

Knotenpunkt 1: L 475 / K 8 Eicken / Eickener Str.

Prognose-Planfall Morgenspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	L 475 Nord	Eickener Str.	L 475 Süd	K 8, Eicken	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	A	B	C	D	
L 475 Nord	A	0	52	49	45	146
Eickener Str.	B	28	0	7	105	141
L 475 Süd	C	191	57	0	81	329
K 8, Eicken	D	65	98	17	0	180
Gesamt		284	207	73	231	796

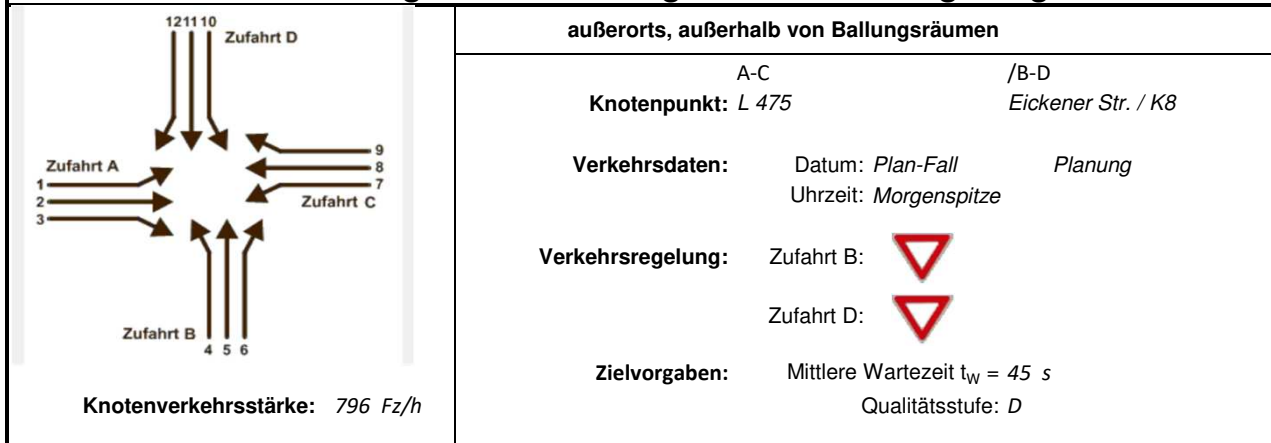
	nach Zufahrt	L 475 Nord	Eickener Str.	L 475 Süd	K 8, Eicken	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	A	B	C	D	
L 475 Nord	A	0	8	1	8	17
Eickener Str.	B	4	0	0	8	12
L 475 Süd	C	21	0	0	0	21
K 8, Eicken	D	4	7	2	0	13
Gesamt		28	15	3	16	62

Prognose-Planfall Nachmittagsspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	L 475 Nord	Eickener Str.	L 475 Süd	K 8, Eicken	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	A	B	C	D	
L 475 Nord	A	0	35	90	55	179
Eickener Str.	B	22	0	42	66	130
L 475 Süd	C	78	7	0	37	122
K 8, Eicken	D	34	95	59	0	188
Gesamt		134	137	190	158	620

	nach Zufahrt	L 475 Nord	Eickener Str.	L 475 Süd	K 8, Eicken	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	A	B	C	D	
L 475 Nord	A	0	4	0	4	7
Eickener Str.	B	4	0	0	4	8
L 475 Süd	C	11	0	0	1	12
K 8, Eicken	D	5	4	2	0	11
Gesamt		20	8	2	9	39

