

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

Prognose-Planfall Variante 2	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	77	50	56	184
Eickener Str.	B	29	0	0	108	137
L 475 Süd	C	183	12	0	84	279
K 8, Eicken	D	89	112	18	0	219
Gesamt		300	202	69	248	820

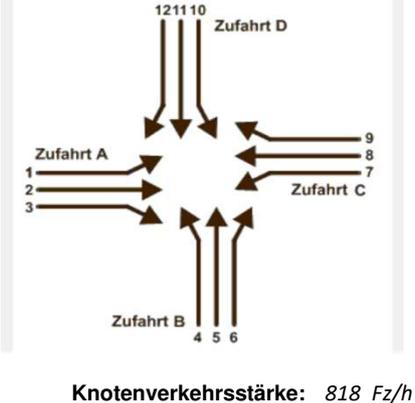
	nach Zufahrt	L 475 Nord	Eickener Str.	L 475 Süd	K 8, Eicken	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	A	B	C	D	
L 475 Nord	A	0	4	4	13	21
Eickener Str.	B	0	0	0	5	5
L 475 Süd	C	24	0	0	2	25
K 8, Eicken	D	8	4	4	0	16
Gesamt		32	9	7	20	68

Prognose-Planfall Variante 2	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	85	76	196
Eickener Str.	B	41	0	4	80	125
L 475 Süd	C	80	2	0	38	119
K 8, Eicken	D	43	95	60	0	197
Gesamt		163	132	149	193	637

	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	0	3	9	12
Eickener Str.	B	0	0	0	1	1
L 475 Süd	C	14	0	0	1	15
K 8, Eicken	D	10	1	2	0	13
Gesamt		24	1	5	12	42

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 818 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: L 475 N - S / Eickener Str. / K8 Verkehrsdaten: Datum: Variante 2 Planung Uhrzeit: Morgenspitze 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_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)	183	965	1,000	965	0,067	0,933	0,923
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,029	1,000	---
	3 (1)	124	953	1,000	953	0,084	1,000	---
B	4 (4)	501	479	1,000	325	0,089	---	---
	5 (3)	301	663	1,000	612	0,182	0,818	0,766
	6 (2)	50	1072	1,000	1072	0,000	1,000	---
C	7 (2)	50	1159	1,000	1159	0,010	0,990	0,923
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,111	1,000	---
	9 (1)	164	894	1,000	894	0,096	1,000	---
D	10 (4)	409	554	1,000	424	0,051	---	---
	11 (3)	301	663	1,000	612	0,188	0,812	0,761
	12 (2)	183	867	1,000	867	0,108	0,892	---

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	56	1,163	965	830	0,067	774	4,6	A
	2	50	1,056	1800	1705	0,029	1655	0,0	A
	3	77	1,036	953	919	0,084	842	4,3	A
B	4	29	1,000	325	325	0,089	296	12,2	B
	5	108	1,032	612	593	0,182	485	7,4	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	12	1,000	1159	1159	0,010	1147	3,1	A
	8	183	1,092	1800	1649	0,111	1466	0,0	A
	9	84	1,017	894	879	0,096	795	4,5	A
D	10	19	1,147	424	370	0,051	351	10,3	B
	11	112	1,025	612	597	0,188	485	7,4	A
	12	88	1,064	867	815	0,108	727	5,0	A
A	2+3	127	1,044	1172	1123	0,113	996	3,6	A
B	5+6	108	1,032	612	593	0,182	485	7,4	A
C	8+9	267	1,068	1381	1293	0,207	1026	3,5	A
D	11+12	200	1,042	705	677	0,296	477	7,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

Knotenverkehrsstärke: 634 Fz/h

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen

A-C /B-D
Knotenpunkt: L 475 N - S Eickener Str. / K8

Verkehrsdaten: Datum: Variante 2 Planung
 Uhrzeit: Nachm. Spitze

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit 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)	80	1112	1,000	1112	0,071	0,929	0,927
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	3 (1)	96	996	1,000	996	0,035	1,000	---
B	4 (4)	379	581	1,000	445	0,092	---	---
	5 (3)	242	723	1,000	670	0,119	0,881	0,824
	6 (2)	85	1014	1,000	1014	0,004	0,996	---
C	7 (2)	85	1104	1,000	1104	0,002	0,998	0,927
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	9 (1)	154	908	1,000	908	0,041	1,000	---
D	10 (4)	325	633	1,000	519	0,116	---	---
	11 (3)	242	723	1,000	670	0,141	0,859	0,804
	12 (2)	80	1022	1,000	1022	0,047	0,953	---

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	75	1,060	1112	1049	0,071	974	3,7	A
	2	85	1,018	1800	1769	0,048	1684	0,0	A
	3	35	1,000	996	996	0,035	961	3,7	A
B	4	41	1,000	445	445	0,092	404	8,9	A
	5	79	1,006	670	666	0,119	587	6,1	A
	6	4	1,000	1014	1014	0,004	1010	3,6	A
C	7	2	1,000	1104	1104	0,002	1102	3,3	A
	8	80	1,088	1800	1655	0,048	1575	0,0	A
	9	37	1,014	908	896	0,041	859	4,2	A
D	10	59	1,017	519	511	0,116	452	8,0	A
	11	94	1,005	670	666	0,141	572	6,3	A
	12	43	1,116	1022	916	0,047	873	4,1	A
A	2+3	120	1,013	1461	1443	0,083	1323	2,7	A
B	5+6	83	1,006	681	677	0,123	594	6,1	A
C	8+9	117	1,064	1389	1305	0,090	1188	3,0	A
D	11+12	137	1,040	758	729	0,188	592	6,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

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

Prognose-Planfall Variante 4	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	77	64	56	198
Eickener Str.	B	29	0	0	108	137
L 475 Süd	C	197	12	0	84	293
K 8, Eicken	D	89	112	18	0	219
Gesamt		314	202	82	248	847

	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	18	13	35
Eickener Str.	B	0	0	0	5	5
L 475 Süd	C	37	0	0	2	39
K 8, Eicken	D	8	4	4	0	16
Gesamt		46	9	21	20	96

Prognose-Planfall Variante 4	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	98	76	209
Eickener Str.	B	41	0	4	80	125
L 475 Süd	C	93	2	0	38	132
K 8, Eicken	D	43	95	60	0	197
Gesamt		177	132	162	193	663

	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	0	16	9	25
Eickener Str.	B	0	0	0	1	1
L 475 Süd	C	27	0	0	1	28
K 8, Eicken	D	10	1	2	0	13
Gesamt		37	1	19	12	69

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 845 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B-D Knotenpunkt: L 475 N - S / Eickener Str. / K8 Verkehrsdaten: Datum: Variante 4 Planung Uhrzeit: Morgenspitze Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zufahrt D: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

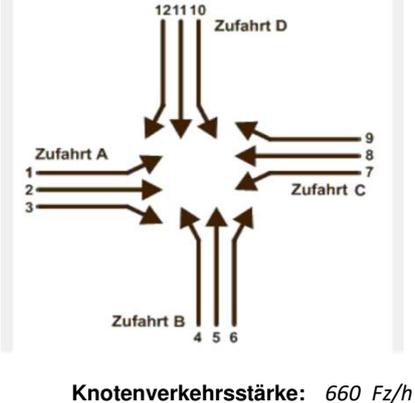
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	196	948	1,000	948	0,069	0,931	0,922
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,043	1,000	---
	3 (1)	124	953	1,000	953	0,084	1,000	---
B	4 (4)	528	459	1,000	307	0,094	---	---
	5 (3)	328	638	1,000	587	0,190	0,810	0,758
	6 (2)	64	1048	1,000	1048	0,000	1,000	---
C	7 (2)	64	1137	1,000	1137	0,011	0,989	0,922
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,123	1,000	---
	9 (1)	164	894	1,000	894	0,096	1,000	---
D	10 (4)	436	531	1,000	402	0,054	---	---
	11 (3)	328	638	1,000	587	0,195	0,805	0,753
	12 (2)	196	849	1,000	849	0,110	0,890	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	56	1,163	948	816	0,069	760	4,7	A
	2	64	1,197	1800	1504	0,043	1440	0,0	A
	3	77	1,036	953	919	0,084	842	4,3	A
B	4	29	1,000	307	307	0,094	278	12,9	B
	5	108	1,032	587	569	0,190	461	7,8	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	12	1,000	1137	1137	0,011	1125	3,2	A
	8	196	1,132	1800	1590	0,123	1394	0,0	A
	9	84	1,017	894	879	0,096	795	4,5	A
D	10	19	1,147	402	351	0,054	332	10,9	B
	11	112	1,025	587	573	0,195	461	7,8	A
	12	88	1,064	849	798	0,110	710	5,1	A
A	2+3	141	1,109	1238	1116	0,126	975	3,7	A
B	5+6	108	1,032	587	569	0,190	461	7,8	A
C	8+9	280	1,098	1404	1279	0,219	999	3,6	A
D	11+12	200	1,042	682	654	0,306	454	7,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 660 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	<p>A-C /B-D Knotenpunkt: L 475 N - S / Eickener Str. / K8</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Variante 4 Planung Uhrzeit: Nachm. Spitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>

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)	93	1092	1,000	1092	0,074	0,926	0,924
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,061	1,000	---
	3 (1)	96	996	1,000	996	0,035	1,000	---
B	4 (4)	405	558	1,000	422	0,097	---	---
	5 (3)	268	696	1,000	643	0,124	0,876	0,817
	6 (2)	98	993	1,000	993	0,004	0,996	---
C	7 (2)	98	1085	1,000	1085	0,002	0,998	0,924
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,062	1,000	---
	9 (1)	154	908	1,000	908	0,042	1,000	---
D	10 (4)	351	607	1,000	494	0,122	---	---
	11 (3)	268	696	1,000	643	0,147	0,853	0,797
	12 (2)	93	1001	1,000	1001	0,050	0,950	---

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	75	1,084	1092	1008	0,074	933	3,9	A
	2	98	1,114	1800	1615	0,061	1517	0,0	A
	3	35	1,000	996	996	0,035	961	3,7	A
B	4	41	1,000	422	422	0,097	381	9,4	A
	5	79	1,009	643	637	0,124	558	6,4	A
	6	4	1,000	993	993	0,004	989	3,6	A
C	7	2	1,000	1085	1085	0,002	1083	3,3	A
	8	93	1,203	1800	1496	0,062	1403	0,0	A
	9	37	1,019	908	891	0,042	854	4,2	A
D	10	59	1,024	494	483	0,122	424	8,5	A
	11	94	1,007	643	638	0,147	544	6,6	A
	12	43	1,163	1001	861	0,050	818	4,4	A
A	2+3	133	1,084	1505	1388	0,096	1255	2,9	A
B	5+6	83	1,008	654	648	0,128	565	6,4	A
C	8+9	130	1,151	1443	1254	0,104	1124	3,2	A
D	11+12	137	1,056	734	695	0,197	558	6,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Knotenpunkt 2: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg

Prognose-Planfall Variante 2	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	14	3	18	36
L 475 Süd	2	47	0	139	84	270
L 475 Nord	3	14	87	0	129	230
K 8 Industriestr	4	28	77	135	0	240
Gesamt		88	178	278	231	775

	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	9	0	17	27
L 475 Süd	2	8	0	2	18	29
L 475 Nord	3	0	2	0	10	12
K 8 Industriestr	4	17	9	11	0	38
Gesamt		26	20	13	45	105

Prognose-Planfall Variante 2	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	39	12	25	76
L 475 Süd	2	13	0	67	68	148
L 475 Nord	3	1	114	0	106	221
K 8 Industriestr	4	16	62	115	0	193
Gesamt		30	215	194	199	638

	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	8	1	16	25
L 475 Süd	2	10	0	2	3	15
L 475 Nord	3	1	0	0	7	9
K 8 Industriestr	4	15	5	7	0	28
Gesamt		26	13	11	26	76

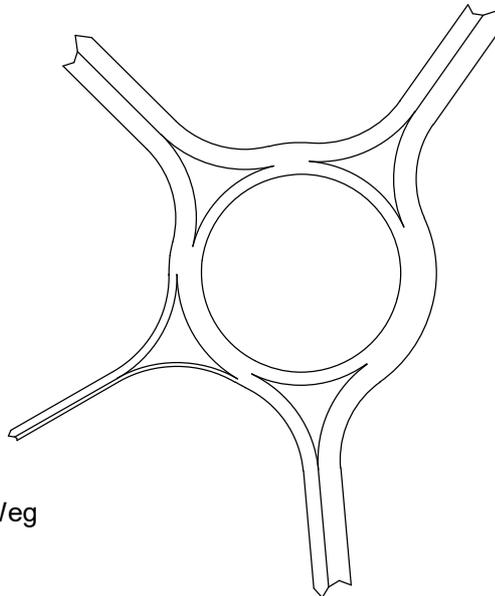
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P1_Msp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Variante 2 - Morgenspitze

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

4 : K8 Industriestr.
Qa = 254
Qe = 259
Qc = 151

3 : L 475 Nord
Qa = 284
Qe = 235
Qc = 170



1 : Windhauser Weg
Qa = 100
Qe = 49
Qc = 310

2 : L 475 Süd
Qa = 188
Qe = 283
Qc = 171

Sum = 826

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P1_Msp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 2 - 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	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Windhauser Weg	1	1	313	-	-	35	53	974	643
2	L 475 Süd	1	1	176	-	-	269	289	1089	1014
3	L 475 Nord	1	1	179	-	-	229	237	1087	1050
4	K8 Industriestr.	1	1	153	-	-	239	265	1109	1000

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,05	608	5,9	0,0	1	1	A
2	L 475 Süd	0,27	745	4,8	0,3	2	2	A
3	L 475 Nord	0,22	821	4,4	0,2	1	2	A
4	K8 Industriestr.	0,24	761	4,7	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 844 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 772 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,01 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,72 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

