

Verkehrserzeugung: Verwaltungsgebäude

Objektdaten			
Bezeichnung	Verwaltungsgebäude		
Brutto-Grundfläche		m <sup>2</sup>	
Verkaufsfläche		m <sup>2</sup>	

Kundenverkehr			
Kunden pro Verkaufsfläche		Kunden/m <sup>2</sup>	
Anzahl der Kunden		Kunden	
Wege pro Kunde	15,1	Wege/Beschäftigten	VerBau
MIV-Anteil	0,718	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Kunden/Kfz	VerBau
Anzahl Kundenfahrten	372,56	Kfz-Fahrten	
Verbundeffekt	0,3		
Mitnahmeeffekt	0,1		VerBau

Beschäftigtenverkehr			
Beschäftigte pro Fläche		Beschäftigte/m <sup>2</sup>	
Anzahl der Beschäftigten	60	Beschäftigte	W.O.W. GmbH
Anwesenheit	0,85		VerBau
Wege der Beschäftigten	3	Wege/Beschäftigter	VerBau
MIV-Anteil	0,72	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Beschäftigte/Kfz	
Anzahl der Beschäftigtenfahrten	100,15	Kfz-Fahrten	

Wirtschaftsverkehr			
Fahrten pro Fläche		Lkw-Fahrten/m <sup>2</sup>	
Fahrten pro Beschäftigten	0,1	Lkw-Fahretn/Beschäftigte	VerBau
Anzahl der Wirtschaftsfahrten	6	Lkw-Fahrten	

Gesamt			
Kundeverkehr	373	Kfz-Fahrten/Tag	
Beschäftigtenverkehr	101	Kfz-Fahrten/Tag	
Wirtschaftsverkehr	6	Lkw-Fahrten/Tag	

Verkehrserzeugung: Hotel

Objektdaten			
Bezeichnung	Hotel		
Brutto-Grundfläche	2350	m <sup>2</sup>	W.O.W. GmbH
Verkaufsfläche		m <sup>2</sup>	

Kundenverkehr			
Kunden pro Verkaufsfläche		Kunden/m <sup>2</sup>	
Anzahl der Kunden		Kunden	
Wege pro Kunde	9	Wege/Beschäftigten	VerBau
MIV-Anteil	0,718	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Kunden/Kfz	VerBau
Anzahl Kundenfahrten	138,05	Kfz-Fahrten	
Verbundeffekt			
Mitnahmeeffekt			

Beschäftigtenverkehr			
Beschäftigte pro Fläche	100	m <sup>2</sup> /Beschäftigte	VerBau
Anzahl der Beschäftigten	23,50	Beschäftigte	
Anwesenheit	0,85		VerBau
Wege der Beschäftigten	3	Wege/Beschäftigter	
MIV-Anteil	0,72	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Beschäftigte/Kfz	VerBau
Anzahl der Beschäftigtenfahrten	39,22	Kfz-Fahrten	

Wirtschaftsverkehr			
Fahrten pro Fläche		Lkw-Fahrten/m <sup>2</sup>	
Fahrten pro Beschäftigten	0,5	Lkw-Fahretn/Beschäftigte	VerBau
Anzahl der Wirtschaftsfahrten	11,75	Lkw-Fahrten	

Gesamt			
Kundeverkehr	139	Lkw-Fahrten/Tag	
Beschäftigtenverkehr	40	Lkw-Fahrten/Tag	
Wirtschaftsverkehr	12	Lkw-Fahrten/Tag	

Verkehrserzeugung: Naturkostfachgeschäft

Objektdaten			
Bezeichnung	Naturkostfachgeschäft		
Brutto-Grundfläche	650	m <sup>2</sup>	
Verkaufsfläche	450	m <sup>2</sup>	W.O.W. GmbH

Kundenverkehr			
Kunden pro Verkaufsfläche	1,3	Kunden/m <sup>2</sup>	VerBau
Anzahl der Kunden	585	Kunden	
Wege pro Kunde	2	Wege/Kunde	VerBau
MIV-Anteil	0,718	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,3	Kunden/Kfz	VerBau
Anzahl Kundenfahrten	399,03	Kfz-Fahrten	
Verbundeffekt	0,05	(%)	VerBau
Mitnahmeeffekt	0,35		VerBau

Beschäftigtenverkehr			
Beschäftigte pro Fläche	115	m <sup>2</sup> /Beschäftigte	VerBau
Anzahl der Beschäftigten	5,65	Beschäftigte	
Anwesenheit	0,85	(%)	VerBau
Wege der Beschäftigten	2,2	Wege/Beschäftigter	
MIV-Anteil	0,72	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Beschäftigte/Kfz	VerBau
Anzahl der Beschäftigtenfahrten	6,92	Kfz-Fahrten	

Wirtschaftsverkehr			
Fahrten pro Fläche	0,7	Lkw-Fahrten/100m <sup>2</sup> VKF	VerBau
Fahrten pro Beschäftigten		Lkw-Fahretn/Beschäftigte	
Anzahl der Wirtschaftsfahrten	3,15	Lkw-Fahrten	

Gesamt			
Kundeverkehr	400	Kfz-Fahrten/Tag	
Beschäftigtenverkehr	7	Kfz-Fahrten/Tag	
Wirtschaftsverkehr	4	Lkw-Fahrten/Tag	

Verkehrserzeugung: Bistro

Objektdaten			
Bezeichnung	Bistro im Supermarkt		
Brutto-Grundfläche		m <sup>2</sup>	
Verkaufsfläche	50	m <sup>2</sup>	W.O.W. GmbH

Kundenverkehr			
Kunden pro Verkaufsfläche	0,45	Kunden/m <sup>2</sup> (Verkaufsfläche)	VerBau
Anzahl der Kunden	22,5	Kunden	
Wege pro Kunde	2	Wege/Kunde	VerBau
MIV-Anteil	0,718	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,3	Kunden/Kfz	VerBau
Anzahl Kundenfahrten	1,62	Kfz-Fahrten	
Verbundeffekt	0,9		
Mitnahmeeffekt	0,35		VerBau

Beschäftigtenverkehr			
Beschäftigte pro Fläche	30	m <sup>2</sup> /Beschäftigte	
Anzahl der Beschäftigten	1,67	Beschäftigte	VerBau
Anwesenheit	0,85		VerBau
Wege der Beschäftigten	2,2	Wege/Beschäftigter	VerBau
MIV-Anteil	0,72	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,1	Beschäftigte/Kfz	VerBau
Anzahl der Beschäftigtenfahrten	2,04	Kfz-Fahrten	

Wirtschaftsverkehr			
Fahrten pro Fläche	0,8	Lkw-Fahrten/100m <sup>2</sup> VKF	VerBau
Fahrten pro Beschäftigten		Lkw-Fahretn/Beschäftigte	
Anzahl der Wirtschaftsfahrten	0,4	Lkw-Fahrten	

Gesamt			
Kundeverkehr	2	Kfz-Fahrten/Tag	
Beschäftigtenverkehr	3	Kfz-Fahrten/Tag	
Wirtschaftsverkehr	1	Lkw-Fahrten/Tag	

Verkehrserzeugung: Wohnen

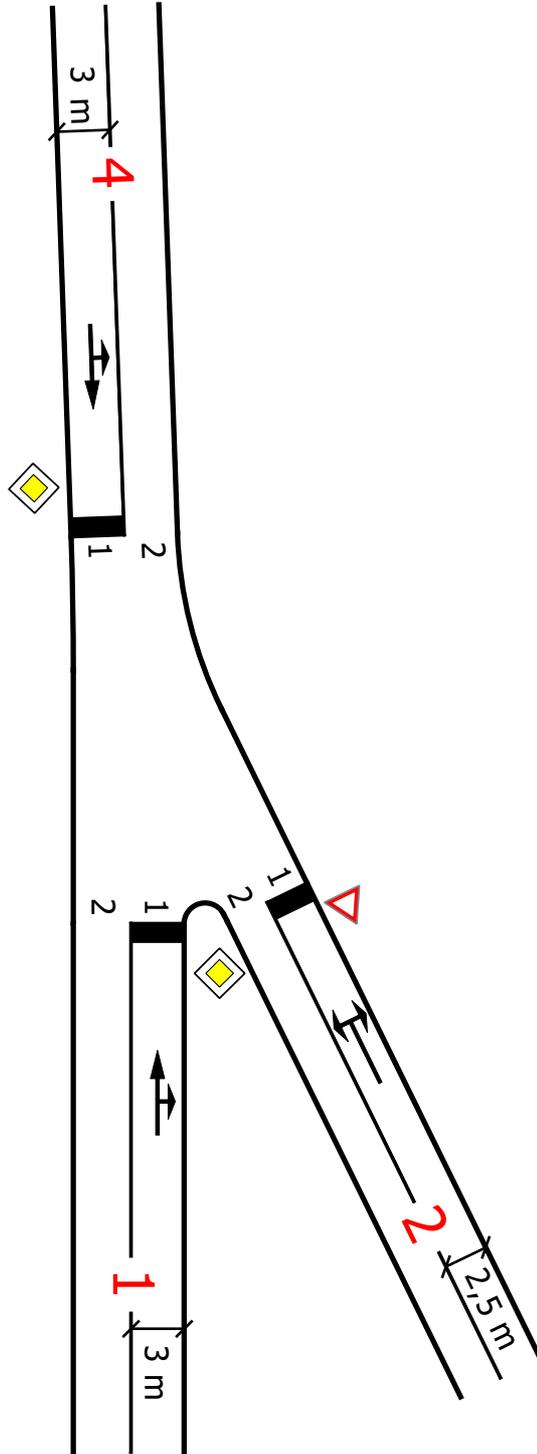
Objektdaten			
Bezeichnung	Wohneinheiten		
Brutto-Grundfläche		m <sup>2</sup>	
Wohnfläche		m <sup>2</sup>	
Wohnungen	90	-	W.O.W. GmbH
Einwohner pro Fläche		Einwohner/m <sup>2</sup>	
Einwohner pro Wohnung	2,5	Einwohner/Wohnung	VerBau
Anzahl der Einwohner	225	Einwohner	
Ausgänge	2,8	Ausgänge/Tag	SrV 2018
MIV-Anteil	0,668	(%)	SrV 2018
Besetzungsgrad	1,5	Einwohner/Kfz	
Anzahl der Einwohnerfahrten	280,56		
Verbundeffekt			
Mitnahmeeffekt			

Besucherverkehr			
Anteil Besucherverkehr	0,15	%	VerBau
Besetzungsgrad	1,75	Besucher/Kfz	VerBau
Besucherfahrten	24,048		

Wirtschaftsverkehr (LKW)			
LKW-Fahrten pro Fläche		Lkw-Fahrten/m <sup>2</sup>	
LKW-Fahrten pro Einwohner	0,075	Lkw-Fahrten/Einwohner	VerBau
Anzahl LKW-Fahrten	16,88	Lkw-Fahrten	

Gesamt			
Einwohnerfahrten	281	Kfz-Fahrten/Tag	
Besucherfahrten	25	Kfz-Fahrten/Tag	
LKW-Fahrten	17	Lkw-Fahrten/Tag	

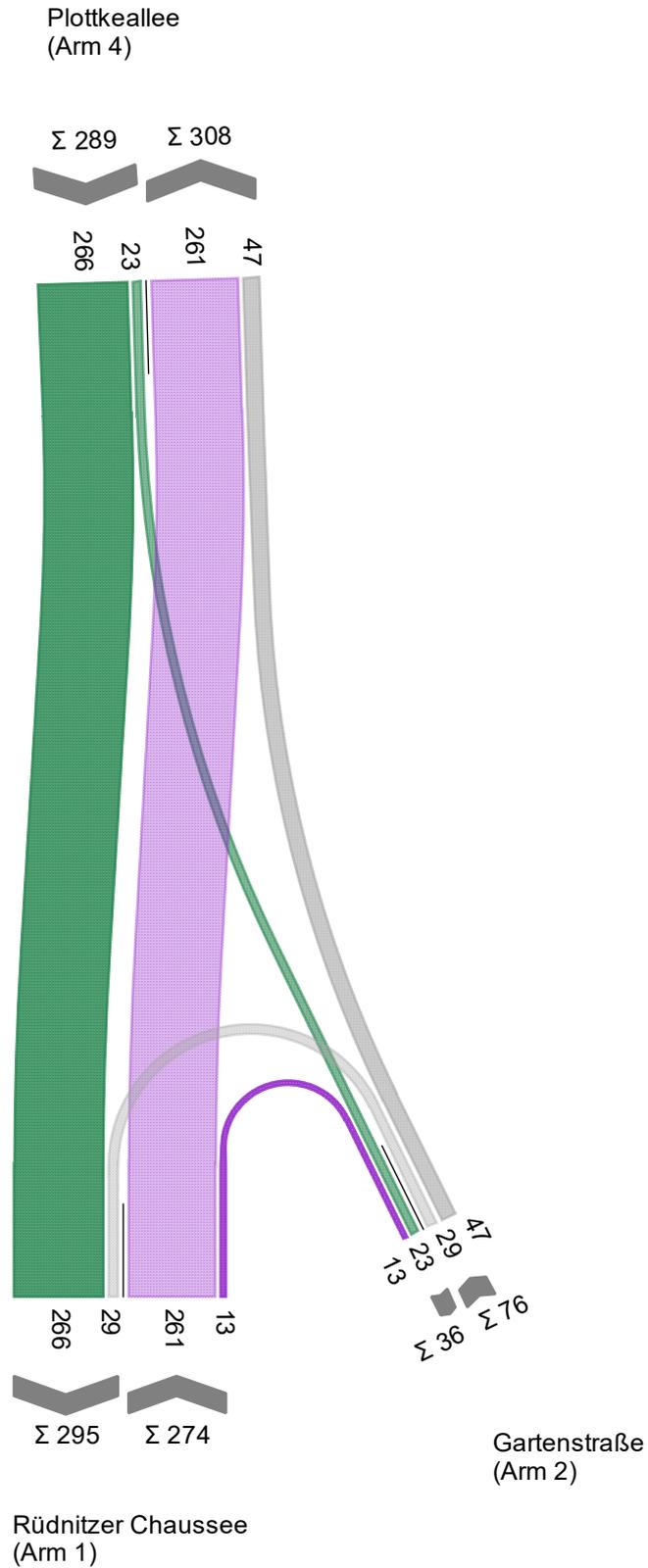
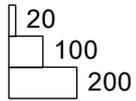
# K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße



Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	02.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Satus quo Morgenspitzenstunde

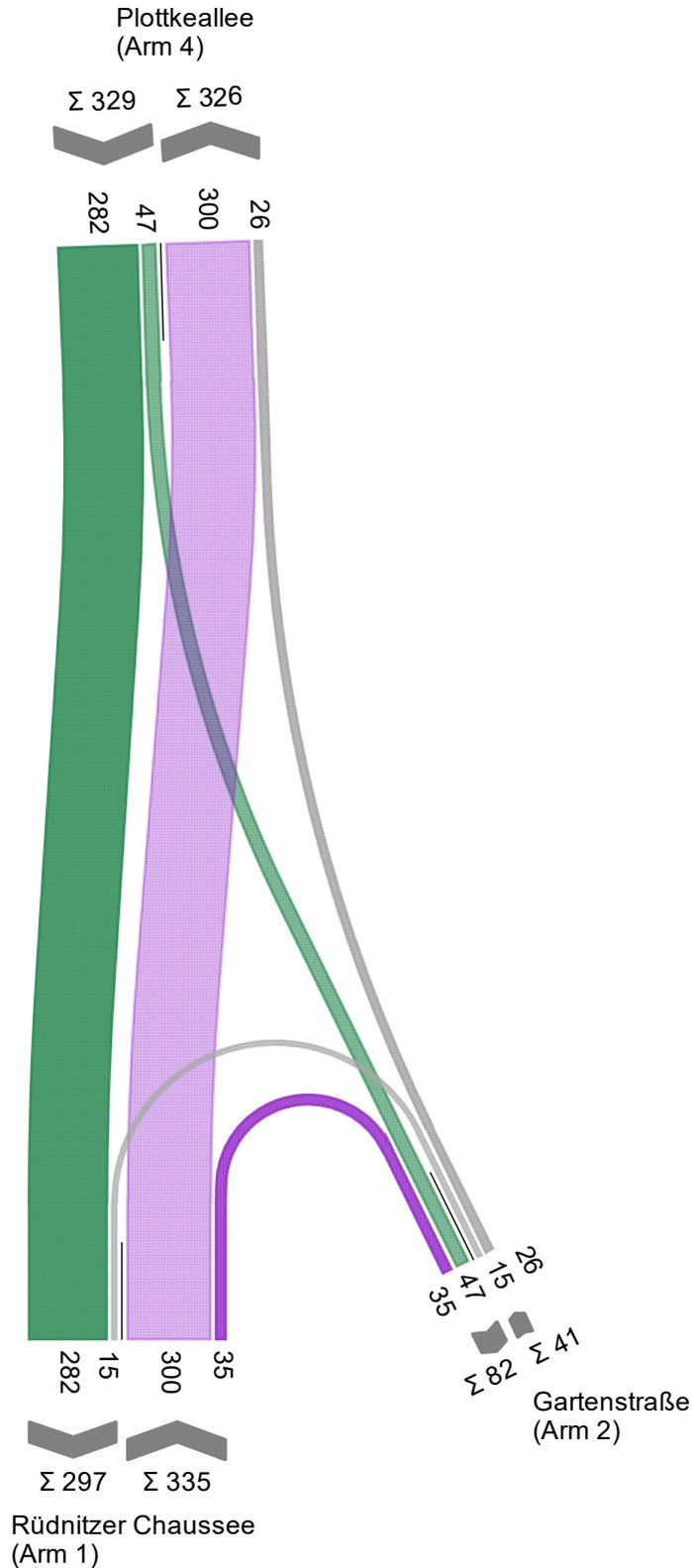
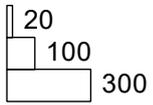
von/nach	1	2	4
1		13	261
2	29		47
4	266	23	



Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Status quo Nachmittagsspitzenstunde

von\nach	1	2	4
1		35	300
2	15		26
4	282	47	

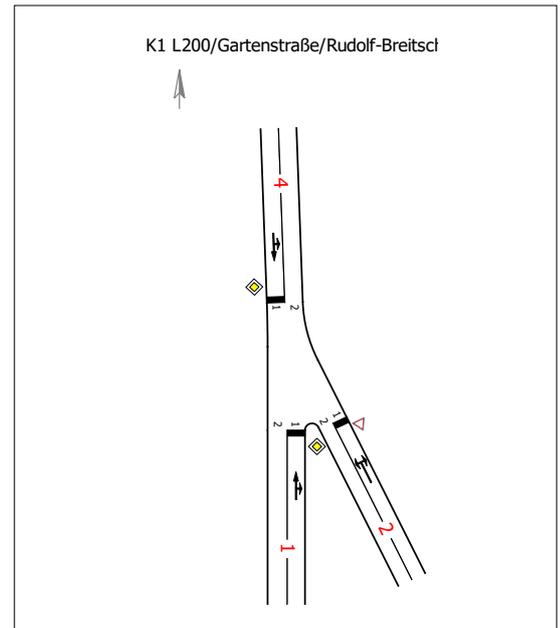


Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K1 Bewertung Knotenpunkt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : SQ Morgenspitzenstunde



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 4	2	255,0	256,5	1.800,0	1.789,5	0,143	1.534,5	2,3	A
		1 → 2	3	13,0	13,0	1.600,0	1.600,0	0,008	1.587,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	29,0	29,0	521,5	521,5	0,056	492,5	7,3	A
		2 → 4	6	47,0	46,5	871,5	881,0	0,053	834,0	4,3	A
4	C	4 → 2	7	23,0	23,5	947,5	927,0	0,025	904,0	4,0	A
		4 → 1	8	259,0	263,5	1.800,0	1.770,0	0,146	1.511,0	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	76,0	75,5	692,5	697,5	0,109	621,5	5,8	A
4	C	-	7+8	282,0	287,0	1.800,0	1.768,0	0,159	1.486,0	2,4	A
Gesamt QSV											A

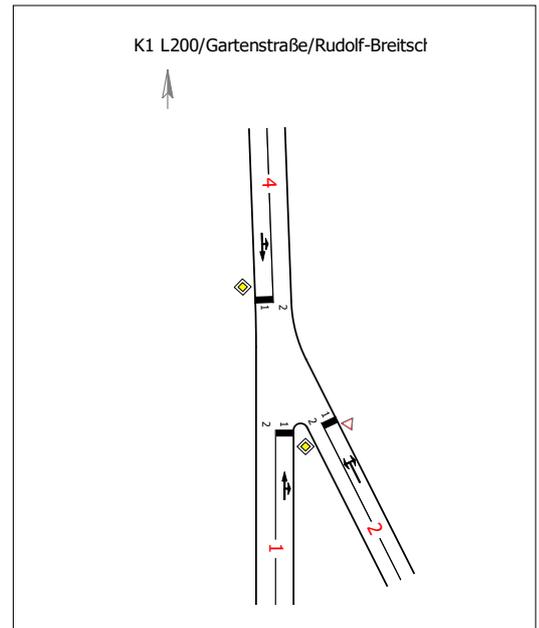
PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K1 Bewertung Knotenpunkt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einführung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : SQ Nachmittagspitzenstunde



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

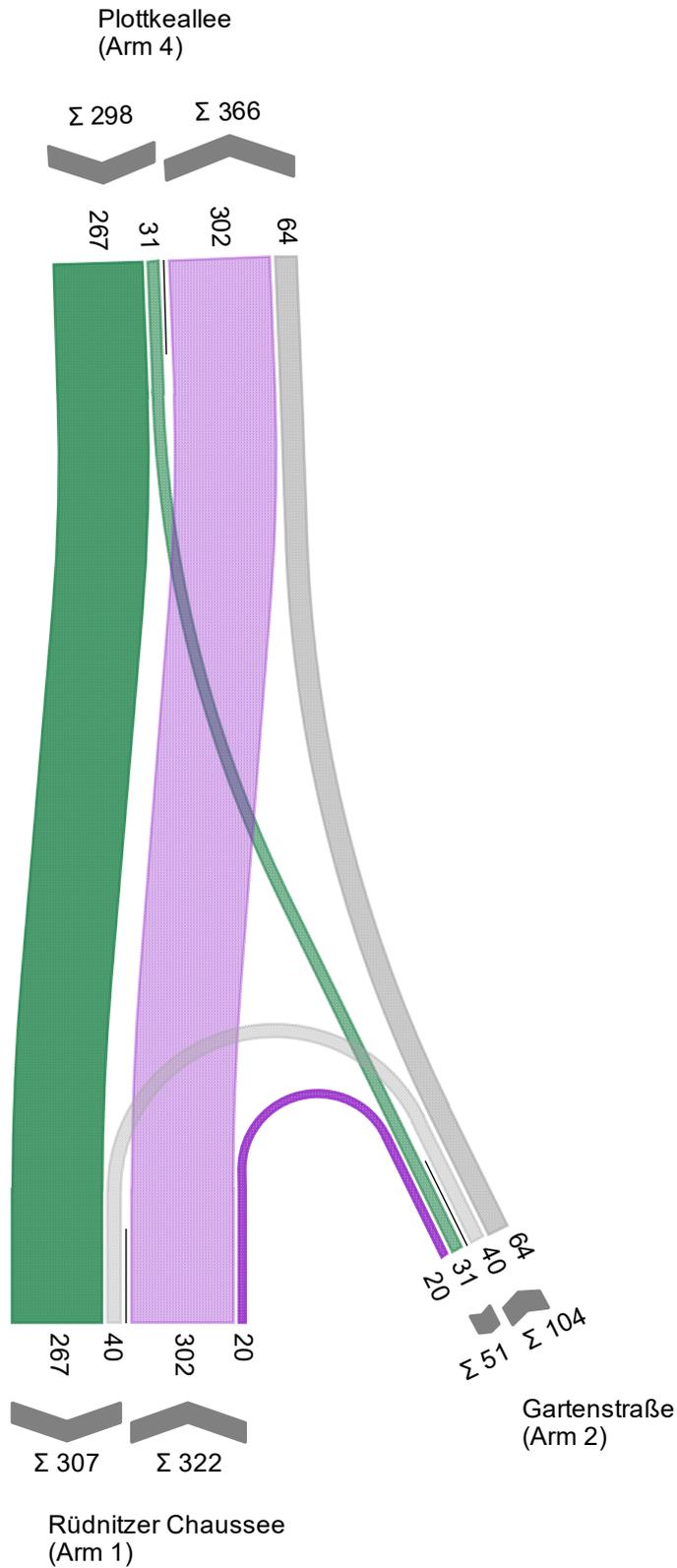
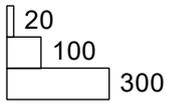
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 4	2	294,0	299,0	1.800,0	1.770,0	0,166	1.476,0	2,4	A
		1 → 2	3	35,0	35,0	1.600,0	1.600,0	0,022	1.565,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	15,0	15,0	443,0	443,0	0,034	428,0	8,4	A
		2 → 4	6	26,0	26,0	820,0	820,0	0,032	794,0	4,5	A
4	C	4 → 2	7	47,0	47,0	884,0	884,0	0,053	837,0	4,3	A
		4 → 1	8	278,0	279,5	1.800,0	1.791,0	0,155	1.513,0	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	41,0	41,0	621,0	621,0	0,066	580,0	6,2	A
4	C	-	7+8	325,0	326,5	1.800,0	1.791,0	0,181	1.466,0	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Planfall Morgenspitze

