



Stadt Gau-Algesheim

Bebauungsplan „Im Steinert“, 1. Abschnitt

Verkehrstechnische Stellungnahme

Ulm, 04.03.2019

Inhalt

Einleitung	1
Abschätzung Neuverkehrsaufkommen	2
Anschluss an das Bestandsstraßennetz	2
Zusammenfassung	3
Anlagen.....	3

Einleitung

Durch das Büro der Gutachter wurde letztmalig im Jahr 2015 eine Bestandsaufnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an wesentlichen Verkehrsknotenpunkten der Stadt Gau-Algesheim durchgeführt. Die vollständige Verkehrsanalyse ist im Erläuterungsbericht „Verkehrsuntersuchung Gau-Algesheim, Teil 1: Verkehrsanalyse 2015“ vom 16. Januar 2017 (Bericht-Nr. 41149-Teil1-16-01-2017.pdf) dokumentiert; der darin enthaltene Zählstellenplan ist der vorliegenden Stellungnahme als **Anlage 1** beigefügt.

Aufbauend auf dieser Verkehrsdatenbasis soll der Bebauungsplan „Im Steinert“, 1. Abschnitt, verkehrstechnisch bewertet werden. Der Bewertung liegen die Planzeichnung und Textlichen Festsetzungen des Büros BBP, Kaiserslautern, im Vorentwurf vom September 2018 zu Grunde.

Abschätzung Neuverkehrsaufkommen

Das Plangebiet ist darin als Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer Fläche von rund 3,1 ha angegeben. Entsprechend den in **Anlage 2** dokumentierten Ansätzen ergibt sich daraus eine mögliche Einwohnerzahl zwischen 186 und 341 im Neubaugebiet. Für die weiteren Berechnungen wird der rechnerische Mittelwert von 264 Einwohnern verwendet.

Unter Annahme eines ÖPNV-Anteils von 5 % und eines NMIV-Anteils von 30 bis 40 % (Wege zu Fuß und mit dem Rad) ergibt sich aus dieser Einwohnerzahl ein tägliches Kfz-Verkehrsaufkommen zwischen 186 und 247 Kfz-Fahrten im Quell- und im Zielverkehr des Bebauungsplangebietes. Für die weitere Bearbeitung wird ein maximales Kfz-Verkehrsaufkommen von 250 Kfz-Fahrten pro Richtung bzw. 500 Kfz-Fahrten im Querschnitt unterstellt.

Anschluss an das Bestandsstraßennetz

Entsprechend der vorliegenden Planung wird das Neubaugebiet im Norden in Verlängerung der Straße „Im Steinert“ über die Ockenheimer Straße (Zählknoten K11) an das regionale Straßennetz sowie im Osten in Verlängerung der „Raiffeisenstraße“ über die Ernst-Ludwig-Straße/Hospitalstraße (Zählknoten K13) an das städtische Straßennetz angebunden.

Für beide Knotenpunkte wird jeweils ein Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015“ (HBS 2015) durchgeführt. Dabei wird wiederum als schlechtesten Planfall unterstellt, dass die gesamten Kfz-Bewegungen über den jeweils zu untersuchenden Knotenpunkt fahren.

Das in **Anlage 3** (Zählknoten K11) und **Anlage 4** (Zählknoten K13) dokumentierte Verkehrsaufkommen des Analyse-Nullfall 2015 entspricht dem Ergebnis der normalwerktäglichen Bestandsaufnahme vom 15. Juli 2015.

Für den Prognose-Nullfall 2035 wird eine allgemeine Verkehrszunahme von 0,25 % pro Jahr bzw. 5,0 % in 20 Jahren unterstellt. Im Prognose-Planfall 2035 wird das Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfalles mit dem Neuverkehrsaufkommen aus dem Bebauungsplangebiet überlagert. Die Verteilung der zu- und abfahrenden Verkehrsströme erfolgt dabei im Verhältnis der Verkehrsanalyse. Für die maßgebliche Spitzenstunde wird ein pauschales Verkehrsaufkommen von 11 % des Tagesverkehrsaufkommens in Ansatz gebracht.

Für die Erschließung des Bebauungsplangebietes über die Ockenheimer Straße wird eine insgesamt ausreichende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes „QSV“ = D berechnet. Damit ist für diesen Knotenpunkt der Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erbracht. Die Eingangsparameter und Berechnungsergebnisse sind für die Kreuzung Ockenheimer Straße/Im Steinert in **Anlage 3** dokumentiert.

Für die Erschließung des Bebauungsplangebietes über die Raiffeisenstraße wird eine insgesamt gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes „QSV“ = B berechnet. Damit ist auch dieser Knotenpunkt bei Anschluss des Neubaugebietes als leistungsfähig zu bewerten. Die Eingangsparameter und Berechnungsergebnisse sind für die Kreuzung Ernst-Ludwig-Straße/Hospitalstraße/Raiffeisenstraße in **Anlage 4** dokumentiert.

Zusammenfassung

Das Verkehrsaufkommen „Im Steinert“ erhöht sich damit im Prognose-Planfall 2035 auf rund 1.420 Kfz/24 h im Querschnitt unmittelbar südlich der Ockenheimer Straße, das der „Raiffeisenstraße“ auf rund 740 Kfz/24 h im Querschnitt unmittelbar westlich der Ernst-Ludwig-Straße.

Nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006“ (RASt 06) sind entsprechend der darin vorgenommenen Charakterisierung die Straßen „Im Steinert“ und „Raiffeisenstraße“ als Wohnstraßen zu bewerten. Die Verkehrsstärke von Wohnstraßen liegt nach RASt 06 üblicher Weise unter 400 Kfz/h. Dieses Verkehrsaufkommen wird weder „Im Steinert“ (rd. 160 Kfz/h) noch in der „Raiffeisenstraße“ (rd. 80 Kfz/h) erreicht.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen „Im Steinert“ und in der „Raiffeisenstraße“ liegt auch bei Realisierung des Neubaugebietes deutlich im Bereich des für Wohnstraßen üblichen und gebietsverträglichen Verkehrsaufkommens, die Anschlüsse an das städtische und regionale Straßennetz sind leistungsfähig.

Die RASt 06 nennt für Wohnstraßen die nachstehenden typischen Randbedingungen und Anforderungen als Hinweise für die Planung:

- Fahrbahnbreiten sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen.
- Ggf. sind Ausweichstellen für die Begegnung Pkw/Müllfahrzeug anzuordnen.
- Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich.
- An die Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen.
- In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen.

