

Verkehrsprognose Hornschuchcampus



Auftraggeber: **P&P Gruppe**
z.H. Herr Alexander Faust
Isaak-Loewi-Straße 11
90763 Fürth

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

Bearbeitung: Holger Warnke
T: 0911-32239-73
holger.warnke@pbconsult.de

Impressum

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

<http://www.pbconsult.de/>
info@pbconsult.de

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


.....
Georg Kern
Geschäftsführer
.....
Holger Warnke
Projektleiter

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	5
2	Grundlagenermittlung	5
3	Induzierter Verkehr Hornschuchcampus	8
3.1	Verkehrsverteilung	8
3.2	Verkehrsumlegung	10
4	Ermittlung des Prognoseverkehrs 2025	12
5	Anhang	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der betrachteten Zählpunkte mit umliegendem Straßennetz	5
Abbildung 2: Detailübersicht der betrachteten Zählpunkte.....	6
Abbildung 3: Zufahrtsverteilung	9
Abbildung 4: Ausfahrtsverteilung.....	9
Abbildung 5: Prognostiziert, zusätzlicher Verkehr durch den Hornschuchcampus [Kfz/24h]...	10
Abbildung 6: $DTV_{W5,2025,iV}$	12
Abbildung 7: $DTV_{2025,iV}$, M_T , M_N , p_T , p_N	13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV) für das Jahr 2015 und SV-Anteile.....	7
Tabelle 2: Verkehrserzeugung der einzelnen Nutzungstypen.....	10
Tabelle 3: Umgelegte Zu- und Ausfahrten des induzierten Verkehrs auf die Zählpunkte	11
Tabelle 4: Übersicht DTV_{2015} , $DTV_{W5,2025}$, DTV_{2025} , $DTV_{W5,2025,iV}$, $DTV_{2025,iV}$, M_T , p_T , M_N , p_N	14

1 Ausgangssituation

Die P&P Gruppe möchte dem Grundstück des ehemaligen Recyclinghof Fürth an der Hornschuchpromenade (B8) eine neue Nutzung zuführen. In einem Gutachten wurden bereits im vergangenen Jahr die aus der Erschließung des Gebietes entstehenden Verkehre berechnet und darauf aufbauend die Anbindung an die Hornschuchpromenade konzipiert sowie die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der Hornschuchpromenade untersucht werden.

Zum Zwecke der Lärmschutzberechnung muss nun die prognostizierte Verkehrsbelastung berechnet und die errechnete Verkehrserzeugung auf das Straßennetz umgelegt werden.

2 Grundlagenermittlung

Als Grundlage für die Ermittlung des Prognoseverkehrs werden die vorhandenen Verkehrszählungen (DTV₂₀₁₅) der Stadt Fürth von 14 umliegenden Straßenabschnitten herangezogen.