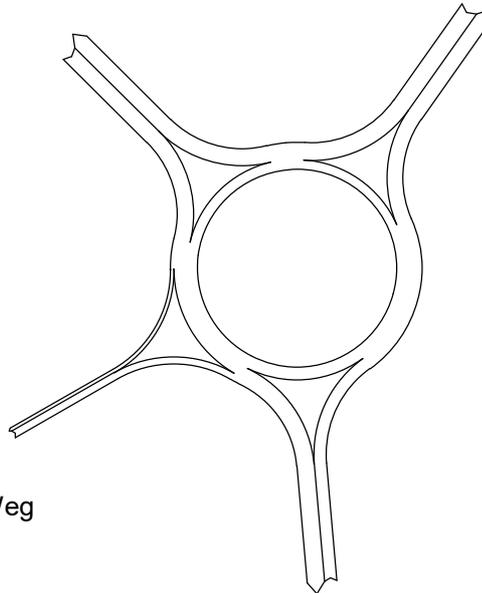
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P1_Nsp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Variante 2 - Nachmittagsspitze

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

4 : K8 Industriestr.
Qa = 212
Qe = 207
Qc = 134

3 : L 475 Nord
Qa = 200
Qe = 225
Qc = 121



1 : Windhauser Weg
Qa = 43
Qe = 89
Qc = 298

2 : L 475 Süd
Qa = 222
Qe = 156
Qc = 165

Sum = 677

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P1_Nsp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 2 - Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Windhauser Weg	1	1	300	-	-	76	94	985	796
2	L 475 Süd	1	1	169	-	-	148	158	1095	1026
3	L 475 Nord	1	1	126	-	-	220	226	1133	1103
4	K8 Industriestr.	1	1	136	-	-	192	212	1124	1018

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,10	720	5,0	0,1	1	1	A
2	L 475 Süd	0,14	878	4,1	0,1	1	1	A
3	L 475 Nord	0,20	883	4,1	0,2	1	2	A
4	K8 Industriestr.	0,19	826	4,4	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 690 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 636 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 0,76 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,28 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

Knotenpunkt 2: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg

Prognose-Planfall Variante 4	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	3	4	36
L 475 Süd	2	61	0	139	84	284
L 475 Nord	3	14	87	0	129	230
K 8 Industriestr	4	14	77	135	0	226
Gesamt		88	192	278	217	775

	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	23	0	3	27
L 475 Süd	2	22	0	2	18	42
L 475 Nord	3	0	2	0	10	12
K 8 Industriestr	4	3	9	11	0	24
Gesamt		26	34	13	32	105

Prognose-Planfall Variante 4	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	52	12	12	76
L 475 Süd	2	26	0	67	68	161
L 475 Nord	3	1	114	0	106	221
K 8 Industriestr	4	3	62	115	0	180
Gesamt		30	228	194	186	638

	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	21	1	2	25
L 475 Süd	2	23	0	2	3	28
L 475 Nord	3	1	0	0	7	9
K 8 Industriestr	4	2	5	7	0	14
Gesamt		26	27	11	13	76

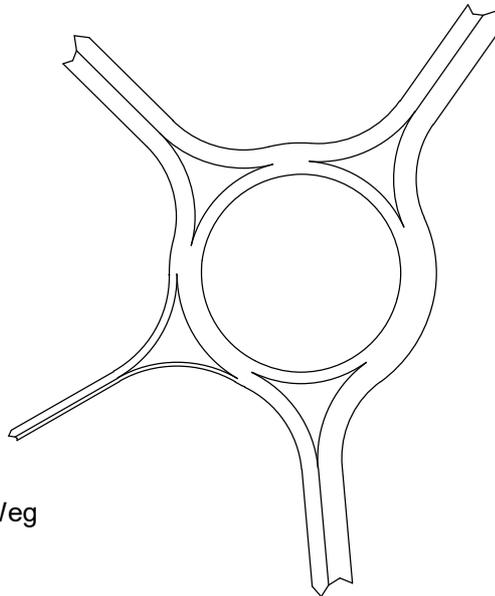
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P2_Msp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Variante 4 - Morgenspitze

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

4 : K8 Industriestr.
Qa = 233
Qe = 238
Qc = 170

3 : L 475 Nord
Qa = 284
Qe = 233
Qc = 170



1 : Windhauser Weg
Qa = 100
Qe = 49
Qc = 308

2 : L 475 Süd
Qa = 207
Qe = 304
Qc = 150

Sum = 824

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P2_Msp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 4 - 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	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Windhauser Weg	1	1	311	-	-	35	53	975	644
2	L 475 Süd	1	1	152	-	-	283	312	1110	1007
3	L 475 Nord	1	1	178	-	-	227	235	1088	1051
4	K8 Industriestr.	1	1	174	-	-	225	241	1091	1019

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,05	609	5,9	0,0	1	1	A
2	L 475 Süd	0,28	724	5,0	0,3	2	2	A
3	L 475 Nord	0,22	824	4,4	0,2	1	2	A
4	K8 Industriestr.	0,22	794	4,5	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 841 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 770 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,01 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,71 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

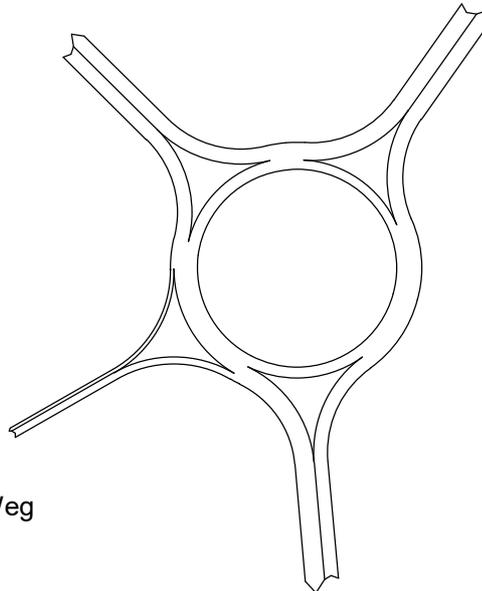
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn2_P2_Nsp.krs
Projekt: Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
Stunde: Prognose-Planfall - Variante 4 - Nachmittagsspitze

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

4 : K8 Industriestr.
Qa = 191
Qe = 187
Qc = 154

3 : L 475 Nord
Qa = 200
Qe = 225
Qc = 120



1 : Windhauser Weg
Qa = 43
Qe = 88
Qc = 298

2 : L 475 Süd
Qa = 242
Qe = 176
Qc = 144

Sum = 676

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn2_P2_Nsp.krs
 Projekt : Verkehrsuntersuchung Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : L 475 / K 8 Industriestr. / Windhauser Weg
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 4 - Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Windhauser Weg	1	1	300	-	-	75	92	985	803
2	L 475 Süd	1	1	145	-	-	161	180	1116	998
3	L 475 Nord	1	1	124	-	-	220	226	1135	1105
4	K8 Industriestr.	1	1	158	-	-	179	189	1105	1047

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Windhauser Weg	0,09	728	4,9	0,1	1	1	A
2	L 475 Süd	0,16	837	4,3	0,1	1	1	A
3	L 475 Nord	0,20	885	4,1	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 : 687 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 635 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 0,75 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 4,25 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

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	386
L 3 Süd	2	54	0	230	179	463
L 371 Ost	3	230	70	0	107	406
L 3 Nord	4	9	58	157	0	224
Gesamt		293	158	725	303	1.479

	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	7	31
L 371 Ost	3	24	16	0	12	52
L 3 Nord	4	3	8	10	0	20
Gesamt		33	28	38	20	120

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	230	23	303
L 3 Süd	2	42	0	86	83	212
L 371 Ost	3	418	304	0	114	836
L 3 Nord	4	28	138	89	0	255
Gesamt		487	493	405	220	1.605

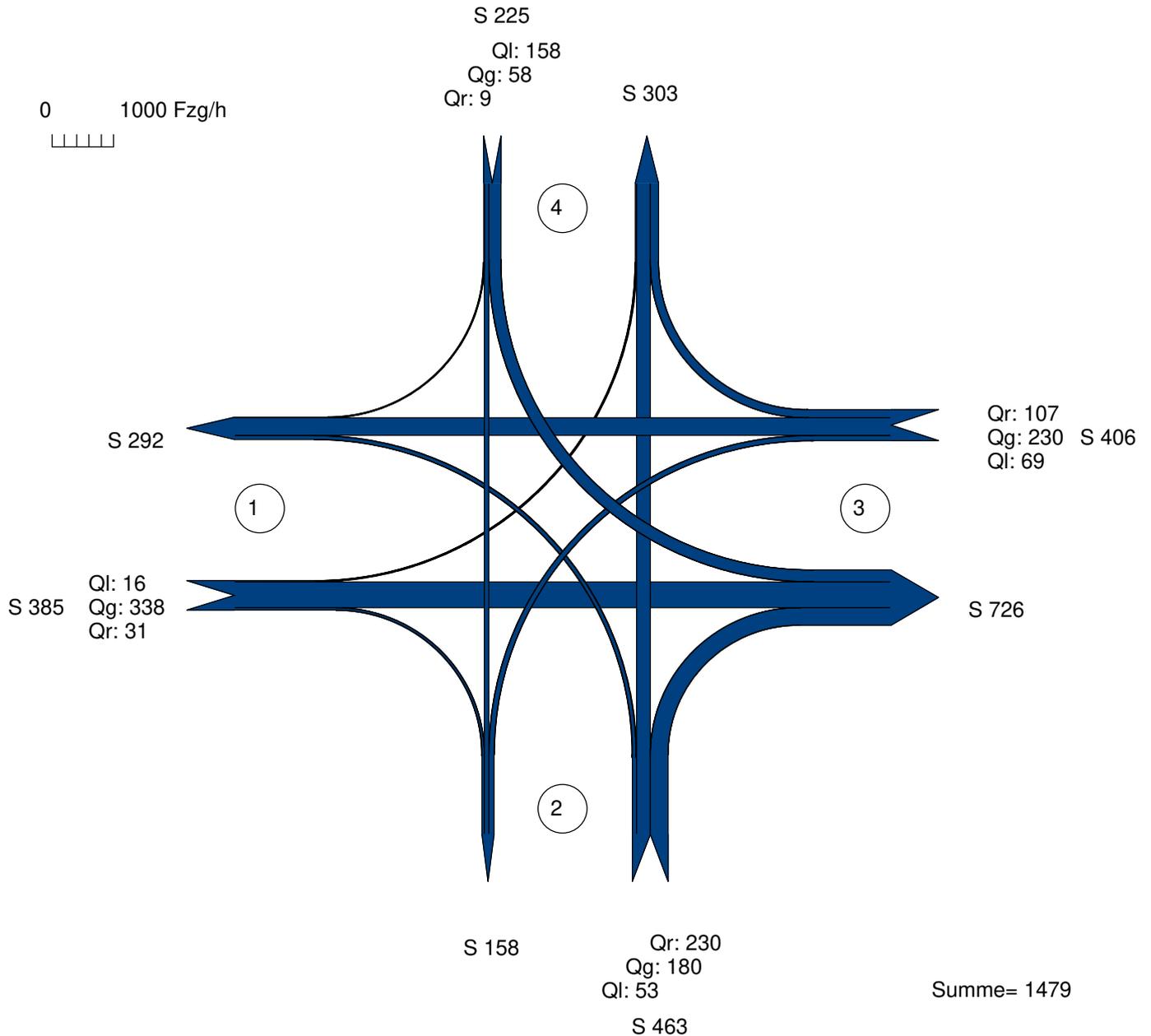
	nach Zufahrt	L 371 West	L 3 Süd	L 371 Ost	L 3 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
L 371 West	1	0	1	6	1	8
L 3 Süd	2	1	0	3	3	7
L 371 Ost	3	7	10	0	7	24
L 3 Nord	4	0	2	5	0	7
Gesamt		8	13	14	12	47

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K3_P1-MSp_05.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge

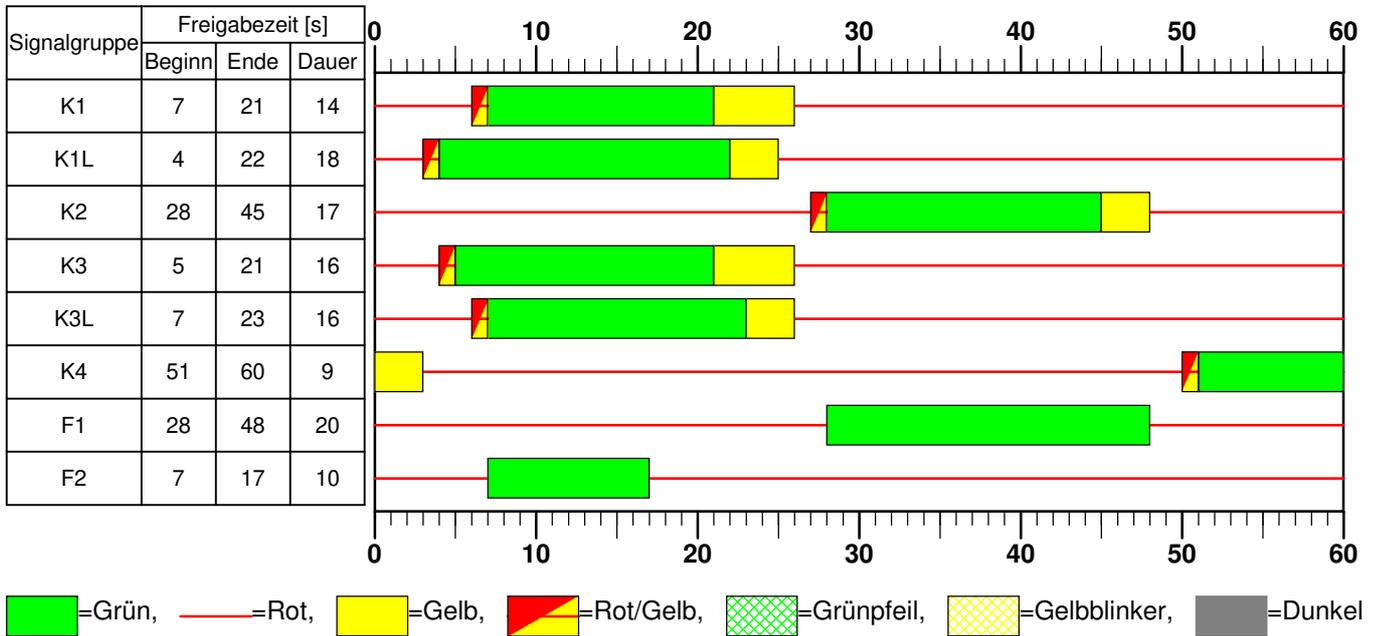


Zufahrt 1 : L 371 West
 Zufahrt 2 : L 3 Süd
 Zufahrt 3 : L 371 Ost
 Zufahrt 4 : L 3 Nord