Anlagen

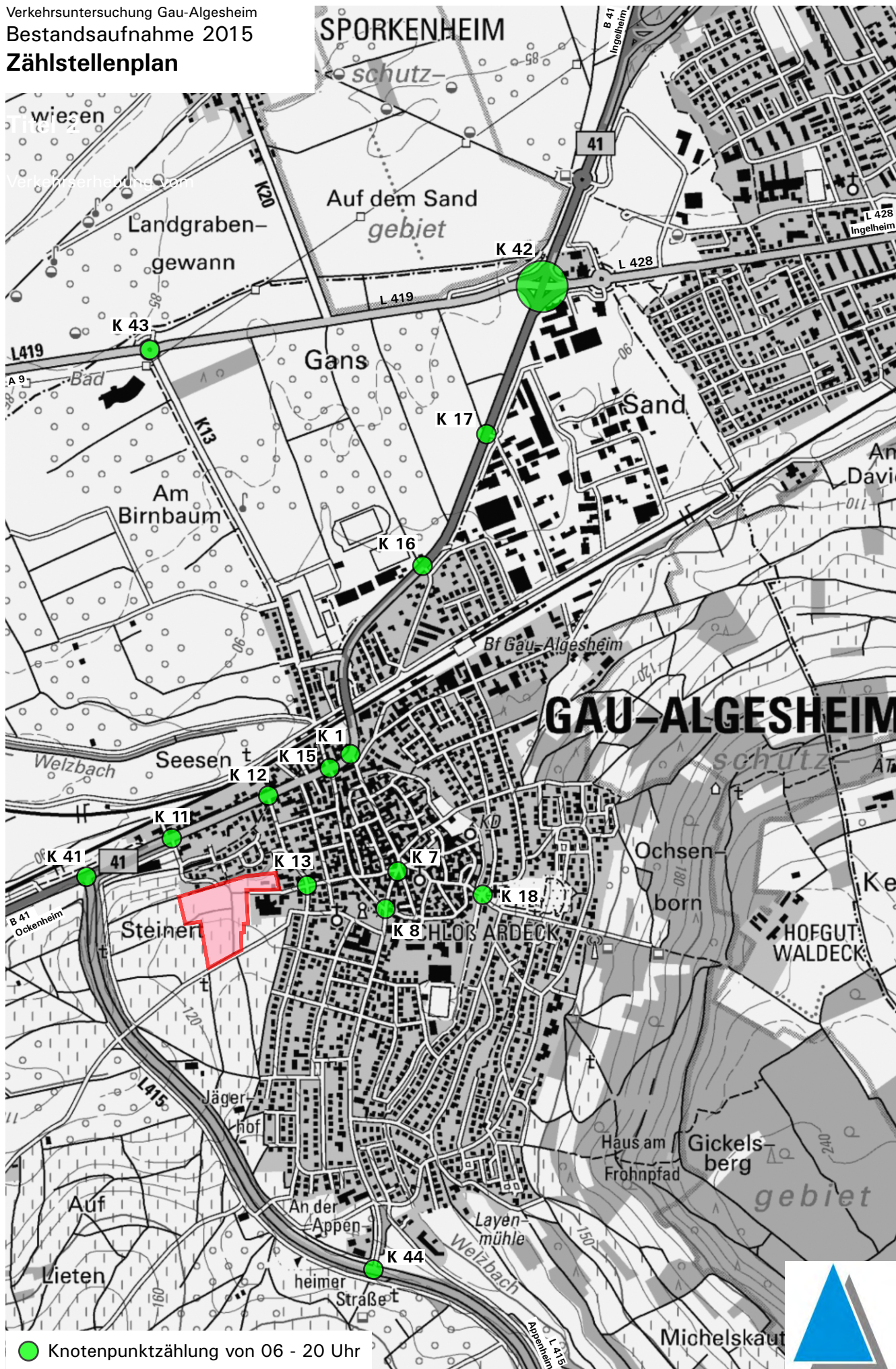
- Anlage 1 Übersichtslageplan (Zählstellenplan 2015)
- Anlage 2 Abschätzung Neuverkehrsaufkommen „Im Steinert“, 1. Abschnitt
- Anlage 3 Leistungsfähigkeitsnachweis K11 nach HBS 2015
- Anlage 4 Leistungsfähigkeitsnachweis K13 nach HBS 2015

Ulm, 04.03.2019



Claus Kiener, M.Eng.

Verkehrsuntersuchung Gau-Algesheim
Bestandsaufnahme 2015
Zählstellenplan



3.1 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Strukturgrößen (Zahl der Einwohner und Beschäftigten)

Hinweis: Wenn verkehrsentensive Einrichtungen im Gebiet sind, müssen zusätzlich deren Verkehrsaufkommen nach Kapitel 3.5 ermittelt werden.

Hinweis: Wenn die Anzahl der Einwohner bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

(3.1.3) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
Im Steir	WA	3,1	60,0	110,0
Summe		3,1		

Einwohner	
Min	Max
186	341
186	341

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von dem Baugebietstyp)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
Im Steir	WA			
Summe				

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Stei	WA	186	341											264	264
Summe		186	341											264	264

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte								Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche								Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max							Min	Max
Im Stei													
Summe													

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw. wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		in %	Min	Max	Min
Im Steine	WA	264	264	3,5	4,0	924	1.056	10	832	950	55	65
								0				
								0				
								0				
								0				
Summe		264	264			924	1.056		832	950		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,4	
Pers./Pkw	
Min	Max
327	441
327	441

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucherverkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
			Min	Max	Min	Max
Im Steine	WA	5	46	53	55	65
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			46	53		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,4	
Pers./Pkw	
Min	Max
18	25
18	25

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10				WiV-F/B/d		Wirtschaftsverkehr	
				WiV-F/EW/d							
Im Steine		264	264	26	26						
Summe		264	264	26	26						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
371	492
371	492

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steine	WA	832	950	46	53					878	1.003
Summe		832	950	46	53					878	1.003

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steinert	WA	5	5	5	5				

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steinert	WA	42	48	2	3					44	51
Summe		42	48	2	3					44	51

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steine	WA	30	40	30	40				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Wege mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steine	WA	249	380	14	21					263	401
Summe		249	380	14	21					263	401

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steinert	WA	327	441	18	25	26	26							371	492
Summe		327	441	18	25	26	26							371	492

