



Verkehrsuntersuchung zum B-Plan „Auf dem Forst II“ – Ergänzungsbericht

Stadt Riedstadt

Dezember 2018

M.Eng. Lars Garber
Dipl. Ing. Dominik Könighaus

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Bestand	2
3	Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt B 26/ B44 / L 3096	3
4	Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Planfall	4
	Verzeichnisse	6

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Auf dem Forst II“ sollen als Ergänzung weitere Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Gewerbeflächenenerweiterung auf den Knotenpunkt B 26 / B 44 / L 3096 (Knotenpunkt 2 in **Abbildung 1**) zu untersuchen.



Abbildung 1: Lage des Gewerbegebiets mit Knotenpunkten und Bau- und Planungsabschnitten

Deshalb wird im weiteren Verlauf auf die Kapitel „Erfassung des aktuellen Verkehrsgeschehens“ und „Abgleich mit Annahmen aus Verkehrsuntersuchung [...]“ verzichtet, um Doppelungen mit dem ursprünglichen Bericht zu vermeiden.

Vorgehensweise

Die Ergänzung gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

- Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Bestand
 - B26 / Oppenheimer Straße (KP 1)
 - B26 / B44 / L 3096 (KP 2)
- Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt B26 / B44 / L 3096
 - Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall
 - Abschätzung der Richtungsverteilung des zusätzlichen Neuverkehrs am Knotenpunkt B26 / B44 / L 3096
 - Überlagerung des gezählten Verkehrs mit dem Neuverkehr (Prognose-Planfall)
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Prognose-Planfall
 - B26 / Oppenheimer Straße
 - B26 / B44 / L 3096.

2 Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Bestand

Die Berechnung erfolgt auf Basis der Verkehrsbelastungen, die bei einer Verkehrszählung am Dienstag, den 30. Januar 2018 ermittelt wurden (Vgl. **Anlage 1**). Die Einteilung der Signalgruppen und Phasenfolgen wurden von Hessen Mobil übernommen (siehe **Anlage 6**)

Für den Knotenpunkt B 26 / Oppenheimer Straße (KP 1) ist die nachmittägliche Spitzenstunde mit einer Knotenverkehrsstärke von 1.424 Kfz/h die maßgebende Spitzenstunde. Zur Verdeutlichung wurde auch die vormittägliche Spitzenstunde untersucht. Nachfolgend sind die maßgeblichen kritischen Kennwerte der Leistungsfähigkeitsuntersuchung in **Tabelle 1** aufgelistet. Ausführlich sind die Berechnungsergebnisse in **Anlage 2** aufgeführt.

Knoten 1: B 26 / Oppenheimer Straße		
Kennwerte	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	848	1.423
mittlere Wartezeit [s] (<i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i>)	31,6 (<i>Linkseinbieger in Richtung B 26</i>)	38,8 (<i>B 26 in Richtung Westen</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	B	C
Rückstaulänge [m]	47 (<i>Linksabbieger in Richtung Oppenheimer Straße</i>)	47 (<i>Linksabbieger in Richtung Oppenheimer Straße</i>)

Tabelle 1: Leistungsfähigkeitskennwerte - Bestand KP 1

Am Knotenpunkt B 26 / B 44 / L 3096 (KP 2) ist ebenfalls die nachmittägliche Spitzenstunde mit einer Knotenverkehrsstärke von 1.778 Kfz/h die maßgebende Spitzenstunde. Nachfolgend sind die maßgeblichen kritischen Kennwerte der Leistungsfähigkeitsuntersuchung in **Tabelle 2** aufgelistet. Ausführlich sind die Berechnungsergebnisse in **Anlage 2** aufgeführt

Knoten 2: B 26 / B44 / L3096		
Kennwerte	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.423	1.778
mittlere Wartezeit [s] (<i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i>)	47,2 (<i>L 3096 in Richtung Osten / Süden</i>)	43,4 (<i>L 3096 in Richtung Osten / Süden</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	C	C
Rückstaulänge [m]	121 (<i>B 44 in Richtung Norden</i>)	126 (<i>B 26 in Richtung Norden, Westen, Süden</i>)

Tabelle 2: Leistungsfähigkeitskennwerte - Bestand KP 2

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung zeigen auf, dass beide Knotenpunkte leistungsfähig betrieben werden können. Am KP 2 jedoch reichen die vorhandenen Fahrstreifenlängen in der östlichen Knotenpunktzufahrt (B 26) nicht aus, um in der nachmittäglichen Spitzenstunde den vorhandenen Fahrzeugrückstau aufzunehmen, als Konsequenz kann der Linksabbiegestreifen nach Süden nicht jederzeit erreicht werden. Der Rückstau reicht jedoch nicht bis in den KP 1 zurück. Die Wartezeiten sind indes kurz, der ggf. entstehende Rückstau baut sich entsprechend schnell wieder ab.

3 Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt B 26/ B44 / L 3096

Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt B 26 / B 44 / L 3096 wird zunächst die Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall ermittelt. Dieser beinhaltet das Verkehrsaufkommen des Bestands (gemäß Zählung) sowie einen pauschalen Zuwachs von 5% auf den Hauptströmen.

Die aus der Verkehrsverteilung des zusätzlichen Neuverkehrs resultierenden Verkehrsmengen werden auf das Straßennetz umgelegt (Vgl. **Anlage 3**). Dies ergibt die Gesamt-Prognosebelastung für den Knotenpunkt B 26 / B 44 / L 3096. Die durch die Bebauung entstehenden Kfz-Verkehrsbelastungen am bestehenden Knotenpunkt KP 2 in der Spitzenstunde sind **Anlage 4** zu entnehmen. Den Knotenpunkt befahren im Planfall insgesamt 1.578 Kfz in der vormittäglichen, sowie 1.970 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

4 Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Planfall

Für beide Knotenpunkte Straße ist die Leistungsfähigkeit zu berechnen. Die Berechnungen erfolgen auf Basis der bestehenden Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage.

Für den Knotenpunkt B 26 / Oppenheimer sind die maßgeblichen Kennwerte der Leistungsfähigkeitsuntersuchung nachfolgend in **Tabelle 3** aufgeführt. Ausführlich sind die Berechnungsergebnisse in **Anlage 5** aufgeführt. Den Berechnungen wird eine Umlaufzeit von 90 Sekunden zugrunde gelegt.

Knoten 1: B 26 / Oppenheimer Straße		
Kennwerte	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.094	1.642
mittlere Wartezeit [s] (<i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i>)	37,5 (<i>B 26 in Richtung Westen</i>)	44,2 (<i>B 26 in Richtung Westen</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	C	C
Rückstaulänge [m]	46 (<i>Linksabbieger in Richtung Oppenheimer Straße</i>)	48 (<i>Linksabbieger in Richtung Oppenheimer Straße</i>)

Tabelle 3 Leistungsfähigkeitskennwerte - Planfall KP 1

Für den Knotenpunkt B 26 / B 44 / L 3096 sind die maßgeblichen Kennwerte der Leistungsfähigkeitsuntersuchung nachfolgend in **Tabelle 4** aufgeführt. Ausführlich sind die Berechnungsergebnisse in **Anlage 5** aufgeführt. Den Berechnungen wird eine Umlaufzeit von 80 Sekunden zugrunde gelegt.

Knoten 2: B 26 / B44 / L3096		
Kennwerte	Vormittag	Nachmittag
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.578	1.970
mittlere Wartezeit [s] (<i>ungünstigster Fahrzeugstrom</i>)	45,2 (<i>L 3096 in Richtung Osten / Süden</i>)	48,3 (<i>L 3096 in Richtung Osten / Süden</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	C	C
Rückstaulänge [m]	142 (<i>B 44 in Richtung Norden</i>)	170 (<i>B 26 in Richtung Norden, Westen, Süden</i>)

Tabelle 4: Leistungsfähigkeitskennwerte - Planfall KP 2

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass auch für den Planfall an beiden Knotenpunkten eine "befriedigende" Verkehrsqualitätsstufe erreicht wird. Die vorhandenen Stauraumlängen reichen i. d. R. aus.