AMPEL Version 6.2.6

Signalzeitenplan

Datei : GST_K3_P1-MSp_05.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Morgenspitze

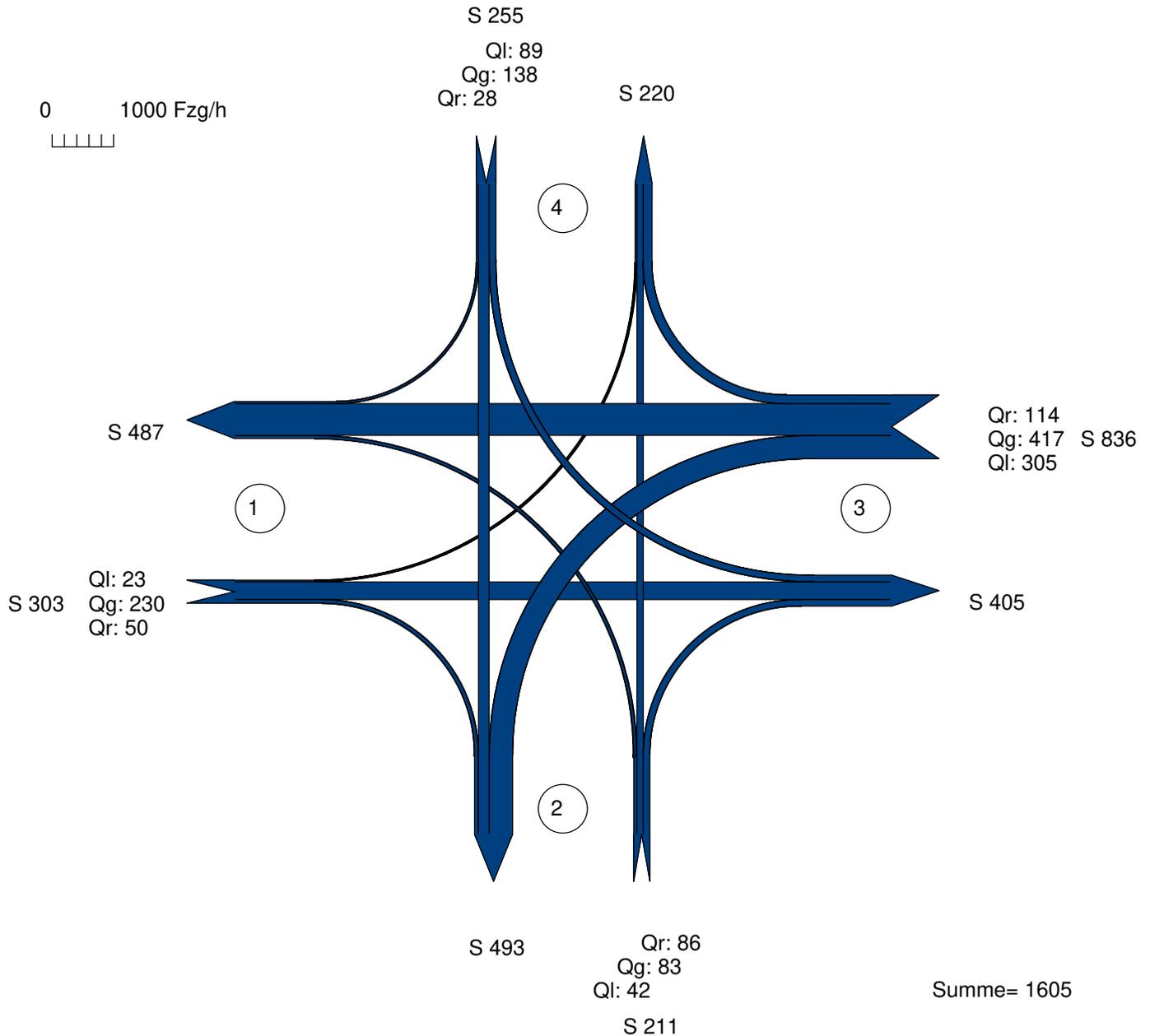


Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K3_P1-NSp_05.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge

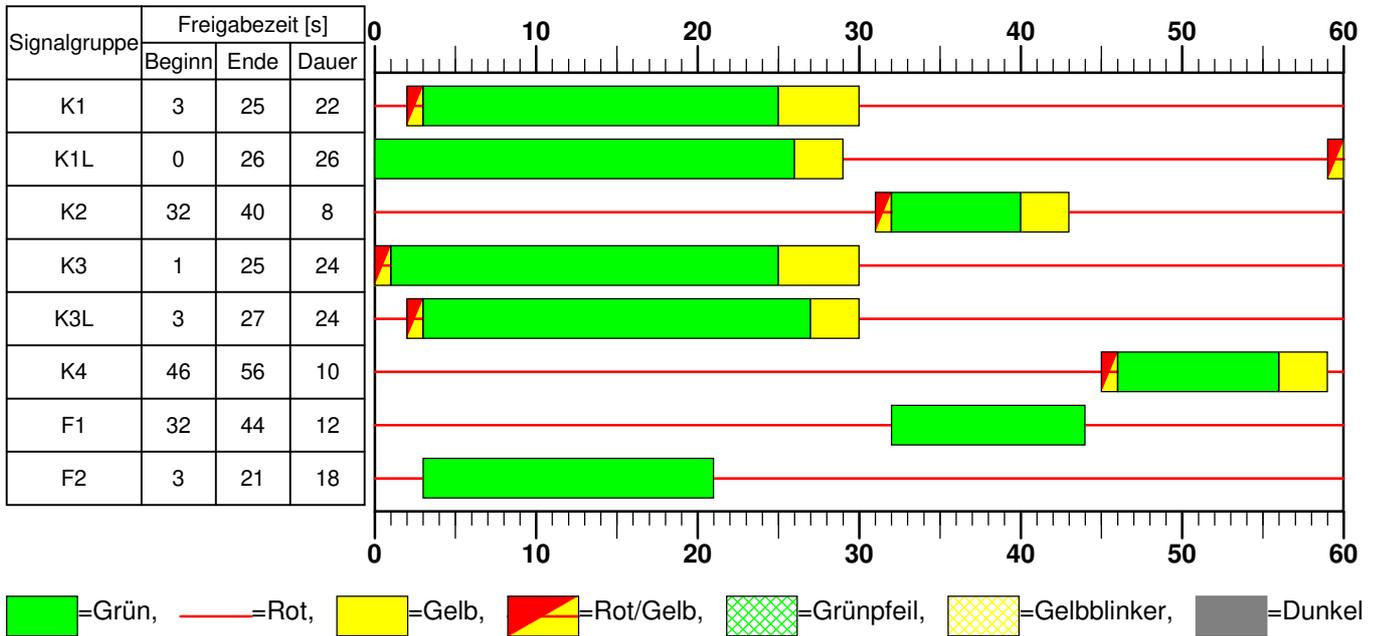


Zufahrt 1 : L 371 West
Zufahrt 2 : L 3 Süd
Zufahrt 3 : L 371 Ost
Zufahrt 4 : L 3 Nord

AMPEL Version 6.2.6

Signalzeitenplan

Datei : GST_K3_P1-NSp_05.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / L 3 Steeg, Prognose-Planfall
Stunde : Nachmittagsspitze



Knotenpunkt 4: K 8 Nordtangente / K 8 Industriestr. / K25 Amerner Str.

Prognose-Planfall Variante 2	Morgenspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	--------------	------------------------

	nach Zufahrt	K 8 Nordtangente	Amerner Str. Süd	K 8 Industriestr	5 Amerner Str. N	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
K 8 Nordtangente	1	1	136	284	57	478
Amerner Str. Süd	2	76	0	7	95	178
K 8 Industriestr	3	155	10	0	50	215
K 25 Amerner Str	4	109	134	85	1	328
Gesamt		342	280	376	202	1.199

	nach Zufahrt	K 8 Nordtangente	Amerner Str. Süd	K 8 Industriestr	5 Amerner Str. N	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
K 8 Nordtangente	1	0	3	32	8	43
Amerner Str. Süd	2	3	0	0	1	4
K 8 Industriestr	3	33	1	0	1	35
K 25 Amerner Str	4	2	2	3	0	8
Gesamt		39	6	36	10	91

Prognose-Planfall Variante 2	Nachmittagsspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	-------------------	------------------------

	nach Zufahrt	K 8 Nordtangente	Amerner Str. Süd	K 8 Industriestr	5 Amerner Str. N	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
K 8 Nordtangente	1	2	142	225	74	443
Amerner Str. Süd	2	121	3	17	115	257
K 8 Industriestr	3	272	16	1	81	371
K 25 Amerner Str	4	82	104	51	0	237
Gesamt		478	265	294	270	1.307

	nach Zufahrt	K 8 Nordtangente	Amerner Str. Süd	K 8 Industriestr	5 Amerner Str. N	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
K 8 Nordtangente	1	0	1	53	0	54
Amerner Str. Süd	2	3	0	0	1	4
K 8 Industriestr	3	29	0	0	3	32
K 25 Amerner Str	4	2	0	3	0	5
Gesamt		34	1	56	4	96

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn4_P1_MSp.krs
 Projekt : Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : Kn. 4: K 8 / K 25
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 2 - 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
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Nordtangente	1	1	232	50	0	477	507	877	825
2	Amerner Str. Süd	1	1	457	50	0	177	180	688	677
3	Industriestraße	1	1	238	50	0	215	240	867	777
4	Amerner Str. Nord	1	1	268	50	0	327	331	865	855

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Nordtangente	0,58	348	10,3	0,9	5	7	B
2	Amerner Str. Süd	0,26	500	7,2	0,2	2	2	A
3	Industriestraße	0,28	562	6,4	0,3	2	2	A
4	Amerner Str. Nord	0,38	528	6,8	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1258 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1196 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,72 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,19 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 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: GST_Kn4_P1_NSp.krs
Projekt: Gewerbepark Schwalmtal
Projekt-Nummer: GST/4013
Knoten: Kn. 4: K 8 / K 25
Stunde: Prognose-Planfall - Variante 2 - Nachmittagsspitze

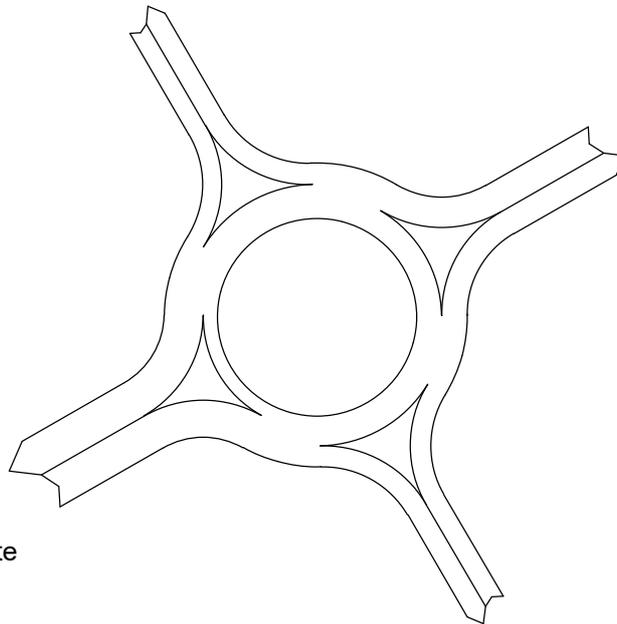
0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : Amerner Str. Nord

Qa = 273
Qe = 240
Qc = 433

3 : Industriestraße

Qa = 323
Qe = 388
Qc = 318



1 : Nordtangente

Qa = 496
Qe = 471
Qc = 177

2 : Amerner Str. Süd

Qa = 266
Qe = 259
Qc = 382

Sum = 1358

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : GST_Kn4_P1_NSp.krs
 Projekt : Gewerbepark Schwalmtal
 Projekt-Nummer : GST/4013
 Knoten : Kn. 4: K 8 / K 25
 Stunde : Prognose-Planfall - Variante 2 - Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Nordtangente	1	1	177	50	0	443	481	909	837
2	Amerner Str. Süd	1	1	392	50	0	256	259	747	738
3	Industriestraße	1	1	318	50	0	371	393	803	758
4	Amerner Str. Nord	1	1	438	50	0	237	240	706	697

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Nordtangente	0,53	394	9,1	0,8	4	6	A
2	Amerner Str. Süd	0,35	482	7,5	0,4	2	3	A
3	Industriestraße	0,49	387	9,3	0,7	3	5	A
4	Amerner Str. Nord	0,34	460	7,8	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1373 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1307 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,12 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,60 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 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E = Pkw: 1 / Lkw: 1,7 / Lz = 0 / Krad = 1 / Rad = 0,5

Knotenpunkt 5: L 475 / Gladbacher Straße

Prognose-Planfall Variante 2	Morgenspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	--------------	------------------------

nach Zufahrt		Glab. Str. West	L 475 Süd	Glab. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Glab. Str. West	1	0	24	181	7	212
L 475 Süd	2	42	0	1	188	232
Glab. Str. Ost	3	179	2	0	98	279
L 475 Nord	4	21	69	52	0	141
Gesamt		242	94	234	294	864

nach Zufahrt		Glab. Str. West	L 475 Süd	Glab. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Glab. Str. West	1	0	1	3	2	6
L 475 Süd	2	3	0	0	9	12
Glab. Str. Ost	3	9	0	0	15	24
L 475 Nord	4	0	8	2	0	9
Gesamt		12	9	5	26	51

Prognose-Planfall Variante 2	Nachmittagsspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	-------------------	------------------------

nach Zufahrt		Glab. Str. West	L 475 Süd	Glab. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Glab. Str. West	1	0	37	145	33	215
L 475 Süd	2	31	0	3	77	111
Glab. Str. Ost	3	232	0	0	51	283
L 475 Nord	4	23	106	56	0	185
Gesamt		286	143	204	161	794

nach Zufahrt		Glab. Str. West	L 475 Süd	Glab. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Glab. Str. West	1	0	1	3	1	5
L 475 Süd	2	0	0	0	5	5
Glab. Str. Ost	3	4	0	0	5	10
L 475 Nord	4	0	8	1	0	8
Gesamt		4	9	4	12	29

