	-	-	-	-	-	348	10,1%	665	5,7%	520
UD	A 57	Parallelfahrbahn	753	19,0%	TZ	331	13,7%	TY	1084	17,4%	UC	78	9,0%	UE	831	18,1%	437	18,9%	806	17,3%	753
UC	A 57	Einfahrt	144	3,5%	UD	743	14,3%	UE	887	12,5%	-	-	-	-	-	-	82	14,8%	141	4,3%	129
UE	A 57	Einfahrt	864	15,8%	UC	162	4,3%	UD	702	18,5%	UF	2283	14,5%	TF	1419	13,7%	519	18,3%	947	15,4%	756
UF	A 57	HFB	3060	3,6%	TF	2480	2,9%	UE	580	6,9%	-	-	-	-	-	-	2455	12,2%	2934	11,1%	2802
I	A 57	HFB	3466	6,3%	U	2072	7,2%	J	1394	4,9%	-	-	-	-	-	-	3507	7,5%	2463	11,5%	2978
J	A 57	Ausfahrt	1306	5,3%	K	220	4,1%	S	1086	5,6%	I	3277	8,7%	U	1971	11,0%	1262	8,3%	782	18,0%	962
U	A 57	HFB	2307	5,3%	V	242	73,7%	X	2549	5,1%	I	3285	6,5%	J	978	9,3%	2245	7,1%	1679	8,5%	2019
K	A 57	Ausfahrt	209	5,6%	S	1114	7,7%	J	1323	7,4%	-	-	-	-	-	-	180	6,1%	109	3,3%	158
S	A 57	Parallelfahrbahn	1103	7,9%	J	1286	7,9%	K	183	7,9%	R	393	15,0%	T	1496	9,8%	1083	8,7%	673	20,4%	888
R	A 57	Einfahrt	725	9,6%	T	1796	6,5%	S	1071	4,5%	-	-	-	-	-	-	674	7,9%	580	3,1%	527
T	A 57	Parallelfahrbahn	1767	5,8%	R	799	5,6%	S	968	5,9%	V	394	2,5%	W	1373	6,7%	1757	8,4%	1254	12,4%	1444
V	A 57	Einfahrt	366	2,7%	W	1315	6,8%	T	1681	5,9%	U	2050	7,7%	X	2416	6,9%	347	7,0%	308	2,4%	263
W	A 57	Parallelfahrbahn	1428	6,5%	V	376	3,2%	T	1804	5,8%	Y	151	7,5%	Z	1277	6,4%	1411	8,8%	946	15,7%	1161
X	A 57	HFB	2595	13,4%	V	230	5,2%	U	2366	14,2%	AF	394	14,2%	AG	2989	13,5%	2592	7,1%	1988	7,6%	2175
Y	A 57	Rampe zur A 42	154	9,2%	AA	573	16,5%	TU	419	19,2%	Z	1288	7,4%	W	1442	7,6%	160	7,6%	89	26,0%	144
Z	A 57	Rampe zur A 42	1278	8,3%	W	1431	8,4%	Y	152	9,3%	TM	617	1,8%	TN	1895	6,2%	1250	8,8%	857	14,6%	1011
AD	A 57	Rampe von A 42	228	1,0%	AB	572	5,4%	AC	344	8,3%	AE	381	9,0%	AF	609	6,0%	121	6,0%	152	3,2%	152
AF	A 57	Einfahrt	1582	4,8%	AD	17	6,0%	AE	1565	4,8%	X	2322	3,7%	AG	3904	4,1%	746	7,8%	1569	13,8%	1182
AE	A 57	Rampe von A 42	1454	20,5%	TR	1228	11,1%	TP	2683	16,2%	AD	126	8,8%	AF	1580	19,6%	625	8,2%	1417	15,0%	1175
AG	A 57	HFB	3422	8,9%	AF	690	9,3%	X	2732	8,9%	-	-	-	-	-	-	3337	7,2%	3559	10,4%	3220
AB	B 528	HFB	859	3,4%	AD	141	0,9%	AC	718	3,9%	-	-	-	-	-	-	836	4,8%	720	3,9%	709
AC	A 42	HFB	728	3,4%	AB	828	4,7%	AD	100	14,7%	TM	685	2,2%	TK	43	22,2%	716	4,6%	568	4,1%	604
TM	A 42	Einfahrt	669	2,5%	Z	1330	7,5%	TN	1999	5,8%	AC	732	4,2%	TK	63	22,2%	1902	7,0%	1318	10,6%	505
TN	A 42	HFB	1895	6,2%	Z	1278	8,3%	TM	617	1,8%	TO	3066	6,8%	TI	1170	7,9%	1902	7,0%	1318	10,6%	1426
TO	A 42	HFB	3326	10,1%	TN	1869	6,4%	TI	1457	14,9%	-	-	-	-	-	-	3108	9,3%	2072	11,4%	2643
TP	A 42	HFB	2862	13,9%	AE	1421	18,6%	TR	1441	9,2%	-	-	-	-	-	-	1393	13,3%	3054	11,9%	2726
TR	A 42	Ausfahrt	1500	13,1%	TP	3049	18,1%	AE	1549	22,9%	TS	632	3,5%	TX	868	20,1%	769	17,5%	1636	9,3%	1295
TS	A 42	Parallelfahrbahn	668	2,9%	TR	1440	8,7%	TX	772	13,7%	TV	142	2,3%	TU	810	2,8%	254	15,8%	678	0,5%	564
TU	A 42	Verflechtung	813	2,3%	TS	665	2,2%	TU	148	2,8%	Y	72	38,5%	AA	885	5,3%	372	13,0%	828	0,9%	667
AA	B 528	HFB	878	4,7%	Y	65	38,1%	TV	813	2,1%	-	-	-	-	-	-	532	11,6%	915	3,3%	768
L	L 287	Basisstraße	539	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	365	11,6%	809	4,5%	-
M	L 287	Basisstraße	539	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	717	5,9%	730	4,7%	-
UB	L 287	Basisstraße	601	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202	14,5%	613	2,6%	-
UA	L 287	Basisstraße	601	2,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	482	4,0%	451	6,7%	-
Q	L 287	Basisstraße	541	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	375	12,6%	986	3,7%	-
P	L 287	Basisstraße	541	2,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	386	3,1%	302	6,4%	-
N	Moerser Str.	Basisstraße	448	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	10,8%	206	0,6%	-
O	Moerser Str.	Basisstraße	448	1,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	187	5,8%	73	1,7%	-

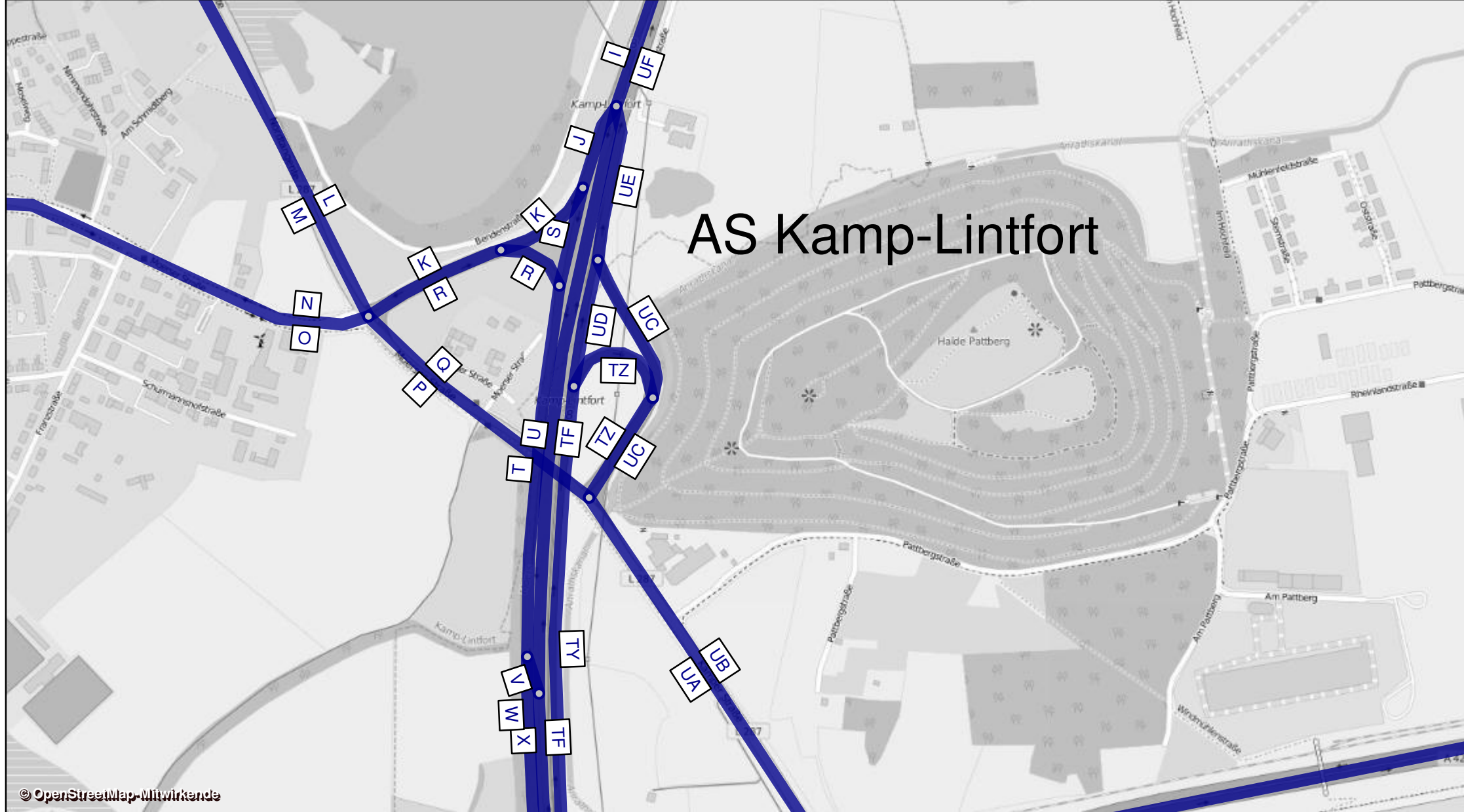






A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

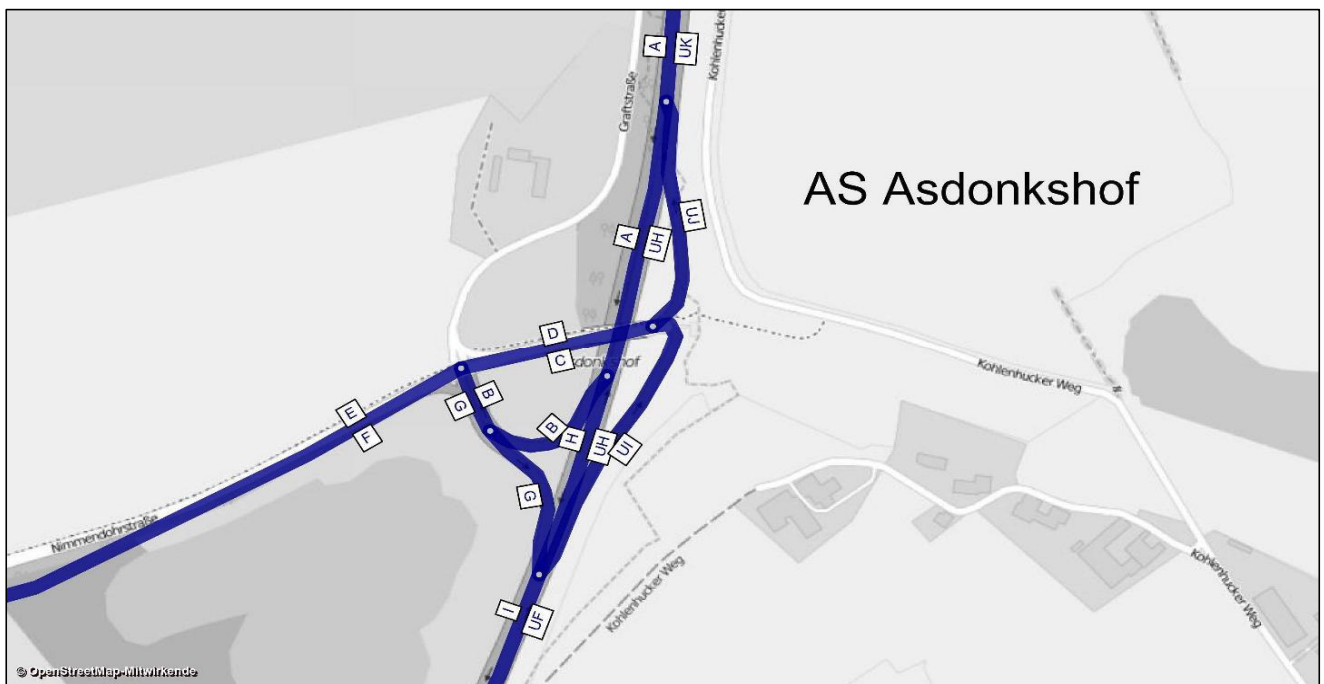
# AS Kamp-Lintfort



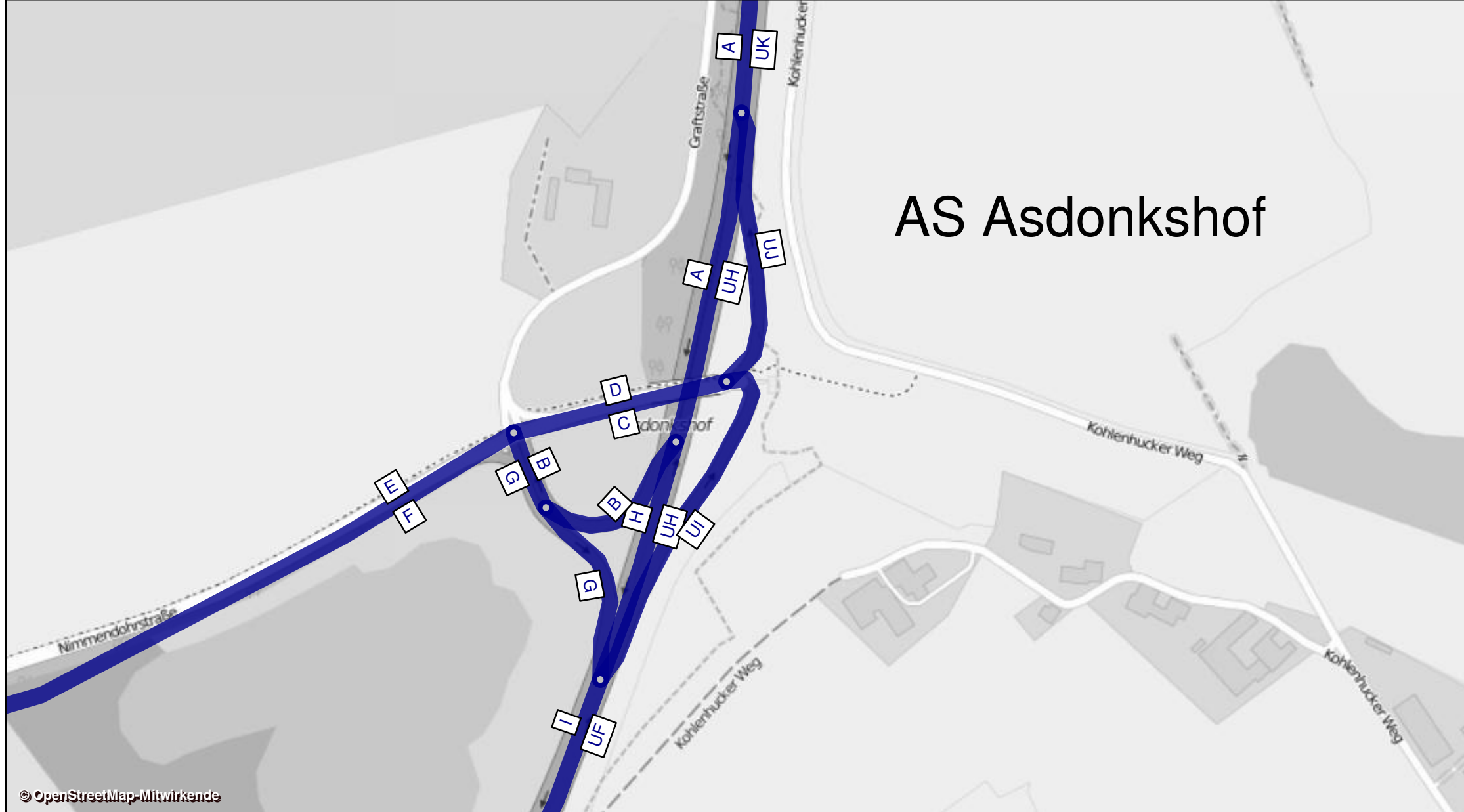
AS Asdonkshof - Prognose-Planfall 2030				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	ρ <sub>T</sub>	ρ <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h		Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV
A	A 57	Süd	HFB	30100	13,5%	4050	31700	14,7%	4650	27700	14,8%	15,2%	1555	354	0,06	0,013	12,5%	3450
H	A 57	Süd	HFB	29800	13,4%	4000	31400	14,6%	4600	27400	14,7%	15,1%	1538	351	0,06	0,013	12,2%	3350
B	A 57	Süd	Ausfahrt	300	16,7%	50	350	14,3%	50	300	23,1%	28,4%	17	3	0,06	0,010	16,7%	50
G	A 57	Süd	Einfahrt	700	28,6%	200	750	33,3%	250	650	35,1%	49,6%	36	6	0,06	0,010	30,8%	200
I	A 57	Süd	HFB	30500	13,8%	4200	32100	15,0%	4800	28050	15,2%	15,7%	1574	358	0,06	0,013	12,7%	3550
UF	A 57	Nord	HFB	30250	15,0%	4550	31400	16,2%	5100	28450	15,8%	20,6%	1600	359	0,06	0,013	13,5%	3850
UH	A 57	Nord	HFB	29250	14,9%	4350	30350	16,0%	4850	27550	15,5%	20,2%	1548	350	0,06	0,013	13,4%	3700
UI	A 57	Nord	Ausfahrt	1000	20,0%	200	1050	23,8%	250	900	23,4%	36,2%	51	9	0,06	0,010	22,2%	200
UJ	A 57	Nord	Einfahrt	400	12,5%	50	450	22,2%	100	400	18,3%	28,3%	22	4	0,05	0,010	12,5%	50
UK	A 57	Nord	HFB	29650	15,0%	4450	30800	16,1%	4950	27950	15,6%	20,3%	1570	354	0,06	0,013	13,4%	3750
QS A+UK	A 57	-	HFB	59750	14,2%	8500	62500	15,4%	9600	55650	-	-	-	-	-	-	12,9%	7200
QS A+UH	A 57	-	HFB	59350	14,2%	8400	62050	15,3%	9500	55250	-	-	-	-	-	-	12,9%	7150
QS H+UH	A 57	-	HFB	59050	14,1%	8350	61750	15,3%	9450	54950	-	-	-	-	-	-	12,8%	7050
QS I+UF	A 57	-	HFB	60750	14,4%	8750	63500	15,6%	9900	56500	-	-	-	-	-	-	13,1%	7400
E	K 33	West	Basisstraße	900	22,2%	200	900	22,2%	200	750	24,8%	12,4%	44	6	0,06	0,008	20,0%	150
F	K 33	Ost	Basisstraße	900	22,2%	200	900	22,2%	200	750	24,8%	12,4%	44	6	0,06	0,008	20,0%	150
QS E+F	K 33	-	Basisstraße	1800	22,2%	400	1800	22,2%	400	1500	-	-	-	-	-	-	20,0%	300
D	K 33	West	Basisstraße	1000	20,0%	200	1050	23,8%	250	900	23,4%	36,2%	51	9	0,06	0,010	22,2%	200
C	K 33	Ost	Basisstraße	400	12,5%	50	450	22,2%	100	400	18,3%	28,3%	22	4	0,05	0,010	12,5%	50
QS D+C	K 33	-	Basisstraße	1400	17,9%	250	1500	23,3%	350	1300	-	-	-	-	-	-	19,2%	250



AS Asdonkshof - Prognose-Planfall 2030			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
Abchnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
A	A 57	HFB	3420	9,8%	B	27	37,5%	H	3393	9,6%	-	-	-	-	-	-	3472	7,0%	2428	11,5%	3052
H	A 57	HFB	3393	9,6%	A	3420	9,8%	B	27	37,5%	G	67	58,5%	I	3460	10,5%	3453	7,0%	2393	11,7%	2888
B	A 57	Ausfahrt	31	9,8%	A	1911	23,8%	H	1880	24,0%	-	-	-	-	-	-	19	6,5%	35	3,5%	33
G	A 57	Einfahrt	72	44,6%	H	3421	7,7%	I	3493	8,4%	-	-	-	-	-	-	55	39,7%	70	6,9%	90
I	A 57	HFB	3466	6,3%	G	79	38,3%	H	3387	5,5%	-	-	-	-	-	-	3507	7,5%	2463	11,5%	2978
UF	A 57	HFB	3060	3,6%	UH	3017	3,6%	UI	43	5,0%	-	-	-	-	-	-	2455	12,2%	2934	11,1%	2802
UH	A 57	HFB	2988	27,0%	UF	3065	26,5%	UI	76	7,0%	UK	3020	26,8%	UJ	32	4,2%	2365	11,4%	2832	11,2%	2814
UI	A 57	Ausfahrt	100	36,3%	UH	1747	11,6%	UF	1848	12,9%	-	-	-	-	-	-	91	30,6%	101	7,2%	91
UJ	A 57	Einfahrt	43	17,4%	UK	1990	13,2%	UH	1948	13,1%	-	-	-	-	-	-	42	20,4%	39	3,1%	50
UK	A 57	HFB	3021	9,3%	UJ	37	3,6%	UH	2984	9,4%	-	-	-	-	-	-	2405	11,6%	2873	11,1%	2969
E	K 33	Basisstraße	69	12,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110	25,3%	136	5,4%	-
F	K 33	Basisstraße	69	12,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94	31,0%	110	5,5%	-
D	K 33	Basisstraße	100	36,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91	30,6%	101	7,2%	-
C	K 33	Basisstraße	43	17,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	20,4%	39	3,1%	-







---

## **Anlage D**

### **Prognose-Planfall 2030a**

---



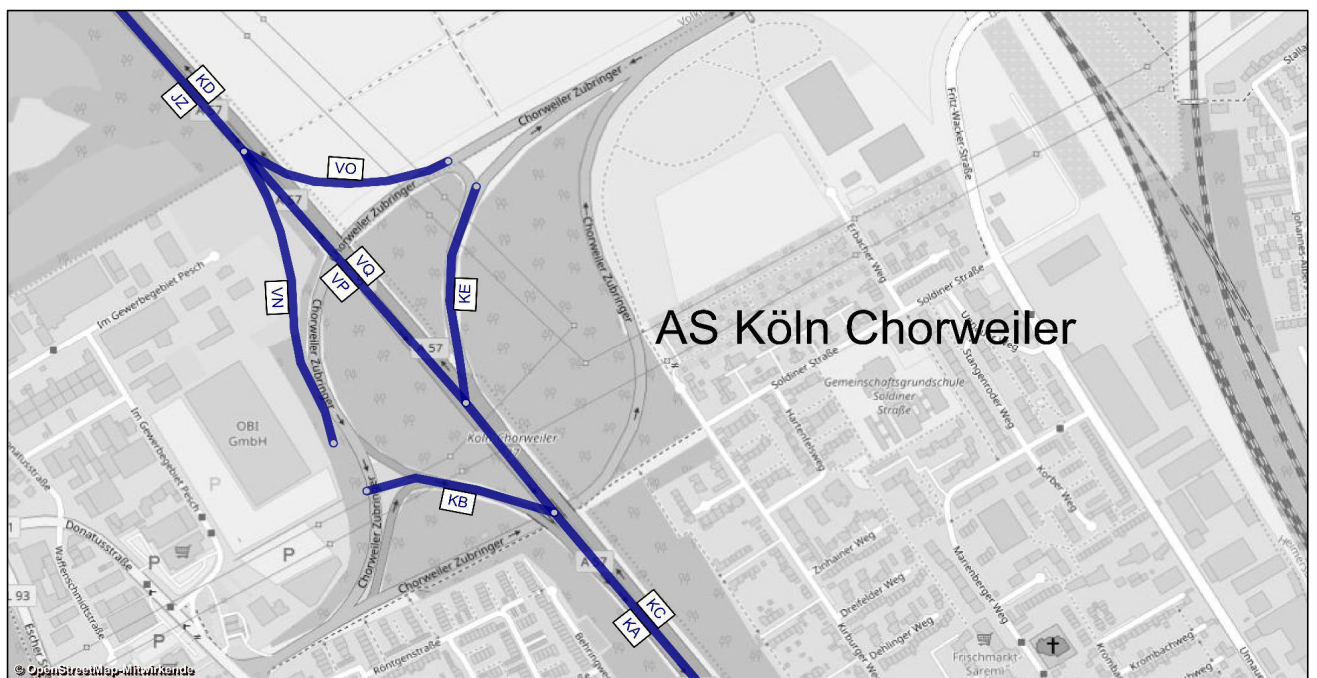
**Anlage D – Prognose - Planfall 2030a**

Anlage D-1 bis D-3	AS Köln Chorweiler
Anlage D-4 bis D-6	AS Köln Worringen
Anlage D-7 bis D-9	AS Dormagen

