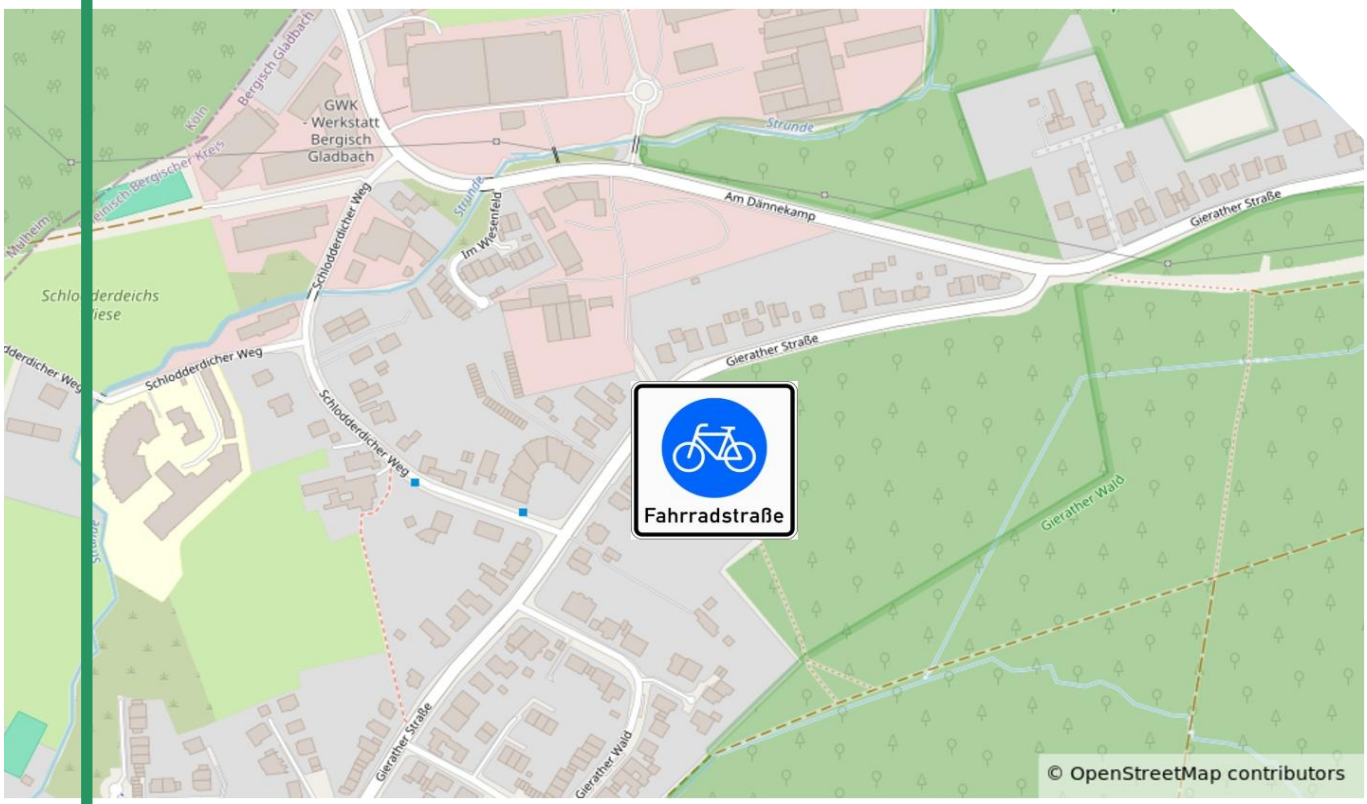
PLANUNGS BÜRO ViA Verkehrsplanung Wegweisung Beratung

Verkehrsuntersuchung RadPendlerRoute / Gierather Straße in Bergisch Gladbach

Bericht

im Auftrag der Stadt Bergisch Gladbach



Verkehrsuntersuchung RadPendlerRoute/ Gierather Straße in Bergisch Gladbach

Stadt Bergisch Gladbach

FB 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung
Rad- und Fußverkehrsbeauftragte
Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach

Ansprechpartnerin: Maren Hesselmann
Mail: m.hesselmann@stadt-gl.de
Tel.: 02202 / 14-1602

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
D–50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitet von:
Dirk Stein

Fotos und Grafiken:
Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

16. April 2026

Inhaltsverzeichnis

1 Zielsetzung 5
2 Verkehrsführungsvarianten 7
2.1 Verkehrszählung und Bestandsvariante 7
2.2 Bestandsverkehrsstärke 10
2.3 Annahmen für die künftige Radverkehrsstärke 10
2.4 Ergebnisse für die Varianten 11
2.4.1 Variante 1a – Einbahnstraße 11
2.4.2 Variante 1b – Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt 13
2.4.3 Variante 2a – Unechte Einbahnstraße 14
2.4.4 Variante 2b – Unechte Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt 16
2.5 Variantenvergleich 18
3 Qualität des Verkehrsablaufs 20
4 Bewertung und Empfehlung 21
4.1 Bewertung 21
4.2 Empfehlung 22
5 Literaturverzeichnis 23
6 Anhang 24
6.1 Ergebnisse der Verkehrszählung 24
6.1.1 Gesamttag 24
6.1.2 Morgenspitzenstunde 27
6.1.3 Nachmittagsspitzenstunde 30
6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs 33
6.3 Ergebnisse für die Qualität des Verkehrsablaufs 34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Übersicht der RadPendlerRoute im Bereich Gierather Straße (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach) 5
Abbildung 2-1: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr 8
Abbildung 2-2: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr 9
Abbildung 2-3: Verkehrsstärke im Bestand 10
Abbildung 2-4: Für die Prognose angenommene Radverkehrsstärke (Fahrräder/24 Stunden) 11
Abbildung 2-5: Verkehrsstärke in der Variante 1a 12
Abbildung 2-6: Verkehrsstärke in der Variante 1a – Differenz zum Bestand 12
Abbildung 2-7: Verkehrsstärke in der Variante 1b 13
Abbildung 2-8: Verkehrsstärke in der Variante 1b – Differenz zum Bestand 14
Abbildung 2-9: Verkehrsstärke in der Variante 2a 15
Abbildung 2-10: Verkehrsstärke in der Variante 2a – Differenz zum Bestand 15
Abbildung 2-11: Verkehrsstärke in der Variante 2b 16
Abbildung 2-12: Verkehrsstärke in der Variante 2b – Differenz zum Bestand 17
Abbildung 6-1: KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr 24
Abbildung 6-2: Schwerverkehr, 0:00–24:00 Uhr 25
Abbildung 6-3: Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr 26
Abbildung 6-4: KFZ insgesamt, 7:30–8:30 Uhr 27
Abbildung 6-5: Schwerverkehr, 7:30–8:30 Uhr 28
Abbildung 6-6: Radverkehr, 7:30–8:30 Uhr 29
Abbildung 6-7: KFZ insgesamt, 14:45–15:45 Uhr 30
Abbildung 6-8: Schwerverkehr, 14:45–15:45 Uhr 31
Abbildung 6-9: Radverkehr, 14:45–15:45 Uhr 32

1 Zielsetzung

Die RadPendlerRoute Bergisch Gladbach – Köln soll zukünftig Radpendlerbewegungen gebündelt zwischen den Städten sicher und schnell führen. Auf Grundlage der Routenuntersuchung aus dem Jahr 2024 wurde 2025 ein Ingenieurbüro für die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI beauftragt. Im Zuge dessen sind erste Aufschläge alternativer Verkehrsführungen zur Umsetzung der Radvorrangroute gemacht worden und sollen nun hinsichtlich der Machbarkeit und Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz geprüft werden. Für eine prioritäre Führung des Radverkehrs auf dieser Achse ist eine Reduzierung der KFZ-Verkehre vorteilhaft und wird mittels unterschiedlicher verkehrsrechtlicher Änderungen vorgesehen. Diese sollen auf deren Verlagerungspotenzial auf die umliegenden Straße Schlodderdicher Weg, Am Dännekamp und Gierather Straße untersucht werden. Als Grundlage sollen die Verkehrszahlen des Verkehrsmodells herangezogen werden.

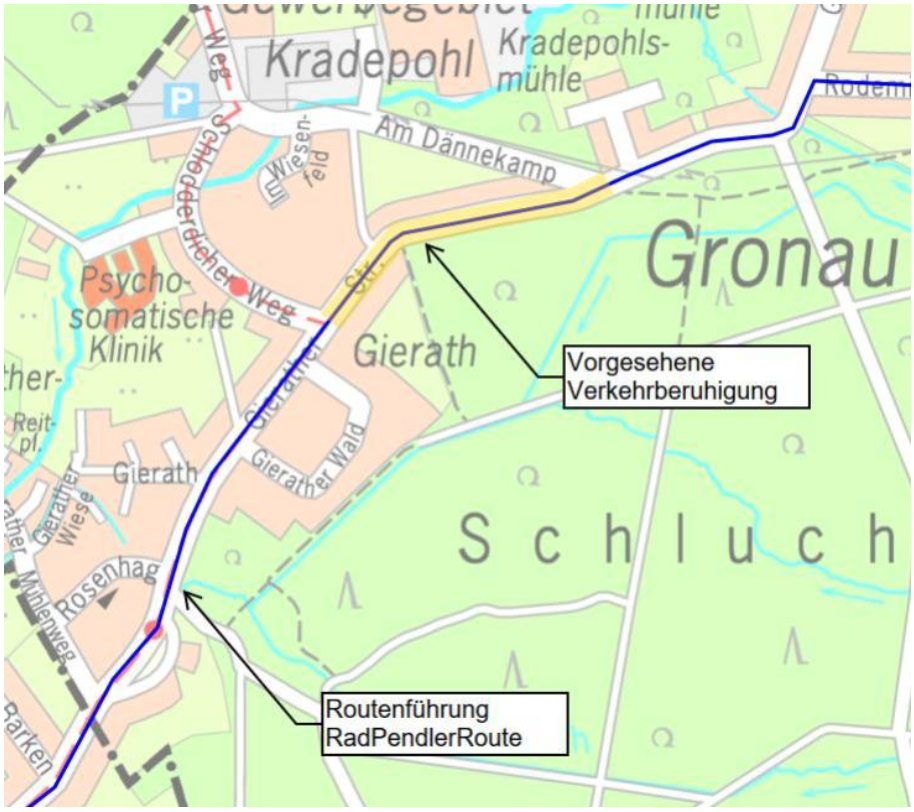


Abbildung 1-1: Übersicht der RadPendlerRoute im Bereich Gierather Straße (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach)

Im Folgenden werden zwei Szenarien aufgeführt mit je einer Untervariante, die hinsichtlich der verlagerten Verkehrsströme analysiert werden sollen. Anhand der potenziellen Verlagerungen sollen Maßnahmenempfehlungen abgeleitet werden, die schlussendlich zu einer Empfehlung führen soll.

- Variante 1a: Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwesten
- Variante 1b: wie 1a, mit abknickender Vorfahrt in den Schlodderdicher Weg
- Variante 2a: Unechte Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südwesten
- Variante 2b: wie 2a, mit abknickender Vorfahrt in den Schlodderdicher Weg

In allen Varianten wird angenommen, dass der Einbahnstraßenabschnitt der Gierather Straße als Fahrradstraße ausgewiesen wird, was unter anderem eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beinhaltet.

