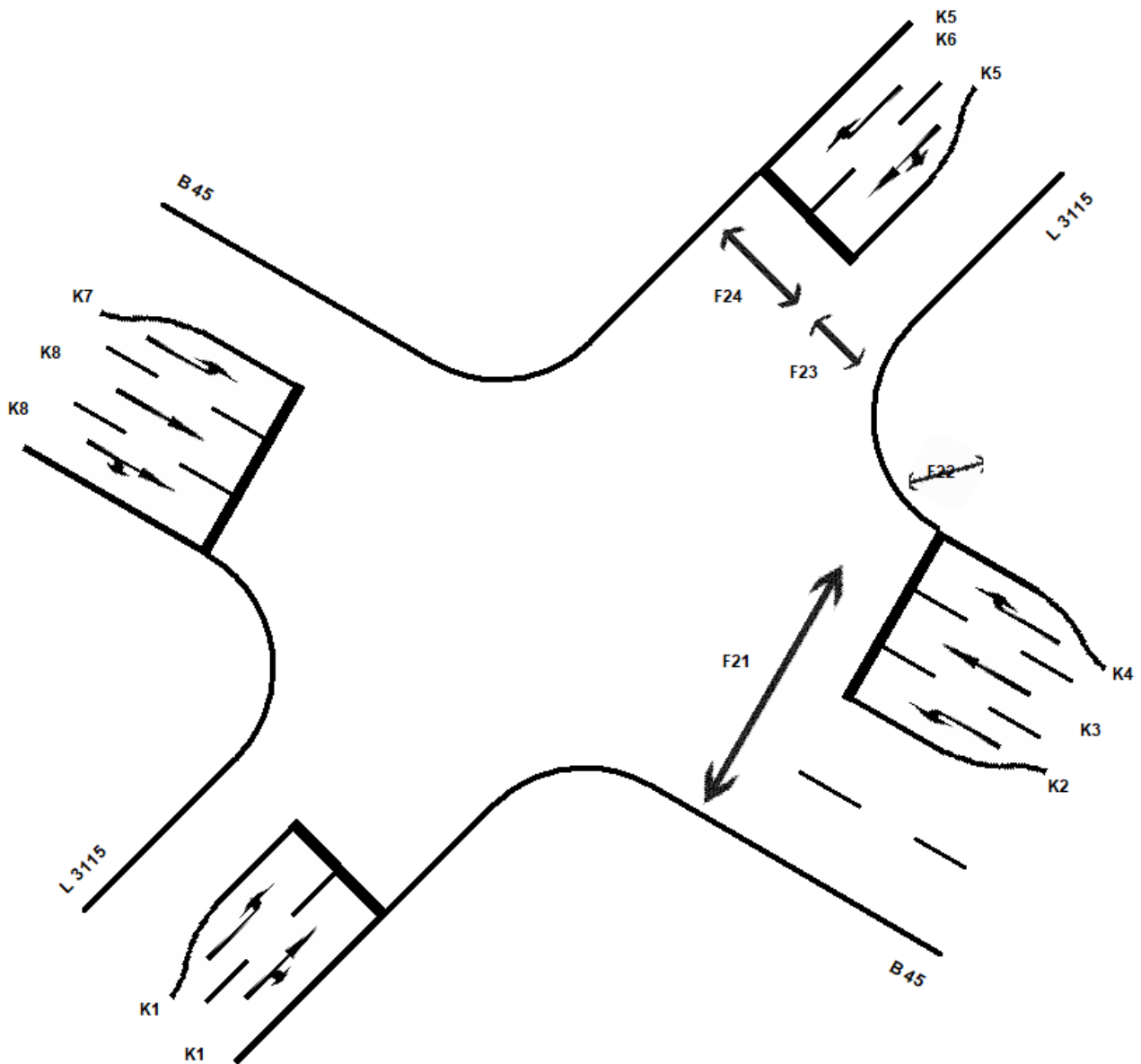


	Gewerbegebiet West			Summen
	I	II	III	
Flächengröße [ha]	3,69	4,94	5,45	14,08
Nettobauland [m²]				
GFZ	1,6	1,6	1,6	
BGF [m2]	58.968	79.048	87.264	
Einwohner				
Bewohnerverkehr				
Anteil mobile Personen				
Wege pro Bewohner				
Wege der Bewohner				
MIV-Anteil				
Fahrten je Bewohner				
Besetzungsgrad				
Pkw-Fahrten je Bewohner				
Beschäftigtenverkehr				
1 Beschäftigter/ X m² BGF	80	150	150	
Beschäftigte	737	527	582	
Anwesenheitsquote	0,8	0,8	0,8	
Beschäftigte pro Werktag	590	422	465	
Wege Pro Beschäftigten	2,5	2,5	2,5	
Wege der Beschäftigten	1474	1054	1164	
MIV-Anteil	0,7	0,7	0,7	
Fahrten der Beschäftigten	1032	738	814	
Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	
Kfz-Fahrten der Beschäftigten	938	671	740	2349
Kunden- und Besucherverkehr				
Wege Pro Beschäftigten	0,5	0,5	0,5	
Wege der Besucher und Kunden	295	211	233	
MIV-Anteil	0,9	0,9	0,9	
Fahrten der Kunden	265	190	209	
Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	
Anteil Besucherwege				
Kfz-Fahrten der Kunden & Besucher	241	172	190	604
Güterverkehr				
Güterverkehrsfahrten pro Beschäftigten	0,2	0,2	0,2	
Güterverkehr des Gebiets	118	84	93	295
Summe Schwerverkehr-Fahrten	59	42	47	148