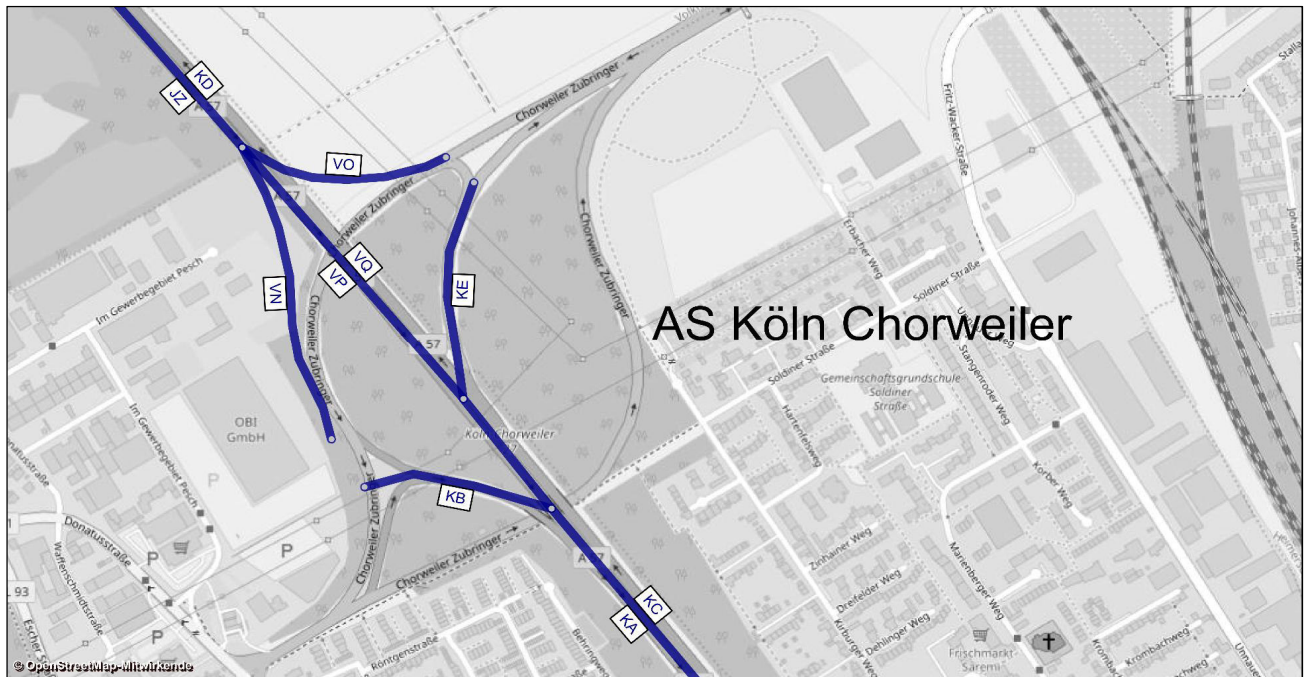




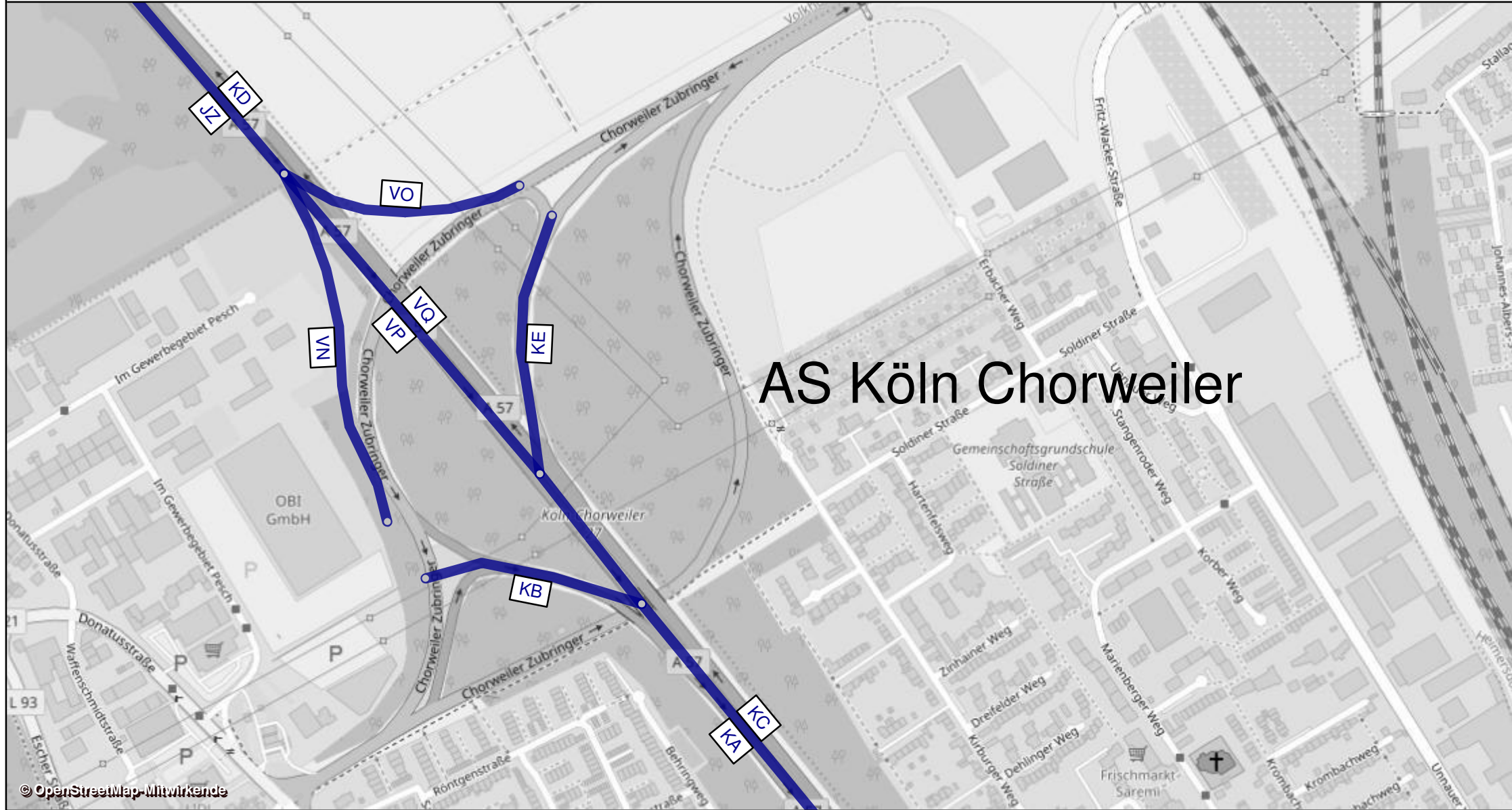
AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030a - mit Ausbau der AS Chorweiler				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
JZ	A 57	Süd	HFB	44000	10,8%	4750	45550	11,7%	5350	41200	11,2%	19,4%	2337	475	0,06	0,012	10,0%	4100
VN	A 57	Süd	Ausfahrt	3700	2,7%	100	4050	2,5%	100	3200	3,5%	6,5%	189	21	0,06	0,007	3,1%	100
VP	A 57	Süd	HFB	40350	11,5%	4650	41450	12,5%	5200	38000	11,9%	20,0%	2148	454	0,06	0,012	10,5%	4000
KB	A 57	Süd	Einfahrt	16350	6,4%	1050	16650	6,9%	1150	14950	7,2%	7,4%	823	220	0,06	0,015	6,0%	900
KA	A 57	Süd	HFB	56650	10,1%	5700	58100	10,9%	6350	52950	10,6%	15,9%	2971	674	0,06	0,013	9,3%	4900
KC	A 57	Nord	HFB	61800	9,5%	5850	64150	10,2%	6550	57100	9,9%	15,8%	3183	771	0,06	0,013	8,8%	5000
KE	A 57	Nord	Ausfahrt	17550	4,3%	750	17950	4,7%	850	16100	4,9%	4,4%	881	250	0,05	0,016	4,0%	650
VQ	A 57	Nord	HFB	44250	11,4%	5050	46250	12,3%	5700	41000	11,8%	21,3%	2303	520	0,06	0,013	10,6%	4350
VO	A 57	Nord	Einfahrt	3050	3,3%	100	3300	3,0%	100	2700	4,3%	5,6%	162	13	0,06	0,005	3,7%	100
KD	A 57	Nord	HFB	47300	11,0%	5200	49550	11,7%	5800	43700	11,3%	20,9%	2464	534	0,06	0,012	10,2%	4450
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	91300	10,9%	9950	95100	11,7%	11150	84900	-	-	-	-	-	-	10,1%	8550
QS VP+VQ	A 57	-	HFB	84600	11,5%	9700	87700	12,4%	10900	79000	-	-	-	-	-	-	10,6%	8350
QS KA+KC	A 57	-	HFB	118450	9,8%	11550	122250	10,6%	12900	110050	-	-	-	-	-	-	9,0%	9900



AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030a - mit Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E / h
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h		-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h		Kfz / h		
JZ	A 57	HFB	3595	14,7%	VN	430	0,5%	VP	3165	16,6%	-	-	-	-	-	-	3861	9,6%	3630	7,1%	3719
VN	A 57	Ausfahrt	840	0,5%	JZ	3036	6,9%	VP	2196	9,3%	-	-	-	-	-	-	476	4,8%	579	0,6%	541
VP	A 57	HFB	3318	6,6%	KB	825	5,1%	KA	4143	6,3%	VN	309	0,6%	JZ	3627	6,1%	3386	10,3%	3630	7,1%	3133
KB	A 57	Einfahrt	1414	8,3%	KA	3842	8,1%	VP	2429	8,0%	-	-	-	-	-	-	1288	8,4%	1411	4,9%	1251
KA	A 57	HFB	4505	13,0%	KB	1350	8,4%	VP	3155	15,0%	-	-	-	-	-	-	4674	9,8%	5041	6,5%	4029
KC	A 57	HFB	5111	3,7%	KE	1430	1,9%	VQ	3682	4,3%	-	-	-	-	-	-	4454	10,7%	6116	3,9%	4697
KE	A 57	Ausfahrt	1501	3,8%	VQ	3236	8,5%	KC	4738	7,0%	-	-	-	-	-	-	1068	5,7%	1549	2,4%	1325
VQ	A 57	HFB	3848	5,9%	KD	4182	5,7%	KC	4978	5,5%	KE	1129	4,1%	VO	333	2,8%	3386	12,3%	4568	4,5%	3695
VO	A 57	Einfahrt	536	2,3%	KD	3512	12,5%	VQ	2976	14,3%	-	-	-	-	-	-	476	2,3%	406	3,6%	414
KD	A 57	HFB	4187	8,7%	VQ	3778	8,9%	VO	408	6,6%	-	-	-	-	-	-	3861	11,1%	4975	4,4%	3982



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Köln Chorweiler



AS Worrigen- Prognose-Planfall 2030a - mit Ausbau der AS Chorweiler				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(a)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h								Kfz / 24h	% der DTV
JZ	A 57	Süd	HFB	44000	10,8%	4750	45550	11,7%	5350	41200	11,2%	19,4%	2337	475	0,06	0,012	10,0%	4100
JW	A 57	Süd	Einfahrt	6950	3,6%	250	7150	3,5%	250	6450	3,5%	6,1%	360	85	0,06	0,013	3,1%	200
JO	A 57	Süd	HFB	37050	12,1%	4500	38400	13,3%	5100	34750	12,7%	22,3%	1977	390	0,06	0,011	11,2%	3900
JP	A 57	Süd	Ausfahrt	2800	7,1%	200	3000	6,7%	200	2500	8,2%	8,9%	144	22	0,06	0,009	6,0%	150
JN	A 57	Süd	HFB	39850	11,8%	4700	41400	12,8%	5300	37250	12,4%	21,6%	2121	413	0,06	0,011	11,0%	4100
KD	A 57	Nord	HFB	47300	11,0%	5200	49550	11,7%	5800	43700	11,3%	20,9%	2464	534	0,06	0,012	10,2%	4450
KF	A 57	Nord	Ausfahrt	9500	2,6%	250	9950	2,5%	250	8600	2,7%	3,5%	481	115	0,06	0,013	2,3%	200
KG	A 57	Nord	HFB	37800	13,1%	4950	39600	14,0%	5550	35100	13,4%	25,7%	1983	419	0,06	0,012	12,1%	4250
KH	A 57	Nord	Einfahrt	2600	7,7%	200	2800	7,1%	200	2300	8,0%	11,7%	135	19	0,06	0,008	6,5%	150
KK	A 57	Nord	HFB	40450	12,6%	5100	42400	13,6%	5750	37400	13,0%	25,1%	2119	438	0,06	0,012	11,8%	4400
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	91300	10,9%	9950	95100	11,7%	11150	84900	-	-	-	-	-	-	10,1%	8550
QS KG+JZ	A 57	-	HFB	81800	11,9%	9700	85150	12,8%	10900	76300	-	-	-	-	-	-	10,9%	8350
QS KG+JO	A 57	-	HFB	74850	12,6%	9450	78000	13,7%	10650	69850	-	-	-	-	-	-	11,7%	8150
QS KK+JN	A 57	-	HFB	80300	12,2%	9800	83800	13,2%	11050	74650	-	-	-	-	-	-	11,4%	8500
JX	L 183	West	Basisstraße	8300	4,8%	400	8600	4,7%	400	7850	5,5%	2,8%	458	61	0,06	0,008	4,5%	350
JY	L 183	Ost	Basisstraße	6950	5,8%	400	7100	5,6%	400	6700	6,5%	3,2%	391	52	0,06	0,008	5,2%	350
KI	L 183	West	Basisstraße	6400	4,7%	300	6550	4,6%	300	6200	5,0%	2,5%	362	48	0,06	0,008	4,0%	250
KJ	L 183	Ost	Basisstraße	7800	3,8%	300	8050	3,7%	300	7400	4,2%	2,1%	432	58	0,06	0,008	3,4%	250
QS JX+JY	L 183	-	Basisstraße	15250	5,2%	800	15700	5,1%	800	14550	-	-	-	-	-	-	4,8%	700
QS KI+KJ	L 183	-	Basisstraße	14200	4,2%	600	14600	4,1%	600	13600	-	-	-	-	-	-	3,7%	500
JU	L 183	West	Basisstraße	10850	4,6%	500	11250	4,4%	500	10250	4,2%	2,1%	599	80	0,06	0,008	3,4%	350
JV	L 183	Ost	Basisstraße	2550	9,8%	250	2600	7,7%	200	2650	9,4%	4,7%	155	21	0,06	0,008	7,5%	200
QS JU+JV	L 183	-	Basisstraße	13400	4,5%	600	13850	4,3%	600	15600	-	-	-	-	-	-	3,2%	500
JS	L 183	West	Basisstraße	6500	5,4%	350	6650	5,3%	350	6300	4,9%	2,5%	368	49	0,06	0,008	4,0%	250
JT	L 183	Ost	Basisstraße	7700	4,5%	350	7950	4,4%	350	7300	5,1%	2,6%	426	57	0,06	0,008	4,1%	300
QS JS+JT	L 183	-	Basisstraße	14200	4,9%	700	14600	4,8%	700	13600	-	-	-	-	-	-	4,0%	550
JR	L 183	West	Basisstraße	5100	3,9%	200	5150	3,9%	200	5050	3,7%	1,8%	295	39	0,06	0,008	3,0%	150
JQ	L 183	Ost	Basisstraße	9100	4,4%	400	9450	4,2%	400	8550	5,1%	2,5%	499	67	0,06	0,008	4,1%	350
QS JR+JQ	L 183	-	Basisstraße	14200	4,2%	600	14600	4,1%	600	13600	-	-	-	-	-	-	3,7%	500

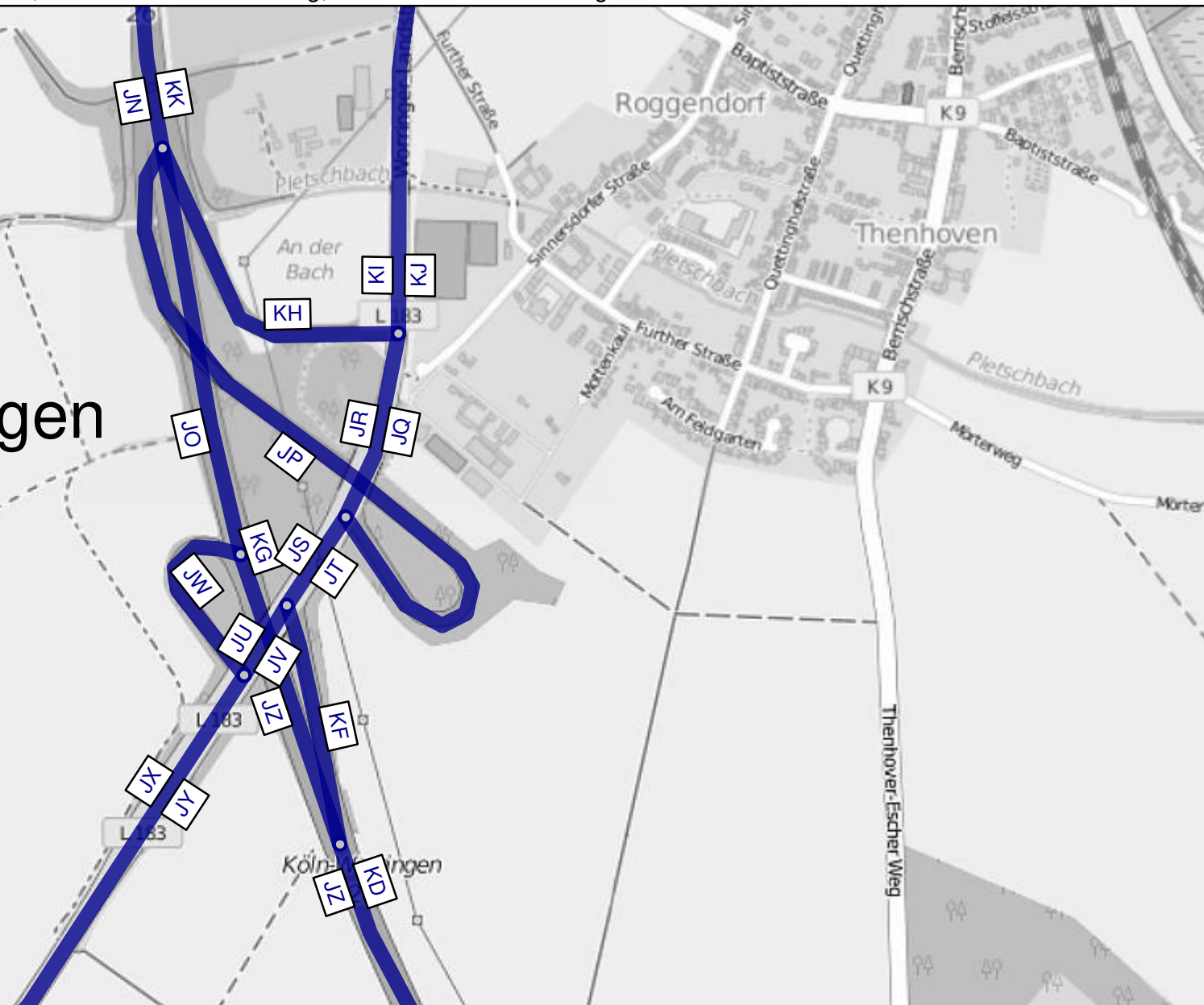


AS Worringen- Prognose-Planfall 2030a - mit Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>
JZ	A 57	HFB	3595	14,7%	JO	3165	16,2%	JW	430	3,7%	-	-	-	-	-	-	3782	9,2%	3484	6,7%	3719
JW	A 57	Einfahrt	941	0,6%	JO	1948	8,1%	JZ	2889	5,6%	-	-	-	-	-	-	769	2,5%	498	2,2%	684
JO	A 57	HFB	3093	9,1%	JW	561	2,0%	JZ	3655	8,0%	JN	3303	8,8%	JP	210	4,6%	3014	10,9%	3564	6,3%	2898
JP	A 57	Ausfahrt	636	6,1%	JN	3139	8,5%	JO	2503	9,0%	-	-	-	-	-	-	163	8,2%	476	7,1%	387
JN	A 57	HFB	3410	7,4%	JP	291	6,3%	JO	3119	7,5%	-	-	-	-	-	-	3175	10,7%	4039	6,4%	3244
KD	A 57	HFB	4187	8,7%	KF	793	1,9%	KG	3394	10,3%	-	-	-	-	-	-	3637	10,9%	4962	4,3%	3982
KF	A 57	Ausfahrt	1077	3,4%	KD	3457	7,0%	KG	2380	8,7%	-	-	-	-	-	-	637	2,3%	1134	1,6%	882
KG	A 57	HFB	3382	4,1%	KD	4079	3,8%	KF	697	2,3%	KH	245	4,9%	KK	3627	4,1%	3000	12,7%	3828	5,1%	3148
KH	A 57	Einfahrt	465	4,8%	KG	2836	15,4%	KK	3301	13,9%	-	-	-	-	-	-	435	5,0%	208	2,9%	326
KK	A 57	HFB	3577	9,9%	KH	457	4,1%	KG	3121	10,7%	-	-	-	-	-	-	3435	11,7%	4036	5,0%	3404
JX	L 183	Basisstraße	418	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	437	0,8%	361	3,0%	-
JY	L 183	Basisstraße	421	3,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	523	2,8%	262	2,8%	-
KI	L 183	Basisstraße	315	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1417	1,9%	730	1,8%	-
KJ	L 183	Basisstraße	373	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1098	2,2%	1533	2,9%	-
JU	L 183	Basisstraße	453	2,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1205	1,9%	820	2,2%	-
JV	L 183	Basisstraße	157	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	523	2,8%	224	2,2%	-
JS	L 183	Basisstraße	421	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1177	2,0%	766	2,4%	-
JT	L 183	Basisstraße	516	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1130	2,6%	1303	1,8%	-
JR	L 183	Basisstraße	361	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1119	1,7%	535	1,6%	-
JQ	L 183	Basisstraße	588	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1235	3,1%	1546	3,0%	-



A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

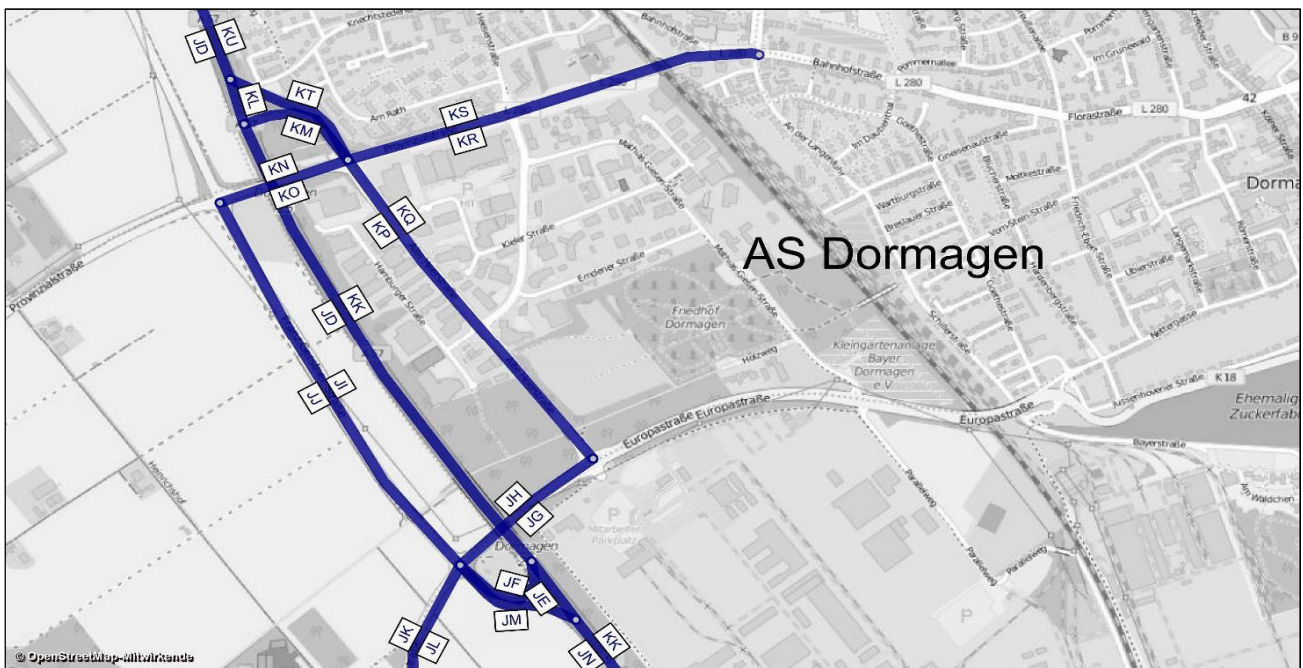
AS Köln Worringen





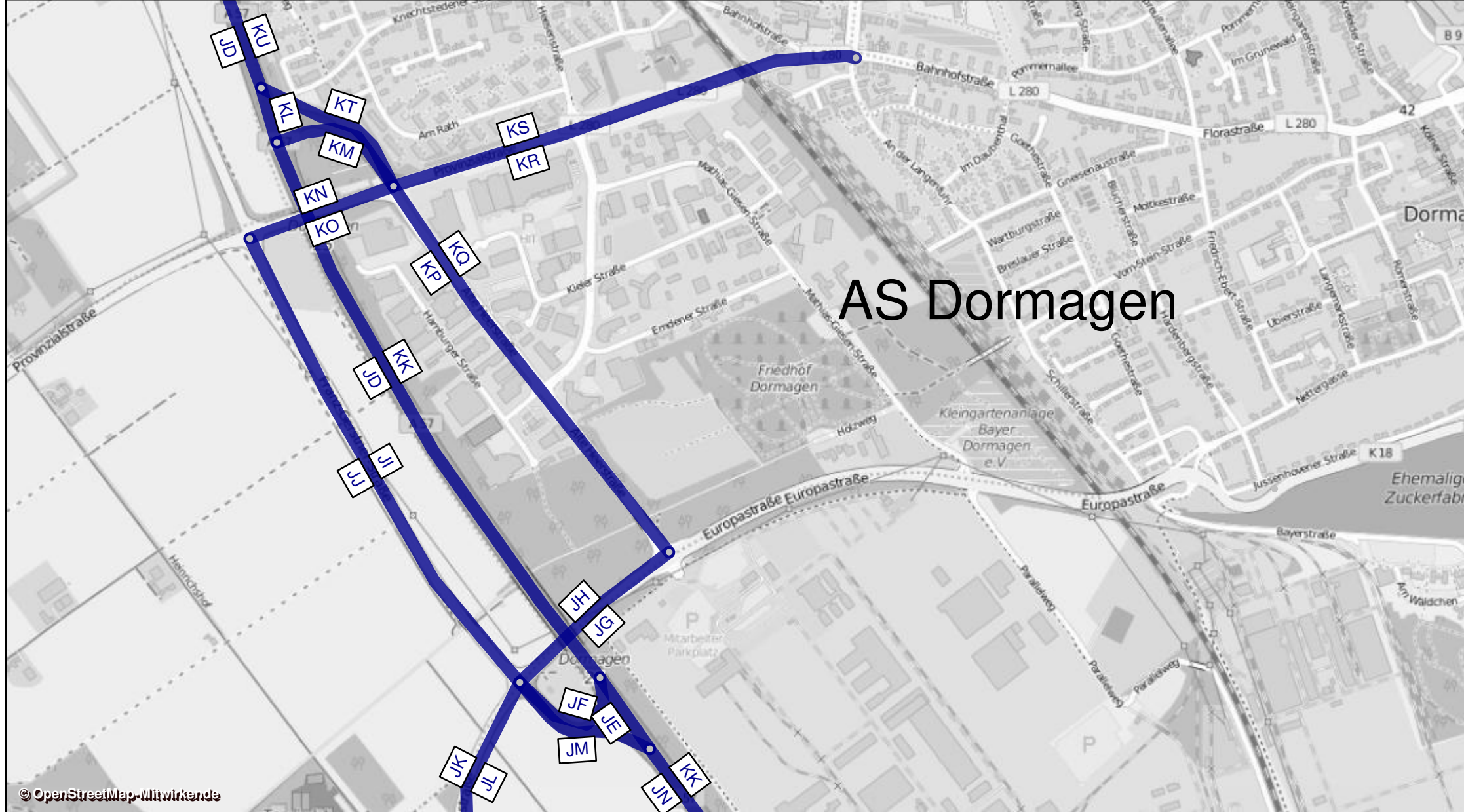


AS Dormagen - Prognose-Planfall 2030a - mit Ausbau der AS Chorweiler			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
JD	A 57	HFB	3675	6,4%	JF	492	10,9%	JE	3183	5,7%	-	-	-	-	-	-	3219	11,0%	4324	4,7%	3424
JF	A 57	Ausfahrt	1044	7,5%	JE	1448	19,9%	JD	2492	14,7%	-	-	-	-	-	-	924	4,6%	820	4,3%	803
JE	A 57	HFB	3013	3,7%	JF	502	5,3%	JD	3515	3,9%	JN	3417	5,7%	JM	404	21,2%	2295	13,6%	3504	4,8%	2766
JM	A 57	Einfahrt	863	3,3%	JN	2862	8,7%	JE	1999	11,0%	-	-	-	-	-	-	883	3,2%	535	17,0%	656
JN	A 57	HFB	3410	7,4%	JM	523	10,3%	JE	2887	6,9%	-	-	-	-	-	-	3175	10,7%	4039	6,4%	3244
KU	A 57	HFB	4298	7,2%	KT	1333	3,2%	KL	2965	9,0%	-	-	-	-	-	-	4251	9,4%	4177	5,3%	4079
KT	A 57	Einfahrt	1294	4,4%	KU	4141	9,0%	KL	2848	11,0%	-	-	-	-	-	-	1232	4,8%	904	6,4%	926
KL	A 57	HFB	3075	10,3%	KU	3916	9,4%	KT	841	5,9%	KM	334	14,9%	KK	3409	10,8%	3019	11,3%	3273	5,0%	2809
KM	A 57	Ausfahrt	672	6,0%	KL	2016	12,2%	KK	2469	10,9%	-	-	-	-	-	-	415	14,6%	763	4,6%	616
KK	A 57	HFB	3577	9,9%	KM	407	16,5%	KL	3171	9,0%	-	-	-	-	-	-	3435	11,7%	4036	5,0%	3404
JG	K 18 Europastraße	Basistraße	992	4,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	672	2,5%	468	5,7%	-
JH	K 18 Europastraße	Basistraße	992	4,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	341	3,9%	294	14,4%	-
JI	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	890	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	412	6,5%	449	2,7%	-
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Basistraße	890	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	689	2,1%	427	11,4%	-
JK	K 18 Europastraße	Basistraße	777	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	352	3,8%	481	1,5%	-
JL	K 18 Europastraße	Basistraße	777	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	361	4,0%	392	2,8%	-
KN	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	827	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	508	4,5%	813	0,4%	-
KO	L 280 Provinzialstr.	Basistraße	827	4,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1102	4,6%	849	5,4%	-
KP	Alte Heerstr.	Basistraße	339	8,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	179	0,7%	67	1,8%	-
KQ	Alte Heerstr.	Basistraße	339	8,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66	3,7%	189	1,9%	-