2 Verkehrsführungsvarianten

2.1 Verkehrszählung und Bestandsvariante

Gierather Straße/ Am Dännekamp

Am Mittwoch, den 8. Oktober 2025 wurde am Knotenpunkt Gierather Straße/ Am Dännekamp im Zeitraum 0:00–24:00 Uhr eine Verkehrszählung mit Hilfe von Videoerfassungsgeräten der Firma *miovision* durchgeführt. Das Wetter am Erhebungstag war morgens von Nieselregen geprägt, während es im weiteren Tagesverlauf bewölkt, aber trocken bei einer Höchsttemperatur von 15 °C war. In Bezug auf den KFZ-Verkehr war mit einem normalen Verkehrsaufkommen zu rechnen, während das Radverkehrsaufkommen niederschlagsbedingt möglicherweise leicht unterdurchschnittlich ausgeprägt war.
Die Gesamttageswerte für den KFZ- und den Radverkehr sind in den folgenden Abbildungen dargestellt (Abbildung 2-1 und Abbildung 2-2). Die Ergebnisse für den Schwerverkehr und die Spitzenstunden befinden sich im Anhang (Kapitel 6.1).
Deutlich wird, dass die Hauptströme entlang der Gierather Straße fließen, während nur ein geringer Teil der Fahrzeuge die Straße „Am Dännekamp“ befährt.

Mülheimer Straße/ Schlodderdicher Weg

Für die vorliegende Untersuchung wurde zusätzlich eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Schlodderdicher Weg/ Duckterather Weg aus dem Jahr 2022 herangezogen. Für die Zufahrt Schlodderdicher Weg ergaben sich damals im Querschnitt die folgenden Verkehrsstärken:

- 4.705 KFZ/24 Stunden
- 177 LKW und Busse/24 Stunden
- 219 Fahrräder/24 Stunden.

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

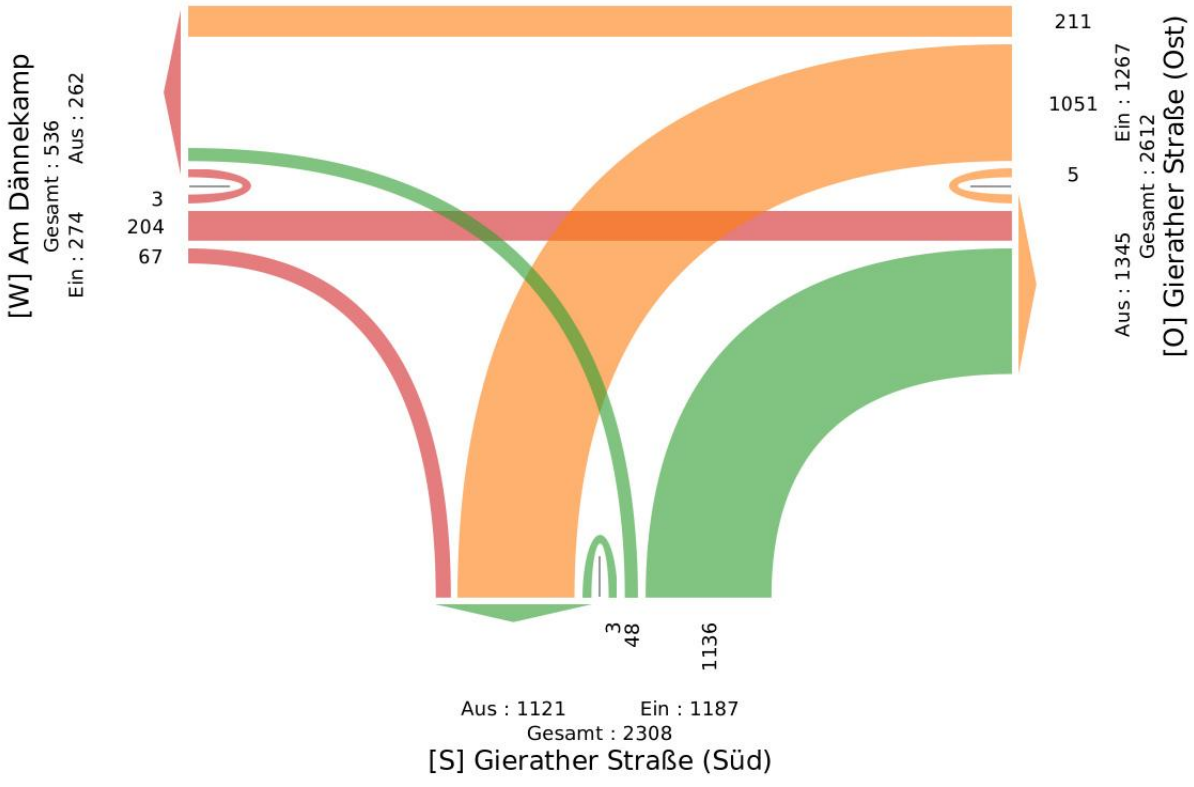


Abbildung 2-1: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

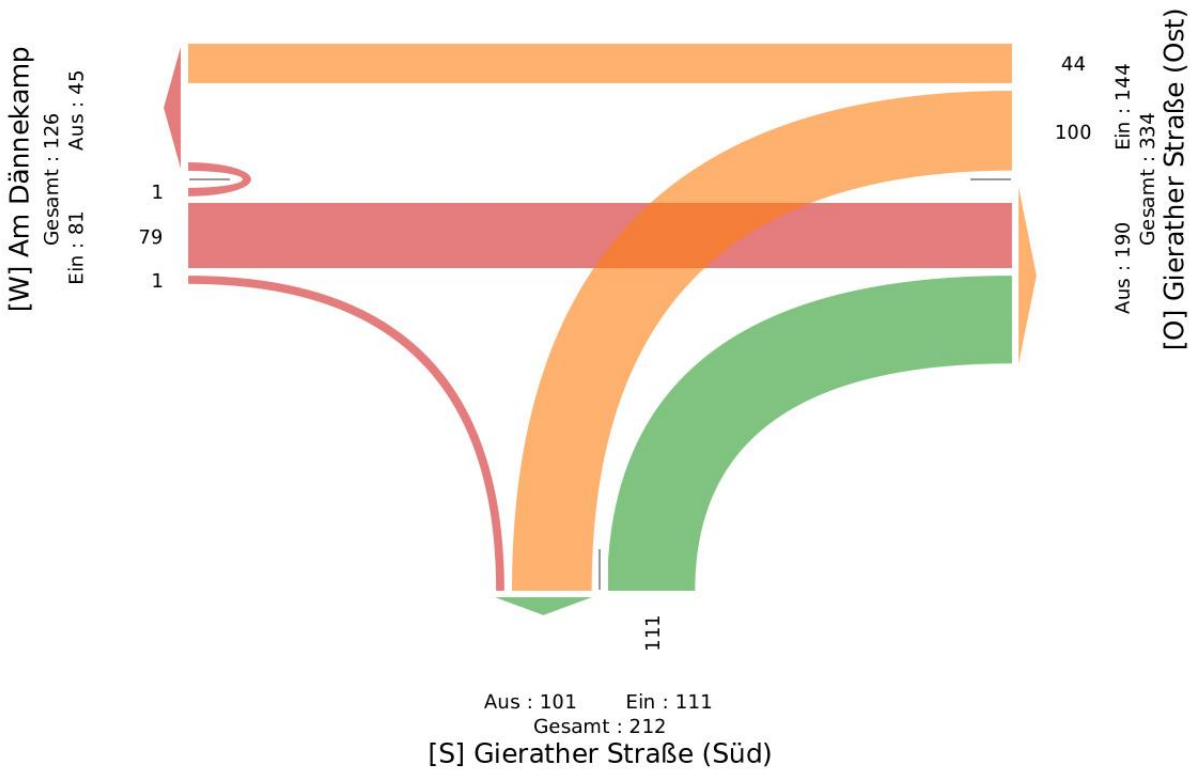


Abbildung 2-2: Ergebnis der Verkehrszählung am 8.10.2025 – Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr

2.2 Bestandsverkehrsstärke

Die folgende Abbildung 2-3 zeigt die Verkehrsstärke im Bestandsverkehrsmodell.



Abbildung 2-3: Verkehrsstärke im Bestand

2.3 Annahmen für die künftige Radverkehrsstärke

Für die künftige Radpendlerroute im Verlauf der Gierather Straße liegt keine Prognoseverkehrsstärke vor. Auf der 14,2 km langen Route vom Bahnhof Köln-Deutz zum Bahnhof Bergisch Gladbach soll ein Verlagerungspotenzial von 2.200 Radfahrenden am Tag bestehen (Lindschulte + Kloppe, SSP Consult, 2019). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich auf dem Gebiet der Stadt Köln aufgrund des dort größeren Längenanteils und der höheren Einwohner- und Arbeitsplatzzahl im Einzugsgebiet der Großteil des Verlagerungspotenzials verorten lässt. Die Radverkehrsstärke auf dem hier relevanten Streckenabschnitt wurde deshalb optimistisch abgeschätzt, wobei angenommen wurde, dass sich auch auf den abzweigenden Strecken eine Steigerung gegenüber dem Bestand einstellt. Insbesondere ist für Pendler:innen die Verbindung zur Endhaltestelle der Stadtbahnlinien 3 und 18 in Köln-Thielenbruch interessant, die über die Trasse der im Jahr 1958 auf diesem Abschnitt eingestellten Vorortbahnlinie G verläuft.

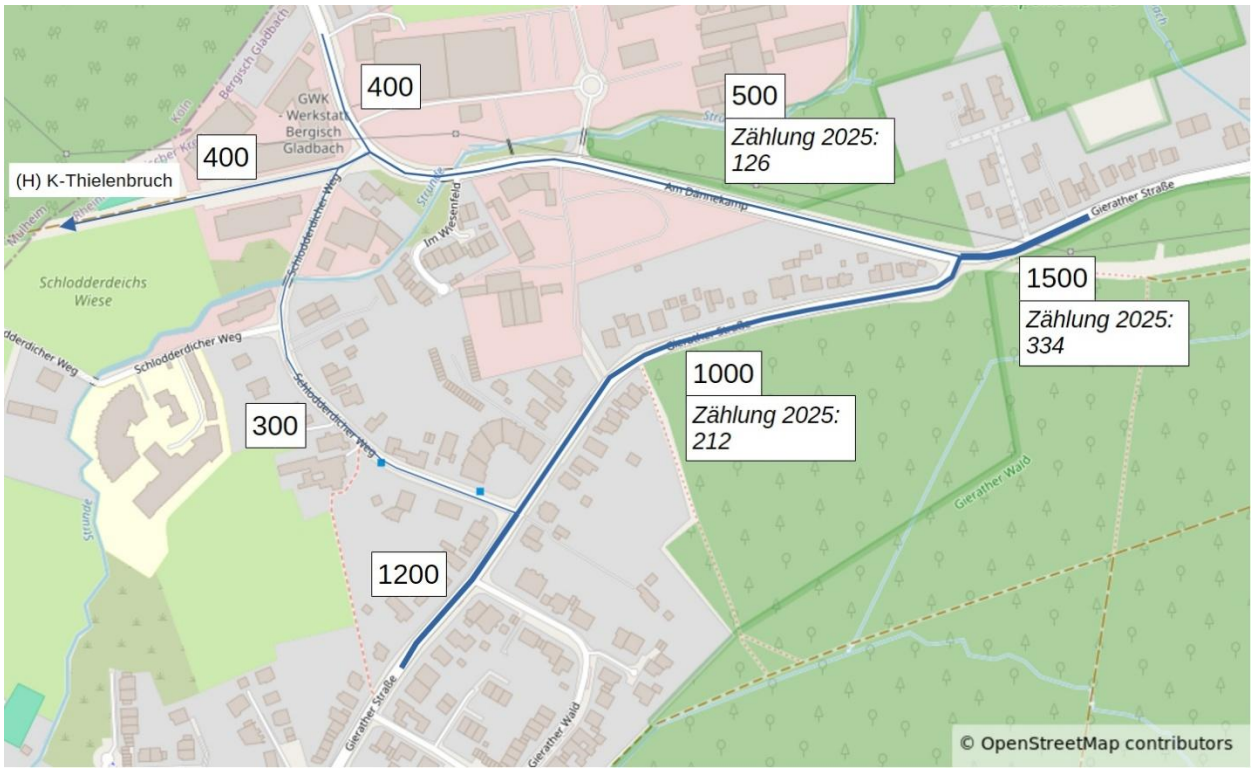


Abbildung 2-4: Für die Prognose angenommene Radverkehrsstärke (Fahrräder/24 Stunden)