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

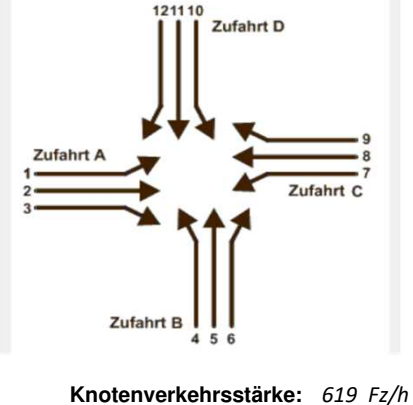


Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	191	955	1,000	955	0,053	0,947	0,900
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,028	1,000	---
	3 (1)	155	907	1,000	907	0,065	1,000	---
B	4 (4)	505	476	1,000	328	0,094	---	---
	5 (3)	342	625	1,000	562	0,198	0,802	0,736
	6 (2)	49	1074	1,000	1074	0,007	0,993	---
C	7 (2)	49	1160	1,000	1160	0,049	0,951	0,900
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,114	1,000	---
	9 (1)	151	912	1,000	912	0,089	1,000	---
D	10 (4)	455	515	1,000	377	0,046	---	---
	11 (3)	342	625	1,000	562	0,183	0,817	0,749
	12 (2)	191	856	1,000	856	0,079	0,921	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	45	1,124	955	849	0,053	804	4,5	A
	2	49	1,014	1800	1775	0,028	1726	0,0	A
	3	53	1,106	907	820	0,065	767	4,7	A
B	4	28	1,100	328	299	0,094	271	13,3	B
	5	106	1,053	562	534	0,198	428	8,4	A
	6	7	1,000	1074	1074	0,007	1067	3,4	A
C	7	57	1,000	1160	1160	0,049	1103	3,3	A
	8	191	1,077	1800	1671	0,114	1480	0,0	A
	9	81	1,000	912	912	0,089	831	4,3	A
D	10	16	1,088	377	347	0,046	331	10,9	B
	11	98	1,050	562	536	0,183	438	8,2	A
	12	65	1,043	856	821	0,079	756	4,8	A
A	2+3	102	1,062	1174	1106	0,092	1004	3,6	A
B	5+6	113	1,050	579	551	0,205	438	8,2	A
C	8+9	272	1,054	1412	1340	0,203	1068	3,4	A
D	11+12	163	1,047	651	622	0,262	459	7,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 619 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
	A-C Knotenpunkt: L 475	/B-D Eickener Str. / K8
Verkehrsdaten:	Datum: <i>Plan-Fall</i>	Planung
	Uhrzeit: <i>Nachm.-Spitze</i>	
Verkehrsregelung:	Zufahrt B: 	
	Zufahrt D: 	
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s	
	Qualitätsstufe: D	

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	78	1115	1,000	1115	0,052	0,948	0,942
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,050	1,000	---
	3 (1)	102	987	1,000	987	0,038	1,000	---
B	4 (4)	359	600	1,000	471	0,053	---	---
	5 (3)	230	735	1,000	693	0,099	0,901	0,853
	6 (2)	90	1006	1,000	1006	0,042	0,958	---
C	7 (2)	90	1097	1,000	1097	0,006	0,994	0,942
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	9 (1)	121	957	1,000	957	0,039	1,000	---
D	10 (4)	338	620	1,000	507	0,117	---	---
	11 (3)	230	735	1,000	693	0,141	0,859	0,816
	12 (2)	78	1025	1,000	1025	0,037	0,963	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	55	1,051	1115	1061	0,052	1006	3,6	A
	2	90	1,000	1800	1800	0,050	1710	0,0	A
	3	35	1,080	987	914	0,038	879	4,1	A
B	4	22	1,127	471	418	0,053	396	9,1	A
	5	66	1,042	693	665	0,099	599	6,0	A
	6	42	1,000	1006	1006	0,042	964	3,7	A
C	7	7	1,000	1097	1097	0,006	1090	3,3	A
	8	78	1,099	1800	1638	0,048	1560	0,0	A
	9	37	1,019	957	939	0,039	902	4,0	A
D	10	58	1,024	507	495	0,117	437	8,2	A
	11	95	1,029	693	673	0,141	578	6,2	A
	12	34	1,103	1025	930	0,037	896	4,0	A
A	2+3	125	1,022	1447	1415	0,088	1290	2,8	A
B	5+6	108	1,026	786	766	0,141	658	5,5	A
C	8+9	115	1,073	1418	1322	0,087	1207	3,0	A
D	11+12	129	1,049	761	726	0,178	597	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Knotenpunkt 2: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg**Prognose-Planfall Morgenspitze Knotenstrombelastungen**

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	28	94	131	253
L 475 Süd	2	18	0	14	3	36
L 475 Nord	3	84	47	0	138	269
K 8 Industriestr	4	127	14	85	0	225
Gesamt		229	88	193	272	783

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	17	9	11	37
L 475 Süd	2	17	0	9	0	27
L 475 Nord	3	18	8	0	1	28
K 8 Industriestr	4	10	0	1	0	11
Gesamt		45	26	19	12	102

Prognose-Planfall Nachmittagsspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	16	59	110	185
L 475 Süd	2	25	0	39	12	76
L 475 Nord	3	81	13	0	65	159
K 8 Industriestr	4	99	1	114	0	214
Gesamt		205	30	212	188	634