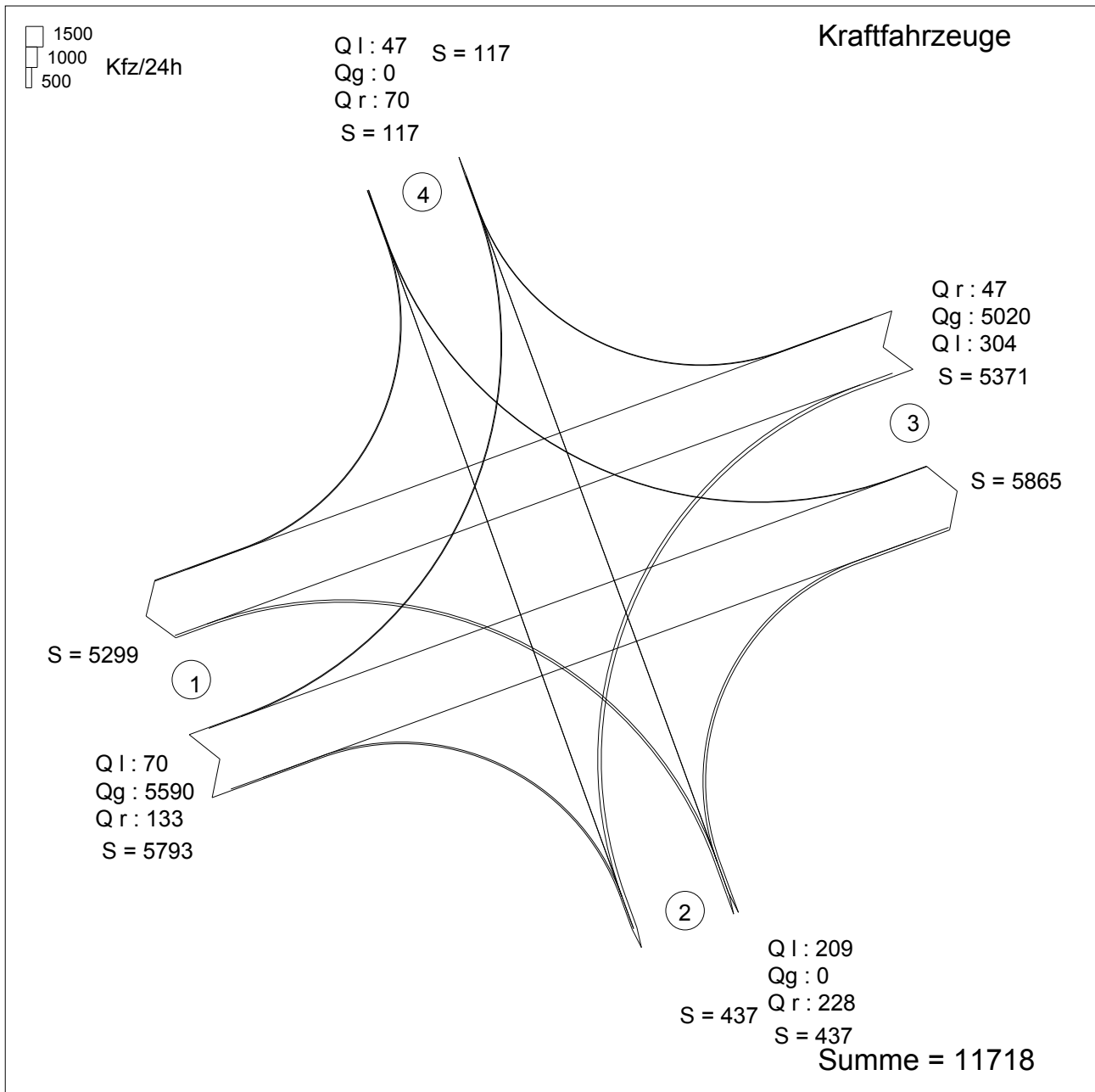
Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Im Steinert	WA	164	221	9	13	13	13							186	247
Summe		164	221	9	13	13	13							186	247

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	193	11	13	0	0	0	217

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

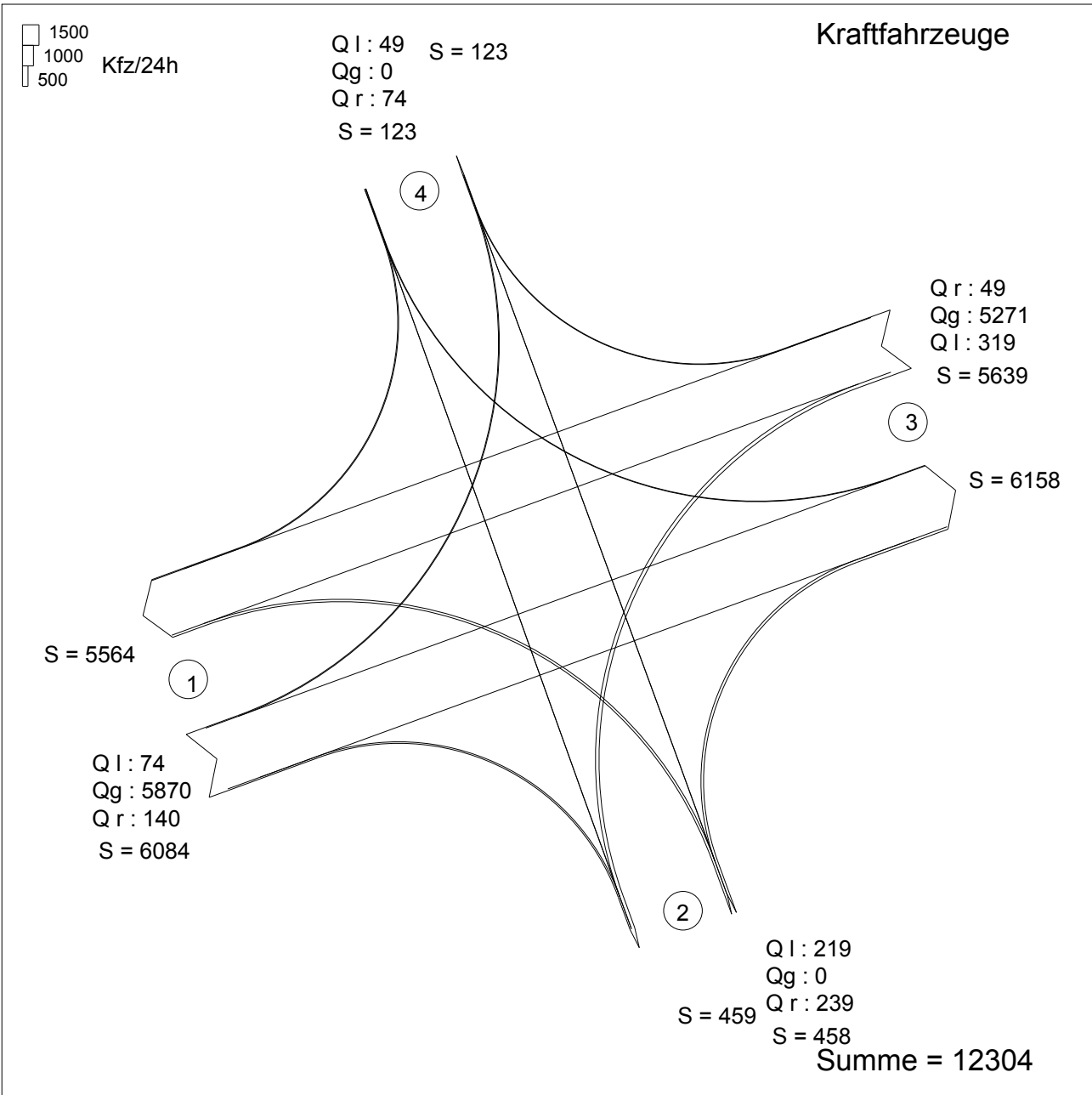
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 11: Ockenheimer Straße / Im Steinert
 Stunde : Analyse-Nullfall 2015: Gesamtverkehr
 Datei : ANF_2015_K11_Ges.kob