Summe Pkw-Fahrten	1238	885	977	3101
Summe Fahrten	1297	927	1024	3249



Projekt: B-Plan GE-Gebiet West						Stadt:				
Knotenpunkt: KP1, Bestand 2020						Datum: 19.10.2021				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter:				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{90,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	136	0,387	0,18	0,369	3,370	36	36,4	C
12	K1	1	14	0,175	0,04	0,118	0,456	8	46,9	C
21	K4	6	26	0,020	0,65	0,012	0,240	6	5,5	A
22	K3	5	964	0,888	0,57	9,336	30,369	239	48,0	C
23	K2	4	37	0,126	0,16	0,081	0,877	14	33,7	B
31+32	K5+K6	9, 7, 8	557	0,848	0,31	4,983	18,025	144	56,5	D
31	K5+K6	9	427	0,641	0,33	1,172	10,222	89	31,8	B
32	K5	7, 8	130	0,551	0,12	0,748	3,804	39	48,5	C
41	K8	11	343	0,420	0,43	0,429	6,370	63	19,6	A
42	K8	11	344	0,422	0,43	0,431	6,393	63	19,6	A
43	K7	10	114	0,663	0,09	1,233	3,992	42	65,5	D
Gesamt			2535	0,692					41,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	76					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	44					C
3	F24	30	0	1	44					C
3	F23+F24	30	0	2	44					C
Gesamtbewertung:										E

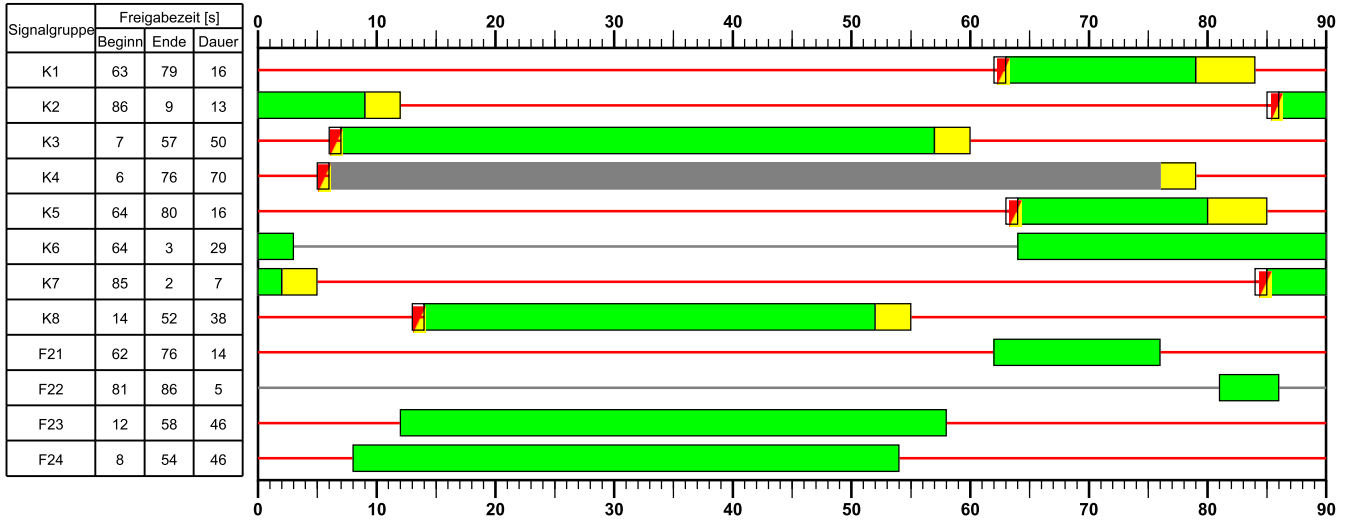
Signalzeitenplan

Datei : KP1_Bestand2020V18_SpHAM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Bestand 2020