Lediglich am KP 2 reichen die vorhandenen Fahrstreifenlängen in der östlichen Knotenpunktzufahrt (B 26) in der nachmittäglichen Spitzenstunde nicht aus, um den entstehenden Fahrzeugrückstau aufzunehmen. Der Linksabbiegestreifen ist nicht jederzeit zu erreichen. Wie in Abschnitt 2 bereits erwähnt, tritt dieser Fall bereits heute auf. Die Kapazitätsgrenze des Knotenpunktes wird auch im Planfall nicht erreicht werden. Die Verkehrsqualitätsstufe ist unverändert „C“.

Sofern aktuell keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf aufgrund der vorhandenen Länge des Linksabbiegefahrstreifes nach Süden am Knotenpunkt 2 festzustellen sind, wird empfohlen, keine zusätzlichen baulichen Ertüchtigungsmaßnahmen am Knotenpunkt vorzunehmen.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Lage des Gewerbegebiets mit Knotenpunkten und Bau- und Planungsabschnitten	1
---	---

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Leistungsfähigkeitskennwerte - Bestand KP 1	2
Tabelle 2: Leistungsfähigkeitskennwerte - Bestand KP 2	3
Tabelle 3 Leistungsfähigkeitskennwerte - Planfall KP 1	4
Tabelle 4: Leistungsfähigkeitskennwerte - Planfall KP 2	4

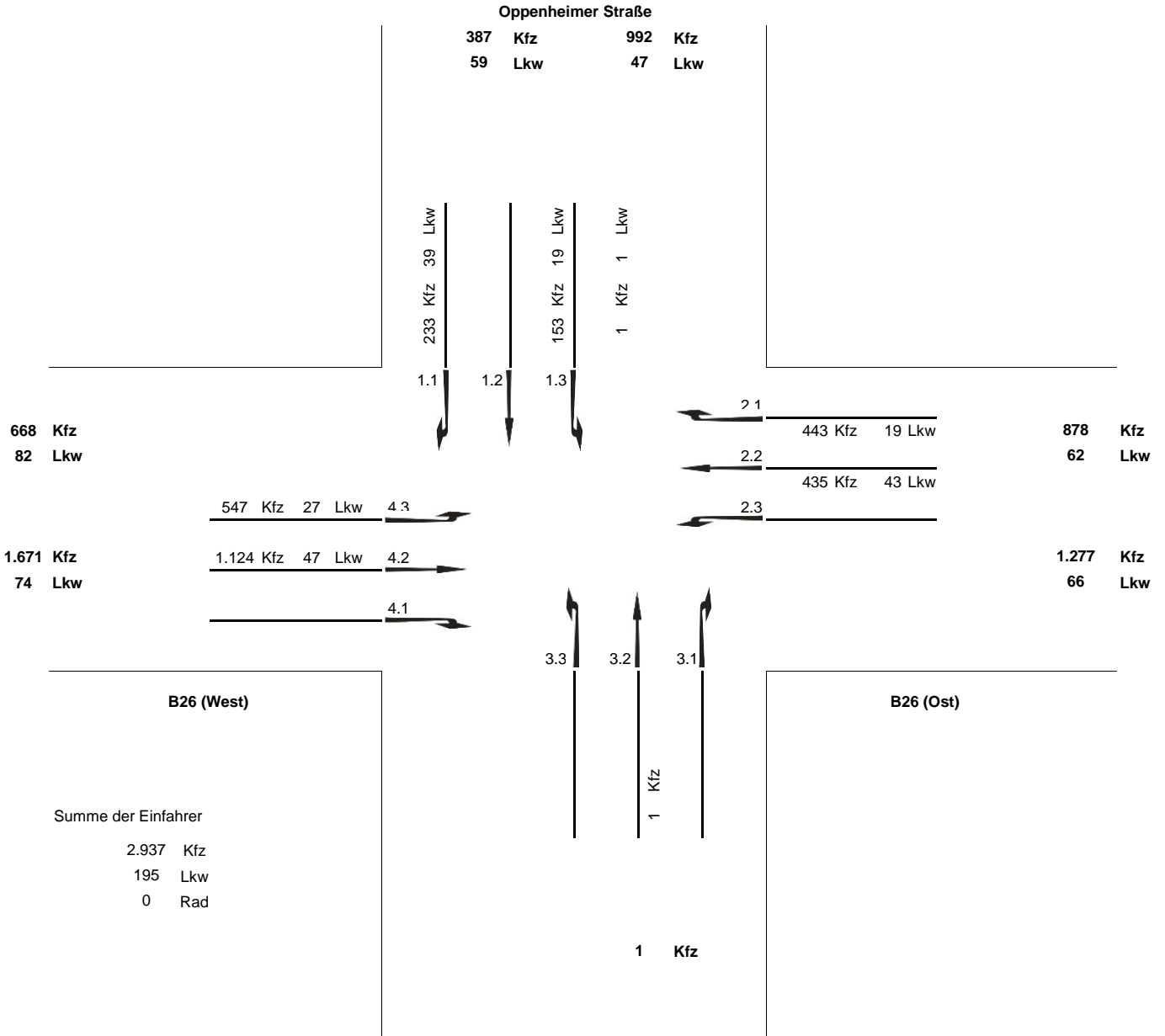
Anlagen:

Anlage 1	Ergebnisse Verkehrserhebung
Anlage 2	Leistungsfähigkeitsberechnung – Bestand
Anlage 3	Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs
Anlage 4	Verkehrsmengen Prognose - Planfall
Anlage 5	Leistungsfähigkeitsberechnung Prognose – Planfall
Anlage 6	Signallagepläne