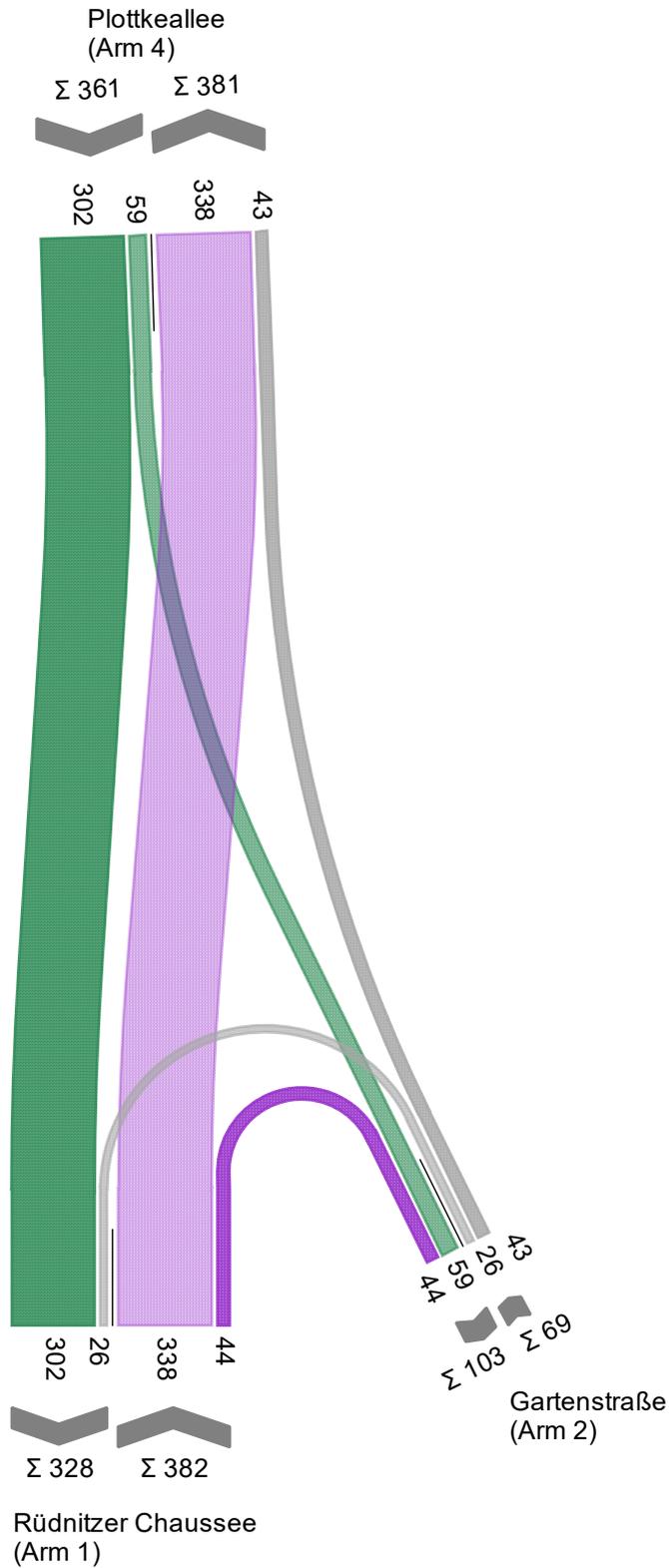
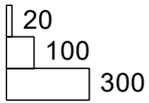
von/nach	1	2	4
1		20	302
2	40		64
4	267	31	



Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Planfall Nachmittagspitze

von\nach	1	2	4
1		44	338
2	26		43
4	302	59	

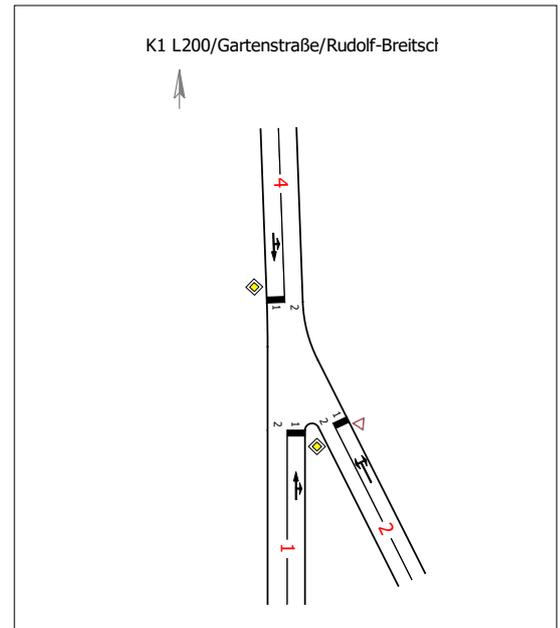


Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K1 Bewertung Knotenpunkt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einführung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : PF\_Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sup>PE</sup> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 4	2	302,0	303,5	1.800,0	1.791,0	0,169	1.489,0	2,4	A
		1 → 2	3	20,0	20,0	1.600,0	1.600,0	0,013	1.580,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	40,0	40,0	474,0	474,0	0,084	434,0	8,3	A
		2 → 4	6	64,0	63,5	819,5	826,0	0,077	762,0	4,7	A
4	C	4 → 2	7	31,0	32,0	891,0	863,5	0,036	832,5	4,3	A
		4 → 1	8	260,0	265,0	1.800,0	1.766,5	0,147	1.506,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	104,0	103,5	643,0	646,0	0,161	542,0	6,6	A
4	C	-	7+8	291,0	297,0	1.800,0	1.763,0	0,165	1.472,0	2,4	A
Gesamt QSV											A

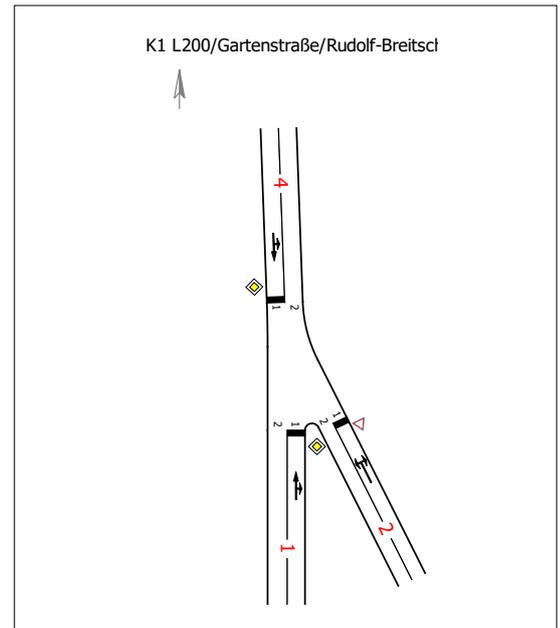
PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K1 Bewertung Knotenpunkt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : PF\_Nachmittagspitze



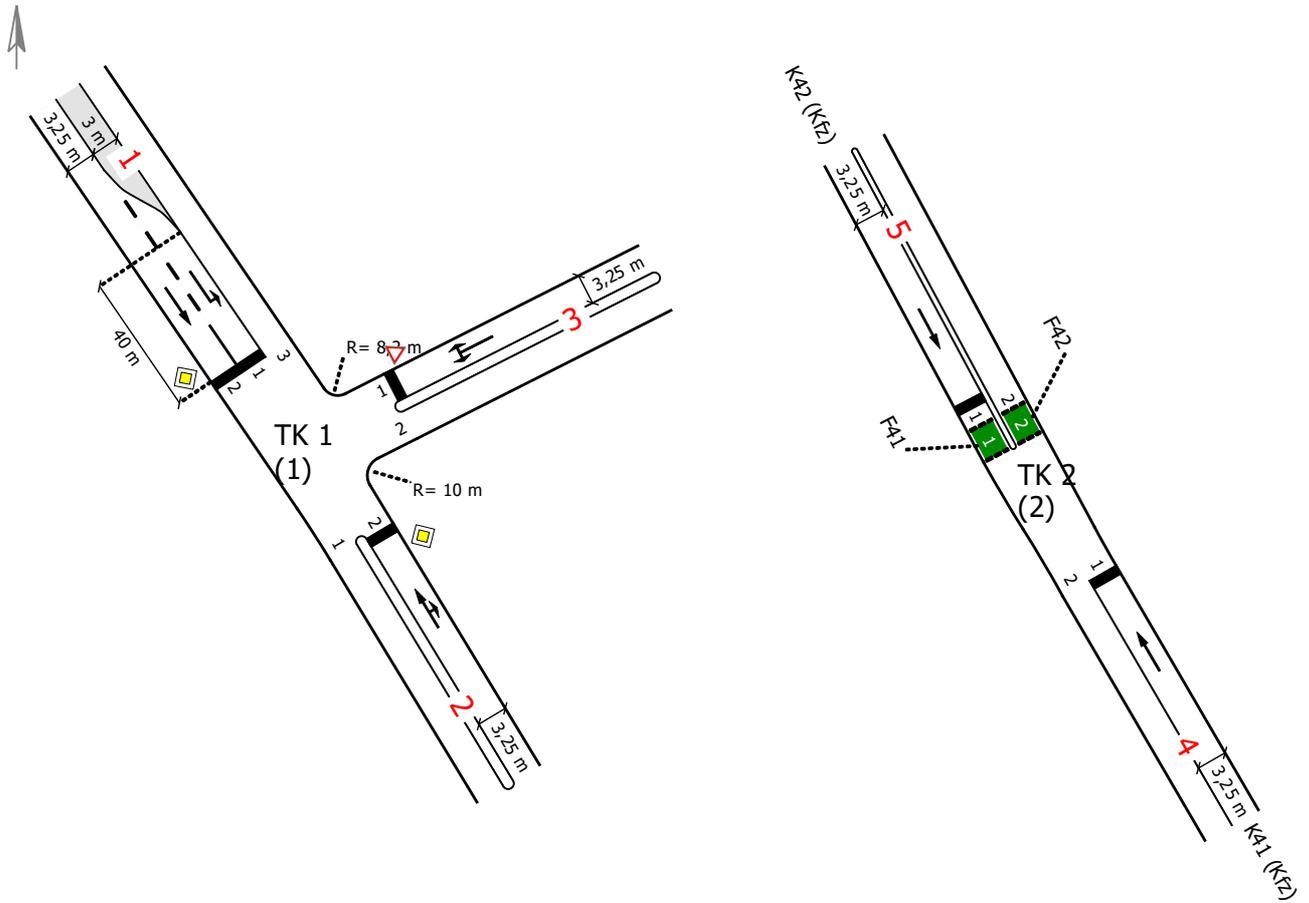
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrstrom	
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 4	2	332,0	338,5	1.800,0	1.764,5	0,188	1.432,5	2,5	A
		1 → 2	3	44,0	44,0	1.600,0	1.600,0	0,028	1.556,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	26,0	26,0	391,5	391,5	0,066	365,5	9,8	A
		2 → 4	6	43,0	43,0	778,5	778,5	0,055	735,5	4,9	A
4	C	4 → 2	7	59,0	59,0	838,0	838,0	0,070	779,0	4,6	A
		4 → 1	8	298,0	300,0	1.800,0	1.787,5	0,167	1.489,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	69,0	69,0	570,0	570,0	0,121	501,0	7,2	A
4	C	-	7+8	357,0	359,0	1.800,0	1.789,5	0,199	1.432,5	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K1 L200/Gartenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## K2 L200/Bahnhofstraße



Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	02.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

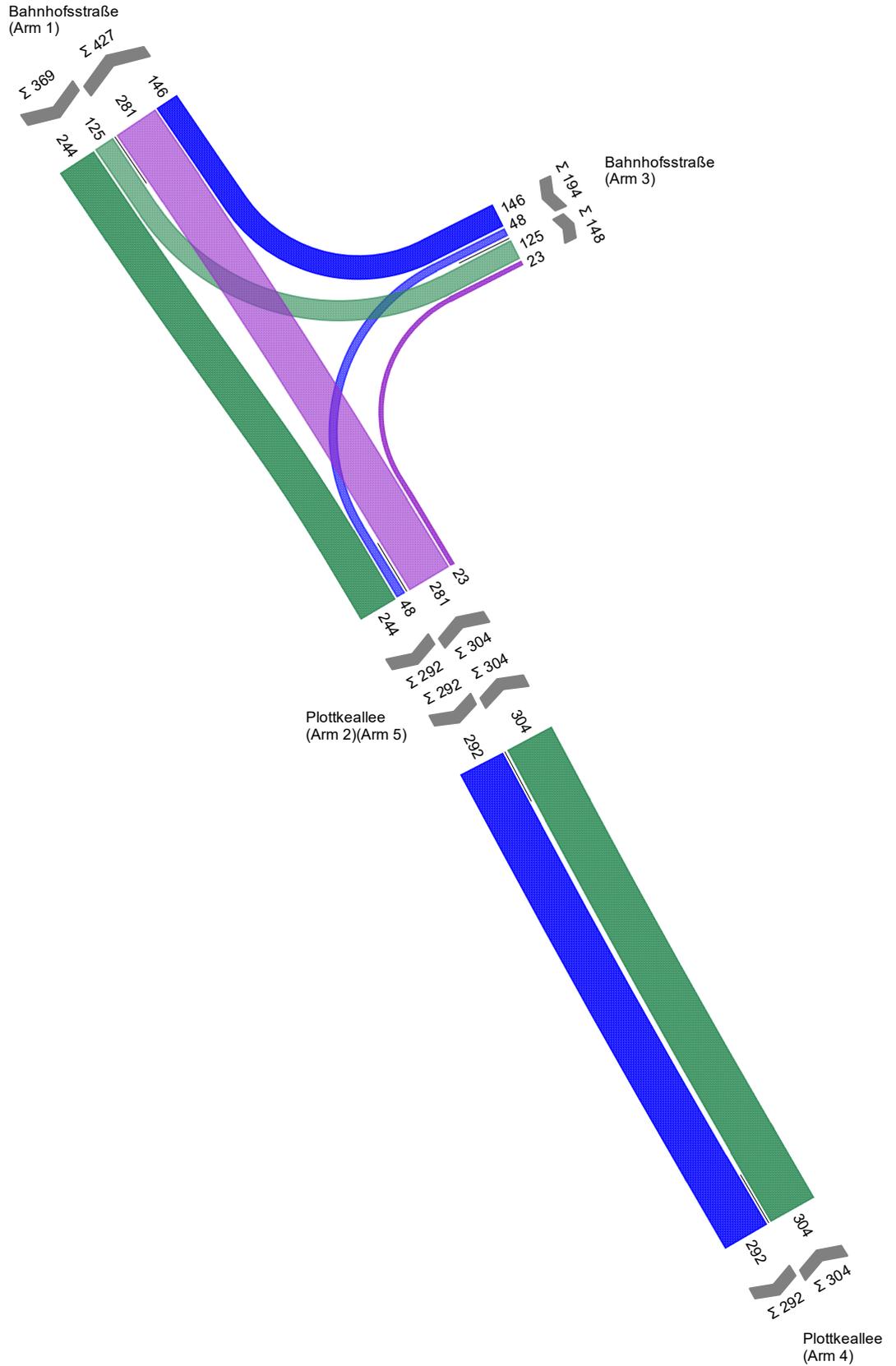
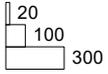
# K2 Strombelastungsplan