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen





---

## **Anlage E**

### **Prognose-Planfall 2030b**

---

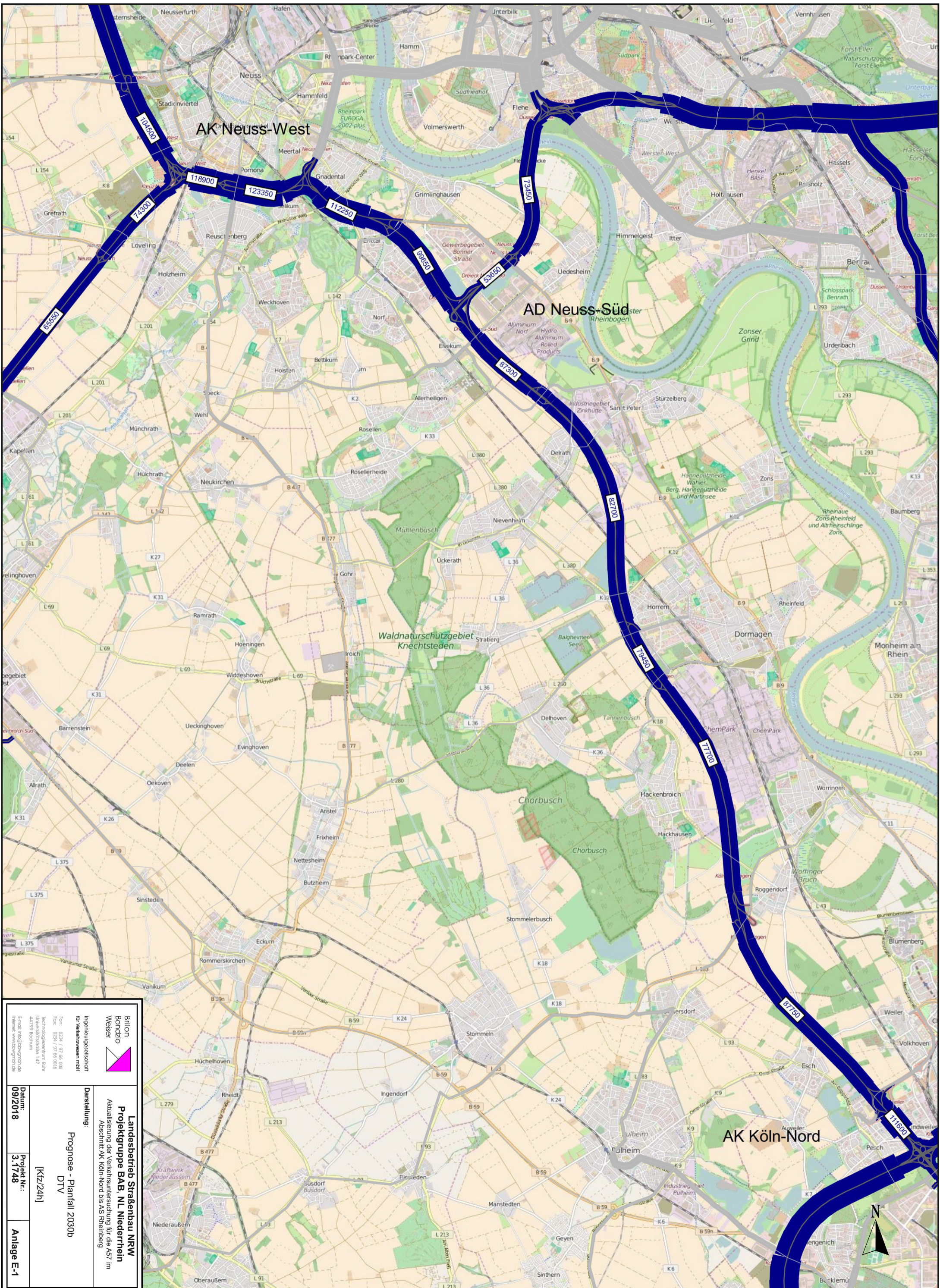


**Anlage E – Prognose - Planfall 2030b**

Anlage E-1 bis E-4	Prognose-Planfall 2030, Belastungsbild
Anlage E-5 bis E-6	Prognose-Planfall 2030, Querschnittsbelastungen
Anlage E-7 bis E-9	AS Köln Chorweiler
Anlage E-10 bis E-12	AS Köln Worringen
Anlage E-13 bis E-15	AS Dormagen
Anlage E-16 bis E-18	AS Delrath
Anlage E-19 bis E-20	AD Neuss-Süd
Anlage E-21 bis E-22	AS Neuss-Uedesheim
Anlage E-23 bis E-25	AS Neuss-Norf
Anlage E-26 bis E-28	AS Neuss-Hafen
Anlage E-29 bis E-30	AS Neuss-Reuschenberg
Anlage E-31 bis E-32	AK Neuss-West
Anlage E-33 bis E-34	AS Neuss-Holzheim








AK Neuss-West

AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

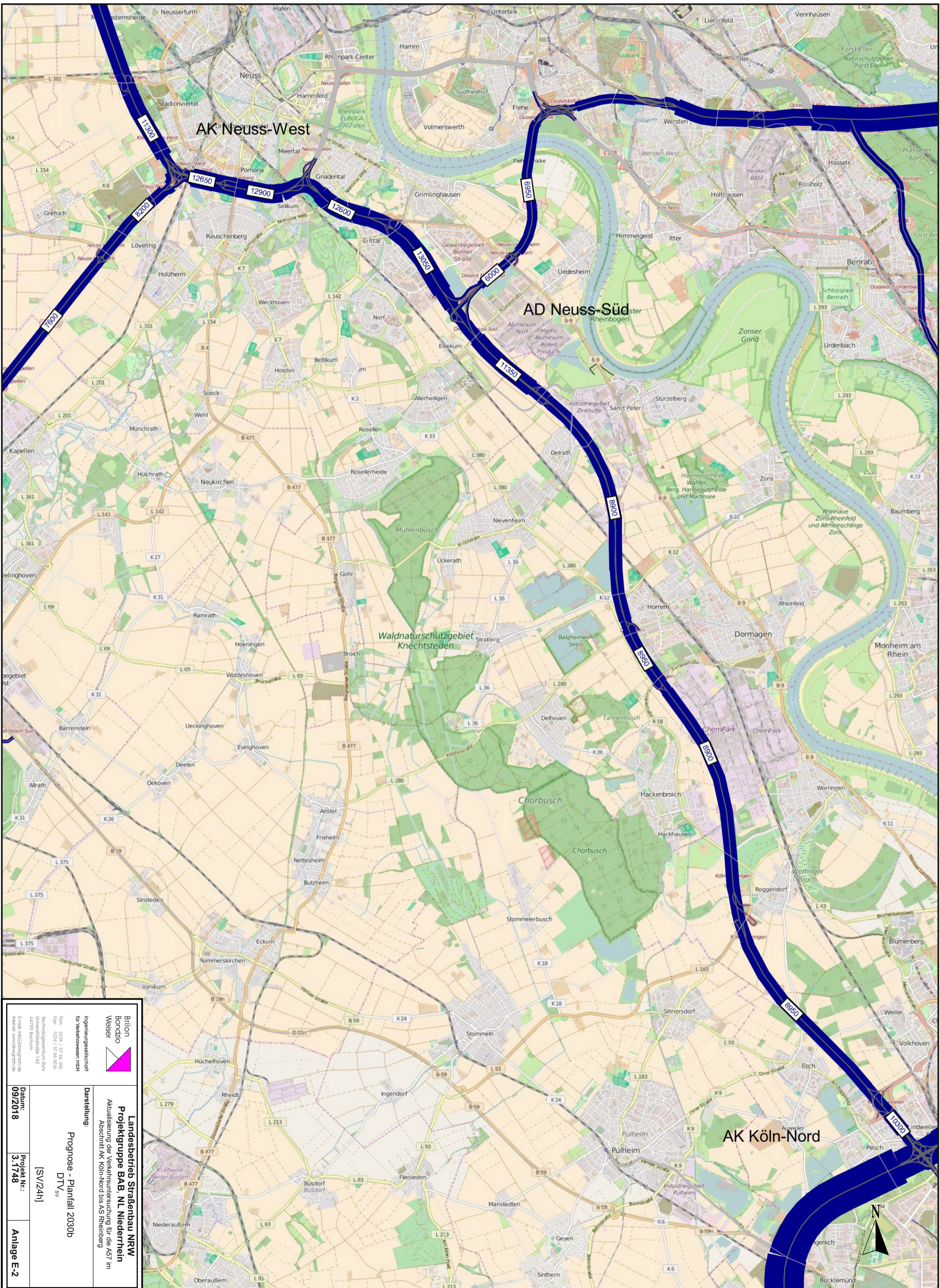
Waldnaturerschutzbereich  
Knechtsteden


Chorusbusch

 <p>Brilon Bendito Weiser</p>	<p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 E-Mail: info@brilonbendito.de Internet: www.brilonbendito.de</p>
	<p>Technologieteam NRW Postfach 10 10 10 44799 Bochum</p>
<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die AS7 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheineberg</p>	
<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030b DTV</p>	<p>[Kfz/24h]</p>
<p>Datum: 09/2018</p>	<p>Projekt Nr.: 3.17/48</p>
<p>Anlage E-1</p>	

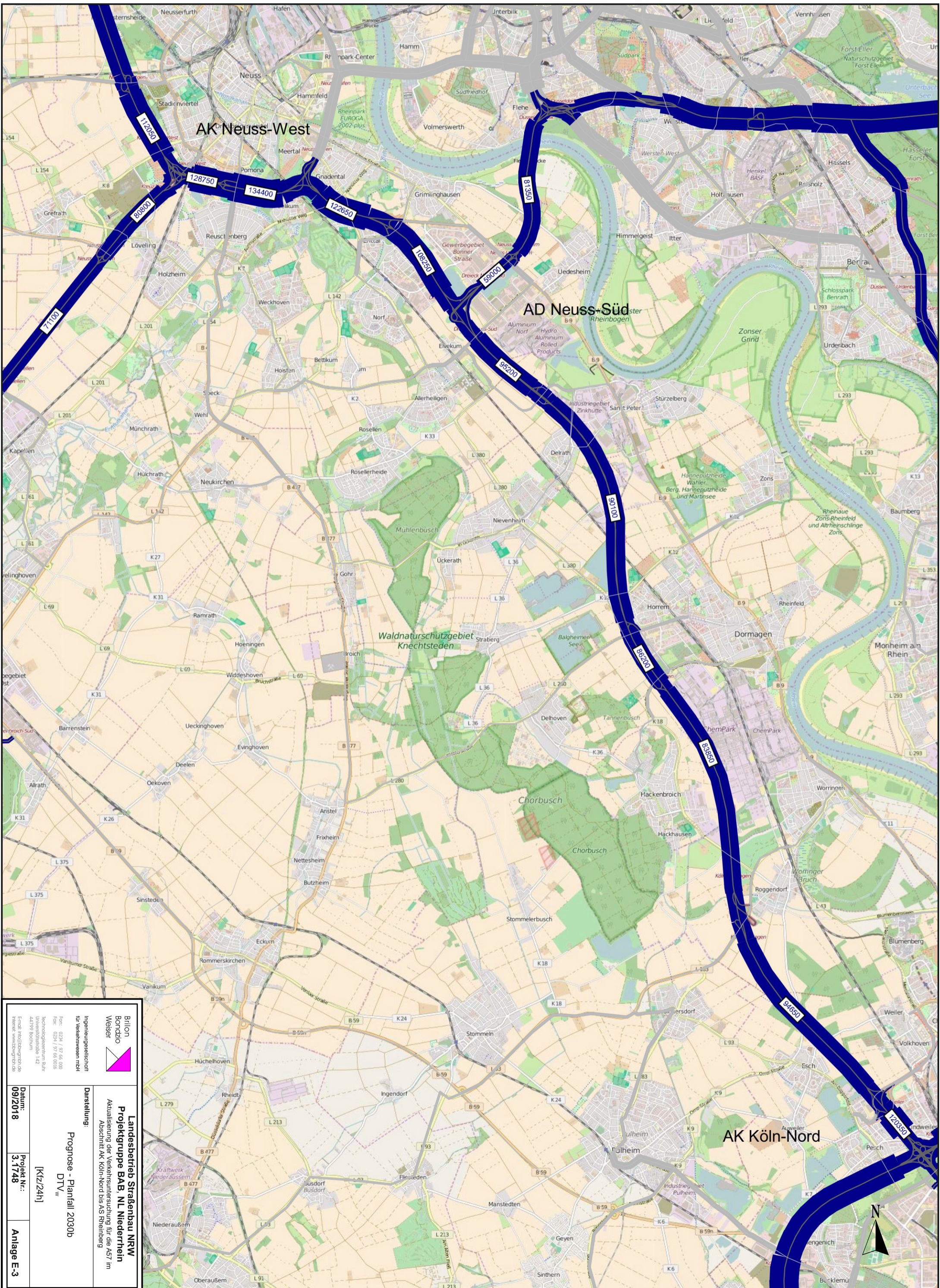






 <p><b>Brilon Bendito Weiser</b> Ingenieure</p>	<p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 E-Mail: info@brilonbendito.de Internet: www.brilonbendito.de</p>
	<p>Technologieteam Nr. 44 44379 Bochum</p>
<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die AS7 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg</p>	
<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030b DTV<sup>SV</sup></p>	<p>Datum: 09/2018 Profil Nr.: 3.17/48 Anlage E-2</p>






AK Neuss-West

AD Neuss-Süd

AK Köln-Nord

Waldnaturerschutzbereich  
Knechtsteden

Chorusbusch

 <p>Brilon Bendito Weiser Ingenieuregesellschaft für Verkehrsweesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 Technologiestraße 142 44799 Bochum</p>	<p><b>Landesbetrieb Straßenbau NRW</b> Projektgruppe BAB NL Niederrhein Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die AS7 im Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheineberg</p>
	<p>Darstellung: Prognose - Planfall 2030b DTW</p>
<p>Datum: 09/2018</p>	<p>Profil Nr.: [Kfz/24h] Anlage E-3</p>









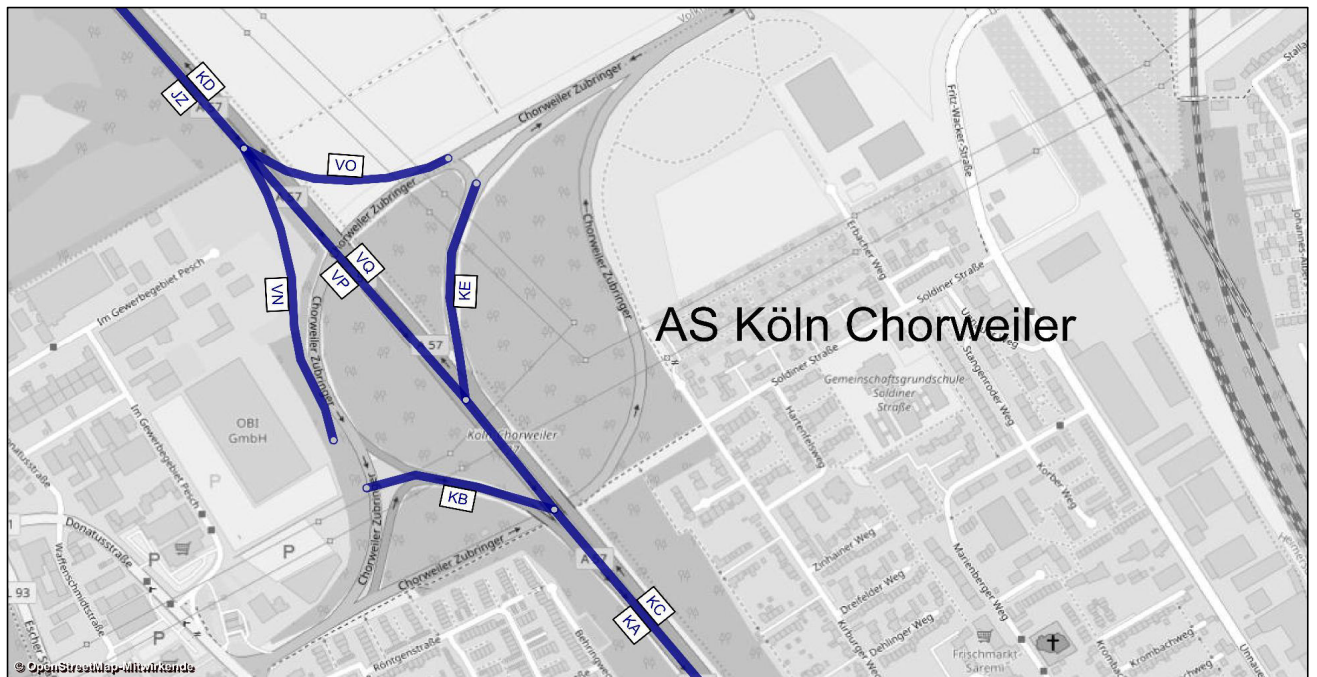
## Prognose-Planfall 2030b – Querschnitte A57

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Werktagswerte			Werte für Immissionsberechnung								
		DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
		Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-	% der DTV	Lkw>3,5t/24h
AK Köln-Nord	AS Köln-Chorweiler	120.350	9,9%	11.950	111.600	10,5%	16,1%	6.242	1.466	0,06	0,013	9,2%	10.300
AS Köln-Chorweiler	AS Köln-Worringen	94.650	11,0%	10.450	87.750	11,5%	20,0%	4.956	1.056	0,06	0,012	10,2%	8.950
AS Köln-Worringen	AS Dormagen (S)	83.850	12,3%	10.350	77.700	12,8%	22,9%	4.406	902	0,06	0,012	11,5%	8.900
AS Dormagen (S)	AS Dormagen (N)	86.200	12,1%	10.450	79.450	12,6%	22,8%	4.506	919	0,06	0,012	11,3%	8.950
AS Dormagen (N)	AS Delrath	90.100	11,5%	10.350	82.700	12,0%	22,1%	4.703	933	0,06	0,011	10,8%	8.900
AS Delrath	AK Neuss-Süd	95.200	13,8%	13.150	87.300	14,6%	26,1%	4.956	1.001	0,06	0,011	13,0%	11.350
AK Neuss-Süd	AS Neuss-Norf	108.250	14,2%	15.350	99.650	14,8%	25,0%	5.659	1.135	0,06	0,011	13,1%	13.050
AS Neuss-Norf	AS Neuss-Hafen	122.650	12,1%	14.850	112.250	12,8%	20,4%	6.389	1.258	0,06	0,011	11,2%	12.600
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Reuschenberg	134.400	11,2%	15.100	123.350	11,9%	18,8%	7.018	1.385	0,06	0,011	10,5%	12.900
AS Neuss-Reuschenberg	AK Neuss-West	128.750	11,5%	14.800	118.900	12,1%	19,1%	6.758	1.347	0,06	0,011	10,6%	12.650
AK Neuss-West	AS Büttgen	112.050	11,8%	13.250	104.500	12,3%	19,9%	5.941	1.181	0,06	0,011	10,8%	11.300