2.4 Ergebnisse für die Varianten

2.4.1 Variante 1a – Einbahnstraße

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 800 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 700 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.200 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 300 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-5: Verkehrsstärke in der Variante 1a

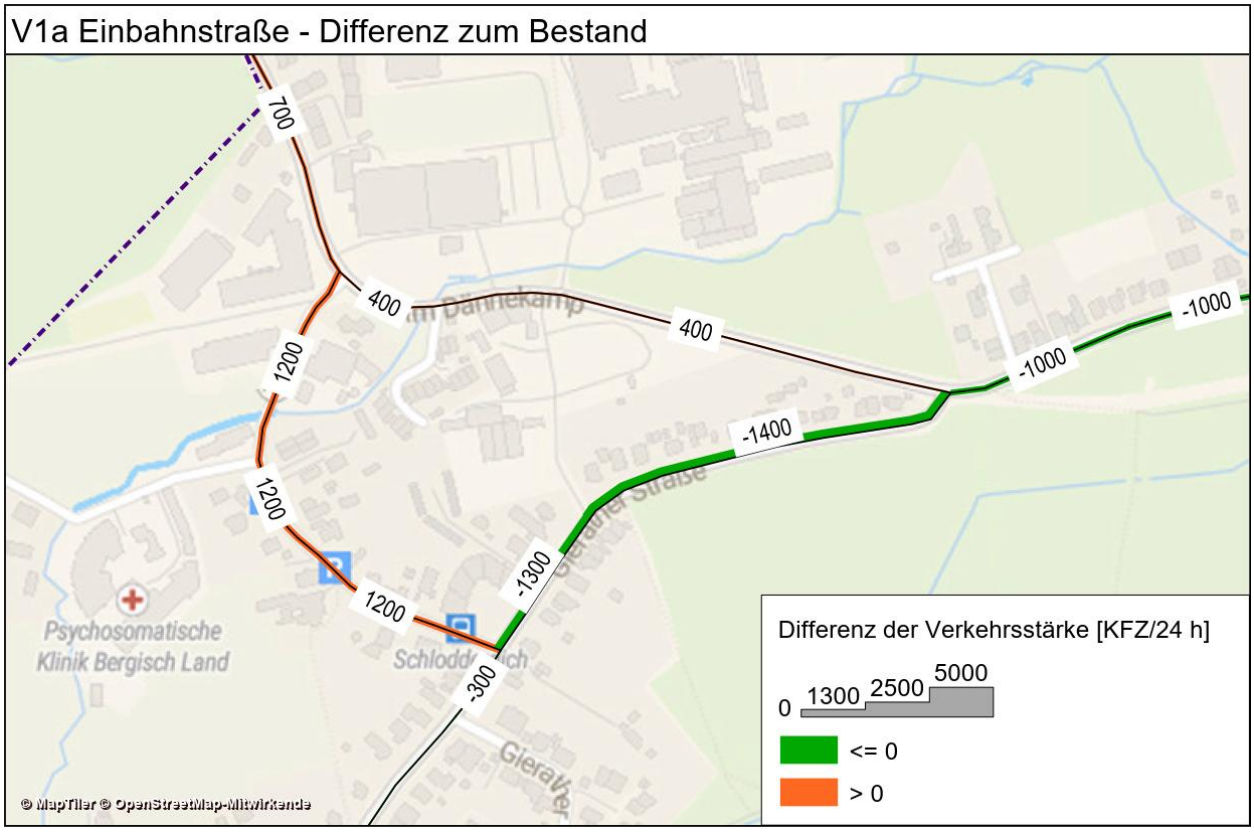


Abbildung 2-6: Verkehrsstärke in der Variante 1a – Differenz zum Bestand

2.4.2 Variante 1b – Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 800 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.100 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 900 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.400 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 200 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-7: Verkehrsstärke in der Variante 1b

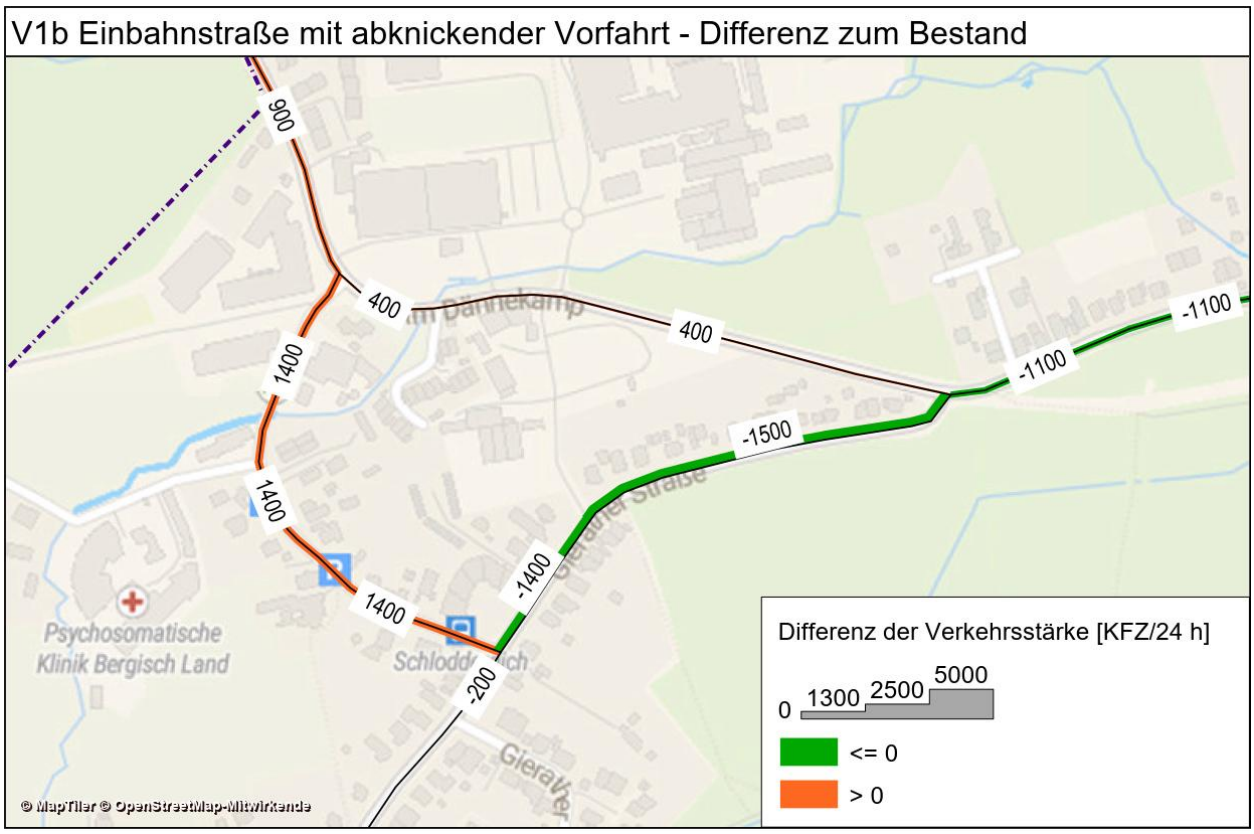


Abbildung 2-8: Verkehrsstärke in der Variante 1b – Differenz zum Bestand

2.4.3 Variante 2a – Unechte Einbahnstraße

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 900 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 700 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.100 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 300 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.