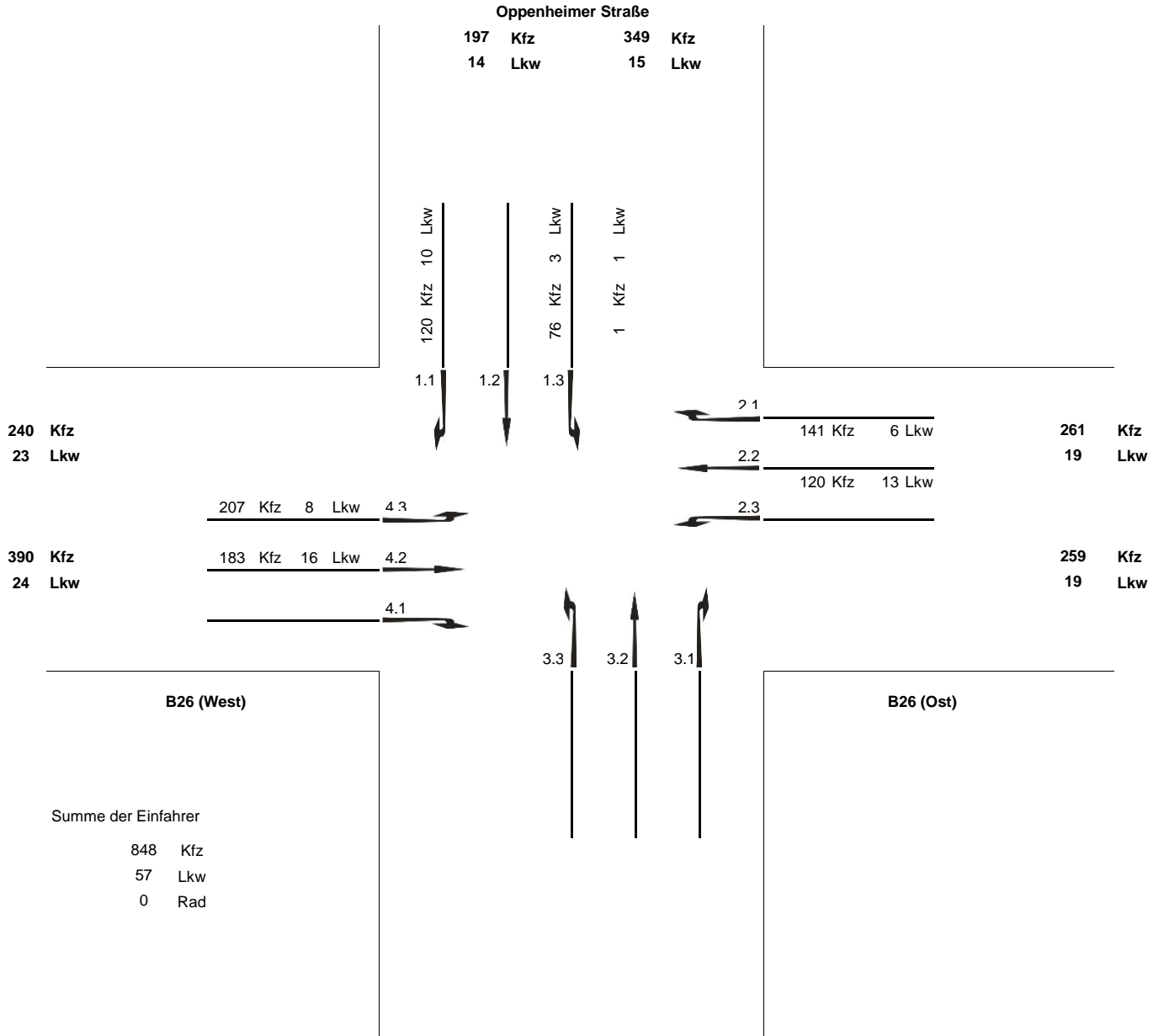
Anlagen

Anlage 1
Ergebnisse Verkehrserhebung

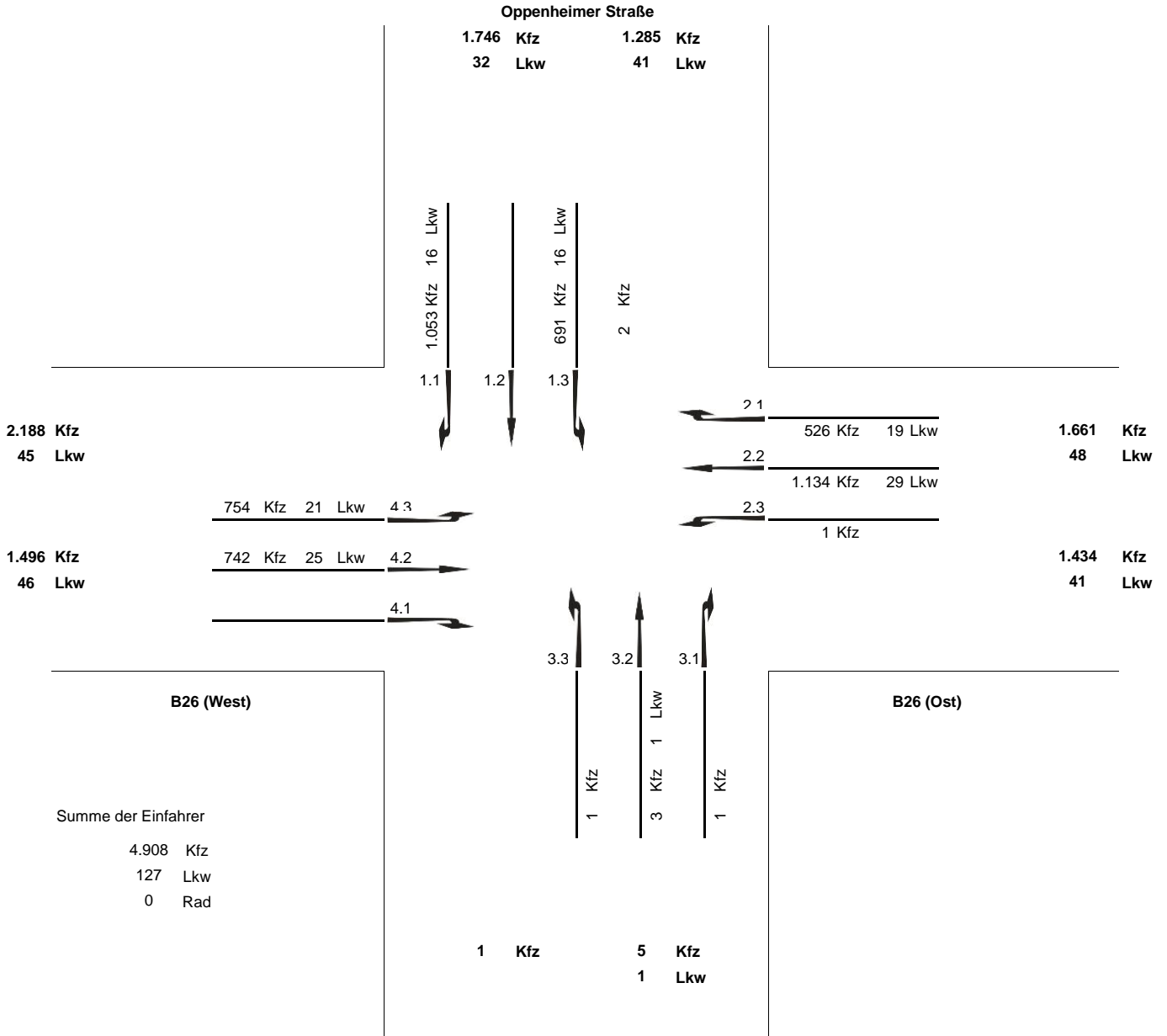
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr
Oppenheimer Straße / B 26**



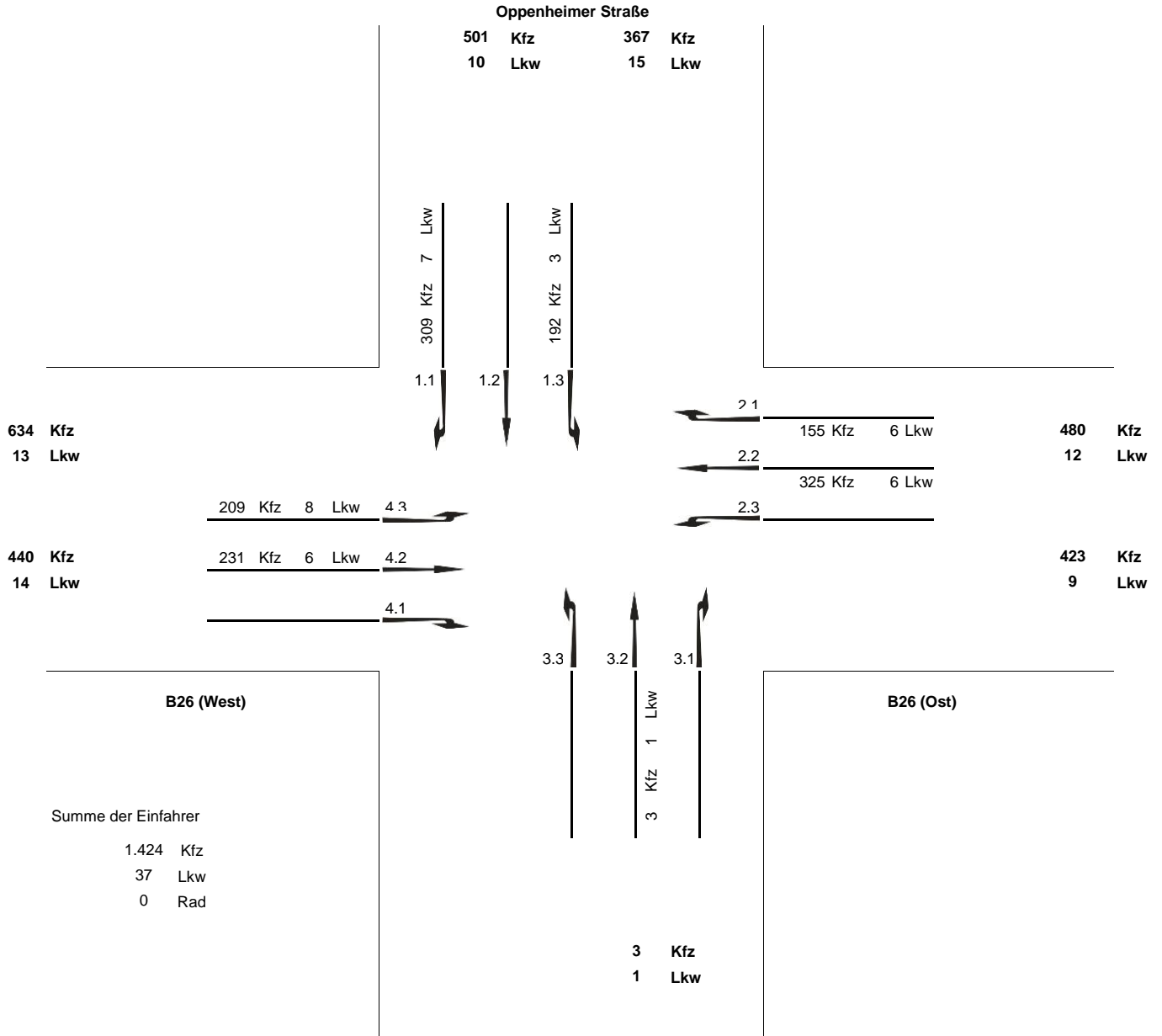
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Spitzenstunde von 09:00 bis 10:00 Uhr
Oppenheimer Straße / B 26**