Stunde : vormittägliche Spitzensunde



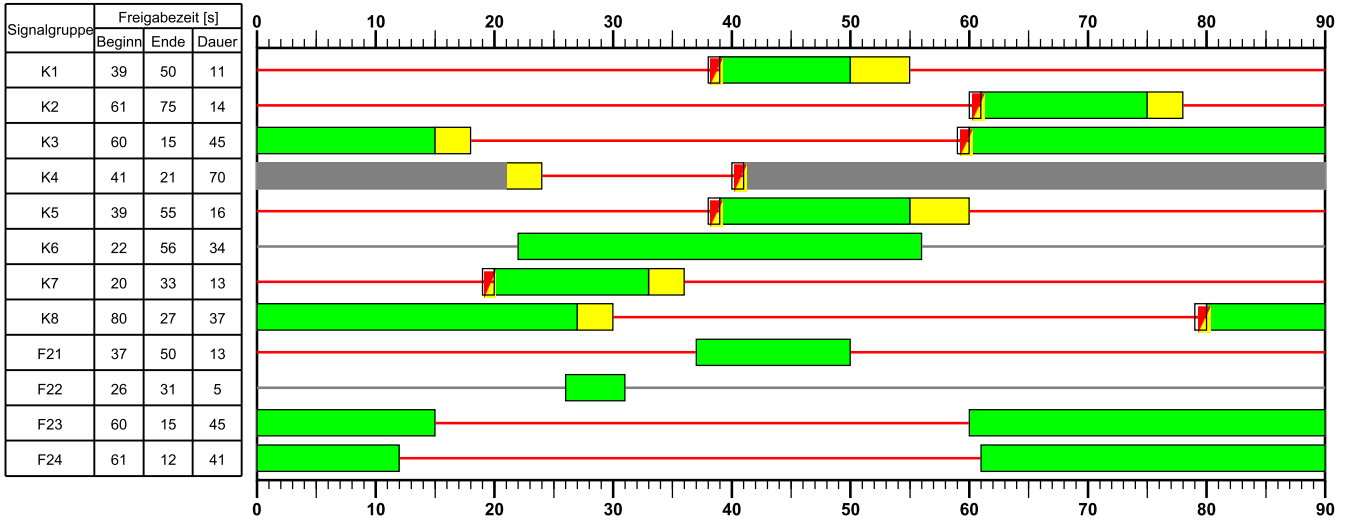
= Grün ,
 = Rot ,
 = Gelb ,
 = Rot/Gelb ,
 = Grünpfeil ,
 = Gelbblinker ,
 = Dunkel

AMPEL Version 6.3.5

Projekt: B-Plan GE-Gebiet West							Stadt:			
Knotenpunkt: KP1, Bestand 2020							Datum: 19.10.2021			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter:			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	146	0,586	0,13	0,878	4,323	44	49,8	C
12	K1	1	8	0,053	0,09	0,031	0,214	6	38,2	C
21	K4	6	126	0,099	0,65	0,061	1,225	17	5,9	A
22+21	K3	5, 6	904	0,871	0,53	7,248	27,005	214	43,7	C
22	K3	5	778	0,791	0,51	3,082	19,043	157	29,3	B
23	K2	4	76	0,232	0,17	0,171	1,818	23	34,4	B
31+32	K5+K6	9, 7, 8	315	0,818	0,18	3,440	11,003	95	67,4	D
31	K5+K6	9	146	0,189	0,39	0,131	2,538	29	18,7	A
32	K5	7, 8	169	0,793	0,11	2,582	6,697	63	82,5	E
41	K8	11	539	0,659	0,42	1,291	12,078	105	26,5	B
42	K8	11	539	0,659	0,42	1,291	12,078	105	26,5	B
43	K7	10	227	0,732	0,16	1,870	7,279	67	57,9	D
Gesamt			2754	0,700					39,3	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	77					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	45					C
3	F24	30	0	1	49					C
3	F23+F24	30	0	2	49					C
									Gesamtbewertung:	E