## Prognose-Planfall 2030b – Querschnitte

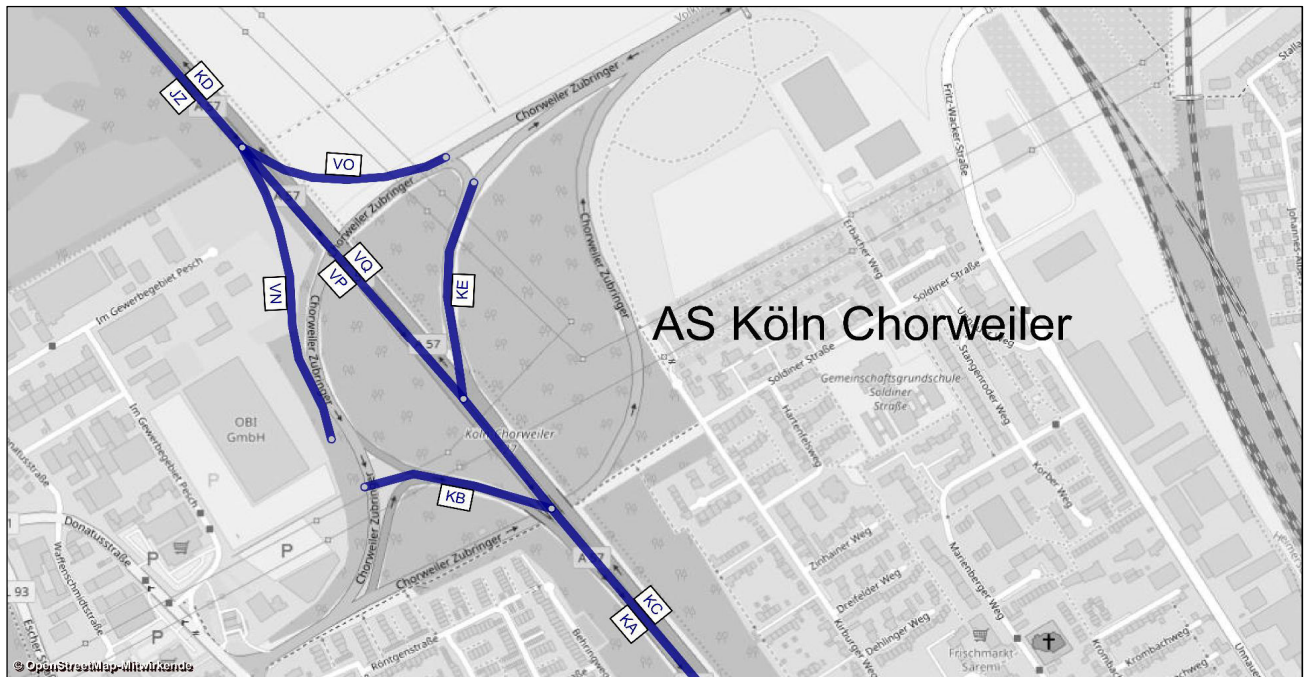
Querschnitt	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV	SVA	DTV <sub>sv</sub>	Pr	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>
	Kfz/24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw>3,5t/24h	Kfz/24h	% der DTV	Lkw>3,5t/24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz/h	Kfz/h	-	-
A 57 AK Köln-Nord - AS Köln Chorweiler	120.350	9,9%	11.950	111.600	9,2%	10.300	10,5%	16,1%	6.242	1.466	0,06	0,013
A 57 AS Köln Chorweiler - AS Köln Worringen	94.650	11,0%	10.450	87.750	10,2%	8.950	11,5%	20,0%	4.956	1.056	0,06	0,012
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. West	15.350	5,5%	850	14.600	4,8%	700	5,9%	3,0%	855	114	0,06	0,008
AS Köln Worringen - L183 Worringer Landstr. Ost	14.300	4,2%	600	13.600	4,0%	550	5,0%	2,5%	797	106	0,06	0,008
A 57 AS Köln Worringen - AS Dormagen (S)	83.850	12,3%	10.350	77.700	11,5%	8.900	12,8%	22,9%	4.406	902	0,06	0,012
AS Dormagen - K 18 Europastr. Ost	22.500	10,7%	2.400	21.400	9,3%	2.000	11,6%	5,8%	1.254	167	0,06	0,008
AS Dormagen - Franz-Gerstner-Str.	15.700	5,7%	900	14.800	4,7%	700	5,9%	2,9%	867	116	0,06	0,008
AS Dormagen - K 18 Europastr. West	17.100	4,1%	700	16.000	3,8%	600	4,6%	2,3%	938	125	0,06	0,008
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. West	18.900	5,8%	1.100	17.900	4,5%	800	5,5%	2,8%	1.049	140	0,06	0,008
AS Dormagen - Alte Heerstr. Nord	12.400	11,3%	1.400	11.300	10,6%	1.200	13,5%	4,7%	644	124	0,06	0,011
AS Dormagen - Alte Heerstr. Süd	12.400	11,3%	1.400	11.300	10,6%	1.200	13,5%	4,7%	644	124	0,06	0,011
AS Dormagen - L 280 Provinzialstr. Ost	17.200	2,9%	500	16.300	3,1%	500	3,8%	1,9%	955	127	0,06	0,008
A 57 AS Dormagen (S) - AS Dormagen (N)	86.200	12,1%	10.450	79.450	11,3%	8.950	12,6%	22,8%	4.506	919	0,06	0,012
A 57 AS Dormagen (N) - AS Delrath	90.100	11,5%	10.350	82.700	10,8%	8.900	12,0%	22,1%	4.703	933	0,06	0,011
AS Delrath - Planstr. West	10.600	9,4%	1.000	10.000	8,0%	800	10,5%	3,5%	570	110	0,06	0,011
AS Delrath - Planstr. Ost	16.300	14,1%	2.300	15.400	12,3%	1.900	16,2%	5,4%	878	169	0,06	0,011
A 57 AS Delrath - AD Neuss-Süd	95.200	13,8%	13.150	87.300	13,0%	11.350	14,6%	26,1%	4.956	1.001	0,06	0,011
A 46 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Uedesheim	59.000	11,5%	6.800	53.650	11,2%	6.000	12,8%	18,6%	3.059	591	0,06	0,011
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Süd	31.200	8,7%	2.700	27.400	8,0%	2.200	9,9%	5,0%	1.605	214	0,06	0,008
AS Neuss-Uedesheim - B 9 Nord	23.400	3,4%	800	22.200	3,2%	700	3,9%	2,0%	1.301	173	0,06	0,008
A 46 AS Neuss-Uedesheim - AS Düsseldorf-Bilk	81.350	9,9%	8.050	73.450	9,5%	6.950	11,0%	15,7%	4.201	774	0,06	0,011
A 57 AD Neuss-Süd - AS Neuss-Norf	108.250	14,2%	15.350	99.650	13,1%	13.050	14,8%	25,0%	5.659	1.135	0,06	0,011
AS Neuss-Norf - L 142 West	16.600	5,4%	900	15.300	4,6%	700	5,9%	2,8%	896	120	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - L 142 Ost	9.800	16,3%	1.600	9.300	17,2%	1.600	22,0%	10,7%	545	73	0,06	0,008
AS Neuss-Norf - B9	14.000	9,3%	1.300	13.000	9,2%	1.200	11,8%	5,7%	762	102	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Norf - AS Neuss-Hafen	122.650	12,1%	14.850	112.250	11,2%	12.600	12,8%	20,4%	6.389	1.258	0,06	0,011
AS Neuss-Hafen - B 1	57.350	8,7%	5.000	50.400	8,1%	4.100	9,5%	13,5%	2.912	478	0,06	0,009
A 57 AS Neuss-Hafen - AS Neuss-Reuschenberg	134.400	11,2%	15.100	123.350	10,5%	12.900	11,9%	18,8%	7.018	1.385	0,06	0,011
AS Neuss-Reuschenberg - B 477	31.900	5,3%	1.700	30.200	4,6%	1.400	5,9%	3,6%	1.769	238	0,06	0,008
AS Neuss-Reuschenberg - L 380	18.800	5,9%	1.100	20.200	5,0%	1.000	6,4%	3,6%	1.179	167	0,06	0,008
A 57 AS Neuss-Reuschenberg - AK Neuss-West	128.750	11,5%	14.800	118.900	10,6%	12.650	12,1%	19,1%	6.758	1.347	0,06	0,011
AK Neuss-West - L 380	21.300	10,3%	2.200	18.550	10,0%	1.850	11,9%	15,8%	1.066	184	0,06	0,010
A 46 AK Neuss-West - AS Neuss-Holzheim	80.800	11,9%	9.600	74.300	11,0%	8.200	12,6%	18,9%	4.216	858	0,06	0,012
AS Neuss-Holzheim - L 154	4.000	10,0%	400	3.500	8,6%	300	11,0%	5,3%	205	27	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - B 230	9.300	7,5%	700	8.900	5,6%	500	7,2%	3,5%	521	70	0,06	0,008
AS Neuss-Holzheim - K 8	3.600	11,1%	400	3.400	8,8%	300	11,3%	5,5%	199	27	0,06	0,008
A46 AS Neuss-Holzheim - AS Kapellen	71.100	12,7%	9.000	65.550	11,6%	7.600	13,3%	20,3%	3.719	759	0,06	0,012
A57 AK Neuss-West - AS Büttgen	112.050	11,8%	13.250	104.500	10,8%	11.300	12,3%	19,9%	5.941	1.181	0,06	0,011

AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
JZ	A 57	Süd	HFB	46700	11,2%	5250	48450	12,2%	5900	43450	11,7%	19,8%	2461	510	0,06	0,012	10,4%	4500
VN	A 57	Süd	Ausfahrt	3800	2,6%	100	4200	2,4%	100	3300	3,4%	6,2%	195	22	0,06	0,007	3,0%	100
VP	A 57	Süd	HFB	42900	11,9%	5100	44250	13,1%	5800	40150	12,4%	20,4%	2267	488	0,06	0,012	11,0%	4400
KB	A 57	Süd	Einfahrt	15600	6,7%	1050	15850	7,3%	1150	14250	7,5%	7,8%	789	206	0,06	0,014	6,3%	900
KA	A 57	Süd	HFB	58500	10,5%	6150	60100	11,6%	6950	54450	11,1%	16,7%	3055	694	0,06	0,013	9,7%	5300
KC	A 57	Nord	HFB	61850	9,4%	5800	64150	10,2%	6550	57150	9,8%	15,5%	3186	772	0,06	0,014	8,7%	5000
KE	A 57	Nord	Ausfahrt	17100	4,4%	750	17450	4,6%	800	15700	4,8%	4,4%	860	241	0,05	0,015	3,8%	600
VQ	A 57	Nord	HFB	44750	11,3%	5050	46700	12,2%	5700	41450	11,7%	20,5%	2326	532	0,06	0,013	10,5%	4350
VO	A 57	Nord	Einfahrt	3200	3,1%	100	3450	4,3%	150	2800	4,3%	6,0%	169	14	0,06	0,005	3,6%	100
KD	A 57	Nord	HFB	47950	10,8%	5200	50150	11,7%	5850	44300	11,2%	20,2%	2495	546	0,06	0,012	10,0%	4450
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	94650	11,0%	10450	98600	11,9%	11750	87750	-	-	-	-	-	-	10,2%	8950
QS VP+VQ	A 57	-	HFB	87650	11,6%	10150	90950	12,6%	11500	81600	-	-	-	-	-	-	10,7%	8750
QS KA+KC	A 57	-	HFB	120350	9,9%	11950	124250	10,9%	13500	111600	-	-	-	-	-	-	9,2%	10300

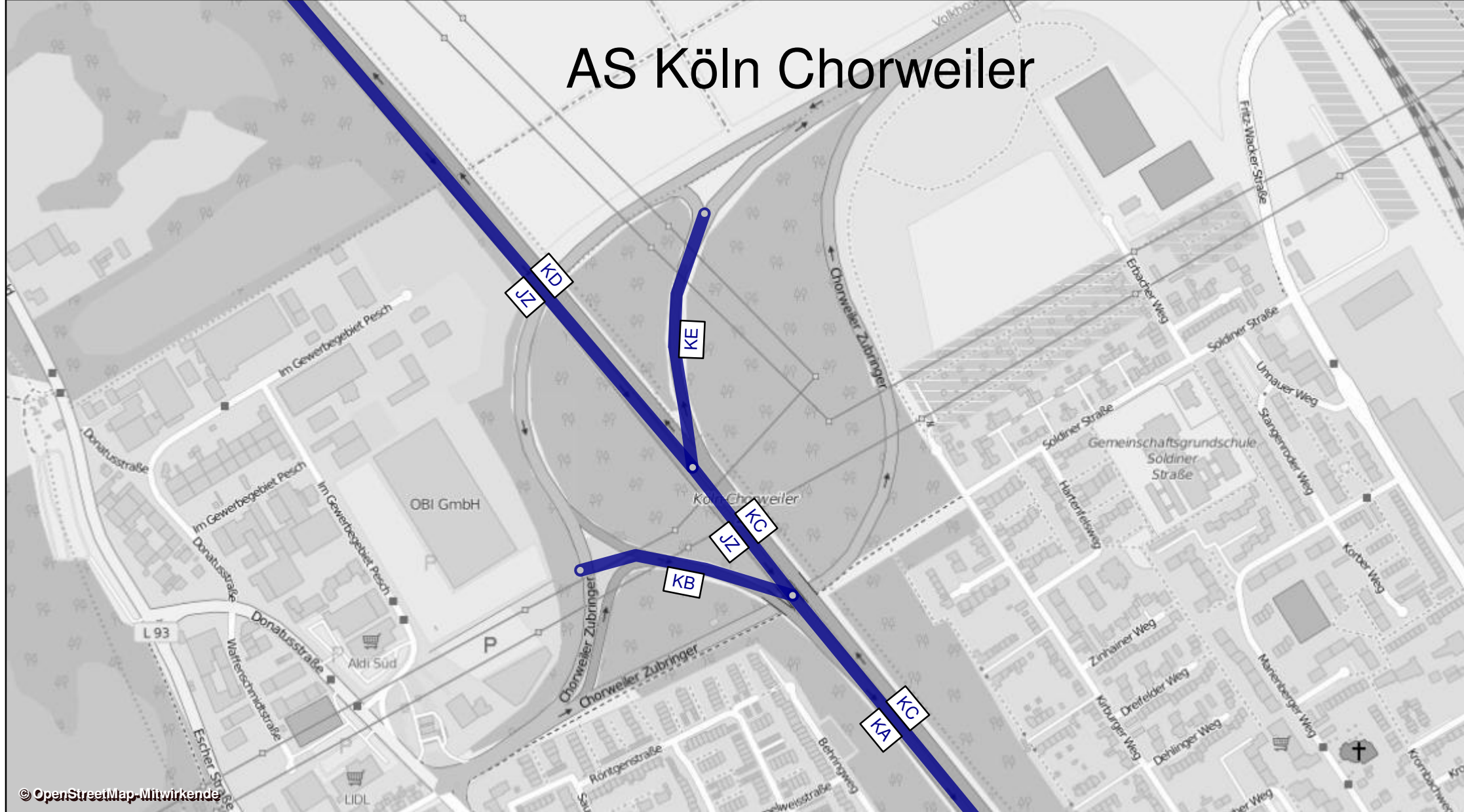




AS Chorweiler - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>sv</sub> % der MSV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>sv,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>sv,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E / h
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h		-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h		Kfz / h		
JZ	A 57	HFB	3794	5,1%	VN	328	0,9%	VP	3466	5,5%	-	-	-	-	-	-	3875	9,6%	4209	6,4%	3745
VN	A 57	Ausfahrt	867	0,4%	JZ	2956	11,8%	VP	2090	16,5%	-	-	-	-	-	-	476	4,8%	578	0,6%	532
VP	A 57	HFB	3489	10,1%	KB	1070	3,1%	KA	4559	8,4%	VN	329	0,6%	JZ	3818	9,3%	3399	10,3%	3632	7,3%	3411
KB	A 57	Einfahrt	1358	4,0%	KA	4551	6,5%	VP	3193	7,6%	-	-	-	-	-	-	1283	8,4%	1415	4,9%	1231
KA	A 57	HFB	4637	6,9%	KB	1077	4,4%	VP	3560	7,6%	-	-	-	-	-	-	4681	9,8%	5046	6,6%	4158
KC	A 57	HFB	5056	2,3%	KE	1532	1,0%	VQ	3524	2,8%	-	-	-	-	-	-	4453	10,9%	6115	4,0%	4666
KE	A 57	Ausfahrt	1506	3,6%	VQ	3255	7,9%	KC	4761	6,5%	-	-	-	-	-	-	1065	5,7%	1553	2,4%	1291
VQ	A 57	HFB	3808	6,7%	KD	4212	6,4%	KC	4928	5,7%	KE	1120	2,4%	VO	404	3,8%	3387	12,5%	4563	4,5%	3659
VO	A 57	Einfahrt	549	2,1%	KD	3546	9,7%	VQ	2997	11,1%	-	-	-	-	-	-	476	2,3%	407	3,6%	416
KD	A 57	HFB	4161	8,8%	VQ	3727	9,1%	VO	433	6,2%	-	-	-	-	-	-	3863	11,2%	4970	4,5%	4134



# AS Köln Chorweiler





AS Worrigen- Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>t</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>t</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(a)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h								Kfz / 24h	in % der M <sub>t</sub>
JZ	A 57	Süd	HFB	46700	11,2%	5250	48450	12,2%	5900	43450	11,7%	19,8%	2461	510	0,06	0,012	10,4%	4500
JW	A 57	Süd	Einfahrt	7000	3,6%	250	7200	3,5%	250	6500	3,5%	6,1%	363	85	0,06	0,013	3,1%	200
JO	A 57	Süd	HFB	39700	12,6%	5000	41250	13,7%	5650	36950	13,1%	22,5%	2098	425	0,06	0,012	11,6%	4300
JP	A 57	Süd	Ausfahrt	2900	6,9%	200	3150	6,3%	200	2600	8,1%	8,6%	149	24	0,06	0,009	5,8%	150
JN	A 57	Süd	HFB	42600	12,2%	5200	44400	13,2%	5850	39550	12,8%	21,8%	2248	449	0,06	0,011	11,4%	4500
KD	A 57	Nord	HFB	47950	10,8%	5200	50150	11,7%	5850	44300	11,2%	20,2%	2495	546	0,06	0,012	10,0%	4450
KF	A 57	Nord	Ausfahrt	9350	2,7%	250	9800	2,6%	250	8500	2,8%	3,6%	475	113	0,06	0,013	2,4%	200
KG	A 57	Nord	HFB	38550	12,8%	4950	40350	13,9%	5600	35800	13,2%	24,5%	2021	433	0,06	0,012	11,9%	4250
KH	A 57	Nord	Einfahrt	2650	7,5%	200	2850	7,0%	200	2350	8,4%	12,4%	137	20	0,06	0,008	6,4%	150
KK	A 57	Nord	HFB	41250	12,5%	5150	43200	13,4%	5800	38150	12,9%	24,0%	2158	453	0,06	0,012	11,5%	4400
QS KD+JZ	A 57	-	HFB	94650	11,0%	10450	98600	11,9%	11750	87750	-	-	-	-	-	-	10,2%	8950
QS KG+JZ	A 57	-	HFB	85250	12,0%	10200	88800	13,0%	11500	79250	-	-	-	-	-	-	11,0%	8750
QS KG+JO	A 57	-	HFB	78250	12,7%	9950	81600	13,8%	11250	72750	-	-	-	-	-	-	11,8%	8550
QS KK+JN	A 57	-	HFB	83850	12,3%	10350	87600	13,3%	11650	77700	-	-	-	-	-	-	11,5%	8900
JX	L 183	West	Basisstraße	8300	4,8%	400	8550	5,3%	450	7850	5,5%	2,8%	460	61	0,06	0,008	4,5%	350
JY	L 183	Ost	Basisstraße	7050	6,4%	450	7100	5,6%	400	6750	6,4%	3,2%	396	53	0,06	0,008	5,2%	350
KI	L 183	West	Basisstraße	6500	4,6%	300	6550	5,3%	350	6250	5,9%	3,0%	366	49	0,06	0,008	4,8%	300
KJ	L 183	Ost	Basisstraße	7800	3,8%	300	8000	3,8%	300	7350	4,2%	2,1%	431	57	0,06	0,008	3,4%	250
QS JX+JY	L 183	-	Basisstraße	15350	5,5%	850	15650	5,4%	850	14600	-	-	-	-	-	-	4,8%	700
QS KI+KJ	L 183	-	Basisstraße	14300	4,2%	600	14550	4,5%	650	13600	-	-	-	-	-	-	4,0%	550
JU	L 183	West	Basisstraße	10900	4,6%	500	11200	4,9%	550	10250	4,9%	2,0%	591	99	0,06	0,010	3,9%	400
JV	L 183	Ost	Basisstraße	2650	9,4%	250	2550	7,8%	200	2650	9,5%	3,8%	153	26	0,06	0,010	7,5%	200
QS JU+JV	L 183	-	Basisstraße	13550	4,4%	600	13750	4,4%	600	15600	-	-	-	-	-	-	3,2%	500
JS	L 183	West	Basisstraße	6600	5,3%	350	6700	6,0%	400	6350	5,9%	2,9%	372	49	0,06	0,008	4,7%	300
JT	L 183	Ost	Basisstraße	7700	4,5%	350	7850	4,5%	350	7250	5,1%	2,6%	425	56	0,06	0,008	4,1%	300
QS JS+JT	L 183	-	Basisstraße	14300	4,9%	700	14550	5,2%	750	13600	-	-	-	-	-	-	4,4%	600
JR	L 183	West	Basisstraße	5150	3,9%	200	5100	4,9%	250	5050	4,9%	2,5%	296	39	0,06	0,008	4,0%	200
JQ	L 183	Ost	Basisstraße	9150	4,4%	400	9450	4,2%	400	8550	5,1%	2,5%	501	67	0,06	0,008	4,1%	350
QS JR+JQ	L 183	-	Basisstraße	14300	4,2%	600	14550	4,5%	650	13600	-	-	-	-	-	-	4,0%	550



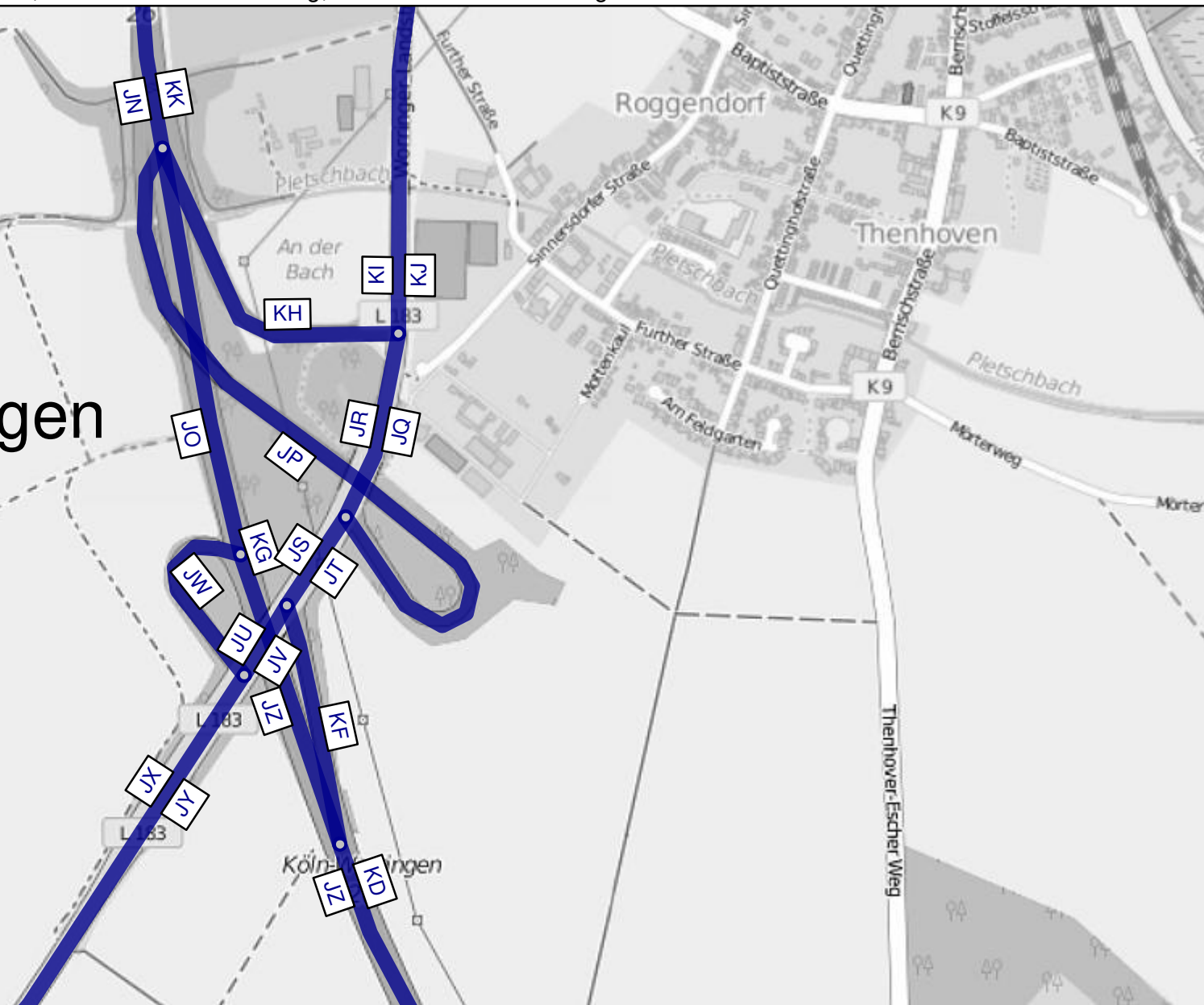
AS Worringen- Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden					Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV Kfz / h	b <sub>SV</sub> % der MSV	Name	q Kfz / h	SV %	Name	q Kfz / h	SV %	Name	q Kfz / h	SV %	Name	q Kfz / h	SV %	q <sub>B,v</sub> Kfz / h	b <sub>SV,v</sub> % der q <sub>B,v</sub>	q <sub>B,n</sub> Kfz / h	b <sub>SV,n</sub> % der q <sub>B,n</sub>	C <sub>PE,95</sub> Pkw-E / h	
JZ	A 57	HFB	3794	5,1%	JO	3345	5,6%	JW	449	1,5%	-	-	-	-	-	-	3875	9,6%	4209	6,4%	3745	
JW	A 57	Einfahrt	948	1,6%	JO	2093	20,3%	JZ	3042	14,5%	-	-	-	-	-	-	775	2,5%	502	1,9%	678	
JO	A 57	HFB	3322	6,1%	JW	321	0,8%	JZ	3644	5,6%	JN	3665	6,2%	JP	342	7,2%	3100	11,4%	3708	7,0%	3272	
JP	A 57	Ausfahrt	651	3,8%	JN	2202	12,1%	JO	1551	15,6%	-	-	-	-	-	-	188	7,1%	474	7,2%	392	
JN	A 57	HFB	3670	6,3%	JP	568	4,5%	JO	3102	6,6%	-	-	-	-	-	-	3288	11,1%	4183	7,0%	3585	
KD	A 57	HFB	4161	8,8%	KF	788	1,9%	KG	3373	10,4%	-	-	-	-	-	-	3863	11,2%	4970	4,5%	4134	
KF	A 57	Ausfahrt	1071	3,4%	KD	3375	7,3%	KG	2304	9,1%	-	-	-	-	-	-	633	2,3%	1129	1,6%	888	
KG	A 57	HFB	3403	7,2%	KD	4153	6,2%	KF	750	1,6%	KH	174	6,0%	KK	3577	7,1%	3229	13,0%	3841	5,3%	3170	
KH	A 57	Einfahrt	485	7,6%	KG	2876	9,2%	KK	3360	9,0%	-	-	-	-	-	-	435	5,0%	203	3,0%	332	
KK	A 57	HFB	3688	5,6%	KH	159	6,6%	KG	3529	5,5%	-	-	-	-	-	-	3664	12,0%	4044	5,2%	3601	
JX	L 183	Basisstraße	429	3,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	459	1,1%	360	3,0%	-	
JY	L 183	Basisstraße	429	3,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	532	2,7%	265	2,3%	-	
KI	L 183	Basisstraße	346	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1423	1,9%	735	1,8%	-	
KJ	L 183	Basisstraße	346	3,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1107	2,2%	1537	2,9%	-	
JU	L 183	Basisstraße	300	2,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1233	1,9%	824	2,2%	-	
JV	L 183	Basisstraße	300	2,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	532	2,7%	228	2,1%	-	
JS	L 183	Basisstraße	472	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1205	1,9%	775	2,3%	-	
JT	L 183	Basisstraße	472	3,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1137	2,6%	1306	1,7%	-	
JR	L 183	Basisstraße	482	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1125	1,7%	544	1,6%	-	
JQ	L 183	Basisstraße	482	3,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1244	3,1%	1550	3,0%	-	