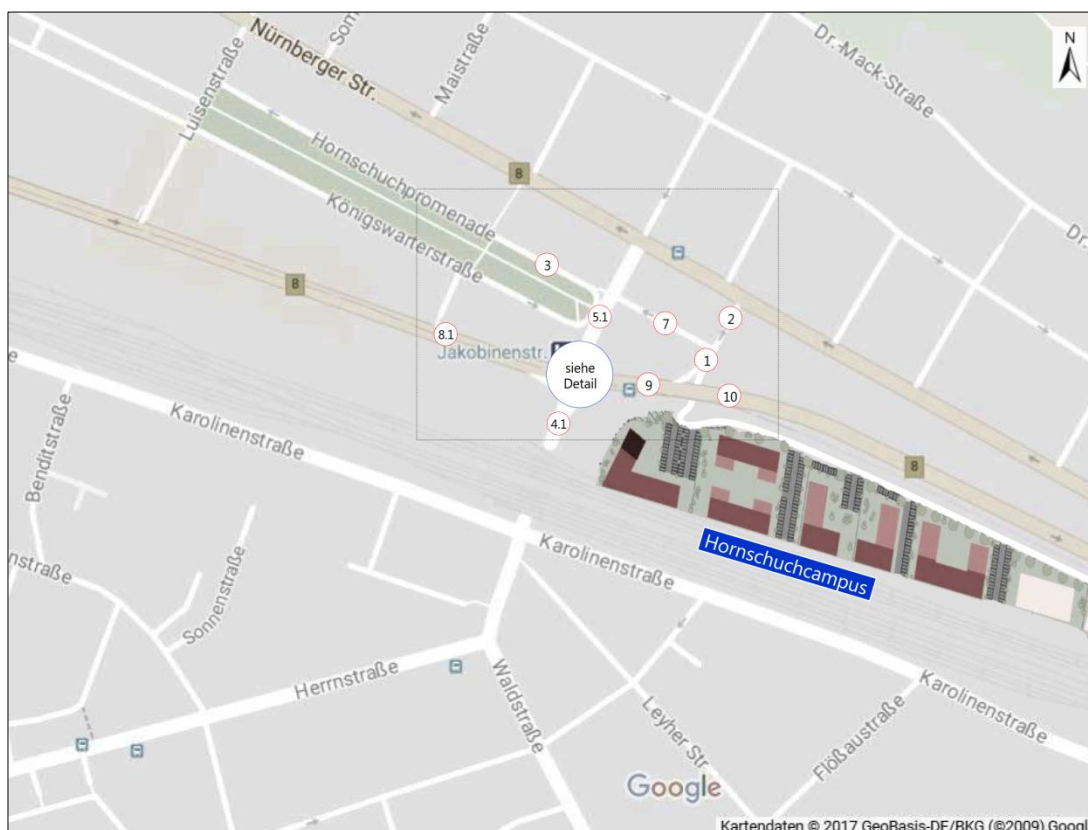


Abbildung 1: Übersicht der betrachteten Zählpunkte mit umliegendem Straßennetz

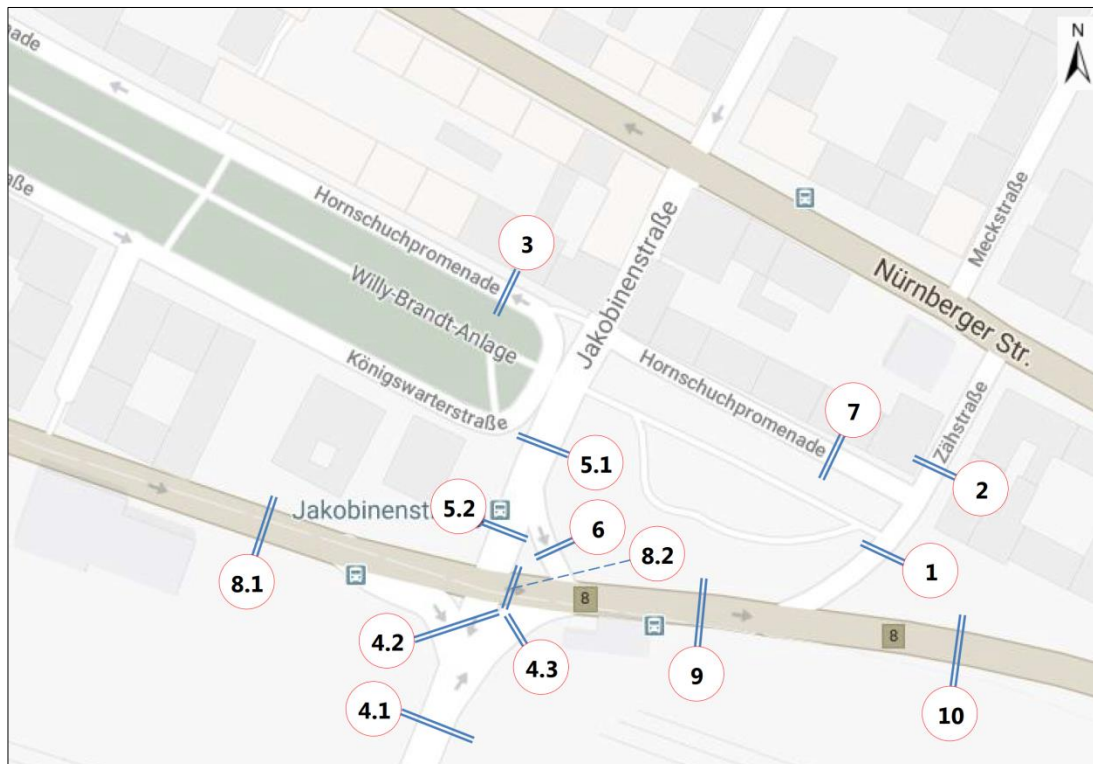


Abbildung 2: Detailübersicht der betrachteten Zählpunkte

Tabelle 1: Durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV) für das Jahr 2015 und SV-Anteile

Zählpunkt Straße/Fahrtrichtung	DTV ₂₀₁₅ [Kfz/24h]	SV tags [%]	SV nachts [%]	Geschwindigkeit v [km/h]
		6 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr	
1 Zählstraße/Süden	3.475	3,4	4,8	50
2 Zählstraße/Norden	3.138	3,4	4,8	50
3 Hornschuchpromenade Westen/ Hausnummer 3	942	1,0	0,0	30
4.1 südl. Jakobinenstraße	15.873	3,5	4,4	50
4.2 südl. Jakobinenstraße (südwärts)	9.010	4,5	5,6	50
4.3 südl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)	6.863	2,2	2,9	50
5.1 Nördl. Jakobinenstraße	6.195	6,0	6,5	50
5.2 Nördl. Jakobinenstraße (Geradeaus)	5.408	6,3	6,8	50
6 Nördl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)	787	4,0	4,2	50
7 Hornschuchpromenade Einbahn	337	19,3	1,5	30 bzw. 10
8.1 Westl. Gebhardtstraße	11.477	2,6	2,6	50
8.2 Östl. Gebhardtstraße	7.876	2,9	2,9	50
9 Gebhardtstraße (westl. Zählstraße)	15.525	2,6	3,0	50
10 Hornschuchpromenade Osten	12.050	2,4	2,4	50

Erwartete Steigerungsraten liegen von der Stadt Fürth vor. Von der Stadt Fürth wurde gegenüber dem Jahr 2015 ein absoluter Zuwachs von 10 % für Pkw und Lfw < 3,5 t und für den Schwerverkehr von 21 % bis zum Jahr 2025 intrapoliert. Grundlage dazu war eine Verkehrsuntersuchung im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Nürnberg (StBAN) mit Ausgangsjahr 2010 und Prognosehorizont 2025.