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	15	3	6	25
L 475 Süd	2	16	0	8	1	25
L 475 Nord	3	1	10	0	2	13
K 8 Industriestr	4	6	1	0	0	8
Gesamt		23	26	12	10	70

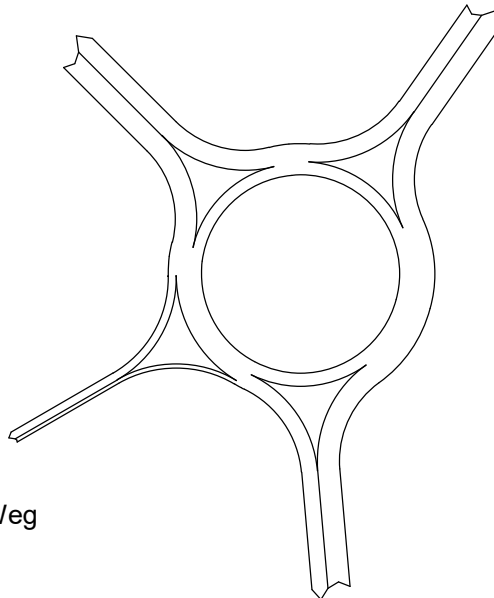
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P1-neu_Msp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Morgenspitze

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : K8 Industriestr.
Qa = 252
Qe = 274
Qc = 148

3 : L 475 Nord
Qa = 279
Qe = 230
Qc = 170



1 : Windhauser Weg
Qa = 100
Qe = 49
Qc = 322

2 : L 475 Süd
Qa = 204
Qe = 282
Qc = 167

Sum = 835

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P1-neu_Msp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Knoten : Prognose-Planfall - Morgenspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Windhauser Weg	1	1	322	-	-	35	49	966	690
2	L 475 Süd	1	1	167	-	-	268	282	1097	1043
3	L 475 Nord	1	1	170	-	-	224	230	1095	1066
4	K8 Industriestr.	1	1	148	-	-	254	274	1114	1033

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,05	655	5,5	0,0	1	1	A
2	L 475 Süd	0,26	775	4,6	0,2	2	2	A
3	L 475 Nord	0,21	842	4,3	0,2	1	2	A
4	K8 Industriestr.	0,25	779	4,6	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 835 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 781 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,0 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

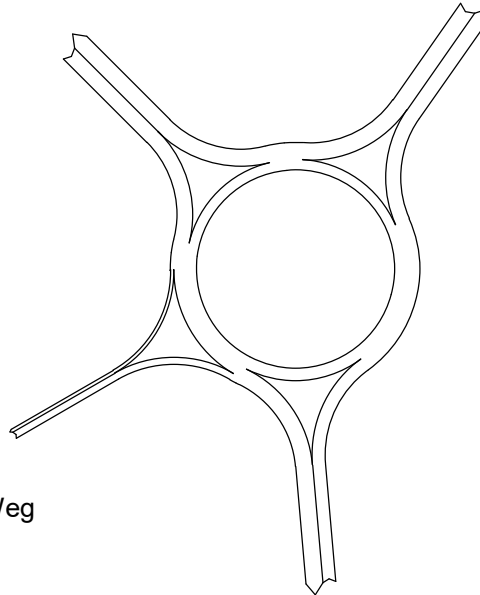
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P1-neu_Nsp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Nachmittagsspitze

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : K8 Industriestr.
Qa = 216
Qe = 197
Qc = 134

3 : L 475 Nord
Qa = 192
Qe = 217
Qc = 133



1 : Windhauser Weg
Qa = 43
Qe = 89
Qc = 288

2 : L 475 Süd
Qa = 218
Qe = 166
Qc = 159

Sum = 669

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P1-neu_Nsp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Knoten : Prognose-Planfall - Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Windhauser Weg	1	1	288	-	-	76	89	995	850
2	L 475 Süd	1	1	159	-	-	159	166	1104	1057
3	L 475 Nord	1	1	133	-	-	213	217	1127	1106
4	K8 Industriestr.	1	1	134	-	-	184	197	1126	1052

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,09	774	4,7	0,1	1	1	A
2	L 475 Süd	0,15	898	4,0	0,1	1	1	A
3	L 475 Nord	0,19	893	4,0	0,2	1	2	A
4	K8 Industriestr.	0,17	868	4,1	0,1	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 669 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 632 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,7 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Knotenpunkt 3: L 371 / L 3 (Steeg)