Signalzeitenplan

Datei : KP1_Bestand2020V18_SpHPM.amp
 Projekt : B-Plan GE-Gebiet West
 Knoten : KP1, Bestand 2020
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



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

AMPEL Version 6.3.5

Projekt: B-Plan GE-Gebiet West							Stadt:			
Knotenpunkt: KP1, Planfall Zwischenstand 2022							Datum: 19.10.2021			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter:			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{90,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	160	0,483	0,17	0,561	4,183	43	40,0	C
12	K1	1	20	0,250	0,04	0,188	0,671	11	50,1	D
21	K4	6	20	0,016	0,64	0,009	0,193	5	6,0	A
22	K3	5	950	0,911	0,54	12,603	34,064	265	62,0	D
23	K2	4	40	0,127	0,17	0,081	0,932	15	32,8	B
31+32	K5+K6	9, 7, 8	590	0,823	0,33	3,972	17,515	141	47,4	C
31	K5+K6	9	490	0,691	0,36	1,537	12,003	102	32,6	B
32	K5	7, 8	100	0,437	0,12	0,456	2,780	31	44,0	C
41	K8	11	340	0,417	0,43	0,422	6,301	63	19,5	A
42	K8	11	340	0,417	0,43	0,422	6,301	63	19,5	A
43	K7	10	130	0,553	0,12	0,756	3,815	41	48,8	C
Gesamt			2590	0,693					44,5	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	77					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	46					C
3	F24	30	0	1	46					C
3	F23+F24	30	0	2	46					C
Gesamtbewertung:										E

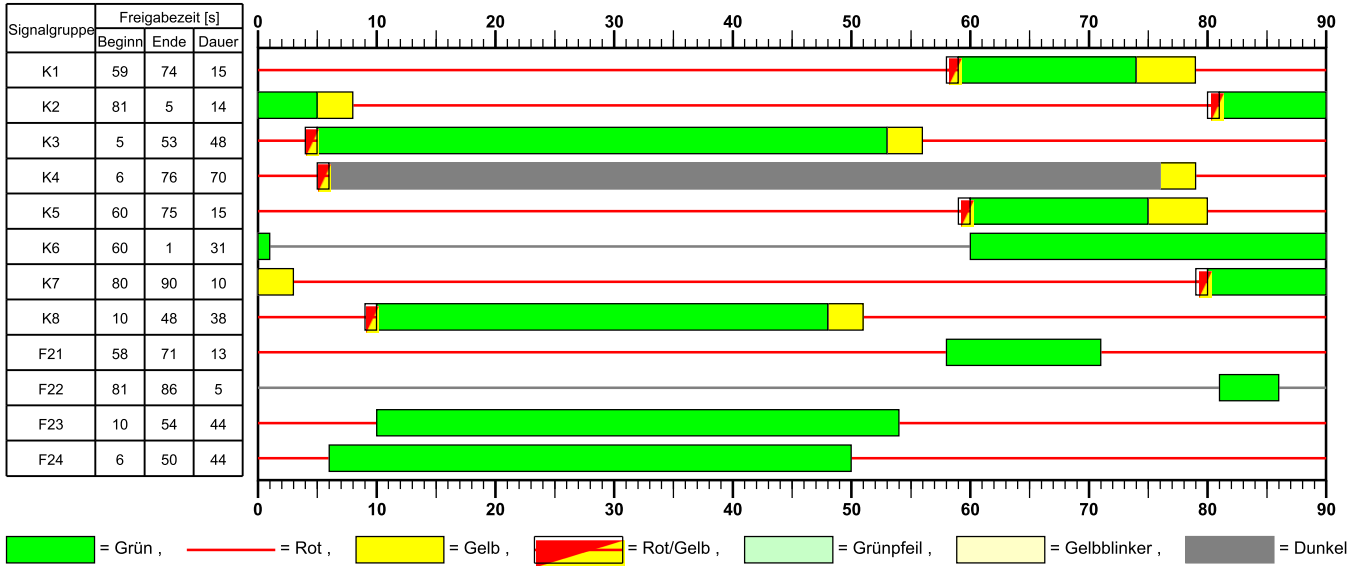
Signalzeitenplan

Datei : KP1_PlanfallZwischenstand2022V18_SpHAM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde



AMPEL Version 6.3.5

Projekt: B-Plan GE-Gebiet West						Stadt:				
Knotenpunkt: KP1, Planfall Zwischenstand 2022 mit Ausgebauter L3115						Datum: 19.10.2021				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter:				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{90,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	160	0,557	0,15	0,774	4,494	46	45,5	C
12	K1	1	20	0,250	0,04	0,188	0,671	11	50,1	D
21	K4	6	20	0,016	0,65	0,009	0,188	5	5,7	A
22	K3	5	950	0,876	0,57	7,808	28,235	224	42,7	C
23	K2	4	40	0,112	0,19	0,070	0,898	14	30,9	B
31	K5+K6	9	490	0,738	0,33	2,041	12,873	108	37,6	C
32	K5	7, 8	100	0,498	0,10	0,591	2,953	32	48,7	C
41	K8	11	340	0,417	0,43	0,422	6,301	63	19,5	A
42	K8	11	340	0,417	0,43	0,422	6,301	63	19,5	A
43	K7	10	130	0,553	0,12	0,756	3,815	41	48,8	C
Gesamt			2590	0,656					35,9	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	79					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	44					C
3	F24	30	0	1	44					C
3	F23+F24	30	0	2	44					C
									Gesamtbewertung:	E

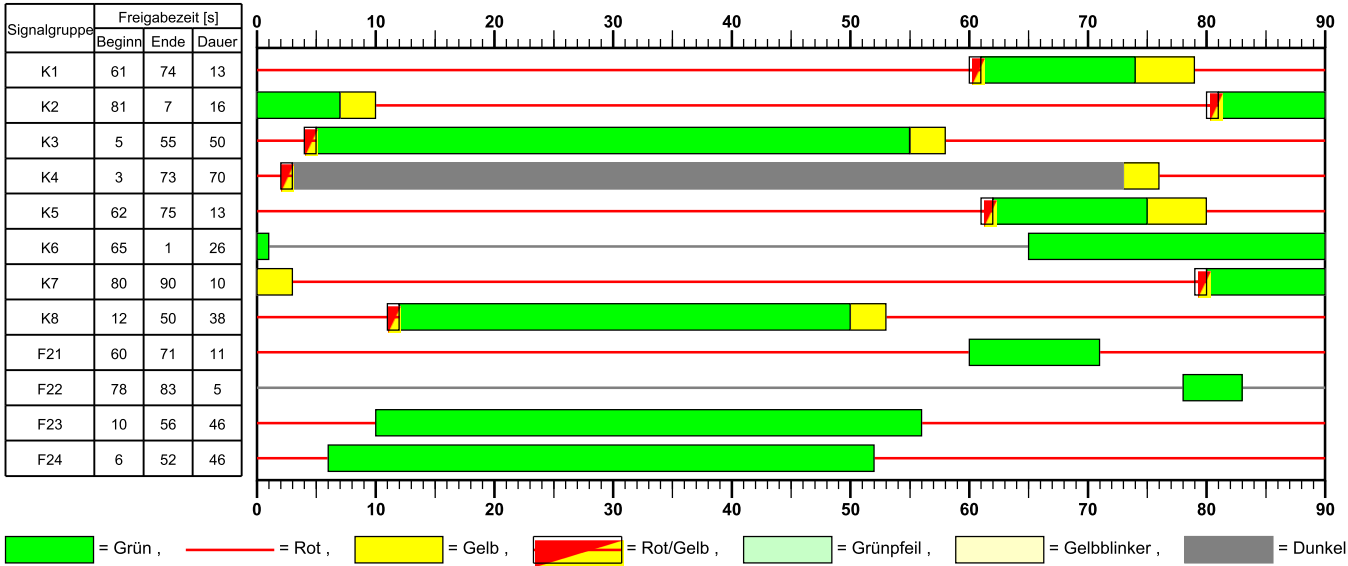
Signalzeitenplan

Datei : KP1_PlanfallZwischenstand2022V18_SpHAM_L3115Ausgebaut.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022 mit Ausgebauter L3115

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde



AMPEL Version 6.3.5

Formblatt L5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)

Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße

Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ Planung Analyse

Lage: außerhalb von Ballungsräumen innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen				
Zufahrt	Verkehrsstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)
		1	2	3
A	2	1	---	---
	3	0	---	nein
B	4	1		---
	6	0	5	nein
C	7	1	5	---
	8	1	---	---