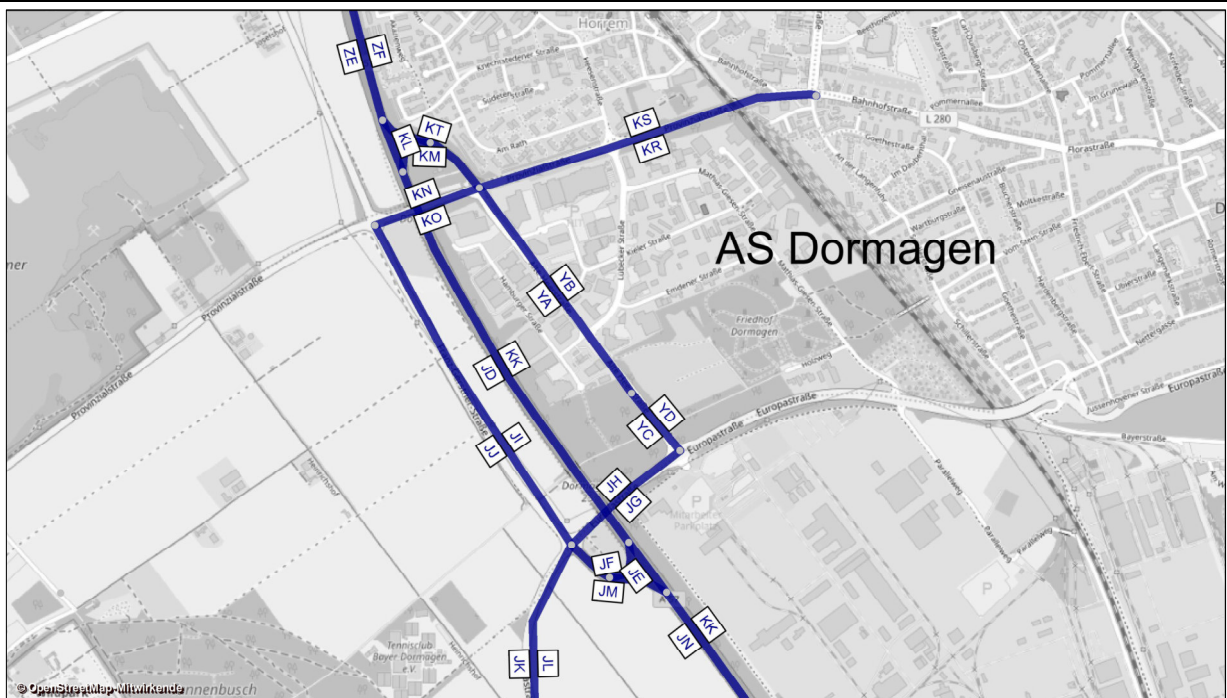


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AS Köln Worringen

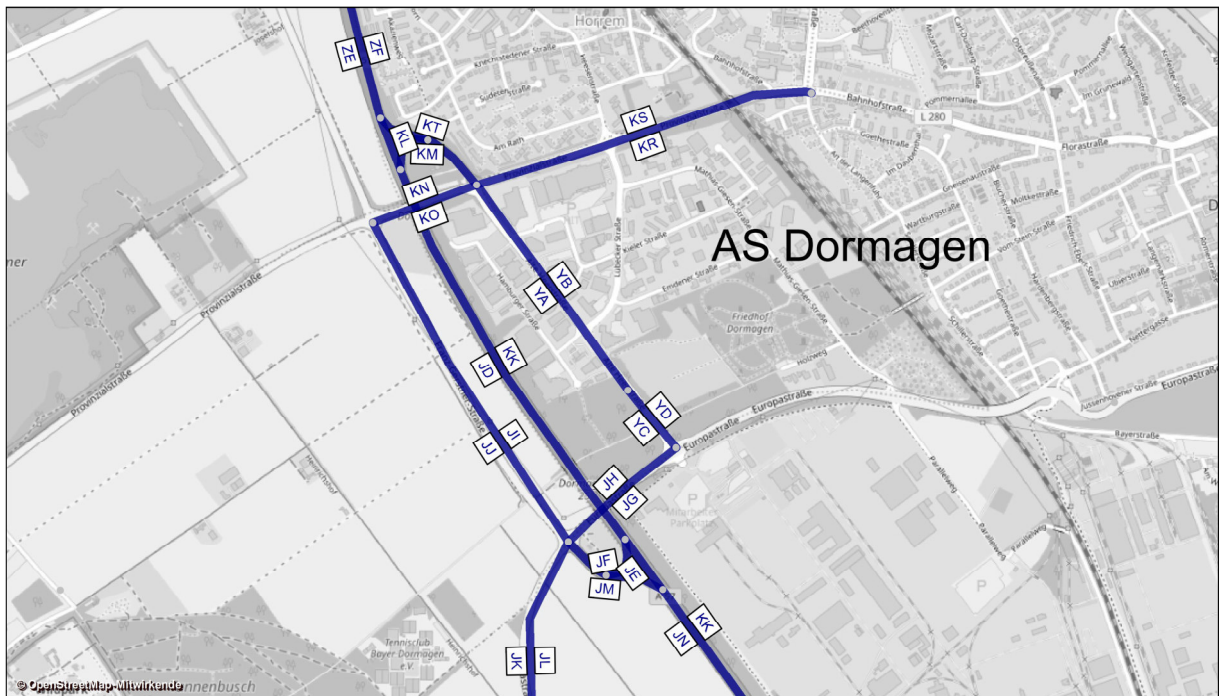


AS Dormagen - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>w5</sub>	SVA <sub>w5</sub>	DTV <sub>w5,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h										Kfz / 24h
ZE	A 57	Süd	HFB	44950	11,8%	5300	47300	12,7%	6000	41300	12,3%	21,6%	2348	467	0,06	0,011	11,0%	4550	
JF	A 57	Süd	Ausfahrt	10950	8,7%	950	11800	9,3%	1100	9650	10,0%	11,8%	547	114	0,06	0,012	8,3%	800	
JE	A 57	Süd	HFB	34000	12,6%	4300	35500	13,8%	4900	31650	13,0%	24,8%	1801	353	0,06	0,011	11,7%	3700	
JM	A 57	Süd	Einfahrt	8600	10,5%	900	8900	10,7%	950	7900	11,8%	10,7%	446	96	0,06	0,012	9,5%	750	
JN	A 57	Süd	HFB	42600	12,2%	5200	44400	13,2%	5850	39550	12,8%	21,8%	2248	449	0,06	0,011	11,4%	4500	
ZF	A 57	Nord	HFB	45150	11,2%	5050	47500	12,0%	5700	41400	11,7%	22,6%	2355	467	0,06	0,011	10,5%	4350	
KT	A 57	Nord	Einfahrt	11350	7,9%	900	12050	8,3%	1000	10000	8,9%	10,3%	577	96	0,06	0,010	7,5%	750	
KL	A 57	Nord	HFB	33850	12,4%	4200	35500	13,2%	4700	31450	12,7%	25,9%	1779	371	0,06	0,012	11,6%	3650	
KM	A 57	Nord	Ausfahrt	7400	12,8%	950	7700	14,3%	1100	6700	13,8%	15,3%	379	81	0,06	0,012	11,9%	800	
KK	A 57	Nord	HFB	41250	12,5%	5150	43200	13,4%	5800	38150	12,9%	24,0%	2158	453	0,06	0,012	11,5%	4400	
QS ZE+ZF	A 57	-	HFB	90100	11,5%	10350	94800	12,3%	11700	82700	-	-	-	-	-	-	10,8%	8900	
QS KL+ZE	A 57	-	HFB	78800	12,1%	9500	82800	12,9%	10700	72750	-	-	-	-	-	-	11,3%	8200	
QS KK+ZE	A 57	-	HFB	86200	12,1%	10450	90500	13,0%	11800	79450	-	-	-	-	-	-	11,3%	8950	
QS KK+JE	A 57	-	HFB	75250	12,6%	9450	78700	13,6%	10700	69800	-	-	-	-	-	-	11,6%	8100	
QS KK+JN	A 57	-	HFB	83850	12,3%	10350	87600	13,3%	11650	77700	-	-	-	-	-	-	11,5%	8900	
JG	K 18 Europastraße	Ost	Basisstraße	11250	10,7%	1200	11550	10,8%	1250	10700	11,6%	5,8%	627	84	0,06	0,008	9,3%	1000	
JH	K 18 Europastraße	West	Basisstraße	11250	10,7%	1200	11550	10,8%	1250	10700	11,6%	5,8%	627	84	0,06	0,008	9,3%	1000	
JI	Franz-Gerstner-Str.	Nord	Basisstraße	7850	5,7%	450	8050	5,6%	450	7400	5,9%	2,9%	434	58	0,06	0,008	4,7%	350	
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Süd	Basisstraße	7850	5,7%	450	8050	5,6%	450	7400	5,9%	2,9%	434	58	0,06	0,008	4,7%	350	
JK	K 18 Europastraße	West	Basisstraße	8550	4,1%	350	8750	4,0%	350	8000	4,6%	2,3%	469	63	0,06	0,008	3,8%	300	
JL	K 18 Europastraße	Ost	Basisstraße	8550	4,1%	350	8750	4,0%	350	8000	4,6%	2,3%	469	63	0,06	0,008	3,8%	300	
KN	L 280 Provinzialstr.	West	Basisstraße	9450	5,8%	550	9700	5,7%	550	8950	5,5%	2,8%	524	70	0,06	0,008	4,5%	400	
KO	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basisstraße	9450	5,8%	550	9700	5,7%	550	8950	5,5%	2,8%	524	70	0,06	0,008	4,5%	400	
YA	Alte Heerstr.	Süd	Basisstraße	6200	11,3%	700	6350	11,8%	750	5650	13,5%	4,7%	322	62	0,06	0,011	10,6%	600	
YB	Alte Heerstr.	Nord	Basisstraße	6200	11,3%	700	6350	11,8%	750	5650	13,5%	4,7%	322	62	0,06	0,011	10,6%	600	
YC	Alte Heerstr.	Süd	Basisstraße	6200	11,3%	700	6350	11,8%	750	5650	13,5%	4,7%	322	62	0,06	0,011	10,6%	600	
YD	Alte Heerstr.	Nord	Basisstraße	6200	11,3%	700	6350	11,8%	750	5650	13,5%	4,7%	322	62	0,06	0,011	10,6%	600	
KR	L 280 Provinzialstr.	Ost	Basisstraße	8600	2,9%	250	8800	2,8%	250	8150	3,8%	1,9%	478	64	0,06	0,008	3,1%	250	
KS	L 280 Provinzialstr.	West	Basisstraße	8600	2,9%	250	8800	2,8%	250	8150	3,8%	1,9%	478	64	0,06	0,008	3,1%	250	
QS JG+JH	K 18 Europastraße	-	Basisstraße	22500	10,7%	2400	23100	10,8%	2500	21400	-	-	-	-	-	-	9,3%	2000	
QS JI+JJ	Franz-Gerstner-Str.	-	Basisstraße	15700	5,7%	900	16100	5,6%	900	14800	-	-	-	-	-	-	4,7%	700	
QS JK+JL	K 18 Europastraße	-	Basisstraße	17100	4,1%	700	17500	4,0%	700	16000	-	-	-	-	-	-	3,8%	600	
QS KN+KO	L 280 Provinzialstr.	-	Basisstraße	18900	5,8%	1100	19400	5,7%	1100	17900	-	-	-	-	-	-	4,5%	800	
QS YA+YB	Alte Heerstr.	-	Basisstraße	12400	11,3%	1400	12700	11,8%	1500	11300	-	-	-	-	-	-	10,6%	1200	
QS YC+YD	Alte Heerstr.	-	Basisstraße	12400	11,3%	1400	12700	11,8%	1500	11300	-	-	-	-	-	-	10,6%	1200	
QS KR+KS	L 280 Provinzialstr.	-	Basisstraße	17200	2,9%	500	17600	2,8%	500	16300	-	-	-	-	-	-	3,1%	500	

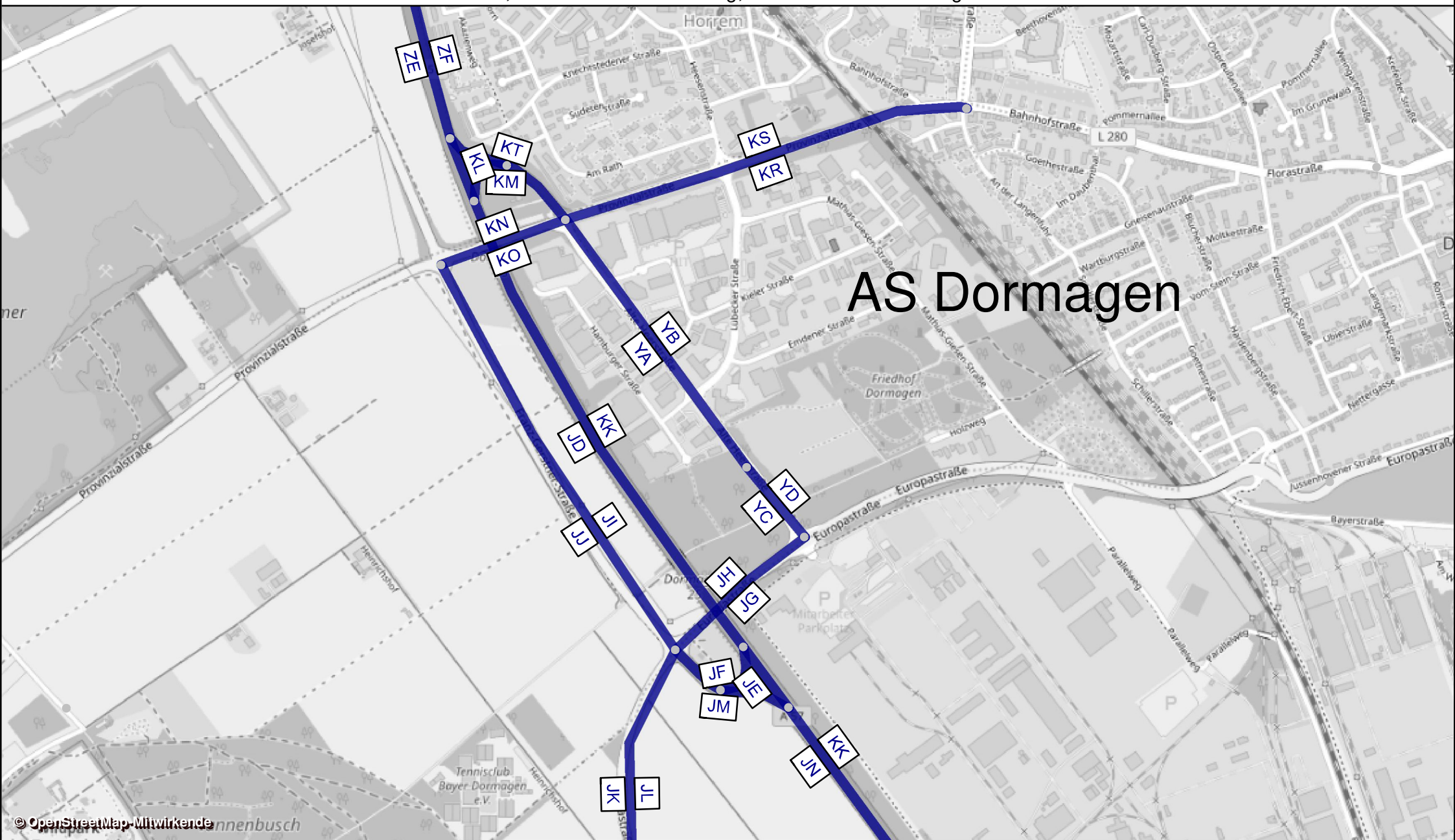




AS Dormagen - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau AS Delrath			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz/h	% der MSV	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	-	Kfz/h	%	Kfz/h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz/h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E/h
ZE	A 57	HFB	3914	3,8%	JF	863	5,1%	JE	3051	3,4%	-	-	-	-	-	-	3630	11,5%	4524	5,0%	3950
JF	A 57	Ausfahrt	1351	0,4%	JE	1837	5,6%	ZE	3188	3,4%	-	-	-	-	-	-	1244	6,7%	1018	4,4%	1126
JE	A 57	HFB	3136	6,2%	JF	801	6,3%	ZE	3937	6,2%	JN	3692	8,4%	JM	556	20,4%	2386	14,0%	3504	5,2%	3097
JM	A 57	Einfahrt	894	3,8%	JN	2990	8,4%	JE	2096	10,3%	-	-	-	-	-	-	900	3,5%	680	16,6%	702
JN	A 57	HFB	3670	6,3%	JM	537	21,4%	JE	3133	3,7%	-	-	-	-	-	-	3288	11,1%	4183	7,0%	3585
ZF	A 57	HFB	4297	6,9%	KT	1283	3,8%	KL	3016	8,2%	-	-	-	-	-	-	4283	9,6%	4545	5,3%	4054
KT	A 57	Einfahrt	1250	4,0%	ZF	4136	6,8%	KL	2887	8,1%	-	-	-	-	-	-	1182	4,9%	1225	5,8%	1080
KL	A 57	HFB	3115	9,4%	ZF	3918	9,1%	KT	805	8,0%	KM	526	16,6%	KK	3641	10,5%	3100	11,4%	3319	5,1%	3093
KM	A 57	Ausfahrt	649	7,7%	KL	3073	8,8%	KK	3722	8,6%	-	-	-	-	-	-	564	15,5%	726	5,5%	623
KK	A 57	HFB	3688	5,6%	KM	468	6,0%	KL	3220	5,5%	-	-	-	-	-	-	3664	12,0%	4044	5,2%	3601
JG	K 18 Europastraße	Basisstraße	1408	6,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	923	6,3%	684	5,3%	-
JH	K 18 Europastraße	Basisstraße	1408	6,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	392	5,9%	470	14,7%	-
JI	Franz-Gerstner-Str.	Basisstraße	798	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	417	7,3%	406	3,0%	-
JJ	Franz-Gerstner-Str.	Basisstraße	798	4,2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	599	1,4%	387	11,6%	-
JK	K 18 Europastraße	Basisstraße	806	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	369	3,6%	500	1,7%	-
JL	K 18 Europastraße	Basisstraße	806	3,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	376	4,8%	392	2,8%	-
KN	L 280 Provinzialstr.	Basisstraße	669	4,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	398	5,2%	630	0,8%	-
KO	L 280 Provinzialstr.	Basisstraße	669	4,7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	932	3,6%	798	2,7%	-
YA	Alte Heerstr.	Basisstraße	443	7,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	379	8,3%	106	5,7%	-
YB	Alte Heerstr.	Basisstraße	443	7,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	8,8%	391	11,2%	-
YC	Alte Heerstr.	Basisstraße	443	7,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	224	4,3%	253	11,1%	-
YD	Alte Heerstr.	Basisstraße	443	7,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	279	12,2%	243	9,0%	-
KR	L 280 Provinzialstr.	Basisstraße	741	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	412	10,0%	715	4,8%	-
KS	L 280 Provinzialstr.	Basisstraße	741	3,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	752	2,6%	763	1,4%	-



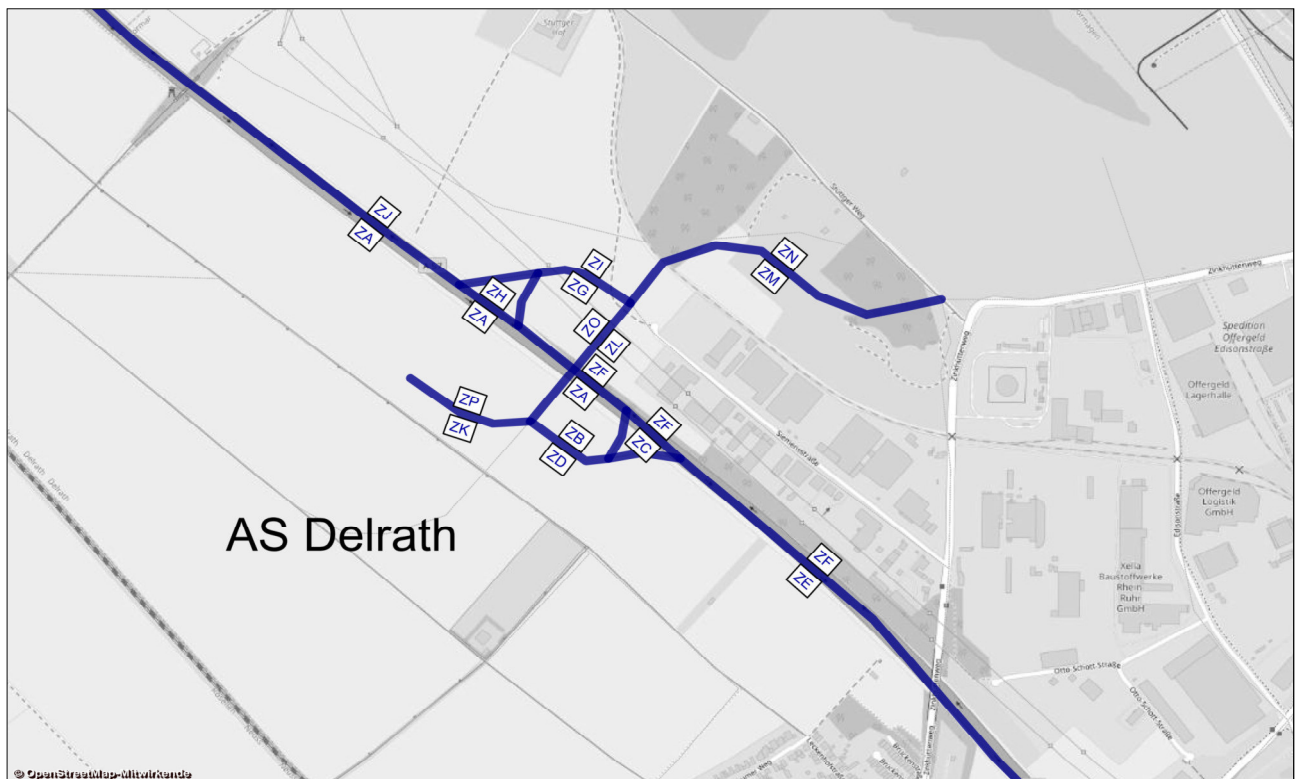
A57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



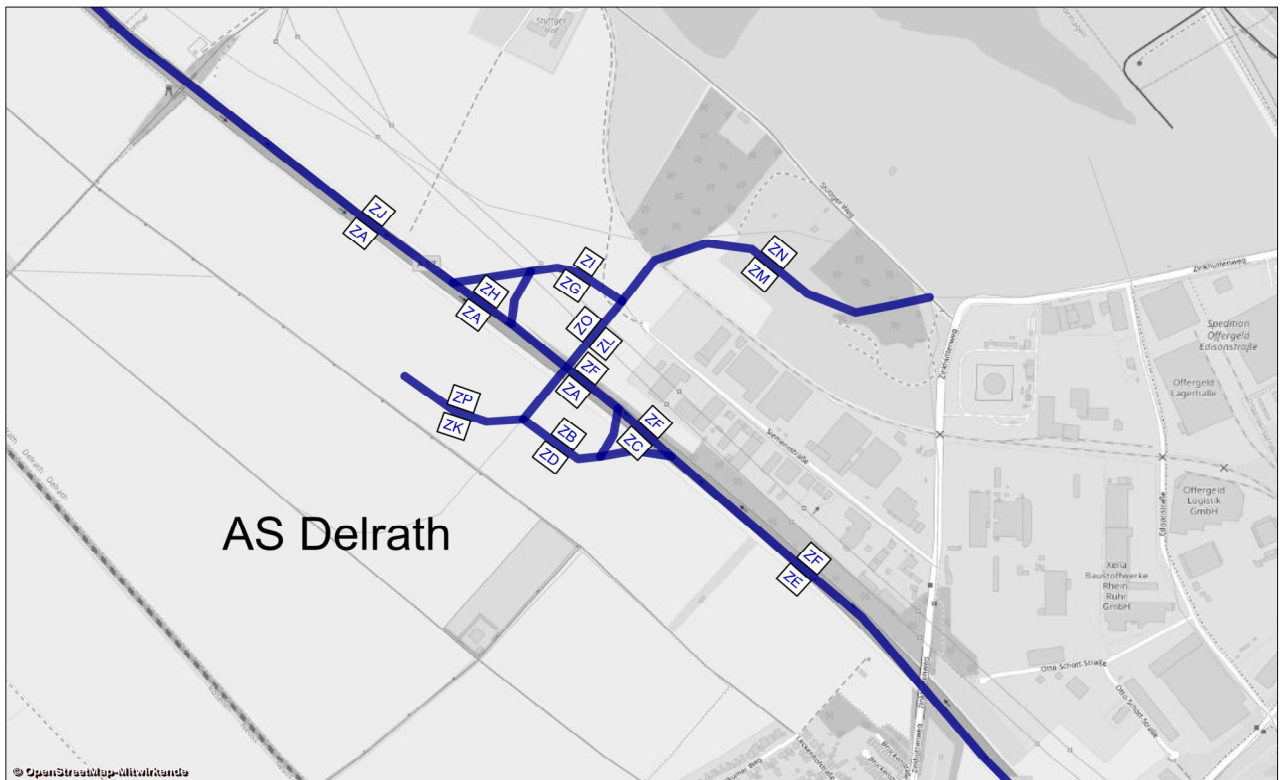
AS Dormagen



AS Delrath - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
				DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>t</sub>	p <sub>n</sub>	M <sub>f</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
ZA	A 57	Süd	HFB	46450	13,9%	6450	48950	15,0%	7350	42650	14,7%	25,1%	2423	486	0,06	0,011	13,0%	5550
ZB	A 57	Süd	Ausfahrt	6050	25,6%	1550	6300	28,6%	1800	5300	28,2%	39,2%	299	64	0,06	0,012	24,5%	1300
ZC	A 57	Süd	HFB	40400	12,1%	4900	42650	13,0%	5550	37350	12,8%	23,0%	2123	423	0,06	0,011	11,5%	4300
ZD	A 57	Süd	Einfahrt	4400	8,0%	350	4400	8,0%	350	3950	7,5%	8,2%	225	44	0,06	0,011	6,3%	250
ZE	A 57	Süd	HFB	44950	11,8%	5300	47300	12,7%	6000	41300	12,3%	21,6%	2348	467	0,06	0,011	11,0%	4550
ZF	A 57	Nord	HFB	45150	11,2%	5050	47500	12,0%	5700	41400	11,7%	22,6%	2355	467	0,06	0,011	10,5%	4350
ZG	A 57	Nord	Ausfahrt	4700	7,4%	350	4800	7,3%	350	4300	8,4%	8,3%	243	52	0,06	0,012	7,0%	300
ZH	A 57	Nord	HFB	40450	11,6%	4700	42700	12,5%	5350	37100	12,0%	24,4%	2112	415	0,06	0,011	10,9%	4050
ZI	A 57	Nord	Einfahrt	7900	29,1%	2300	8200	32,3%	2650	7500	26,6%	37,4%	421	100	0,06	0,013	23,3%	1750
ZJ	A 57	Nord	HFB	48750	13,7%	6700	51450	14,7%	7550	44650	14,5%	27,0%	2533	515	0,06	0,012	13,0%	5800
QS ZA+ZJ	A 57	-	HFB	95200	13,8%	13150	100400	14,8%	14900	87300	-	-	-	-	-	-	13,0%	11350
QS ZE+ZF	A 57	-	HFB	90100	11,5%	10350	94800	12,3%	11700	82700	-	-	-	-	-	-	10,8%	8900
ZK	Planstr.	Ost	Basisstraße	5300	9,4%	500	5450	9,2%	500	5000	10,5%	3,5%	285	55	0,06	0,011	8,0%	400
ZL	Planstr.	Ost	Basisstraße	5650	11,5%	650	5800	12,1%	700	5350	13,5%	4,5%	305	59	0,06	0,011	10,3%	550
ZM	Planstr.	Ost	Basisstraße	8150	14,1%	1150	8350	14,4%	1200	7700	16,2%	5,4%	439	85	0,06	0,011	12,3%	950
ZN	Planstr.	West	Basisstraße	8150	14,1%	1150	8350	14,4%	1200	7700	16,2%	5,4%	439	85	0,06	0,011	12,3%	950
ZO	Planstr.	West	Basisstraße	5650	11,5%	650	5800	12,1%	700	5350	13,5%	4,5%	305	59	0,06	0,011	10,3%	550
ZP	Planstr.	West	Basisstraße	5300	9,4%	500	5450	9,2%	500	5000	10,5%	3,5%	285	55	0,06	0,011	8,0%	400
QS ZK+ZP	Planstr.	-	Basisstraße	10600	9,0%	950	10900	9,2%	1000	10000	-	-	-	-	-	-	8,0%	800
QS ZL+ZO	Planstr.	-	Basisstraße	11300	11,5%	1300	11600	12,1%	1400	10700	-	-	-	-	-	-	10,3%	1100
QS ZM+ZN	Planstr.	-	Basisstraße	16300	14,1%	2300	16700	14,4%	2400	15400	-	-	-	-	-	-	12,3%	1900