LISA

## Status quo Morgenspitzenstunde

von/nach	1	2	3
1		244	125
2	281		23
3	146	48	

von/nach	4	5
4		304
5	292	



Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

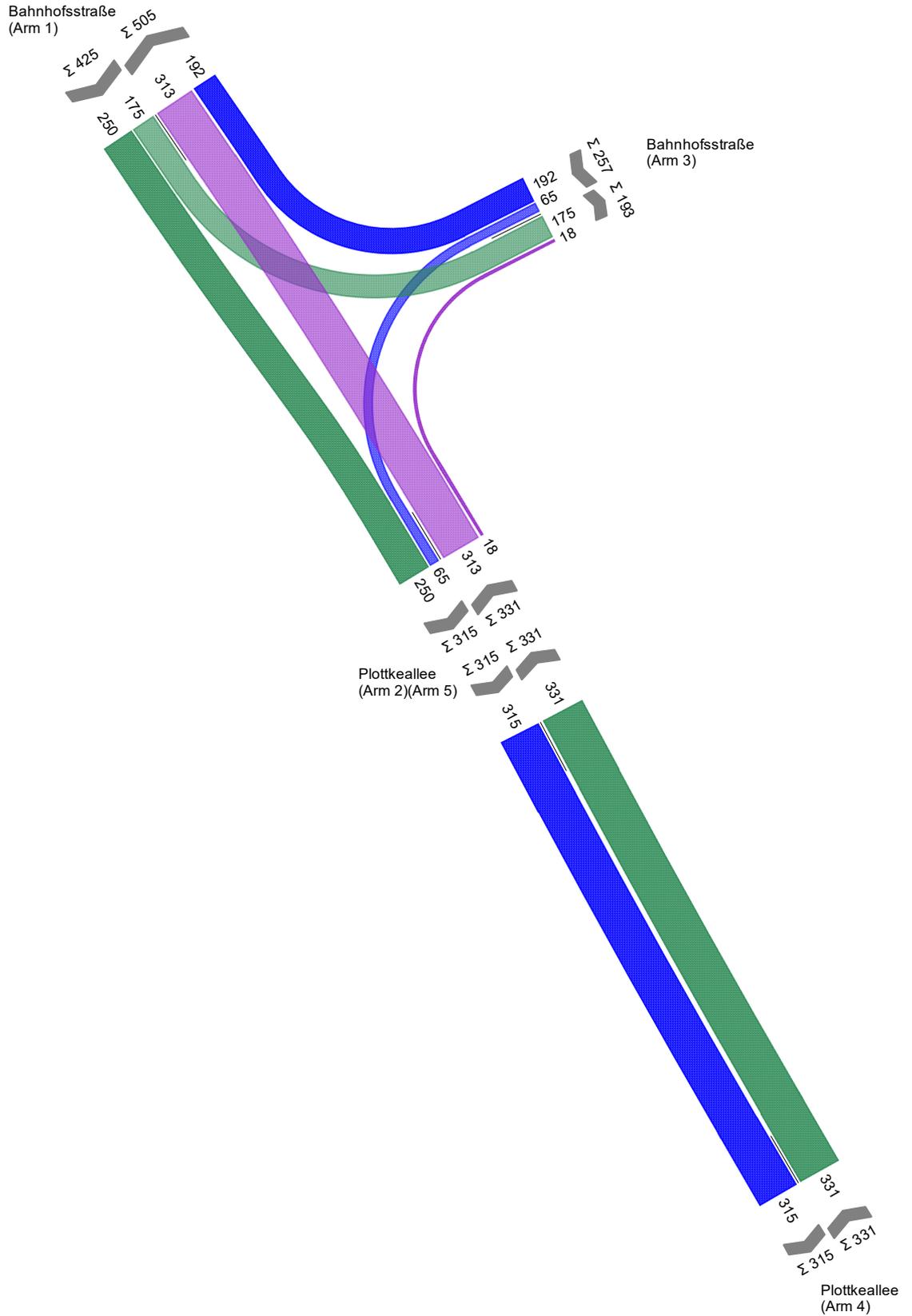
# K2 Strombelastungsplan

LISA

## Status quo Nachmittagspitzenstunde

von/nach	1	2	3
1		250	175
2	313		18
3	192	65	

von/nach	4	5
4		331
5	315	

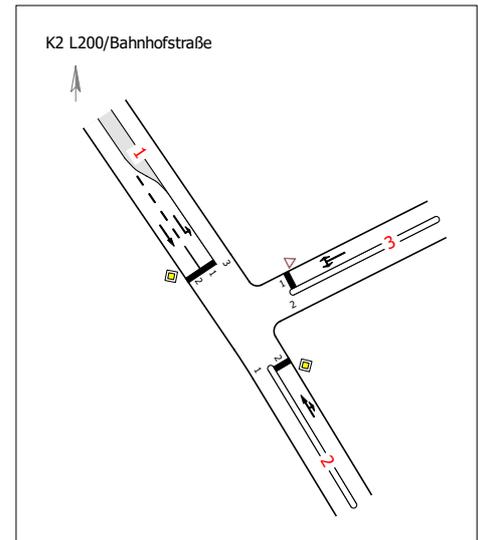


Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K2 Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : K2 L200/Bahnhofstraße, TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : SQ Morgenspitzenstunde



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	279,0	280,5	1.800,0	1.791,0	0,156	1.512,0	2,4	A
		2 → 3	3	21,0	23,0	1.600,0	1.461,0	0,014	1.440,0	2,5	A
3	B	3 → 2	4	46,0	46,0	400,0	400,0	0,115	354,0	10,2	B
		3 → 1	6	146,0	145,5	842,5	845,0	0,173	699,0	5,2	A
1	C	1 → 3	7	124,0	124,0	913,5	913,5	0,136	789,5	4,6	A
		1 → 2	8	239,0	243,0	1.800,0	1.770,0	0,135	1.531,0	2,4	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	192,0	191,5	1.082,0	1.085,5	0,177	893,5	4,0	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## MIV - SZP Morgen (TU=60) - PF\_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2																								
	1																								
2	2																								
3	1																								
4	1		K41	41	42	19	0,700	346	5,767	1,800	2000	1400	23	0,186	2,278	4,831	28,986		-	0,247	3,742	A			
5	1		K42	41	42	19	0,700	293	4,883	1,800	2000	1400	23	0,149	1,865	4,175	25,050		-	0,209	3,546	A			
Knotenpunktssummen:								639				2800													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,230	3,652		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP Morgen (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>W1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>W2, Insel</sub> [s]	t <sub>Wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
5	1 (S), 2 (S)	F41, F42	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

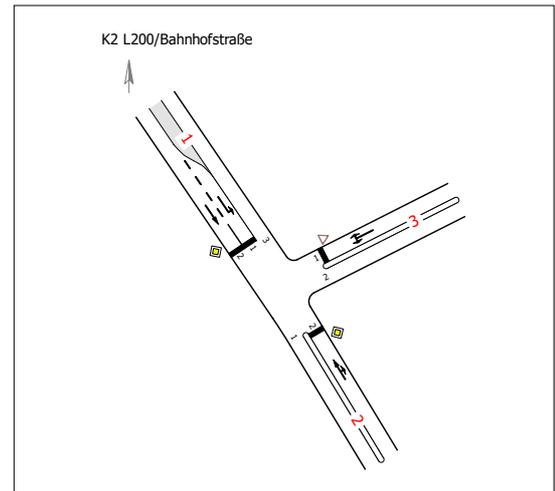
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>W1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>W2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>Wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K2 Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : K2 L200/Bahnhofstraße, TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : SQ Nachmittagsspitzenstunde



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrstrom
1	C		7
			8
2	A		2
			3
3	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sup>PE</sup> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	306,0	307,5	1.800,0	1.791,0	0,171	1.485,0	2,4	A
		2 → 3	3	17,0	17,5	1.600,0	1.555,0	0,011	1.538,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	63,0	64,5	331,5	323,5	0,195	260,5	13,8	B
		3 → 1	6	192,0	189,0	817,0	830,5	0,231	638,5	5,6	A
1	C	1 → 3	7	175,0	172,5	890,0	902,5	0,194	727,5	4,9	A
		1 → 2	8	249,0	250,5	1.800,0	1.789,5	0,139	1.540,5	2,3	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	255,0	253,5	1.022,0	1.028,0	0,248	773,0	4,7	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## MIV - SZP Nachmittag (TU=60) - SQ Nachmittagspitzenstunde

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2																								
	1																								
2	2																								
3	1																								
4	1		K41	41	42	19	0,700	323	5,383	1,816	1982	1387	23	0,172	2,102	4,554	27,570		-	0,233	3,672	A			
5	1		K42	41	42	19	0,700	312	5,200	1,825	1973	1381	23	0,165	2,018	4,421	26,897		-	0,226	3,637	A			
Knotenpunktssummen:								635				2768													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,230	3,655		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP Nachmittag (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>W1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>W2, Insel</sub> [s]	t <sub>Wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
5	1 (S), 2 (S)	F41, F42	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>W1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>W2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>Wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt				
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße			
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum 01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt

# K2 Strombelastungsplan

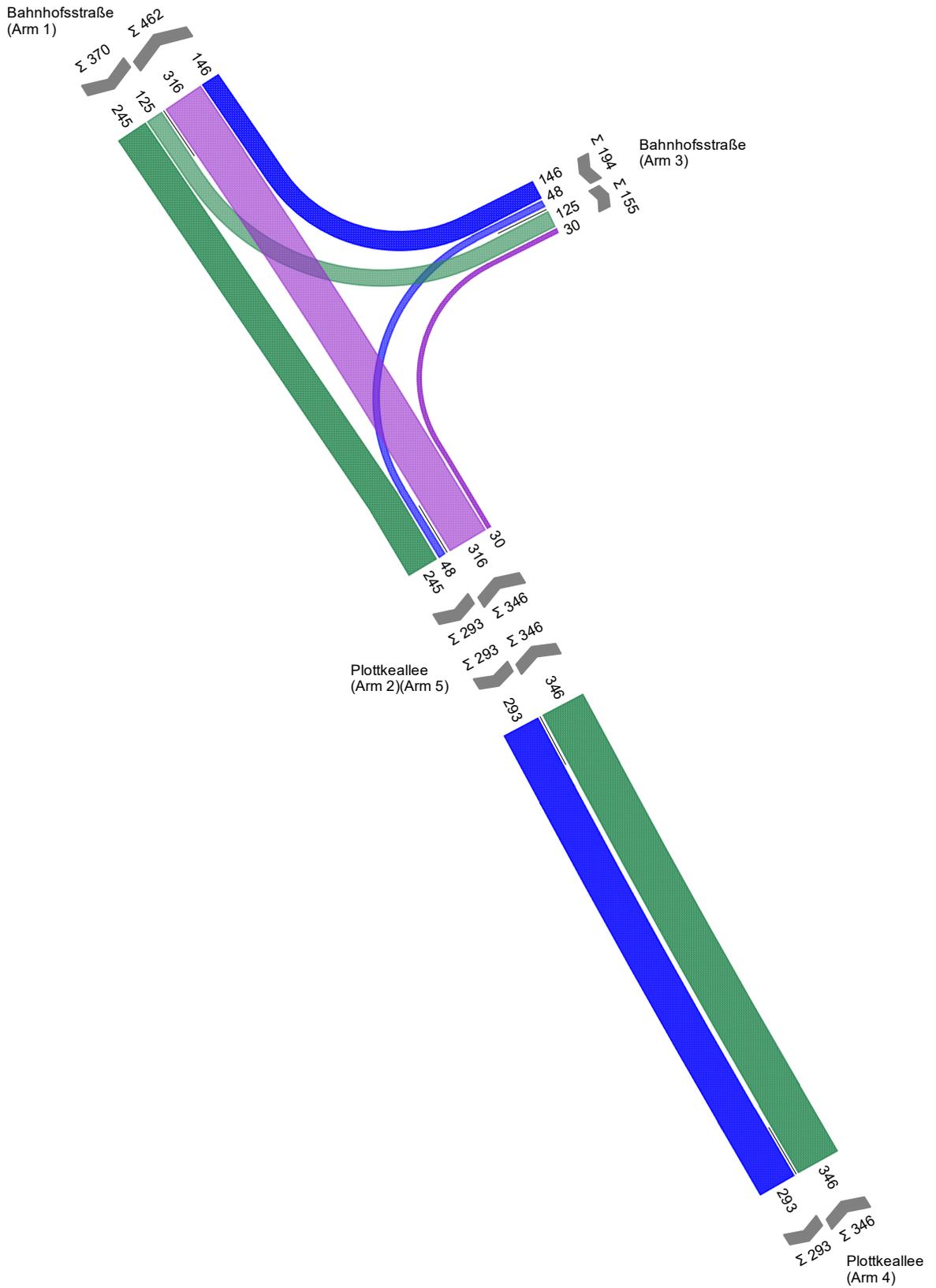
LISA

## Planfall Morgenspitze

von/nach	1	2	3
1		245	125
2	316		30
3	146	48	

von/nach	4	5
4		346
5	293	

20
100
300



Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

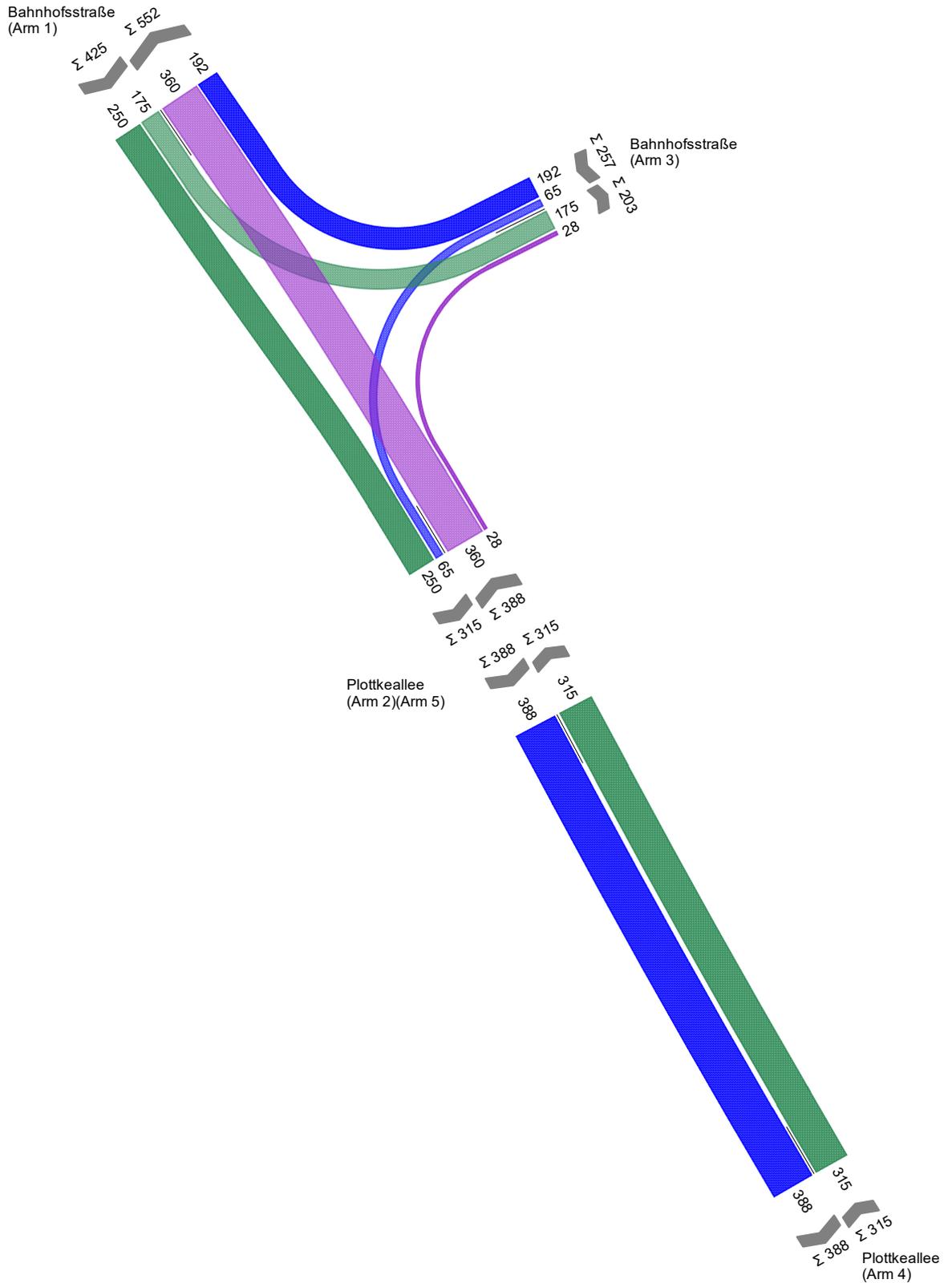
# K2 Strombelastungsplan

LISA

## Planfall Nachmittagspitze

von/nach	1	2	3
1		250	175
2	360		28
3	192	65	

von/nach	4	5
4		315
5	388	

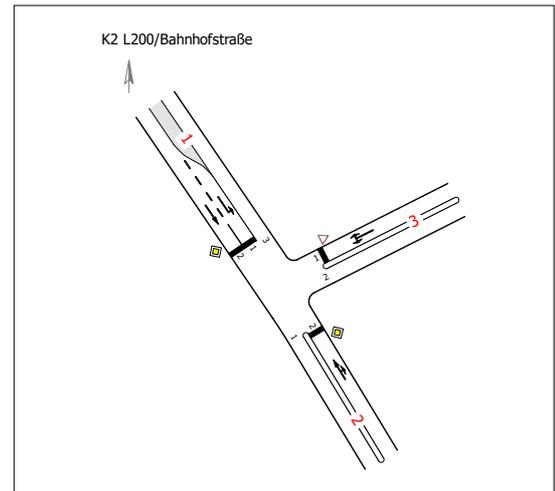


Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K2 Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : K2 L200/Bahnhofstraße, TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : PF\_Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sup>PE</sup> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	316,0	347,5	1.800,0	1.636,5	0,193	1.320,5	2,7	A
		2 → 3	3	30,0	33,0	1.600,0	1.454,5	0,021	1.424,5	2,5	A
3	B	3 → 2	4	48,0	53,0	364,5	331,5	0,145	283,5	12,7	B
		3 → 1	6	146,0	160,5	800,5	727,5	0,200	581,5	6,2	A
1	C	1 → 3	7	125,0	137,5	867,0	788,0	0,159	663,0	5,4	A
		1 → 2	8	245,0	269,5	1.800,0	1.636,5	0,150	1.391,5	2,6	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	194,0	213,5	1.031,5	937,0	0,207	743,0	4,8	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## MIV - SZP Morgen (TU=60) - PF\_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2																								
	1																								
2	2																								
3	1																								
4	1		K41	41	42	19	0,700	346	5,767	1,800	2000	1400	23	0,186	2,278	4,831	28,986		-	0,247	3,742	A			
5	1		K42	41	42	19	0,700	293	4,883	1,800	2000	1400	23	0,149	1,865	4,175	25,050		-	0,209	3,546	A			
Knotenpunktssummen:								639				2800													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,230	3,652		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP Morgen (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>W1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>W2, Insel</sub> [s]	t <sub>Wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
5	1 (S), 2 (S)	F41, F42	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

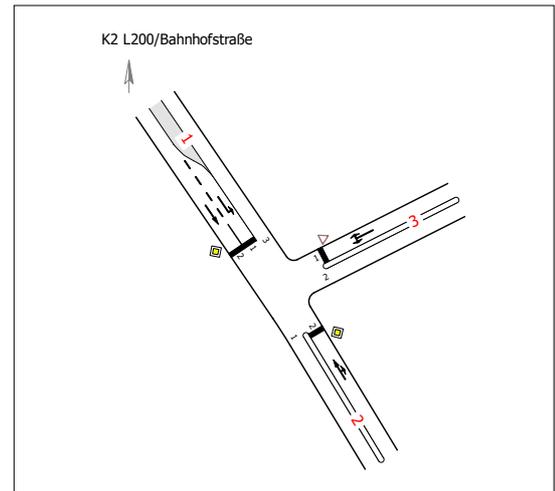
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>W1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>W2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>Wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# K2 Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : K2 L200/Bahnhofstraße, TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : PF\_Nachmittagspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sup>PE</sup> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	360,0	396,0	1.800,0	1.636,5	0,220	1.276,5	2,8	A
		2 → 3	3	28,0	31,0	1.600,0	1.454,5	0,019	1.426,5	2,5	A
3	B	3 → 2	4	65,0	71,5	290,5	264,0	0,246	199,0	18,1	B
		3 → 1	6	192,0	211,0	759,5	690,5	0,278	498,5	7,2	A
1	C	1 → 3	7	175,0	192,5	826,5	751,5	0,233	576,5	6,2	A
		1 → 2	8	250,0	275,0	1.800,0	1.636,5	0,153	1.386,5	2,6	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	257,0	282,5	932,5	848,5	0,303	591,5	6,1	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## MIV - SZP Nachmittag (TU=60) - PF\_Nachmittagspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;TK</sub> [-]	x	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2																								
	1																								
2	2																								
3	1																								
4	1		K41	41	42	19	0,700	315	5,250	1,800	2000	1400	23	0,164	2,033	4,444	26,664		-	0,225	3,627	A			
5	1		K42	41	42	19	0,700	388	6,467	1,800	2000	1400	23	0,219	2,626	5,367	32,202		-	0,277	3,912	A			
Knotenpunktssummen:								703				2800													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,254	3,784		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

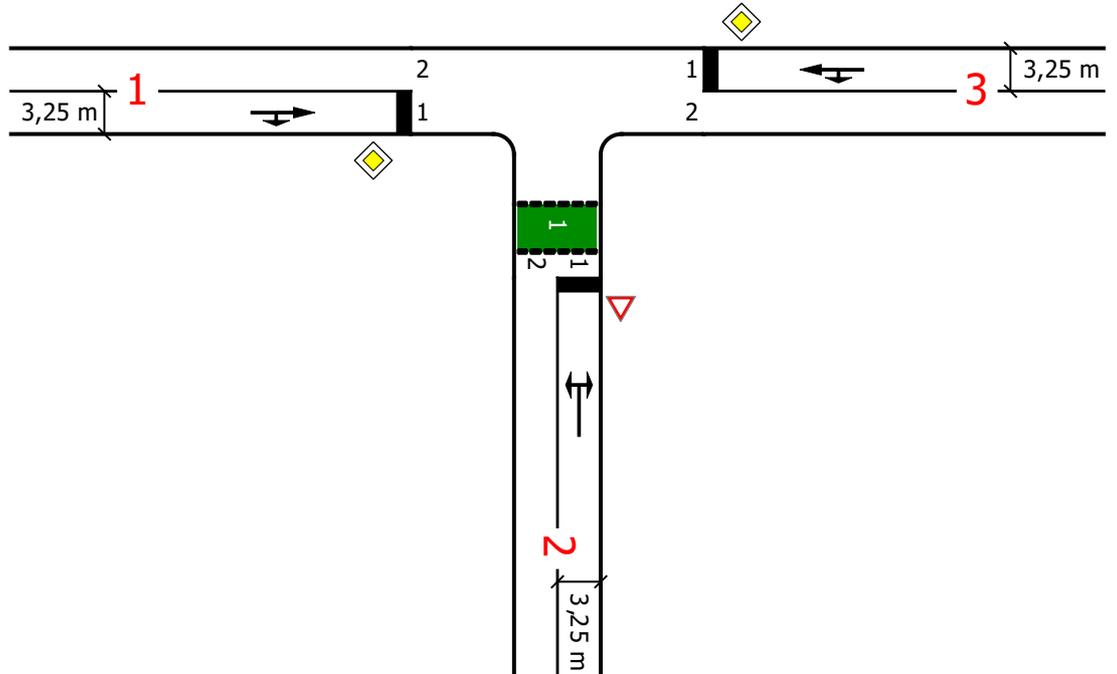
## Fußgängerverkehr - SZP Nachmittag (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>W1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>W2, Insel</sub> [s]	t <sub>Wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
5	1 (S), 2 (S)	F41, F42	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;TK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>W</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>W1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>W2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>Wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	K2 L200/Bahnhofstraße				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Zufahrt 3 Verwaltung

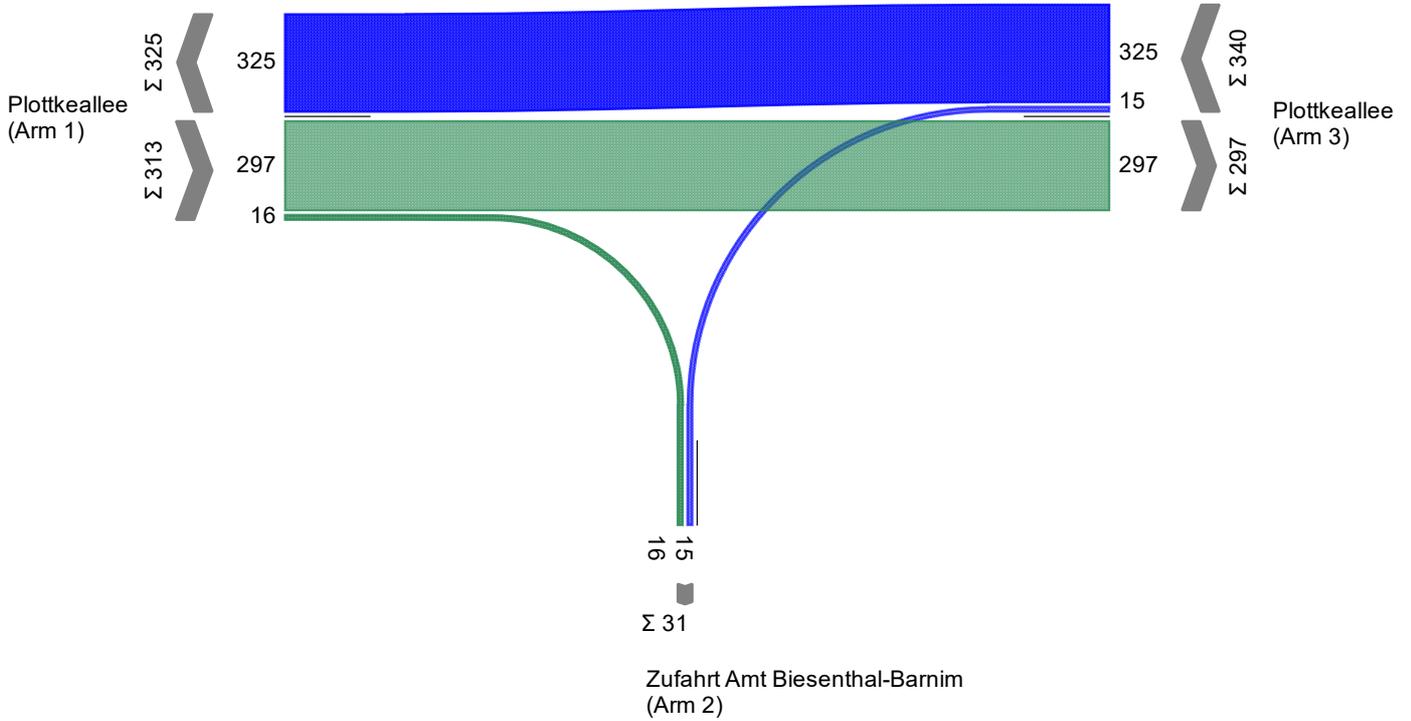
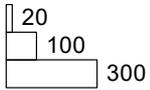


Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 3 Verwaltung				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	02.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

## Morgenspitze

von\nach	1	2	3
1		16	297
2			
3	325	15	

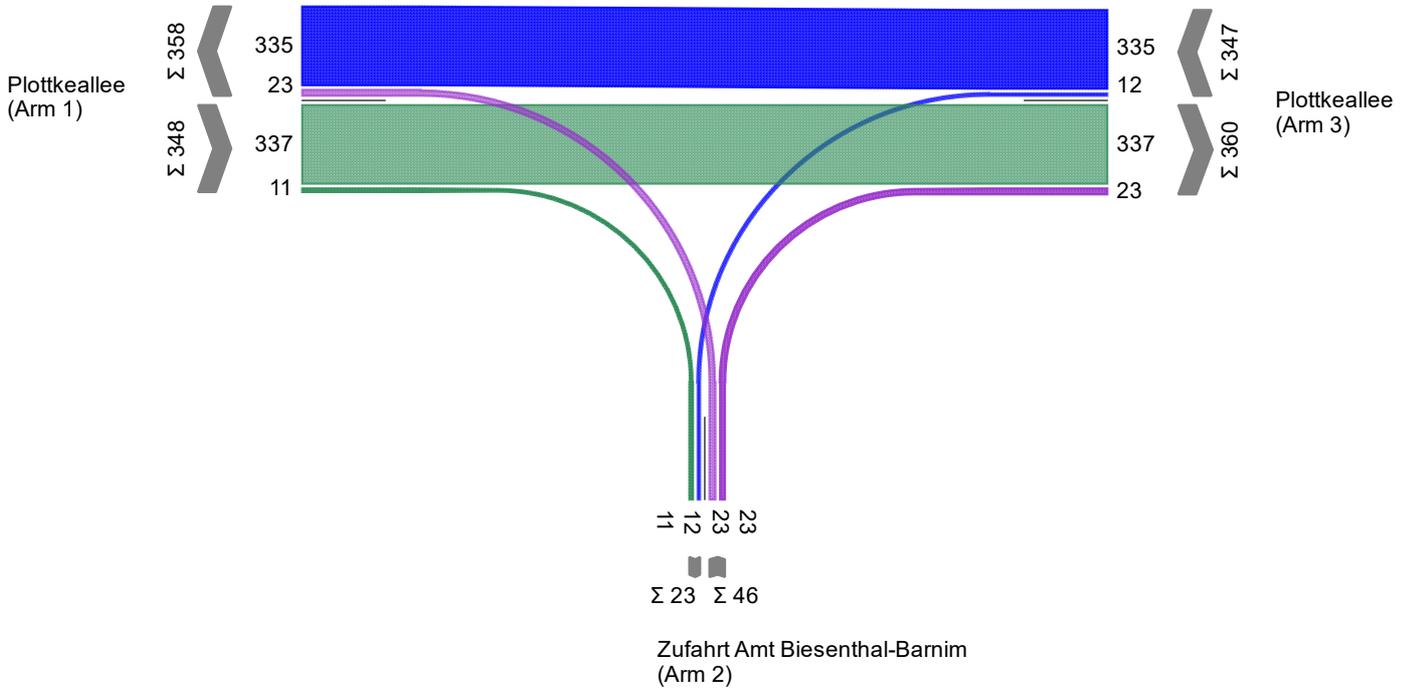
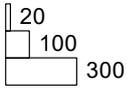


Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 3 Verwaltung				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

## Nachmittagspitze

von\nach	1	2	3
1		11	337
2	23		23
3	335	12	



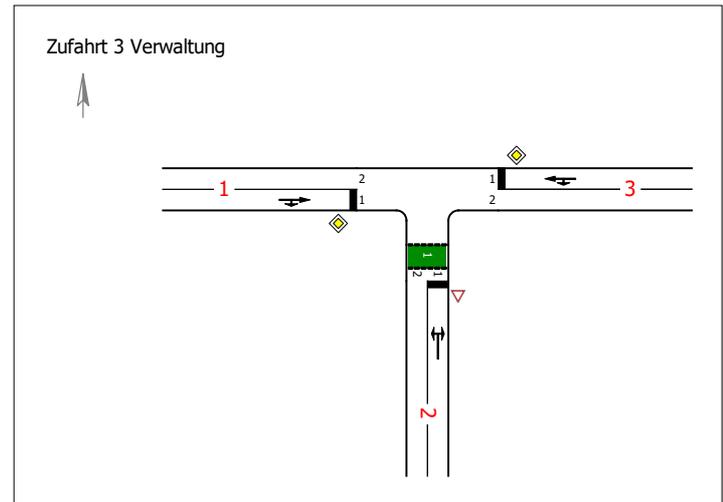
Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 3 Verwaltung				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Bewertung nördliche Zufahrt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Morgenspitze

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	297,0	309,0	1.800,0	1.731,0	0,172	1.434,0	2,5	A
		1 → 2	3	16,0	16,5	1.600,0	1.552,0	0,010	1.536,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	0,0	0,0	457,5	416,0	0,000	416,0	0,0	A
		2 → 3	6	0,0	0,0	826,5	751,5	0,000	751,5	0,0	A
3	C	3 → 2	7	15,0	15,0	900,0	900,0	0,017	885,0	4,1	A
		3 → 1	8	325,0	332,0	1.800,0	1.761,5	0,184	1.436,5	2,5	A
3											
3	C	-	7+8	340,0	347,0	1.800,0	1.763,0	0,193	1.423,0	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

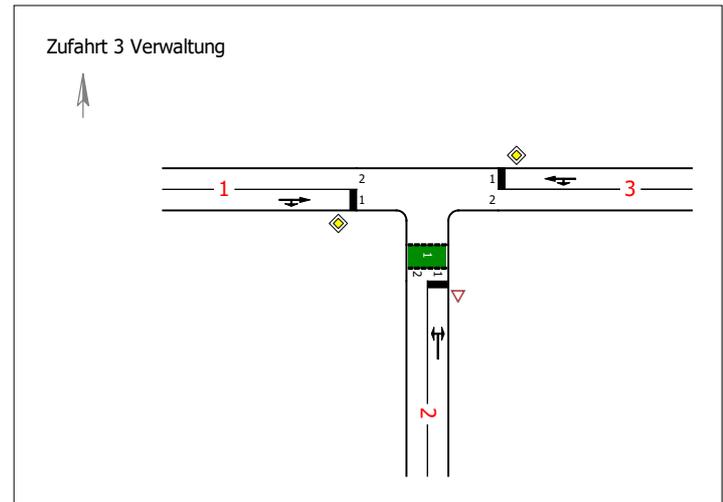
Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 3 Verwaltung				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Bewertung nördliche Zufahrt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Nachmittagspitze

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

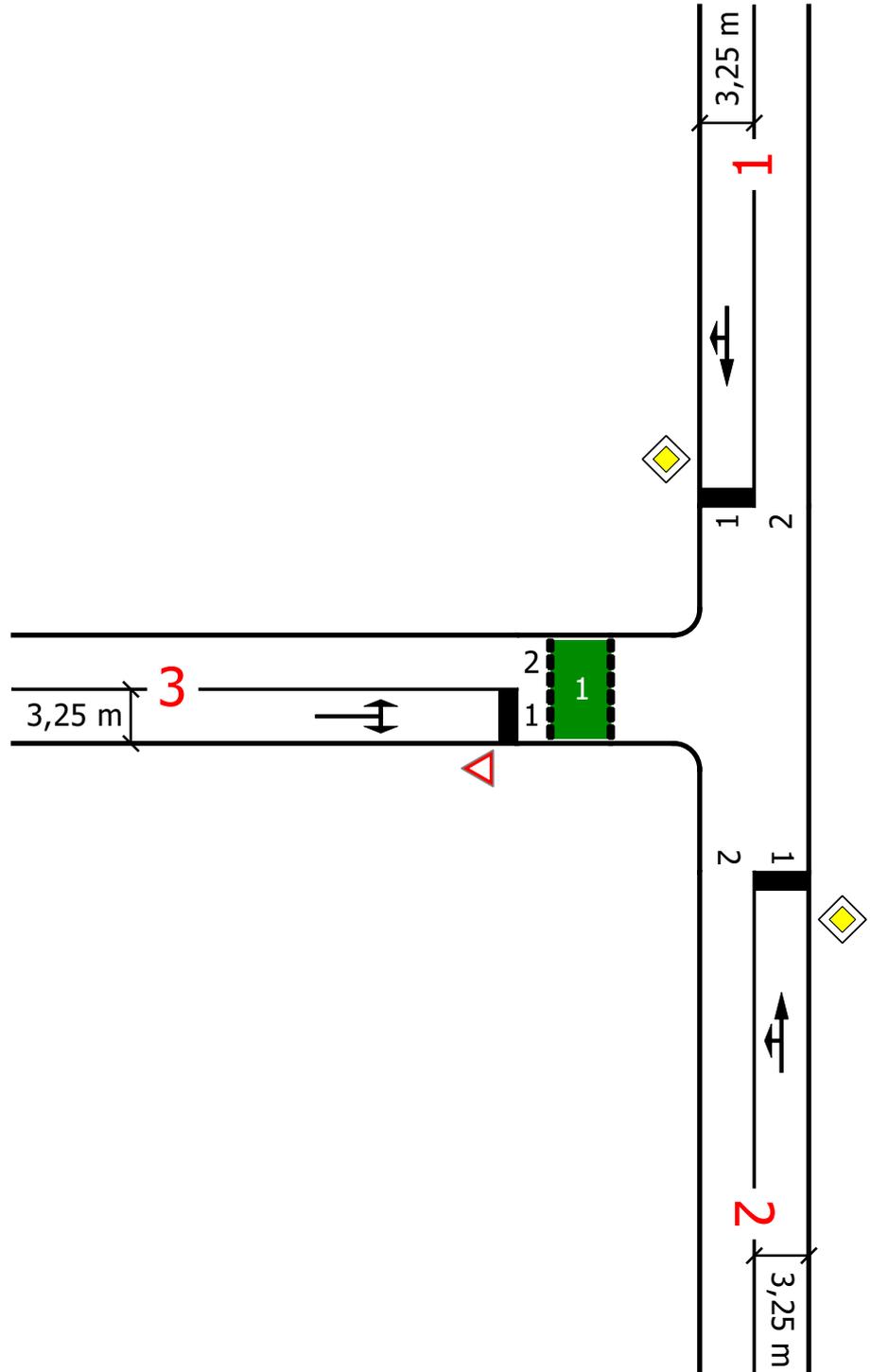


Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	333,0	334,5	1.800,0	1.791,0	0,186	1.458,0	2,5	A
		1 → 2	3	11,0	11,0	1.600,0	1.600,0	0,007	1.589,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	23,0	23,0	438,5	438,5	0,052	415,5	8,7	A
		2 → 3	6	23,0	23,0	793,5	793,5	0,029	770,5	4,7	A
3	C	3 → 2	7	12,0	12,5	869,0	834,0	0,014	822,0	4,4	A
		3 → 1	8	329,0	334,0	1.800,0	1.773,5	0,186	1.444,5	2,5	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	46,0	46,0	568,0	568,0	0,081	522,0	6,9	A
3	C	-	7+8	341,0	346,5	1.800,0	1.771,5	0,193	1.430,5	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 3 Verwaltung				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Zufahrt 2 Einzelhandel

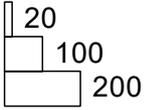


Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 2 Einzelhandel				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	02.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