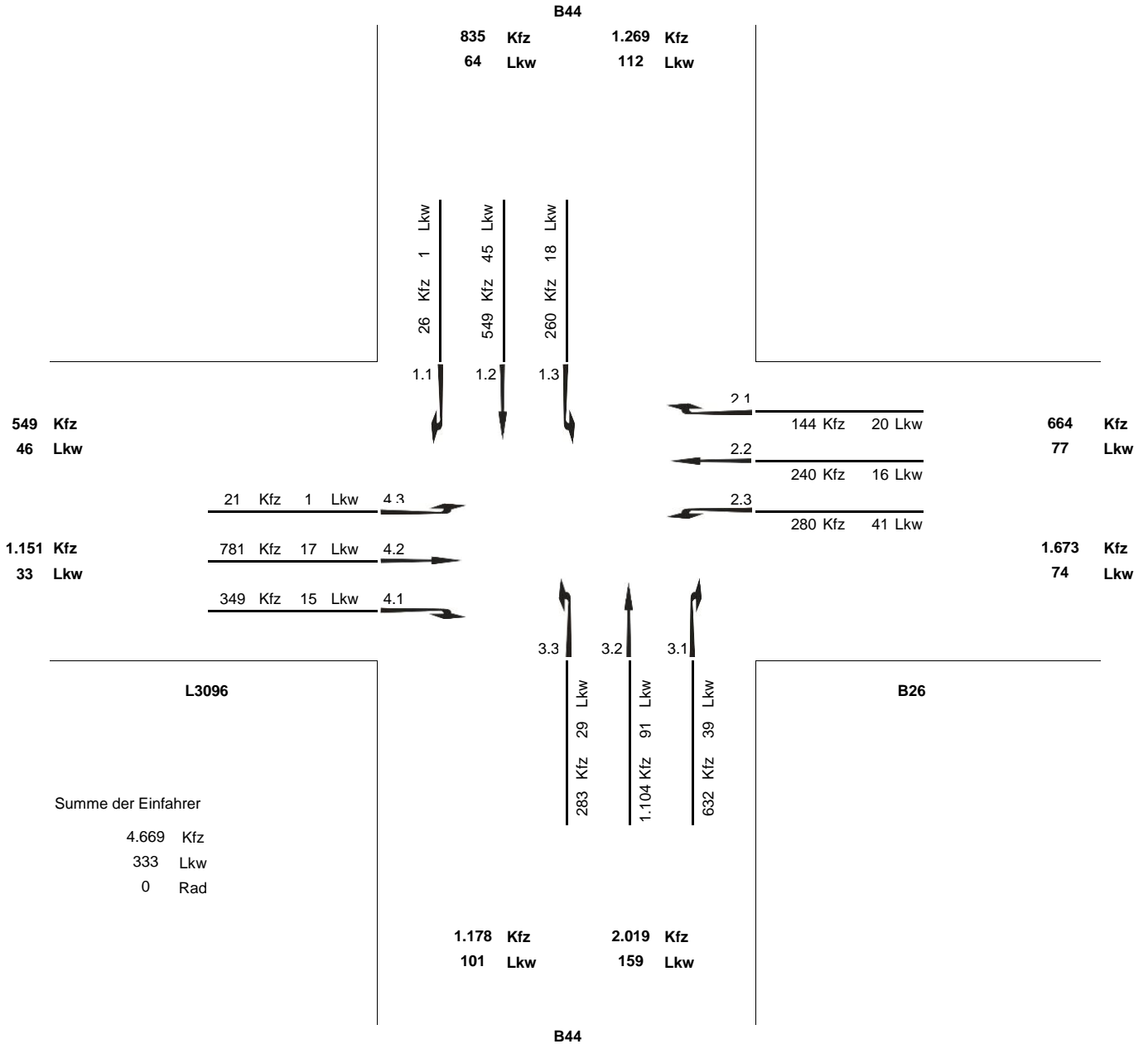
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr
Oppenheimer Straße / B 26**



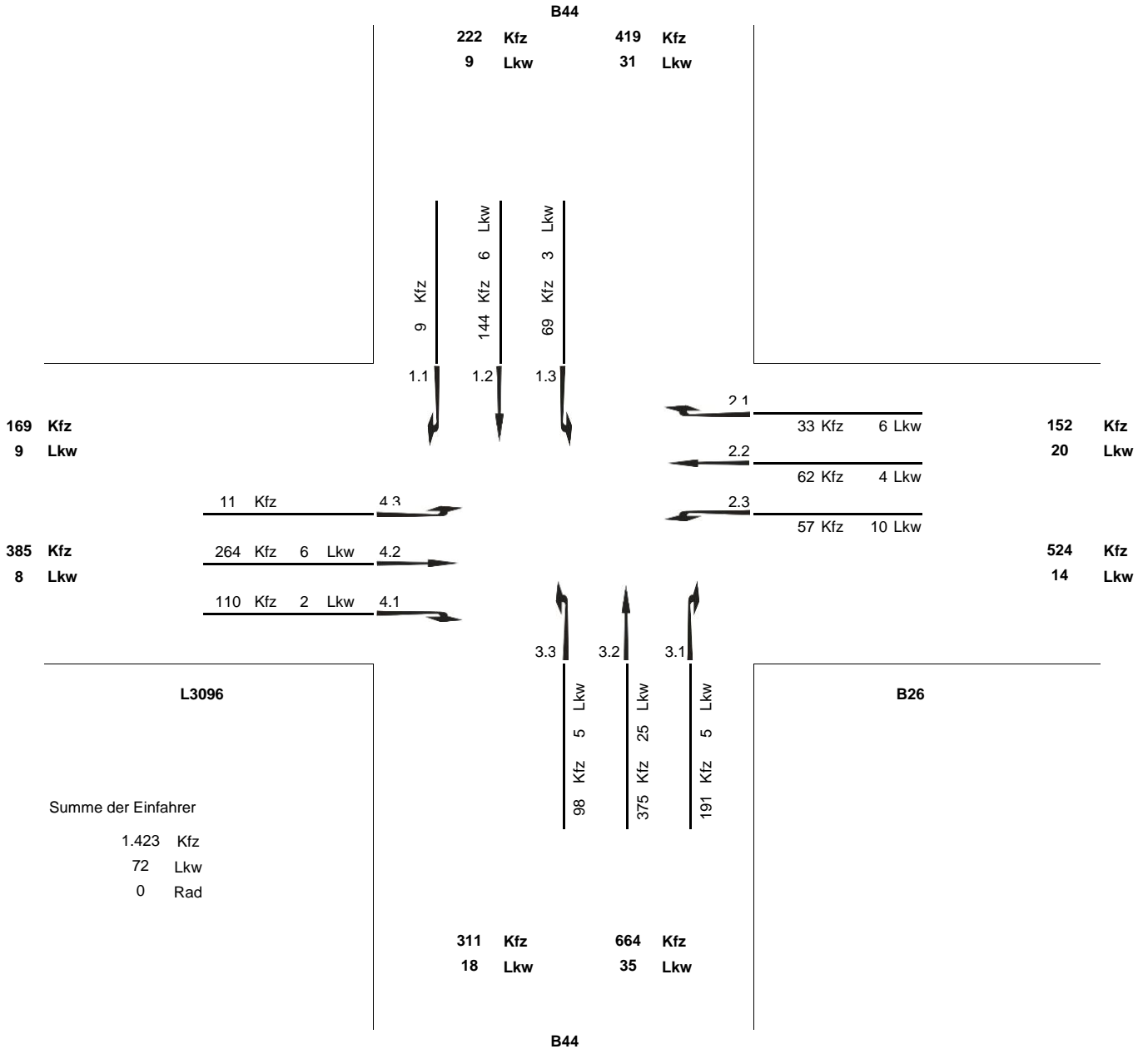
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr
Oppenheimer Straße / B 26**