Zufahrt 1: B 41 Ockenheimer Straße (Richtung Ockenheim)
 Zufahrt 2: Im Steinert
 Zufahrt 3: B 41 Ockenheim Straße
 Zufahrt 4:

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

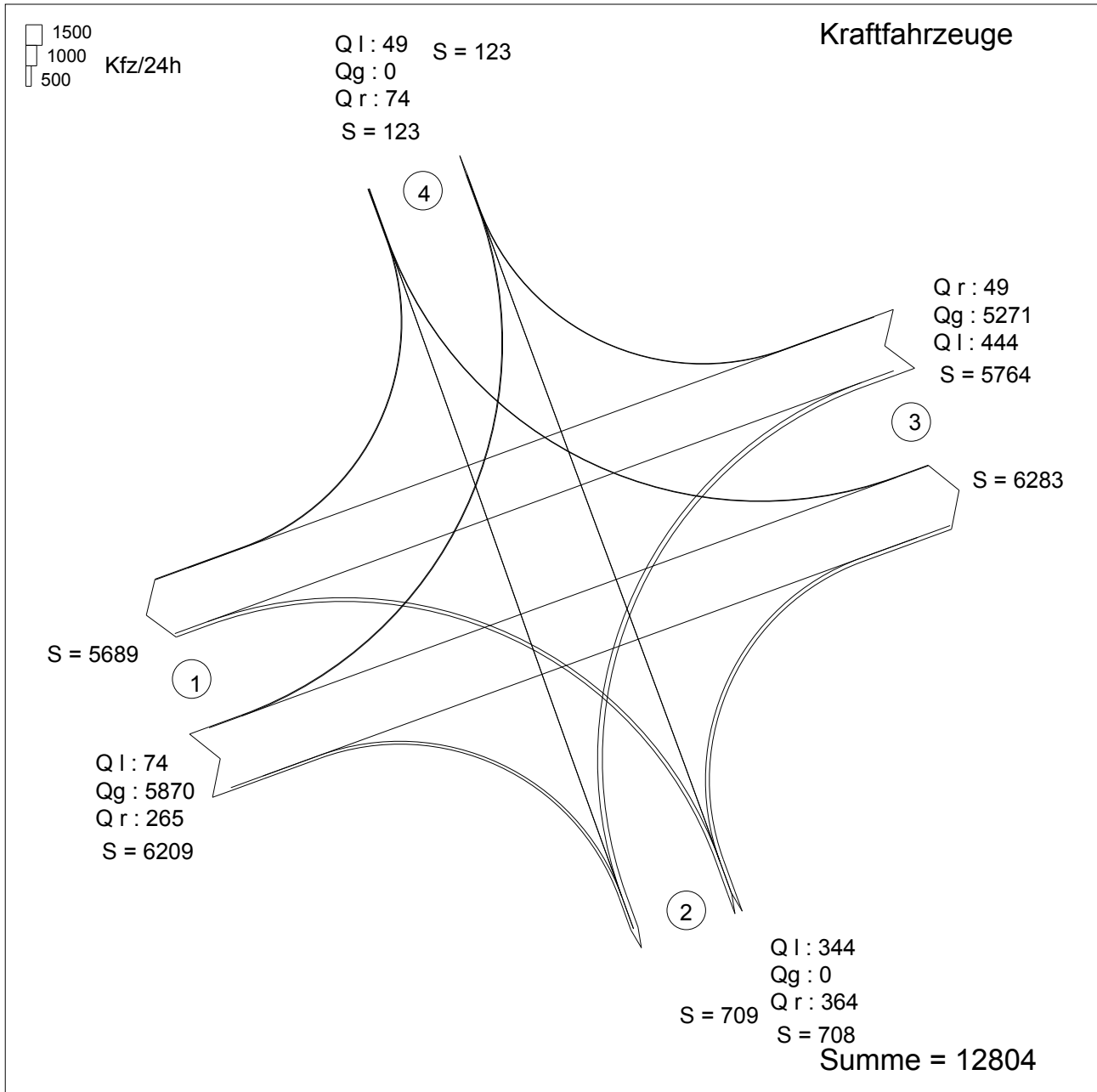
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 11: Ockenheimer Straße / Im Steinert
 Stunde : Prognose-Nullfall 2015: Gesamtverkehr
 Datei : PNF_2035_K11_Ges.kob



Zufahrt 1: B 41 Ockenheimer Straße (Richtung Ockenheim)
 Zufahrt 2: Im Steinert
 Zufahrt 3: B 41 Ockenheim Straße
 Zufahrt 4:

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

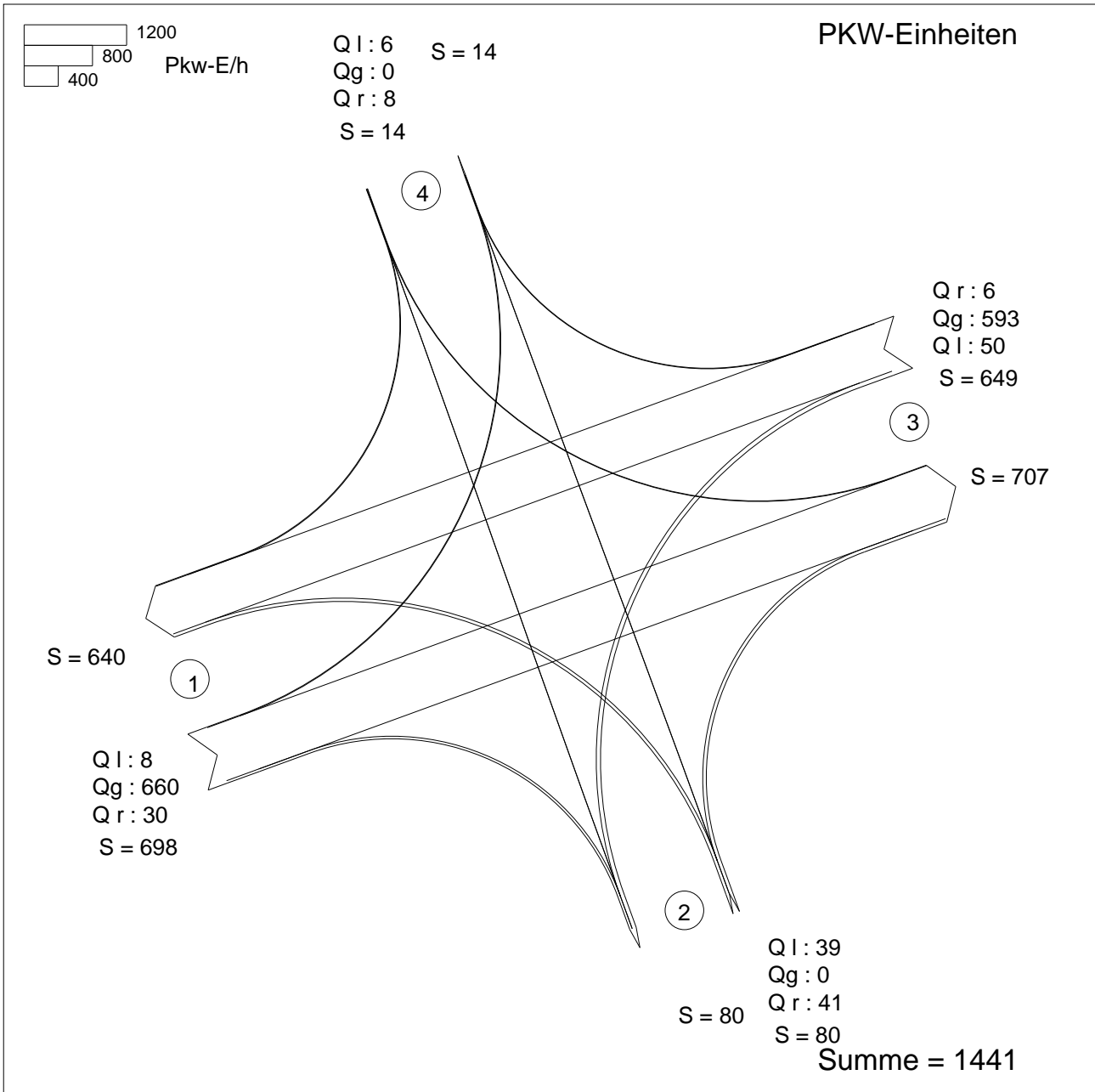
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 11: Ockenheimer Straße / Im Steinert
 Stunde : Prognose-Planfall 2015: Gesamtverkehr
 Datei : PPF_2035_K11_GES.kob



Zufahrt 1: B 41 Ockenheimer Straße (Richtung Ockenheim)
 Zufahrt 2: Im Steinert
 Zufahrt 3: B 41 Ockenheim Straße
 Zufahrt 4:

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 11: Ockenheimer Straße / Im Steinert
 Stunde : Prognose-Planfall 2015: Maßgebliche Spitzenstunde mit 11%
 Datei : PPF_2035_K11_Spitzenstd.kob



Zufahrt 1: B 41 Ockenheimer Straße (Richtung Ockenheim)
 Zufahrt 2: Im Steinert
 Zufahrt 3: B 41 Ockenheim Straße
 Zufahrt 4:

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 11: Ockenheimer Straße / Im Steinert
 Stunde : Prognose-Planfall 2015: Maßgebliche Spitzenstunde mit 11%
 Datei : PPF_2035_K11_Spitzenstd.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		8	5,5	2,8	599	650		5,6	1	1	A
2		660				1800					A
3		30				1600					A
Misch-H		698				1800	1 + 2 + 3	3,3	2	3	A
4		39	6,5	3,2	1337	154		31,3	2	2	D
5		0	6,7	3,3	1332	144		0,0	0	0	A
6		41	5,9	3,0	675	526		7,4	1	1	A
Misch-N		80				301	4 + 5 + 6	16,3	2	2	B
9		6				1600					A
8		593				1800					A
7		50	5,5	2,8	690	586		6,7	1	1	A
Misch-H		649				1800	7 + 8 + 9	3,1	2	3	A
10		6	6,5	3,2	1370	137		27,5	1	1	C
11		0	6,7	3,3	1344	141		0,0	0	0	A
12		8	5,9	3,0	596	579		6,3	1	1	A
Misch-N		14				243	10+11+12	15,7	1	1	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 41 Ockenheimer Straße (Richtung Ockenheim)
 B 41 Ockenheim Straße