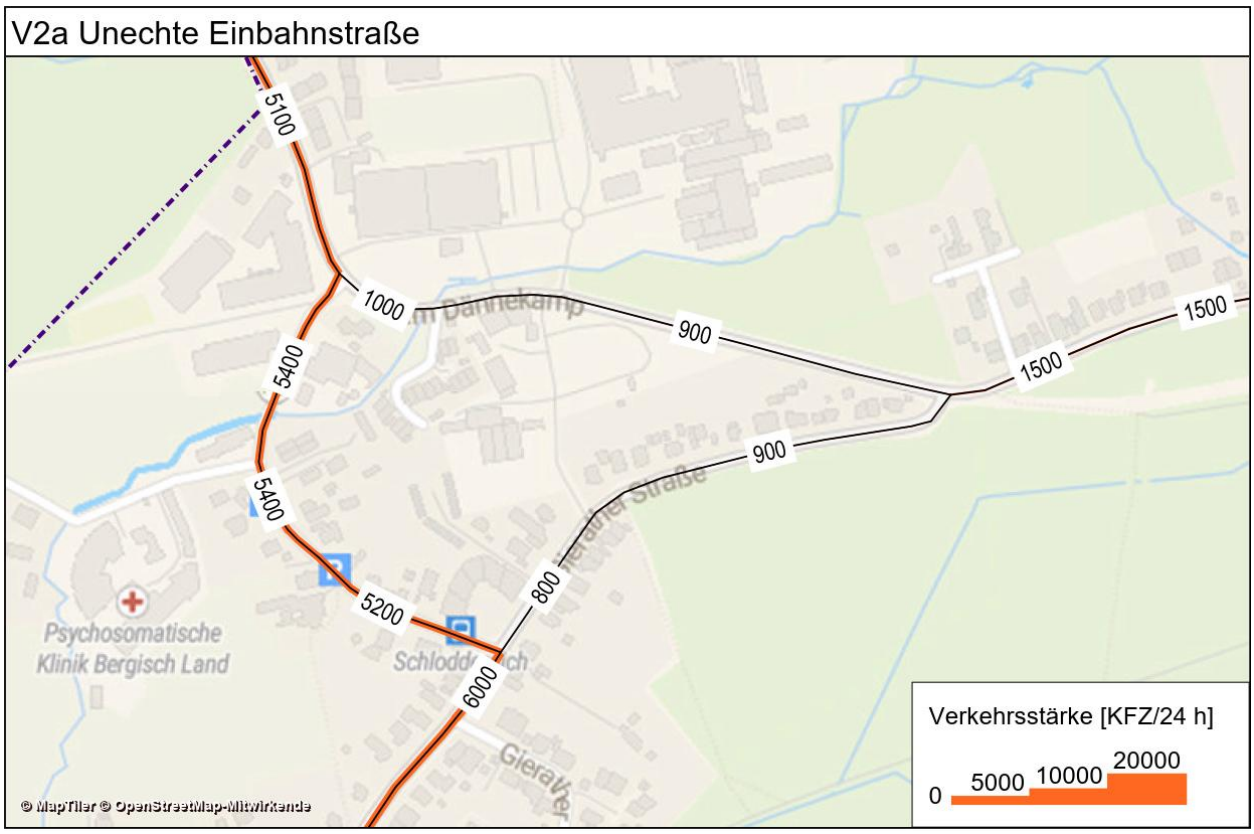


Abbildung 2-9: Verkehrsstärke in der Variante 2a

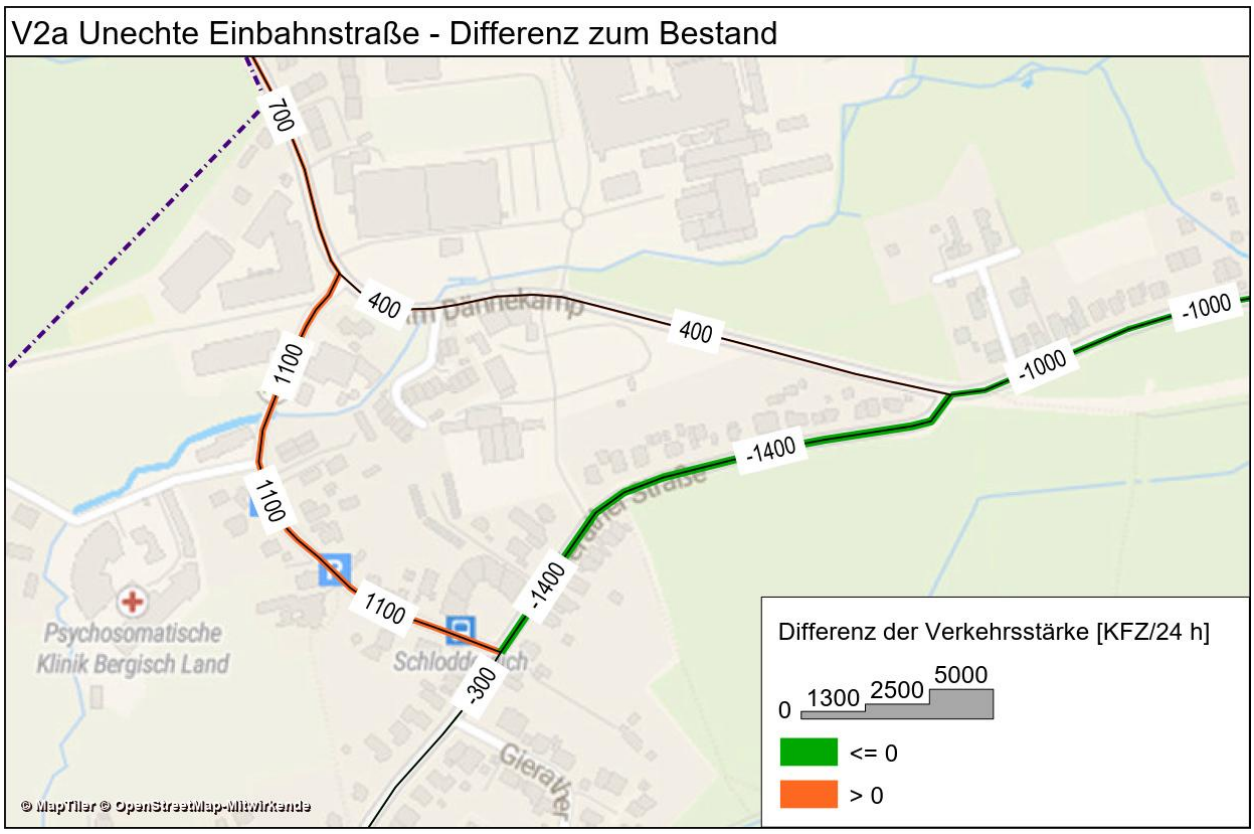


Abbildung 2-10: Verkehrsstärke in der Variante 2a – Differenz zum Bestand

2.4.4 Variante 2b – Unechte Einbahnstraße mit abknickender Vorfahrt

Nach der Einführung der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Südwesten verbleiben voraussichtlich 900 KFZ-Fahrten auf der Gierather Straße. Auch östlich des Einbahnstraßenabschnitts wird die Gierather Straße um ca. 1.000 KFZ-Fahrten entlastet. Ca. 900 KFZ-Fahrten werden auf den gesamten Schlodderdicher Weg verlagert und Ca. 400 KFZ-Fahrten auf die Route über „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg, so dass sich auf dem Schlodderdicher Weg zwischen „Am Dännekamp“ und Gierather Straße eine Mehrbelastung von ca. 1.300 KFZ-Fahrten ergibt. Etwa 200 KFZ-Fahrten werden großräumig auf andere Routen verdrängt. Die Gierather Straße südlich des Schlodderdicher Wegs wird entsprechend entlastet.



Abbildung 2-11: Verkehrsstärke in der Variante 2b

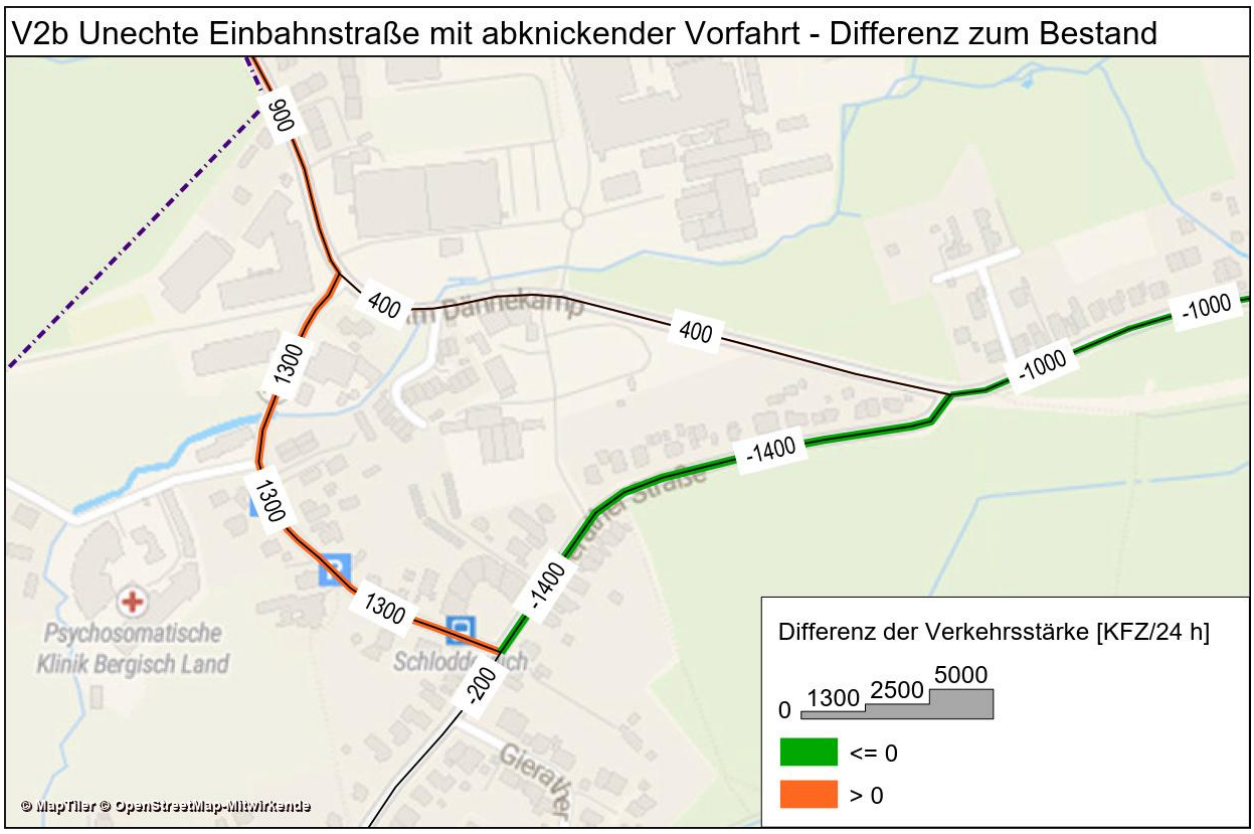


Abbildung 2-12: Verkehrsstärke in der Variante 2b – Differenz zum Bestand

2.5 Variantenvergleich

Die folgende Tabelle 2-1 zeigt die verkehrliche Wirkung der Varianten im Vergleich.

Straßenzug:		Analyse	Variante 1a	1b	2a	2b
Schlodderdicher Weg	KFZ/24h	4.400	5.100	5.300	5.100	5.300
nördlich "Am Dännekamp"	Veränderung		700	900	700	900
	Differenz in %		**16%**	**20%**	**16%**	**20%**
Schlodderdicher Weg	KFZ/24h	4.200	5.400	5.600	5.400	5.500
Strundebrücke	Veränderung		1.200	1.400	1.200	1.300
	Differenz in %		**29%**	**33%**	**29%**	**31%**
Gierather Straße	KFZ/24h	6.300	6.000	6.100	6.000	6.100
südlich Schlodderdicher Weg	Veränderung		-300	-200	-300	-200
	Differenz in %		**-5%**	**-3%**	**-5%**	**-3%**
Gierather Straße	KFZ/24h	2.300	800	800	900	900
südlich "Am Dännekamp"	Veränderung		-1.500	-1.500	-1.400	-1.400
	Differenz in %		**-65%**	**-65%**	**-61%**	**-61%**
Gierather Straße	KFZ/24h	2.500	1.500	1.400	1.500	1.500
östlich "Am Dännekamp"	Veränderung		-1.000	-1.100	-1.000	-1.000
	Differenz in %		**-40%**	**-44%**	**-40%**	**-40%**
Am Dännekamp	KFZ/24h	500	900	900	900	900
	Veränderung		400	400	400	400
	Differenz in %		**80%**	**80%**	**80%**	**80%**

Abnahme um 25% und mehr
Abnahme um 10 bis 24%
9 % Abnahme bis 9% Zunahme
Zunahme um 10 bis 24%
Zunahme um 25% und mehr

Tabelle 2-1: Verkehrsstärke auf ausgewählten Streckenabschnitten im Variantenvergleich

- Der Schlodderdicher Weg nördlich „Am Dännekamp“ wird voraussichtlich um 700–900 KFZ/24 h (16–20 %) mehr belastet.
- Der Schlodderdicher Weg südlich „Am Dännekamp“ wird voraussichtlich um 1.200–1.400 KFZ/24 h (29–33 %) mehr belastet.
- Die Gierather Straße wird auf dem verkehrsberuhigten Abschnitt zwischen „Am Dännekamp“ und Schlodderdicher Weg um 1.400–1.500 KFZ/24 h (61–65 %) entlastet.
- Östlich „Am Dännekamp“ befahren 1.000–1.100 KFZ/24 h (40–44 %) weniger die Gierather Straße als im Bestand.
- Die Straße „Am Dännekamp“ wird von 400 KFZ/24 h zusätzlich befahren, was bei der sehr geringen Ausgangsverkehrsstärke eine Steigerung um 80 % ausmacht.

Die Unterschiede zwischen den Varianten sind nur gering ausgeprägt. In den b-Varianten mit abknickender Vorfahrt werden die südliche Gierather Straße und der Schlodderdicher Weg geringfügig mehr belastet als in den a-Varianten ohne abknickende Vorfahrt.