Die Wachstumsrate für den Pkw und Lfw-Verkehr < 3,5 t (a_{Pkw}) beträgt somit 110 % und für den Schwerverkehr (a_{SV}) beträgt somit 121 %

3 Induzierter Verkehr Hornschuchcampus

3.1 Verkehrsverteilung

Durch die geplante Nutzung wird zusätzlicher Verkehr induziert und es ergeben sich gegenüber der Bestandssituation Änderungen an den angrenzenden Knotenpunkten hinsichtlich der Verkehrsstärken einzelner Fahrbeziehungen. Die Aufteilung wurde anhand der Lage im Fürther Stadtgebiet und dem angrenzenden Straßennetz vorgenommen und mit der Verkehrsplanung der Stadt Fürth abgestimmt.

Der Hornschuchcampus ist Nahe der Stadtgrenze zu Nürnberg geplant. Eine gute Anbindung an den Frankenschnellweg/ die A73 ist gegeben. Daher wird erwartet, dass ein Großteil des Verkehrs Richtung Ost fährt bzw. von dort kommt.

Als weitere wichtige Quell-Ziel-Richtung werden die Fürther Innenstadt und die Fürther Südstadt gesehen, wobei über die Fürther Südstadt auch eine schnelle Anbindung zur Südwesttangente/ der B8 gegeben ist. Der Verkehr in die Fürther Südstadt wird über die Hornschuchpromenade erwartet, da davon ausgegangen wird, dass die Umfahrung über die Nürnberger Straße durch die Signalisierungen und den weiteren Weg weniger attraktiv ist.

Für die Hornschuchpromenade Richtung Westen wird kein Verkehr erwartet. Eine Durchfahrt vom östlichen Teil der Hornschuchpromenade ist nicht möglich. Daher wird diese in der Verkehrsverteilung nicht weiter berücksichtigt.

Nachstehend ist die prozentuale Aufteilung der maßgeblich erwarteten Verkehrsströme durch den induzierten Verkehr getrennt nach Zu- und Ausfahrt dargestellt:

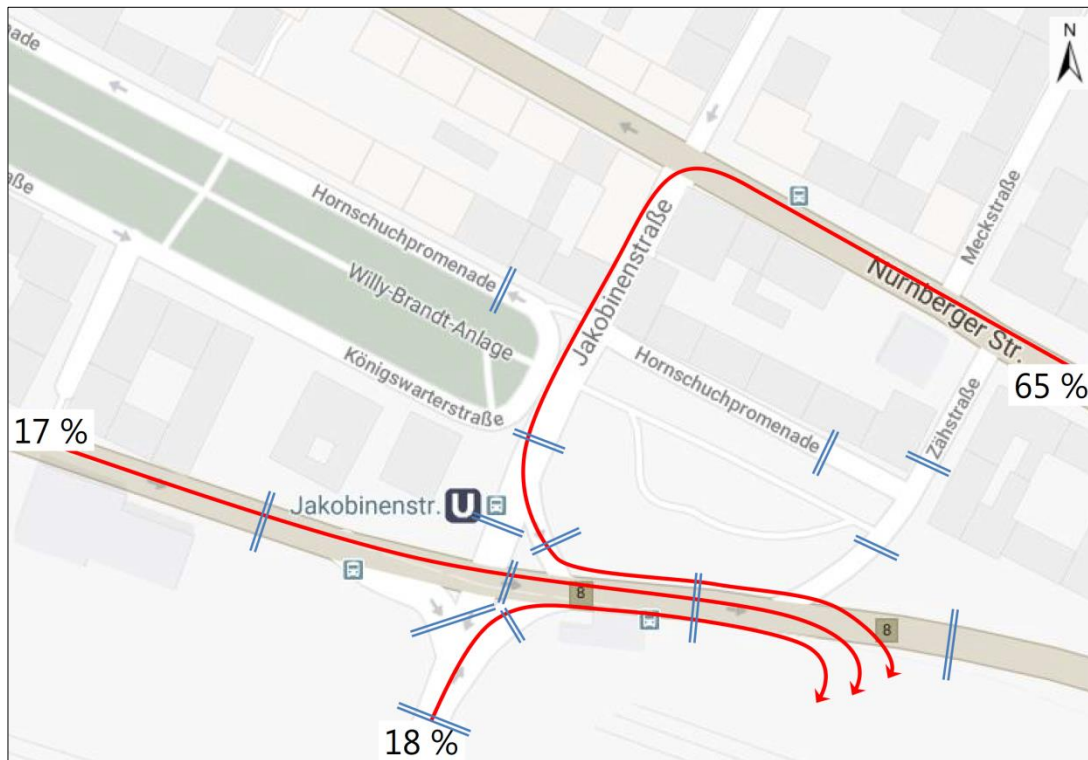


Abbildung 3: Zufahrtsverteilung

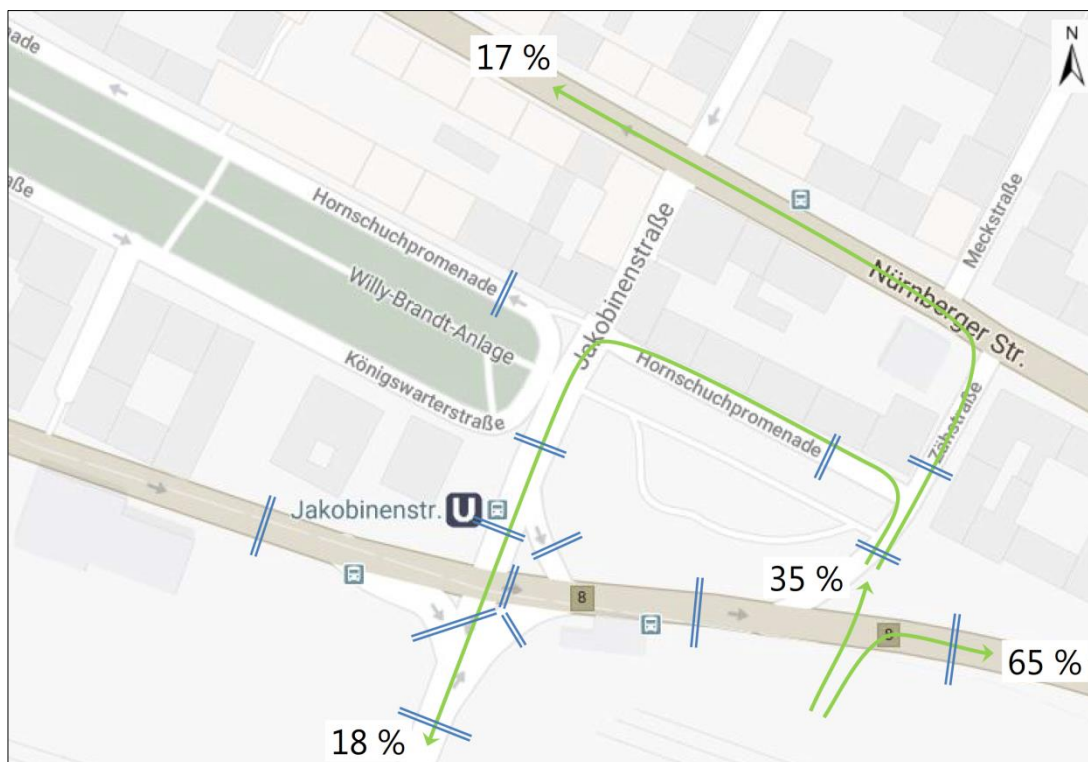


Abbildung 4: Ausfahrtsverteilung

3.2 Verkehrsumlegung

Aus der Verkehrserzeugung des Gutachtens aus dem vergangenen Jahr können folgenden Quell- und Zielverkehre übernommen werden:

Tabelle 2: Verkehrserzeugung der einzelnen Nutzungstypen

Nutzungstyp	Quellverkehr	Zielverkehr
Bürogebäude	167	167
Gewerbefläche I	43	43
Gewerbefläche V	462	462
Hotel	72	72
Gesamt	744	744

Mit der prozentualen Aufteilung aus dem Abschnitt 3.1 *Verkehrsverteilung* wurden die Werte auf die einzelnen Zu- und Ausfahrtsrichtungen errechnet.

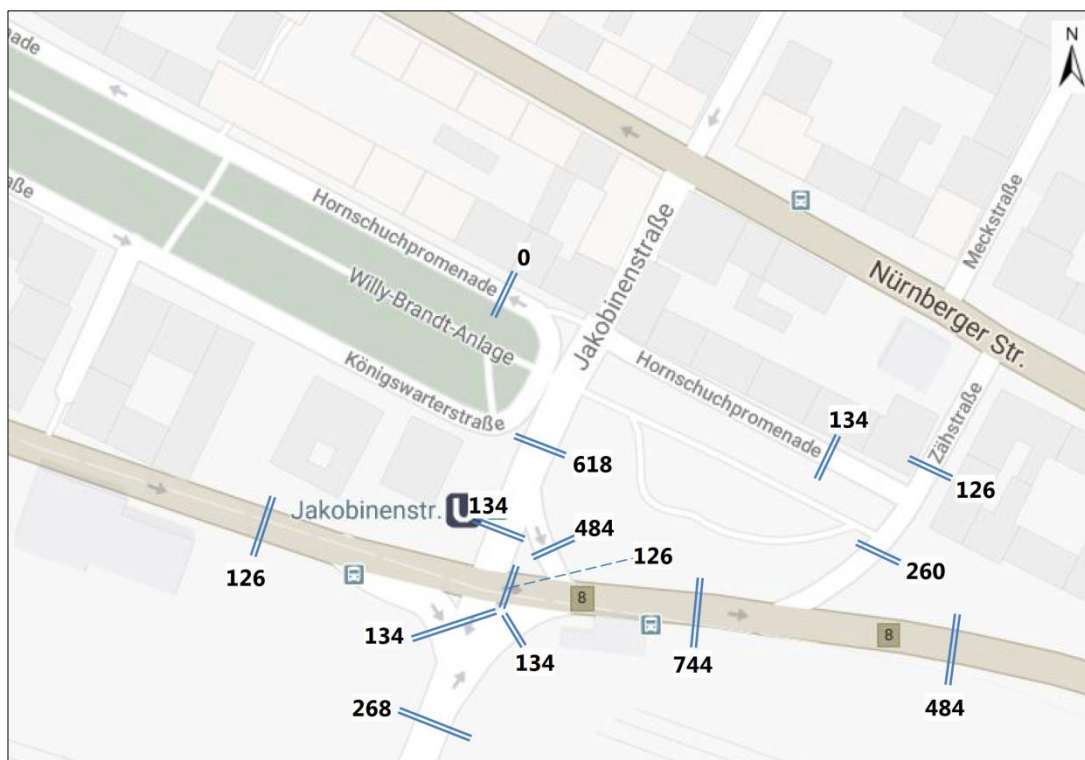


Abbildung 5: Prognostiziert, zusätzlicher Verkehr durch den Hornschuchcampus [Kfz/24h]