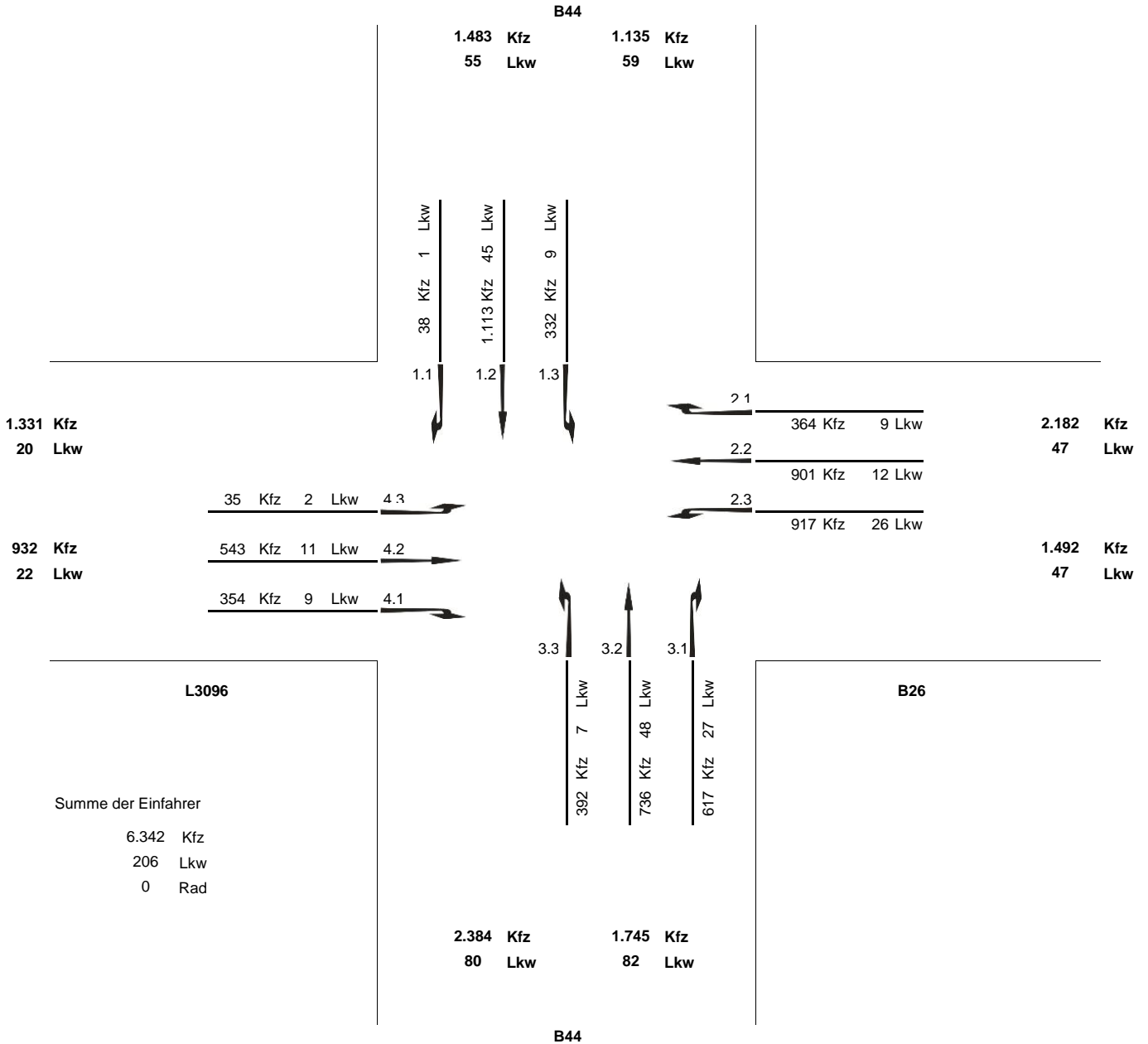
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr
B26 / B44 / L3096**



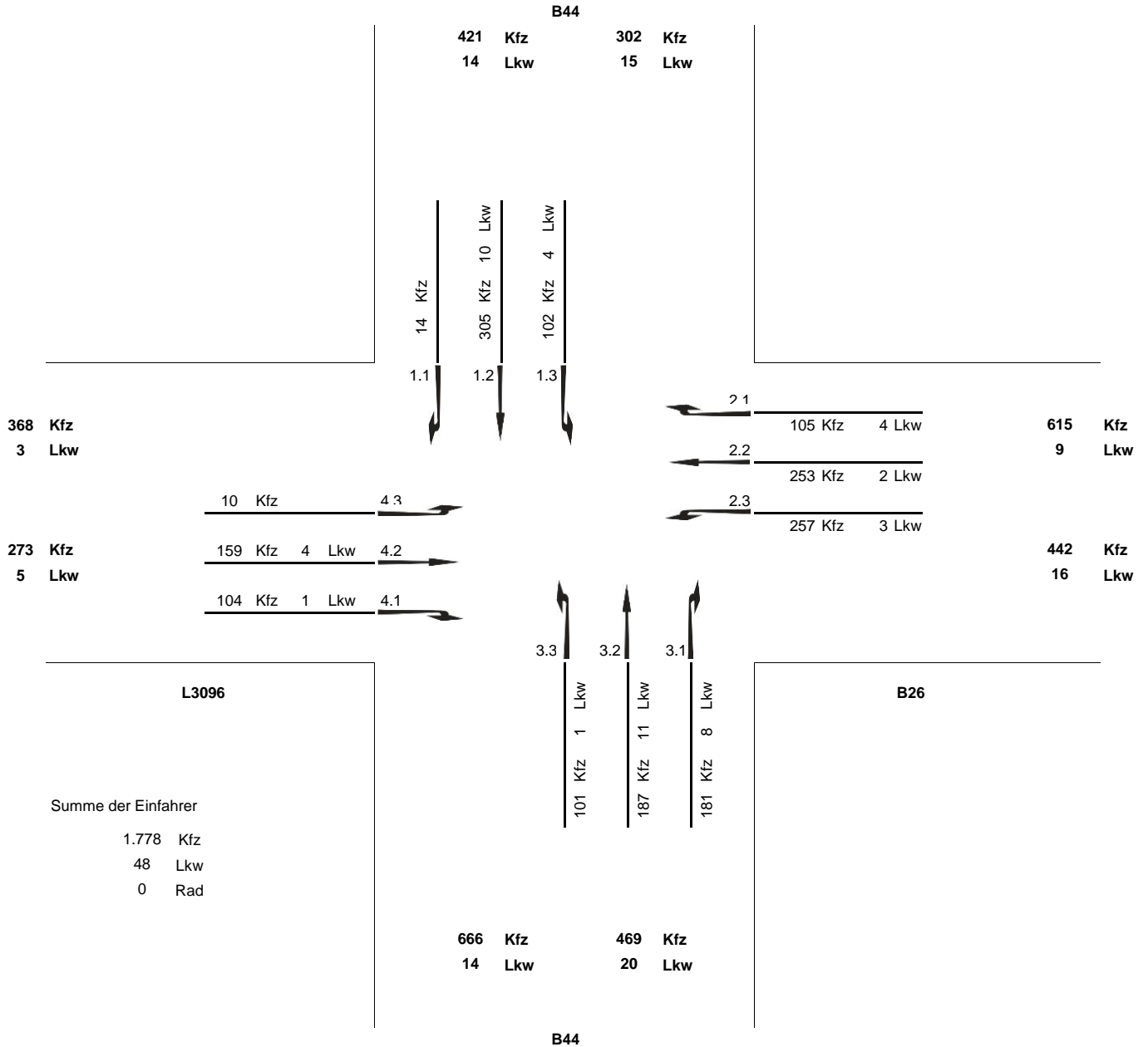
**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr
B26 / B44 / L3096**