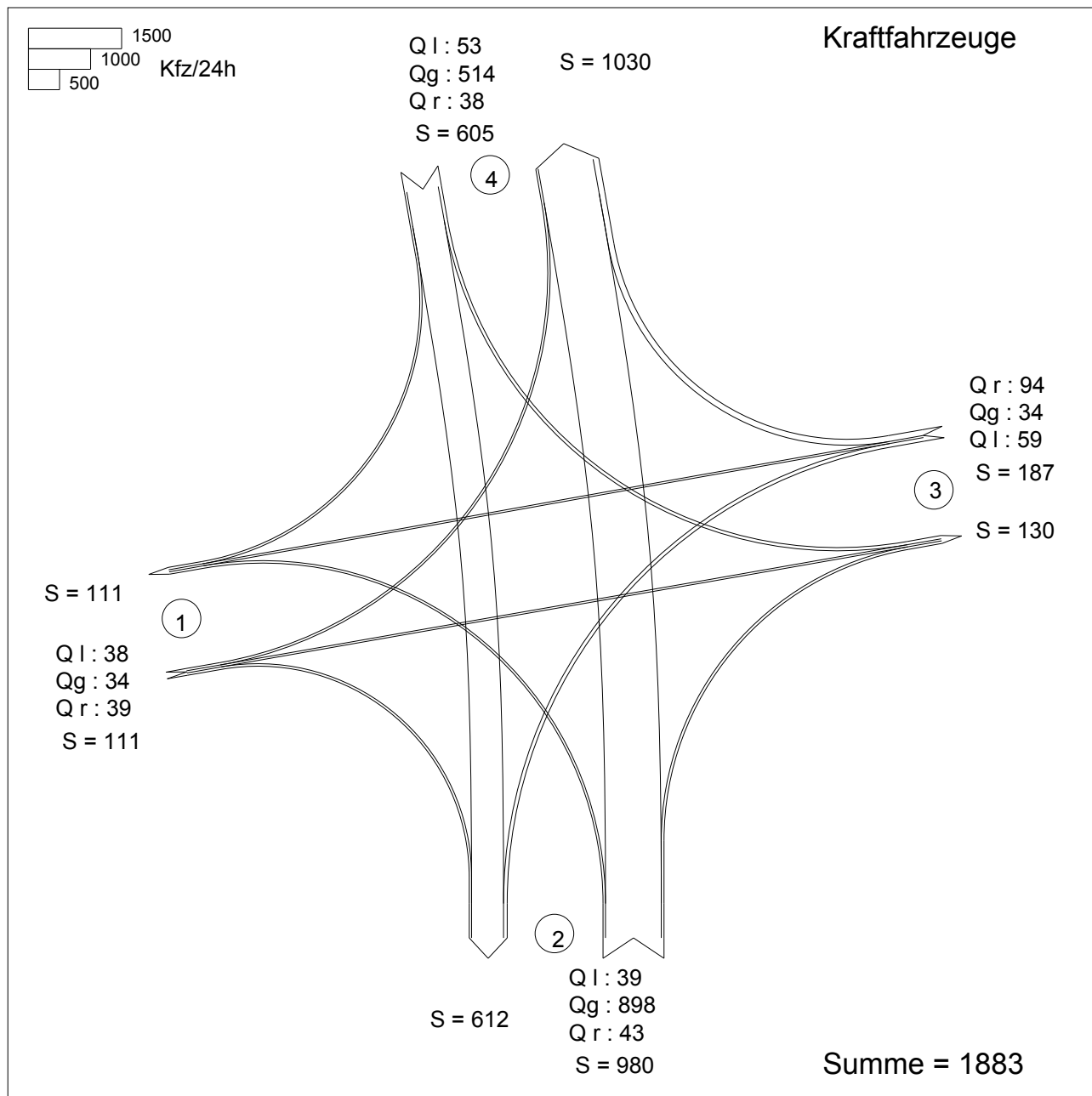
Nebenstrasse : Im Steinert

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.3

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

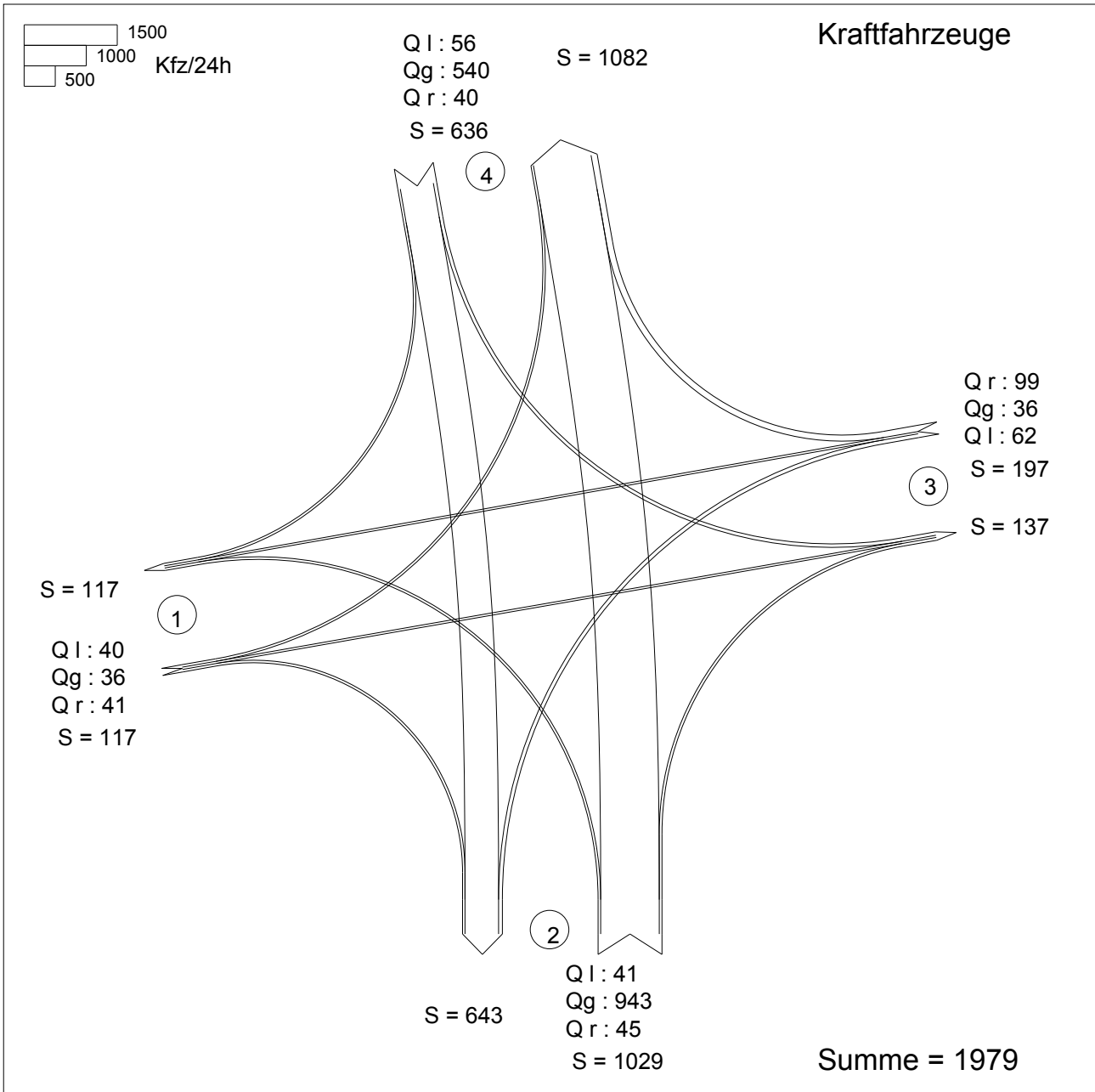
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 13: Ernst-Ludwig-Straße / Raiffeisenstraße / Hospitalstraße
 Stunde : Analyse-Nullfall 2015: Gesamtverkehr
 Datei : ANF_2015_K13_GES.kob