3 Qualität des Verkehrsablaufs

Das Bewertungsverfahren für die Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2015) kann wie folgt beschrieben werden:

- Die Verkehrsqualität der einzelnen Fahrstreifen und Querungen wird mit Qualitätsstufen (QSV) von A bis F analog zu Schulnoten bewertet. QSV A bedeutet hierbei eine „sehr gute" Verkehrsqualität, während QSV F eine „ungenügende" Verkehrsqualität bedeutet.
- Die Qualitätsstufen bemessen sich im Wesentlichen nach der Wartezeit der Verkehrsteilnehmenden. Für den KFZ-Verkehr wird die *mittlere* Wartezeit je Fahrzeug als Kriterium zugrunde gelegt, während für den Fuß- und Radverkehr die *maximale* Wartezeit maßgeblich ist.
- Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunkts insgesamt ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kfz-Verkehr, im ÖPNV oder für einen Strom des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Querung einer Zufahrt ergibt.
- In der Regel wird mindestens die Qualitätsstufe D („ausreichend") angestrebt.
- Sind einzelne Kfz-, Fußgänger- oder Radverkehrsströme am Knotenpunkt aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Bewertung der Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunkts vernachlässigt werden und es ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen der übrigen Verkehrsströme ergibt, für die Beurteilung der Verkehrsqualität des Knotenpunkts maßgebend.

Ergebnisse

Die Qualität des Verkehrsablaufs wurde sowohl für die Morgen- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde berechnet.

- Am **Knotenpunkt Gierather Straße/ Am Dännekamp** wird in allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet.
- Am **Knotenpunkt Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg** wird in fast allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet. Eine Ausnahme bildet die Nachmittagsspitzenstunde in den Varianten 1b und 2b mit abknickender Vorfahrt. Dort wird die Qualitätsstufe B („gut") erreicht, da die mittlere Wartezeit für die Radfahrenden, die die Gierather Straße in Richtung Südwesten befahren, die Grenze von 10 s leicht überschreitet.
- Am Knotenpunkt **Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp** wird in allen Varianten die Qualitätsstufe A („sehr gut") erreicht, was bedeutet, dass die mittlere Wartezeit je Fahrzeug auf allen Abbiegebeziehungen 10 Sekunden nicht überschreitet.

4 Bewertung und Empfehlung

4.1 Bewertung

Die vorgeschlagene Konzeption führt zu einer Konzentration der KFZ-Verkehrsströme auf die Achse Gierather Straße (Süd) – Schlodderdicher Weg, während die Gierather Straße nordöstlich des Schlodderdicher Wegs deutlich entlastet wird. Die Verlagerung führt zu einer Mehrbelastung von 1.200 bis 1.400 KFZ-Fahrten auf dem südlichen Schlodderdicher Weg, so dass dort künftig eine Verkehrsstärke von ca. 5.500 KFZ am Werktag erreicht würde.
Der Straßenraum des südlichen Schlodderdicher Wegs ist mit dem der Gierather Straße vergleichbar. Der Fahrbahnquerschnitt des ca. 350 m langen Abschnitts beträgt 6 m; abschnittsweise sind kurze Einengungen durch einseitig angeordnete Parkstreifen vorhanden. Die Gierather Straße weist einen Querschnitt von 7 m auf; hier sind ebenfalls abschnittsweise kurze Einengungen durch einseitige Parkstreifen vorhanden. Die Begegnung von PKW ist in beiden Fällen auch an den Einengungen möglich, wobei auf dem südlichen Schlodderdicher Weg wegen des eingeschränkten Querschnitts an diesen Stellen besonders langsam gefahren werden muss. Insofern stellt dort die Zunahme der Verkehrsstärke kein verkehrstechnisches Problem dar, zumal sich die Spitzenstunden-Verkehrsstärke im Bereich von nur 500 KFZ/h im Querschnitt bewegt.
Auch die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten bleibt überall in den Spitzenstunden im Bereich der Qualitätsstufen A und B, kann also mindestens als „gut“ bewertet werden.
Hinsichtlich der Verkehrsstärke und der Verkehrsqualität sind die Unterschiede zwischen den Verkehrsführungsvarianten nur gering ausgeprägt.
Die b-Varianten mit abknickender Vorfahrt schaffen zwar für den entlang der Hauptrichtung fahrenden KFZ-Verkehr etwas geringere Wartezeiten, jedoch sind sie für den Rad- und Fußverkehr entlang der Gierather Straße nachteilig. Der sich auf der Fahrbahn in Richtung Südosten bewegende Radverkehr muss etwas längere Wartezeiten in Kauf nehmen als in den a-Varianten, bei denen er bevorrechtigt ist. Der Fußverkehr, der die Einmündung des Schlodderdicher Wegs quert, wäre gegenüber den in den Schlodderdicher Weg einbiegenden KFZ nicht mehr bevorrechtigt. Die Querung des Schlodderdicher Wegs stellt in den b-Varianten eine potenzielle Gefahrenquelle dar.
Ein weiterer Unterschied zwischen den Varianten besteht in der Art der Einbahnstraßenregelung. In der Variante 2 mit „unechter“ Einbahnstraße ist lediglich die Einfahrt aus der südlichen Gierather Straße in den verkehrsberuhigten Abschnitt untersagt. Der Anlieger-Quellverkehr kann aus der Gierather Straße in Fahrtrichtung Norden ausfahren, so dass für diesen keine Umwegfahrten entstehen, die das umgebende Straßennetz belasten. Es besteht allerdings im Gegensatz zu einer echten Einbahnstraße (V1) die Gefahr, dass einige KFZ-Fahrende das Einfahrverbot in den verkehrsberuhigten Abschnitt missachten.

4.2 Empfehlung

Aufgrund der erhöhten Wartezeiten für den Radverkehr und der potenziellen Gefahr für den querenden Fußverkehr wird die Beibehaltung der Vorfahrtberechtigung für die Gierather Straße empfohlen, die zudem eine etwas geringere Verkehrsstärke auf dem Schlodderdicher Weg zur Folge hat. Dies entspricht auch dem erklärten Ziel der Förderung des Radverkehrs. Da die Einführung einer „unechten" Einbahnstraßenregelung Vorteile für den Anlieger-Quell-verkehr bietet und Umwegfahrten vermieden werden, wird diese Regelung empfohlen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass durch eine bauliche Gestaltung der Ausfahrt aus dem verkehrsberuhigten Abschnitt der Gierather Straße das Einfahrverbot für KFZ deutlich wahrnehmbar gestaltet und unterstützt wird.
In der Gesamtschau ergibt sich eine Empfehlung für die Verkehrsführungsvariante 2a.

5 Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV]. (2015). Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S - Stadtstraßen. Köln.

Lindschulte + Kloppe, SSP Consult. (31. 1 2019). Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen". Düsseldorf/Köln.

6 Anhang

6.1 Ergebnisse der Verkehrszählung

6.1.1 Gesamttag

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

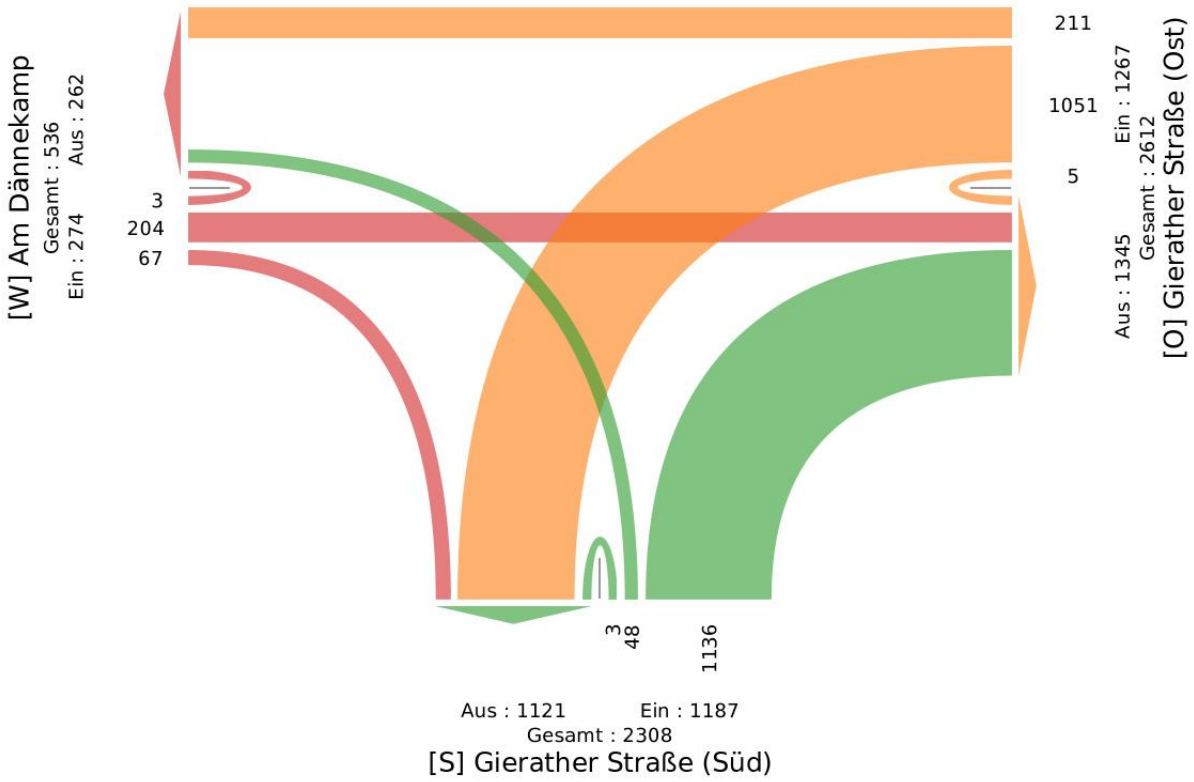


Abbildung 6-1: KFZ insgesamt, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