Prognose-Planfall Morgenspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	L 371 West	L 3 Süd	L 371 Ost	L 3 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
L 371 West	1	0	31	338	16	385
L 3 Süd	2	54	0	230	180	463
L 371 Ost	3	228	70	0	103	400
L 3 Nord	4	9	57	160	0	227
Gesamt		291	158	728	299	1.476

	nach Zufahrt	L 371 West	L 3 Süd	L 371 Ost	L 3 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
L 371 West	1	0	4	11	1	17
L 3 Süd	2	6	0	17	4	28
L 371 Ost	3	24	16	0	10	50
L 3 Nord	4	3	5	8	0	16
Gesamt		33	26	36	16	111

Prognose-Planfall Nachmittagsspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	L 371 West	L 3 Süd	L 371 Ost	L 3 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
L 371 West	1	0	50	229	23	302
L 3 Süd	2	42	0	86	83	212
L 371 Ost	3	417	304	0	115	837
L 3 Nord	4	28	139	85	0	251
Gesamt		487	494	400	221	1.602

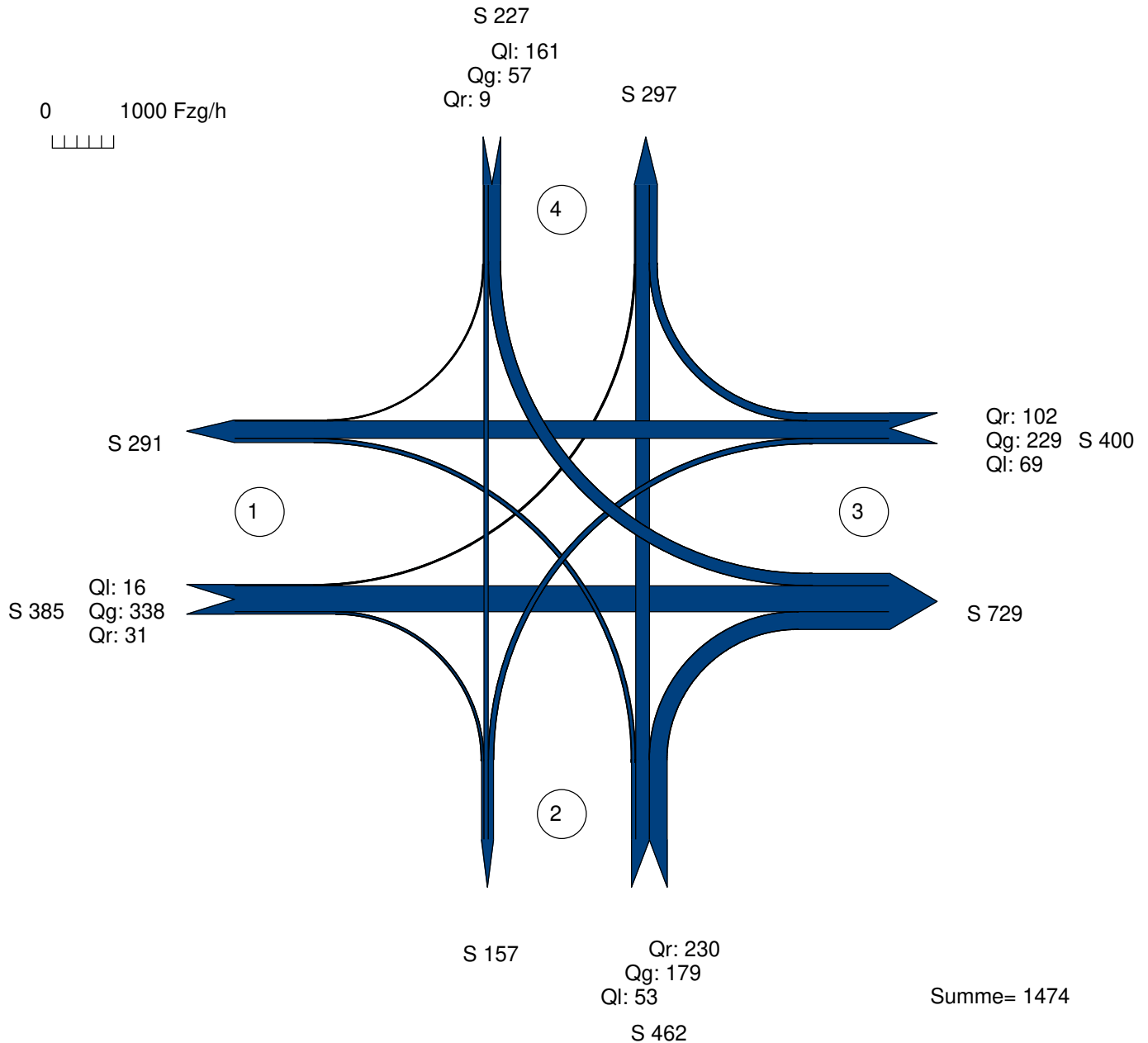
	nach Zufahrt	L 371 West	L 3 Süd	L 371 Ost	L 3 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
L 371 West	1	0	1	6	1	8
L 3 Süd	2	1	0	3	3	7
L 371 Ost	3	7	10	0	7	24
L 3 Nord	4	0	1	4	0	6
Gesamt		8	12	13	11	44