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung							
Zufahrt	Verkehrsstrom	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6)	Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4))	Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8))
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		4	5	6	7	8	9
A	2	170	8	0	178	1,022	182
	3	50	2	0	52	1,019	53
B	4	90	1	0	91	1,005	91,5
	6	120	1	0	121	1,004	121,5
C	7	80	1	0	81	1,006	81,5
	8	500	1	0	501	1,001	501,5

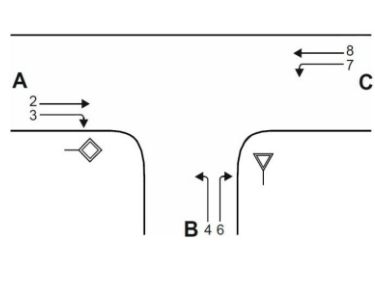
KNOBEL Version 7.1.18

Formblatt L5-1b:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)			
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße			
		Verkehrsdaten: Datum			
		Uhrzeit		<input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse	
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen		<input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums	
Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45s$		Qualitätsstufe		D	
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]		Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11) x_i [-]	
	10	11		12	
2	182	1800		0,101	
8	502	1800		0,279	
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{p, i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14) $G_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	13	14		15	
3	53	0		1600	
7	82	230		1032	
6	122	204		838	
4	92	786		305	
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15) $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16) x_i [-]		staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)) $p_{0, 7}$ [-]	
	16	17		18	
3	1600	0,033		---	
7	1032	0,079		0,921	
6	838	0,145		---	
Kapazität des Verkehrsstroms 4					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18) $C_{PE, 4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19) x_4 [-]			
	19	20			
4	281	0,326			

KNOBEL Version 7.1.18

R + T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

Darmstadt

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45s$ Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		$x_i [-]$	n [Pkw-E]	$q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE, m} [-]$	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,326	5	213	653	1,005	
	6	0,145					
C	7	0,079	5	583	---	1,002	
	8	0,279	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE, i}$ bzw. $f_{PE, m} [-]$	$C_{PE, i}$ bzw. $C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W, i}$ bzw. $t_{W, m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30) QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,022	1800	1760	1582	2,3	A
	3	1,019	1600	1570	1518	2,4	A
B	4	1,005	281	279	188	19,1	B
	6	1,004	838	835	714	5,0	A
C	7	1,006	1032	1026	945	3,8	A
	8	1,001	1800	1798	1297	2,8	A
B	4+6	1,005	653	650	438	8,2	A
C	7+8	--	--	--	--	--	--
erreichbare Qualitätsstufe						QSV_{ges}	B

Projekt: B-Plan GE-Gebiet West						Stadt: _____				
Knotenpunkt: KP1, Planfall Zwischenstand 2022						Datum: 19.10.2021				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{90,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	150	0,551	0,14	0,753	4,253	43	46,2	C
12	K1	1	10	0,066	0,09	0,039	0,269	6	38,6	C
21	K4	6	80	0,067	0,61	0,040	0,863	13	7,4	A
22+21	K3	5, 6	840	0,859	0,50	6,145	24,577	196	42,5	C
22	K3	5	760	0,807	0,49	3,537	19,571	161	32,9	B
23	K2	4	75	0,229	0,17	0,168	1,793	23	34,3	B
31+32	K5+K6	9, 7, 8	320	0,744	0,20	2,067	9,574	85	50,9	D
31	K5+K6	9	180	0,221	0,41	0,160	3,076	34	17,9	A
32	K5	7, 8	140	0,707	0,10	1,559	4,944	49	67,3	D
41	K8	11	535	0,621	0,44	1,062	11,321	99	23,6	B
42	K8	11	535	0,621	0,44	1,062	11,321	99	23,6	B
43	K7	10	270	0,643	0,21	1,169	7,330	67	42,4	C
Gesamt			2735	0,658					34,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	79					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	51					C
3	F24	30	0	1	51					C
3	F23+F24	30	0	2	51					C
									Gesamtbewertung:	E

