

Zur Ermittlung der Spitzenstunde muss folglich für alle aufeinanderfolgenden 15-min-Intervalle der Kfz nach Tabelle B-L2-1 jeweils die Summe gebildet werden. Die Summen sind in Tabelle B-L2-4 für Richtung I dargestellt, für Richtung II erfolgt die Ermittlung analog.

Da diejenigen vier aufeinander folgenden 15-Minuten-Intervalle, deren Summe die höchste stündliche Verkehrsstärke einer Fahrtrichtung ergeben, die Spitzenstunde darstellen, muss aus **Spalte 5** in Tabelle B-L2-4 der maximale Wert ermittelt werden. Für Richtung II erfolgt die Ermittlung analog.

Folglich ergibt sich:

Kenngröße	RI	RII
Maßgebende Spitzenstunde [-]	6:45 – 7:45	16:00 – 17:00
Maßgebendes 15-Minuten-Intervall [-]	7:15 – 7:30	16:45 – 17:00
Verkehrsstärke der maßgebenden Spitzenstunde der Zählung $q_m$ [Kfz/h]	869	1091
Verkehrsstärke des maßgebenden 15-Minuten-Intervalls der Zählung $q_{15}$ [Kfz/15 min]	246	291

**Tabelle B-L2-2: Maßgebende Spitzenstunde und 15-Minuten-Intervall**

Die zugehörigen Korrekturfaktoren  $f_q$  zur Schätzung der Bemessungsverkehrsstärke werden aus Tabelle L2-3 (da an der Zählstelle die Verkehrscharakteristik Werktagsverkehr vorliegt) abgelesen. Damit kann nach Gleichung (L2-3) die Bemessungsverkehrsstärke im Ausgangszustand  $q_{B,Az,i}$  berechnet werden. Für Richtung I ergibt sich:

$$q_{B,AzR,I} = 1,07 \cdot 869 = 930 \text{ Kfz/h}$$

Für die Bemessungsverkehrsstärke  $q_{B,Az,RII}$  der Richtung II erfolgt die Berechnung analog.

Damit ergibt sich:

Kenngröße	RI	RII
Maßgebende Spitzenstunde [-]	6:45 – 7:45	16:00 – 17:00
Maßgebendes 15-Minuten-Intervall [-]	7:15 – 7:30	16:45 – 17:00
Verkehrsstärke der maßgebenden Spitzenstunde der Zählung $q_m$ [Kfz/h]	869	1091
Verkehrsstärke des maßgebenden 15-Minuten-Intervalls der Zählung $q_{15,Z}$ [Kfz/15 min]	246	291
Korrekturfaktor zur Schätzung der Bemessungsverkehrsstärke aus Zählungen (Tabelle L2 3) $f_q$ [-]	1,07	1,07
Bemessungsverkehrsstärke im Ausgangszustand (Gl. (L2-3)) $q_{B,Az}$ [Kfz/h]	930	1167

**Tabelle B-L2-3: Bemessungsverkehrsstärke im Ausgangszustand**

1	2	3	4	5	6	7
Zählungen (15-min-Intervalle)			Stündliche Verkehrsstärke			
Intervall	$q_{15,RI}$	$q_{15,RI}$	Intervall	Stündliche Verkehrsstärke Kfz	Stündliche Verkehrsstärke SV	$b_{SV,Z,RI}$
[15 min]	[Kfz/15 min]	[SV/15 min]	[1 h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]
6:00 – 6:15	67	4		---		
6:15 – 6:30	82	8		---		
6:30 – 6:45	123	15		---		
6:45 – 7:00	193	21	6:00 – 7:00	465	48	10,3
7:00 – 7:15	223	17	6:15 – 7:15	621	61	9,8
7:15 – 7:30	246	14	6:30 – 7:30	785	67	8,5
7:30 – 7:45	207	19	6:45 – 7:45	869	71	8,2
7:45 – 8:00	185	12	7:00 – 8:00	861	62	7,2
15:00 – 15:15	167	20		---		
15:15 – 15:30	175	18		---		
15:30 – 15:45	159	23		---		
15:45 – 16:00	184	17	15:00 – 16:00	685	78	11,4
16:00 – 16:15	177	17	15:15 – 16:15	695	75	10,8
16:15 – 16:30	182	12	15:30 – 16:30	702	69	9,8
16:30 – 16:45	205	16	15:45 – 16:45	748	62	8,3
16:45 – 17:00	188	11	16:00 – 17:00	752	56	7,4
17:00 – 17:15	192	8	16:15 – 17:15	767	47	6,1
17:15 – 17:30	219	21	16:30 – 17:30	804	56	7,0
17:30 – 17:45	186	11	16:45 – 17:45	785	51	6,5
17:45 – 18:00	172	9	17:00 – 18:00	769	49	6,4