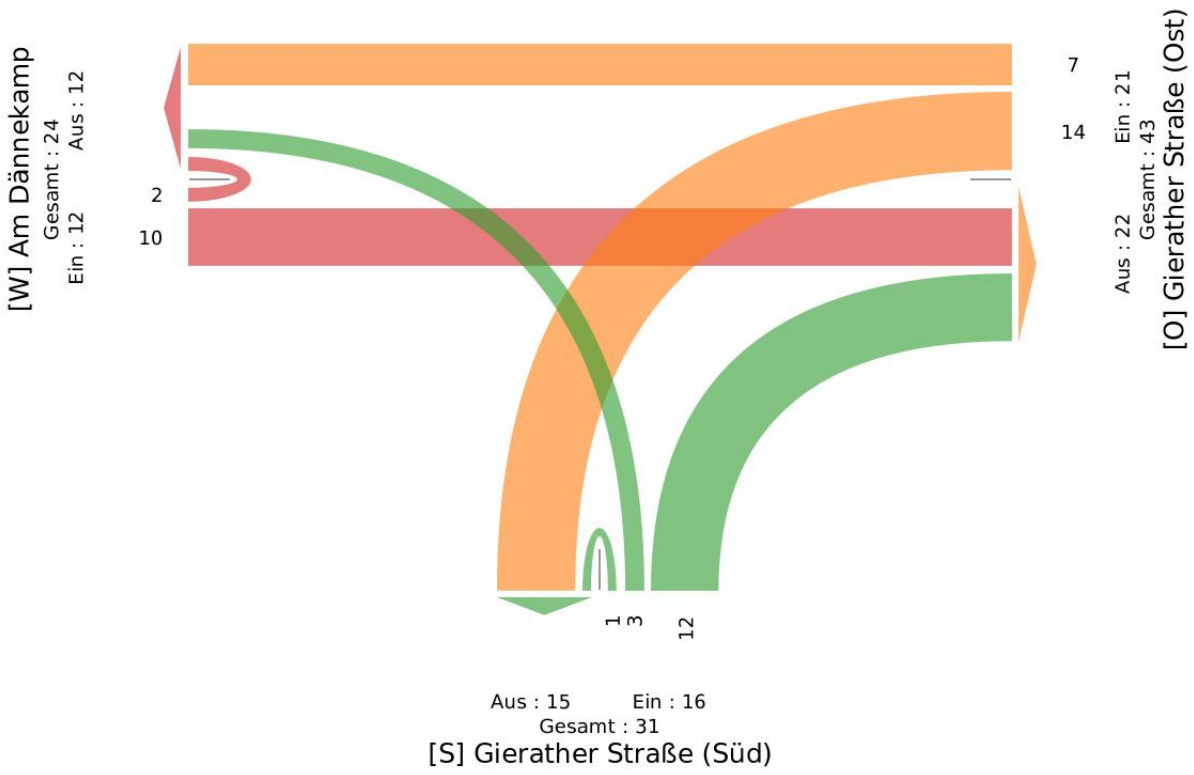


Abbildung 6-2: Schwerverkehr, 0:00–24:00 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

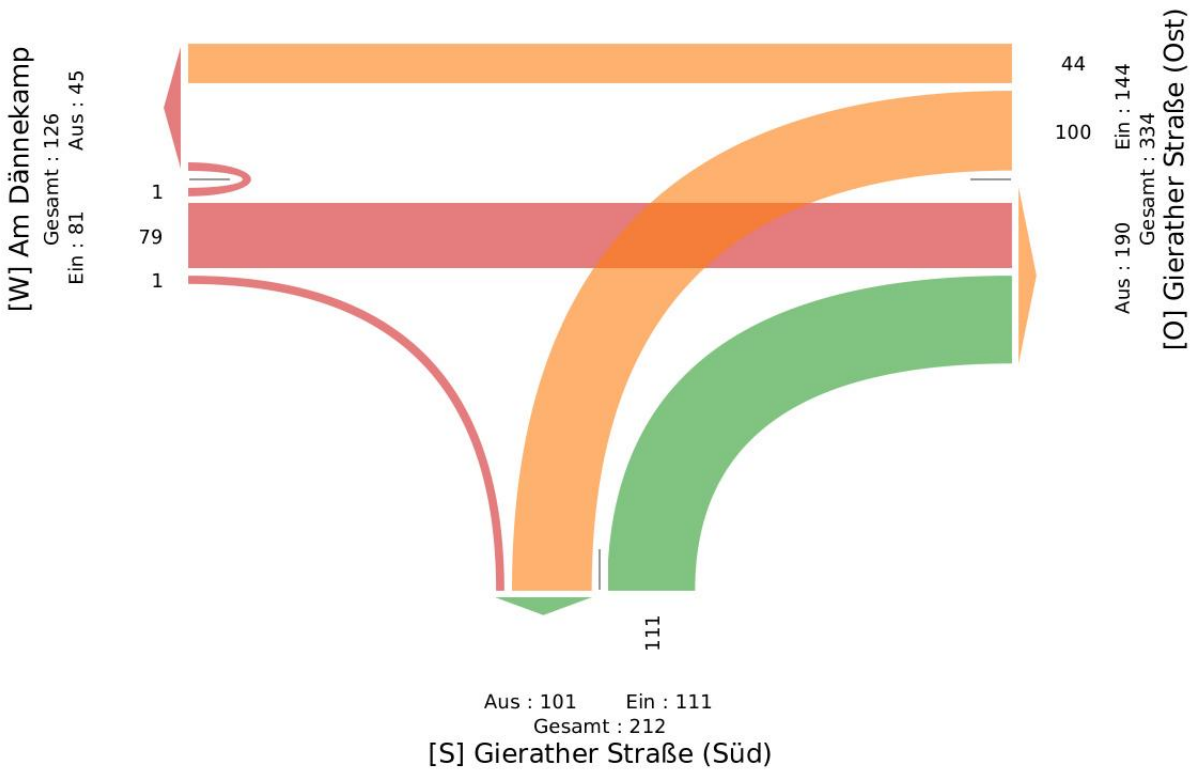


Abbildung 6-3: Radverkehr, 0:00–24:00 Uhr

6.1.2 Morgenspitzenstunde

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

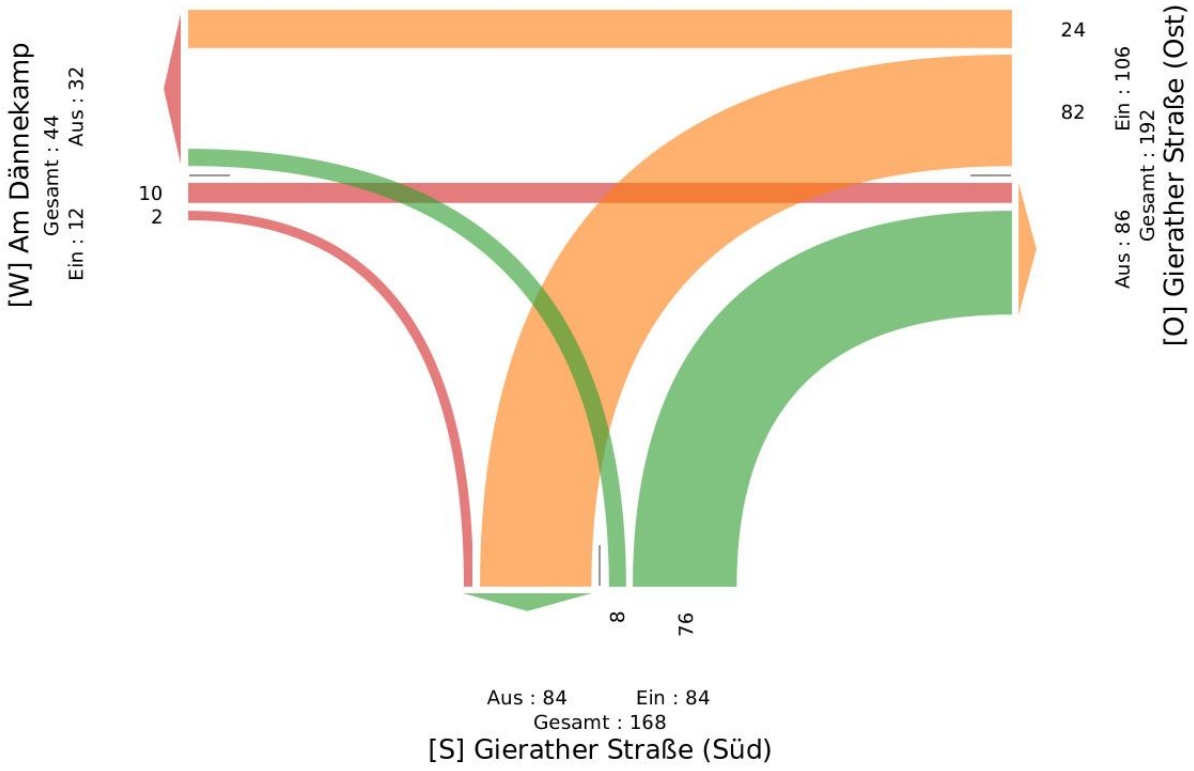


Abbildung 6-4: KFZ insgesamt, 7:30–8:30 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

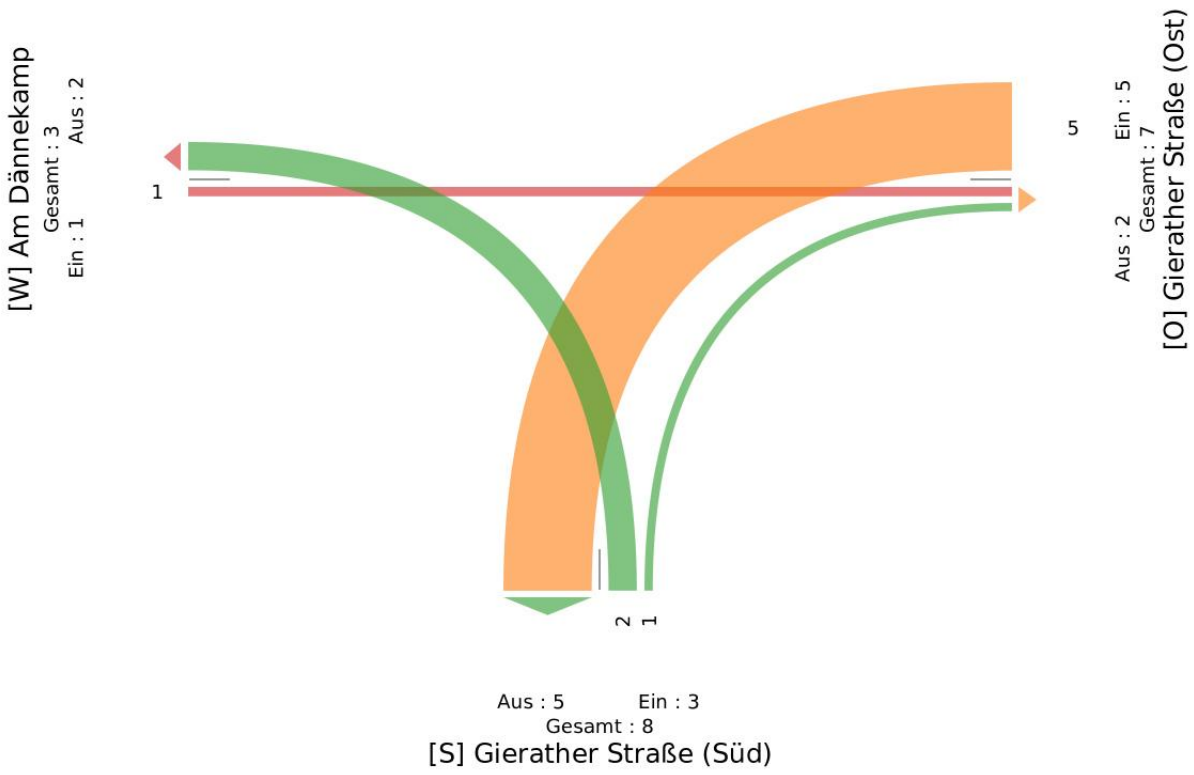


Abbildung 6-5: Schwerverkehr, 7:30–8:30 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