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K5_P1_Msp.amp

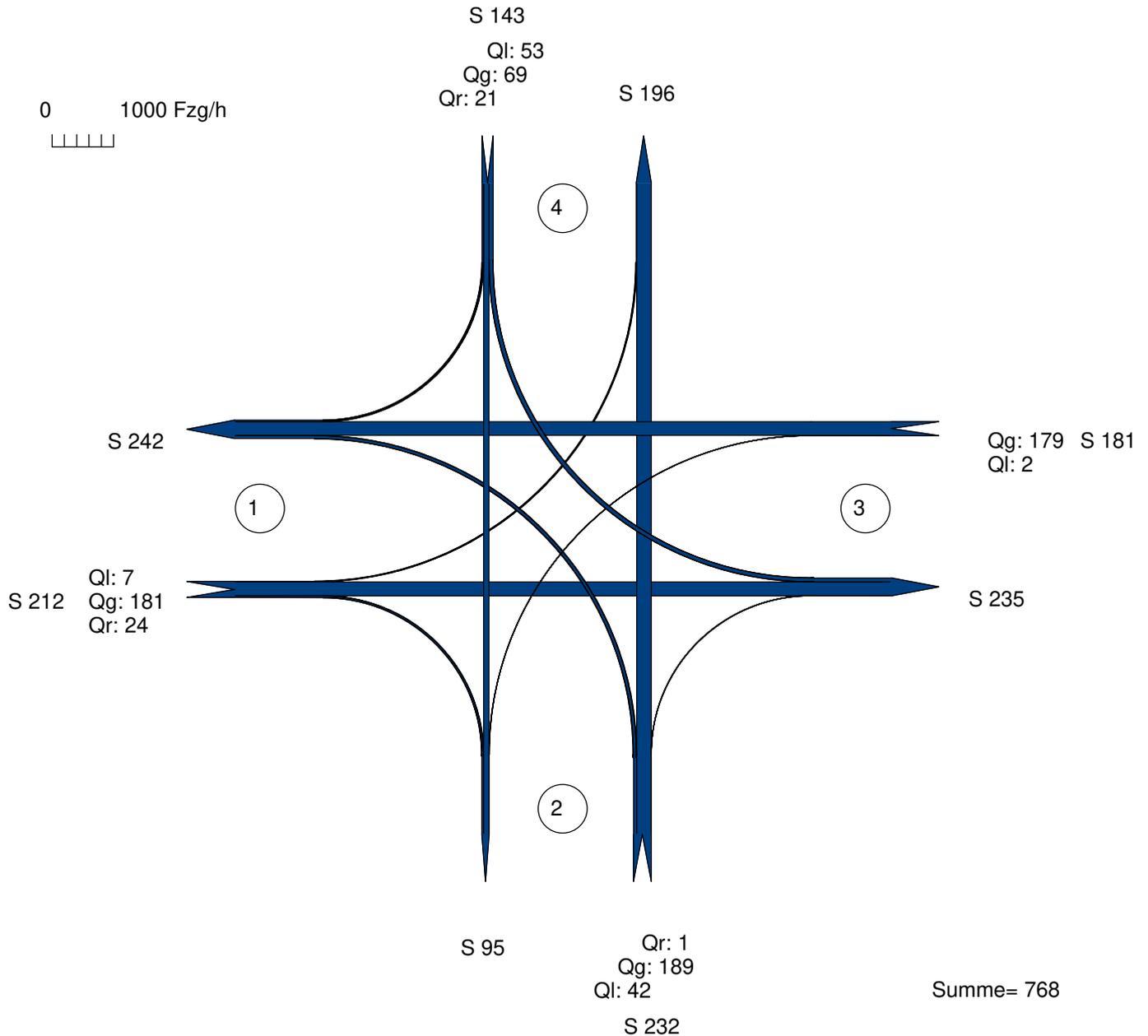
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 2

Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Gladbacher Str. West

Zufahrt 2 : L 475 Süd

Zufahrt 3 : Gladbacher Str. Ost

Zufahrt 4 : L 475 Nord

AMPEL Version 6.2.6

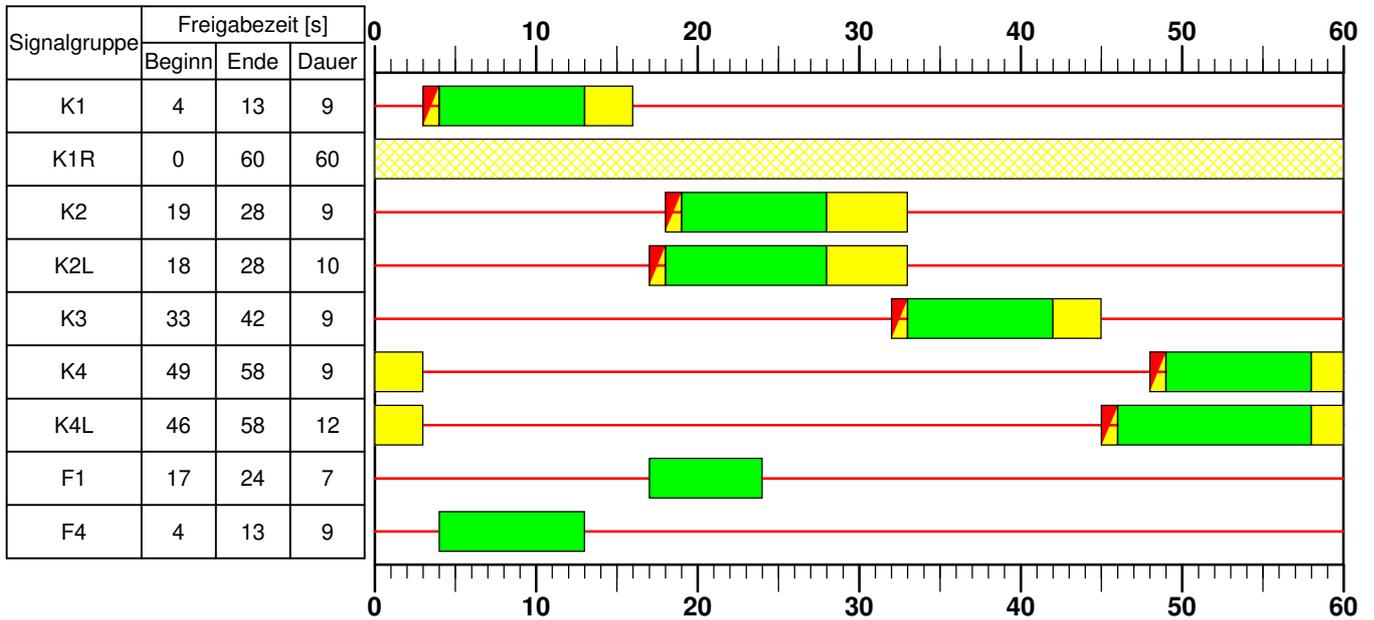
Signalzeitenplan

Datei : GST_K5_P1_Msp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 2

Stunde : Morgenspitze



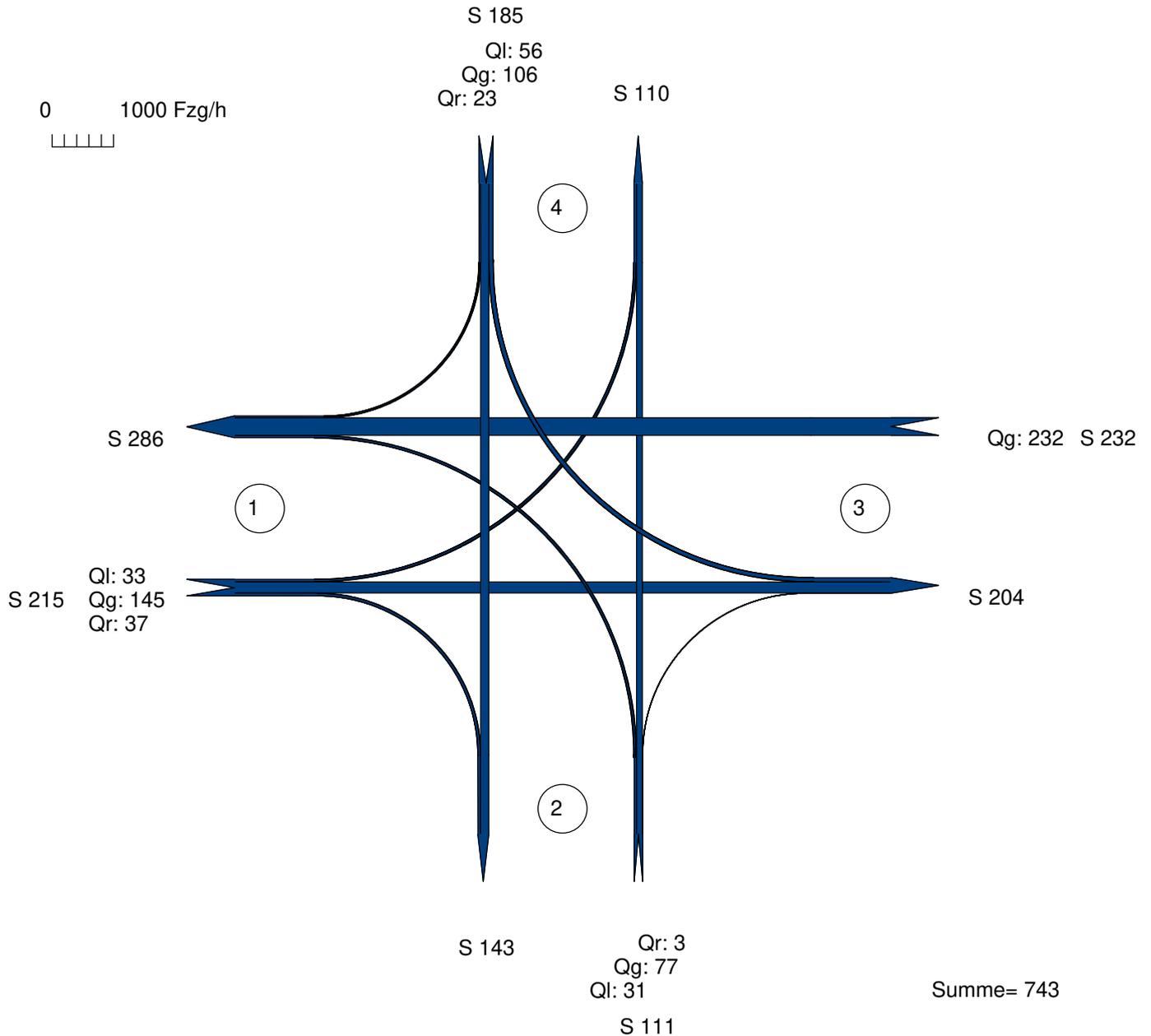
=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K5_P1_Nsp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)
Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 2
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Gladbacher Str. West
Zufahrt 2 : L 475 Süd
Zufahrt 3 : Gladbacher Str. Ost
Zufahrt 4 : L 475 Nord

AMPEL Version 6.2.6

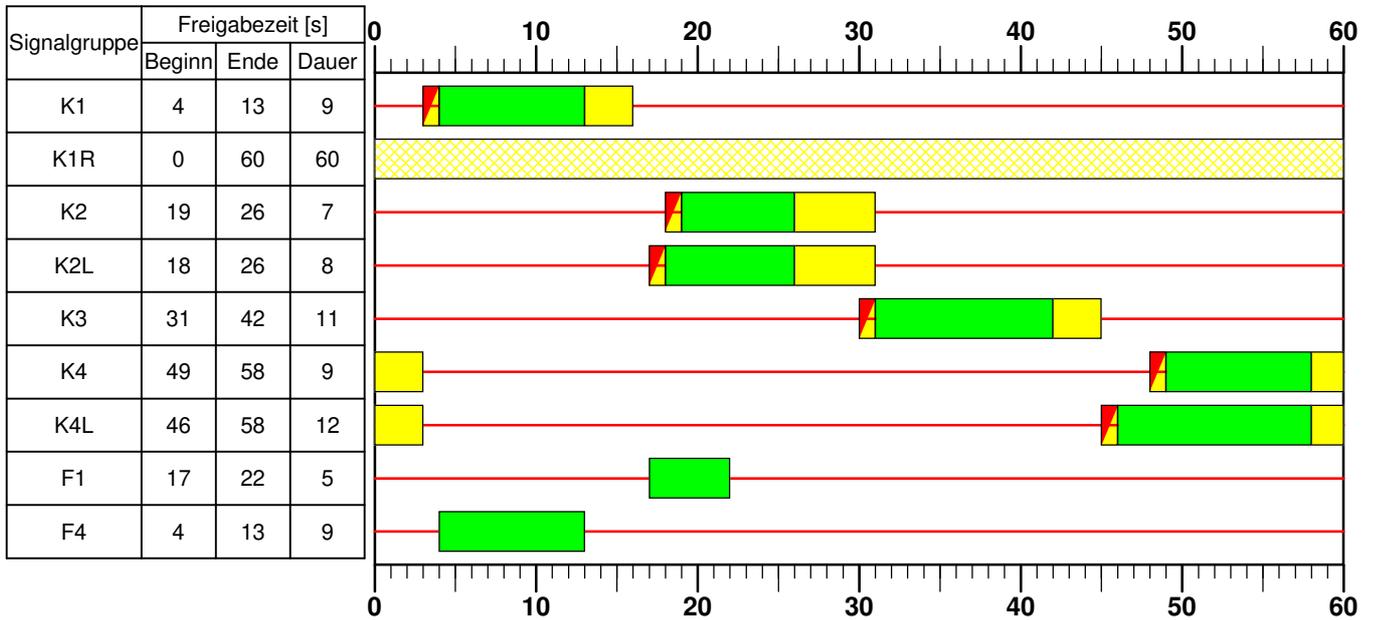
Signalzeitenplan

Datei : GST_K5_P1_Nsp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 2

Stunde : Nachmittagsspitze



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Knotenpunkt 5: L 475 / Gladbacher Straße