Tabelle 3: Umgelegte Zu- und Ausfahrten des induzierten Verkehrs auf die Zählpunkte

Zählpunkt Straße/Fahrtrichtung		Zufahrt				Ausfahrt			
		65%	18%	17%	Kfz/24h	65%	18%	17%	Kfz/24h
1	Zähstraße/Süden				0		x	x	260
2	Zähstraße/Norden				0			x	126
3	Hornschuchpromenade Westen/ Hausnummer 3				0				0
4.1	südl. Jakobinenstraße		x		134		x		134
4.2	südl. Jakobinenstraße (südwärts)				0		x		134
4.3	südl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)		x		134				0
5.1	Nördl. Jakobinenstraße	x			484		x		134
5.2	Nördl. Jakobinenstraße (Geradeaus)				0		x		134
6	Nördl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)	x			484				0
7	Hornschuchpromenade Einbahn				0		x		134
8.1	Westl. Gebhardtstraße			x	126				0
8.2	Östl. Gebhardtstraße			x	126				0
9	Gebhardtstraße (westl. Zähstraße)	x	x	x	744				0
10	Hornschuchpromenade Osten				0	x			484

4 Ermittlung des Prognoseverkehrs 2025

Die Ermittlung orientiert sich am „Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Hieraus wurde die verkehrliche Situation für den Prognosehorizont 2025 ermittelt (DTV [Kfz/24h] und DTV_{W5} [Kfz/24h], jeweils für Pkw und Lkw (SV)). Die Berechnung für die einzelnen Zählpunkte befindet sich im Abschnitt *5 Anhang*.

Hinweis:

Aufgrund von Rundungen können Differenzen in der Summenbildung von Verkehrsrichtungen bis zu 5 Promille auftreten. Die größte festgestellte Abweichung liegt bei 1,9 Promille (8 Kfz/24h) in der Kreuzung Zählstraße/ Hornschuchpromenade. Diese sind im Hinblick auf den Prognosehorizont 2025 vernachlässigbar klein und vom Ersteller akzeptiert.

Prognostizierter, durchschnittlich werktäglicher Verkehr (Mo-Fr) in Kfz/24h:

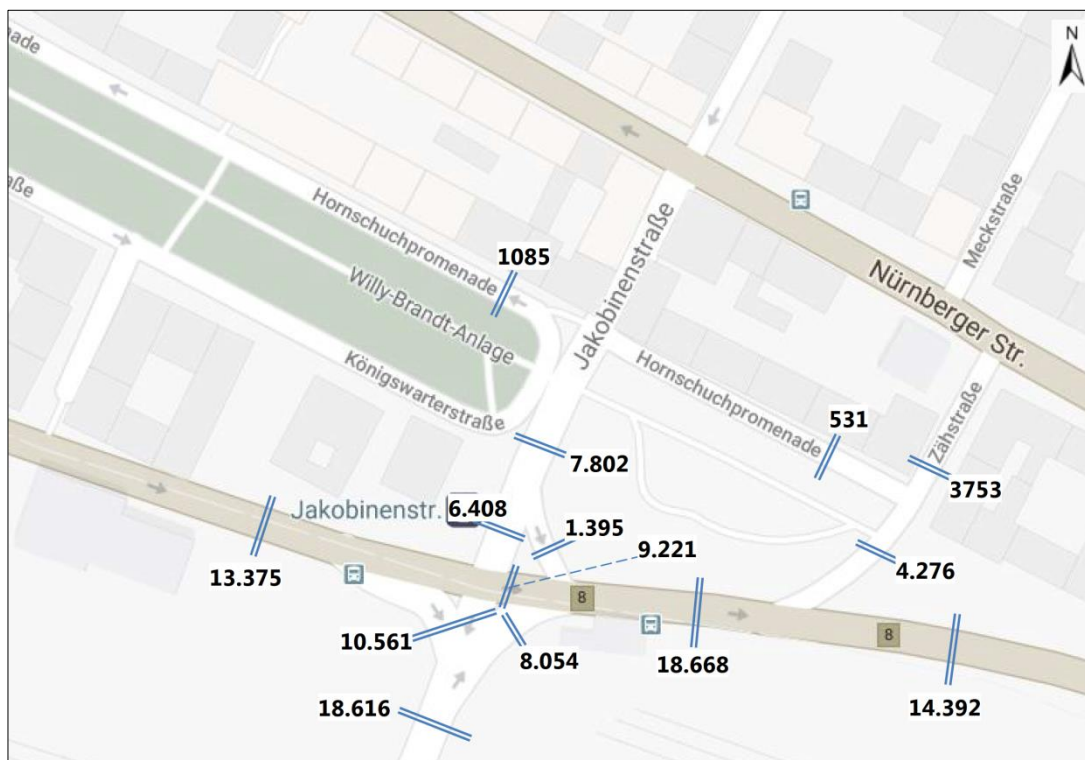


Abbildung 6: $DTV_{W5,2025,iV}$

Prognostizierter, durchschnittlich täglicher Verkehr (Mo-So), maßgebende stündliche Belastung und Lkw-Anteile Tag/ Nacht gemäß RLS-90:

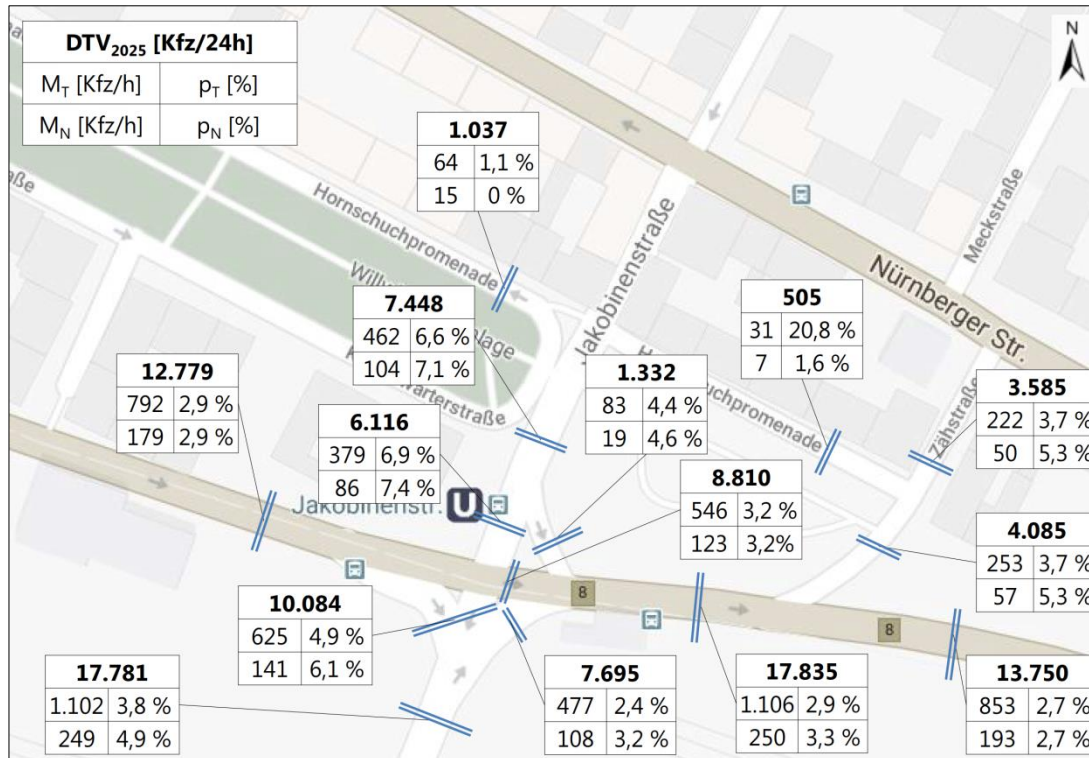


Abbildung 7: DTV_{2025,iV}, M_T, M_N, p_T, p_N

Tabelle 4: Übersicht DTV₂₀₁₅, DTV_{W5,2025}, DTV₂₀₂₅, DTV_{W5,2025,IV}, DTV_{2025,IV}, M_T, p_T, M_N, p_N

Zählpunkt	Straße/Fahrtrichtung	DTV ₂₀₁₅	DTV _{W5,2025}	DTV ₂₀₂₅	DTV _{W5,2025,IV}	DTV _{2025,IV}	mT _{2025,IV}	pT ₂₀₂₅	mN _{2025,IV}	pN ₂₀₂₅
1	Zählstraße/Süden	3475	4016	3836	4276	4085	253	3,7%	57	5,3%
2	Zählstraße/Norden	3138	3627	3464	3753	3585	222	3,7%	50	5,3%
3	Hornschuchpromenade Westen/ Hausnummer 3	942	1085	1037	1085	1037	64	1,1%	15	0,0%
4.1	südl. Jakobinenstraße	15873	18348	17525	18616	17781	1102	3,8%	249	4,9%
4.2	südl. Jakobinenstraße (südwärts)	9010	10427	9957	10561	10084	625	4,9%	141	6,1%
4.3	südl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)	6863	7920	7567	8054	7695	477	2,4%	108	3,2%
5.1	Nördl. Jakobinenstraße	6195	7184	6857	7802	7448	462	6,6%	104	7,1%
5.2	Nördl. Jakobinenstraße (Geradeaus)	5408	6274	5988	6408	6116	379	6,9%	86	7,4%
6	Nördl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)	787	911	870	1395	1332	83	4,4%	19	4,6%
7	Hornschuchpromenade Einbahn	337	397	378	531	505	31	20,8%	7	1,6%
8.1	Westl. Gebhardtstraße	11477	13249	12658	13375	12779	792	2,9%	179	2,9%
8.2	Östl. Gebhardtstraße	7876	9095	8689	9221	8810	546	3,2%	123	3,2%
9	Gebhardtstraße (westl. Zählstraße)	15525	17924	17124	18668	17835	1106	2,9%	250	3,3%
10	Hornschuchpromenade Osten	12050	13908	13288	14392	13750	853	2,7%	193	2,7%