**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr
B26 / B44 / L3096**



**Verkehrszählung in Riedstadt
vom 30.01.2018
Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr
B26 / B44 / L3096**



Anlage 2
Leistungsfähigkeitsberechnung Bestand

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / Oppenheimer Straße, Bestand</u>						Datum: <u>30.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde vormittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	183	0,163	0,60	0,109	2,137	29	8,3	A
12	K6	1	207	0,343	0,33	0,303	4,198	47	24,4	B
31	K99R	9	141	0,103	0,70	0,064	1,187	19	4,4	A
32	K3	8	120	0,254	0,26	0,193	2,581	34	28,1	B
33	K2	7	0	0,000	0,07	0,000	0,000	0	39,2	
41	K4+K5	12	120	0,130	0,49	0,084	1,720	25	12,9	A
42	K4	10, 11	76	0,211	0,20	0,150	1,738	25	31,6	B
Gesamt			847						17,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F21	20	0	1	69					D
Gesamtbewertung:										D

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / Oppenheimer Straße, Bestand</u>						Datum: <u>30.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde nachmittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	231	0,241	0,49	0,180	3,526	41	14,0	A
12	K6	1	209	0,347	0,33	0,307	4,245	48	24,4	B
31	K99R	9	155	0,113	0,70	0,071	1,316	20	4,5	A
32	K3	8	325	0,645	0,26	1,187	8,429	81	38,3	C
33	K2	7	0	0,000	0,07	0,000	0,000	0	39,2	
41		12	309	0,277	0,57	0,219	4,192	47	10,7	A
42+41	K4+K5	10, 11, 12	501	0,500	0,52	0,607	8,686	83	16,0	A
42	K4	10, 11	192	0,376	0,28	0,351	4,221	47	28,7	B
Gesamt			1421						23,8	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F21	20	0	1	69					D
									Gesamtbewertung:	D

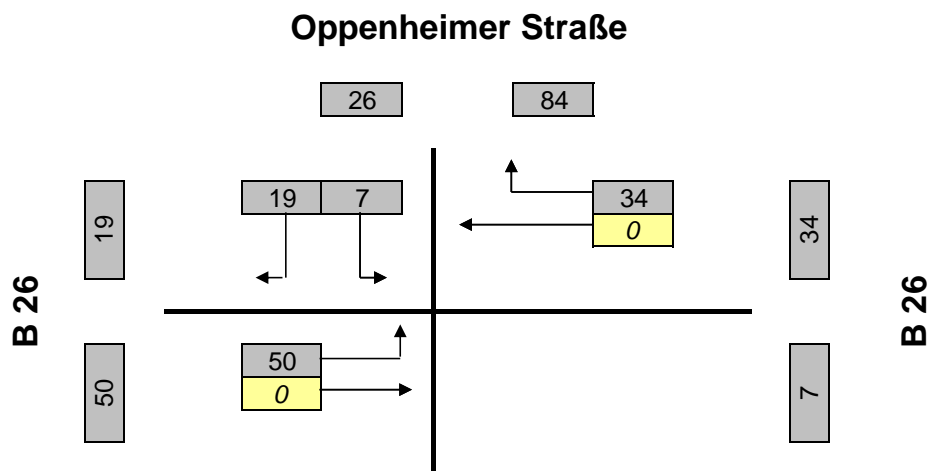
Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / B44 / L3096, Bestand</u>						Datum: <u>30.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde vormittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	374	0,776	0,25	2,587	10,320	96	47,2	C
12	K8	1	11	0,053	0,11	0,031	0,249	7	32,2	B
21	K5	5, 6	566	0,760	0,39	2,383	13,303	121	32,8	B
22	K6	4	98	0,364	0,15	0,332	2,290	30	35,0	C
31	K3	8, 9	95	0,227	0,23	0,166	1,877	27	26,3	B
32	K4	7	57	0,286	0,11	0,229	1,390	23	36,7	C
41	K1	11, 12	153	0,262	0,30	0,203	2,786	35	22,5	B
42	K2	10	69	0,383	0,10	0,360	1,795	25	40,9	C
Gesamt			1423						35,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
4	F21	20	0	1	71					E
									Gesamtbewertung:	E

Anlage 3
Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs

Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs

Spitzenstunde vormittags

Knotenpunkt B26 / Oppenheimer Straße



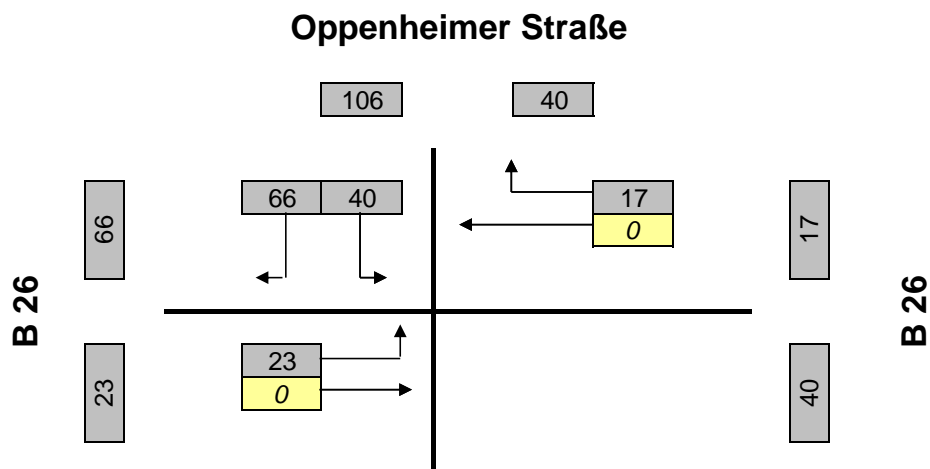
110 zusätzliche Neuverkehre [Fz/h]