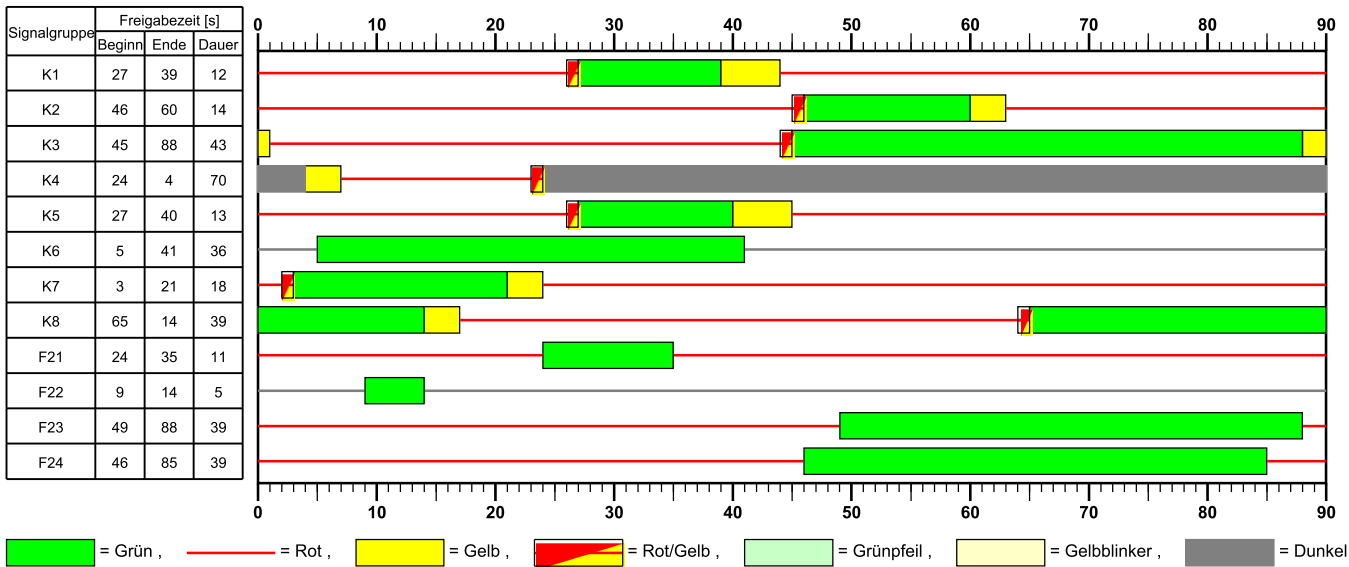
Signalzeitenplan

Datei : KP1_PlanfallZwischenstand2022V18_SpHPM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022

Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



AMPEL Version 6.3.5

Projekt: <u>B-Plan GE-Gebiet West</u>							Stadt: _____			
Knotenpunkt: <u>KP1, Planfall Zwischenstand 2022 mit Ausgebauter L3115</u>							Datum: <u>19.10.2021</u>			
Zeitabschnitt: <u>nachmittägliche Spitzenstunde</u>							Bearbeiter: _____			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q_j [Kfz/h]	x_j [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	150	0,551	0,14	0,753	4,253	43	46,2	C
12	K1	1	10	0,066	0,09	0,039	0,269	6	38,6	C
21	K4	6	80	0,068	0,60	0,040	0,866	13	7,5	A
22+21	K3	5, 6	840	0,879	0,49	7,830	26,672	211	50,3	D
22	K3	5	760	0,826	0,48	4,239	20,632	168	36,9	C
23	K2	4	75	0,229	0,17	0,168	1,793	23	34,3	B
31	K5+K6	9	180	0,215	0,42	0,155	3,015	33	17,2	A
32	K5	7, 8	140	0,660	0,11	1,237	4,593	46	59,3	D
41	K8	11	535	0,637	0,43	1,152	11,620	102	24,9	B
42	K8	11	535	0,637	0,43	1,152	11,620	102	24,9	B
43	K7	10	270	0,643	0,21	1,169	7,330	67	42,4	C
Gesamt			2735	0,667					37,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q_{Fg} [Fg/h]	q_{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
2	F21	30	0	1	78					E
2	F22	30	0	1	85					E
3	F23	30	0	1	51					C
3	F24	30	0	1	52					C
3	F23+F24	30	0	2	52					C
								Gesamtbewertung:		E