Prognose-Planfall Variante 4	Morgenspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	--------------	------------------------

nach Zufahrt		Gladb. Str. West	L 475 Süd	Gladb. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Gladb. Str. West	1	0	24	181	7	212
L 475 Süd	2	42	0	1	202	245
Gladb. Str. Ost	3	179	2	0	98	279
L 475 Nord	4	21	83	52	0	155
Gesamt		242	108	234	307	892

nach Zufahrt		Gladb. Str. West	L 475 Süd	Gladb. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Gladb. Str. West	1	0	1	3	2	6
L 475 Süd	2	3	0	0	23	26
Gladb. Str. Ost	3	9	0	0	15	24
L 475 Nord	4	0	21	2	0	23
Gesamt		12	23	5	40	79

Prognose-Planfall Variante 4	Nachmittagsspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	-------------------	------------------------

nach Zufahrt		Gladb. Str. West	L 475 Süd	Gladb. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Gladb. Str. West	1	0	37	145	33	215
L 475 Süd	2	31	0	3	90	124
Gladbacher Str. Ost	3	232	0	0	51	283
L 475 Nord	4	23	119	56	0	198
Gesamt		286	156	204	174	820

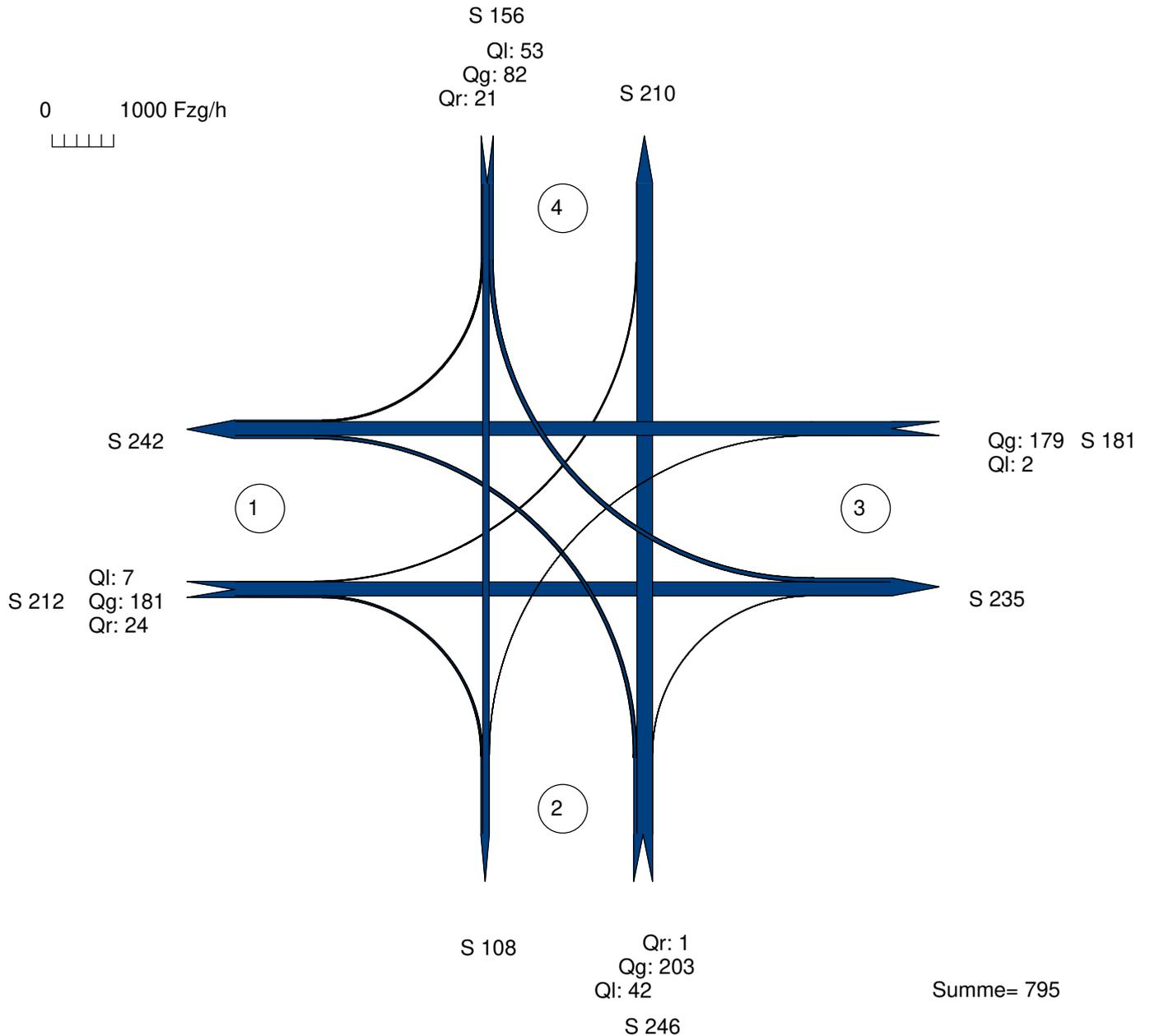
nach Zufahrt		Gladb. Str. West	L 475 Süd	Gladb. Str. Ost	L 475 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Gladb. Str. West	1	0	1	3	1	5
L 475 Süd	2	0	0	0	19	19
Gladb. Str. Ost	3	4	0	0	5	10
L 475 Nord	4	0	21	1	0	22
Gesamt		4	22	4	25	55

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K5_P2_Msp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)
Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 4
Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Gladbacher Str. West
 Zufahrt 2 : L 475 Süd
 Zufahrt 3 : Gladbacher Str. Ost
 Zufahrt 4 : L 475 Nord

AMPEL Version 6.2.6

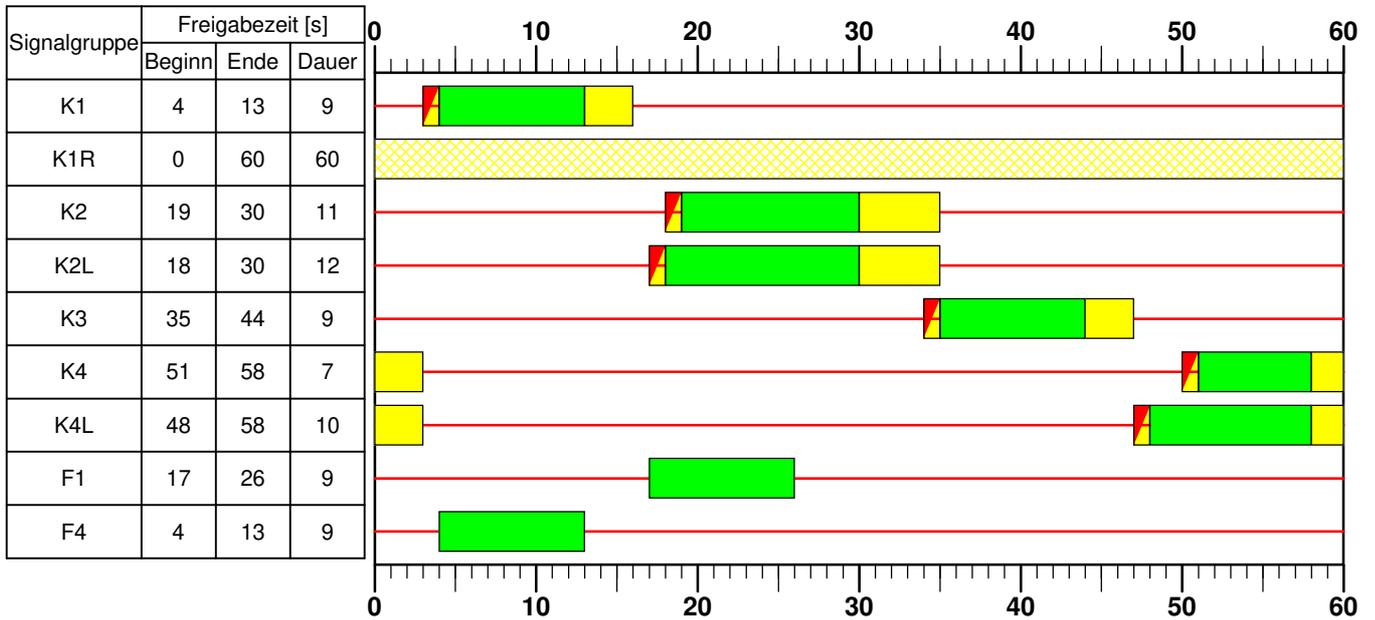
Signalzeitenplan

Datei : GST_K5_P2_Msp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 4

Stunde : Morgenspitze



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : GST_K5_P2_Nsp.amp

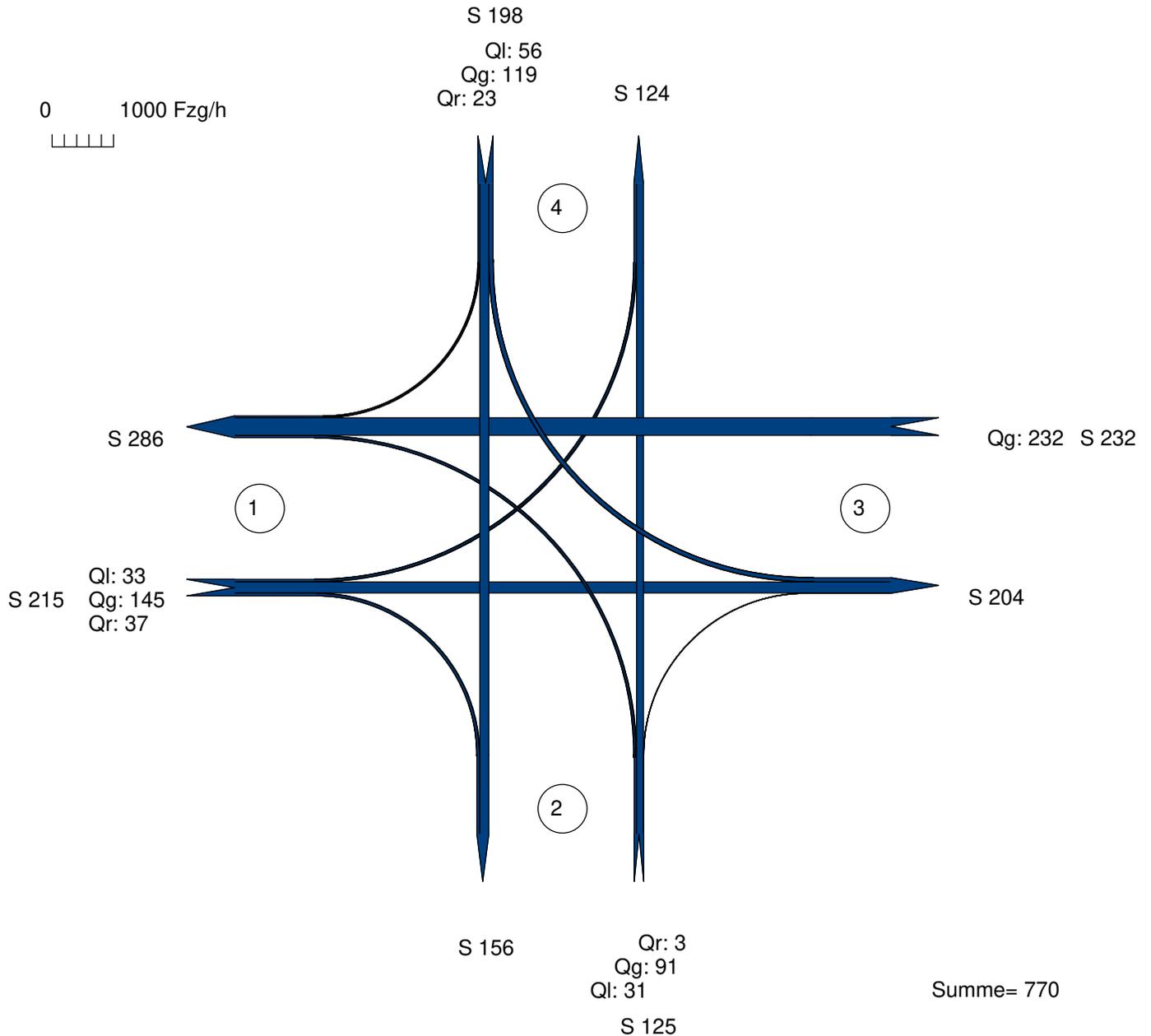
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 4

Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Gladbacher Str. West

Zufahrt 2 : L 475 Süd

Zufahrt 3 : Gladbacher Str. Ost

Zufahrt 4 : L 475 Nord

AMPEL Version 6.2.6

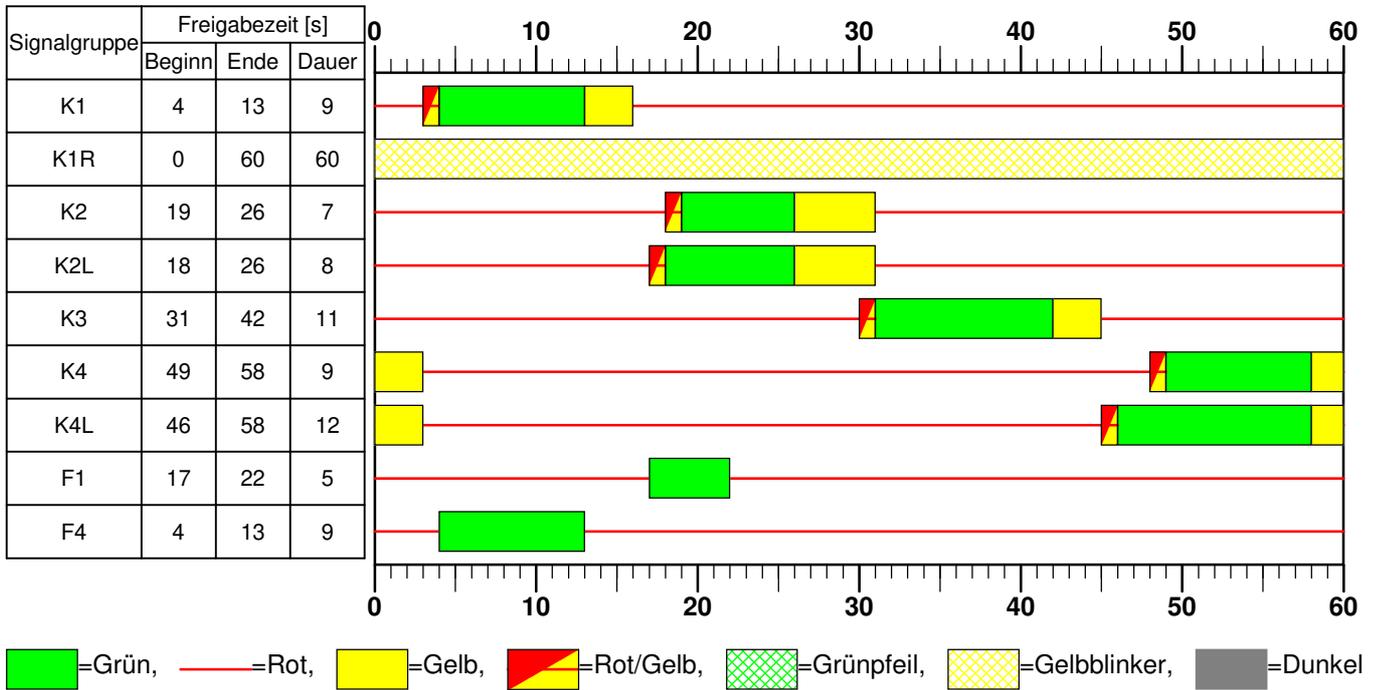
Signalzeitenplan

Datei : GST_K5_P2_Nsp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST/4013)