0 Abminderung durch Mitnahmeeffekt

Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs

Spitzenstunde nachmittags

Knotenpunkt B26 / Oppenheimer Straße



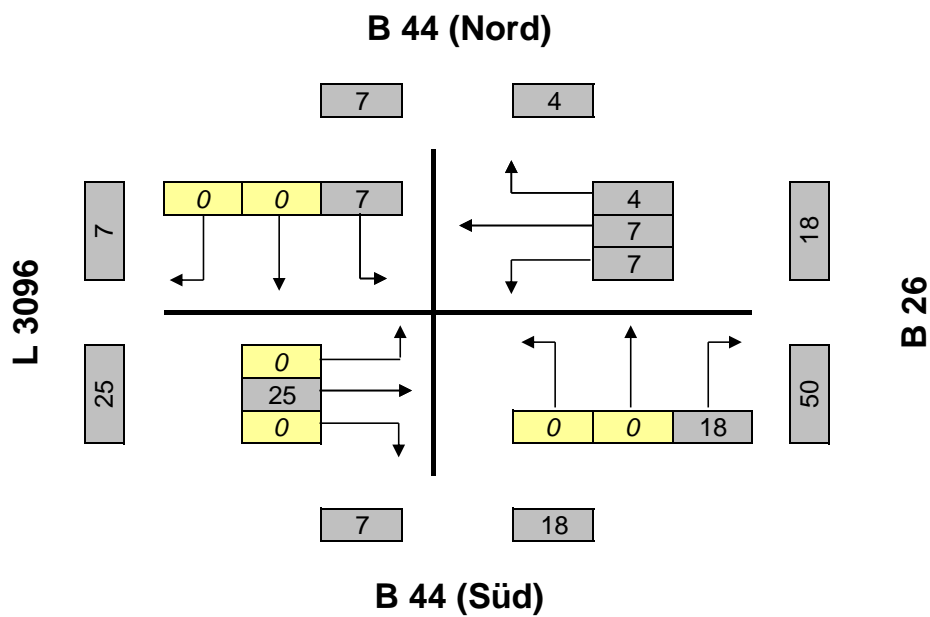
146 zusätzliche Neuverkehre [Fz/h]

0 Abminderung durch Mitnahmeeffekt

Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs

Spitzenstunde vormittags

Knotenpunkt B26 / B 44 / L 3096



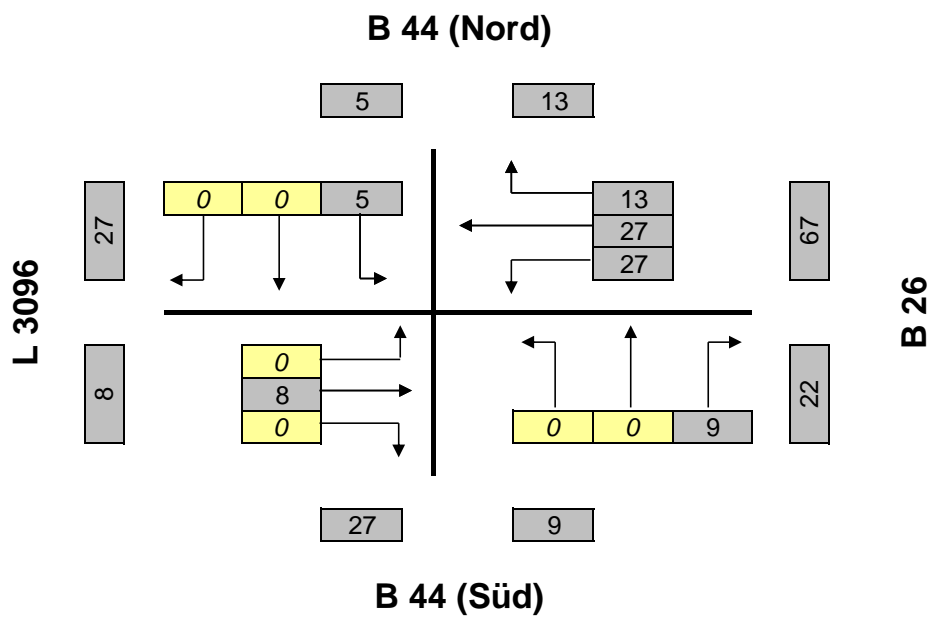
11 zusätzliche Neuverkehre [Fz/h]

32 Abminderung durch Mitnahmeeffekt

Verkehrsmengen des zusätzlichen Neuverkehrs

Spitzenstunde nachmittags

Knotenpunkt B26 / B 44 / L 3096



18 zusätzliche Neuverkehre [Fz/h]