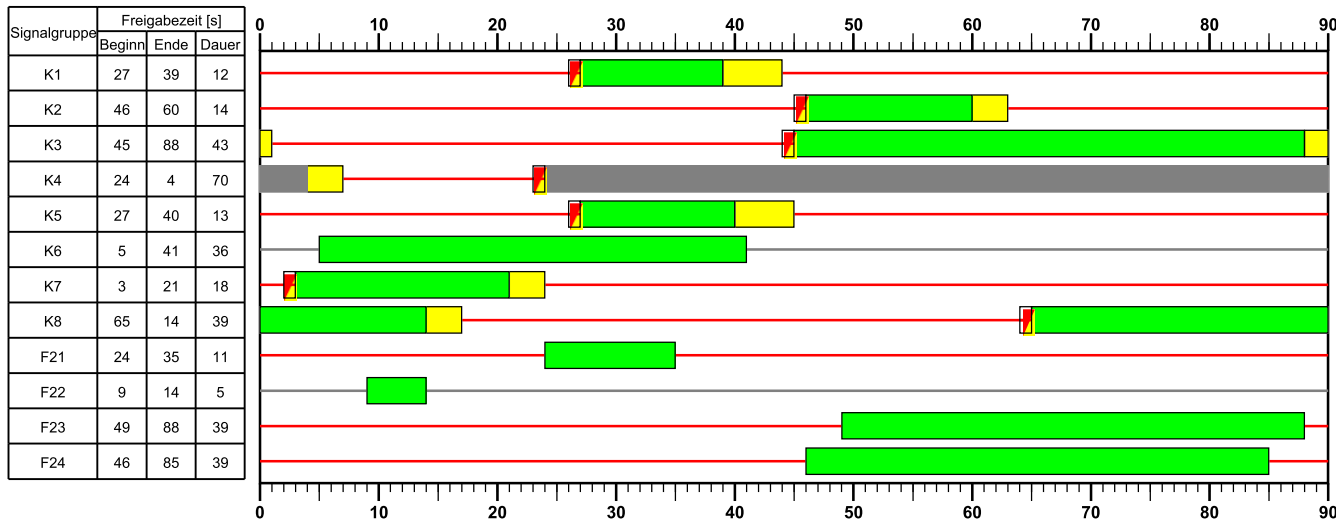
Signalzeitenplan

Datei : KP1_PlanfallZwischenstand2022V18_SpHPM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022

Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



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

AMPEL Version 6.3.5

Formblatt L5-1a:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45s Qualitätsstufe D					
Geometrische Randbedingungen							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge n [Pkw-E]		Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)		
		1	2		3		
A	2	1	---		---		
	3	0	---		nein		
B	4	1			---		
	6	0	5		nein		
C	7	1	5		---		
	8	1	---		---		
Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung							
Zufahrt	Verkehrsstrom	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6)	Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4))	Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8))
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		4	5	6	7	8	9
A	2	360	3	0	363	1,004	364,5
	3	50	2	0	52	1,019	53
B	4	40	1	0	41	1,012	41,5
	6	50	0	0	50	1,000	50
C	7	70	1	0	71	1,007	71,5
	8	280	4	0	284	1,007	286

Formblatt L5-1b:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)			
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße			
		Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse			
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums			
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit $w = 45s$		Qualitätsstufe D	
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]		Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11) x_i [-]	
	10	11		12	
2	365	1800		0,203	
8	286	1800		0,159	
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{p, i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14) $G_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	13	14		15	
3	53	0		1600	
7	72	415		815	
6	50	389		624	
4	42	744		326	
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15) $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16) x_i [-]		staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)) $p_{0, 7}$ [-]	
	16	17		18	
3	1600	0,033		---	
7	815	0,088		0,912	
6	624	0,080		---	
Kapazität des Verkehrsstroms 4					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18) $C_{PE, 4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19) x_4 [-]			
	19	20			
4	297	0,140			

Formblatt L5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)

Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße

Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ Planung Analyse

Lage: außerhalb von Ballungsräumen innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45s$ Qualitätsstufe **D**

Kapazität der Mischströme						
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)
		$x_i [-]$	n [Pkw-E]	$q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE, m} [-]$
		21	22	23	24	25
B	4	0,140	5	92	652	1,005
	6	0,080				
C	7	0,088	5	358	---	1,007
	8	0,159	---			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE, i}$ bzw. $f_{PE, m} [-]$	$C_{PE, i}$ bzw. $C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W, i}$ bzw. $t_{W, m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,004	1800	1793	1430	2,5	A
	3	1,019	1600	1570	1518	2,4	A
B	4	1,012	297	294	253	14,2	B
	6	1,000	624	624	574	6,3	A
C	7	1,007	815	809	738	4,9	A
	8	1,007	1800	1787	1503	2,4	A
B	4+6	1,005	652	648	557	6,5	A
C	7+8	--	--	--	--	--	--
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							B