Knoten : K5 - L 475 / Gladbacher Str., Prognose-Planfall - Variante 4

Stunde : Nachmittagsspitze



Knotenpunkt 6: L 371 / K 8 Nordtangente / Rampe A 52 FR Roermond

Prognose-Planfall Variante 2	Morgenspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	--------------	------------------------

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	1	32	15	112	160
L 371 Süd	2	7	0	157	159	323
L 371 Ost	3	66	41	0	16	123
K 8 Nordtangente	4	69	351	16	0	435
Gesamt		143	424	188	288	1.042

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	0	2	20	22
L 371 Süd	2	1	0	8	19	28
L 371 Ost	3	8	4	0	1	13
K 8 Nordtangente	4	21	24	6	0	52
Gesamt		30	29	16	40	115

Prognose-Planfall Variante 2	Nachmittagsspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	-------------------	------------------------

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	134	22	204	359
L 371 Süd	2	15	0	98	86	200
L 371 Ost	3	69	93	0	33	196
K 8 Nordtangente	4	81	255	30	0	366
Gesamt		166	482	149	323	1.120

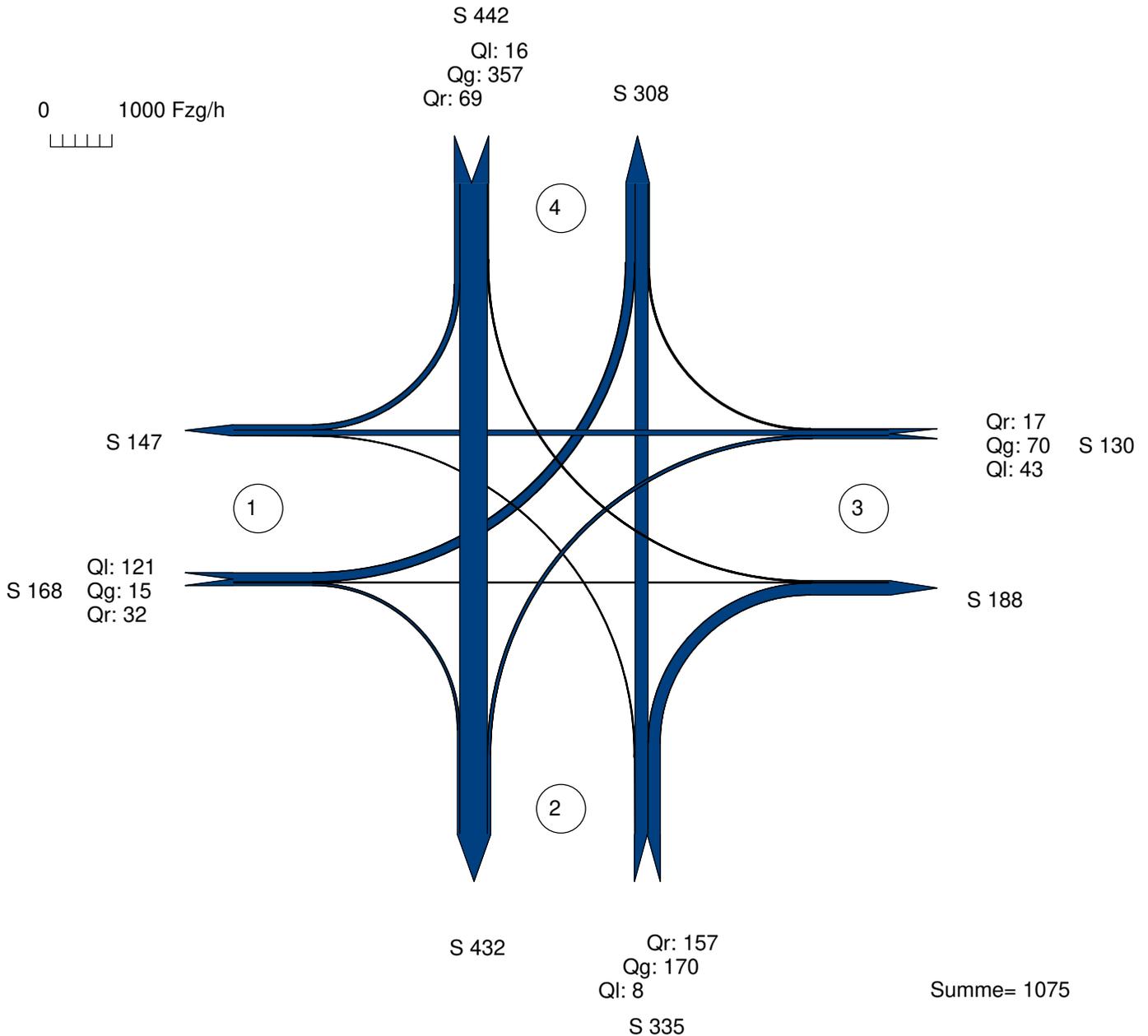
	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	0	2	16	17
L 371 Süd	2	0	0	5	11	16
L 371 Ost	3	10	4	0	1	15
K 8 Nordtangente	4	8	19	1	0	28
Gesamt		18	23	8	28	77

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : A52N_P1_MSp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 2
Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Rampe A 52 Nord
Zufahrt 2 : L 371 Süd
Zufahrt 3 : L 371 Ost
Zufahrt 4 : K 8 Nordtangente

AMPEL Version 6.2.6

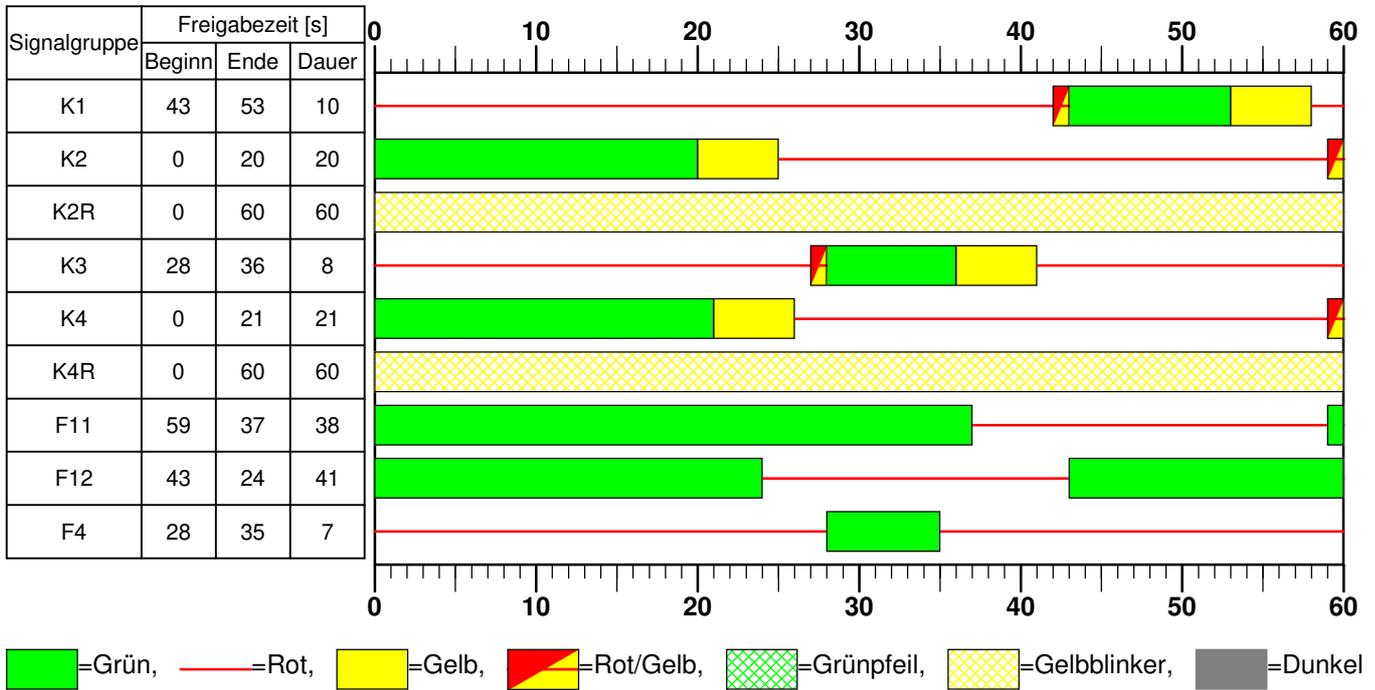
Signalzeitenplan

Datei : A52N_P1_MSp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)

Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 2

Stunde : Morgenspitze



HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

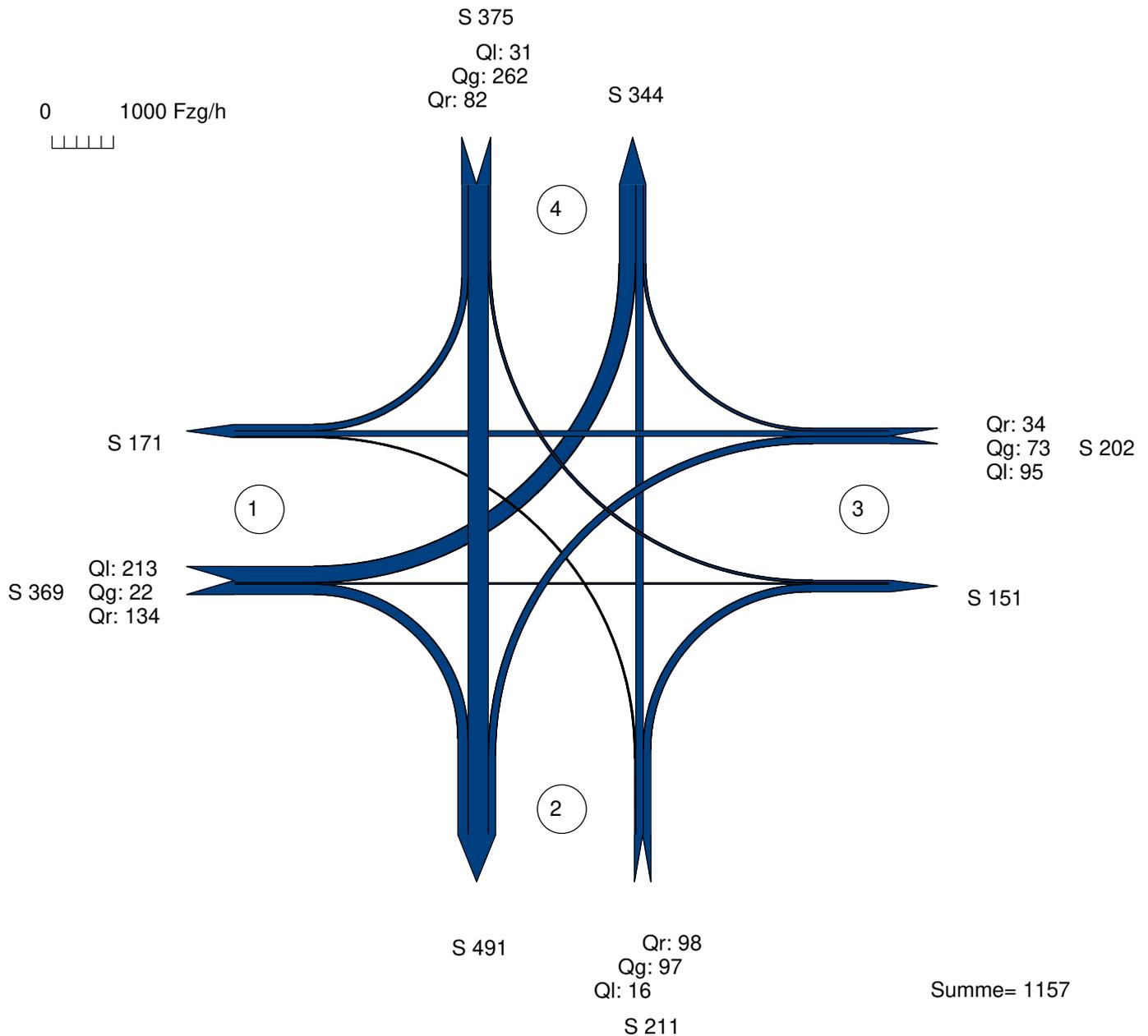
Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 2						Datum: 04.02.2021				
Zeitabschnitt: Morgenspitze						Bearbeiter: STO				
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 _{90,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	1, 2, 3	168	0,540	0,18	0,718	3,256	41	30,5	B
21	K2R	6	157	0,140	0,58	0,091	1,283	18	6,0	A
22	K2	5	170	0,287	0,35	0,230	2,276	31	15,5	A
23	K2	4	8	0,038	0,13	0,022	0,138	5	23,0	B
31	K3	7, 8, 9	130	0,510	0,15	0,626	2,624	34	32,4	B
41	K4R	12	69	0,070	0,60	0,042	0,516	11	5,0	A
42	K4	11	357	0,526	0,37	0,680	5,349	56	18,5	A
43	K4	10	16	0,058	0,19	0,034	0,252	8	20,3	B
Gesamt			1075						19,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F11	10	0	1	22					A
1	F12	10	0	1	19					A
4	F4	10	0	1	53					C
1	F11+F12	10	0	2	22					A
1	F12+F11	10	0	2	28					A
Gesamtbewertung:										C