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K3_P1-MSp_04.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge

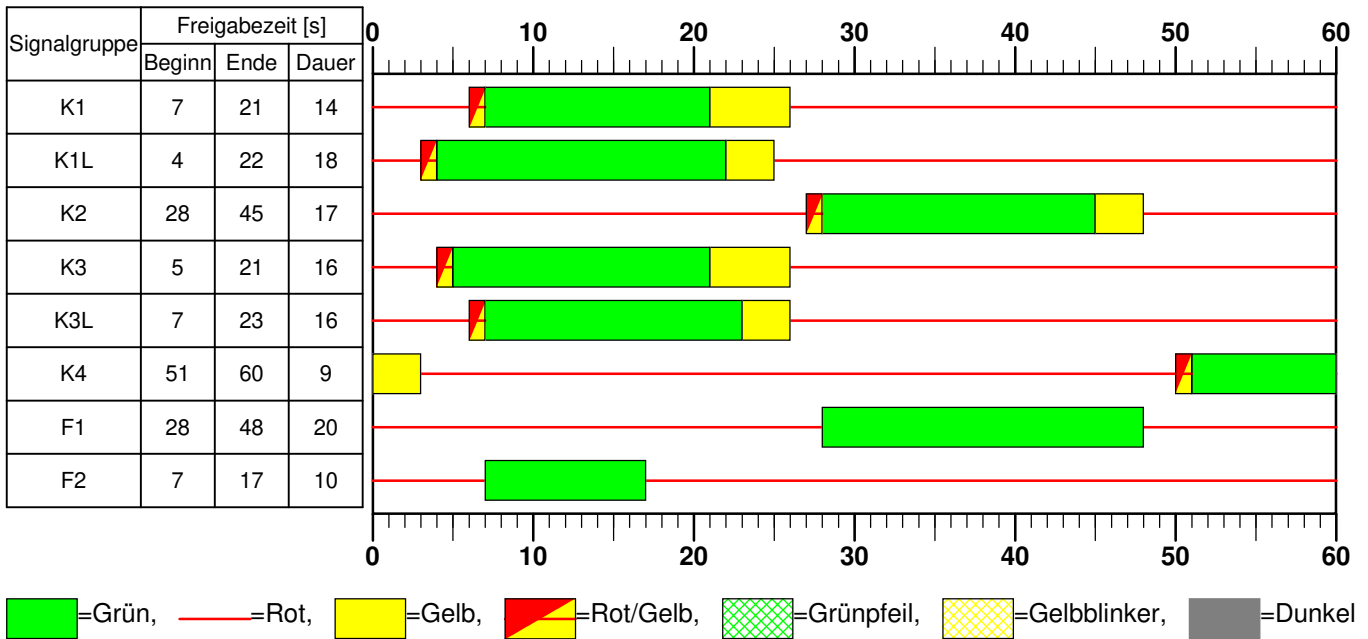


Zufahrt 1 : L 371 West
Zufahrt 2 : L 3 Süd
Zufahrt 3 : L 371 Ost
Zufahrt 4 : L 3 Nord

AMPEL Version 6.2.5

Signalzeitenplan

Datei : GST_K3_P1-MSp_04.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Morgenspitze