5 Anhang

Zählpunkt 1 : Zählstraße/Süden

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	3.475 Kfz/24h	
p_T	=	3,4 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	3,4 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	4,8 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	3,6 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	125 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	3.350 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	151 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	3.685 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	3.836 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	3,7 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	3,7 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	5,3 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	162 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	3.854 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	4.016 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	4,0 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 1: Zählstraße/Süden)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	260 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	260 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	4.276 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	171 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	4.105 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	160 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	3.925 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	4.085 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	253 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	172 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	57 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 2 : Zählstraße/Norden

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	3.138 Kfz/24h	
p_T	=	3,4 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	3,4 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	4,8 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	3,6 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	114 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	3.024 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	138 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	3.326 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	3.464 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	3,7 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	3,7 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	5,3 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	148 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	3.479 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	3.627 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	4,1 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 2: Zählstraße/Norden)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	126 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	126 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	3.753 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	154 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	3.599 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	144 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	3.441 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	3.585 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	222 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	151 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	50 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 3 : Hornschuchpromenade Westen/ Hausnummer 3

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	942 Kfz/24h	
p_T	=	1,0 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	1,0 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	0,0 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	0,9 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	8 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	934 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	10 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	1.027 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	1.037 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	1,1 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	1,1 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	0,0 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	11 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	1.074 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	1.085 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	1,0 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 3: Hornschuchpromenade Westen/ Hausnummer 3)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	0 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	1.085 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	11 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	1.074 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	10 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	1.027 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	1.037 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	64 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	44 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	15 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 4.1 : südl. Jakobinenstraße

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	15.873 Kfz/24h	
p_T	=	3,5 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	3,5 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	4,4 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	3,7 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	586 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	15.287 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	709 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	16.816 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	17.525 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	3,8 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	3,8 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	4,9 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	759 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	17.589 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	18.348 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	4,1 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 4.1: südl. Jakobinenstraße)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	134 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	134 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	268 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	18.616 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	763 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	17.853 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	713 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	17.068 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	17.781 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	1.102 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	747 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	249 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 4.2 : südl. Jakobinenstraße (südwärts)

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	9.010 Kfz/24h	
p_T	=	4,5 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	4,5 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	5,6 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	4,7 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	426 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	8.584 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	515 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	9.442 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	9.957 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	4,9 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	4,9 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	6,1 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	551 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	9.876 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	10.427 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	5,3 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 4.2: südl. Jakobinenstraße (südwärts))

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	134 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	134 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	10.561 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	560 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	10.001 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	523 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	9.561 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	10.084 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	625 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	424 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	141 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 4.3 : südl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	6.863 Kfz/24h	
p_T	=	2,2 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	2,2 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	2,9 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	2,3 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	160 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	6.703 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	194 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	7.373 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	7.567 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	2,4 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	2,4 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	3,2 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	208 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	7.712 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	7.920 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	2,6 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 4.3: südl. Jakobinenstraße (Abbiegespur))

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	134 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	134 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	8.054 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	209 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	7.845 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	195 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	7.500 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	7.695 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	477 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	323 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	108 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 5.1 : Nördl. Jakobinenstraße

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	6.195 Kfz/24h	
p_T	=	6,0 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	6,0 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	6,5 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	6,2 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	384 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	5.811 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	465 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	6.392 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	6.857 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	6,6 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	6,6 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	7,1 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	498 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	6.686 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	7.184 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	6,9 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 5.1: Nördl. Jakobinenstraße)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	484 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	134 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	618 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	7.802 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	538 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	7.264 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	503 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	6.945 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	7.448 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	462 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	313 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	104 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 5.2 : Nördl. Jakobinenstraße (Geradeaus)

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	5.408 Kfz/24h	
p_T	=	6,3 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	6,3 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	6,8 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	6,5 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	352 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	5.056 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	426 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	5.562 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	5.988 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	6,9 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	6,9 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	7,4 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	456 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	5.818 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	6.274 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	7,3 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 5.2: Nördl. Jakobinenstraße (Geradeaus))

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	134 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	134 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	6.408 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	468 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	5.940 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	437 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	5.679 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	6.116 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	379 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	257 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	86 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 6 : Nördl. Jakobinenstraße (Abbiegespur)

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	787 Kfz/24h	
p_T	=	4,0 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	4,0 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	4,2 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	4,1 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	32 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	755 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	39 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	831 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	870 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	4,4 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	4,4 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	4,6 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	42 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	869 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	911 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	4,6 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 6: Nördl. Jakobinenstraße (Abbiegespur))

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	484 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	484 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	1.395 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	64 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	1.331 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	60 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	1.272 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	1.332 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	83 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	56 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	19 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 7 : Hornschuchpromenade Einbahn

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	337 Kfz/24h	
p_T	=	19,3 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	19,3 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	1,5 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	17,8 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	60 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	277 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	73 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	305 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	378 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	20,8 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	20,8 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	1,6 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	78 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	319 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	397 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	19,6 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 7: Hornschuchpromenade Einbahn)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	134 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	134 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	531 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	104 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	427 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	97 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	408 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	505 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	31 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	21 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	7 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 8.1 : Westl. Gebhardtstraße

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	11.477 Kfz/24h	
p_T	=	2,6 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	2,6 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	2,6 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	2,6 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	302 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	11.175 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	365 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	12.293 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	12.658 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	2,9 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	2,9 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	2,9 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	391 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	12.858 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	13.249 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	3,0 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8.1: Westl. Gebhardtstraße)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	126 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	126 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	13.375 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	401 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	12.974 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	375 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	12.404 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	12.779 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	792 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	537 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	179 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 8.2 : Östl. Gebhardtstraße