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : A52N_P1_NSp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 2
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Rampe A 52 Nord
 Zufahrt 2 : L 371 Süd
 Zufahrt 3 : L 371 Ost
 Zufahrt 4 : K 8 Nordtangente

AMPEL Version 6.2.6

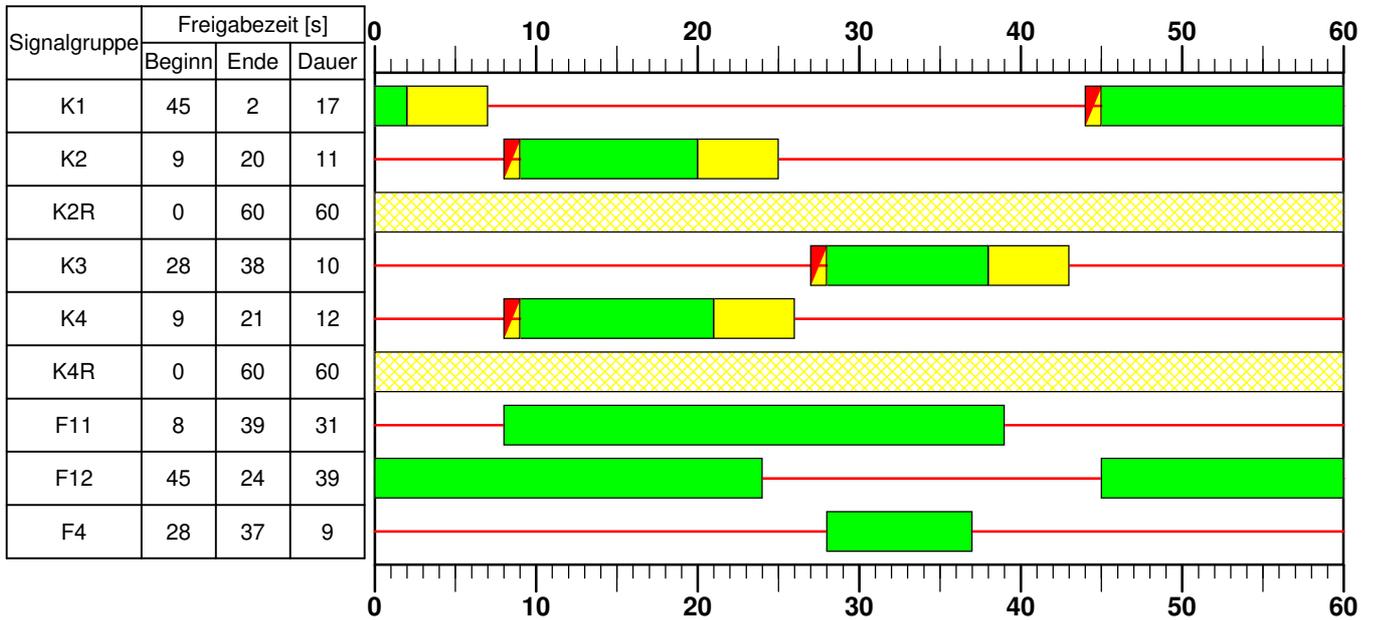
Signalzeitenplan

Datei : A52N_P1_NSp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)

Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 2

Stunde : Nachmittagsspitze



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Knotenpunkt 6: L 371 / K 8 Nordtangente / Rampe A 52 FR Roermond

Prognose-Planfall Variante 4	Morgenspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	--------------	------------------------

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	1	32	26	101	160
L 371 Süd	2	7	0	160	157	323
L 371 Ost	3	68	53	0	16	137
K 8 Nordtangente	4	67	339	16	0	421
Gesamt		143	424	201	274	1.042

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	0	13	9	22
L 371 Süd	2	1	0	11	17	28
L 371 Ost	3	10	16	0	1	27
K 8 Nordtangente	4	19	13	6	0	38
Gesamt		30	29	30	26	115

Prognose-Planfall Variante 4	Nachmittagsspitze	Knotenstrombelastungen
---------------------------------	-------------------	------------------------

	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	134	32	193	359
L 371 Süd	2	15	0	100	84	200
L 371 Ost	3	71	104	0	33	209
K 8 Nordtangente	4	79	244	30	0	353
Gesamt		166	482	162	310	1.120

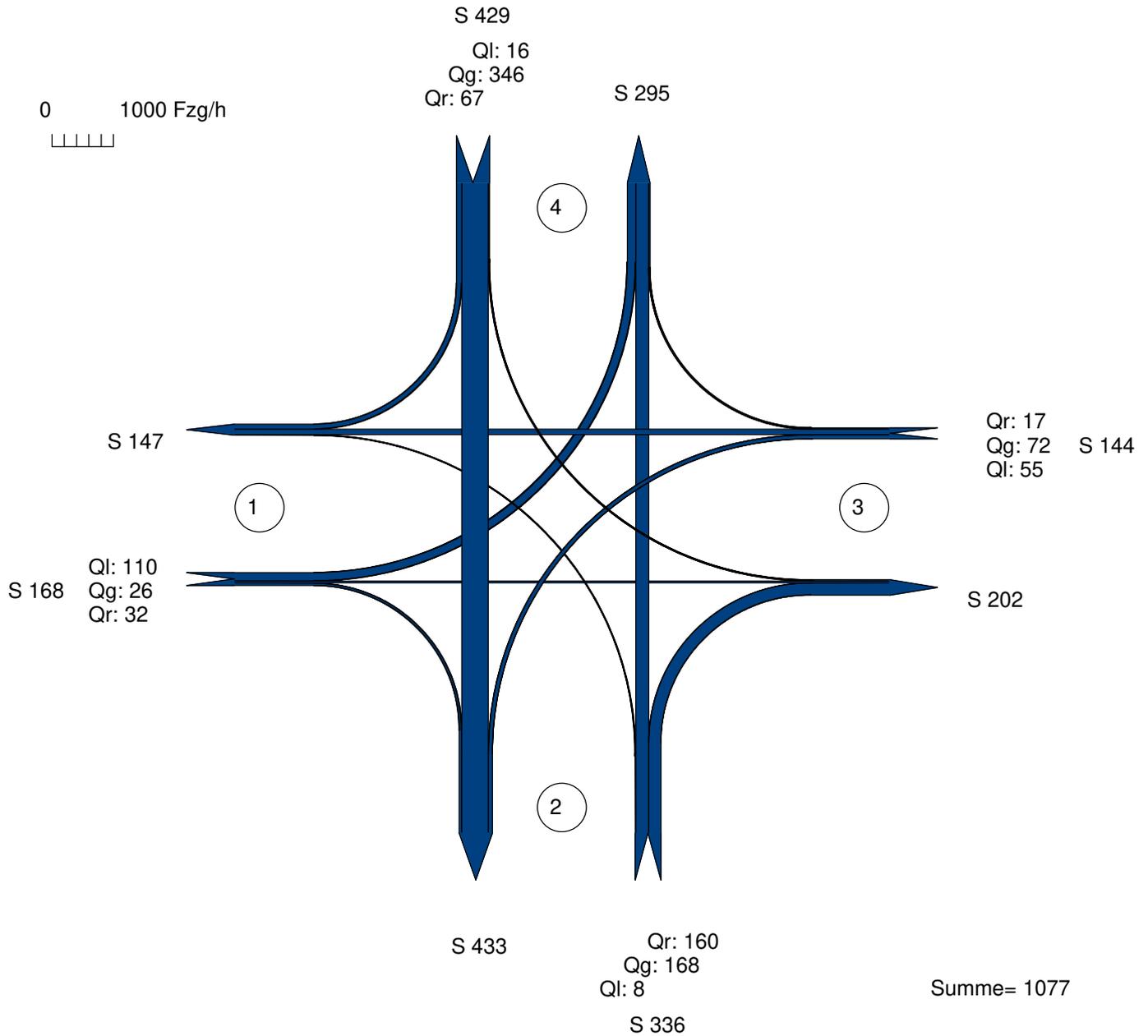
	nach Zufahrt	Rampe A52 FR	L 371 Süd	L 371 Ost	K 8 Nordtangente	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	1	2	3	4	
Rampe A52 FR R	1	0	0	12	5	17
L 371 Süd	2	0	0	7	9	16
L 371 Ost	3	12	15	0	1	28
K 8 Nordtangente	4	6	8	1	0	15
Gesamt		18	23	21	15	77

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : A52N_P2_MSp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 4
Stunde : Morgenspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Rampe A 52 Nord
 Zufahrt 2 : L 371 Süd
 Zufahrt 3 : L 371 Ost
 Zufahrt 4 : K 8 Nordtangente

AMPEL Version 6.2.6

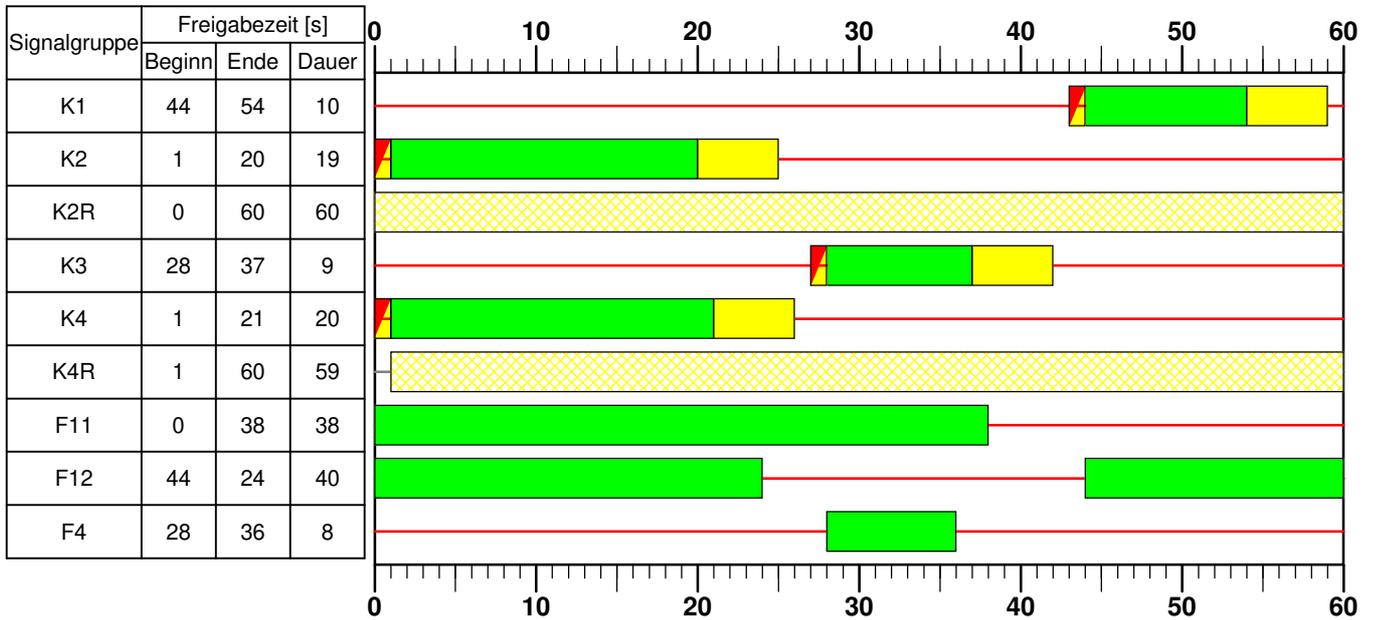
Signalzeitenplan

Datei : A52N_P2_MSp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)

Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 4

Stunde : Morgenspitze



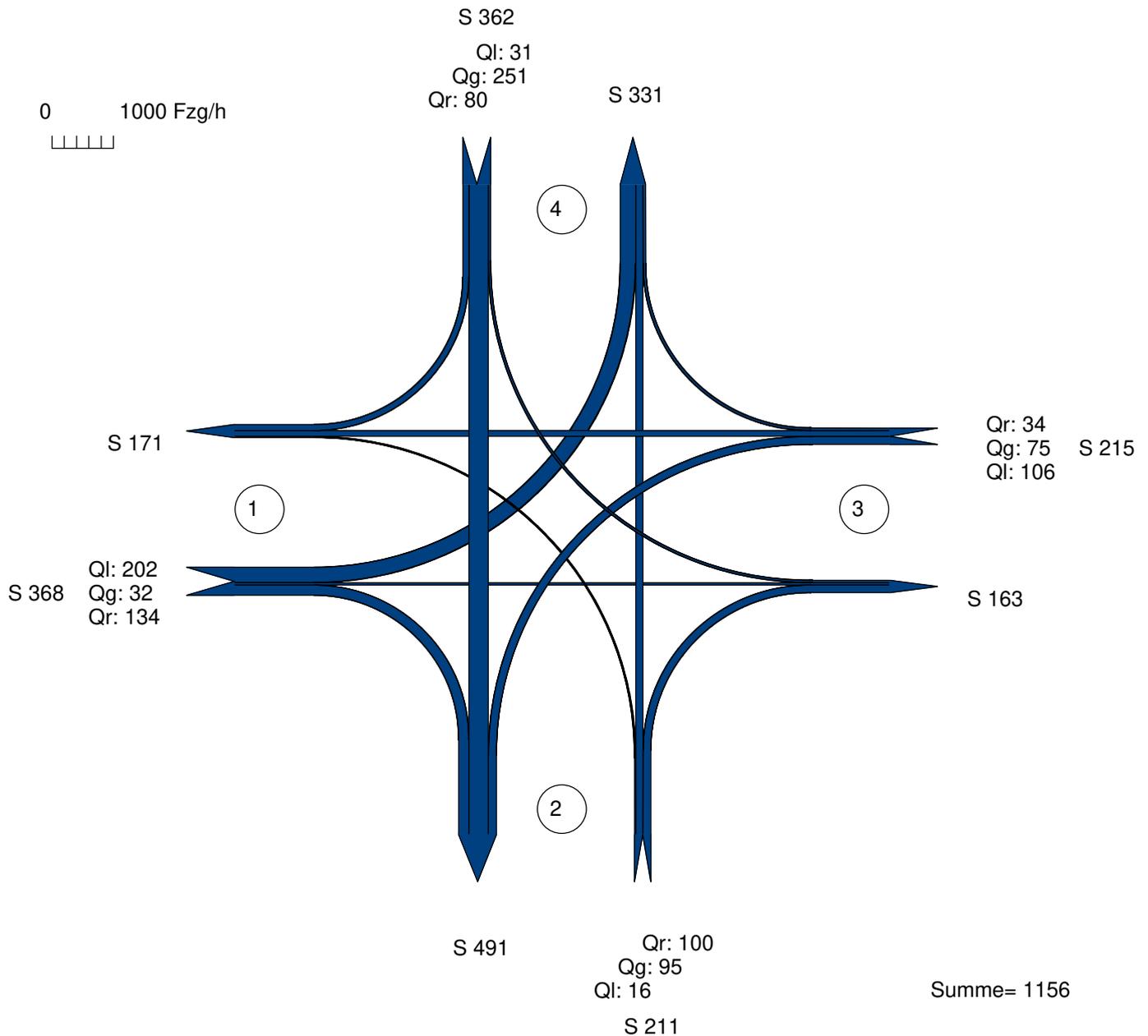
=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : A52N_P2_NSp.amp
Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)
Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 4
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge