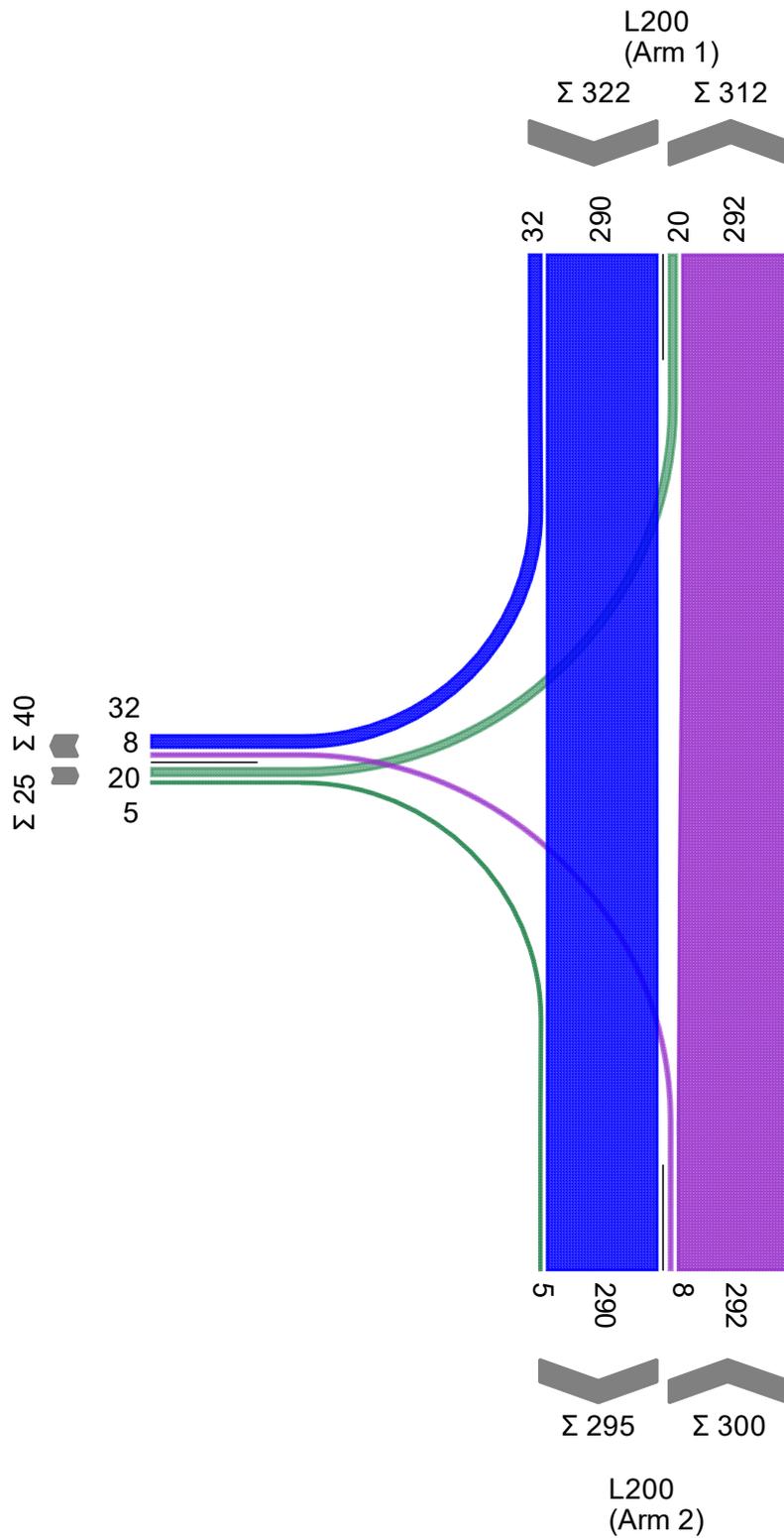
LISA

## Planfall Morgenspitze

von\nach	1	2	3
1		290	32
2	292		8
3	20	5	



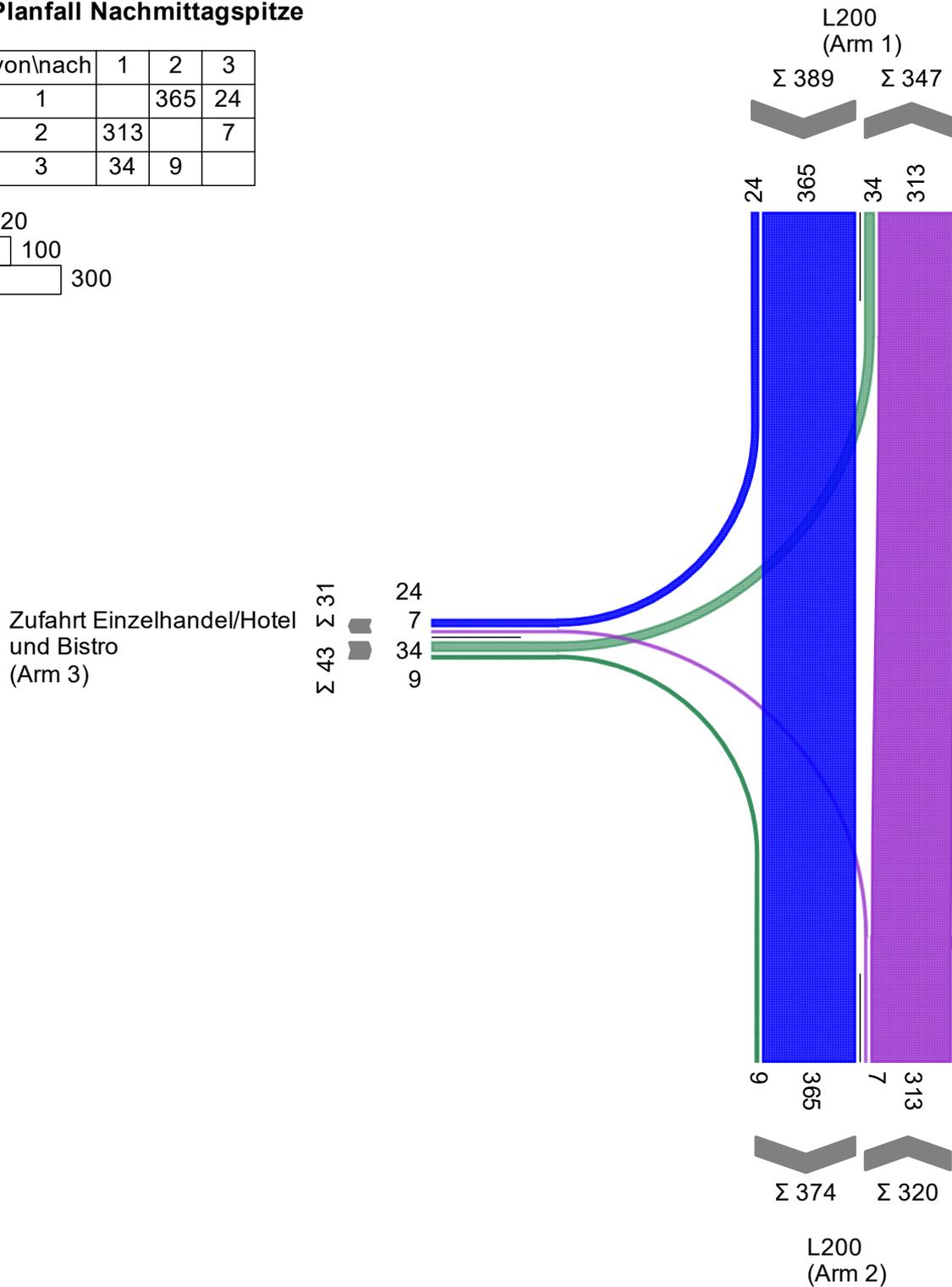
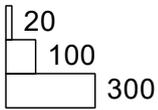
Zufahrt Einzelhandel/Hotel und Bistro (Arm 3)



Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 2 Einzelhandel				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

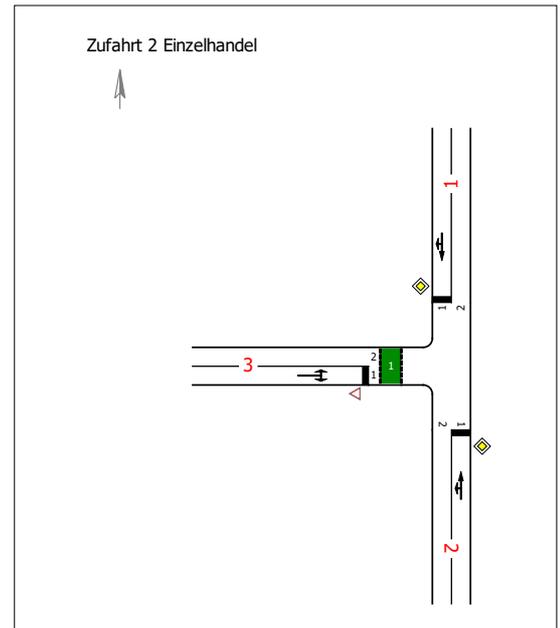
## Planfall Nachmittagspitze

von\nach	1	2	3
1		365	24
2	313		7
3	34	9	



Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 2 Einzelhandel				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 2	2	283,0	287,5	1.800,0	1.771,5	0,160	1.488,5	2,4	A
		1 → 3	3	32,0	32,0	1.600,0	1.600,0	0,020	1.568,0	2,3	A
3	B	3 → 1	4	20,0	20,0	496,5	496,5	0,040	476,5	7,6	A
		3 → 2	6	5,0	5,0	832,5	832,5	0,006	827,5	4,3	A
2	C	2 → 3	7	8,0	8,5	898,0	845,0	0,009	837,0	4,3	A
		2 → 1	8	286,0	287,5	1.800,0	1.791,0	0,160	1.505,0	2,4	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	25,0	25,0	543,5	543,5	0,046	518,5	6,9	A
2	C	-	7+8	294,0	296,0	1.800,0	1.787,5	0,164	1.493,5	2,4	A
Gesamt QSV											A

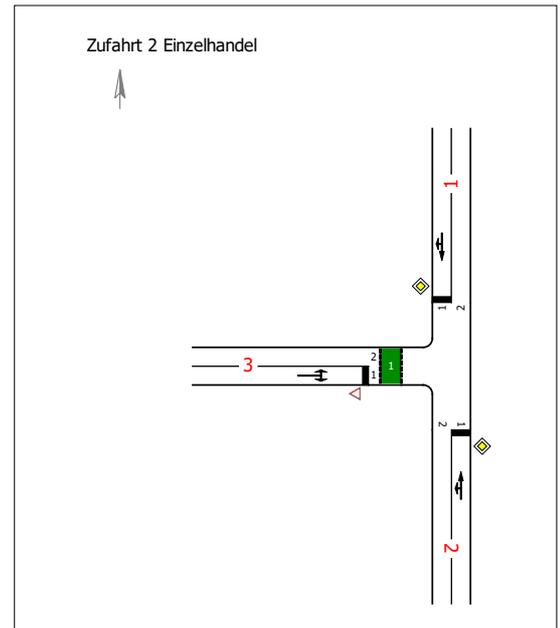
**PE** : Pkw-Einheiten  
**q** : Belastung  
**C** : Kapazität  
**x** : Auslastungsgrad  
**R** : Kapazitätsreserve  
**t<sub>w</sub>** : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 2 Einzelhandel				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Bewertung östliche Zufahrt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Nachmittagspitze



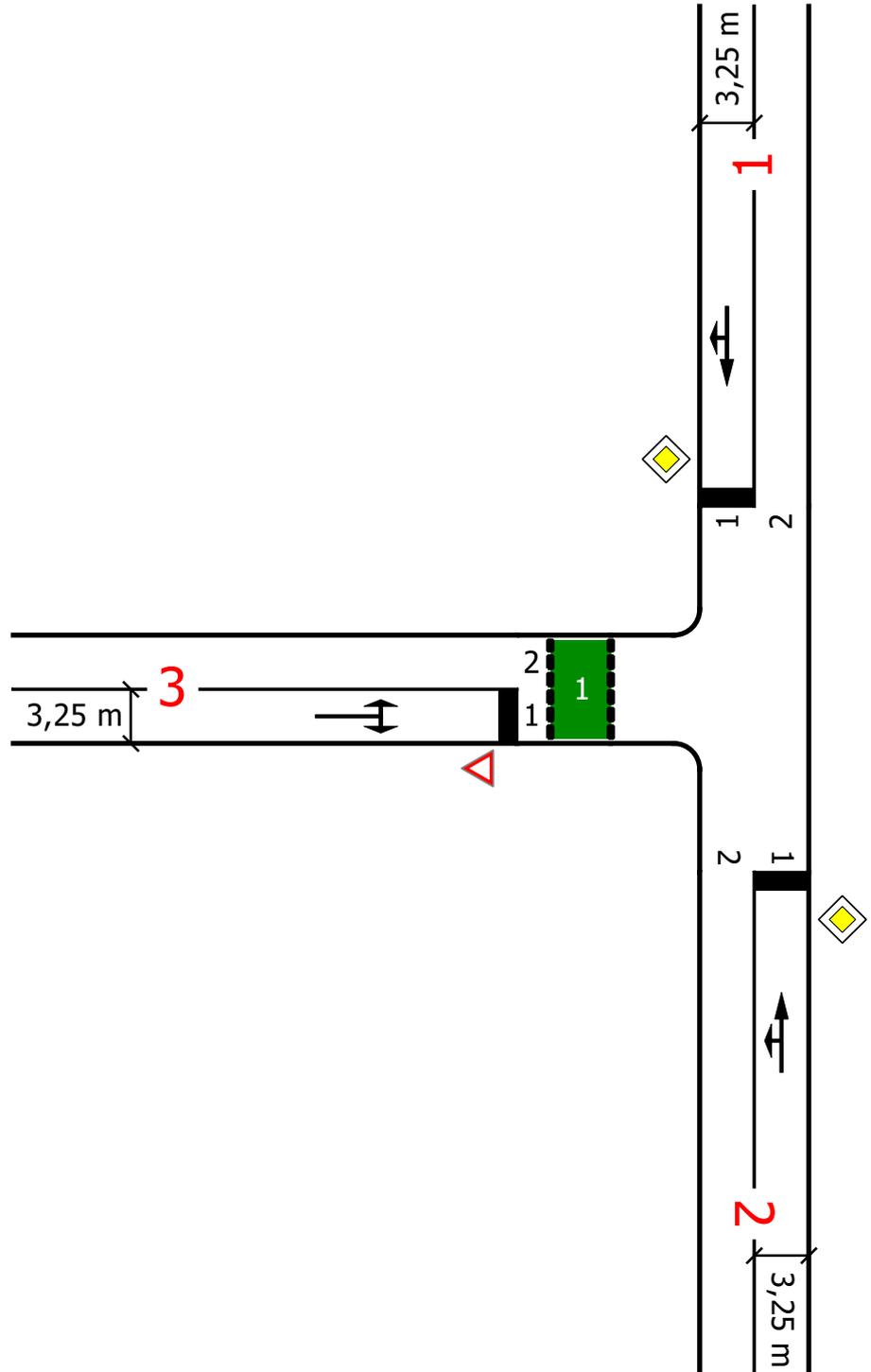
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 2	2	359,0	364,0	1.800,0	1.775,0	0,202	1.416,0	2,5	A
		1 → 3	3	24,0	24,0	1.600,0	1.600,0	0,015	1.576,0	2,3	A
3	B	3 → 1	4	34,0	34,5	436,5	430,0	0,079	396,0	9,1	A
		3 → 2	6	9,0	9,0	762,5	762,5	0,012	753,5	4,8	A
2	C	2 → 3	7	7,0	7,5	831,0	776,0	0,009	769,0	4,7	A
		2 → 1	8	309,0	310,5	1.800,0	1.791,0	0,173	1.482,0	2,4	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	43,0	43,5	478,0	472,5	0,091	429,5	8,4	A
2	C	-	7+8	316,0	318,0	1.800,0	1.789,5	0,177	1.473,5	2,4	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 2 Einzelhandel				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