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	7.876 Kfz/24h	
p_T	=	2,9 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	2,9 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	2,9 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	2,9 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	228 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	7.648 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	276 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	8.413 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	8.689 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	3,2 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	3,2 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	3,2 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	295 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	8.800 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	9.095 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	3,2 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 8.2: Östl. Gebhardtstraße)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	126 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	126 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	9.221 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	295 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	8.926 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	276 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	8.534 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	8.810 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	546 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	370 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	123 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 9 : Gebhardtstraße (westl. Zählstraße)

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	15.525 Kfz/24h	
p_T	=	2,6 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	2,6 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	3,0 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	2,7 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	420 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	15.105 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	508 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	16.616 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	17.124 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	2,9 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	2,9 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	3,3 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	544 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	17.380 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	17.924 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	3,0 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 9: Gebhardtstraße (westl. Zählstraße))

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	744 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	0 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	744 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	18.668 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	560 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	18.108 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	523 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	17.312 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	17.835 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	1.106 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	749 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	250 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV

Zählpunkt 10 : Hornschuchpromenade Osten

Eingangswerte:

DTV_{2015}	=	12.050 Kfz/24h	
p_T	=	2,4 %	(6-18 Uhr)
p_A	=	2,4 %	(18-22 Uhr)
p_N	=	2,4 %	(22-6 Uhr)
a_{SV}	=	121 %	(Wachstumsrate Schwerverkehr)
a_{Pkw}	=	110 %	(Wachstumsrate Pkw und Lfw < 3,5 t)
$k_{\alpha,SV}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{SV} nach $DTV_{W5,SV}^1$)
$k_{\alpha,Pkw}$	=	7,6 % / 7,1 %	(Umrechnungsfaktor DTV_{Pkw} nach $DTV_{W5,Pkw}$)

Umrechnung DTV in getrennte Kfz und SV Werte:

p_{2015}	=	2,4 %	$(12 \text{ h} * p_T * 0,062 + 4 \text{ h} * p_A * 0,042 + 8 \text{ h} * p_N * 0,014)$
$DTV_{SV,2015}$	=	295 Kfz/24h	$(DTV_{2015} * p_{2015})$
$DTV_{Pkw,2015}$	=	11.755 Kfz/24h	$(DTV_{2015} - DTV_{SV,2015})$

Hochrechnung Kfz und SV Werte auf den Prognosehorizont 2025:

$DTV_{SV,2025}$	=	357 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * a_{SV})$
$DTV_{Pkw,2025}$	=	12.931 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * a_{Pkw})$
DTV_{2025}	=	13.288 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2025} + DTV_{Pkw,2025})$
$p_{T,2025}$	=	2,7 %	$(p_T * a_{SV}) / (p_T * a_{SV} + (1 - p_T) * a_{Pkw})$
$p_{A,2025}$	=	2,7 %	$(p_A * a_{SV}) / (p_A * a_{SV} + (1 - p_A) * a_{Pkw})$
$p_{N,2025}$	=	2,7 %	$(p_N * a_{SV}) / (p_N * a_{SV} + (1 - p_N) * a_{Pkw})$

Umrechnung DTV in DTV_{W5} :

$DTV_{W5,SV,2025}$	=	382 Kfz/24h	$(DTV_{SV,2015} * k_{\alpha,SV})$
$DTV_{W5,Pkw,2025}$	=	13.526 Kfz/24h	$(DTV_{Pkw,2015} * k_{\alpha,Pkw})$
$DTV_{W5,2025}$	=	13.908 Kfz/24h	$(DTV_{W5,SV,2025} + DTV_{W5,Pkw,2025})$
$p_{W5,2025}$	=	2,7 %	$(DTV_{W5,SV,2025} / DTV_{W5,2025})$

(Fortsetzung der Berechnung zu Zählpunkt 10: Hornschuchpromenade Osten)

Induzierter Verkehr Hornschuchcampus:

Zufahrt	=	0 Kfz/24h	(Zufahrt + Ausfahrt)
Ausfahrt	=	484 Kfz/24h	
Gesamt _{iV}	=	484 Kfz/24h	

Prognosehorizont 2025 DTV_{W5} inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{W5,2025,iV}	=	14.392 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025} + Gesamt _{iV})
DTV _{W5,SV,2025,iV}	=	389 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} * p _{W5,2025})
DTV _{W5,Pkw,2025,iV}	=	14.003 Kfz/24h	(DTV _{W5,2025,iV} - DTV _{W5,SV,2025,iV})

Prognosehorizont 2025 DTV inklusive induziertem Verkehr:

DTV _{SV,2025,iV}	=	363 Kfz/24h	(DTV _{W5,SV,2025,iV} / k _{α,SV})
DTV _{Pkw,2025,iV}	=	13.387 Kfz/24h	(DTV _{W5,Pkw,2025,iV} / k _{α,Pkw})
DTV _{2025,iV}	=	13.750 Kfz/24h	(DTV _{SV,2025,iV} + DTV _{Pkw,2025,iV})
M _{T,2025}	=	853 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,062)
M _{A,2025}	=	578 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,042)
M _{N,2025}	=	193 Kfz/h	(DTV _{2025,iV} * 0,014)

¹ Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen, Tab. 87 Spitzenstundenanteile Kfz und SV