Zufahrt 1 : Rampe A 52 Nord
 Zufahrt 2 : L 371 Süd
 Zufahrt 3 : L 371 Ost
 Zufahrt 4 : K 8 Nordtangente

AMPEL Version 6.2.6

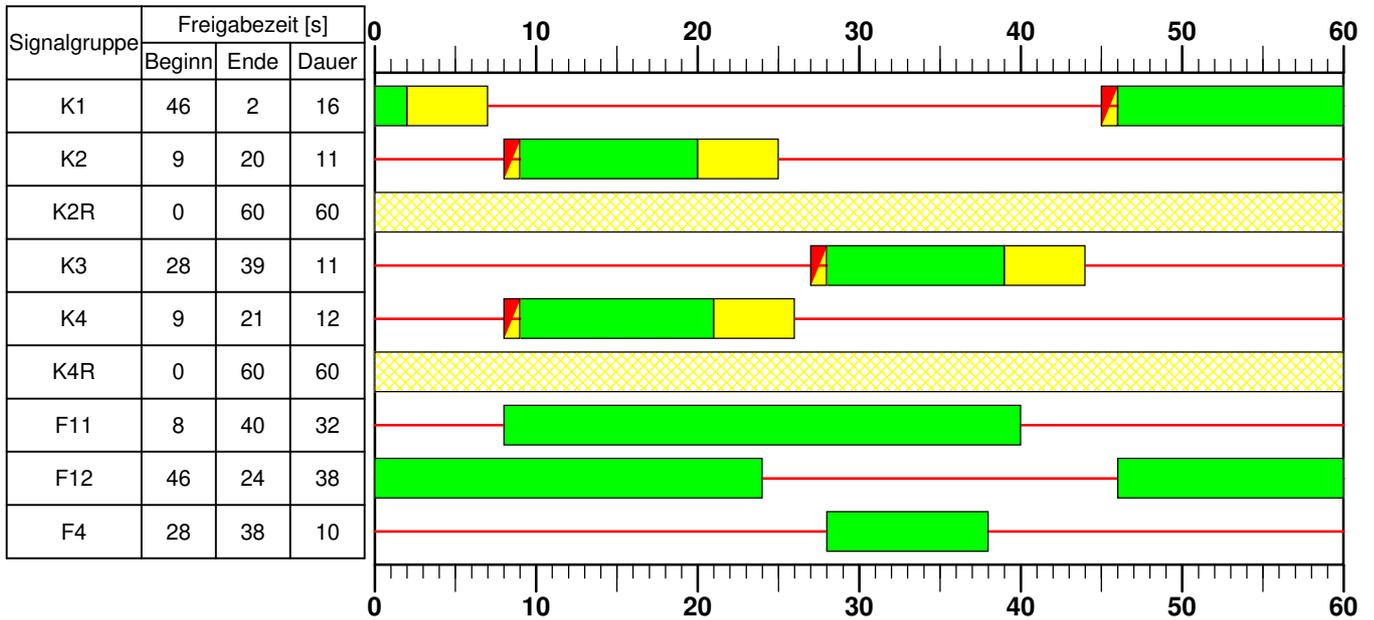
Signalzeitenplan

Datei : A52N_P2_NSp.amp

Projekt : Gewerbepark Schwalmtal (GST / 4013)

Knoten : L 371 / K 8 / Rampe A52 Nord, Prognose-Planfall - Variante 4

Stunde : Nachmittagsspitze



=Grün,
 =Rot,
 =Gelb,
 =Rot/Gelb,
 =Grünpfeil,
 =Gelbblinker,
 =Dunkel

Knotenpunkt 7: L 371 / Rampen A 52 Süd

Prognose-Planfall Morgenspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	Abfahrt A 52	L 371 Süd	Auffahrt A52	L 371 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	A	B	C	D	
Abfahrt A 52	A	0	0	105	321	425
L 371 Süd	B	152	0	3	0	155
Auffahrt A52	C	170	0	0	203	374
L 371 Nord	D	0	0	0	0	0
Gesamt		322	0	108	524	954

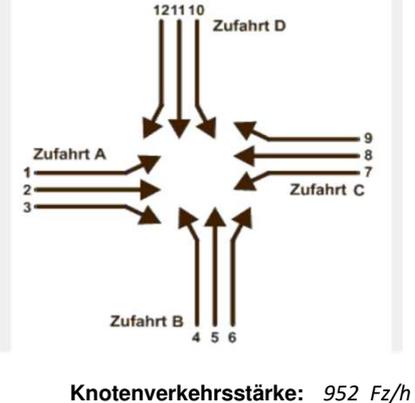
	nach Zufahrt	Abfahrt A 52	L 371 Süd	Auffahrt A52	L 371 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	A	B	C	D	
Abfahrt A 52	A	0	0	8	20	29
L 371 Süd	B	21	0	0	0	21
Auffahrt A52	C	8	0	0	0	8
L 371 Nord	D	0	0	0	0	0
Gesamt		30	0	8	20	58

Prognose-Planfall Nachmittagsspitze Knotenstrombelastungen

	nach Zufahrt	Abfahrt A 52	L 371 Süd	Auffahrt A52	L 371 Nord	Gesamt
von Zufahrt	Kfz / h	A	B	C	D	
Abfahrt A 52	A	0	0	292	187	479
L 371 Süd	B	99	0	14	0	113
Auffahrt A52	C	104	0	0	48	152
L 371 Nord	D	0	0	0	0	0
Gesamt		203	0	306	236	745

	nach Zufahrt	Abfahrt A 52	L 371 Süd	Auffahrt A52	L 371 Nord	Gesamt
von Zufahrt	SV / h	A	B	C	D	
Abfahrt A 52	A	0	0	7	21	29
L 371 Süd	B	17	0	0	0	17
Auffahrt A52	C	3	0	0	0	3
L 371 Nord	D	0	0	0	0	0
Gesamt		20	0	7	21	48

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 952 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
	A-C Knotenpunkt: L 371 N - S	/B-D AS A 52 FR Düsseldorf
Verkehrsdaten:	Datum: <i>Prog.-Planfall</i>	Planung
	Uhrzeit: <i>Morgenspitze</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

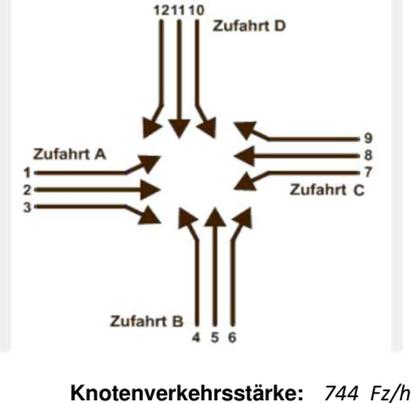
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_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)	170	983	1,000	983	0,340	0,660	0,660
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,061	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
B	4 (4)	594	382	1,000	252	0,661	---	---
	5 (3)	594	394	1,000	260	0,000	1,000	0,660
	6 (2)	104	831	1,000	831	0,004	0,996	---
C	7 (2)	104	1212	1,000	1212	0,000	1,000	0,660
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,098	1,000	---
	9 (1)	320	697	1,000	697	0,291	1,000	---
D	10 (4)	594	413	1,000	273	0,000	---	---
	11 (3)	594	433	1,000	286	0,000	1,000	0,660
	12 (2)	85	1014	1,000	1014	0,000	1,000	---

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	320	1,044	983	941	0,340	621	5,8	A
	2	104	1,054	1800	1708	0,061	1604	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	152	1,097	252	230	0,661	78	44,7	D
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	3	1,000	831	831	0,004	828	4,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	170	1,033	1800	1743	0,098	1573	0,0	A
	9	203	1,000	697	697	0,291	494	7,3	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	104	1,054	1800	1708	0,061	1604	0,0	A
B	4+5+6	155	1,095	255	233	0,664	78	44,5	D
C	7+8+9	373	1,015	1800	1773	0,210	1400	2,6	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									D

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung

 <p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 744 Fz/h</p>	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	<p>A-C /B-D</p> <p>Knotenpunkt: L 371 N - S AS A 52 FR Düsseldorf</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Prog.-Planfall Planung Uhrzeit: Nachm.-Spitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>

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)	104	1076	1,000	1076	0,187	0,813	0,813
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,165	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
B	4 (4)	583	389	1,000	316	0,351	---	---
	5 (3)	583	400	1,000	325	0,000	1,000	0,813
	6 (2)	292	625	1,000	625	0,022	0,978	---
C	7 (2)	292	953	1,000	953	0,000	1,000	0,813
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,059	1,000	---
	9 (1)	187	861	1,000	861	0,056	1,000	---
D	10 (4)	583	421	1,000	342	0,000	---	---
	11 (3)	583	440	1,000	357	0,000	1,000	0,813
	12 (2)	52	1069	1,000	1069	0,000	1,000	---

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	187	1,079	1076	998	0,187	811	4,4	A
	2	292	1,017	1800	1770	0,165	1478	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	99	1,120	316	282	0,351	183	19,6	B
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	14	1,000	625	625	0,022	611	5,9	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	104	1,020	1800	1764	0,059	1660	0,0	A
	9	48	1,000	861	861	0,056	813	4,4	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	292	1,017	1800	1770	0,165	1478	0,0	A
B	4+5+6	113	1,105	334	303	0,373	190	18,9	B
C	7+8+9	152	1,014	1800	1775	0,086	1623	2,2	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: A 52 FR Roermond, AS Schwalmtal (P1, NSp.)			
1	Ausfahrtstyp	Typ A 1-2	normal
2	angestrebte Verkehrsqualität	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1857	1498
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	10,7	12,3
5	Längsneigung s [%]	0	0
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	2056	1682
7	Fahstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn n [-]	2	2
8	Funktion und Lage	aBR	aBR
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	ohne	ohne
10	Kapazität (Haupt-/Verteilerfahrbahn) C [Kfz/h] CPE [Pkw-E/h]	3590	3580
11	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]	0,517	0,418
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. A4-1) QSVi	B	B
Rampen		Ausfahrt (A)	
13	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]		359
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]		4
15	Längsneigung s [%]		2
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]		373,36
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2) qPE [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) QSVi		-
Ausfädelungsbereich		Ausfädelung	
20	erreichb. Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis A4-18 mit Zeilen 1, 6, 16) QSVi		B
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 12, 19, 20) QSVi	B	

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: A 52 FR Roermond, AS Schwalmtal (P1, NSp.)			
1	Einfahrtstyp	Typ E 1-2/E 2-2	normal
2	angestrebte Verkehrsqualität	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1498	1664
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	12,3	12,1
5	Längsneigung s [%]	2	2
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	1682	1865
7	Fahstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn n [-]	2	2
8	Funktion und Lage	aBR	aBR
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	ohne	ohne
10	Kapazität (Haupt-/Verteilerfahrbahn) C [Kfz/h] CPE [Pkw-E/h]		3580
11	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		0,465
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. A4-1) QSVi		B
Rampen		Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	166	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	10	
15	Längsneigung s [%]	-2	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	183	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2) qPE [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) QSVi		
Einfädelungsbereich		Einfädelung	
20	erreichb. Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis A4-18 mit Zeilen 1, 6, 16) QSVi	B	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 12, 19, 20) QSVi	B	

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: A 52 FR Düsseldorf, AS Schwalmtal (P1, MSp.)			
1	Ausfahrtstyp	Typ A 1-2	normal
2	angestrebte Verkehrsqualität	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1378	1223
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	7,7	7
5	Längsneigung s [%]	0	0
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	1484	1309
7	Fahstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn n [-]	2	2
8	Funktion und Lage	aBR	aBR
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	ohne	ohne
10	Kapazität (Haupt-/Verteilerfahrbahn) C [Kfz/h] CPE [Pkw-E/h]	3640	3660
11	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]	0,379	0,334
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. A4-1) QSVi	B	B
Rampen		Ausfahrt (A)	
13	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]		155
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]		13,6
15	Längsneigung s [%]		2
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]		176,08
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2) qPE [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) QSVi		-
Ausfädelungsbereich		Ausfädelung	
20	erreichb. Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis A4-18 mit Zeilen 1, 6, 16) QSVi		B
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 12, 19, 20) QSVi	B	

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: A 52 FR Düsseldorf, AS Schwalmtal (P1, MSp.)			
1	Einfahrtstyp	Typ E 1-2/E 2-2	normal
2	angestrebte Verkehrsqualität	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1223	1747
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	7	6
5	Längsneigung s [%]	2	2
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	1309	1852
7	Fahstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn n [-]	2	2
8	Funktion und Lage	aBR	aBR
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	ohne	ohne
10	Kapazität (Haupt-/Verteilerfahrbahn) C [Kfz/h] CPE [Pkw-E/h]		3680
11	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		0,475
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. A4-1) QSVi		B
Rampen		Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	524	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil bsv [%]	3,8	
15	Längsneigung s [%]	-2	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. A4-2) qPE [Pkw-E/h]	544	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2) qPE [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. A3-1 bzw. Gl. A4-1) x [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) QSVi		
Einfädelungsbereich		Einfädelung	
20	erreichb. Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis A4-18 mit Zeilen 1, 6, 16) QSVi	B	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 12, 19, 20) QSVi	B	