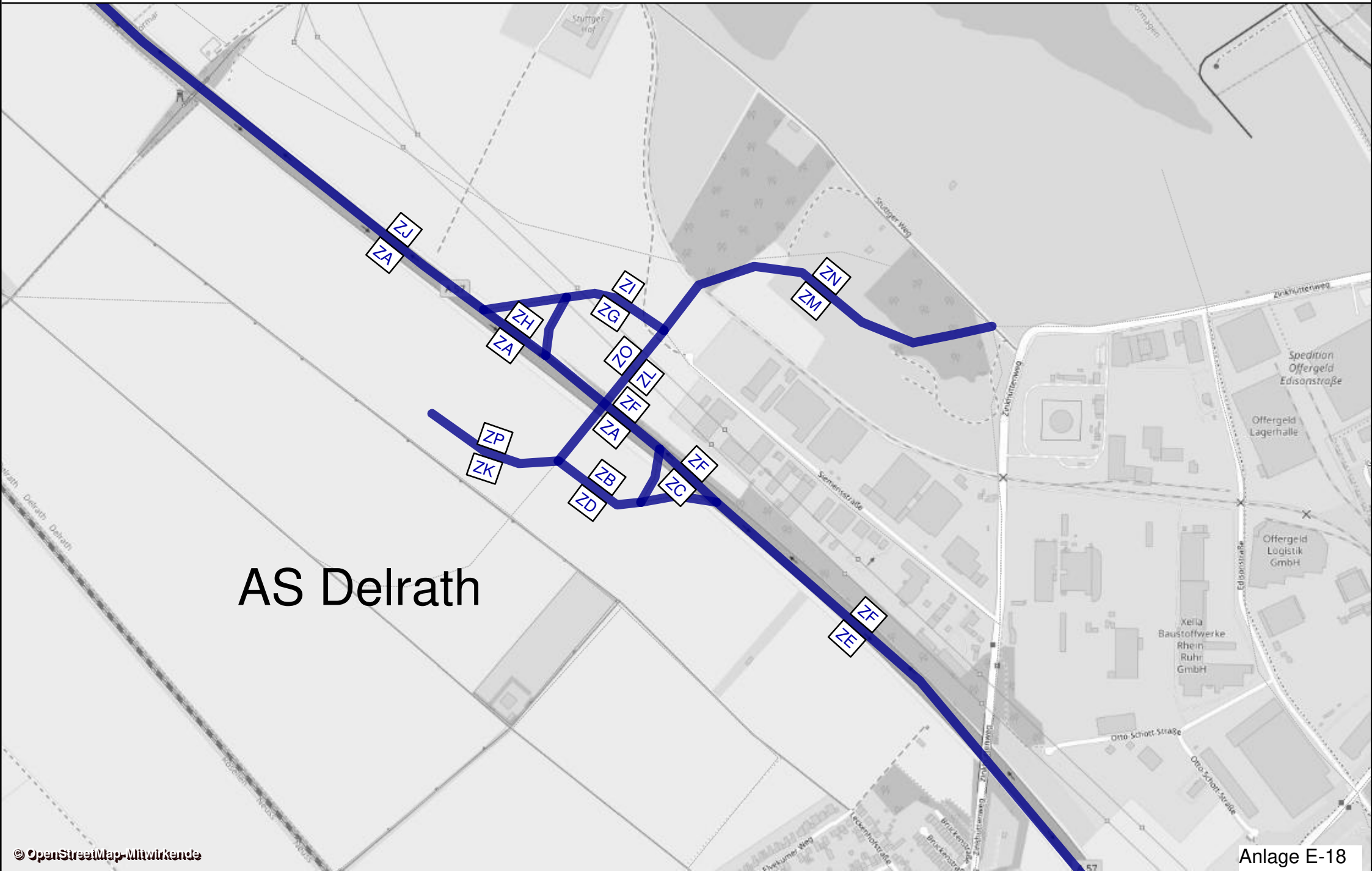


AS Delrath - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
			MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	
Abschnitt	Straße	Element	Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>	Pkw-E / h
ZA	A 57	HFB	4058	7,2%	ZB	289	18,0%	ZC	3769	6,4%	-	-	-	-	-	-	3712	13,5%	4659	6,4%	4121
ZB	A 57	Ausfahrt	429	15,0%	ZA	3127	22,1%	ZC	2698	23,2%	-	-	-	-	-	-	437	24,7%	593	15,2%	1800
ZC	A 57	HFB	3799	2,7%	ZA	4022	3,5%	ZB	223	16,5%	ZD	326	6,5%	ZE	4125	2,5%	3277	12,1%	4064	5,1%	5800
ZD	A 57	Einfahrt	453	2,3%	ZC	3256	13,3%	ZE	3709	11,7%	-	-	-	-	-	-	353	6,5%	458	4,0%	1800
ZE	A 57	HFB	3914	3,8%	ZC	3702	3,6%	ZD	213	6,8%	-	-	-	-	-	-	3630	11,5%	4524	5,0%	3950
ZF	A 57	HFB	4297	6,9%	ZG	321	9,7%	ZH	4022	10,0%	-	-	-	-	-	-	4283	9,6%	4545	5,3%	4054
ZG	A 57	Ausfahrt	498	9,7%	ZF	3115	5,2%	ZH	2617	4,3%	-	-	-	-	-	-	439	5,8%	441	5,0%	1800
ZH	A 57	HFB	3924	10,2%	ZF	4216	9,9%	ZG	292	5,4%	ZI	660	14,1%	ZJ	4584	8,7%	3843	10,0%	4105	5,4%	5800
ZI	A 57	Einfahrt	577	15,3%	ZH	3830	9,4%	ZJ	4407	8,2%	-	-	-	-	-	-	807	18,0%	687	17,3%	1800
ZJ	A 57	HFB	4655	12,0%	ZH	4106	8,5%	ZI	592	14,8%	-	-	-	-	-	-	4650	11,4%	4791	7,1%	4424
ZK	Planstr.	Basisstraße	470	5,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	617	10,4%	564	5,6%	-
ZL	Planstr.	Basisstraße	503	7,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	731	18,3%	656	13,3%	-
ZM	Planstr.	Basisstraße	724	8,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	837	15,7%	795	9,9%	-
ZN	Planstr.	Basisstraße	724	8,9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1026	14,0%	942	14,3%	-
ZO	Planstr.	Basisstraße	503	7,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	554	4,8%	556	8,3%	-
ZP	Planstr.	Basisstraße	470	5,8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520	7,9%	601	10,3%	-



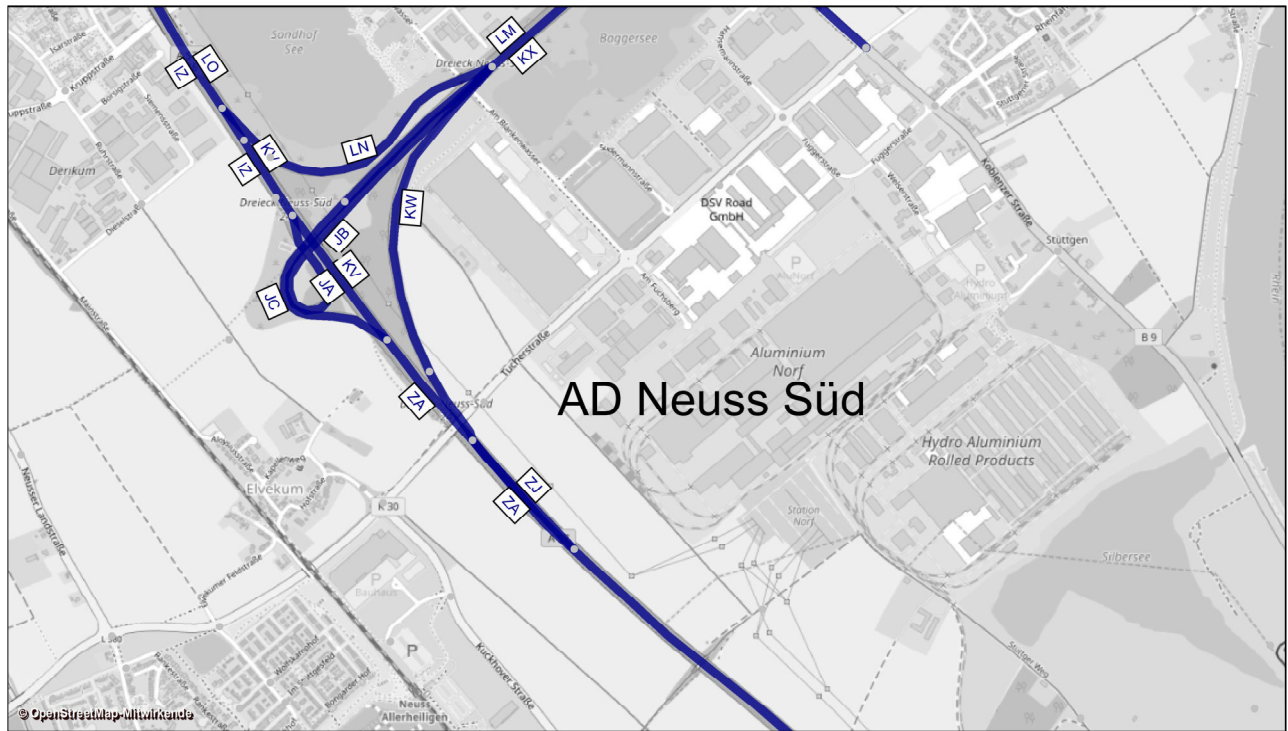


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



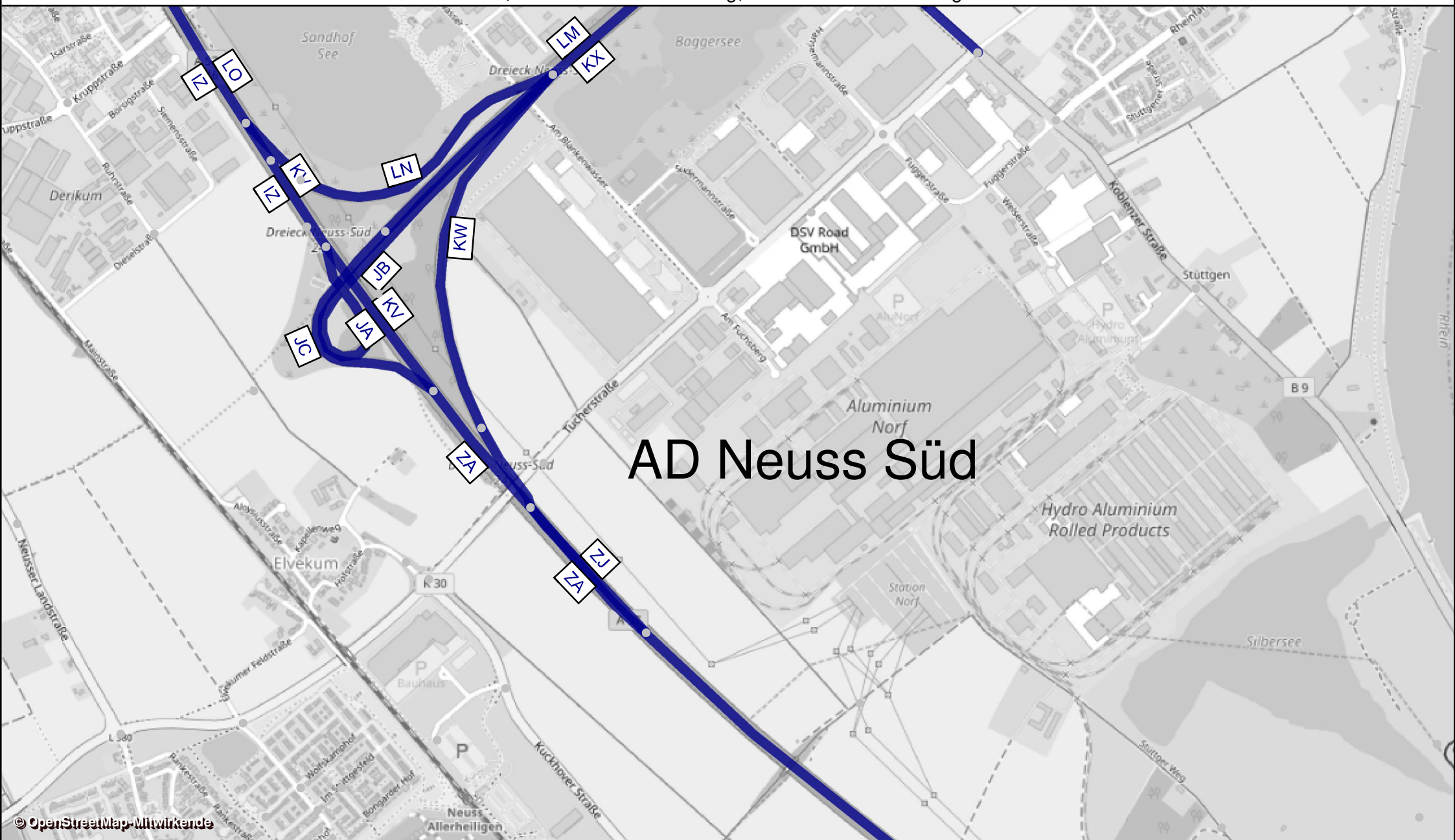
AS Delrath

AD Neuss Süd - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
IZ	A 57	Süd	HFB	55100	14,0%	7700	58150	15,0%	8750	50650	14,8%	24,0%	2869	590	0,06	0,012	13,0%	6600
JA	A 57	Süd	HFB	36900	15,3%	5650	38800	16,5%	6400	34100	15,8%	28,1%	1935	392	0,06	0,012	14,1%	4800
JB	A 57	Süd	Rampe zur A 46	18150	11,6%	2100	19350	12,1%	2350	16550	12,8%	15,9%	934	198	0,06	0,012	10,9%	1800
JC	A 57	Süd	Rampe von A 46	9550	8,4%	800	10150	9,4%	950	8550	10,3%	12,7%	488	94	0,06	0,011	8,8%	750
ZA	A 57	Süd	HFB	46450	13,9%	6450	48950	15,0%	7350	42650	14,7%	25,1%	2423	486	0,06	0,011	13,0%	5550
ZJ	A 57	Nord	HFB	48750	13,7%	6700	51450	14,7%	7550	44650	14,5%	27,0%	2533	515	0,06	0,012	13,0%	5800
KV	A 57	Nord	HFB	35300	14,9%	5250	37150	15,9%	5900	32550	15,1%	28,2%	1843	381	0,06	0,012	13,7%	4450
KW	A 57	Nord	Rampe zur A 46	13450	11,2%	1500	14300	11,9%	1700	12100	12,7%	23,6%	690	134	0,06	0,011	11,6%	1400
KX	A 46	Ost	HFB	31600	11,2%	3550	33650	12,0%	4050	28650	12,7%	19,0%	1624	333	0,06	0,012	11,2%	3200
LM	A 46	West	HFB	27400	11,9%	3250	29000	12,8%	3700	25000	12,9%	18,1%	1435	258	0,06	0,010	11,2%	2800
LN	A 57	Nord	Rampe von A 46	17850	13,4%	2400	18850	14,6%	2750	16450	14,2%	21,2%	947	164	0,06	0,010	12,2%	2000
LO	A 57	Nord	HFB	53150	14,4%	7650	56000	15,4%	8650	49000	14,8%	26,1%	2790	545	0,06	0,011	13,2%	6450
QS LO+IZ	A 57	-	HFB	108250	14,2%	15350	114150	15,2%	17400	99650	-	-	-	-	-	-	13,1%	13050
QS ZJ+ZA	A 57	-	HFB	95200	13,8%	13150	100400	14,8%	14900	87300	-	-	-	-	-	-	13,0%	11350
QS LM+KX	A 46	-	HFB	59000	11,5%	6800	62650	12,4%	7750	53650	-	-	-	-	-	-	11,2%	6000



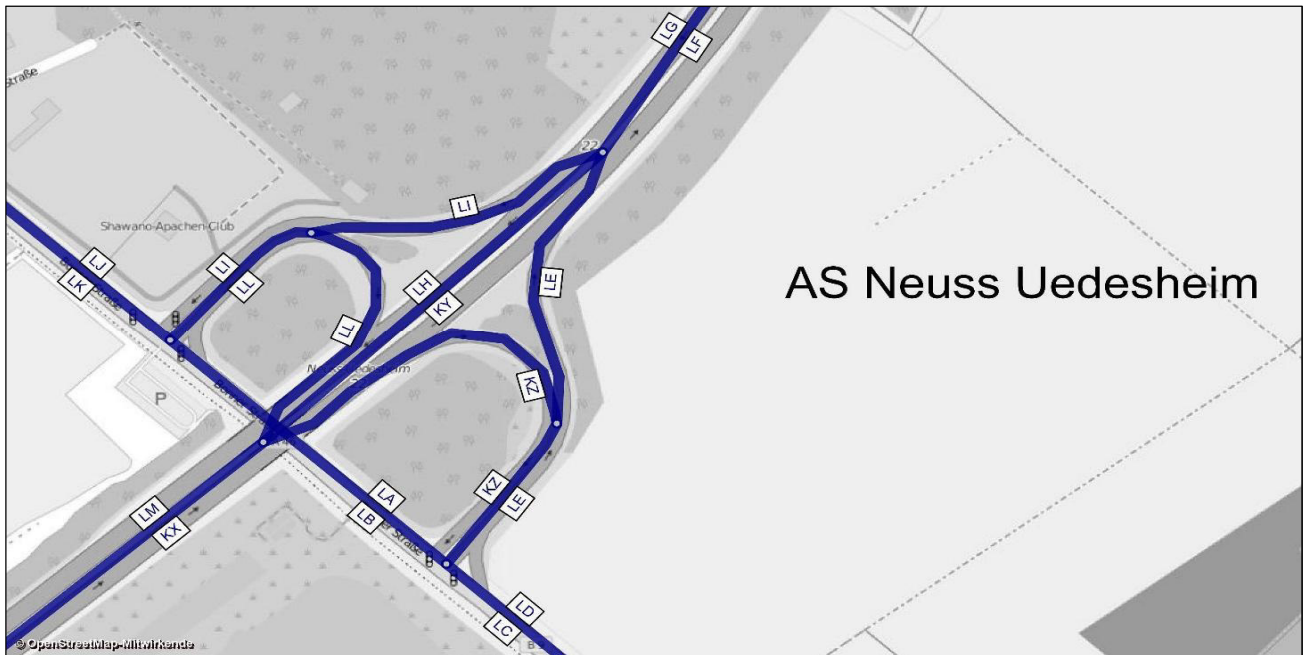


A57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



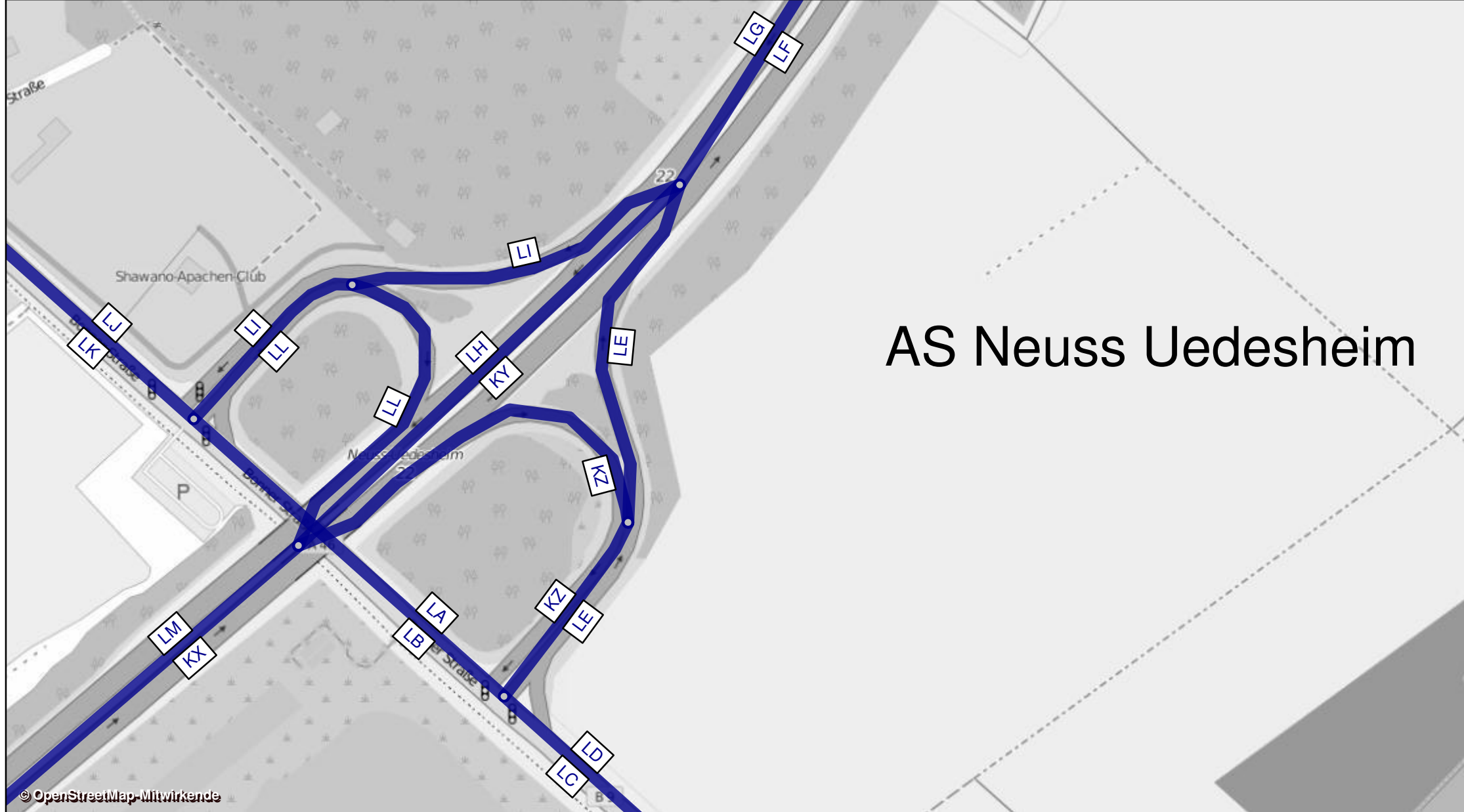
AD Neuss Süd

AS Neuss Uedesheim - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	p <sub>T</sub>	p <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
KX	A 46	Ost	HFB	31600	11,2%	3550	33650	12,0%	4050	28650	12,7%	19,0%	1624	333	0,06	0,012	11,2%	3200
LM	A 46	West	HFB	27400	11,9%	3250	29000	12,8%	3700	25000	12,9%	18,1%	1435	258	0,06	0,010	11,2%	2800
KY	A 46	Ost	HFB	29050	9,8%	2850	30850	10,5%	3250	26400	10,9%	17,3%	1501	300	0,06	0,011	9,5%	2500
KZ	A 46	Ost	Ausfahrt	2550	29,4%	750	2800	28,6%	800	2250	35,6%	34,0%	123	33	0,05	0,015	28,9%	650
LE	A 46	Ost	Einfahrt	13350	6,7%	900	14300	7,3%	1050	11800	7,5%	8,6%	684	108	0,06	0,009	6,4%	750
LF	A 46	Ost	HFB	42400	8,8%	3750	45150	9,6%	4350	38250	9,8%	15,0%	2185	408	0,06	0,011	8,5%	3250
LG	A 46	West	HFB	38950	11,0%	4300	41400	12,0%	4950	35200	12,2%	16,5%	2016	366	0,06	0,010	10,5%	3700
LH	A 46	West	HFB	26150	11,7%	3050	27650	12,5%	3450	23950	12,7%	18,1%	1377	239	0,06	0,010	10,9%	2600
LI	A 46	West	Ausfahrt	12750	10,2%	1300	13750	10,9%	1500	11250	11,1%	13,5%	639	127	0,06	0,011	9,3%	1050
LL	A 46	West	Einfahrt	1250	16,0%	200	1350	14,8%	200	1050	17,7%	18,3%	57	19	0,05	0,019	14,3%	150
QS KX+LM	A 46	-	HFB	59000	11,5%	6800	62650	12,4%	7750	53650	-	-	-	-	-	-	11,2%	6000
QS LH+KY	A 46	-	HFB	55200	10,7%	5900	58500	11,5%	6700	50350	-	-	-	-	-	-	10,1%	5100
QS LG+LF	A 46	-	HFB	81350	9,9%	8050	86550	10,7%	9300	73450	-	-	-	-	-	-	9,5%	6950
LC	B 9	Süd	Basisstraße	15600	8,7%	1350	16000	8,8%	1400	13700	9,9%	5,0%	803	107	0,06	0,008	8,0%	1100
LD	B 9	Nord	Basisstraße	15600	8,7%	1350	16000	8,8%	1400	13700	9,9%	5,0%	803	107	0,06	0,008	8,0%	1100
LJ	B 9	Nord	Basisstraße	11700	3,4%	400	12000	3,3%	400	11100	3,9%	2,0%	650	87	0,06	0,008	3,2%	350
LK	B 9	Süd	Basisstraße	11700	3,4%	400	12000	3,3%	400	11100	3,9%	2,0%	650	87	0,06	0,008	3,2%	350
QS LC+LD	B 9	-	Basisstraße	31200	8,7%	2700	32000	8,8%	2800	27400	-	-	-	-	-	-	8,0%	2200
QS LJ+LK	B 9	-	Basisstraße	23400	3,4%	800	24000	3,3%	800	22200	-	-	-	-	-	-	3,2%	700
LA	B 9	Nord	Basisstraße	9700	4,6%	450	9950	4,5%	450	8400	5,9%	2,9%	492	66	0,06	0,008	4,8%	400
LB	B 9	Süd	Basisstraße	9700	4,6%	450	9950	4,5%	450	8400	5,9%	2,9%	492	66	0,06	0,008	4,8%	400
QS LA+LB	B 9	-	Basisstraße	19400	4,6%	900	19900	4,5%	900	16800	-	-	-	-	-	-	4,8%	800