**Tabelle B-L2-4: Gleitende Summen der vier aufeinanderfolgenden 15-min-Intervalle (Richtung I)**

Die zugehörigen SV-Anteile  $b_{SV,Z}$  je Richtung ergeben sich anhand des Medians der SV-Anteile in den fünf am stärksten belasteten Stunden der Zählung. Diese Stunden sind in Tabelle B-L2-4, **Spalte 5**, grau markiert. Die stündlichen SV-Verkehrsstärken sind in **Spalte 6** für Richtung I als Summe von jeweils vier aufeinanderfolgenden 15-min-Intervallen der Fahrzeuggruppe SV (**Spalte 3**) dargestellt. Der SV-Anteil jeder Stunde (**Spalte 7**) ergibt sich durch Division der Werte aus **Spalte 6 und Spalte 5**. Für die Stunde 6:00 – 7:00 Uhr ergibt dies beispielsweise:

$$48 / 465 = 10,3 \%$$

Für die übrigen Stunden erfolgt die Berechnung analog.

Als Median von insgesamt 5 Werten je Richtung kommt je Richtung der dritthöchste Wert zur Anwendung. Dieser Wert ist von Richtung I in Tabelle B-L2-4, **Spalte 7** grau markiert.

Für Richtung II erfolgt die Ermittlung analog.

Der auf diese Weise ermittelte Anteilswert  $b_{SV,Z,i}$  wird nach Gleichung (L2-4) mit einem Korrekturfaktor  $f_{SV}$  nach Tabelle L2-5 multipliziert. Damit ergibt sich für Richtung I:

$$b_{SV,Az,RI} = 0,75 \cdot 7,2 = 5,4 \%$$

Für Richtung II erfolgt die Berechnung analog.

Damit ergibt sich der Anteil der Fahrzeuggruppe SV:

Kenngröße	RI	RII
SV-Anteil der Zählung $b_{SV,Z}$ [%]	7,2	5,9
Korrekturfaktor zur Bestimmung des zugehörigen SV-Anteils nach Tabelle L2 5 $f_{SV}$ [-]	0,75	0,75
SV-Anteil an der Bemessungsverkehrsstärke im Ausgangszustand (Gl. (L2-4)) $b_{SV,Az}$ [%]	5,4	4,4

Tabelle B-L2-5: SV-Anteil

Die Ergebnisse sind nachfolgend in Formblatt L2-1 zusammengefasst:

Formblatt L2-1: Ableitung der Verkehrsnachfrage im Ausgangszustand aus eigenen Zählungen				
Strecke: Landstraße				
1	Art der Zählung (Tages-/Wochenzählung)		Tageszählung	
2	für die Belastungsspitze maßgebende Jahreszeit (unspezifisch, Winter, Frühling, Sommer, Herbst)		unspezifisch	
3	geeignete Zählzeiten nach Verkehrscharakteristik (Tabelle L2-2)		Di-Do, 6:00 – 8:00 und 15:00 – 18:00 Uhr	
4	gewähltes Zähldatum		XX.XX.20XX	
5	gewählte Zählzeiten		6:00 – 8:00 und 15:00 – 18:00 Uhr	
Fahrtrichtung			I	II
6	maßgebende Spitzenstunde aus der Zählung		6:45 – 7:45	16:00 – 17:00
7	Verkehrsstärke in der Spitzenstunde	$q_{S,Z,i}$ [Kfz/h]	869	1091
8	Korrekturfaktor (Tabelle L2-3 oder Tabelle L2-4)	$f_q$ [-]	1,07	1,07
9	Bemessungsverkehrsstärke (Gl. (L2-3))	$q_{B,Az,i}$ [Kfz/h]	930	1167
10	Median der SV-Anteile in den fünf am stärksten belasteten Stunden der Zählung	$b_{SV,Z,i}$ [%]	7,2	5,9
11	Korrekturfaktor (Tabelle L2-5)	$f_{SV}$ [-]	0,75	0,75
12	bemessungsrelevanter SV-Anteil im Ausgangszustand (Gl. (L2-4))	$b_{SV,Az,i}$ [%]	5,4	4,4