Zufahrt 1: B 41 Raiffeisenstraße
 Zufahrt 2: Ernst-Ludwig-Straße Süd
 Zufahrt 3: Hospitalstraße
 Zufahrt 4: Ernst-Ludwig-Straße Nord

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

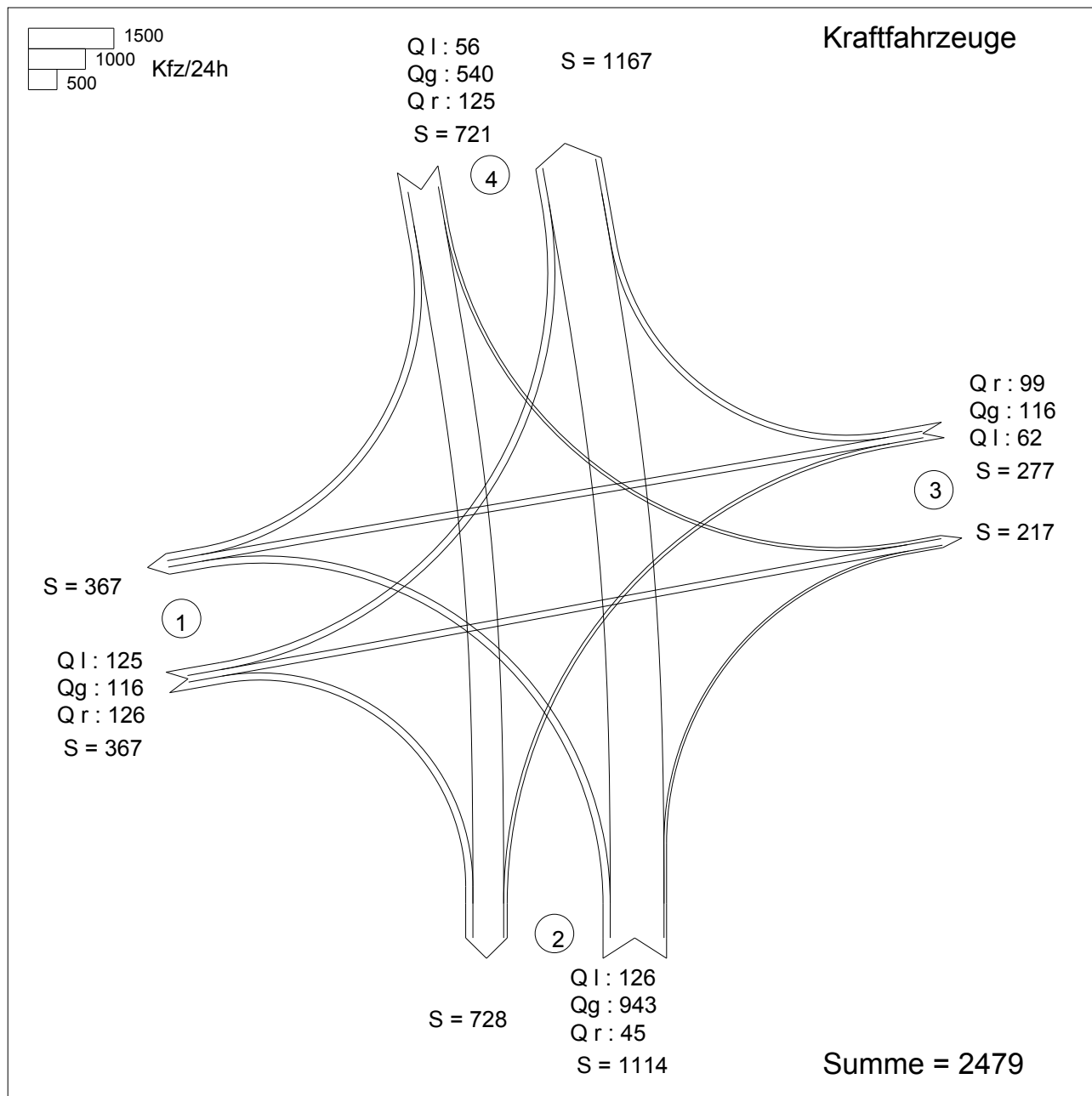
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 13: Ernst-Ludwig-Straße / Raiffeisenstraße / Hospitalstraße
 Stunde : Prognose-Nullfall 2035: Gesamtverkehr
 Datei : PNF_2035_K13_Ges.kob



Zufahrt 1: B 41 Raiffeisenstraße
 Zufahrt 2: Ernst-Ludwig-Straße Süd
 Zufahrt 3: Hospitalstraße
 Zufahrt 4: Ernst-Ludwig-Straße Nord