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



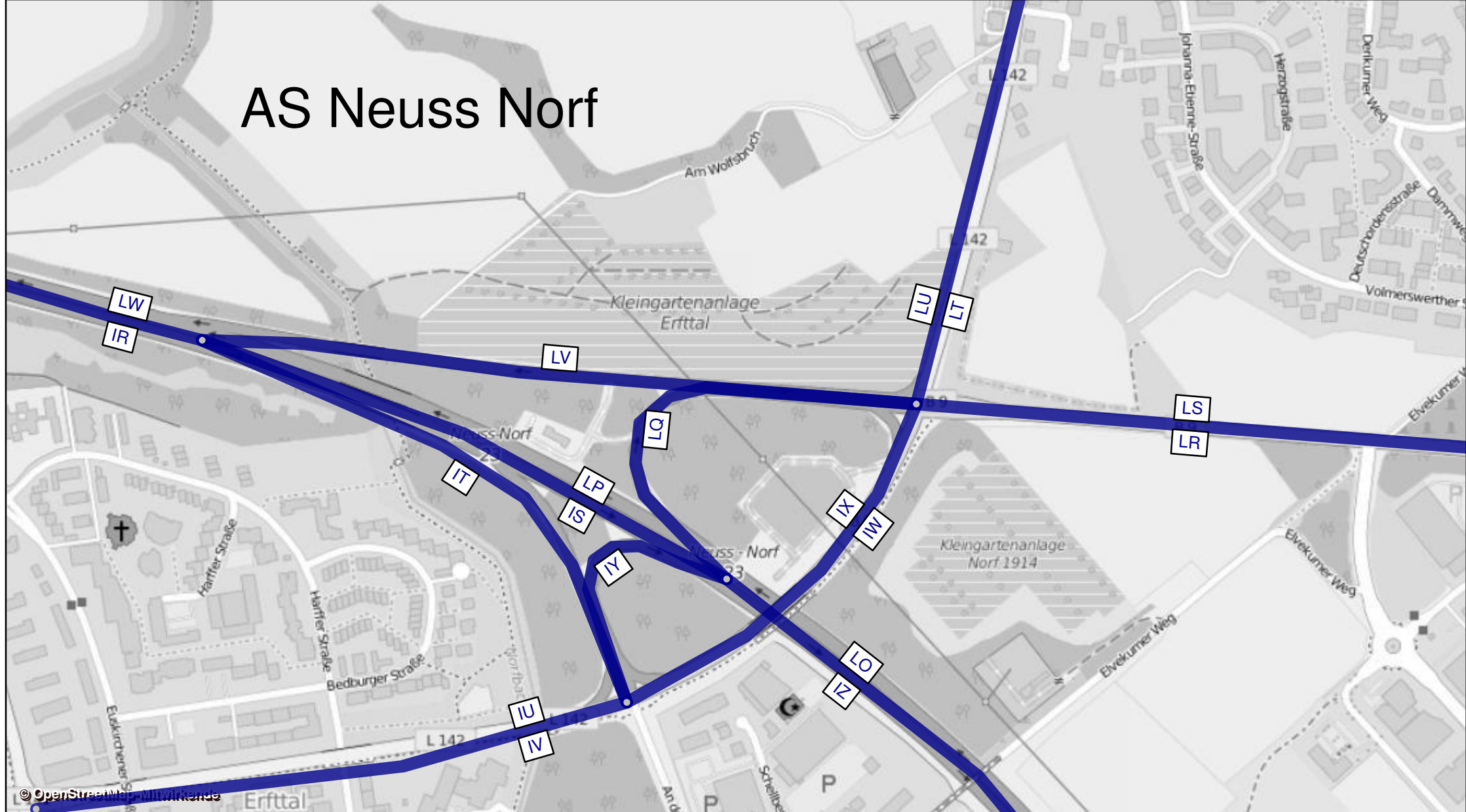
AS Neuss Uedesheim





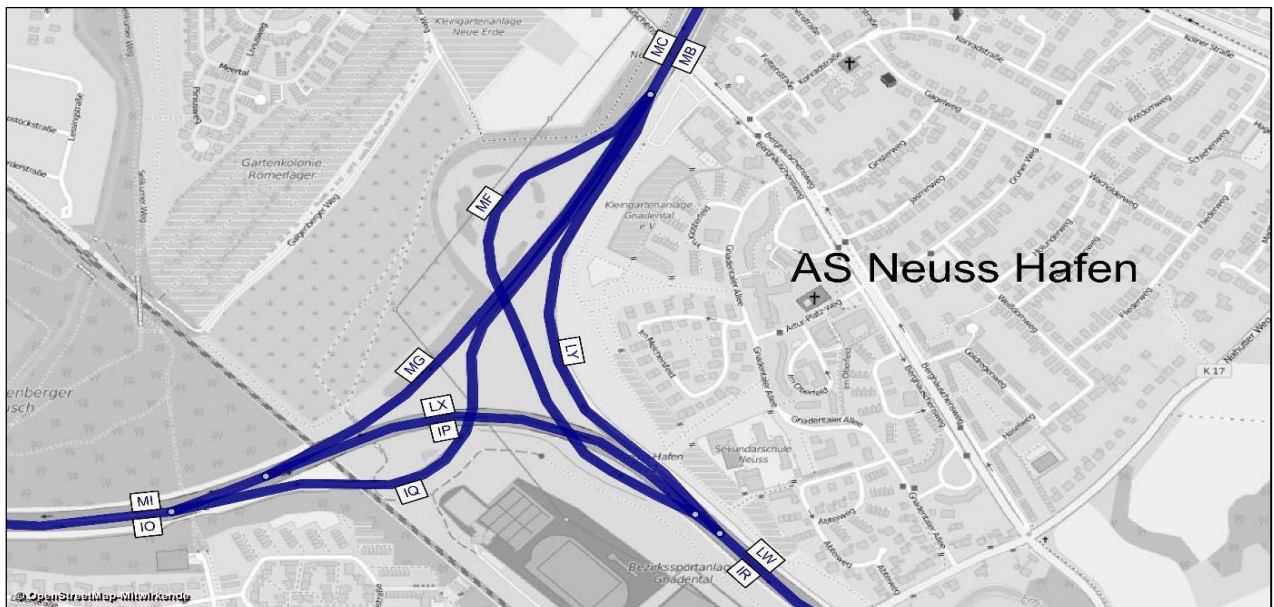


# AS Neuss Norf

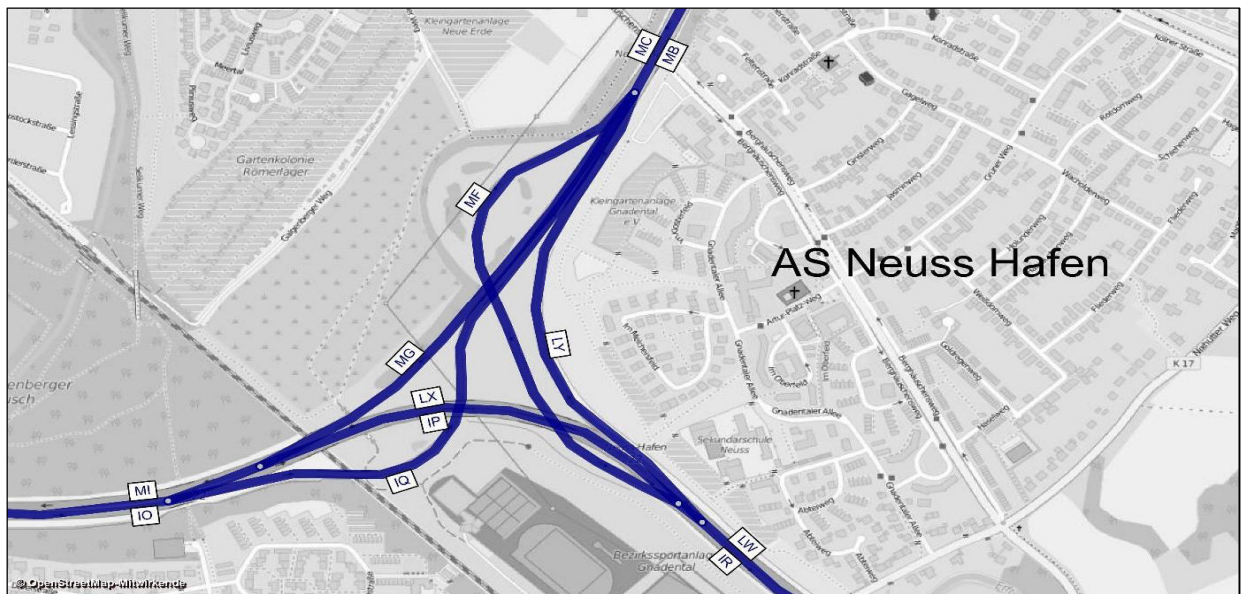




AS Neuss Hafen - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>T</sub>	in % der M <sub>N</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
IO	A 57	Süd	HFB	69550	10,9%	7600	73000	11,8%	8600	63650	11,7%	17,2%	3610	738	0,06	0,012	10,2%	6500	
IP	A 57	Süd	HFB	51750	11,7%	6050	54350	12,6%	6850	47800	12,6%	18,4%	2698	581	0,06	0,012	11,0%	5250	
IQ	A 57	Süd	Ausfahrt	17800	8,4%	1500	18650	9,1%	1700	15850	9,1%	13,0%	912	157	0,06	0,010	7,9%	1250	
LX	A 57	Nord	HFB	48100	13,2%	6350	50350	14,3%	7200	44800	13,6%	23,8%	2550	502	0,06	0,011	12,2%	5450	
LY	A 57	Nord	Ausfahrt	11400	10,5%	1200	12300	11,4%	1400	9850	11,4%	19,6%	574	85	0,06	0,009	10,2%	1000	
MB	B 1	Ost	HFB	29200	9,2%	2700	30950	10,0%	3100	25700	10,0%	15,3%	1486	242	0,06	0,009	8,6%	2200	
MC	B 1	West	HFB	28150	8,2%	2300	29800	8,9%	2650	24700	9,1%	11,6%	1426	236	0,06	0,010	7,7%	1900	
MF	A 57	Süd	Einfahrt	11400	10,1%	1150	12300	11,0%	1350	9800	11,3%	15,5%	567	90	0,06	0,009	9,7%	950	
MG	A 57	Nord	Einfahrt	16750	6,9%	1150	17500	7,4%	1300	14900	7,6%	9,2%	858	146	0,06	0,010	6,4%	950	
MI	A 57	Nord	HFB	64850	11,6%	7500	67800	12,5%	8500	59700	12,1%	20,5%	3408	647	0,06	0,011	10,7%	6400	
IR	A 57	Süd	HFB	63150	11,5%	7250	66650	12,3%	8200	57600	12,4%	18,0%	3265	671	0,06	0,012	10,8%	6200	
LW	A 57	Nord	HFB	59500	12,8%	7600	62650	13,7%	8600	54650	13,2%	23,1%	3124	587	0,06	0,011	11,7%	6400	
QS MI+IO	A 57	-	HFB	134400	11,2%	15100	140800	12,1%	17100	123350	-	-	-	-	-	-	10,5%	12900	
QS LX+IP	A 57	-	HFB	99850	12,4%	12400	104700	13,4%	14050	92600	-	-	-	-	-	-	11,6%	10700	
QS LW+IR	A 57	-	HFB	122650	12,1%	14850	129300	13,0%	16800	112250	-	-	-	-	-	-	11,2%	12600	
QS MB+MC	B 1	-	HFB	57350	8,7%	5000	60750	9,5%	5750	50400	-	-	-	-	-	-	8,1%	4100	

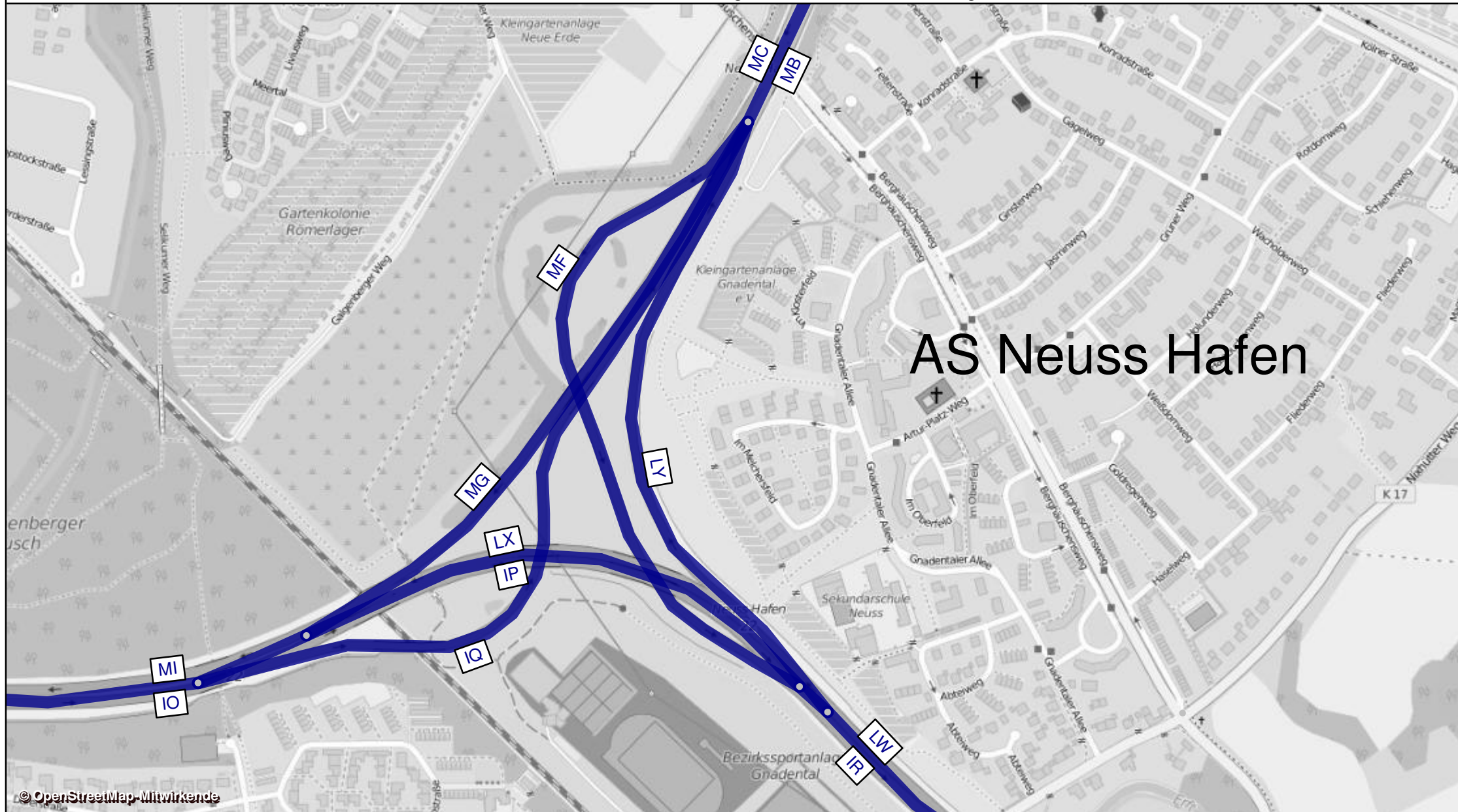


AS Neuss Hafen - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath			Bemessungswerte		Benachbarte Elemente												einheitl. Bemessungsspitzenstunden				Spez. Par.
Abschnitt	Straße	Element	MSV	b <sub>SV</sub>	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	Name	q	SV	q <sub>B,v</sub>	b <sub>SV,v</sub>	q <sub>B,n</sub>	b <sub>SV,n</sub>	C <sub>PE,95</sub>
			Kfz / h	% der MSV	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	%	-	Kfz / h	% der q <sub>B,v</sub>	Kfz / h	% der q <sub>B,n</sub>
IO	A 57	HFB	7064	7,9%	IQ	2346	4,7%	IP	4719	9,4%	-	-	-	-	-	-	7724	8,1%	5771	6,5%	7125
IP	A 57	HFB	4850	3,9%	IR	5386	5,1%	MF	536	16,7%	IQ	2105	5,1%	IO	6955	4,2%	5275	9,6%	4502	6,2%	4784
IQ	A 57	Ausfahrt	2276	4,5%	IP	4672	9,0%	IO	6948	7,5%	LY	1363	5,1%	MB	3639	4,7%	2448	4,7%	1268	7,6%	2084
LX	A 57	HFB	4544	6,8%	MI	6267	6,2%	MG	1723	4,5%	LW	5341	7,1%	LY	797	8,4%	3581	12,6%	5032	7,1%	4620
LY	A 57	Ausfahrt	1478	6,3%	LW	5103	8,1%	LX	3625	8,9%	MB	3752	4,4%	-	-	-	1333	6,5%	1063	7,0%	1147
MB	B 1	HFB	3696	4,7%	IQ	2259	4,3%	LY	1438	5,4%	-	-	-	-	-	-	3782	5,3%	2331	7,3%	3026
MC	B 1	HFB	3369	3,0%	MF	1496	3,5%	MG	1873	2,5%	-	-	-	-	-	-	1189	14,2%	3880	3,2%	2954
MF	A 57	Einfahrt	1513	4,2%	IR	5027	5,5%	IP	3514	6,1%	MC	3275	3,8%	-	-	-	524	16,4%	1634	3,6%	1318
MG	A 57	Einfahrt	1961	4,0%	LX	4108	12,0%	MI	6069	9,4%	MC	3235	4,9%	-	-	-	665	12,4%	2246	2,9%	1832
MI	A 57	HFB	6402	9,2%	LX	4552	11,4%	MG	1859	4,0%	-	-	-	-	-	-	4246	12,6%	7278	5,8%	6350
IR	A 57	HFB	5409	5,7%	MF	1439	4,4%	IP	3970	6,2%	-	-	-	-	-	-	5799	10,3%	6136	5,5%	5458
LW	A 57	HFB	5448	7,6%	LY	793	9,2%	LX	4656	7,3%	-	-	-	-	-	-	4913	10,9%	6094	7,1%	5357

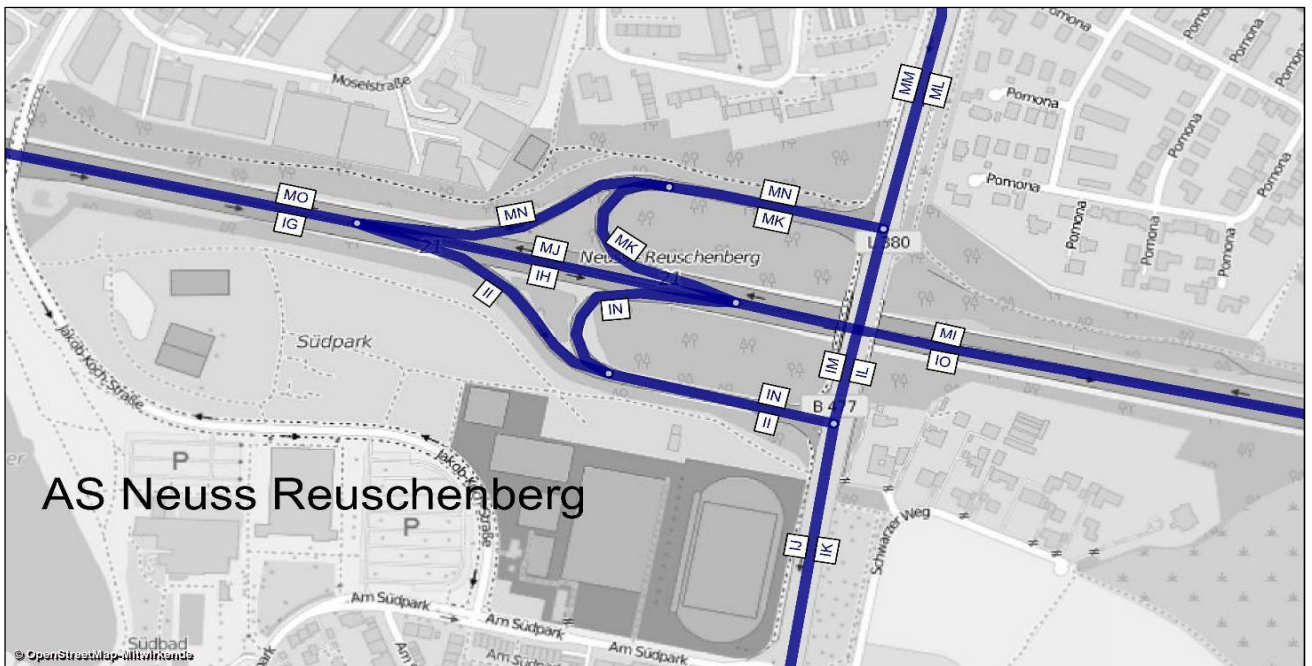




A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

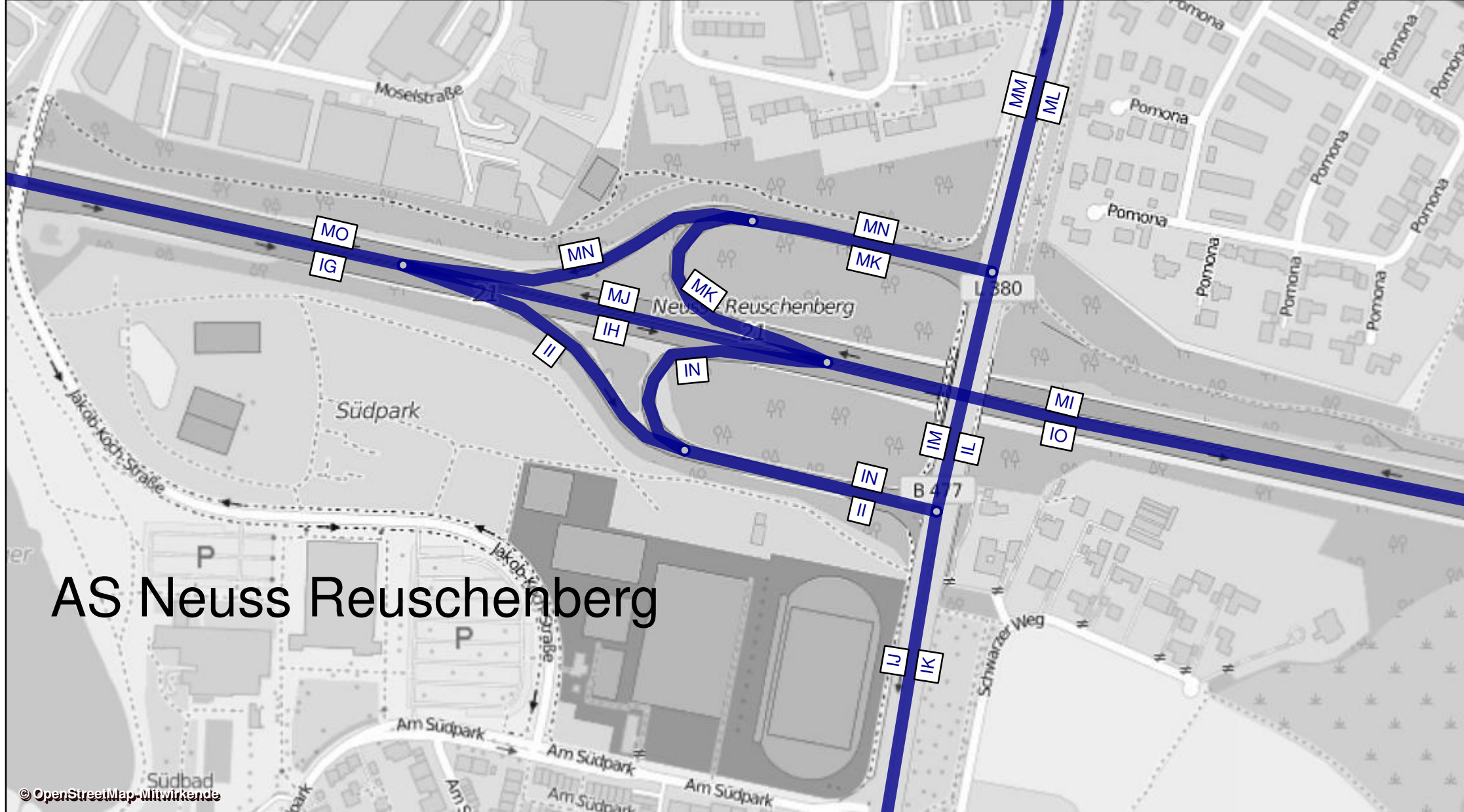


AS Neuss Reuschenberg - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werttagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der M <sub>r</sub>	in % der M <sub>n</sub>	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
IG	A 57	Süd	HFB	66350	11,2%	7400	69400	12,1%	8400	61050	11,9%	17,9%	3466	702	0,06	0,011	10,4%	6350
MO	A 57	Nord	HFB	62400	11,9%	7400	65150	12,8%	8350	57850	12,3%	20,5%	3292	645	0,06	0,011	10,9%	6300
IH	A 57	Süd	HFB	61950	11,6%	7200	64950	12,6%	8200	57050	12,4%	18,6%	3234	663	0,06	0,012	10,9%	6200
II	A 57	Süd	Ausfahrt	4400	4,5%	200	4450	4,5%	200	4050	4,8%	5,9%	233	39	0,06	0,010	3,7%	150
IN	A 57	Süd	Einfahrt	7600	4,6%	350	8050	5,0%	400	6600	5,6%	5,6%	376	75	0,06	0,011	4,5%	300
IO	A 57	Süd	HFB	69550	10,9%	7600	73000	11,8%	8600	63650	11,7%	17,2%	3610	738	0,06	0,012	10,2%	6500
MI	A 57	Nord	HFB	64850	11,6%	7500	67800	12,5%	8500	59700	12,1%	20,5%	3408	647	0,06	0,011	10,7%	6400
MJ	A 57	Nord	HFB	58300	12,3%	7150	60950	13,3%	8100	54050	12,8%	21,6%	3079	597	0,06	0,011	11,3%	6100
MK	A 57	Nord	Ausfahrt	6500	5,4%	350	6850	5,8%	400	5650	5,9%	7,1%	329	51	0,06	0,009	5,3%	300
MN	A 57	Nord	Einfahrt	4100	4,9%	200	4200	6,0%	250	3800	5,8%	6,9%	213	48	0,06	0,013	5,3%	200
QS MO+IG	A 57	-	HFB	128750	11,5%	14800	134550	12,4%	16750	118900	-	-	-	-	-	-	10,6%	12650
QS MJ+IH	A 57	-	HFB	120250	11,9%	14350	125900	12,9%	16300	111100	-	-	-	-	-	-	11,1%	12300
QSMI+IO	A 57	-	HFB	134400	11,2%	15100	140800	12,1%	17100	123350	-	-	-	-	-	-	10,5%	12900
IJ	B 477	Süd	Basisstraße	15950	5,3%	850	16350	5,5%	900	15100	5,9%	3,6%	884	119	0,06	0,008	4,6%	700
IK	B 477	Nord	Basisstraße	15950	5,3%	850	16350	5,5%	900	15100	5,9%	3,6%	884	119	0,06	0,008	4,6%	700
ML	L 380	Nord	Basisstraße	9400	5,9%	550	9650	5,7%	550	10100	6,4%	3,6%	589	84	0,06	0,008	5,0%	500
MM	L 380	Süd	Basisstraße	9400	5,9%	550	9650	5,7%	550	10100	6,4%	3,6%	589	84	0,06	0,008	5,0%	500
QS IJ+IK	B 477	-	Basisstraße	31900	5,3%	1700	32700	5,5%	1800	30200	-	-	-	-	-	-	4,6%	1400
QS ML+MM	L 380	-	Basisstraße	18800	5,9%	1100	19300	5,7%	1100	20200	-	-	-	-	-	-	5,0%	1000
IM	B 477	Süd	Basisstraße	12800	6,6%	850	13100	6,9%	900	12750	7,1%	3,8%	741	112	0,06	0,009	5,5%	700
IL	B 477	Nord	Basisstraße	12800	6,6%	850	13100	6,9%	900	12750	7,1%	3,8%	741	112	0,06	0,009	5,5%	700
QS IM+IL	B 477	-	Basisstraße	25600	6,6%	1700	26200	6,9%	1800	25500	-	-	-	-	-	-	5,5%	1400