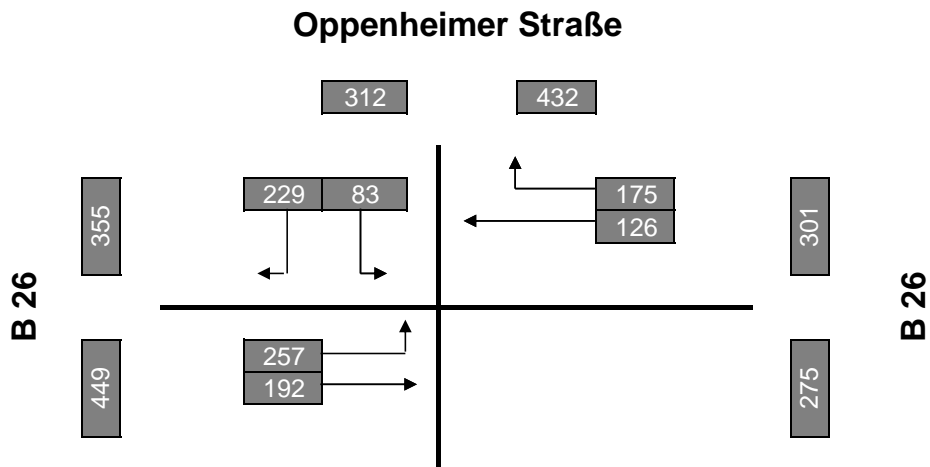
35 Abminderung durch Mitnahmeeffekt

Anlage 4
Verkehrsmengen Prognose - Planfall

Verkehrsmengen Prognose - Planfall

Spitzenstunde vormittags

Knotenpunkt B26 / Oppenheimer Straße

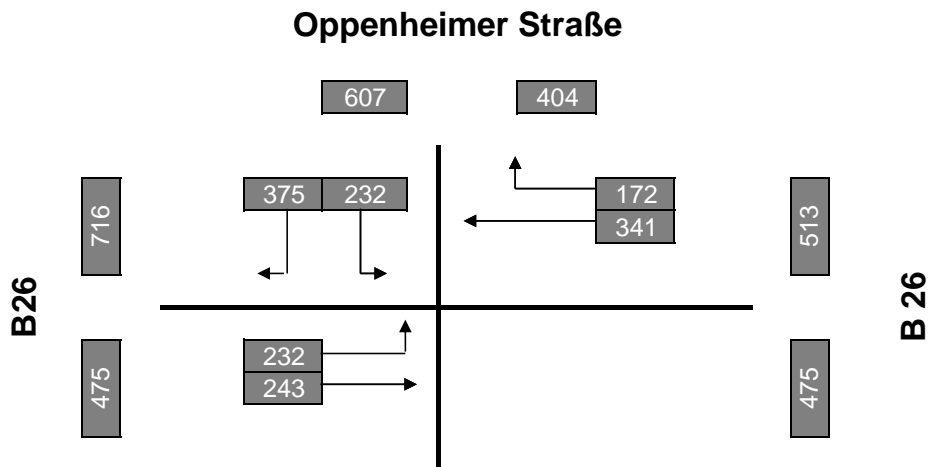


100 Prognosebelastung [Fz/h]

Verkehrsmengen Prognose - Planfall

Spitzenstunde nachmittags

Knotenpunkt B26 / Oppenheimer Straße

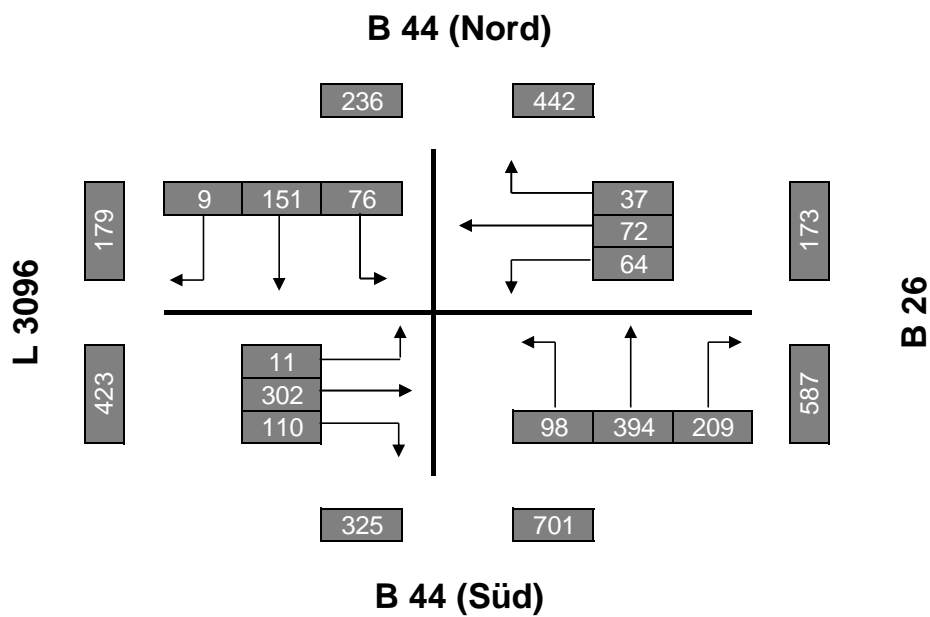


100 Prognosebelastung [Fz/h]

Verkehrsmengen Prognose - Planfall

Spitzenstunde vormittags

Knotenpunkt B26 / B 44 / L 3096

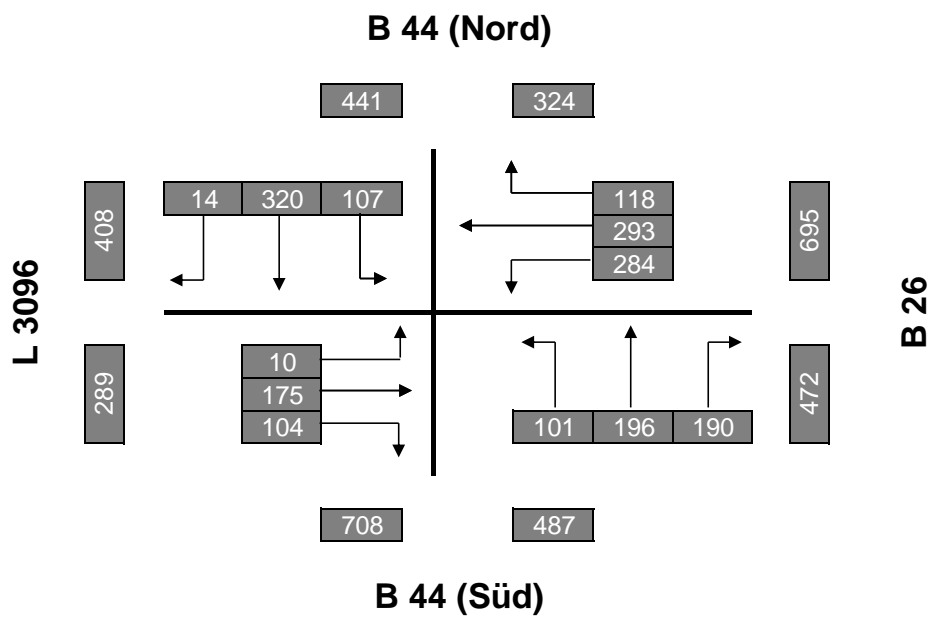


100 Prognosebelastung [Fz/h]

Verkehrsmengen Prognose - Planfall

Spitzenstunde nachmittags

Knotenpunkt B26 / B 44 / L 3096



100 Prognosebelastung [Fz/h]

Anlage 5
Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose - Planfall

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>								Stadt: _____		
Knotenpunkt: <u>B26 / Oppenheimer Straße, Planfall Stufe 1</u>								Datum: <u>30.11.2018</u>		
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde vormittags</u>								Bearbeiter: _____		
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	198	0,168	0,59	0,113	2,371	30	8,8	A
12	K6	1	265	0,291	0,49	0,235	4,182	46	14,6	A
31	K99R	9	180	0,149	0,60	0,098	2,054	27	8,0	A
32	K3	8	130	0,390	0,17	0,374	3,271	38	37,5	C
33	K2	7	0	0,000	0,07	0,000	0,000	0	39,2	
41	K4+K5	12	236	0,177	0,67	0,121	2,352	30	6,0	A
42	K4	10, 11	85	0,216	0,21	0,156	1,912	26	30,8	B
Gesamt			1094						14,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F21	20	0	1	84					E
Gesamtbewertung:										E

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / Oppenheimer Straße, Planfall Stufe 1</u>						Datum: <u>30.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde nachmittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_i [Kfz/h]	x_i [-]	$f_{A,i}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	250	0,234	0,53	0,173	3,506	40	11,8	A
12	K6	1	239	0,321	0,40	0,273	4,387	48	19,9	A
31	K99R	9	177	0,134	0,66	0,086	1,732	24	5,9	A
32	K3	8	351	0,718	0,24	1,771	9,812	91	44,2	C
33	K2	7	0	0,000	0,11	0,000	0,000	0	35,5	
41		12	386	0,322	0,60	0,273	5,057	53	9,7	A
42+41	K4+K5	10, 11, 12	625	0,692	0,46	1,556	13,889	121	25,2	B
42	K4	10, 11	239	0,579	0,22	0,859	6,193	62	38,7	C
Gesamt			1642						26,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F21	20	0	1	84					E
								Gesamtbewertung:		E

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / B44 / L3096, Planfall Stufe 1</u>						Datum: <u>28.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde vormittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	424	0,787	0,27	2,831	11,549	104	45,7	C
12	K8	1	11	0,043	0,14	0,025	0,237	6	30,3	B
21	K5	5, 6	621	0,828	0,37	4,197	16,706	142	42,8	C
22	K6	4	101	0,334	0,16	0,289	2,278	29	33,1	B
31	K3	8, 9	112	0,247	0,23	0,186	2,212	28	26,5	B
32	K4	7	66	0,330	0,10	0,283	1,648	23	38,6	C
41	K1	11, 12	165	0,275	0,30	0,216	3,014	36	22,7	B
42	K2	10	78	0,419	0,10	0,422	2,050	27	42,0	C
Gesamt			1578						39,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
4	F21	20	0	1	71					E
									Gesamtbewertung:	E

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Verkehrsuntersuchung Riedstadt (1739)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>B26 / B44 / L3096, Planfall Stufe 1</u>						Datum: <u>28.11.2018</u>				
Zeitabschnitt: <u>Spitzenstunde nachmittags</u>						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K7	2, 3	287	0,738	0,20	1,971	7,956	76	48,3	C
12	K8	1	10	0,048	0,11	0,028	0,226	6	32,2	B
21	K5	5, 6	398	0,758	0,26	2,301	10,444	95	42,9	C
22	K6	4	104	0,344	0,16	0,303	2,354	30	33,3	B
31+32	K3+K4	8, 9, 7	717	0,862	0,42	6,122	20,600	170	47,5	C
31	K3	8, 9	424	0,731	0,30	1,939	10,403	95	37,3	C
32	K4	7	293	0,689	0,21	1,494	7,502	73	41,7	C
41	K1	11, 12	344	0,655	0,26	1,254	8,063	77	34,9	B
42	K2	10	110	0,337	0,18	0,294	2,436	30	32,2	B
Gesamt			1970						42,8	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
4	F21	20	0	1	66					D
									Gesamtbewertung:	D

Anlage 6
Signallagepläne