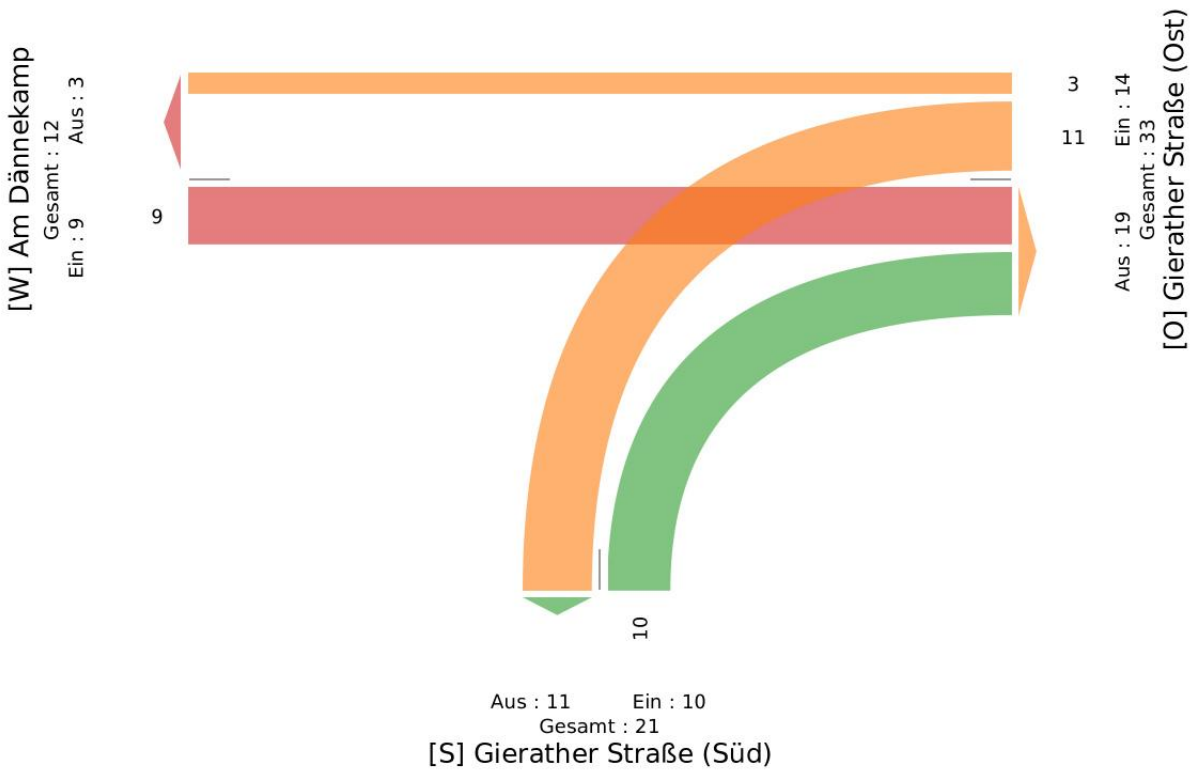


Abbildung 6-6: Radverkehr, 7:30–8:30 Uhr

6.1.3 Nachmittagsspitzenstunde

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

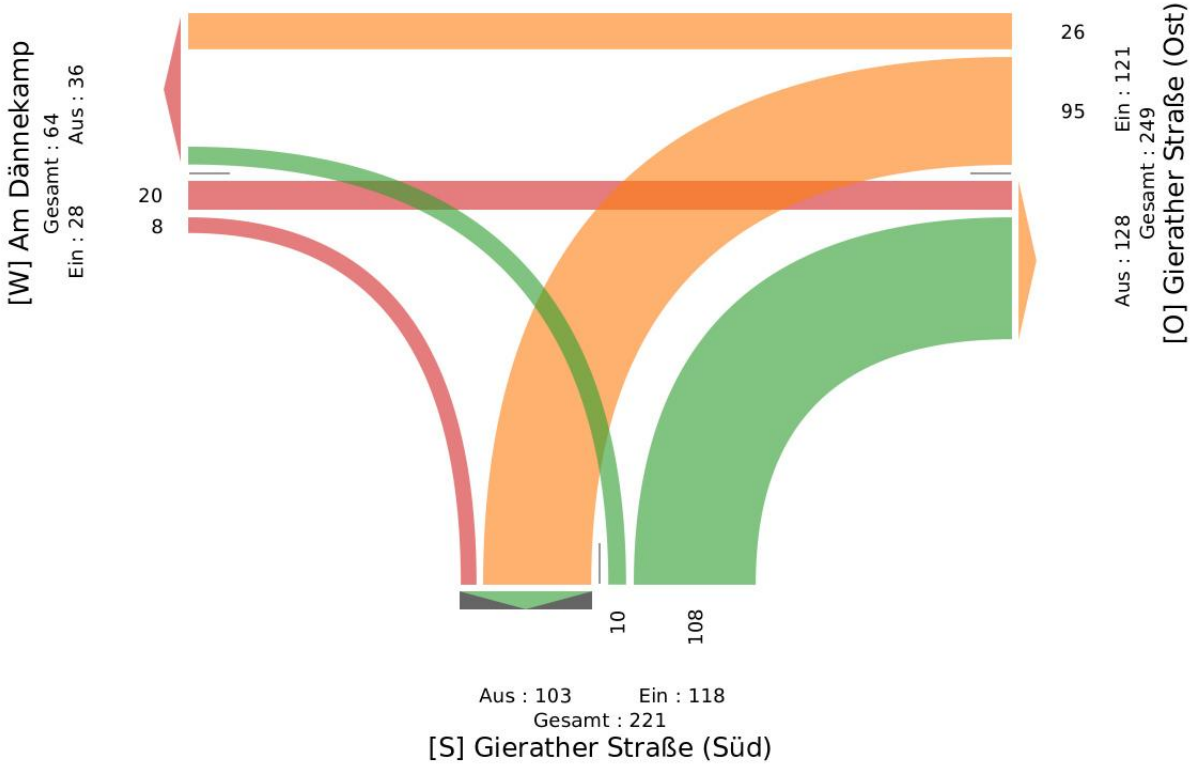


Abbildung 6-7: KFZ insgesamt, 14:45–15:45 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

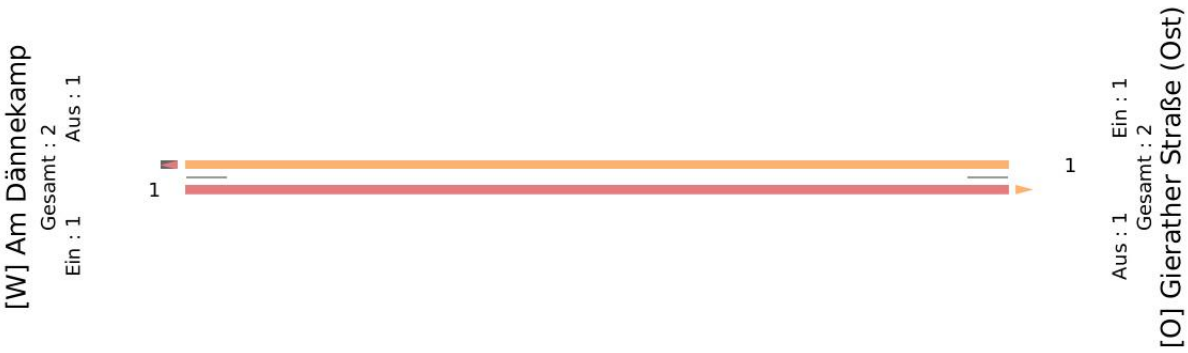


Abbildung 6-8: Schwerverkehr, 14:45–15:45 Uhr

Gierather Straße/ Am Dännekamp - Knotenpunkt(e)
Mi. 8 Oktober 2025
Spitzenstunde, abends (14:45 - 15:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde
Fahrräder auf der Straße
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1356953, Standort: 50.979185, 7.106712

Erstellt durch: Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, Köln, NW, 50667, DE

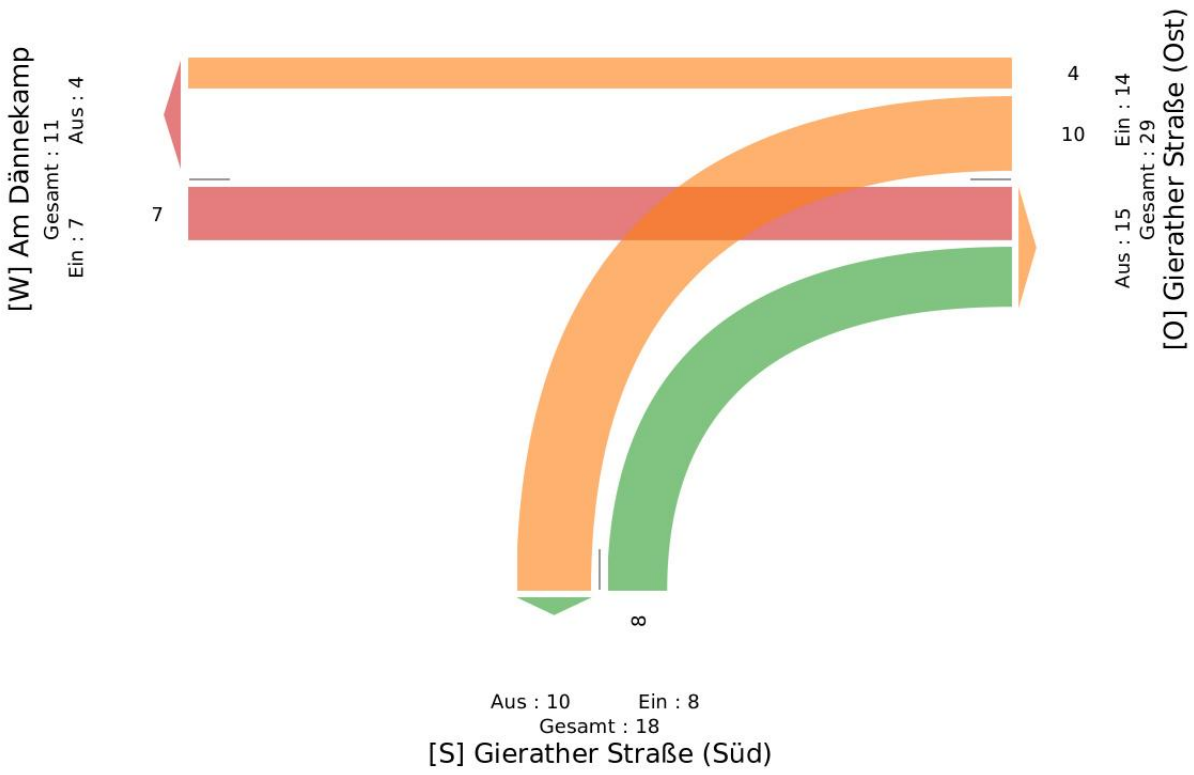


Abbildung 6-9: Radverkehr, 14:45–15:45 Uhr

6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Das HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2015) beschreibt die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für **Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage** wie folgt:

QSV A:

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B:

Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C:

Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D:

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E:

Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F:

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

QSV	mittlere Wartezeit t_W [s]			
	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung		Regelung „rechts vor links“ Kraftfahrzeugverkehr	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kreuzung	Einmündung
A	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	≤ 15
E	> 45	≤ 35	≤ 25	≤ 20
F	– [1]	> 35	> 25 [2]	> 20 [2]

1) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).
2) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

Tabelle 6-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

Beurteilung der Gesamtqualität am Verkehrsknoten:

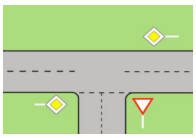
Bei Knotenpunkten mit Vorfahrtbeschilderung wird die mittlere Wartezeit für jeden einzelnen Nebenstrom sowie für Radverkehrsströme auf Radverkehrsanlagen und für Fußgängerströme getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsqualität eines solchen Knotenpunkts für den Fahrzeugverkehr ist die schlechteste Verkehrsqualität der betroffenen einzelnen Nebenströme oder Mischströme maßgebend.