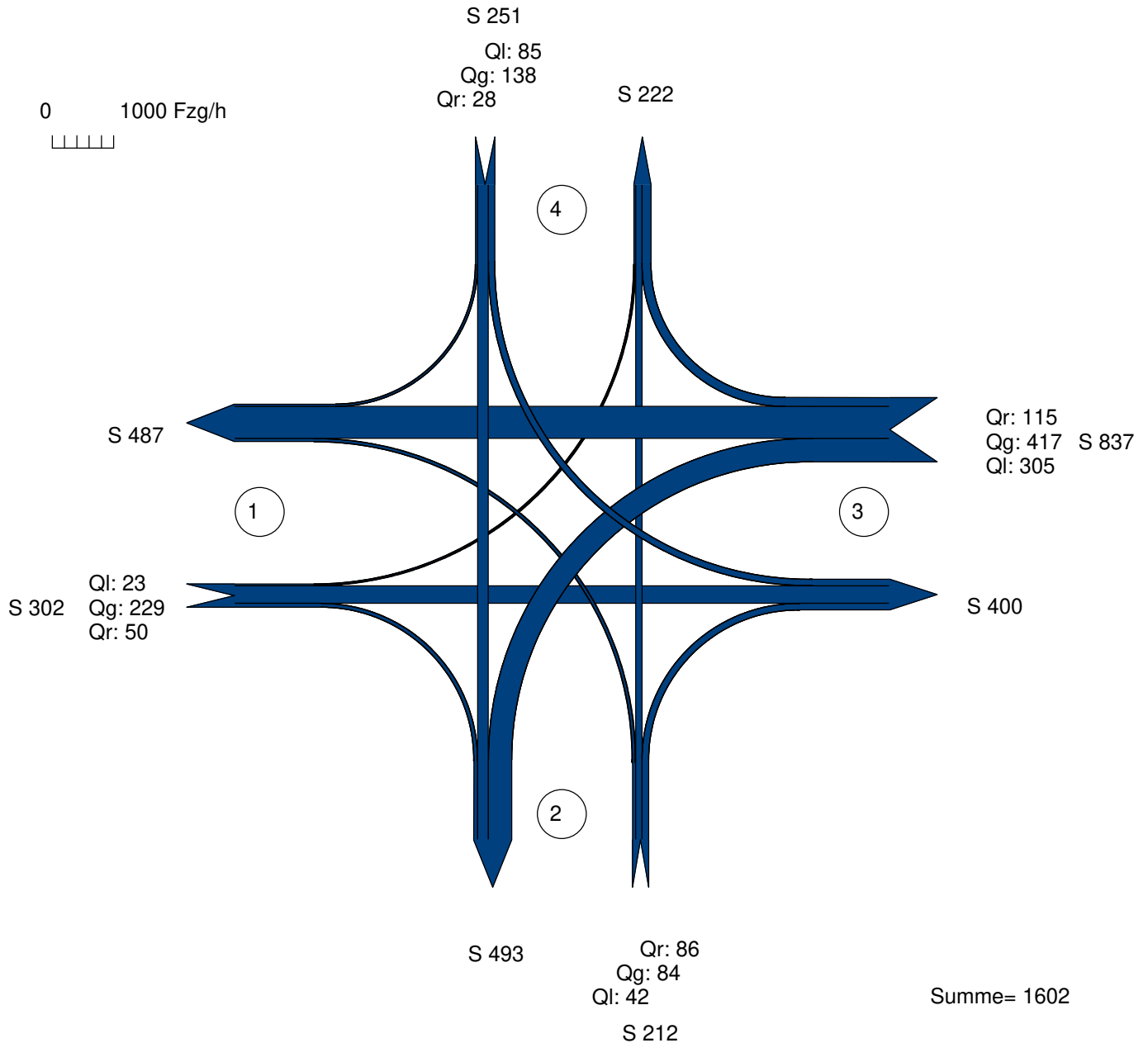


Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K3_P1-NSp_04.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge

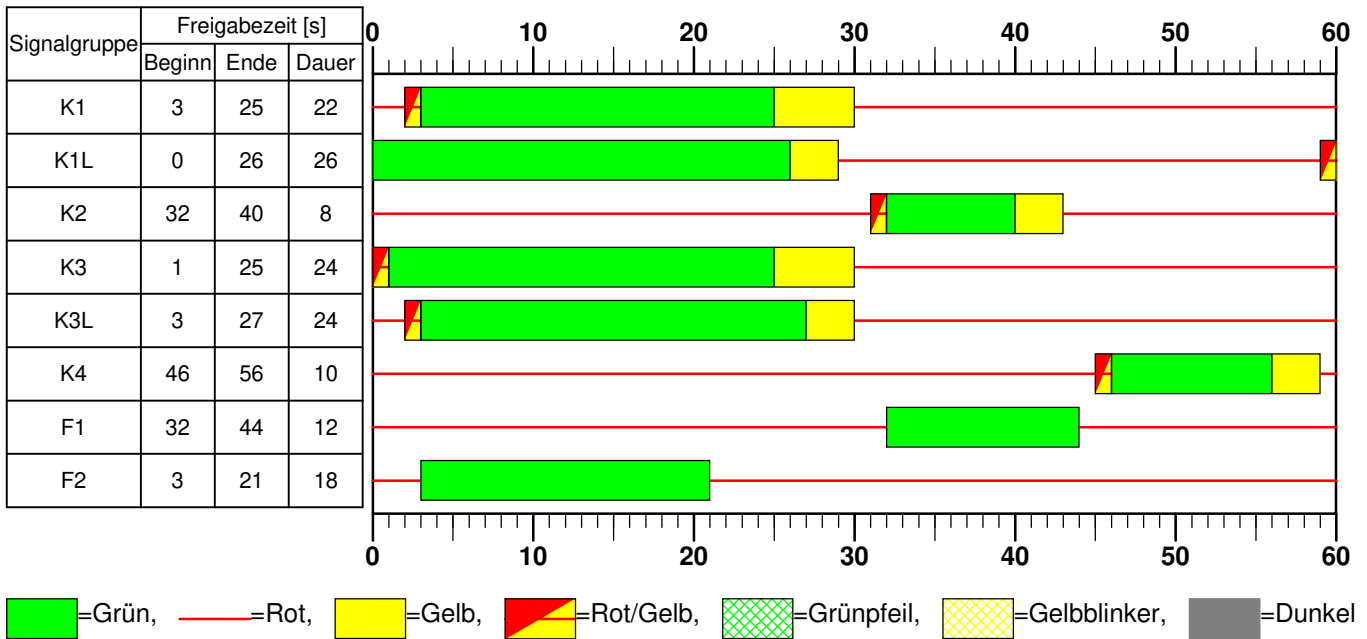


Zufahrt 1 : L 371 West
Zufahrt 2 : L 3 Süd
Zufahrt 3 : L 371 Ost
Zufahrt 4 : L 3 Nord

AMPEL Version 6.2.5

Signalzeitenplan

Datei : GST_K3_P1-NSp_04.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Nachmittagsspitze



Knotenpunkt 2: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg**Prognose-Planfall Morgenspitze Knotenstrombelastungen**

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	1	109	134	89	332
L 475 Süd	2	57	1	136	293	486
L 475 Nord	3	95	76	0	7	178
K 8 Industriestr	4	50	152	10	0	212
Gesamt		203	338	280	388	1.209

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	2	2	3	8
L 475 Süd	2	8	0	3	32	43
L 475 Nord	3	1	3	0	0	4
K 8 Industriestr	4	1	33	1	0	36
Gesamt		10	39	6	36	91

Prognose-Planfall Nachmittagsspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	82	104	51	237
L 475 Süd	2	74	2	142	217	435
L 475 Nord	3	115	121	3	17	257
K 8 Industriestr	4	84	270	16	1	371
Gesamt		273	475	265	287	1.300

	nach Zufahrt	Windh. Weg	L 475 Süd	L 475 Nord	K 8 Industriestr	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Windh. Weg	1	0	2	0	3	5
L 475 Süd	2	0	0	1	51	52
L 475 Nord	3	1	3	0	0	4
K 8 Industriestr	4	3	25	0	0	29
Gesamt		4	31	1	54	90

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn4_P1-neu_MSp.krs
Projekt: Gewerbepark Schwalmatal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: Kn. 4: K 8 / K 25
Stunde: Prognose-Planfall, Morgenspitze