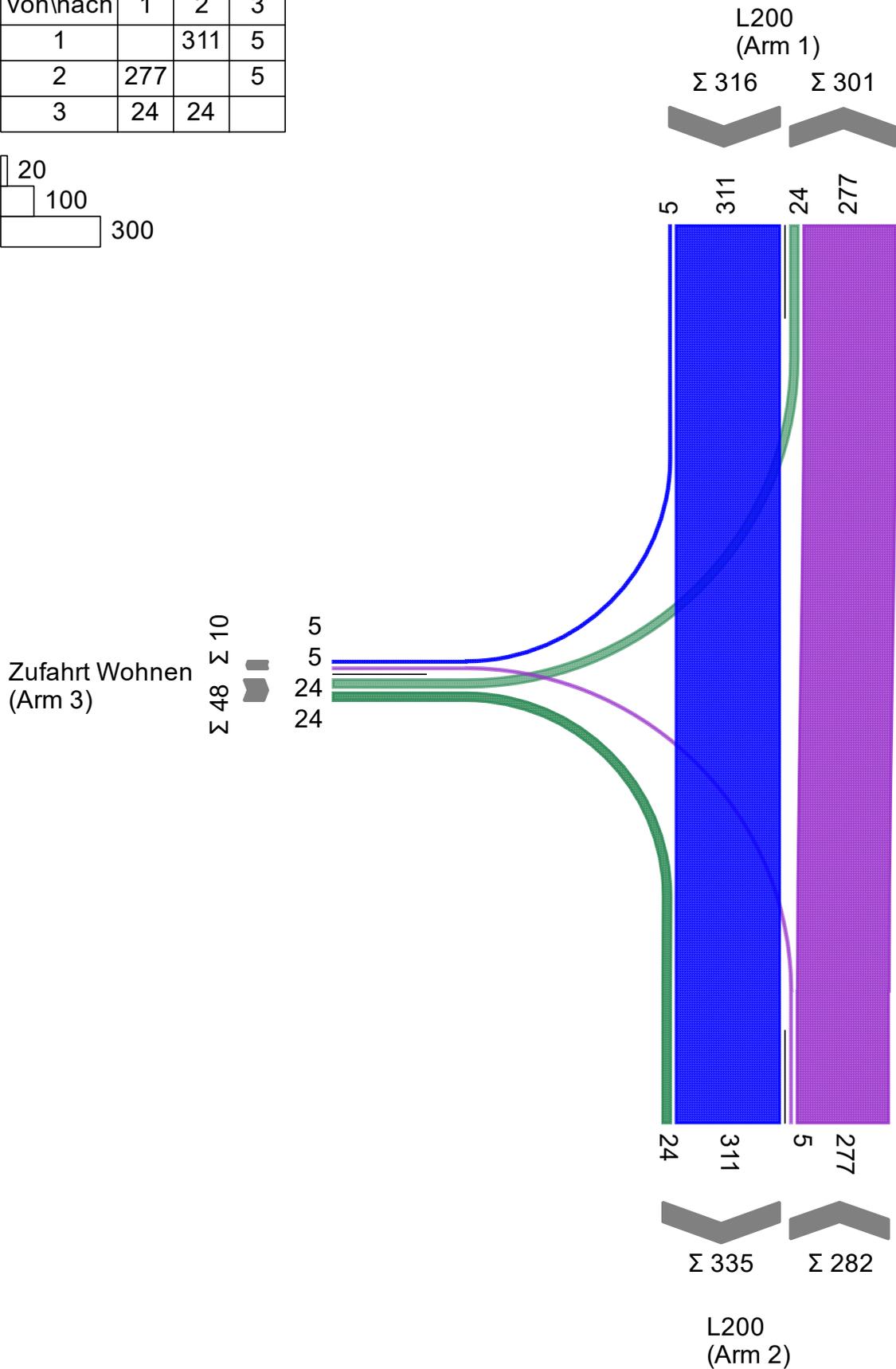
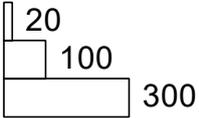
# Zufahrt 1 Einwohner



Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 1 Einwohner				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	02.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Planfall Morgenspitze

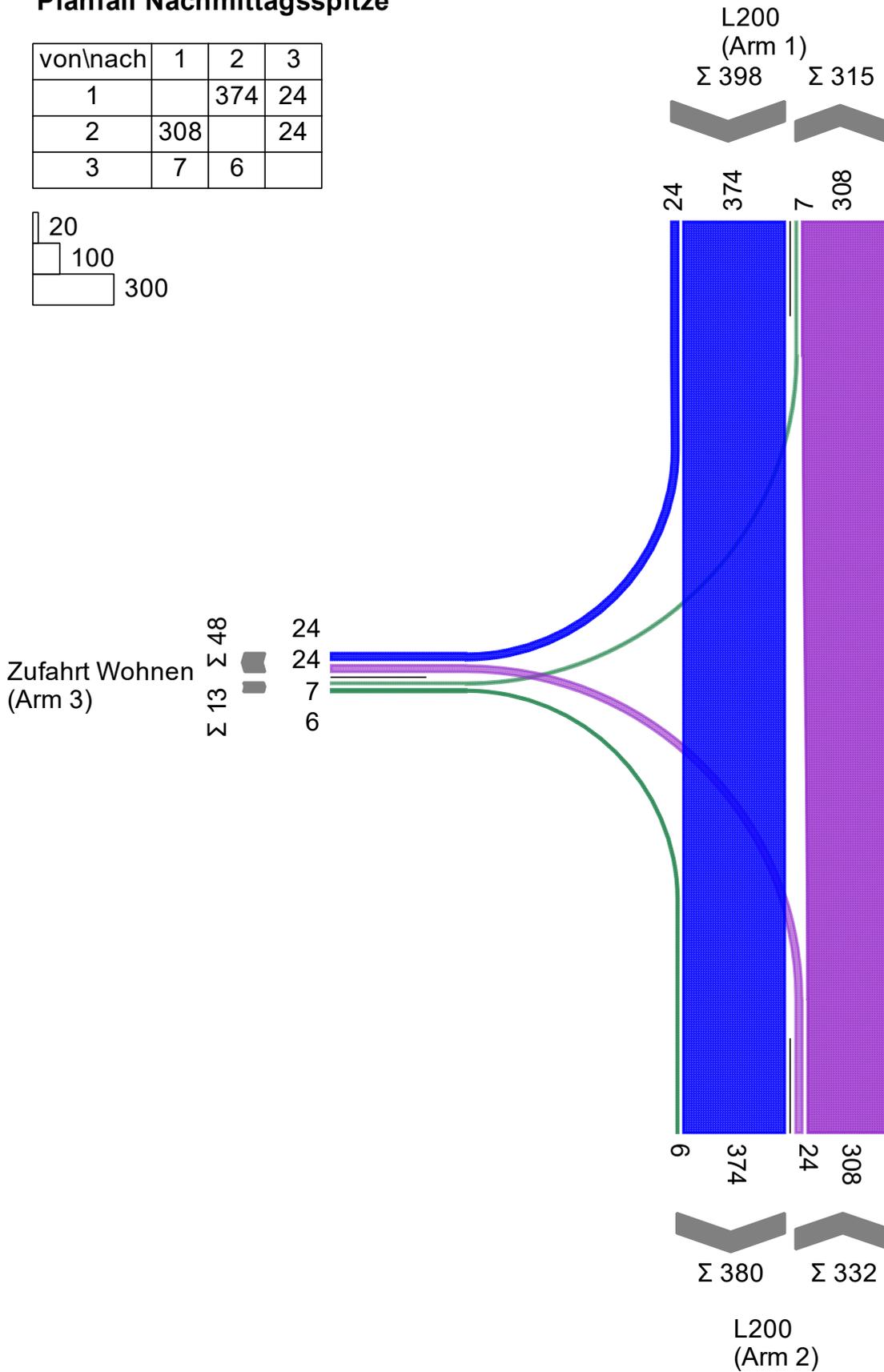
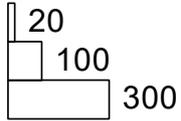
von\nach	1	2	3
1		311	5
2	277		5
3	24	24	



Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 1 Einwohner				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

## Planfall Nachmittagsspitze

von\nach	1	2	3
1		374	24
2	308		24
3	7	6	

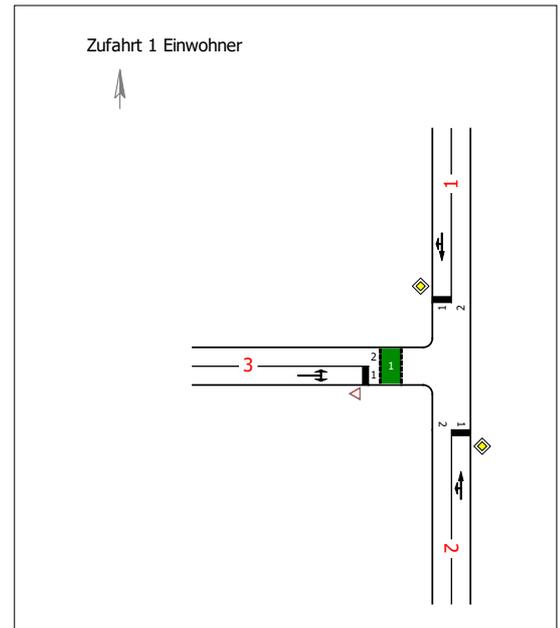


Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 1 Einwohner				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Bewertung südöstliche Zufahrt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einfmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sup>PE</sup> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 2	2	304,0	308,5	1.800,0	1.773,5	0,171	1.469,5	2,5	A
		1 → 3	3	5,0	5,0	1.600,0	1.600,0	0,003	1.595,0	2,3	A
3	B	3 → 1	4	24,0	24,0	505,5	505,5	0,047	481,5	7,5	A
		3 → 2	6	24,0	24,0	825,0	825,0	0,029	801,0	4,5	A
2	C	2 → 3	7	5,0	5,0	904,5	904,5	0,006	899,5	4,0	A
		2 → 1	8	271,0	272,5	1.800,0	1.789,5	0,151	1.518,5	2,4	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	48,0	48,0	631,5	631,5	0,076	583,5	6,2	A
2	C	-	7+8	276,0	277,5	1.800,0	1.791,0	0,154	1.515,0	2,4	A
Gesamt QSV											A

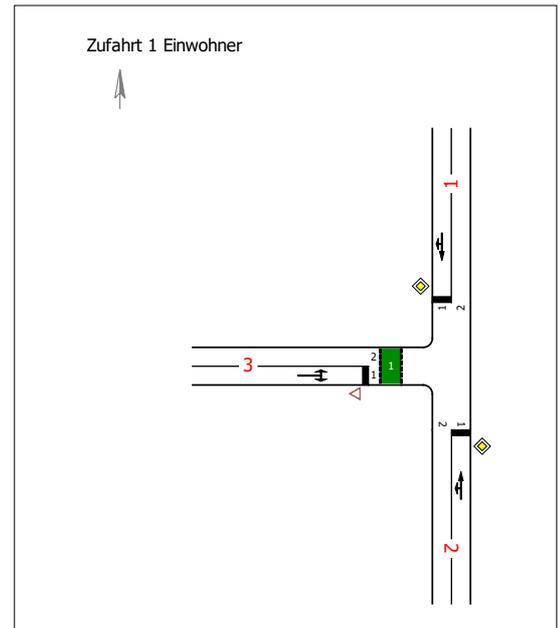
PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 1 Einwohner				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

# Bewertung südöstliche Zufahrt ohne LSA

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Nachmittagsspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 2	2	368,0	373,0	1.800,0	1.775,0	0,207	1.407,0	2,6	A
		1 → 3	3	24,0	24,5	1.600,0	1.567,0	0,015	1.543,0	2,3	A
3	B	3 → 1	4	7,0	7,5	413,5	386,0	0,018	379,0	9,5	A
		3 → 2	6	6,0	6,0	754,0	754,0	0,008	748,0	4,8	A
2	C	2 → 3	7	24,0	24,5	822,5	805,5	0,030	781,5	4,6	A
		2 → 1	8	304,0	306,0	1.800,0	1.787,5	0,170	1.483,5	2,4	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	13,0	13,5	519,0	500,0	0,026	487,0	7,4	A
2	C	-	7+8	328,0	330,5	1.800,0	1.785,5	0,184	1.457,5	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	Zufahrt 1 Einwohner				
Auftragsnr.		Variante	Planung	Datum	01.12.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	