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

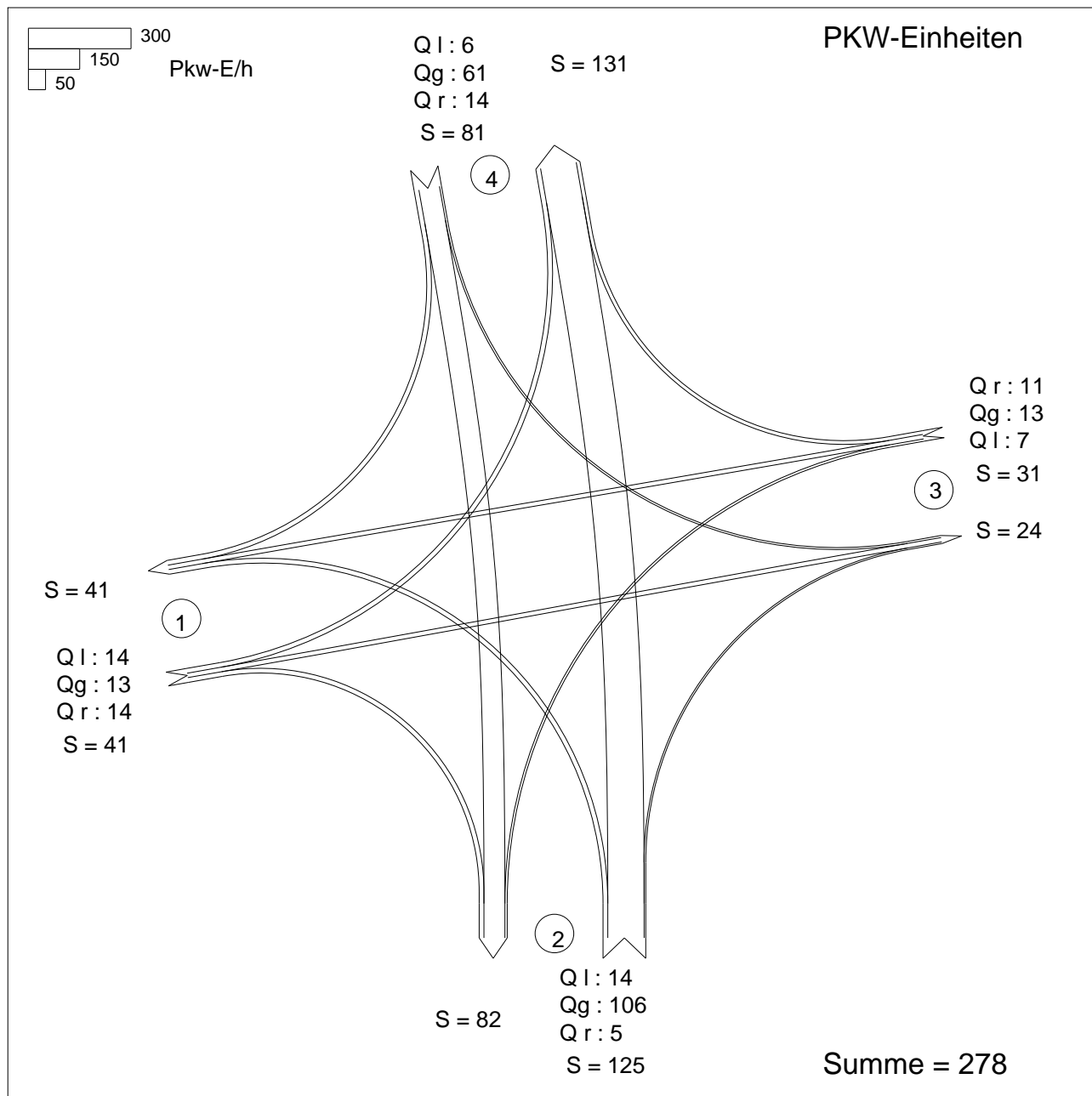
Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 13: Ernst-Ludwig-Straße / Raiffeisenstraße / Hospitalstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Gesamtverkehr
 Datei : PPF_2035_K13_GES.kob



Zufahrt 1: B 41 Raiffeisenstraße
 Zufahrt 2: Ernst-Ludwig-Straße Süd
 Zufahrt 3: Hospitalstraße
 Zufahrt 4: Ernst-Ludwig-Straße Nord

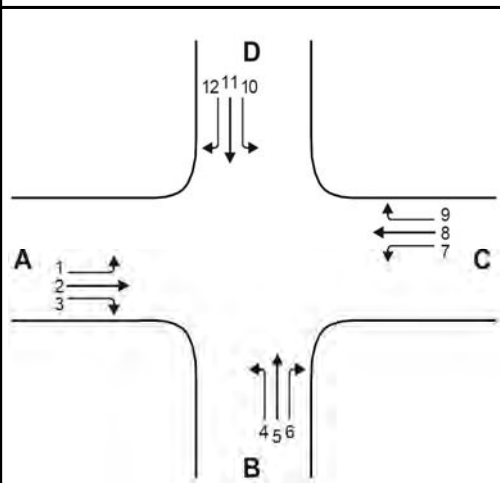
Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : Gau-Algesheim - Baugebiet Im Steinert
 Knotenpunkt : K 13: Ernst-Ludwig-Straße / Raiffeisenstraße / Hospitalstraße
 Stunde : Prognose-Planfall 2035: Maßgebliche Spitzenstunde mit 11%
 Datei : PPF_2035_K13_Spitzenstd.kob



Zufahrt 1: B 41 Raiffeisenstraße
 Zufahrt 2: Ernst-Ludwig-Straße Süd
 Zufahrt 3: Hospitalstraße
 Zufahrt 4: Ernst-Ludwig-Straße Nord

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelungsart "rechts vor links"



Knotenpunkt: A-C B 41 RaiffeisenstraÙ / B-D Ernst-Ludwig-St

Knotenpunktform: Einmündung Kreuzung

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____
 Planung Analyse

Verkehrsregelung: "rechts vor links"

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 20$ s Qualitätsstufe D

Zufahrt	Verkehrsstrom	Bemessungsverkehrsstärken				Summe Kfz (Gl. (S5-33) \sum Sp.4)	Wartezeit ermittelte (Bild S5-30 mit Sp. 5) t_w [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.6) QSV
		LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus q_{Lkw+} [Lkw/h]	LkwK q_{LkwK} [LkwK/h]	Kfz (Sp.1 + Sp.2 + Sp.3) $q_{Kfz,i}$ [Kfz/h]			
		1	2	3	4	5	6	7
A	1	14	0	0	14	278	8,2	B
	2	13	0	0	13			
	3	14	0	0	14			
B	4	14	0	0	14			
	5	106	0	0	106			
	6	5	0	0	5			
C	7	7	0	0	7			
	8	13	0	0	13			
	9	11	0	0	11			
D	10	6	0	0	6			
	11	61	0	0	61			
	12	14	0	0	14			
erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz_{ges}								B