Bei Einmündungen und Kreuzungen mit der Regelungsart „rechts vor links“ wird die in den Knotenpunktzufahrten größte mittlere Wartezeit der zufahrenden Kraftfahrzeuge bestimmt.

6.3 Ergebnisse für die Qualität des Verkehrsablaufs

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	54				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	212	783					
6	↱	25	5,9	3,0	68	1105		1,7	1	1	A
Misch-N		24,5				1105	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	85	5,5	2,8	69	1189		2,6	1	1	A
Misch-H		109				1507	7 + 8	2,0	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

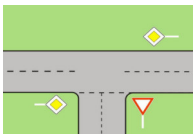
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	63				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	214	773					
6	↱	17	5,9	3,0	73	1098		1,7	1	1	A
Misch-N		16,5				1098	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	95	5,5	2,8	75	1180		2,8	1	1	A
Misch-H		117				1437	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

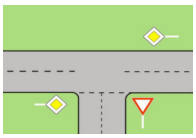
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



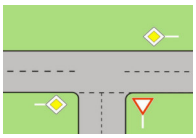
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		53				1800					A
3		3				1600					A
4		0	6,5	3,2	206	793					
6		25	5,9	3,0	67	1106		1,7	1	1	A
Misch-N		24,5				1106	4 + 6	1,7	1	1	A
8		24				1800					A
7		79	5,5	2,8	68	1190		2,5	1	1	A
Misch-H		103				1533	7 + 8	1,9	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	62				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	208	783					
6	↱	17	5,9	3,0	72	1099		1,7	1	1	A
Misch-N		16,5				1099	4 + 6	1,7	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	90	5,5	2,8	74	1182		2,8	1	1	A
Misch-H		112				1455	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

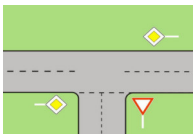
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



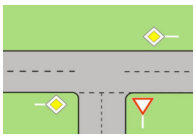
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		51				1800					A
3		3				1600					A
4		0	6,5	3,2	209	786					
6		30	5,9	3,0	65	1109		1,8	1	1	A
Misch-N		29,5				1109	4 + 6	1,8	1	1	A
8		24				1800					A
7		85	5,5	2,8	66	1193		2,6	1	1	A
Misch-H		109				1512	7 + 8	1,9	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	59				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	0	6,5	3,2	210	777					
6	↱	24	5,9	3,0	69	1103		2,0	1	1	A
Misch-N		23,5				1103	4 + 6	2,0	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	95	5,5	2,8	71	1186		2,8	1	1	A
Misch-H		117				1444	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

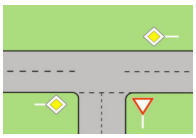
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B Gierather Str - Am Dännekamp MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	51				1800					A
3	↘	3				1600					A
4	↰	1	6,5	3,2	204	795		4,5	1	1	A
6	↱	30	5,9	3,0	65	1109		1,8	1	1	A
Misch-N		30,5				1095	4 + 6	1,9	1	1	A
8	←	24				1800					A
7	↙	79	5,5	2,8	66	1193		2,5	1	1	A
Misch-H		103				1537	7 + 8	1,9	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

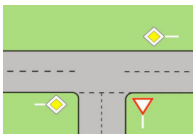
Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B Gierather Str - Am Dännekamp NASPI.kob



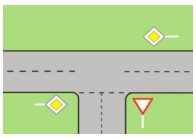
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	58				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	1	6,5	3,2	204	787		4,6	1	1	A
6	↱	24	5,9	3,0	68	1104		2,0	1	1	A
Misch-N		24,5				1086	4 + 6	2,0	1	1	A
8	←	22				1800					A
7	↙	90	5,5	2,8	70	1187		2,8	1	1	A
Misch-H		112				1461	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Am Dännekamp
Gierather Straße (Ost)
Nebenstrasse : Gierather Straße (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : Prognose 1a Gierather Str - Schlodderdicher Weg MoSpi.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	90				1800					A
3	↘	10				1600					A
4	↰	3	6,5	3,2	443	471		3,8	1	1	A
6	↱	179	5,9	3,0	126	1029		4,2	1	1	A
Misch-N											
8	←	30				1800					A
7	↙	256	5,5	2,8	132	1106		4,2	1	2	A
Misch-H		285				1213	7 + 8	3,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

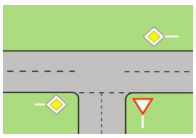
Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



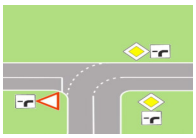
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	97				1800					A
3	↘	11				1600					A
4	↰	2	6,5	3,2	485	411		4,4	1	1	A
6	↱	223	5,9	3,0	123	1033		4,4	1	2	A
Misch-N		225,2				1042	4 + 6	4,4	1	2	A
8	←	20				1800					A
7	↙	323	5,5	2,8	129	1110		4,6	2	2	A
Misch-H		343				1164	7 + 8	4,1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG MOSPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	84	6,6	3,8	489	499	512	8,6	1	1	A
3	↓	10	6,5	3,7	297	663					
4	↰	3	5,5	2,6	326	947	1428	2,8	0	1	A
5											
6		182	Haupt-	Strom							
9											
8	←	29	Haupt-	Strom							
7	↙	263	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

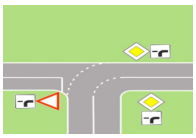
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	92	6,6	3,8	588	439	453	10,2	1	1	B
3	↓	11	6,5	3,7	354	616					
4	↰	2	5,5	2,6	373	896	1432	2,9	1	1	A
5											
6		229	Haupt-	Strom							
9											
8	←	19	Haupt-	Strom							
7	↙	333	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

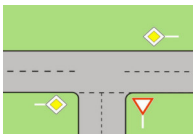
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG MOSPI.kob



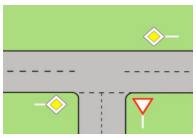
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	89				1800					A
3	↘	5				1600					A
4	↰	3	6,5	3,2	437	478		3,8	1	1	A
6	↱	178	5,9	3,0	122	1034		4,1	1	1	A
Misch-N											
8	←	30				1800					A
7	↙	251	5,5	2,8	126	1114		4,1	1	2	A
Misch-H		281				1225	7 + 8	3,4	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG NASPI.kob



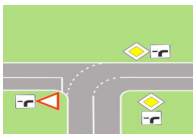
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	97				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↰	2	6,5	3,2	478	419		4,3	1	1	A
6	↱	222	5,9	3,0	119	1038		4,4	1	2	A
Misch-N		224				1047	4 + 6	4,3	1	2	A
8	←	20				1800					A
7	↓	318	5,5	2,8	122	1119		4,5	2	2	A
Misch-H		337				1175	7 + 8	4,0	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Gierather Straße (Nord)
Gierather Straße (Süd)
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG V2b MOSPI.kob



Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2	→	84	6,6	3,8	489	499	505	8,6	1	1	A
3	↓	4	6,5	3,7	297	663					
4	↰	3	5,5	2,6	326	947	1428	2,8	0	1	A
5											
6		182	Haupt-	Strom							
9											
8	←	29	Haupt-	Strom							
7	↙	263	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

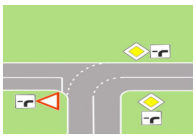
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Gierather Straße/ Schlodderdicher Weg
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE GIERATHER STR - SCHLODDERDICHER WEG V2b NASPI.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	91	6,6	3,8	589	438	444	10,3	1	1	B
3	↘	4	6,5	3,7	354	616					
4	↰	2	5,5	2,6	373	896	1433	2,9	1	1	A
5											
6		230	Haupt-	Strom							
9											
8	←	19	Haupt-	Strom							
7	↙	333	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

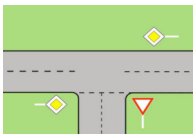
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Gierather Straße (Nord)		Gierather Straße (Süd)
	Schlodderdicher Weg	

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : Prognose V1a Schlodderdicher Weg - Am Dännekamp MoSpi.kob



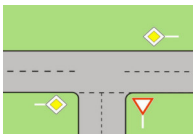
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	13				1800					A
3	↘	183				1600					A
4	↰	232	6,5	3,2	152	900		5,3	2	2	A
6	↱	51	5,9	3,0	110	1049		2,9	1	1	A
Misch-N		282,5				924	4 + 6	5,3	2	3	A
8	←	11				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	204	1019		2,1	1	1	A
Misch-H		11				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		226				1600					A
4		290	6,5	3,2	167	884		6,0	2	3	A
6		58	5,9	3,0	131	1022		3,3	1	1	A
Misch-N		348,2				905	4 + 6	6,3	2	3	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	245	973		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

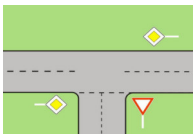
Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	13				1800					A
3	↘	188				1600					A
4	↰	242	6,5	3,2	156	896		5,4	2	2	A
6	↱	51	5,9	3,0	113	1046		2,9	1	1	A
Misch-N		292,5				919	4 + 6	5,4	2	3	A
8	←	12				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	209	1013		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

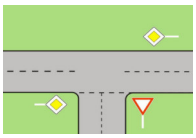
Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.10

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V1B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



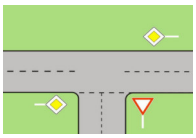
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		233				1600					A
4		302	6,5	3,2	171	880		6,2	2	3	A
6		57	5,9	3,0	135	1018		3,3	1	1	A
Misch-N		359,2				899	4 + 6	6,5	2	4	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	252	965		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



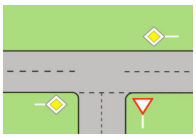
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		13				1800					A
3		183				1600					A
4		229	6,5	3,2	153	899		5,2	2	2	A
6		49	5,9	3,0	110	1049		2,9	1	1	A
Misch-N		277,5				922	4 + 6	5,3	2	2	A
8		12				1800					A
7		16	5,5	2,8	204	1019		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2A SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



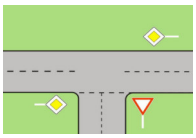
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		226				1600					A
4		286	6,5	3,2	167	884		6,0	2	3	A
6		55	5,9	3,0	131	1022		3,2	1	1	A
Misch-N		341,2				904	4 + 6	6,2	2	3	A
8		13				1800					A
7		13	5,5	2,8	245	973		2,3	1	1	A
Misch-H		13				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Morgenspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP MOSPI.kob



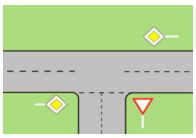
Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	13				1800					A
3	↘	188				1600					A
4	↰	239	6,5	3,2	156	896		5,3	2	2	A
6	↱	48	5,9	3,0	113	1046		2,9	1	1	A
Misch-N		286,5				918	4 + 6	5,4	2	3	A
8	←	12				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	209	1013		2,1	1	1	A
Misch-H		12				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BGLGIE26
Knotenpunkt : Schlodderdicher Weg/ Am Dännekamp
Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
Datei : PROGNOSE V2B SCHLODDERDICHER WEG - AM DÄNNEKAMP NASPI.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		15				1800					A
3		234				1600					A
4		298	6,5	3,2	172	878		6,2	2	3	A
6		54	5,9	3,0	135	1017		3,3	1	1	A
Misch-N		352,2				897	4 + 6	6,4	2	3	A
8		14				1800					A
7		13	5,5	2,8	253	964		2,3	1	1	A
Misch-H		14				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Schlodderdicher Weg (Nord)
Am Dännekamp
Nebenstrasse : Schlodderdicher Weg (Süd)