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : Amerner Str. Nord

Qa = 209

Qe = 336

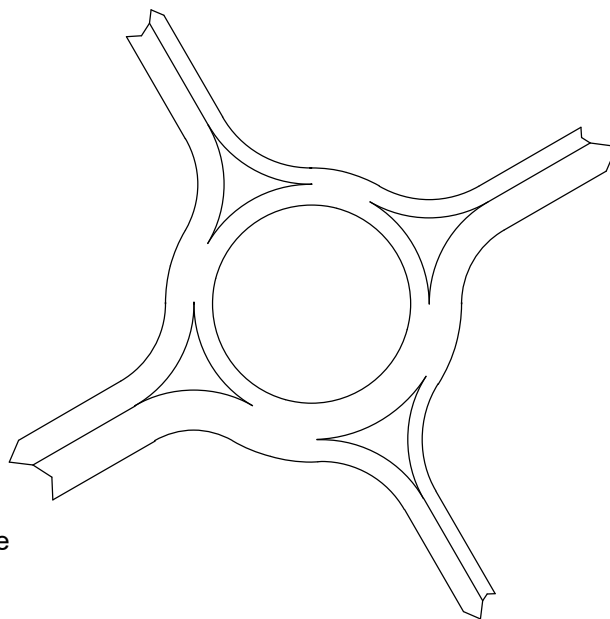
Qc = 262

3 : Industriestraße

Qa = 410

Qe = 234

Qc = 237



1 : Nordtangente

Qa = 362

Qe = 513

Qc = 236

2 : Amerner Str. Süd

Qa = 282

Qe = 180

Qc = 467

Sum = 1263

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn4_P1-neu_MSp.krs
 Projekt : Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : Kn. 4: K 8 / K 25
 Knoten : Prognose-Planfall, Morgenspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	F+R	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Nordtangente	1	1	236	50	0	485	513	874	826
2	Amerner Str. Süd	1	1	467	50	0	177	180	680	669
3	Industriestraße	1	1	237	50	0	211	234	866	781
4	Amerner Str. Nord	1	1	262	50	0	331	336	871	858

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Nordtangente	0,59	341	10,5	1,0	5	7	B
2	Amerner Str. Süd	0,26	492	7,3	0,2	2	2	A
3	Industriestraße	0,27	570	6,3	0,3	2	2	A
4	Amerner Str. Nord	0,39	527	6,8	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1263 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1204 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,8 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn4_P1-neu_NSp.krs
Projekt: Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: Kn. 4: K 8 / K 25
Stunde: Prognose-Planfall, Nachmittagsspitze

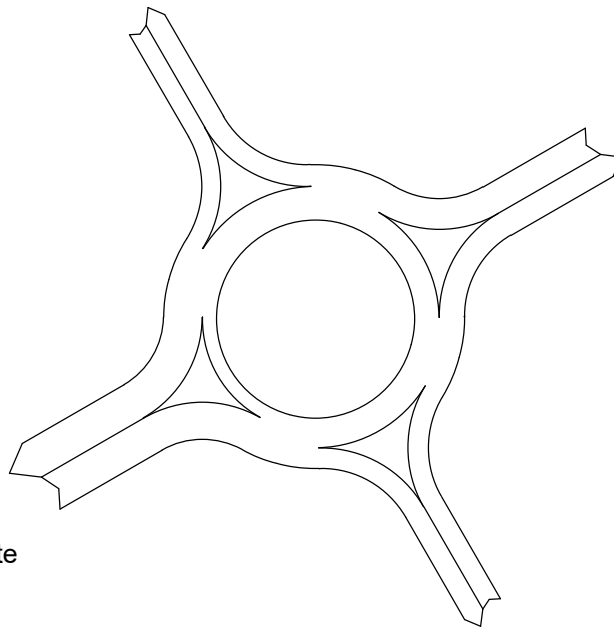
0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : Amerner Str. Nord

Qa = 276
Qe = 241
Qc = 429

3 : Industriestraße

Qa = 322
Qe = 388
Qc = 317



1 : Nordtangente

Qa = 493
Qe = 469
Qc = 177

2 : Amerner Str. Süd

Qa = 266
Qe = 259
Qc = 380

Sum = 1357

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn4_P1-neu_NSp.krs
 Projekt : Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : Kn. 4: K 8 / K 25
 Knoten : Prognose-Planfall, Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	F+R	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Nordtangente	1	1	177	50	0	434	469	910	842
2	Amerner Str. Süd	1	1	380	50	0	256	259	757	748
3	Industriestraße	1	1	317	50	0	370	388	806	769
4	Amerner Str. Nord	1	1	429	50	0	237	241	713	701

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Nordtangente	0,52	408	8,8	0,7	4	5	A
2	Amerner Str. Süd	0,34	492	7,3	0,4	2	3	A
3	Industriestraße	0,48	399	9,0	0,6	3	5	A
4	Amerner Str. Nord	0,34	464	7,8	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

	Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1357	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 1297	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 3,0	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 8,4	s pro Fz
Berechnungsverfahren :	:	
Kapazität	:	Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	:	HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
Staulängen	:	Wu, 1997
LOS - Einstufung	:	HBS (Deutschland)