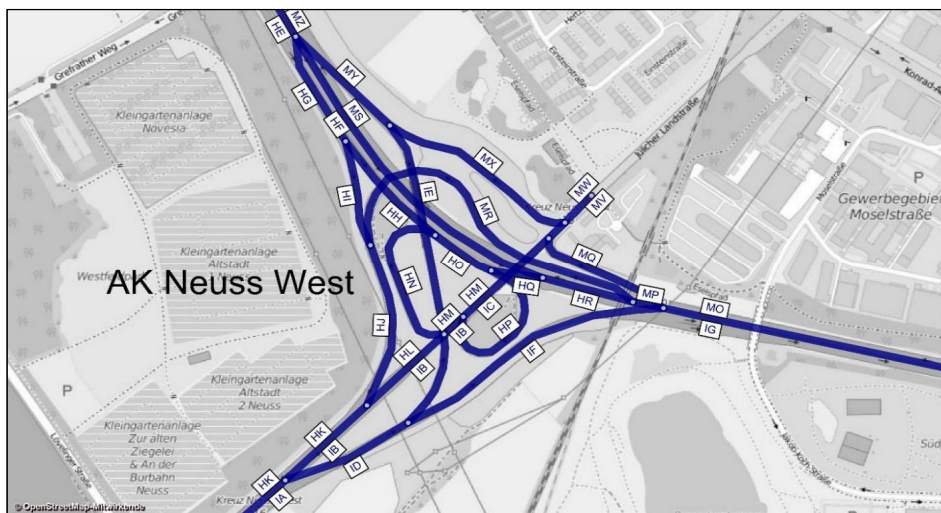


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Neuss Reuschenberg

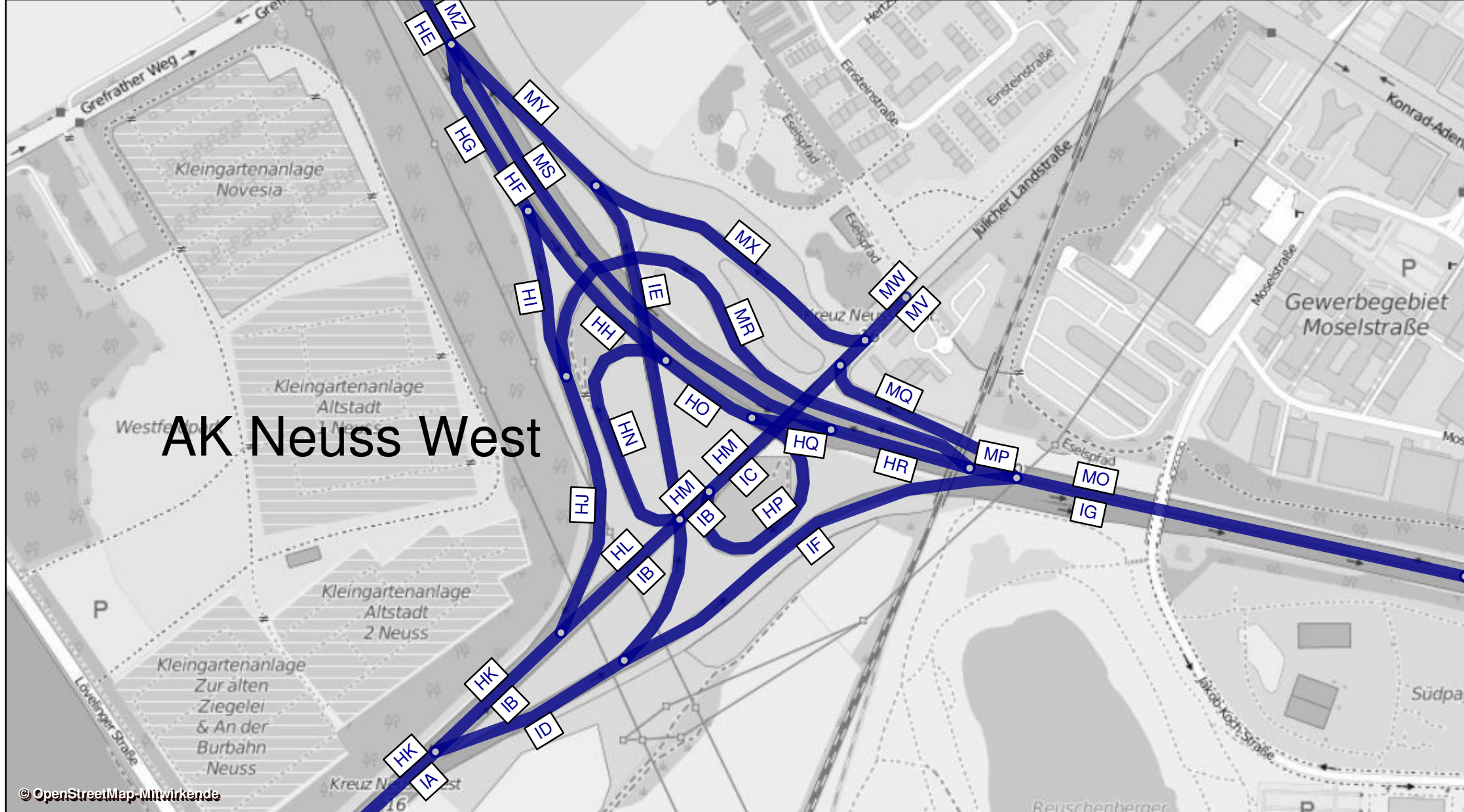
AK Neuss West - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung								
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>T</sub>	P <sub>N</sub>	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>ws</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h
HE	A 57	Süd	HFB	56650	11,7%	6650	59150	12,8%	7550	52300	12,4%	19,6%	2973	592	0,06	0,011	10,8%	5650
HF	A 57	Süd	HFB	40000	11,1%	4450	41750	12,2%	5100	37200	11,7%	18,6%	2111	426	0,06	0,011	10,2%	3800
HG	A 57	Süd	Ausfahrt	16650	13,2%	2200	17450	14,0%	2450	15150	14,0%	22,1%	863	166	0,06	0,011	12,2%	1850
HH	A 57	Süd	Parallelfahrbahn	2450	6,1%	150	2600	7,7%	200	2100	7,3%	6,5%	120	20	0,06	0,010	7,1%	150
HI	A 57	Süd	Rampe zur A 46	14200	14,4%	2050	14850	15,5%	2300	13050	15,1%	24,3%	743	146	0,06	0,011	13,4%	1750
HJ	A 46	West	Einfahrt	34950	13,0%	4550	36650	14,1%	5150	32050	13,7%	22,1%	1823	361	0,06	0,011	12,0%	3850
HK	A 46	West	HFB	39150	12,6%	4950	41100	13,5%	5550	35600	13,3%	22,0%	2028	396	0,06	0,011	11,8%	4200
HL	A 46	West	HFB	4150	9,6%	400	4450	10,1%	450	3550	10,6%	20,9%	205	35	0,06	0,010	9,9%	350
HM	A 46	West	HFB	7700	14,3%	1100	8150	14,7%	1200	6600	16,4%	24,3%	381	62	0,06	0,009	14,4%	950
HN	A 57	Süd	Rampe von L 380	3500	20,0%	700	3700	21,6%	800	3050	23,2%	28,7%	176	28	0,06	0,009	19,7%	600
HO	A 57	Süd	Verflechtung	6000	14,2%	850	6250	15,2%	950	5100	16,7%	19,2%	295	48	0,06	0,009	13,7%	700
HP	A 57	Süd	Rampe zur L 380	2450	6,1%	150	2600	7,7%	200	2100	7,3%	6,5%	120	20	0,06	0,010	7,1%	150
HQ	A 57	Süd	Einfahrt	3500	20,0%	700	3700	21,6%	800	3050	23,2%	28,7%	176	28	0,06	0,009	19,7%	600
HR	A 57	Süd	HFB	43500	11,8%	5150	45450	12,9%	5850	40200	12,6%	19,2%	2286	454	0,06	0,011	10,9%	4400
IA	A 46	Ost	HFB	41650	11,2%	4650	43400	12,1%	5250	38700	12,0%	16,3%	2188	462	0,06	0,012	10,3%	4000
IB	A 46	Ost	HFB	4500	7,8%	350	4700	7,4%	350	4050	8,9%	11,5%	231	46	0,06	0,011	7,4%	300
IC	A 46	Ost	HFB	7000	7,1%	500	7250	7,6%	550	6150	8,3%	10,0%	351	66	0,06	0,011	7,3%	450
ID	A 46	Ost	Ausfahrt	37100	11,7%	4350	38700	12,5%	4850	34650	12,3%	16,8%	1957	416	0,06	0,012	10,7%	3700
IE	A 57	Nord	Rampe von A 46	14300	14,3%	2050	14750	15,9%	2350	13800	14,8%	18,9%	777	168	0,06	0,012	12,7%	1750
IF	A 57	Süd	Rampe von A 46	22850	9,8%	2250	23950	10,6%	2550	20850	10,7%	15,3%	1180	248	0,06	0,012	9,4%	1950
IG	A 57	Süd	HFB	66350	11,2%	7400	69400	12,1%	8400	61050	11,9%	17,9%	3466	702	0,06	0,011	10,4%	6350
MO	A 57	Nord	HFB	62400	11,9%	7400	65150	12,8%	8350	57850	12,3%	20,5%	3292	645	0,06	0,011	10,9%	6300
MP	A 57	Nord	HFB	58850	11,8%	6950	61400	12,8%	7850	54700	12,2%	21,0%	3114	613	0,06	0,011	10,8%	5900
MQ	A 57	Nord	Rampe zur L 380	3550	12,7%	450	3750	13,3%	500	3100	15,2%	11,7%	178	32	0,06	0,010	12,9%	400
MR	A 57	Nord	Rampe zur A46	20800	12,0%	2500	21800	13,1%	2850	19000	12,7%	20,7%	1080	215	0,06	0,011	11,1%	2100
MS	A 57	Nord	HFB	38050	11,6%	4400	39600	12,6%	5000	35750	11,9%	21,2%	2034	398	0,06	0,011	10,6%	3800
MV	L 380	Ost	Basisstraße	10550	9,0%	950	11000	9,5%	1050	9250	10,7%	10,5%	529	98	0,06	0,011	8,6%	800
MW	L 380	West	Basisstraße	10750	11,6%	1250	11300	11,9%	1350	9300	13,1%	21,8%	537	86	0,06	0,009	11,3%	1050
MX	A 57	Nord	Rampe von L 380	3050	4,9%	150	3200	4,7%	150	2700	5,0%	15,1%	156	23	0,06	0,009	5,6%	150
MY	A 57	Nord	Einfahrt	17350	12,7%	2200	17950	13,9%	2500	16450	13,2%	18,4%	934	191	0,06	0,012	11,6%	1900
MZ	A 57	Nord	HFB	55400	11,9%	6600	57500	13,0%	7500	52200	12,3%	20,3%	2968	589	0,06	0,011	10,8%	5650
QS MZ+HE	A 57	-	HFB	112050	11,8%	13250	116650	12,9%	15050	104500	-	-	-	-	-	-	10,8%	11300
QS MS+HF	A 57	-	HFB	78050	11,3%	8850	81350	12,4%	10100	72950	-	-	-	-	-	-	10,4%	7600
QS MS+HR	A 57	-	HFB	81550	11,7%	9550	85050	12,8%	10850	75950	-	-	-	-	-	-	10,8%	8200
QS MP+HR	A 57	-	HFB	102350	11,8%	12100	106850	12,8%	13700	94900	-	-	-	-	-	-	10,9%	10300
QS MO+IG	A 57	-	HFB	128750	11,5%	14800	134550	12,4%	16750	118900	-	-	-	-	-	-	10,6%	12650
QS IA+HK	A 46	-	HFB	80800	11,9%	9600	84500	12,8%	10800	74300	-	-	-	-	-	-	11,0%	8200
QS IB+HK	A 46	-	HFB	138900	11,9%	16550	138900	11,9%	16550	130350	-	-	-	-	-	-	10,9%	14150
QS IB+HL	A 46	-	HFB	8650	8,7%	750	9150	8,7%	800	7600	-	-	-	-	-	-	8,6%	650
QS IB+HM	A 46	-	HFB	12200	11,9%	1450	12850	12,1%	1550	10650	-	-	-	-	-	-	11,7%	1250
QS IC+HM	A 46	-	HFB	14700	10,9%	1600	15400	11,4%	1750	12750	-	-	-	-	-	-	11,0%	1400
QS MV+MW	L 380	-	HFB	21300	10,3%	2200	22300	10,8%	2400	18550	-	-	-	-	-	-	10,0%	1850



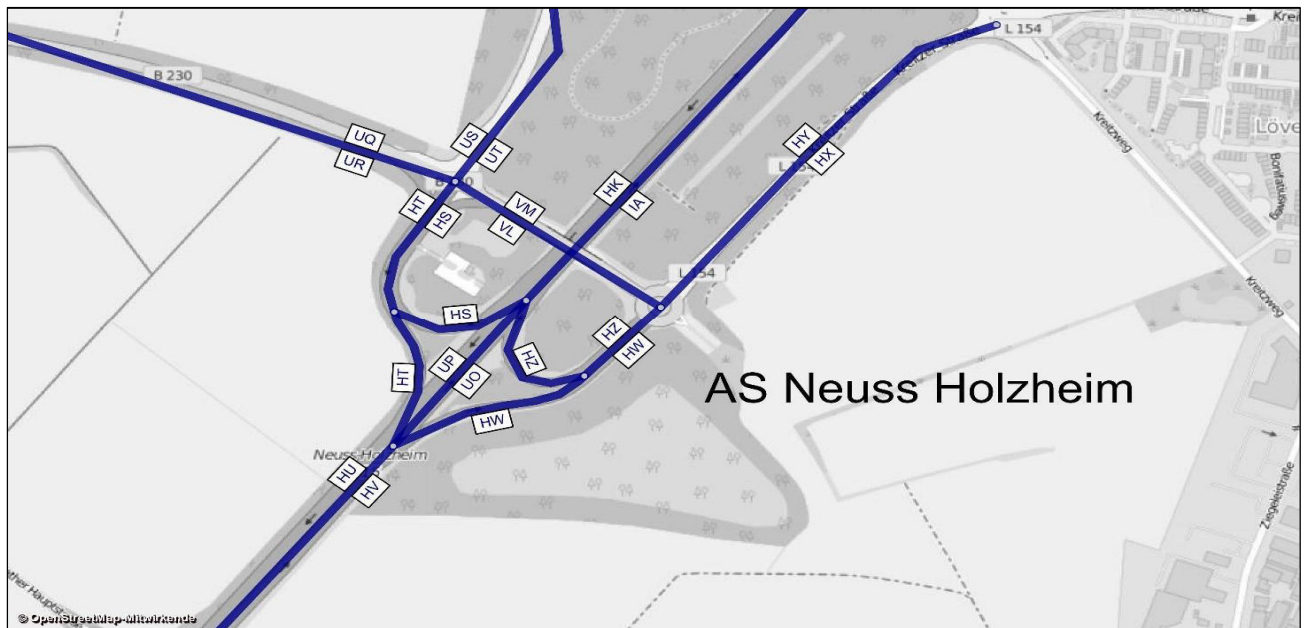


A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen

AK Neuss West

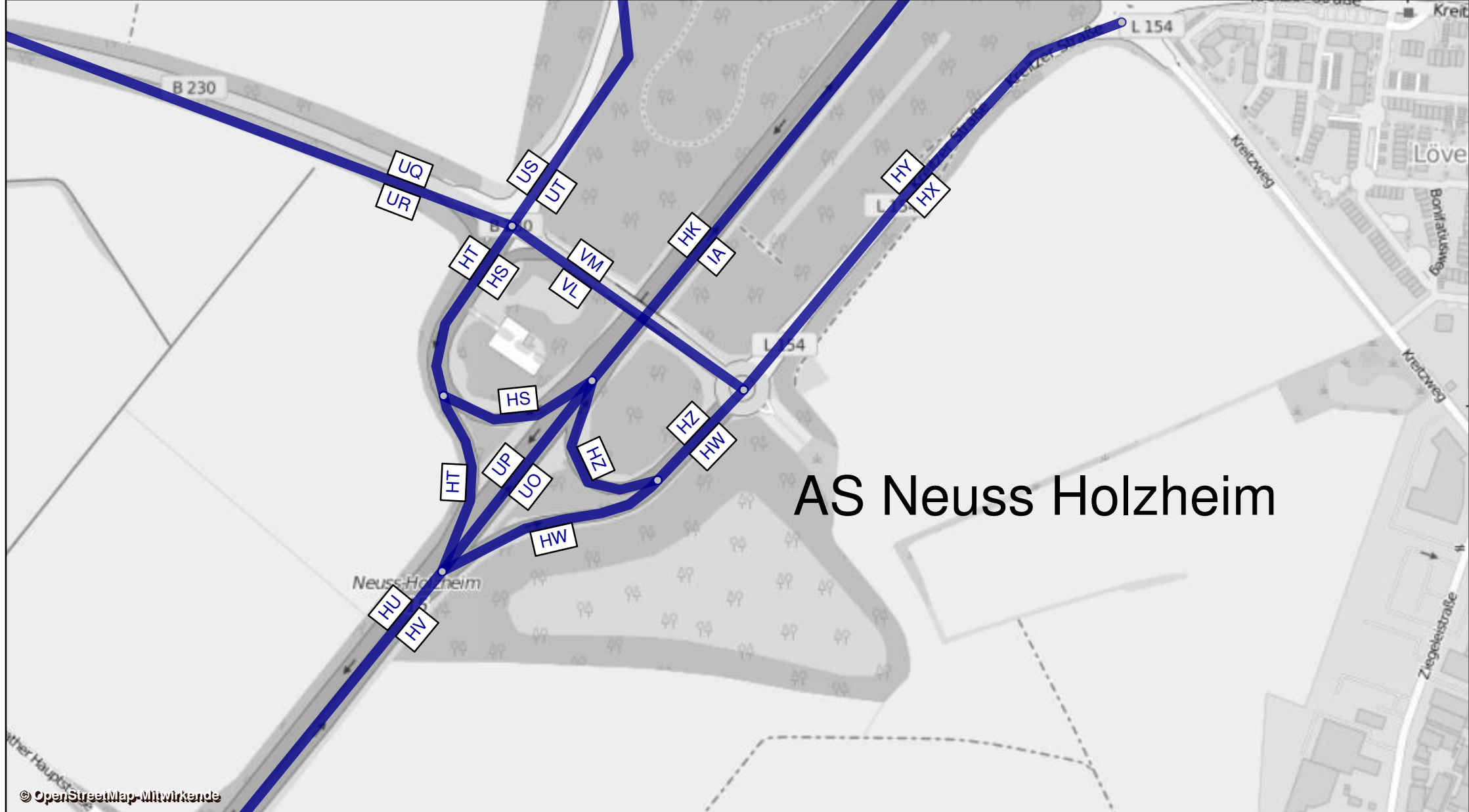


AS Neuss Holzheim - Prognose-Planfall 2030b - mit Ausbau der AS Chorweiler + Neubau der AS Delrath				Werktagswerte						Werte für Immissionsberechnung									
Abschnitt	Straße	Fahrtrichtung	Element	DTV <sub>w</sub>	SVA <sub>w</sub>	DTV <sub>w,sv</sub>	DTV <sub>ws</sub>	SVA <sub>ws</sub>	DTV <sub>ws,sv</sub>	DTV	P <sub>r</sub>	P <sub>n</sub>	M <sub>r</sub>	M <sub>n</sub>	k <sub>(d)</sub>	k <sub>(n)</sub>	SVA	DTV <sub>sv</sub>	
				Kfz / 24h	% der DTV <sub>w</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	% der DTV <sub>w5</sub>	Lkw > 3,5t/24h	Kfz / 24h	in % der Mt	in % der Mn	Kfz / h	Kfz / h	-	-	% der DTV	Lkw > 3,5t/24h	
HK	A 46	West	HFB	39150	12,6%	4950	41100	13,5%	5550	35600	13,3%	22,0%	2028	396	0,06	0,011	11,8%	4200	
HS	A 46	West	Ausfahrt	5700	9,6%	550	5950	10,1%	600	5150	10,7%	10,9%	294	57	0,06	0,011	8,7%	450	
UP	A 46	West	HFB	33450	13,2%	4400	35100	14,1%	4950	30450	13,8%	23,9%	1734	339	0,06	0,011	12,3%	3750	
HT	A 46	West	Einfahrt	1350	11,1%	150	1400	10,7%	150	1200	12,4%	10,5%	67	17	0,06	0,014	8,3%	100	
HU	A 46	West	HFB	34750	13,1%	4550	36500	14,0%	5100	31650	13,7%	23,3%	1802	356	0,06	0,011	12,2%	3850	
HV	A 46	Ost	HFB	36350	12,2%	4450	37850	13,2%	5000	33900	12,9%	17,7%	1917	404	0,06	0,012	11,1%	3750	
HW	A 46	Ost	Ausfahrt	1150	17,4%	200	1200	16,7%	200	1050	17,8%	15,9%	58	13	0,06	0,012	14,3%	150	
UO	A 46	Ost	HFB	35150	12,1%	4250	36650	13,1%	4800	32850	12,7%	17,8%	1859	391	0,06	0,012	11,0%	3600	
HZ	A 46	Ost	Einfahrt	6450	6,2%	400	6750	6,7%	450	5850	7,7%	7,9%	329	72	0,06	0,012	6,0%	350	
IA	A 46	Ost	HFB	41650	11,2%	4650	43400	12,1%	5250	38700	12,0%	16,3%	2188	462	0,06	0,012	10,3%	4000	
QS HU+HV	A 46	-	HFB	71100	12,7%	9000	74350	13,6%	10100	65550	-	-	-	-	-	-	11,6%	7600	
QS UO+UP	A 46	-	HFB	68600	12,6%	8650	71750	13,6%	9750	63300	-	-	-	-	-	-	11,6%	7350	
QS HK+IA	A 46	-	HFB	80800	11,9%	9600	84500	12,8%	10800	74300	-	-	-	-	-	-	11,0%	8200	
HX	L 154	Nord	Basisstraße	2000	10,0%	200	2050	9,8%	200	1750	11,0%	5,3%	103	14	0,06	0,008	8,6%	150	
HY	L 154	Süd	Basisstraße	2000	10,0%	200	2050	9,8%	200	1750	11,0%	5,3%	103	14	0,06	0,008	8,6%	150	
UQ	B 230	West	Basisstraße	4650	7,5%	350	4750	7,4%	350	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
UR	B 230	Ost	Basisstraße	4650	7,5%	350	4750	7,4%	350	4450	7,2%	3,5%	261	35	0,06	0,008	5,6%	250	
US	K 8	Süd	Basisstraße	1800	11,1%	200	1850	10,8%	200	1700	11,3%	5,5%	100	13	0,06	0,008	8,8%	150	
UT	K 8	Nord	Basisstraße	1800	11,1%	200	1850	10,8%	200	1700	11,3%	5,5%	100	13	0,06	0,008	8,8%	150	
QS HX+HY	L 154	-	Basisstraße	4000	10,0%	400	4100	9,8%	400	3500	-	-	-	-	-	-	8,6%	300	
QS UQ+UR	B 230	-	Basisstraße	9300	7,5%	700	9500	7,4%	700	8900	-	-	-	-	-	-	5,6%	500	
QS US+UT	K 8	-	Basisstraße	3600	11,1%	400	3700	10,8%	400	3400	-	-	-	-	-	-	8,8%	300	
VM	B 230	West	Basisstraße	3550	7,0%	250	3650	6,8%	250	3350	7,6%	3,7%	196	26	0,06	0,008	6,0%	200	
VL	B 230	Ost	Basisstraße	3550	7,0%	250	3650	6,8%	250	3350	7,6%	3,7%	196	26	0,06	0,008	6,0%	200	
QS VM+VL	B230	-	Basisstraße	7100	7,0%	500	7300	6,8%	500	6700	-	-	-	-	-	-	6,0%	400	





A 57, Köln-Nord bis Rheinberg; Abschnittsbezeichnungen



AS Neuss Holzheim